

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)



QR code
แผนปฏิบัติการฯ

กันยายน 2567

บทนำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจ และการพัฒนาประเทศ กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีพันธกิจในการเสนอแนะนโยบาย จัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและ สิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ จึงจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) โดยทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ของประเทศชั้นนำ ถอดบทเรียนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม วิเคราะห์และประเมินศักยภาพของระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งความต้องการในด้านต่าง ๆ ของ ประเทศ ประกอบกับการประชุมกลุ่มย่อยและสัมมนาเชิงปฏิบัติการร่วมกับภาคเอกชนและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) มีความสมบูรณ์และ ครบถ้วนตามสถานการณ์และความต้องการของพื้นที่ เพื่อใช้เป็นแนวทางการดำเนินงานในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมทุกรูปแบบ (Hard Side) และโครงการหรือแผนงาน รวมถึงมาตรการสนับสนุนด้านโครงสร้าง พื้นฐาน (Soft Side) ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ หมวดหมายที่ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์

สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะผู้จัดทำ หวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) จะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงาน ให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปใช้ประโยชน์ เพื่อให้การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์มีส่วนในการสนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ชาติต่อไป

สำนักแผนงาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กันยายน ๒๕๖๗

สารบัญ

	(หน้า)
ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร	๑
๑.๑ หลักการและเหตุผล	๑
๑.๒ วัตถุประสงค์	๑
๑.๓ แนวทางการดำเนินการ	๑
๑.๔ การวิเคราะห์สถานการณ์ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์	๒
๑.๕ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ	๓
๑.๖ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๔
๑.๖.๑ เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ	๔
๑.๖.๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๕
๑.๖.๓ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๗
๑.๗ การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๑๐
๑.๗.๑ ประเมินศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต	๑๐
๑.๗.๒ การประเมินสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)	๑๐
๑.๘ กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๑๑
ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐	๑๓
๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)	๑๓
๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)	๑๓
๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	๑๓

สารบัญ (ต่อ)

	(หน้า)
๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง	๑๔
๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	๑๔
๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๑๙
๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง	๒๑
๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)	๒๑
๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๒
๒.๓.๓ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๒
๒.๓.๔ แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕)	๒๓
๒.๓.๕ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยง พื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)	๒๓
๒.๓.๖ แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)	๒๓
๒.๓.๗ แผนปฏิบัติการรางการ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมศุลกากร	๒๔
ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ	๒๕
ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๒๗
๔.๑ การวิเคราะห์สถานการณ์ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์	๒๗
๔.๑.๑ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน	๒๗
๔.๑.๒ กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	๒๗
๔.๑.๓ สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว	๒๙
๔.๑.๔ สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าและปริมาณการเดินทางปัจจุบัน	๔๔
๔.๑.๕ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และศักยภาพในการรองรับของ โครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต	๔๗

สารบัญ (ต่อ)

	(หน้า)
๔.๑.๖ การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า อย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)	๕๖
๔.๒ หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณา ศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ	๕๗
๔.๒.๑ ความสอดคล้องของแผนการพัฒนาของประเทศ	๕๗
๔.๒.๒ กรอบการดำเนินงาน	๕๘
๔.๒.๓ เป้าหมายการพัฒนา	๕๘
๔.๓ เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ โครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด	๖๒
๔.๓.๑ เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ	๖๓
๔.๓.๒ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	๖๔
๔.๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๖๙
๔.๔.๑ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา	๖๙
๔.๔.๒ โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	๗๓
๔.๔.๓ โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)	๙๓
๔.๔.๔ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๙๔
๔.๕ การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๙๗
๔.๖ กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๑๐๔

ภาคผนวก

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

สารบัญญรูป

	(หน้า)
รูปที่ ๑ - ๑ ภาพรวมแนวทางการดำเนินการศึกษา	๒
รูปที่ ๑ - ๒ มิติการพัฒนา	๔
รูปที่ ๑ - ๓ สรุบบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๘
รูปที่ ๑ - ๔ สรุบบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการฯ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) แยกตามรูปแบบการเดินทาง	๙
รูปที่ ๑ - ๕ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP	๑๑
รูปที่ ๑ - ๖ สัดส่วนรูปแบบการขนส่ง (Modal Share)	๑๑
รูปที่ ๒ - ๑ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๒๑
รูปที่ ๔ - ๑ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน	๒๗
รูปที่ ๔ - ๒ กฎหมายที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการกิจการขนส่งผ่านแดน	๒๘
รูปที่ ๔ - ๓ ปริมาณการขนส่งสินค้า ปี ๒๕๖๕	๔๕
รูปที่ ๔ - ๔ ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๕	๔๖
รูปที่ ๔ - ๕ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (กรณีก่อนมีโครงการ)	๔๘
รูปที่ ๔ - ๖ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง (กรณีก่อนมีโครงการ)	๕๑
รูปที่ ๔ - ๗ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (กรณีก่อนมีโครงการ)	๕๓
รูปที่ ๔ - ๘ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ (กรณีก่อนมีโครงการ)	๕๕
รูปที่ ๔ - ๙ ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ แผนระดับ ๑ แผนระดับ ๒ และแผนระดับ ๓	๕๘
รูปที่ ๔ - ๑๐ เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์	๕๙
รูปที่ ๔ - ๑๑ มิติการพัฒนา	๖๐
รูปที่ ๔ - ๑๒ เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ	๖๓
รูปที่ ๔ - ๑๓ แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	๗๔
รูปที่ ๔ - ๑๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แยกราย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)	๗๗
รูปที่ ๔ - ๑๕ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แยกราย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)	๘๐
รูปที่ ๔ - ๑๖ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้าง และจัดหาเอกชนดำเนินงาน	๘๔

สารบัญรูป (ต่อ)

	(หน้า)
รูปที่ ๔ - ๑๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แยกสาย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)	๘๙
รูปที่ ๔ - ๑๘ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แยกสาย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)	๙๒
รูปที่ ๔ - ๑๙ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)	๙๕
รูปที่ ๔ - ๒๐ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) แยกตามรูปแบบการเดินทาง	๙๖
รูปที่ ๔ - ๒๑ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีหลังมีโครงการ	๙๘
รูปที่ ๔ - ๒๒ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีหลังมีโครงการ	๙๙
รูปที่ ๔ - ๒๓ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีหลังมีโครงการ	๑๐๐
รูปที่ ๔ - ๒๔ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีหลังมีโครงการ	๑๐๑
รูปที่ ๔ - ๒๕ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ที่ได้จากการขนส่ง ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐	๑๐๔

สารบัญตาราง

	(หน้า)
ตารางที่ ๔ - ๑	ประเด็นการขนส่งสินค้าเกษตร
ตารางที่ ๔ - ๒	ประเด็นการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม
ตารางที่ ๔ - ๓	ประเด็นการเดินทาง
ตารางที่ ๔ - ๔	สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง
ตารางที่ ๔ - ๕	สัดส่วนการเดินทางของผู้โดยสารตามรูปแบบการเดินทาง
ตารางที่ ๔ - ๖	การวิเคราะห์ความจุทาง ในปัจจุบันและเมื่อมีการพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ และ ๒ แล้วเสร็จ
ตารางที่ ๔ - ๗	การวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือสินค้าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ๒๕๗๐ และ ๒๕๘๐
ตารางที่ ๔ - ๘	กรอบและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์
ตารางที่ ๔ - ๙	ค่าเป้าหมายและตัวชี้วัด
ตารางที่ ๔ - ๑๐	แนวทางการพัฒนา เป้าหมาย ตัวชี้วัดในระดับแนวทางการพัฒนา
ตารางที่ ๔ - ๑๑	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก
ตารางที่ ๔ - ๑๒	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง
ตารางที่ ๔ - ๑๓	การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้าง และจัดหาเอกชนดำเนินงาน
ตารางที่ ๔ - ๑๔	โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง
ตารางที่ ๔ - ๑๕	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ
ตารางที่ ๔ - ๑๖	โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ
ตารางที่ ๔ - ๑๗	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ
ตารางที่ ๔ - ๑๘	โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางบก (ด้าน Soft Side)
ตารางที่ ๔ - ๑๙	โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง (ด้าน Soft Side)
ตารางที่ ๔ - ๒๐	โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ (ด้าน Soft Side)
ตารางที่ ๔ - ๒๑	สัดส่วนการขนส่งสินค้า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐
ตารางที่ ๔ - ๒๒	ต้นทุนการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน - กิโลเมตร) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐
ตารางที่ ๔ - ๒๓	ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐
ตารางที่ ๔ - ๒๔	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐

ชื่อย่อหน่วยงาน

อักษรย่อ	ชื่อหน่วยงาน
๑. หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	
สปค.	สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม
จท.	กรมเจ้าท่า
ขบ.	กรมการขนส่งทางบก
ทย.	กรมท่าอากาศยาน
ทล.	กรมทางหลวง
ทช.	กรมทางหลวงชนบท
สนข.	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ขร.	กรมการขนส่งทางราง
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
กทท.	การทำเรือแห่งประเทศไทย
กทพ	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
ขสมก.	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
สบพ.	สถาบันการบินพลเรือน
บขส.	บริษัท ขนส่ง จำกัด
บวท.	บริษัท วิสาหกิจการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
ทอท.	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
รฟฟท.	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด
สทร.	สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง
๒. หน่วยงานนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม	
กนอ.	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
กพท.	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
กพร.	กรมพัฒนาฝีมือแรงงาน
กวก.	กรมวิชาการเกษตร
กศก.	กรมศุลกากร
กษ.	กระทรวงเกษตรและสหกรณ์
กสอ.	กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม
มช.	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
มทร.ล้านนา	มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา
มว.	สถาบันมาตรฐานวิทยาระดับชาติ
รง.	กระทรวงแรงงาน

อักษรย่อ	ชื่อหน่วยงาน
วว.	สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย
สค.	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ
สจส.	สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร
สวทช.	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ
สศก.	สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร
สศช.	สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ส่วนที่ ๑

บทสรุปผู้บริหาร

ส่วนที่ ๑ บทสรุปผู้บริหาร

๑.๑ หลักการและเหตุผล

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเป็นส่วนสำคัญในการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งการดำเนินการที่ผ่านมา ยังไม่สามารถขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) โดยให้ความสำคัญในการบูรณาการแผนงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศ รองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งในอนาคต มีการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ และบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้อง โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่ง ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในและระหว่างประเทศได้เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในห่วงโซ่อุปทานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมการค้าและการลงทุน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ ๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

๑.๒ วัตถุประสงค์

เพื่อเป็นแนวทางและกรอบทิศทางการดำเนินงานในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงข่ายหลัก ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (Hard Side) และโครงการ/แผนงาน รวมถึงมาตรการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Soft Side) ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและเข้าใจทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศให้เหมาะสมในแต่ละพื้นที่ สอดคล้องกับความต้องการของประชาชน ยุทธศาสตร์ชาติ และสามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศ

๑.๓ แนวทางการดำเนินการ

การศึกษาทบทวนยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนแม่บท และแผนงานของหน่วยงานในภาคคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ของต่างประเทศ วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) รวมทั้งวิเคราะห์ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถประเมินและเสนอแนะโครงการและแผนงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมในอนาคต

การประเมินต้นทุนโลจิสติกส์จำเป็นต้องวิเคราะห์ปริมาณความต้องการ (Demand) ในการเดินทางและการขนส่งสินค้า เพื่อพิจารณาความสามารถในการรองรับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ (Volume Capacity Ratio : V/C) พิจารณาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ (Hard Side) รวมถึงการพิจารณาโครงการและแผนงานสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Soft Side) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

เกินความสามารถในการรองรับของรถไฟฟ้า และค่าโดยสารรถไฟฟ้าเฉลี่ย ๓.๘๔ บาท/กิโลเมตร ซึ่งค่อนข้างสูง ในส่วนของโครงข่ายรถไฟ ปัจจุบันมีระยะทางให้บริการรวม ๔,๐๔๔ กิโลเมตร ซึ่งยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ ทางเดียวมีสัดส่วนถึงร้อยละ ๙๑ ทำให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้า การขนส่งทางรางมีต้นทุนประมาณ ๐.๗๕ บาท/ตัน/กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๕ มีสัดส่วนการขนส่งทางรางเพียงร้อยละ ๒.๖๔ และคาดการณ์ในปี ๒๕๗๕ เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ และ ๒ ก่อสร้างแล้วเสร็จ จะมีเพียงเส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ที่ใกล้จะเต็มความสามารถในการรองรับ

(๓) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

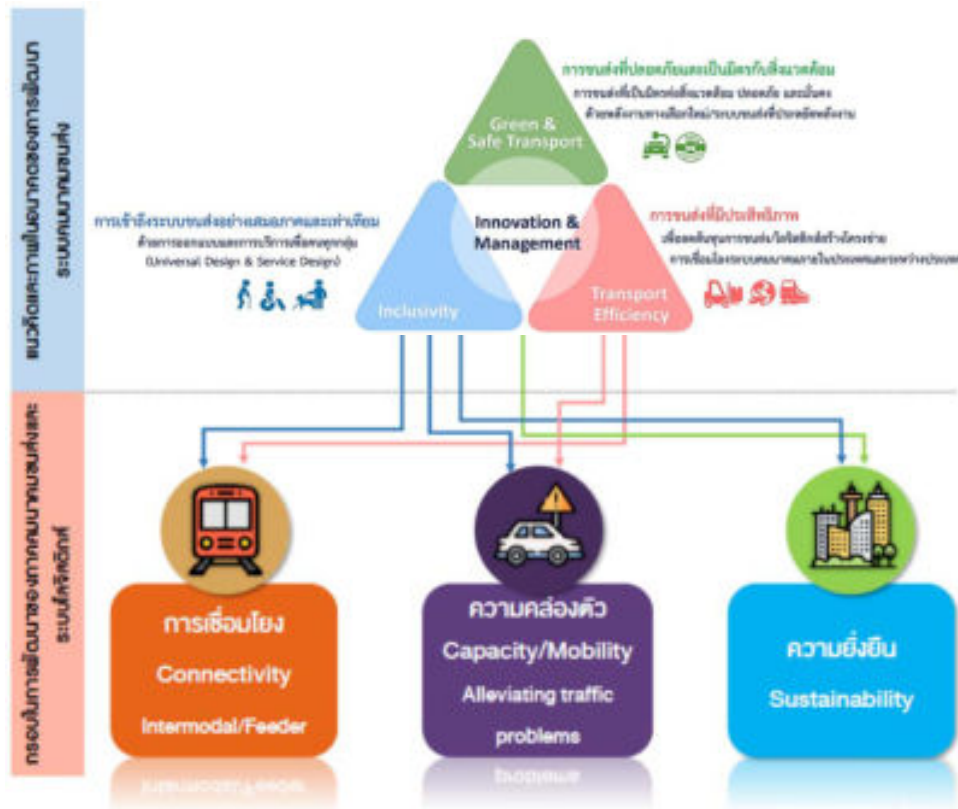
การขนส่งทางน้ำส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศในแม่น้ำสายหลัก ซึ่งประสบปัญหา ล่องน้ำตื้นเขินและไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ การขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยมีท่าเรือหลัก คือ ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ ซึ่งสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้ แต่ท่าเรือมาบตาพุดเกินขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า ขณะที่ในปี ๒๕๘๐ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลาจะเกินขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้า จึงจำเป็นต้องมีโครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือหรือโครงการที่ช่วยสนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

(๔) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานพาณิชย์ทั้งหมด ๓๙ แห่ง ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ ในปี ๒๕๖๕ ท่าอากาศยานส่วนมากยังสามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ อย่างไรก็ตาม ในปี ๒๕๖๕ ท่าอากาศยานดอนเมือง สุวรรณภูมิ เชียงใหม่ และภูเก็ต มีสัดส่วนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับค่อนข้างสูง หากมีการพัฒนาและขยายท่าอากาศยานก็จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากยิ่งขึ้น

๑.๕ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ

เป้าหมายหลักในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์แบ่งออกเป็น ๗ ด้าน ได้แก่ มุ่งเน้นระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก ลดต้นทุนการขนส่ง ส่งเสริมการเป็นประตูการค้า ยกระดับคุณภาพการบริการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ลดพลังงานและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยในการขนส่ง โดยด้านคมนาคมขนส่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจต่อด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการระหว่างภาคส่วนอื่น ๆ และจากกรอบแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย (๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) (๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) (๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) และการส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถนำมากำหนดเป็นมิติในการพัฒนาตามเป้าหมายหลักของการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) ความสามารถในการรองรับ (Capacity, V/C) และความยั่งยืน (Sustainability) โดยสรุปความเชื่อมโยงแนวคิดและกรอบในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังรูปที่ ๑ - ๒



รูปที่ ๑ - ๒ มิติการพัฒนา

การพัฒนาความเชื่อมโยงในอนาคตในระยะอีก ๑๐ ปีข้างหน้า เน้นการพัฒนาการเชื่อมโยงการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าโดยระบบรางที่มีความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน ปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้เชื้อเพลิงและประสิทธิภาพของยานพาหนะ ส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ และเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์

๑.๖ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

๑.๖.๑ เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการ

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการเพื่อบรรจุภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย

(๑) โครงการสำคัญตามการอนุมัติงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ ที่อยู่ในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSUR) ซึ่งเป็นโครงการที่สำนังบประมาณและสำนังานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ให้ความเห็นร่วมกันว่าเป็นโครงการสำคัญและพิจารณาจัดสรรงบประมาณ

(๒) โครงการที่เป็นโครงข่ายคมนาคมหลัก (Backbone) ที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง

(๓) โครงการที่เกี่ยวข้องกับระบบโลจิสติกส์

(๔) การให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไข
ปัญหาจราจร (Mobility) ความสามารถในการรองรับ (Capacity, V/C) และความยั่งยืน (Sustainability)
เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

**๑.๖.๒ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) สรุปได้ ดังนี้**

(๑) วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา

(๑.๑) วิสัยทัศน์

มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็น
ศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

(๑.๒) เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายหลักในการลดต้นทุนการขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนหลัก
ของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งต่อ GDP เท่ากับร้อยละ ๕.๐๐ ในปี ๒๕๘๐
อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัดรวม และค่าเป้าหมายในแต่ละช่วง ๕ ปี ของแผน ดังนี้

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์ มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศของประเทศไทย ดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย (LPI) (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การขนส่งสินค้าทางราง เพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า ทางรางต่อปริมาณการขนส่ง สินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐
๔. การขนส่งสินค้าทางน้ำ เพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่ง สินค้าทางน้ำต่อปริมาณ การขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๑๑*	ร้อยละ ๑๒*	ร้อยละ ๑๓*
๕. การเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขต เมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมือง ทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐

หมายเหตุ : * ค่าเป้าหมายจากการศึกษา ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค
และประเทศ

(๑.๓) แนวทางการพัฒนา ประกอบด้วย

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	วงเงินรวม (ล้านบาท)
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดก๊าซเรือนกระจก	๗,๒๓๒,๑๕๘.๐๒
	กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	๑,๑๑๑,๓๔๘.๔๒
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท	๘๓๕.๔๓
	กลยุทธ์ที่ ๒.๒ ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัลในระบบคมนาคมขนส่ง	๒๙๒.๐๐
	กลยุทธ์ที่ ๒.๓ ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ	๗๓.๕๔
	กลยุทธ์ที่ ๒.๔ เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง	๑,๓๐๓.๘๙
แนวทางการพัฒนาที่ ๓ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม	๑๙,๙๙๑.๙๖
	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ให้สมบูรณ์	๔๓๗.๐๔
	กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	๑,๔๐๑.๘๕
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ	กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมการค้าและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง	๔๑๙.๐๒
	กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง	๑๕.๐๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล	๘๖๓.๕๖
	กลยุทธ์ที่ ๕.๒ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้	๘๔๖.๒๙
	กลยุทธ์ที่ ๕.๓ วิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	๑๔๒.๐๐
รวม		๘,๓๗๐,๑๒๘.๐๖

(๒) โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ ในระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เช่น

(๒.๑) โครงสร้างพื้นฐานทางบก ได้แก่

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน

(๒.๒) โครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้แก่

- โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย
- โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี
- โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย
- โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม

(๒.๓) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ได้แก่

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓
- โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือ

ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา

- โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน

อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี

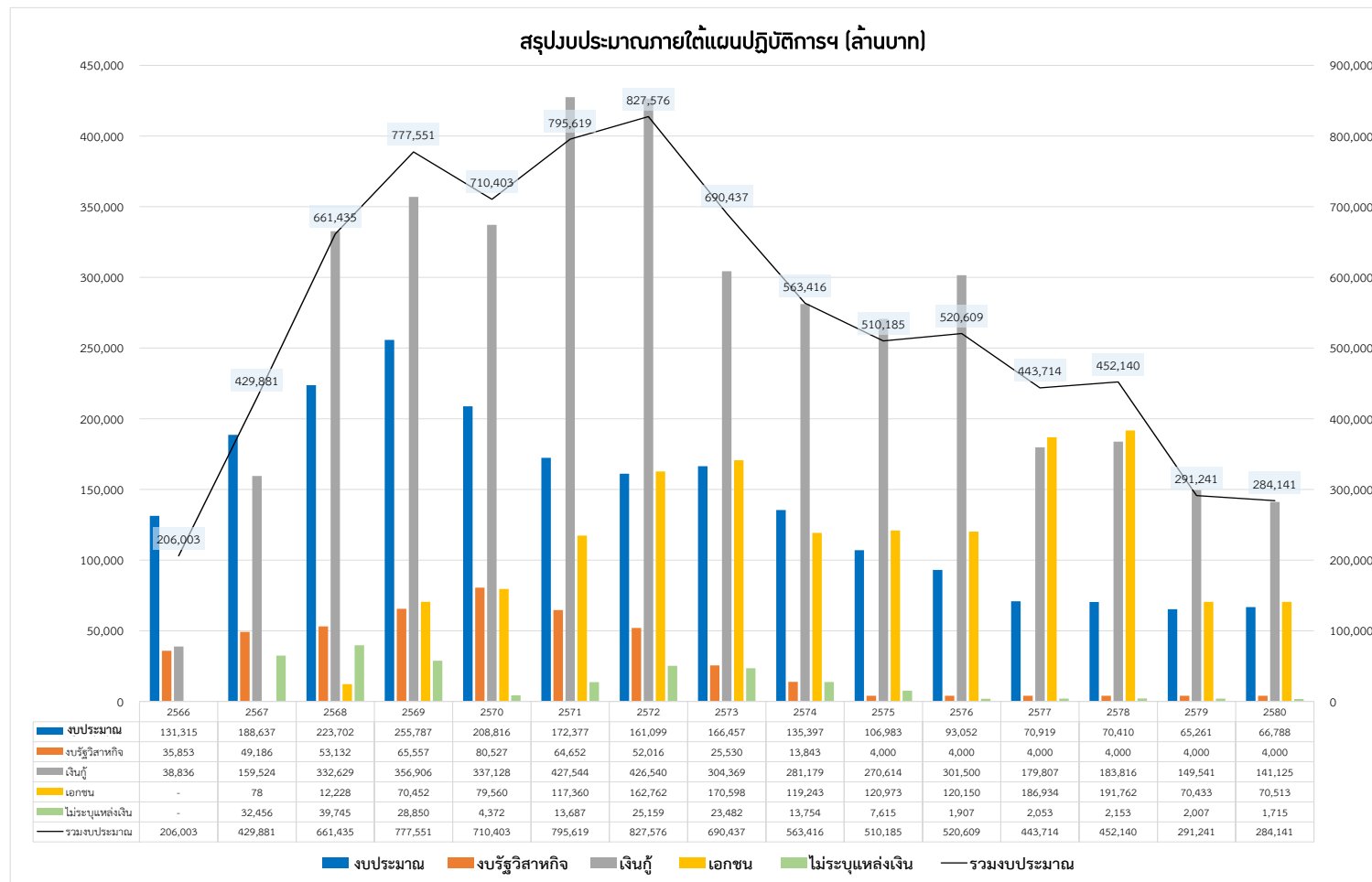
(๒.๔) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ได้แก่

- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓
- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒
- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๓

๑.๖.๓ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

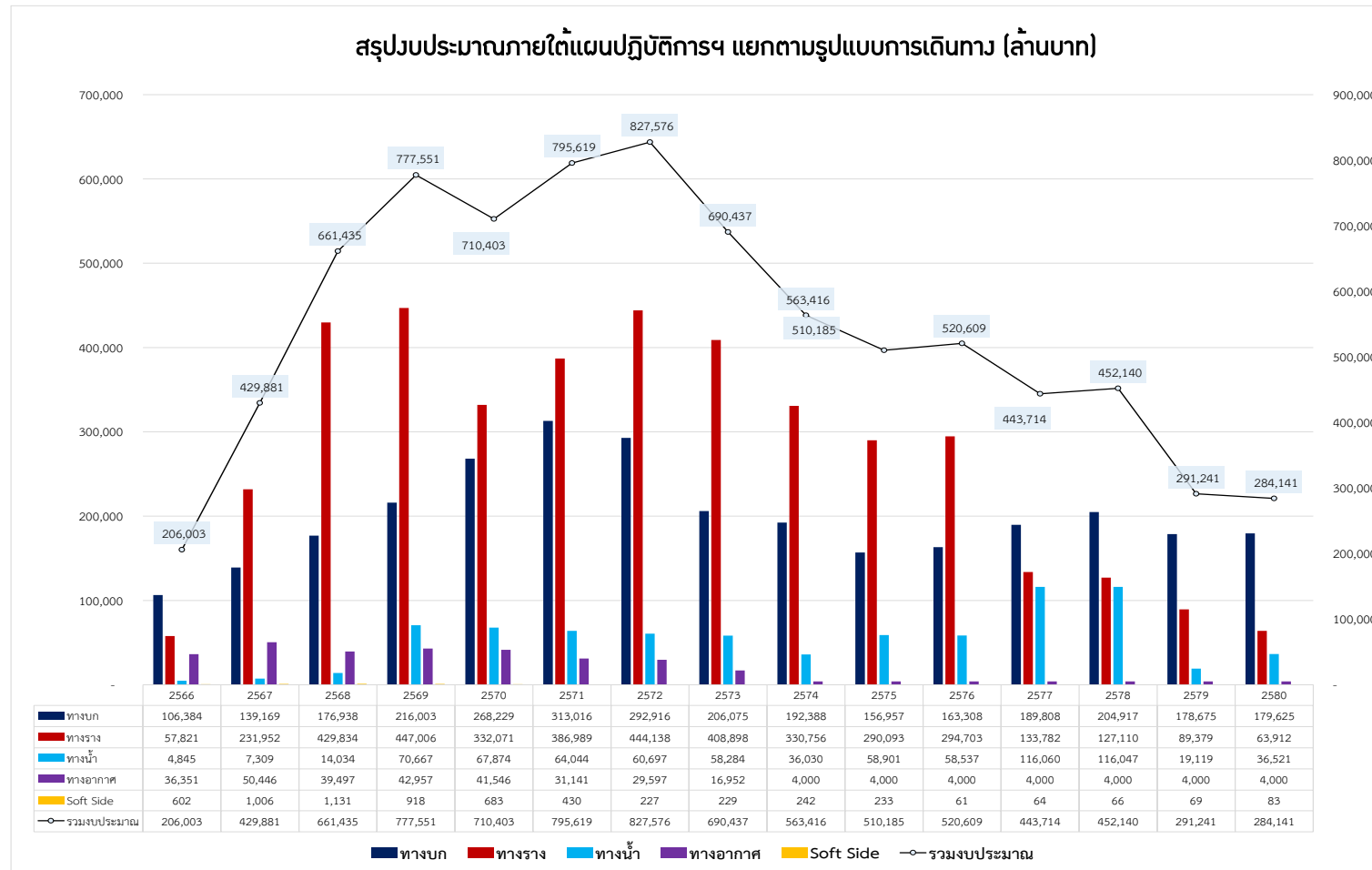
โครงการที่อยู่ในแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย โครงการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องรวมทั้งสิ้น ๘๑๓ โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาทางบก ๔๐๑ โครงการ ซึ่งมีจำนวนโครงการมากที่สุด รองลงมา คือ โครงการพัฒนาทางราง ๑๙๓ โครงการ โครงการพัฒนาทางน้ำ ๑๑๕ โครงการ โครงการพัฒนาทางอากาศ ๖๑ โครงการ และโครงการพัฒนาด้านบริหารจัดการ (Soft Side) ๔๓ โครงการ โดยงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี งบลงทุนรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน และไม่ระบุแหล่งเงิน (เนื่องจากหน่วยงานยังไม่ทราบแหล่งที่มาของงบประมาณ) แสดงดังรูปที่ ๑ - ๓

ทั้งนี้ หากพิจารณางบประมาณแยกตามรูปแบบการเดินทาง พบว่า ในปี ๒๕๖๖ งบประมาณพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกเท่ากับ ๑๐๖,๓๘๔ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางรางรวมเป็น ๕๓,๘๐๑ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ๔,๘๔๕ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ๓๖,๓๕๑ ล้านบาท และด้านการบริหารจัดการ (Soft Side) ๖๐๒ ล้านบาท แสดงดังรูปที่ ๑ - ๔



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๑ - ๓ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และ
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๑ - ๕ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) แยกตามรูปแบบการเดินทาง (ล้านบาท)

๑.๗ การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

๑.๗.๑ ประเมินศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต

ในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐ มีโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard side) จึงสามารถวิเคราะห์ประเมินความสามารถ รวมทั้งศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคตได้ ดังนี้

(๑) การคมนาคมขนส่งทางถนน เมื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ความสามารถในการรองรับ (V/C) มีแนวโน้มดีขึ้น การคาดการณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ พบว่า มีเส้นทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและเส้นทางสู่จังหวัดสระบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้นที่ยังเกินความสามารถในการรองรับ

(๒) การคมนาคมขนส่งทางราง เมื่อพัฒนารถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ แล้วจะมีความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ คาดการณ์ในปี ๒๕๗๕ เส้นทางปากน้ำโพ - เด่นชัย เส้นทางชุมทางจิระ - อุบลราชธานี และเส้นทางชุมพร - สุราษฎร์ธานี หลังจากการพัฒนาจะทำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ และในปี ๒๕๘๐ หากพัฒนาโครงการเส้นทางชุมทางจิระ - ศรีราชา จะทำให้ความจุในการรองรับสินค้าในเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทราดีขึ้นและรองรับสินค้าได้เพียงพอ

(๓) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ การวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลาแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐ หลังจากการพัฒนาโครงการ Landbridge ที่เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๗๑ จะทำให้ท่าเรือสงขลาไม่เกินความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้าในช่วง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐ สำหรับท่าเรือกรุงเทพไม่สามารถขยายท่าเรือได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และการควบคุมปริมาณการขนส่งในพื้นที่เมือง จึงทำให้ V/C ไม่เปลี่ยนแปลงในอนาคตมากนัก และหากโครงการ Landbridge พัฒนาขึ้นจะสามารถช่วยรองรับความจุของท่าเรือใกล้เคียงกับโครงการได้

(๔) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ พบว่า ท่าอากาศยานส่วนใหญ่มีความสามารถในการรองรับได้ในอนาคต เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ จะมีเพียงบางท่าอากาศยานที่เกินความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น

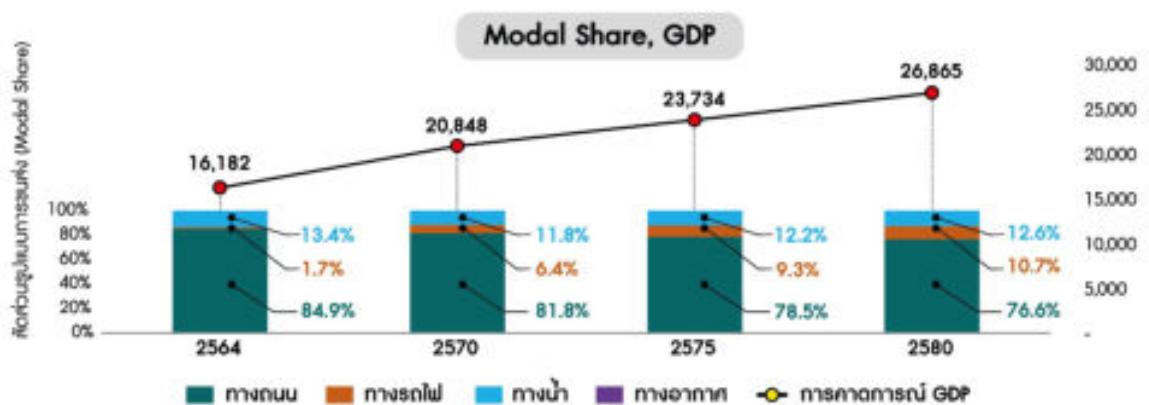
๑.๗.๒ การประเมินสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) มีเป้าหมายหลักเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ ตามโครงการที่บรรจุทั้งหมดในแผนปฏิบัติการฯ จะทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ ๕.๐๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ แสดงดังรูปที่ ๑ - ๕ โดยมีสัดส่วนการขนส่ง (Modal Share) ทางถนน คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ ลดลงเหลือร้อยละ ๗๖.๖ ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ และการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๖๗ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ เป็นร้อยละ ๑๐.๗ ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ แสดงดังรูปที่ ๑ - ๖



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๑ - ๕ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๑ - ๖ สัดส่วนรูปแบบการขนส่ง (Modal Share)

๑.๘ กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

การขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เมื่อกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ตามที่ สนข. เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และประสานหน่วยงานนอกสังกัดที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่กำหนดไว้ โดยมี สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ และติดตามผลการดำเนินงานประกอบด้วย

- หน่วยงานที่ขอรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานผ่าน “รายงานผลการดำเนินการตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์” ที่ได้มีการรายงานผลฯ ทุกไตรมาส

- หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ไม่ได้ขอรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานผ่านการประสานขอความอนุเคราะห์ผลการดำเนินงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดย สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เป็นรายปี เพื่อรายงานความก้าวหน้าของแผนปฏิบัติการฯ และนำเข้าสู่ข้อมูลรายงานผลดังกล่าวในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENS CR) ภายในไตรมาสแรกของการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

ส่วนที่ ๒

ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ
ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

ส่วนที่ ๒ ความสอดคล้องกับแผน ๓ ระดับ

ตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒.๑ ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ ๑)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบการดำเนินงานในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีเป้าหมายหลักในการลดต้นทุนการขนส่งของภาคคมนาคมขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ดังนี้

๒.๑.๑ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

(๑) เป้าหมาย :

- ๑) ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน
- ๒) ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ :

- ประเด็นที่ ๔.๔ โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก
ข้อ ๔.๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ
- ประเด็นที่ ๔.๓ สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว
ข้อ ๔.๓.๔ ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
ข้อ ๔.๓.๕ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ :

แผนปฏิบัติการฯ เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่ครอบคลุมการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมหลัก (Backbone) และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งที่จะช่วยส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้าทั้งในเมืองและระหว่างเมืองมาใช้รูปแบบการเดินทางและการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า ช่วยลดต้นทุนการขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และจะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒.๑.๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๑) เป้าหมาย :

อนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรม ให้คนรุ่นต่อไปได้ใช้อย่างยั่งยืน มีสมดุล

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ :

- ประเด็นที่ ๔.๓ สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ
ข้อ ๔.๓.๑ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

(๓) การบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ :

แผนปฏิบัติการฯ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อย่างบูรณาการในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมหลักเพื่อส่งเสริมให้ระบบรางและน้ำเป็นรูปแบบหลักในการเดินทางและการขนส่ง (Backbone) มีระบบถนนเป็นระบบเสริม (Feeder) และการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด ลดการใช้พลังงานและการปล่อยมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมและมีระบบการขนส่งที่ยั่งยืน

๒.๒ แผนระดับที่ ๒ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๒.๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

(๑) ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (หลัก)

(๑.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

• เป้าหมาย :

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี	ปี	ปี
			๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๗๐๐๐๑	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (อันดับ ภายใน ปี ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)	ไม่เกิน ๓๘	ไม่เกิน ๓๑	ไม่เกิน ๒๕

• การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืนยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง การบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) รวมทั้งการพัฒนาและปรับปรุงกฎ ระเบียบกฎหมาย และการกำกับดูแล ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มอันดับด้านความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศให้ดีขึ้นตามเป้าหมายของแผนแม่บทฯ ได้

(๑.๒) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

• แนวทางการพัฒนา :

(๑) การขนส่งทางราง เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด ๑ เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่รองรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดคล้องกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า การพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนเพิ่มบทบาทภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของระบบขนส่งทางราง

(๒) การขนส่งทางน้ำ ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบัน พร้อมทั้งสนับสนุนการพัฒนาและบริหารจัดการพื้นที่หลังท่าเรือ เพื่อยกระดับมาตรฐานการให้บริการที่ทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำในภูมิภาค

(๓) การขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศและขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น ปรับปรุงระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานเพื่อรักษาคุณภาพความปลอดภัย ความพร้อมของอุปกรณ์ การอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสารและสินค้า และการเผชิญเหตุฉุกเฉินให้ได้มาตรฐานสากล

(๔) การขนส่งทางถนน พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด้านการค้าและประตุการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ สนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม เชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น และบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีคุณภาพ สนับสนุนการเดินทางที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ในเขตเมือง การใชยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานสูง

(๕) ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน รวมทั้งส่งเสริมให้เกิดการใช้โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมและบัตรโดยสารร่วมในระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

(๖) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อและสอดคล้องกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์ และการให้บริการโลจิสติกส์

(๗) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล

● เป้าหมายของแผนย่อย :

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๗๐๑๐๑	ต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวม ในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ของประเทศไทยต่อ ผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่า ๑๑	น้อยกว่า ๑๐	น้อยกว่า ๙
๐๗๐๑๐๒	ประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ ระหว่างประเทศ ของประเทศไทย ดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศของประเทศไทย (อันดับ /คะแนนภายในปี ๒๕๗๐/๒๕๗๕/๒๕๘๐)	ไม่น้อยกว่า ๒๕ / ไม่น้อยกว่า ๓.๖๐	ไม่น้อยกว่า ๒๐ / ไม่น้อยกว่า ๓.๗๐	ไม่น้อยกว่า ๒๐ / ไม่น้อยกว่า ๓.๘๐
๐๗๐๑๐๓	การขนส่งสินค้า ทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่ง สินค้าทางรางต่อปริมาณ การขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ๗	ไม่น้อยกว่า ๘	ไม่น้อยกว่า ๑๐
๐๗๐๑๐๔	การเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขต เมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วย ระบบขนส่งสาธารณะในเขต เมืองต่อการเดินทางในเมือง ทั้งหมดของการเดินทางฯ ใน (๑) กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และ (๒) เมืองหลักในภูมิภาค* (เฉลี่ยร้อยละ)	(๑) ไม่น้อยกว่า ๔๐ และ (๒) ไม่น้อยกว่า ๑๐	(๑) ไม่น้อยกว่า ๕๐ และ (๒) ไม่น้อยกว่า ๒๐	(๑) ไม่น้อยกว่า ๖๐ และ (๒) ไม่น้อยกว่า ๒๐
๐๗๐๑๐๕	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน ภายในปี ๒๕๗๐ /๒๕๗๕ /๒๕๘๐)	ไม่เกิน ๑๒	ไม่เกิน ๘	ไม่เกิน ๕

หมายเหตุ : * เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต

เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี
สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

เมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐ ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี
สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ

กำหนดกลยุทธ์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เชื่อมโยงพื้นที่
และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค การพัฒนาและบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่มีอยู่
ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่ง
จากทางถนนมาสู่ทางรางและทางน้ำ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า ตลอดจนการบริหาร
จัดการ กฎ ระเบียบ มาตรการต่างๆ ซึ่งจะช่วยขับเคลื่อนการลดสัดส่วนต้นทุนการขนส่ง ซึ่งเป็นสัดส่วนหลัก

ของต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้เท่ากับร้อยละ ๕.๐๑ ในปี ๒๕๘๐ และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท สนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและในเมืองหลักในภูมิภาคให้เพิ่มมากขึ้น

(๒) ประเด็น (๐๙) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

(๒.๑) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บทฯ

● เป้าหมาย :

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๙๐๐๐๑	การเจริญเติบโตของ ผลิตภัณฑ์มวลรวม ของเขตเศรษฐกิจ พิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น	อัตราการขยายตัวของ ผลิตภัณฑ์มวลรวมของเขต เศรษฐกิจพิเศษทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ๕	ไม่น้อยกว่า ๕	ไม่น้อยกว่า ๕

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนด
แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์
ให้มีความเชื่อมโยงและครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ ซึ่งจะส่งเสริม
ให้เกิดการลงทุน การส่งออก เป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าในภูมิภาค และช่วยให้ผลิตภัณฑ์มวลรวม
และการลงทุนในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งหมดเพิ่มขึ้น

(๒.๒) แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

● แนวทางการพัฒนา :

(๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสาธารณูปโภคที่สำคัญ
เพื่อให้สามารถทำงานได้อย่างรวดเร็ว และต่อยอดโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบให้เชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่เศรษฐกิจ
เพื่อรองรับความต้องการลงทุน กิจกรรมทางเศรษฐกิจ และกิจกรรมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากการพัฒนาเขตพัฒนา
พิเศษภาคตะวันออกได้อย่างเพียงพอและมีประสิทธิภาพ

(๒) เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าและประสิทธิภาพการบริหาร
จัดการของท่าเรือแหลมฉบังด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย

(๓) พัฒนาเมืองในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ
ที่มีความน่าอยู่และทันสมัยระดับนานาชาติ เป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการลงทุนและเศรษฐกิจ
สอดคล้องกับนโยบายขับเคลื่อนเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

● เป้าหมายของแผนย่อย :

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๙๐๑๐๒	การลงทุนในเขต พัฒนาพิเศษภาค ตะวันออกเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขต พัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ล้านบาท ภายในปี ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)	ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๕๐๐,๐๐๐

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดกลยุทธ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เชื่อมโยงการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม ดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชน สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๒.๓) แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

● แนวทางการพัฒนา :

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งภายในและภายนอกประเทศ ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมอื่น ๆ รวมทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนจุดเน้นการพัฒนาในแต่ละระเบียงฯ

● เป้าหมายของแผนย่อย :

รหัส เป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๙๐๒๐๕	การลงทุนในพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจ พิเศษเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในพื้นที่ ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (ล้านบาท ภายในปี ๒๕๗๐ / ๒๕๗๕ / ๒๕๘๐)	ไม่น้อยกว่า ๑๕๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๑๕๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๑๕๐,๐๐๐

● การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดกลยุทธ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เชื่อมโยงการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชน สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(๒.๔) แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

• แนวทางการพัฒนา :

(๑) ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนตามศักยภาพโดยพัฒนาต่อยอดจากฐานทรัพยากรและกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่มีอยู่เดิม รวมทั้งยกระดับความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่ให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว และเป็นพื้นที่หลักในการขับเคลื่อนการสร้างความสำเร็จทางเศรษฐกิจและสังคมในส่วนภูมิภาค ตลอดจนพัฒนาพื้นที่บริเวณชายแดนให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้งส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม

(๒) ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ที่สอดคล้องกับความต้องการของพื้นที่ และมีกลไกที่สามารถรองรับภัยพิบัติทางธรรมชาติ การเฝ้าระวัง ป้องกัน ควบคุมโรคติดต่อในพื้นที่และเมือง รวมทั้งรองรับการพัฒนาพื้นที่และเมืองนำอยู่

• เป้าหมายของแผนย่อย :

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๐๙๐๓๐๒	การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น	มูลค่าการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (ล้านบาท ภายในปี ๒๕๗๐ /๒๕๗๕/๒๕๘๐)	ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐	ไม่น้อยกว่า ๑๐,๐๐๐

• การบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยของแผนแม่บทฯ : แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดกลยุทธ์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม ดึงดูดให้เกิดการลงทุนจากภาคเอกชน สร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๒.๒.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

มีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ “สังคมก้าวหน้า เศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน” สร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวหน้า พลวัตของโลก และเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสนั้นจะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๓ จึงได้กำหนดเป้าหมายหลักและหมวดหมู่การพัฒนาเพื่อการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในการผลักดันการพัฒนาให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม โดยเป้าหมายหลัก และหมวดหมู่การพัฒนาที่สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการฯ มีดังนี้

(๑) เป้าหมายหลัก :

- (๑.๑) การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม
- (๑.๒) การเปลี่ยนผ่านการผลิตและบริโภคไปสู่ความยั่งยืน

(๒) หมายเหตุการพัฒนา :

(๒.๑) หมายเหตุ ๕ ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค มีเป้าหมายหลักในการทำให้ประเทศไทยมีระบบนิเวศที่สนับสนุนการค้าการลงทุนสามารถเป็นฐานการค้าการลงทุนที่สำคัญของภูมิภาค เพิ่มผลิตภาพและโอกาสของผู้ประกอบการไทยให้สามารถเชื่อมโยงกับห่วงโซ่มูลค่าระดับภูมิภาคและระดับโลก และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศทั้งภาคการผลิตและบริการสำคัญ ขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ

- **เป้าหมายของหมายเหตุ :** ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

- **การบรรลุเป้าหมายของหมายเหตุ :** แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำ ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายไฟฟ้าทางคู่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้า และการพัฒนาท่าเรือสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ การบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้า และการจัดการห่วงโซ่อุปทาน เพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า เพื่อส่งเสริมให้เป็นประตูการค้าและเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค

(๒.๒) หมายเหตุที่ ๘ ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน มีเป้าหมายเพื่อการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

- **เป้าหมายของหมายเหตุ :** การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น

- **การบรรลุเป้าหมายของหมายเหตุ :** แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าให้มีความสะดวก มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล ตลอดจนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของเมือง

๒.๓ แผนระดับที่ ๓ ที่เกี่ยวข้อง

๒.๓.๑ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕) เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยคำนึงถึง ๓ แนวคิดการพัฒนา ดังนี้

(๑) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

มุ่งเน้นความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่งที่เข้มงวด และสนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ต้องใช้เครื่องยนต์

(๒) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยมีการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก และการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) รวมถึงการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ

(๓) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

ยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ และเด็ก เพื่อให้สามารถเข้าถึง (Accessible) บริการระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordable) และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่ผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม

นอกจากคำนึงถึงแนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้น จะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรเทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) และการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่าง ๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต



รูปที่ ๒ - ๑ แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

แผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ทั้งกรอบแนวคิดการพัฒนาและ ๕ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และกฎระเบียบ (Regulations and Institution) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) และยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ซึ่งแผนงาน/โครงการ ที่บรรจุในแผนปฏิบัติการฯ จะช่วยสนับสนุนในการบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้

๒.๓.๒ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) และเพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์ ประกอบด้วย ๕ แนวทางการพัฒนา ได้แก่

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
- การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน
- การพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

- การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)
- การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยได้กำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำ การบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน ตลอดจนพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นประตูการค้า และเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค

๒.๓.๓ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

มีวิสัยทัศน์ “พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม” ใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ให้สอดคล้องกัน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวงให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- (๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- (๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
- (๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตร

ต่อสิ่งแวดล้อม

- (๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการฯ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบ ยุทธศาสตร์การให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) พัฒนาและปรับปรุงกฎ ระเบียบ กฎหมาย เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้

๒.๓.๔ แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕)

กรมทางหลวงได้ศึกษาทบทวนและปรับปรุงแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้การดำเนินงานสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง โดยได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบราง (MR-MAP) พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๕ ซึ่งบูรณาการระหว่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕) และแผนการพัฒนาโครงข่ายระบบราง (R-MAP) ของกรมการขนส่งทางราง เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพในการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และระบบรางตามลำดับความจำเป็นในการพัฒนา เกิดประสิทธิภาพในการใช้เขตทาง ลดปัญหาและผลกระทบจากการเวนคืนพื้นที่

แผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๕) โดยได้พิจารณาถึงลำดับความสำคัญในการพัฒนาโครงการ ศักยภาพ และการพัฒนาของพื้นที่เพื่อตอบสนองต่อความทิศทางการพัฒนาประเทศ ประชาชน และอุตสาหกรรมต่างๆ ให้สอดคล้องกัน

๒.๓.๕ แผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ (R-MAP)

กรมการขนส่งทางรางได้ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ และศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อการเชื่อมต่อโครงข่ายเดิมกับนิคมอุตสาหกรรม แหล่งท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ในระดับจังหวัด ภูมิภาค และประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจ กระจายโอกาสการพัฒนาความเจริญสู่ระดับจังหวัดและภูมิภาค และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

แผนปฏิบัติการฯ ได้พิจารณาจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และการเสนอแนะแผนงาน/โครงการที่สอดคล้องกับแผนการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฯ เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบรางให้ครอบคลุมเชื่อมโยงกับแหล่งอุตสาหกรรม มีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง สามารถให้บริการได้อย่างไร้รอยต่อ เพื่อส่งเสริมให้ประชาชนปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้ามาใช้ระบบราง ลดต้นทุนการขนส่ง ลดมลพิษ เพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้

๒.๓.๖ แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

กรมท่าอากาศยานได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานของกรมท่าอากาศยาน ใช้เป็นกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนองค์กร ประกอบด้วย ๓ ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

(๑) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลครอบคลุมทุกพื้นที่ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(๒) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยกระดับบริการและบริหารจัดการท่าอากาศยาน

(๓) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาองค์กรให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส

แผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยานฯ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ในการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยานเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ และพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้ง พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกกลุ่มทุรูปแบบการเดินทาง และการขนส่งสินค้าอย่างไร้รอยต่อ ยกระดับคุณภาพการให้บริการของท่าอากาศยาน

๒.๓.๗ แผนปฏิบัตินโยบาย ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ของกรมศุลกากร

เพื่อกำหนดทิศทางการดำเนินงานให้เป็นองค์กรศุลกากรชั้นนำที่มุ่งส่งเสริมความยั่งยืนของเศรษฐกิจและความปลอดภัยของสังคม ด้วยนวัตกรรมและบริการที่เป็นเลิศ ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์ ดังนี้

(๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ พัฒนาระบบงานทางศุลกากรเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าและระบบโลจิสติกส์

(๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ พัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและเชื่อมโยงการค้าโลก

(๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

(๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ เพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีอากรโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

(๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ พัฒนาสมรรถนะบุคลากร นวัตกรรม และการบริหารจัดการองค์กรสู่ยุคดิจิทัล

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการฯ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ และยุทธศาสตร์ที่ ๕ โดยได้เสนอแนะโครงการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการค้าและบริการ การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาศักยภาพบุคลากร เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของไทยระดับภูมิภาค

ส่วนที่ ๓

ความสอดคล้องกับเป้าหมาย
การพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

ส่วนที่ ๓ ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมาย ซึ่งเป็นแนวทางให้แต่ละประเทศดำเนินการร่วมกัน การดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) จะมีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายตามแผนย่อยในประเด็นของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และบรรลุเป้าหมายและเป้าหมายย่อยของ SDGs เช่นเดียวกัน โดยเป้าหมาย (Goals) และเป้าหมายย่อย (Target) ของ SDGs ที่มีความสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ได้แก่

เป้าหมายที่ ๙ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืนและส่งเสริมนวัตกรรม

เป้าหมายย่อย ๙.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทาน และยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์

สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยการใช้เทคโนโลยีในกระบวนการโลจิสติกส์วิจัยและพัฒนานวัตกรรม พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย มาตรฐานและโครงสร้างองค์กร

เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์ มีความครอบคลุม ปลอดภัย ยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลงและยั่งยืน

เป้าหมายย่อย ๑๑.๒ จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่สามารจ่ายได้ พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะและคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

เป้าหมายย่อย ๑๑.๓ ยกระดับการพัฒนาเมืองและขีดความสามารถให้ครอบคลุมและยั่งยืน เพื่อการวางแผนและการบริหารจัดการการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์อย่างมีส่วนร่วม บูรณาการและยั่งยืนในทุกประเทศ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

เป้าหมายย่อย ๑๑.๕ ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและผู้ที่ได้รับผลกระทบตลอดจนลดความสูญเสียโดยตรงทางเศรษฐกิจเทียบเคียงกับ GDP ของโลก ที่เกิดจากภัยพิบัติ ซึ่งรวมถึงภัยพิบัติที่เกี่ยวข้องกับน้ำ โดยมุ่งเป้าปกป้องคนจนและคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบางภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

เป้าหมายย่อย ๑๑.๖ ลดผลกระทบทางลบของเมืองต่อสิ่งแวดล้อมต่อหัวประชากรรวมถึงการให้ความสำคัญกับคุณภาพอากาศและการจัดการขยะมูลฝอย และของเสียอื่นๆ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๓

สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น โดยการพัฒนากระบวนกรข่ายคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท ให้ครอบคลุม เชื่อมต่อ มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง (Shift mode)

เป้าหมายที่ ๑๓ ปฏิบัติการอย่างเร่งด่วนเพื่อต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น

เป้าหมายย่อย ๑๓.๒ บูรณาการมาตรการด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศในนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการวางแผนระดับชาติ

สอดคล้องกับเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางและการขนส่งทางน้ำ และทางราง และการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมือง ทั้งหมดเพิ่มขึ้น (Shift mode) เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและการขนส่งด้วยรถบรรทุก และการปล่อยมลพิษ

ส่วนที่ ๔

สาระสำคัญของ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ส่วนที่ ๔ สารสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

๔.๑ การวิเคราะห์สถานการณ์ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

๔.๑.๑ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เป็นปัญหาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และด้านกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) เช่น การคมนาคมขนส่งยังคงพึ่งพาทางถนนเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ ๘๔.๒๕ ทางรางร้อยละ ๒.๖๔ ค่าโดยสารระบบขนส่งมวลชนเฉลี่ยค่อนข้างสูงคิดเป็น ๓.๘๔ บาท/กม. ดัชนีการจราจรติดขัดที่เพิ่มสูงขึ้นโดยทางถนนมีระยะทางที่ V/C มากกว่า ๑.๐ คิดเป็น ๓,๘๖๐ กม. ในปี ๒๕๖๕ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP เพิ่มขึ้น คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๗ เทียบกับปี ๒๕๖๑ ที่ร้อยละ ๑๓.๔ และความสามารถในการแข่งขันของไทยที่เป็นตัวชี้วัดด้าน Soft Side ยังคงอยู่ในอันดับที่ต่ำกว่าประเทศอื่น ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑ ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

๔.๑.๒ กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ข้อจำกัดและอุปสรรคของผู้ประกอบการที่ใช้ระบบคมนาคมขนส่งสินค้าจะเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดนเป็นหลัก ตามประกาศที่ ๑๖๙/๒๕๖๓ ข้อ ๑๒ จำนวน ๑๗ ฉบับ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒ กฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน ตามประกาศที่ ๑๖๙/๒๕๖๓ ข้อ ๑๒

สรุปข้อจำกัดของกิจการขนส่งผ่านแดน

- กฎหมายไทยบางฉบับทำให้ไม่สามารถถ่ายลำได้ เช่น พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. ๒๕๕๙ ต้องตรวจสอบก่อนให้ขนส่งได้
- กรมศุลกากรได้ดำเนินการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการดำเนินการขออนุญาตผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อลดระยะเวลา แต่บางหน่วยงานก็ไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบข้อมูลดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตรวจสอบเพื่อความมั่นคงของประเทศ
- ยังไม่มีการก่อสร้างเขตปลอดภาษี (Free Trade Zone) ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย ลานจอดพักสินค้าเป็นโลจิสติกส์ปาร์ค คลังสินค้าขนาดใหญ่ หรือคลังสินค้าห้องเย็น เป็นต้น

ทั้งนี้ ภาครัฐได้มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการพัฒนาระบบ NSW โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้า - ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ NSW จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย เป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติและกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสารโดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ให้บริการ สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร เช่น การจัดเตรียมข้อมูลเพียงครั้งเดียวในการขอใบอนุญาต และใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ใบขนสินค้าและชำระค่าภาษีอากรแบบอัตโนมัติ การใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถติดตามผลในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า - ส่งออก และการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e - Tracking)

๔.๑.๓ สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

(๑) เส้นทางและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร

เส้นทางและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารแบ่งออกเป็นทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยผู้โดยสารใช้เส้นทางทางถนนครอบคลุมทุกภูมิภาค ส่วนทางรางจะใช้เส้นทางรถไฟหลักของประเทศ และทางอากาศส่วนใหญ่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สำหรับนักท่องเที่ยวลักษณะการเดินทางเป็นเช่นเดียวกับผู้โดยสารแต่มีปริมาณการเดินทางน้อยกว่า

(๒) เส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้า

เส้นทางหลักและปริมาณการขนส่งสินค้าแบ่งออกเป็นทางถนน ทางราง ทางน้ำ โดยสินค้าทางถนนขนส่งด้วยรถบรรทุกครอบคลุมทุกภูมิภาค ส่วนทางรางจะใช้เส้นทางรถไฟหลักของประเทศ และมี Container Yard (CY) กระจายอยู่ตามเส้นทางรถไฟหลัก และทางน้ำจะขนส่งทางแม่น้ำในภาคกลางและทางทะเลชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือ เอ็น พี มารีน (ท่าเรือเอกชนในเครือ SC Group) และท่าเรือสงขลา

ทั้งนี้ สินค้าที่มีการขนส่งทางถนน แบ่งได้เป็นสินค้าเกษตร ๖ ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน น้ำตาลทราย ข้าวโพด และยางพารา และสินค้าอุตสาหกรรม ๖ ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ถ่านหิน อาหารสัตว์ และปุ๋ย และการขนส่งสินค้าทางรางส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ สินค้ากลุ่มก๊าซ คอนเทนเนอร์ และสินค้ากลุ่มเกษตรรวม สินค้าที่มีการขนส่งทางน้ำ แบ่งได้เป็นสินค้าเกษตร ๓ ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย และสินค้าอุตสาหกรรม ๓ ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยพิจารณาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งปริมาณมากและมีมูลค่าต่อการส่งออกมากที่สุด ๑๐ อันดับ และจังหวัดที่มีย่านท่องเที่ยวมากที่สุด ๑๐ จังหวัด สามารถสรุปรายละเอียด แสดงในตารางที่ ๔ - ๑ ถึง ตารางที่ ๔ - ๓

ตารางที่ ๔ - ๑ ประเด็นการขนส่งสินค้าเกษตร

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
๑. ข้าว	- ภาคเหนือ ๙.๓ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑๑.๖ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๖.๙ ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ ๐.๔๓ ล้านตัน/ปี	๑๔.๑๘	๘.๕๑	๕.๖๗	๒๘.๓๖	- จากแหล่งเพาะปลูก เช่น ทุ่งกุลาร้องไห้ขนส่งมา CY แล้วขนส่งทางรถไฟ ไปท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลานานเกินไปประมาณ ๔ - ๕ ชั่วโมง - จุดรวบรวมสินค้าอยู่ห่างจากรถไฟ - ท่าเทียบเรือมีจำกัด ทำให้ภาคเอกชนต้องพยายามสร้างท่าเรือส่วนตัว - สินค้าที่ขนส่งทางเรือต้องมีปริมาณมาก ทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการจัดเก็บที่ปลายทาง แต่สถานที่จัดเก็บที่ปลายทางไม่เพียงพอ	- ต้องมีพ่อค้าคนกลางรวบรวมข้าวใกล้ ๆ แหล่งผลิตในปริมาณมาก เพื่อขนส่งขึ้นรถไฟให้คุ้มต้นทุน - เพิ่มประสิทธิภาพและเที่ยวการเดินรถ - เพิ่มจุดขนถ่าย CY ใกล้แหล่งผลิต และแหล่งรวบรวมข้าวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๒. มันสำปะหลัง	- ภาคเหนือ ๖.๘ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑๗.๕ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๖.๗ ล้านตัน/ปี	๑๕.๕๔	๑๒.๔๓	๓.๐๑	๓๑.๐๘	- ปริมาณผลผลิตที่จะขนส่งทางรถไฟไปโรงงานแปรรูปมีไม่มากพอ เนื่องจากโรงงานอยู่ห่างกันและกระจัดกระจาย - โรงงานแปรรูปผลิตแบบ Just in time ดังนั้นจึงต้องขนส่งเป็นล็อต ๆ ทำให้ขบวนและตารางเดินรถของรถไฟ ไม่สอดคล้องกับตารางการผลิตของโรงงาน	- นำรถบรรทุกขึ้นรถไฟ เพื่อลดปริมาณการวิ่งรถบรรทุกบนท้องถนน เช่น ขึ้นรถไฟจากขอนแก่น - ภาษี มาถึงอยุธยา แล้วค่อยนำรถบรรทุกลงเพื่อขนต่อไปยังจุดหมายปลายทาง - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port ในบริเวณใกล้แหล่งผลิตและโรงงาน
๓. น้ำตาลทราย	- ภาคเหนือ ๒๑.๙ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๓๘.๐ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๒๓.๐ ล้านตัน/ปี	๖๖.๓๕	-	๑๖.๕๙	๘๒.๙๔	จากโรงงานผลิตน้ำตาลจะส่งให้กับคลังสินค้าของ Modern Trade ดังนั้น การขนส่งด้วยรถไฟจึงไม่เหมาะสม	- จัดทำมาตรการและข้อกำหนดในการเดินรถบรรทุก - จัดทำมาตรการและแนวทางป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำตาลทางเรือ - เพิ่มประสิทธิภาพระบบราง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						• น้ำตาลมักจะสูญหายในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมักเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ เช่น เรือบรรทุกน้ำตาลล่มในแม่น้ำเจ้าพระยา • เนื่องจากข้อจำกัดการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ห้ามขับ ทำให้บางครั้งการขนส่งอ้อยที่ตัดแล้วเข้าสู่โรงงานไม่ทัน ทำให้อ้อยค้างคั้น ค่าความหวานลดต่ำ ทำให้อ้อยเกิดความเสียหาย	• เพิ่มจุดขนถ่าย CY ในบริเวณใกล้โรงงานผลิตน้ำตาล เช่น จังหวัดกาญจนบุรี ชลบุรี และอุดรธานี • พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๔. ทูเรียน	• ภาคเหนือ ๒๗,๐๐๐ ตัน/ปี • ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๓,๗๐๐ ตัน/ปี • ภาคตะวันออก ๕๐๓,๐๐๐ ตัน/ปี • ภาคใต้ ๔๘๒,๐๐๐ ตัน/ปี	๐.๖๑	๐.๓๑	๐.๑๐	๑.๐๒	• ผู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอในการขนส่งไปยังด่านชายแดน • การเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบ พิธีการผ่านด่านชายแดนเวียดนาม - จีน เช่น การปิด - เปิดด่านโดยไม่ได้มีการแจ้งล่วงหน้า ส่งผลให้ทูเรียนค้างที่หน้าด่านเป็นเวลานาน เกิดความเสียหาย • ตัวจ่ายไฟสำหรับผู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer) ของหัวรถลากกับหัวรถจักรไม่เหมือนกัน • ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	• พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออก • พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด • พัฒนาโครงข่าย Standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน • จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน เช่น ลดพิธีการ ขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียเปล่า • เร่งทำ MOU ระหว่างไทย - จีน - สปป.ลาว ให้สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒ (R9) รองรับ การขนส่งสินค้าระบบราง • เสร็จจากความชัดเจนเรื่องระบบภาษีและสิทธิพิเศษของไทย

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
๕. มังคุด	- ภาคเหนือ ๗๐ ตัน/ปี - ภาคกลาง ๑๘๐,๐๐๐ ตัน/ปี - ภาคใต้ ๑๗๐,๐๐๐ ตัน/ปี	๐.๒๕	๐.๑๑	-	๐.๓๖	- การขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อขนส่งถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังจุดหมายปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการซ้ำและเน่าเสียได้ - ขั้นตอน พิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งมังคุดไปจีน - ราคามังคุดตกต่ำ ส่งผลให้เกษตรกรไม่เก็บมังคุดส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง ทำให้การขนส่งมังคุดน้อยลง	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี ระยอง ตรวศ และนครศรีธรรมราช - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
๖. ปาล์มน้ำมัน	- ภาคเหนือ ๐.๒๑๖ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑.๑ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๑.๓ ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ ๑.๕ ล้านตัน/ปี	๑๗.๖๒	-	-	๑๗.๖๒	- การขนถ่ายน้ำมันจะต้องขนเป็นแทงค์ จึงขนถ่ายด้วยรถไฟไม่สะดวก - เกษตรกรขนส่งด้วยรถบรรทุก รถกระบะ ทำให้มีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง เพราะราคาน้ำมันที่สูงขึ้น	- พัฒนาให้รถไฟสามารถขนแบบแทงค์ได้ และเชื่อมต่อถึงโรงงาน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตปาล์มน้ำมัน - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้
๗. ยางพารา	- ภาคเหนือ ๐.๒๑ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑.๑ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๐.๕๕ ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ ๓.๑ ล้านตัน/ปี	๓.๓๙	๑.๔๕	-	๔.๘๔	- การส่งออกมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ยุ่งยาก และมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกกิจกรรม - สถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณด่านยังมีการบริหารจัดการที่ไม่ค่อยมีประสิทธิภาพ และขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก	- พัฒนาท่าเรือระนองและชุมพร เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออก - ไทยควรเป็นนายหน้า/ตัวแทนร่วมด้วย - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้ - พัฒนาโครงข่าย Standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						เนื่องจากมาเลเซียเป็นนายหน้า/ตัวแทนรวบรวมผลผลิต ทำให้ไทยเสียรายได้ให้กับมาเลเซีย	พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี และสงขลา
๘. ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	- ภาคเหนือ ๓ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๐.๗๔ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๐.๕๔ ล้านตัน/ปี	๔.๒๒	-	-	๔.๒๒	- ขาดแคลนแหล่งเพาะปลูก ส่งผลให้ผลผลิตลดน้อยลง ทำให้การขนส่งข้าวโพดลดลง - แหล่งเพาะปลูกขาดแคลน ทำให้ไม่สามารถส่งออกได้	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตข้าวโพดและโรงงานอาหารสัตว์ เช่น จังหวัดเพชรบูรณ์ นครราชสีมา สระบุรี และลพบุรี - พัฒนารฟเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๙. ลำไย	- ภาคเหนือ ๐.๖๒๗ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๑๑,๐๐๐ ตัน/ปี - ภาคตะวันออก ๐.๓๗๓ ล้านตัน/ปี	๐.๗๑	๐.๓๐	-	๑.๐๑	- การขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้าให้มีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าเพื่อขนส่งด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งไปยังปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม้ชำรุดและเน่าเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารฟเพื่อเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี เชียงใหม่ และลำพูน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
๑๐. ไข่สด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป	- ภาคเหนือ ๐.๒๒ ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๐.๔๕๒ ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง ๑.๕ ล้านตัน/ปี	๒.๒๗	-	-	๒.๒๗	- ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ต่างประเทศนำมามาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs)	- ปรับปรุงอาณัติสัญญาณเส้นทางลำนำรายณ์ - พัฒนาเส้นทางขนส่งมาบะเบ ลพบุรี และปากน้ำโพ

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
	ภาคใต้ ๐.๑๐๕ ล้านตัน/ปี					มาใช้มากขึ้น หากประเทศไทยไม่ได้เตรียมพร้อมรับมือหรือหาทางแก้ไขปัญหานี้ จะส่งผลกระทบต่อ การส่งออกเนื้อไก่ได้	- พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนาโครงข่าย Standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - จำเป็นต้องมีการควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ให้อยู่ที่ติดลบ ๒๐ องศาเซลเซียส

ตารางที่ ๔ - ๒ ประเด็นการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
๑. น้ำมันดิบ	ชลบุรี ระยอง เพชรบุรี	๘.๒	๒.๕	๒	๑๒.๗	สำหรับประเทศไทย การขนส่งน้ำมันดิบทางรางไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากโครงข่ายระบบรางยังไม่ครอบคลุม และยังมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง (หากรถไฟบรรทุกน้ำมันดิบเกิดตกรางหรือชนกัน น้ำมันดิบอาจรั่วไหลและเกิดเพลิงไหม้หรือระเบิดได้) ด้วยเหตุนี้ การขนส่งน้ำมันดิบจึงใช้วิธีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - พัฒนาโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - สนับสนุน Spur line ไปยังพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก
๒. ถ่านหิน	ลำปาง อุบลราชธานี ประจวบคีรีขันธ์ ฉะเชิงเทรา ระยอง สมุทรปราการ	๒๙.๖	-	๓๐.๘	๖๐.๔	- ค่าบริการรถไฟ + ต้นทุน = แพงกว่า - จำนวนแคร่บรรทุกและหัวรถจักรไม่เพียงพอ และมีสภาพที่เก่าหรือไม่พร้อมใช้งาน	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - พัฒนาโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุมเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง - วางแผนการจัดการ Backhauling - ปรับปรุงแคร่และหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน และจัดซื้อเพิ่มเติม - สนับสนุน Spur line บ้านภาชี - นครหลวง - พัฒนาย่านขนถ่ายสินค้าที่อยู่ยา - พัฒนา CY ที่แม่เมาะ จ.ลำปาง
๓. ปุ๋ยเคมี	กาญจนบุรี อยุธยา นครปฐม นครราชสีมา พิษณุโลก	๑.๕	๐.๓	๐.๓	๒.๑	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างถนนและราง - ต้องใช้รถบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากสถานีรถไฟไปจุดหมายปลายทาง	พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมอุตสาหกรรมโดยรอบ

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						รถไฟมีความเร็วในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนน	- จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - พัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ มากขึ้น เพื่อให้เกษตรกรและผู้ประกอบการขนส่งสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก
๔. น้ำมันสำเร็จรูป	สมุทรปราการ ชลบุรี	๒๘.๘	-	๑๒.๓	๔๑.๑	เส้นทางการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยส่วนใหญ่ ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อการขนส่งน้ำมันโดยเฉพาะ ทำให้ต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน เพื่อให้สามารถขนส่งน้ำมันได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	- ภาครัฐควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ เส้นทางการขนส่งน้ำมันโดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย - ภาครัฐควรสนับสนุนการขนส่งน้ำมันทางรถไฟ เช่น การลดภาษี และการให้เงินอุดหนุน เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนมาขนส่งน้ำมันทางรถไฟมากขึ้น
๕. ก๊าซธรรมชาติ	อ่าวไทย ระยอง สุราษฎร์ธานี	๘	-	-	๘	- เครือข่ายรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ - ต้นทุนการขนส่งสูง - ยังไม่ได้รับการยอมรับจากภาคเอกชน	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟ ให้มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งก๊าซธรรมชาติ เช่น การสร้างรางรถไฟที่แข็งแรงและปลอดภัย การสร้างสถานีรถไฟที่สามารถ

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
							รองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และการสร้างท่าเรือ LNG เพื่อขนถ่ายก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ - ลดต้นทุนการขนส่ง โดยการอุดหนุนจากภาครัฐหรือเอกชน เพื่อให้ค่าขนส่งก๊าซธรรมชาติโดยรถไฟใกล้เคียงกับค่าขนส่งทางถนนหรือทางทะเล - สร้างความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับประโยชน์ของการขนส่งก๊าซธรรมชาติทางรถไฟให้กับประชาชนและภาคธุรกิจ โดยชี้ให้เห็นถึงข้อดีด้านความปลอดภัย คุ่มค่า และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
๖. เหล็ก	ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ปทุมธานี	๓๒.๒	๑.๘	๓.๖	๓๗.๖	- ความไม่สะดวกในการให้บริการ เนื่องจากสภาพสถานีและรางเสื่อมสภาพ ขาดการลงทุน - ความล่าช้าในการขนส่ง - โครงสร้างทางรางเข้าไม่ถึงแหล่งผลิต	- ปรับปรุงสถานีและระบบราง - ปรับปรุงตารางเวลารถไฟ - สนับสนุน Spur line ในพื้นที่แหล่งผลิต อาทิ บริเวณสถานีนาผักขวาง เป็น Spur line และ CY - ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือการสนับสนุนค่าขนส่ง - บริการเสริม เช่น การขนส่งสินค้าตามเวลาที่กำหนด การรับประกันความเสียหายระหว่างขนส่ง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
๗. พลาสติก	ระยอง ปทุมธานี สระบุรี ชลบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ	๑๒๓.๔	๗.๐	๗.๐	๑๓๗.๔	• เครือข่ายเส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ • ความท้าทายในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง • ไม่ยืดหยุ่นในเรื่องของตารางเวลา • ปัญหาความเปราะบางของวัตถุ • ความเร็วในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนน	• เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม • พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port • ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา • พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมโดยรอบ
๘. รถยนต์	สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง ราชบุรี	๒.๙	-	๐.๕	๓.๔	• ความครอบคลุมของโครงข่ายที่จำกัด • การล่าช้าในการขนส่ง • กระบวนการโหลดและถอดรถที่ซับซ้อน • การจัดการรถพิเศษ • ขาดความยืดหยุ่นในกำหนดเวลา • ความจำเป็นในการประสานงานกับวิธีการขนส่งอื่น	• เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม • พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port • ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา • พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมขนส่งขึ้นส่วนรถยนต์ • พัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งทางรถไฟ เช่น การใช้รถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง
๖. ปูนซีเมนต์	สระบุรี นครศรีธรรมราช ลำปาง	๒๒.๐	๖.๐	๑๒.๐	๔๐.๐	• เส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ • ประสิทธิภาพการขนส่งยังไม่สูงเท่าที่ควรเนื่องจากรถไฟไทยยังมีความเร็วเฉลี่ยต่ำ • ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าการขนส่งทางถนนในระยะสั้น	• พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port • เพิ่ม/ปรับปรุงแคร่บรรทุกทุกสินค้า หรือโครงสร้างระบบราง • ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา • เปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่ง และเดินรถ

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
๑๐. สินค้าอุปโภคบริโภค	สมุทรปราการ กรุงเทพฯ อุตสาหกรรม และทั่วภูมิภาค	๓๕.๗	๐.๘	-	๓๖.๕	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - โครงข่ายรถไฟไม่เชื่อมต่อกับสินค้า - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกใน CY และ Dry Port - ไม่มีมาตรการการรับประกันความเสียหายและสินค้าชำรุดจากการขนส่งสินค้าทางราง	- พัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนกับสถานีรถไฟและคลังสินค้าหรือศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - จัดทำมาตรการรับประกันความเสียหายและสินค้าชำรุดจากการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงมีบริการติดตามสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง

ตารางที่ ๔ - ๓ ประเด็นการเดินทาง

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว ๒๕๖๒ (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
กลาง	๑. กรุงเทพฯ	๗๐	- วัดพระแก้ว - วัดอรุณ - ราชวราราม - เยาวราช - ตลาดนัดจตุจักร	๑,๐๔๓	๗.๖	๘.๖	๑,๐๕๙.๒	- การจราจรติดขัดในเมืองหลวง - นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ทำให้สนามบินแออัด - จุดเชื่อมต่อรถไฟที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ไม่สะดวกต่อการใช้งาน เช่น ป้ายไม่ชัดเจน การเดินทางภายในสถานีไม่ไหลลื่น	- เร่งรัดการขยายวงแหวนรอบนอกเพื่อเลี่ยงรถติดในเมือง ใช้มาตรการห้ามรถบรรทุก และจำกัดเวลารถยนต์เข้าในพื้นที่เมือง - เร่งรัดการขยายสนามบินรองรับนักท่องเที่ยว - ปรับปรุงการใช้งานสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ที่เป็นจุดเชื่อมต่อให้สะดวกและทันสมัย
ตะวันออก	๒. ชลบุรี	๑๘.๖	- พัทยา - หาดบางแสน - เกาะล้าน	๑๗๖	๓.๔	๒	๑๘๑.๔	- ขาดระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อการท่องเที่ยว - เพิ่มระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) รองรับผู้โดยสารจากสนามบินสู่เกาะไปยังในเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว - ผู้ประกอบการรถบริการสาธารณะบางรายเรียกค่าโดยสารสูงจากนักท่องเที่ยว	- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนทางรางตึงนักท่องเที่ยวจาก กทม. ไปแหล่งท่องเที่ยวหลักและในเมือง - เพิ่มความเข้มงวดกับผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว ๒๕๖๒ (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	๓. ภูเก็ต	๑๔.๖	- หาดป่าตอง - ย่านตัวเมืองเก่า	๗๙	๒	๓	๘๔	ปัญหาการจราจรติดขัด และระเบียบการจราจรบริเวณหาดป่าตองและแหล่งท่องเที่ยวอื่น	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อรองรับและแก้ปัญหาการจราจรในเส้นทางหลักและเข้าถึงสนามบิน - จัดระเบียบการจราจรโดยมุ่งเน้นการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการใช้จักรยาน - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
เหนือ	๔. เชียงใหม่	๑๑.๒	- พระธาตุดอยสุเทพ - ดอยอินทนนท์ - วัด ภูเข - ถนนนิมมานเหมินท์	๖๙	๐.๕	๓.๕	๗๓	- ระบบขนส่งมวลชนในเมืองผูกขาดโดยรถรับจ้าง - ตัวเลือกในการเดินทางจากสนามบินไปเมืองเชียงใหม่ น้อย - ค่าโดยสารสาธารณะแพง ไม่มีมาตรฐาน	- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอื่นเชื่อมต่อสนามบินไปยังเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวหลัก - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - พัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
ใต้	๕. สุราษฎร์ธานี	๕.๙	- เขื่อนรัชชประภา - เกาะสมุย	๕๘	๑.๐	๒.๒	๖๑.๒	ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	- พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อการท่องเที่ยว - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว ๒๕๖๒ (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	๖. สงขลา	๗.๕	- เกาะยอ - ทะเลสาบ สงขลา - ตลาดกิมหยง	๔๗	๐.๔	๐.๘	๔๘.๒	- ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว - ค่าโดยสารในเมืองราคาไม่แน่นอน	- พัฒนาระบบรางเพื่อการท่องเที่ยว - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - เพิ่มการพัฒนาระบบถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน ๔ ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันออก	๗. ระยอง	๗.๙	- เกาะเสม็ด - แหลมแม่พิมพ์ - เขาแหลมหญ้า	๓๒	๐.๕	๐.๓	๓๒.๘	ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
ตะวันออก เฉียงเหนือ	๘. นครราชสีมา	๙.๙	- อุทยานแห่งชาติ เขาใหญ่ - เขายายเที่ยง	๓๑	๐.๔	๐.๓	๓๑.๗	เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคอีสาน ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล	- พัฒนาทางด่วนพิเศษระหว่างเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร - พัฒนาระบบราง แก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชน
ตะวันตก	๙. กาญจนบุรี	๙.๖	- สะพานข้าม แม่น้ำแคว - ทางรถไฟสาย มรณะ - สังขละบุรี	๔๐	๐.๙	๐.๕	๔๑.๔	การเดินทางลำบาก ถนนยังไม่สมบูรณ์	- พัฒนาและปรับปรุงระบบทางถนนหรือทางพิเศษระหว่างเมือง - พัฒนาระบบรางเพื่อการท่องเที่ยว
กลาง	๑๐. เพชรบุรี	๙	- ทะเลชะอำ - เชื้อนกกระทา กระจาน	๑๕	-	-	๑๕	เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคใต้ ทำให้การจราจรติดขัดช่วงจาก	พัฒนาทางเลี่ยงเมืองชะอำ แก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๓๗

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว ๒๕๖๒ (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
								แยกวังมะนาว เพชรบุรี ชะอำ โดยเฉพาะในช่วง วันหยุด	พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหา จราจรและเพิ่มทางเลือกให้ ประชาชนเดินทาง

๔.๑.๔ สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าและปริมาณการเดินทางปัจจุบัน

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้ารูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมทั้งหมด ๘๘.๓๑ ล้านตัน/ปี หรือ ๑๖๘,๑๒๑ ล้านตัน - กม./ปี โดยเป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก จำนวน ๑๔๑,๖๔๘ ล้านตัน - กม./ปี คิดเป็นร้อยละ ๘๔.๒๕ การขนส่งทางน้ำ จำนวน ๒๒,๐๑๑ ล้านตัน - กม./ปี คิดเป็นร้อยละ ๑๓.๐๙ ดังตารางที่ ๔ - ๔ และรูปที่ ๔ - ๓

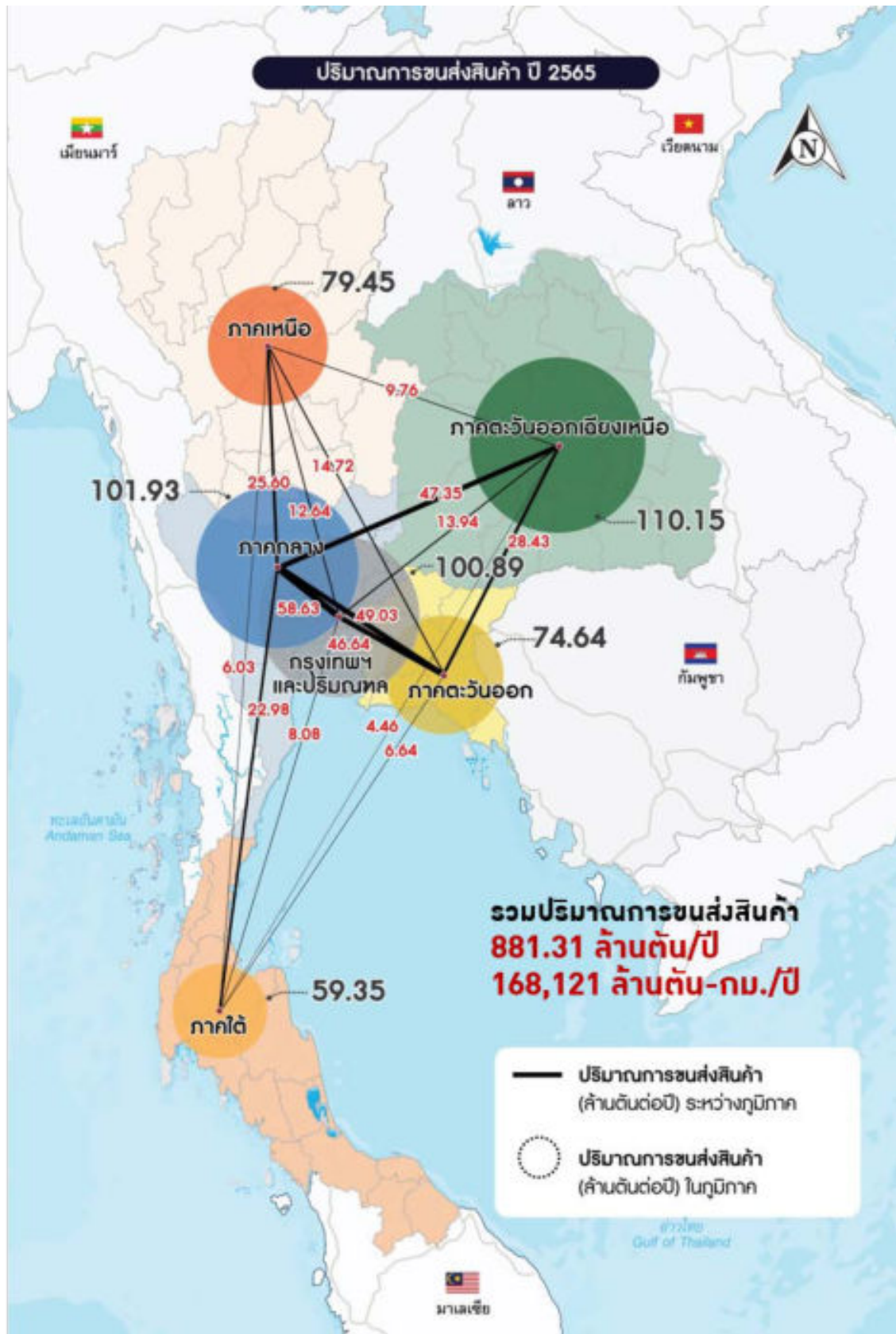
ตารางที่ ๔ - ๔ สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (หน่วย : ล้านตัน-กม.)
ทางถนน	๑๔๑,๖๔๘
ทางรถไฟ	๔,๔๔๕
ทางน้ำ	๒๒,๐๑๑
ทางอากาศ	๑๗

การเดินทางของผู้โดยสารในรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟความเร็วสูง และทางอากาศ พบว่าผู้โดยสารเดินทาง ๒.๗๓ พันคน - เที่ยว/วัน โดยผู้โดยสารเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก จำนวน ๑,๕๓๕ พันคน - เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ ๕๖.๒๑ รองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน ๑,๐๐๔ พันคน - เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ ๓๖.๗๖ ดังตารางที่ ๔ - ๕ และรูปที่ ๔ - ๔

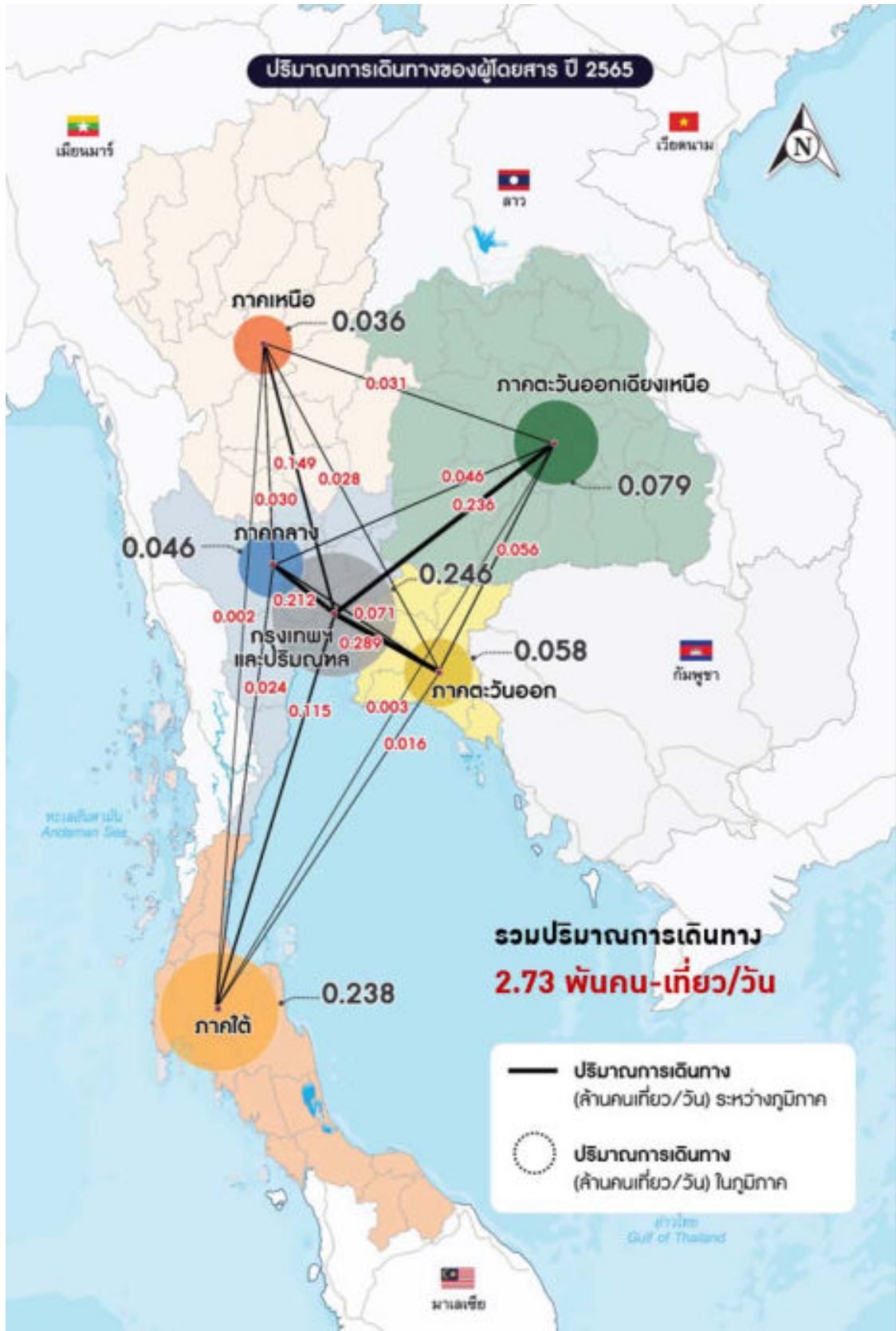
ตารางที่ ๔ - ๕ สัดส่วนการเดินทางของผู้โดยสารตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ (หน่วย : พันคน - เที่ยว/วัน)
รถยนต์ส่วนบุคคล	๑,๕๓๕
รถโดยสารประจำทาง	๑,๐๐๔
รถไฟ	๑๐๙
รถไฟความเร็วสูง	๐
อากาศ	๘๓



ที่มา : คำนวณโดยแบบจำลอง NAM, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๓ ปริมาณการขนส่งสินค้า ปี ๒๕๖๕



ที่มา : คำนวณโดยแบบจำลอง NAM, ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๔ ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ปี ๒๕๖๕

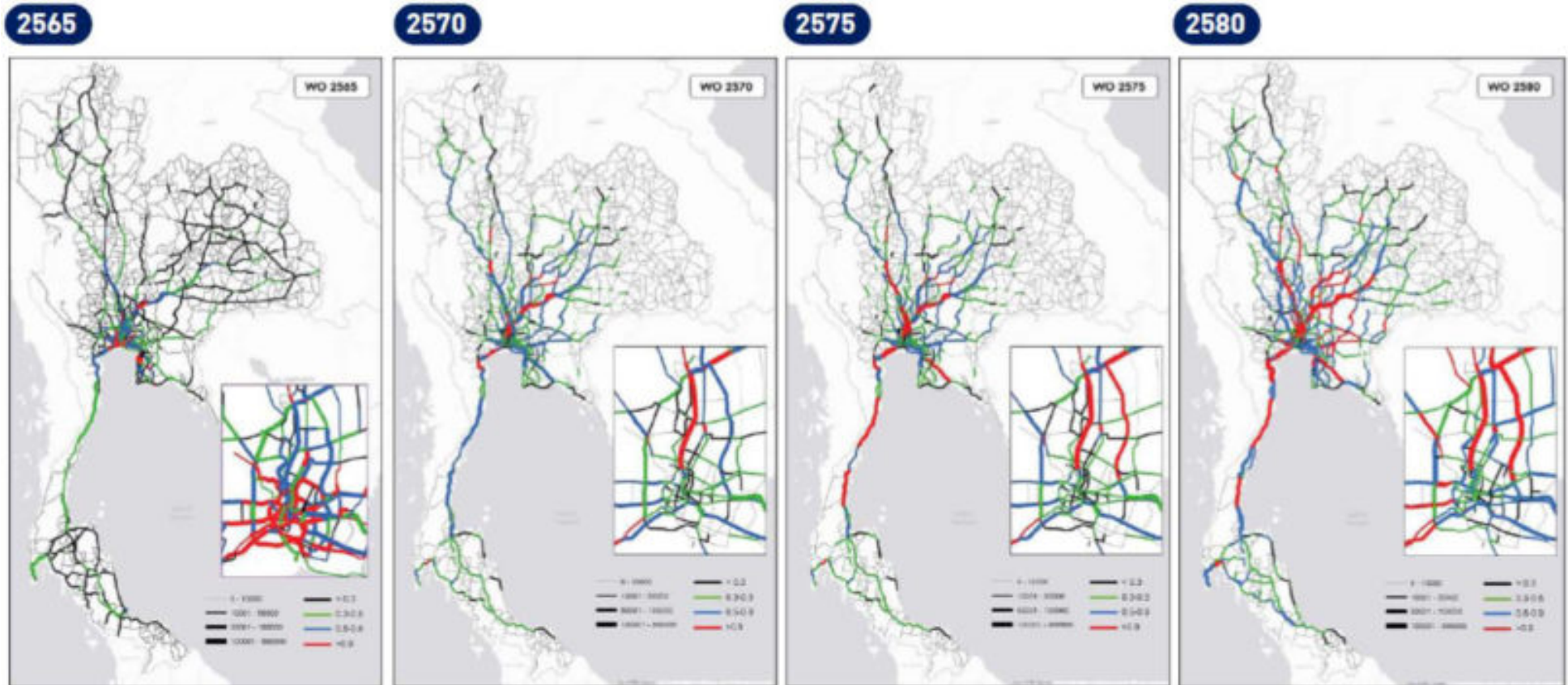
๔.๑.๕ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต

ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต ก่อนมีโครงการ ได้วิเคราะห์ และประเมินสถานภาพปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ โดยใช้ดัชนีการจราจรติดขัด หรือสัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายกับความจุของระบบ (Volume Capacity Ratio : V/C) การวิเคราะห์ แบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ดังนี้

(๑) การคมนาคมขนส่งทางถนน

การประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต จากการใช้ แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (NAM) ในการประเมินความสามารถในการรองรับของ โครงสร้างพื้นฐานที่มีแผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนตามแผนของภาครัฐ ผลการประเมินแสดงในรูป เชิงแผนที่ รูปที่ ๔ - ๕ ประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ได้ว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ค่อนข้างสูงในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางดำและสีเขียว แสดงว่ายังสามารถรองรับปริมาณ ขนส่งได้ แต่บางเส้นทางในภาคกลาง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เส้นทางความหนาแน่นเป็นสีแดงและสีน้ำเงิน แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนมีความหนาแน่นสูงมาก ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ และ บางเส้นทางเกินความสามารถในการรองรับของถนน

การคาดการณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐ พบว่าเส้นทางส่วนใหญ่ในภาคกลาง กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เกินความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งทางถนนได้ รวมทั้ง ในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้เริ่มมีเส้นทางความหนาแน่นเป็นสีน้ำเงินและสีแดงในบางพื้นที่ นอกจากนี้ยังสามารถประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนได้ว่า บางเส้นทาง และในบางจังหวัด มีปริมาณการใช้ถนนในการขนส่งค่อนข้างน้อย เพราะเส้นทางความหนาแน่นเป็นสีดำ แต่ในขณะที่บางจังหวัดเส้นทางถนนเกินความสามารถในการรองรับแล้ว จำเป็นต้องมีการแก้ไขในอนาคต อาจจะเป็นการก่อสร้างเส้นทางทางถนนเพิ่ม หรือการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางหรือการขนส่ง (Shift Mode) เป็นทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ เป็นต้น



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๕ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (กรณีก่อนมีโครงการ)

(๒) การคมนาคมขนส่งทางราง

โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบัน มีระยะทางให้บริการรวม ๔,๐๔๔ กิโลเมตร ซึ่งยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ โดยบางจังหวัดไม่มีโครงข่ายการให้บริการรถไฟผ่าน และขาดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน จากข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟจะเห็นว่า มีแนวโน้มที่ลดลง เนื่องจากโครงข่ายยังเป็นระบบทางเดี่ยวมากถึง ๓,๖๘๗ กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ ๙๑ ของโครงข่ายระบบรางทั้งหมด ทำให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานขาดการพัฒนาและปรับปรุงมาเป็นเวลานาน เช่น สถานีรถไฟรองรับผู้โดยสารแต่ละแห่ง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) รองรับการแข่งขันสินค้าทางรถไฟมีเพียงแห่งเดียวคือที่ลาดกระบัง

แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในช่วงระยะเวลา ๑๕ - ๓๐ ปีข้างหน้า เป็นแผนการพัฒนาที่เพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศอย่างมาก หลังจากที่ไม่ได้พัฒนา มาเป็นระยะเวลานาน การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่จะช่วยรองรับการให้บริการได้ เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น (ตารางที่ ๔ - ๖) เนื่องจากความจุทางเพิ่มขึ้น และโครงข่ายทางรถไฟสามารถ เข้าถึงพื้นที่ทั่วประเทศได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จะช่วยส่งเสริมให้เกิด การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศจากทางถนนมาสู่ระบบรางและทางน้ำเพิ่มขึ้น ทำให้ ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น สามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาการขนส่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ ๔ - ๖ การวิเคราะห์ความจุทาง ในปัจจุบันและเมื่อมีการพัฒนารailฟายทางคู่ระยะที่ ๑ และ ๒ แล้วเสร็จ

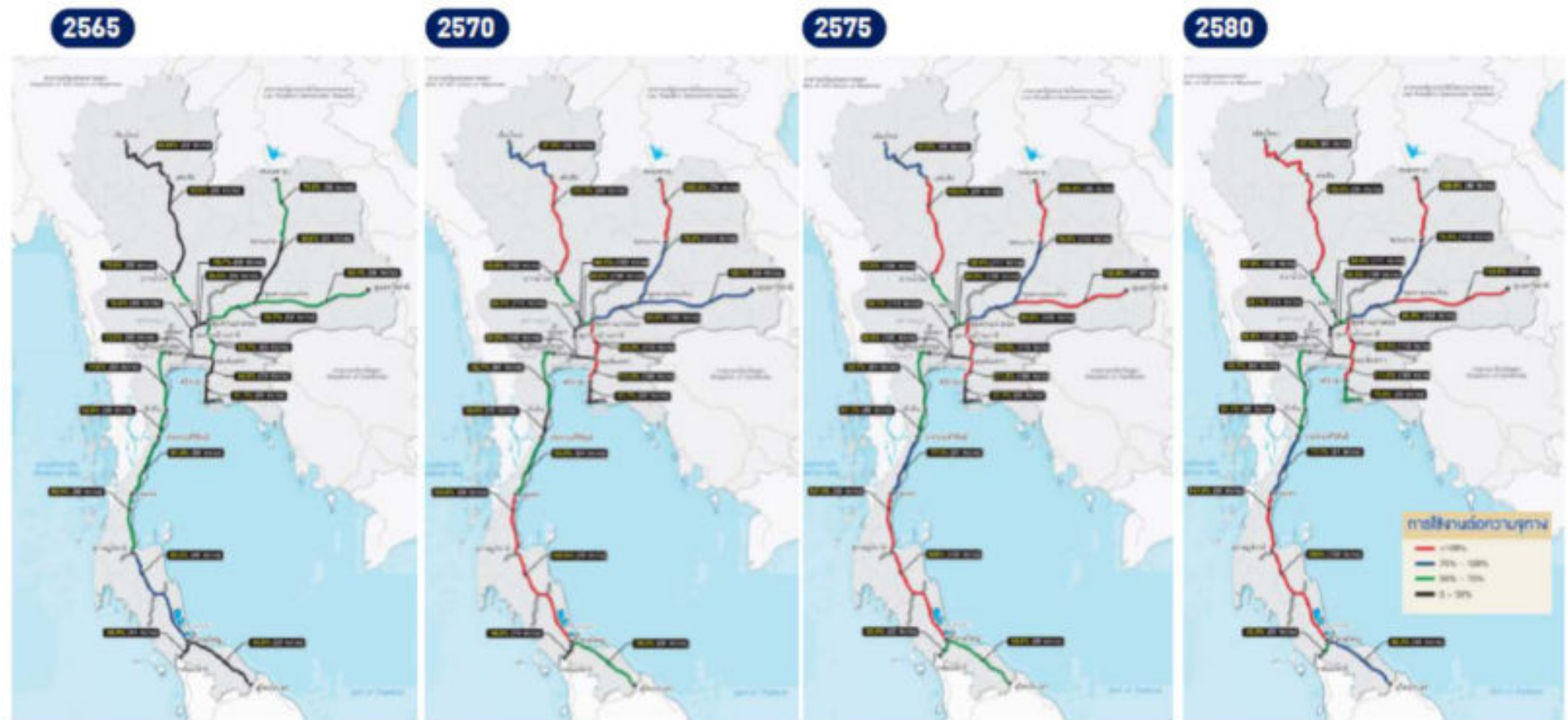
สาย	ช่วงเส้นทาง	ความจุทาง (ขบวน)		จำนวนขบวน				ความจุทาง คงเหลือ	การใช้งาน ในปัจจุบัน
		ปัจจุบัน	ทางคู่	โดยสาร	รถสินค้า (ประจำ)	รถสินค้า (เมื่อต้องการ)	รวม		
เหนือ	ภาชี - ลพบุรี	๒๑๒	๒๑๒	๓๕	๑๔	๑๔	๖๓	๑๔๙	๒๙.๗%
	ลพบุรี - ปากน้ำโพ	๘๐	๑๙๘	๒๘	๑๔	๑๔	๕๖	๒๔	๗๐.๐%
	ปากน้ำโพ - เด่นชัย	๖๔	๑๘๐	๑๖	๒	๘	๒๖	๓๘	๔๐.๖%
	เด่นชัย - เชียงใหม่	๔๗	๑๓๐	๑๒	๒	๘	๒๒	๒๕	๔๖.๘%
อีสาน	อุบลราชธานี - ภาชี	๕๑๑	๕๑๑	๖๗	๑๒	๖	๘๕	๔๒๖	๑๖.๖%
	ภาชี - แก่งคอย	๒๖๓	๒๖๓	๔๐	๑๘	๓๘	๙๖	๑๖๗	๓๖.๕%
	แก่งคอย - จิระ	๙๕	๒๓๖	๒๔	๐	๒๘	๕๒	๔๓	๕๔.๗%
	จิระ - ขอนแก่น	๘๔	๑๑๖	๑๔	๒	๒๕	๔๑	๔๓	๔๘.๘%
	ขอนแก่น - หอนกย	๓๖	๑๒๗	๑๔	๒	๑๐	๒๖	๑๐	๗๒.๒%
	จิระ - อุบลราชธานี	๕๘	๑๖๔	๒๖	๐	๑๐	๓๖	๒๒	๖๒.๑%
ใต้	นครปฐม - หัวหิน	๖๗	๑๘๒	๓๘	๒	๑๐	๕๐	๑๗	๗๔.๖%
	หัวหิน - ประจวบฯ	๗๒	๑๙๒	๒๘	๒	๘	๓๘	๓๔	๕๒.๘%
	ประจวบฯ - ชุมพร	๕๙	๑๕๘	๒๖	๒	๘	๓๖	๒๓	๖๑.๐%
	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	๖๓	๑๖๘	๒๖	๒	๑๐	๓๘	๒๕	๖๐.๓%
	สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่	๕๑	๑๓๐	๓๐	๖	๑๐	๔๖	๕	๙๐.๒%
	หาดใหญ่ - ปาดังฯ	๓๖	๙๒	๘	๔	๒	๑๔	๒๒	๓๘.๙%
	หาดใหญ่ - สุโขทัย	๔๘	๑๓๐	๒๐	๒	๐	๒๒	๒๖	๔๕.๘%
ตะวันออก	หัวตะพาน - ฉะเชิงเทรา	๓๗๔	๓๗๔	๒๔	๒๒	๑๒	๕๘	๓๑๖	๑๕.๕%
	ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา	๑๗๐	๑๗๐	๔	๔๔	๒๕	๗๓	๙๗	๔๒.๙%
	ฉะเชิงเทรา - แก่งคอย	๗๘	๗๘	๑๐	๒๐	๒๙	๕๙	๑๙	๗๕.๗%

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง ๒๕๖๔

จากการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานโครงการรถไฟทางคู่ พบว่าก่อนรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ ก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมให้บริการ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ มีปริมาณการขนส่งสินค้าใกล้เคียงเต็มความสามารถในการรองรับ คือ ๐.๗๕ และ ๐.๙๐ ตามลำดับ

เมื่อรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมให้บริการในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ พบว่าเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่เส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ ยังใกล้เคียงเต็มความสามารถในการรองรับ

โดยคาดการณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๗๕ เมื่อรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ และระยะที่ ๒ ก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางเชิงเทรา - ศรีราชา มีจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มขึ้นจาก ๕๙ ขบวน เป็น ๑๑๙ ขบวน และ ๗๓ ขบวน เป็น ๑๘๙ ขบวน ตามลำดับ เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น แต่ความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าเกินความสามารถ (V/C) คือ ๑.๕๒ และ ๑.๑๑ ตามลำดับ ในขณะที่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น จากที่รองรับปริมาณขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ จะใกล้เคียงเต็มความสามารถในการรองรับ คือ ๐.๙๙ เนื่องจากจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก ๔๑ ขบวน เป็น ๑๑๕ ขบวน ทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นตาม



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖

รูปที่ ๔ - ๖ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง (กรณีก่อนมีโครงการ)

(๓) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

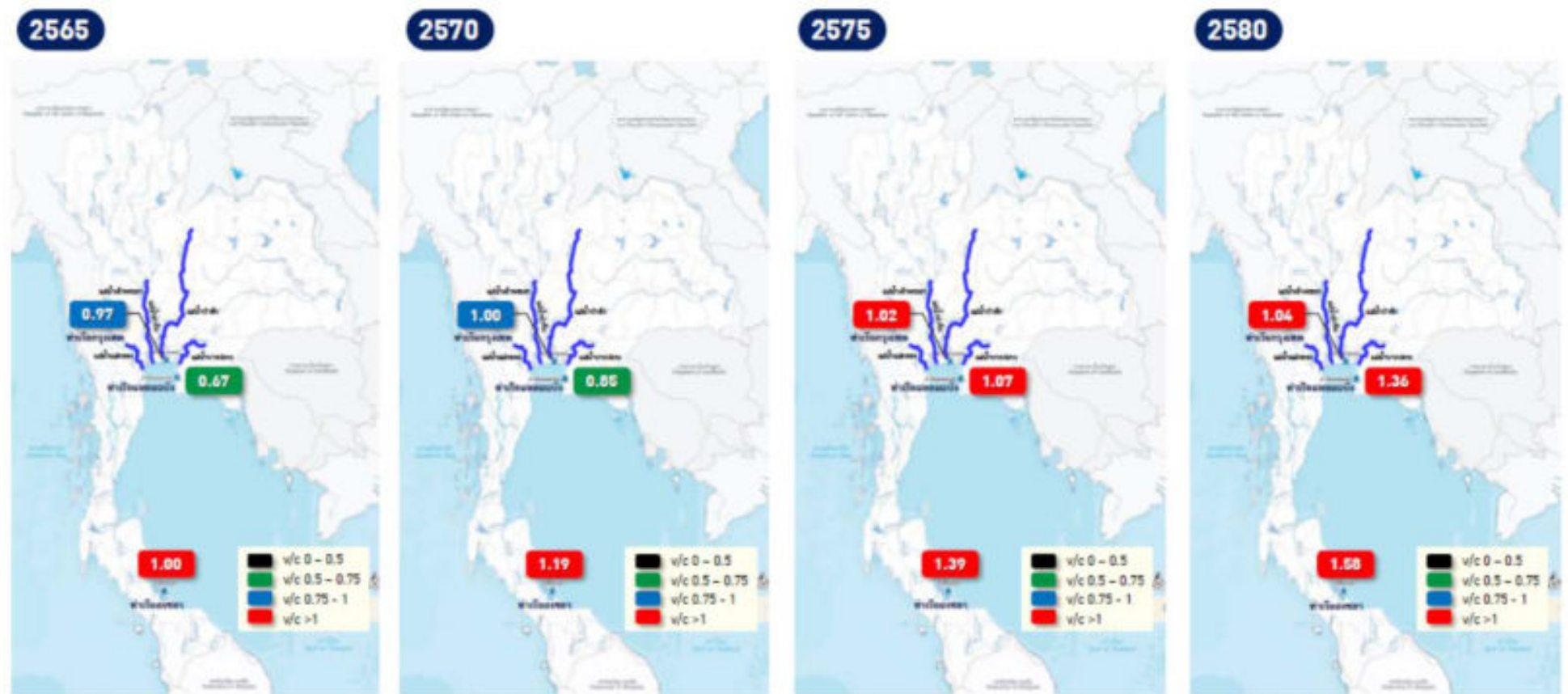
การขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยสินค้านำเข้า - ส่งออกของประเทศเกือบทั้งหมดใช้การขนส่งทางทะเล เนื่องจากขนส่งได้ครั้งละมาก และมีระยะทางการขนส่งไกล มีต้นทุนในการขนส่งน้อยกว่ารูปแบบอื่น ปัญหาการขนส่งทางทะเลของไทย คือ มีจำนวนท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่ง ขาดการพัฒนาพื้นที่ภายในท่า และขาดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางน้ำกับทางราง

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ เช่น โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล เปิดให้บริการท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ท่าเรือแหลมฉบัง สร้างพื้นที่จอดเรือบริเวณสามแยกท่าทองและบริเวณปากแม่น้ำบางปะกง รวมทั้งได้มีการลงทุนรักษาร่องน้ำทั่วประเทศ และที่อยู่ระหว่างดำเนินการ เช่น โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาของกรมธนารักษ์ ซึ่งกรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณเพื่อดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลาให้อยู่ที่ระดับ ๙ เมตร ตลอดระยะเวลาสัญญา ๒๕ ปี เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและทางทะเลของประเทศอย่างมาก ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้ามาเป็นทางน้ำมากขึ้น ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ของประเทศลดลง

ท่าเรือหลักของประเทศ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพัฒนา ระยะที่ ๓ เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่สอดคล้องกับการคาดการณ์ในอนาคตและรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC ปริมาณความจุ V/C ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ยังสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้ สำหรับท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเรือที่ขนส่งก๊าซธรรมชาติ และก๊าซอื่น ๆ เป็นหลัก ไม่ได้มีการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จึงไม่ได้แสดงข้อมูลการวิเคราะห์ V/C แต่จากการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นและแผนของหน่วยงาน พบว่าปัจจุบันท่าเรือมาบตาพุดเกินความสามารถในการรองรับสินค้า โดย V/C มีค่าเกิน ๑.๐๐ สำหรับท่าเรือหลักอื่น แสดงดังตารางที่ ๔ - ๗ และรูปที่ ๔ - ๗

ตารางที่ ๔ - ๗ การวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือสินค้าในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ๒๕๗๐ และ ๒๕๘๐

ท่าเรือ	พ.ศ. ๒๕๖๓			พ.ศ. ๒๕๗๐			พ.ศ. ๒๕๘๐		
	ปริมาณสินค้าที่รองรับได้	ปริมาณสินค้าเฉลี่ยต่อปี	V/C	ปริมาณสินค้าที่รองรับได้	ปริมาณสินค้าเฉลี่ยต่อปี	V/C	ปริมาณสินค้าที่รองรับได้	ปริมาณสินค้าเฉลี่ยต่อปี	V/C
แหลมฉบัง (ล้าน TEU)	๑๑.๐	๗.๖	๐.๖๙	๑๓.๐	๙.๓	๐.๗๒	๑๘.๐	๑๔.๙	๐.๘๓
กรุงเทพ (ล้าน TEU)	๑.๔๕	๑.๔๔	๐.๙๙	๔.๕๒	๑.๔๔	๐.๓๒	๔.๕	๑.๕๐	๐.๓๓
สงขลา (ล้านตัน)	๐.๒๒	๐.๑๙	๐.๘๖	๐.๒๒	๐.๒๖	๑.๑๙	๐.๒๒	๐.๓๕	๑.๕๘

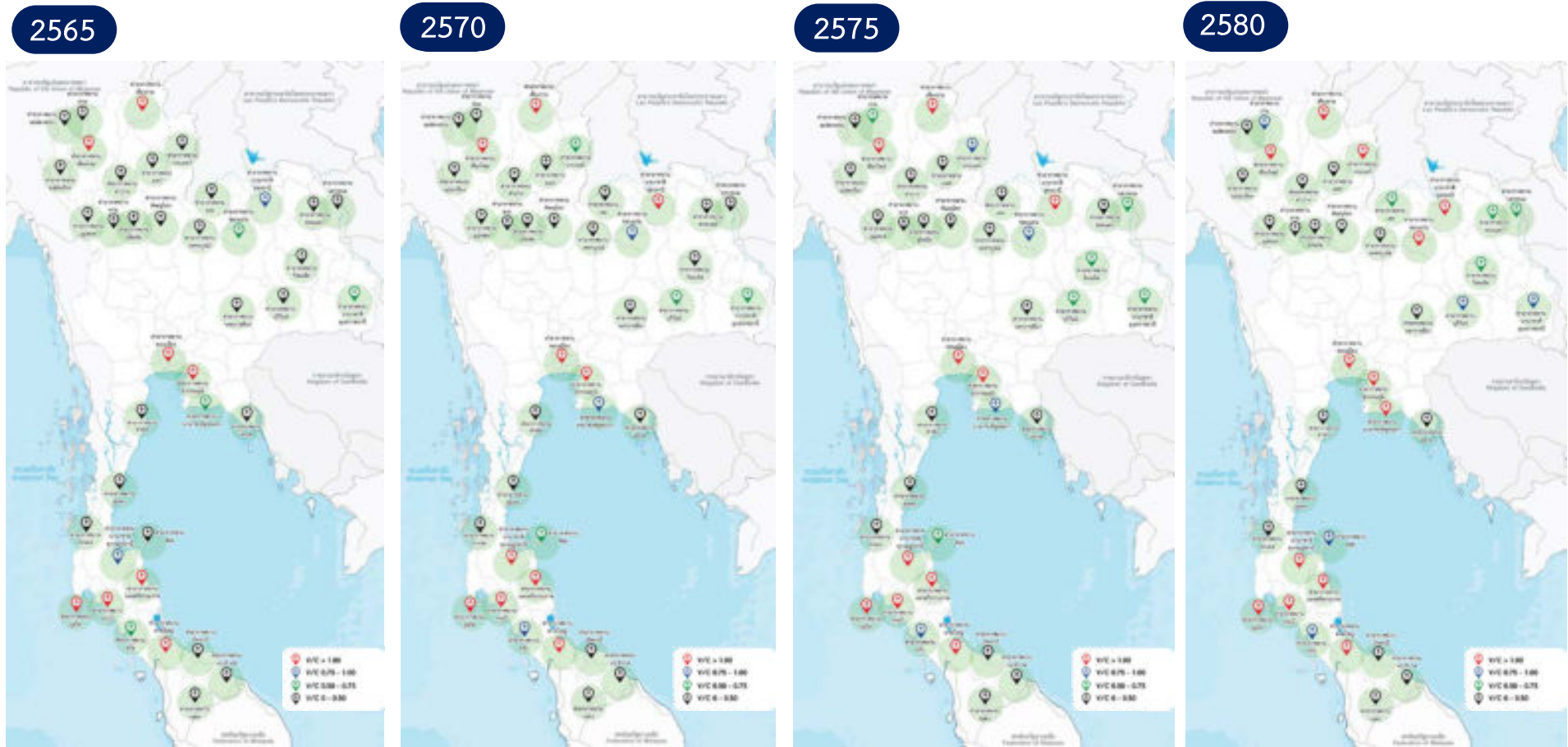


ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๗ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (กรณีก่อนมีโครงการ)

(๔) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานพาณิชย์ทั้งหมด ๓๙ แห่ง ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ โดยเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ๖ แห่ง และท่าอากาศยานภายในประเทศ ๒๙ แห่ง เมื่อพิจารณาจากปริมาณผู้โดยสารกับความจุในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง พบว่า ในปี ๒๕๖๕ ท่าอากาศยานส่วนมากสามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ แต่มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภูเก็ต ที่ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ คือ ๑.๒๖ และ ๒.๕๗ ตามลำดับ ท่าอากาศยานส่วนมากมีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง โดยมีค่า V/C เกิน ๑.๐๐ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๘ สำหรับการขนส่งสินค้า การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศพบว่า ในปี ๒๕๖๕ หลายท่าอากาศยานสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่ในปี ๒๕๗๕ และปี ๒๕๘๐ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเกินความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๘ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ (กรณีก่อนมีโครงการ)

๔.๑.๖ การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)

(๑) การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง ซึ่ง “การเชื่อมต่อการเดินทาง” ไม่ใช่เพียงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม แต่หมายถึงความต่อเนื่องในการคมนาคมขนส่งทั้งระบบในทุกรูปแบบ

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

- เวลาในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต้องเดินไม่เกิน ๑๐ นาที การเชื่อมต่อกันระหว่างการขนส่งต่างรูปแบบ จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถไฟเป็นรถโดยสาร เรือ รถแท็กซี่รับจ้าง หรือเครื่องบิน ต้องมีการเชื่อมถึงกันโดยใช้เวลาเดินไม่เกิน ๑๐ นาที และสถานที่รวมควรอยู่ใกล้กัน มีป้ายบอกให้เห็นชัดเจน
- ตัวเลือกและราคาที่มีให้หลากหลาย ถึงแม้ว่ารถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้าอาจมีราคาแพง แต่ถ้าเพิ่มตัวเลือกเข้าไปในระบบ กลไกตลาดจะหาจุดสมดุลด้านราคา แล้วกระจายความต้องการเดินทางของผู้ที่สามารถจ่ายในราคานั้นได้ออกมาจากระบบ ความแออัดโดยรวมก็จะลดลง เช่น ปี ๒๕๓๘ กรุงเทพมหานครประสบปัญหาการจราจรติดขัด แต่หลังจากมีรถไฟฟ้าในเมือง ปริมาณและความหนาแน่นของการใช้งานรถโดยสารประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคลได้ลดลง
- ตารางเวลาของการเดินทางชัดเจน การเชื่อมต่อของเวลา ต้องกำหนดตารางเวลาของการเดินทางให้ได้ชัดเจน จากจุดหนึ่งสู่จุดหนึ่ง เช่น สนามบินภูมิภาค มีเที่ยวบินขึ้น - ลง ต้องจัดรถโดยสารเข้าเมืองแบบเผื่อเวลารับกระเป๋า สถานีรถไฟจัดตารางเวลาส่งผู้โดยสารเชื่อมกันเป็นทอด เว้นระยะไม่เกิน ๕ - ๑๐ นาที กำหนดเวลาเดินทางให้สอดคล้องกับฤดูกาลและเวลาทำงาน รวมถึงเทศกาลที่รู้ล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงและเวลาที่เสียไปกับการรอให้เหลือน้อยที่สุด
- เพิ่มผลผลิต (Productivity) ของสังคม การเชื่อมต่อการเดินทางจะเกิดประโยชน์มากที่สุด หากประชาชนรับรู้ข้อมูลด้านคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จากงานวิจัยทางการตลาดของ บ.อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ พบว่า ผู้ที่อาศัยในกรุงเทพมหานคร หากมีที่อยู่อาศัยและที่ทำงานในแนวสถานีรถไฟฟ้าจะสามารถประหยัดเวลาเดินทางเฉลี่ยวันละ ๒ ชั่วโมง คิดเป็น ปีละ ๒๐ วัน (ทำงาน ๒๔๐ วัน ใน ๑ ปี) ทำให้ประชาชนได้เวลาคืนกลับมาใช้พักผ่อน/พัฒนาตนเอง/ทำงานเสริม ถ้าคิดจากฐานประชากรวัยทำงานของกรุงเทพมหานคร ๔ ล้านคน จะได้ชั่วโมงทำงาน (manhour) คืนมาให้ประเทศถึง ๙๒ ล้านวัน คิดจากค่าแรงขั้นต่ำมีมูลค่าถึง ๒๗,๖๐๐ ล้านบาท ไม่รวมผลประโยชน์ทางอื่น

(๒) การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

กรมการขนส่งทางบกมีสถานีขนส่งสินค้าที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) จำนวน ๓ แห่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า (ลาดกระบัง) สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล (นครปฐม) และสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง (ปทุมธานี) ซึ่งทำให้เกิดความสนใจจากผู้ประกอบการขนส่งเข้ามาเช่าใช้เต็มพื้นที่

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

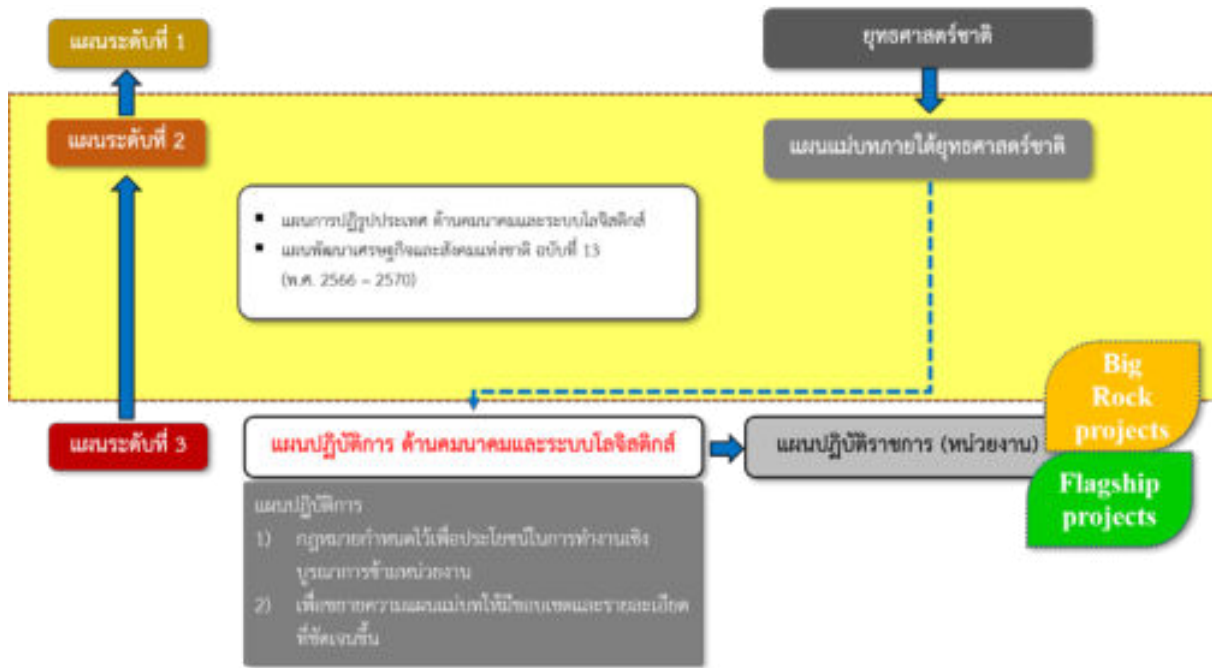
- การกำหนดการไหลของสินค้าและการใช้สถานที่ (Logistics Flow) ควรมีการกำหนดรูปแบบกิจกรรมของผู้เช่าพื้นที่ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าและการออกแบบสถานีขนส่งสินค้าในอนาคต และต้องรับฟังความต้องการจากผู้ใช้งาน (Facility Planning)

- กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ (Soft Infrastructure) ที่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน ควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารสถานีขนส่งสินค้า เพื่อความคล่องตัวในการตอบสนองต่อข้อร้องเรียนต่าง ๆ ควรมีการวางผังเฉพาะพื้นที่รอบสถานีขนส่งสินค้าให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และกฎระเบียบ ควรมีความยืดหยุ่นต่อการขนส่งสินค้าประเภทอื่น ๆ นอกจากสินค้าทั่วไป
- มีระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน ทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีด้านยานพาหนะและการขนส่งที่ทันสมัย เช่น ระบบ GPS ระบบการวางแผนเส้นทาง และติดตามยานพาหนะ โปรแกรมสำหรับการบริหารจัดการ อาทิ ERP (Enterprise Resource Planning) และระบบ CRM (Customer Relationship Management) การจัดการปัญหาการบรรทุกที่เกี่ยวเนื่อง เป็นต้น รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศจัดการแทนระบบเอกสาร ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและภาครัฐควรมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถใช้งานร่วมกันได้ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสามารถบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เครือข่ายการให้บริการและการรวมกลุ่ม การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้า จะช่วยให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ สามารถลดลงได้จากการใช้ทรัพยากรร่วมกันในการดำเนินงาน และการพัฒนาคุณภาพการบริการ ซึ่งเป็นแนวทางของการประหยัดต่อขนาดในเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) เช่น การรวมกลุ่มกันเพื่อศึกษาและเผยแพร่ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคจะสามารถช่วยลดการผูกขาดตลาดการค้าจากผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ โดยเฉพาะผู้ประกอบการต่างชาติที่มีประสบการณ์และความเข้าใจการค้าในตลาดโลกที่ดีกว่า

๔.๒ หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ

๔.๒.๑ ความสอดคล้องของแผนการพัฒนาของประเทศ

การวิเคราะห์ความสอดคล้องด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) นอกจากนี้ ยังมีแผนและนโยบาย ยุทธศาสตร์ และข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงเป้าหมายและยุทธศาสตร์ ในด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์กับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) หรือแผนระดับ ๓ ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ ๔ - ๕



รูปที่ ๔ - ๙ ความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์ แผนระดับ ๑ แผนระดับ ๒ และแผนระดับ ๓

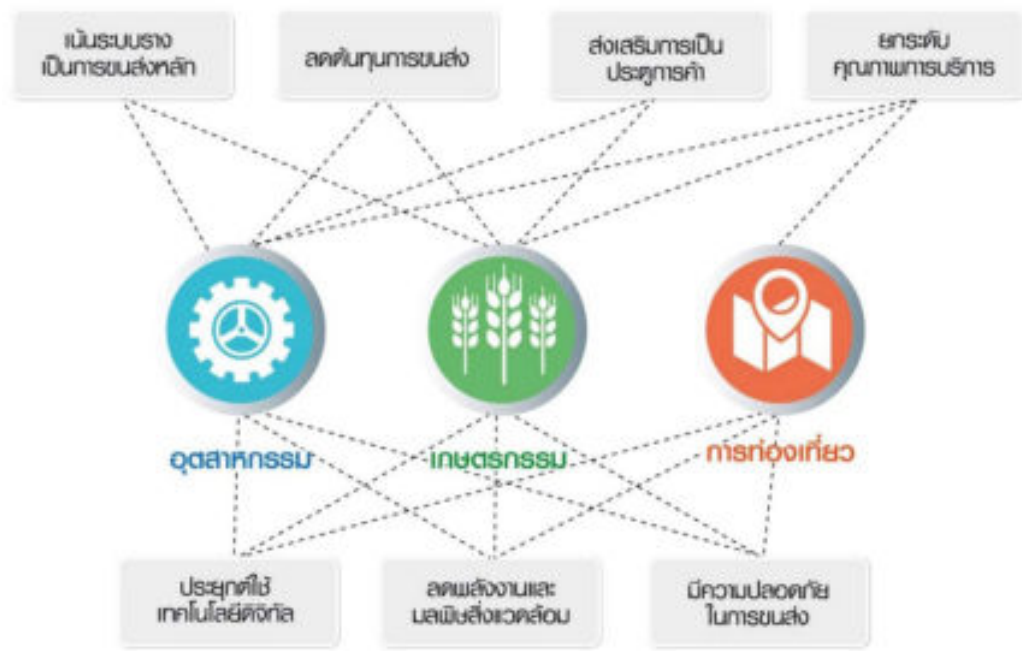
๔.๒.๒ กรอบการดำเนินงาน

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดกรอบการดำเนินงานนโยบายและยุทธศาสตร์ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกัน กรอบการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ฯ ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น ๒ ระยะ ได้แก่

- การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ระยะ ๕ ปี
- การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ปีที่ ๖ - ๑๕

๔.๒.๓ เป้าหมายการพัฒนา

จากการทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องของประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพ และประสิทธิภาพของ (๑) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และ (๒) เขตเศรษฐกิจพิเศษ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ทำให้สามารถสังเคราะห์เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ได้เป็น ๗ ด้าน ได้แก่ มุ่งเน้นระบบรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก ลดต้นทุนการขนส่ง ส่งเสริมการเป็นประตูการค้า ยกกระดับคุณภาพการบริการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ลดพลังงานและมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม และมีความปลอดภัยในการขนส่ง โดยด้านคมนาคมขนส่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการระหว่างภาคส่วนอื่น รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๑๐



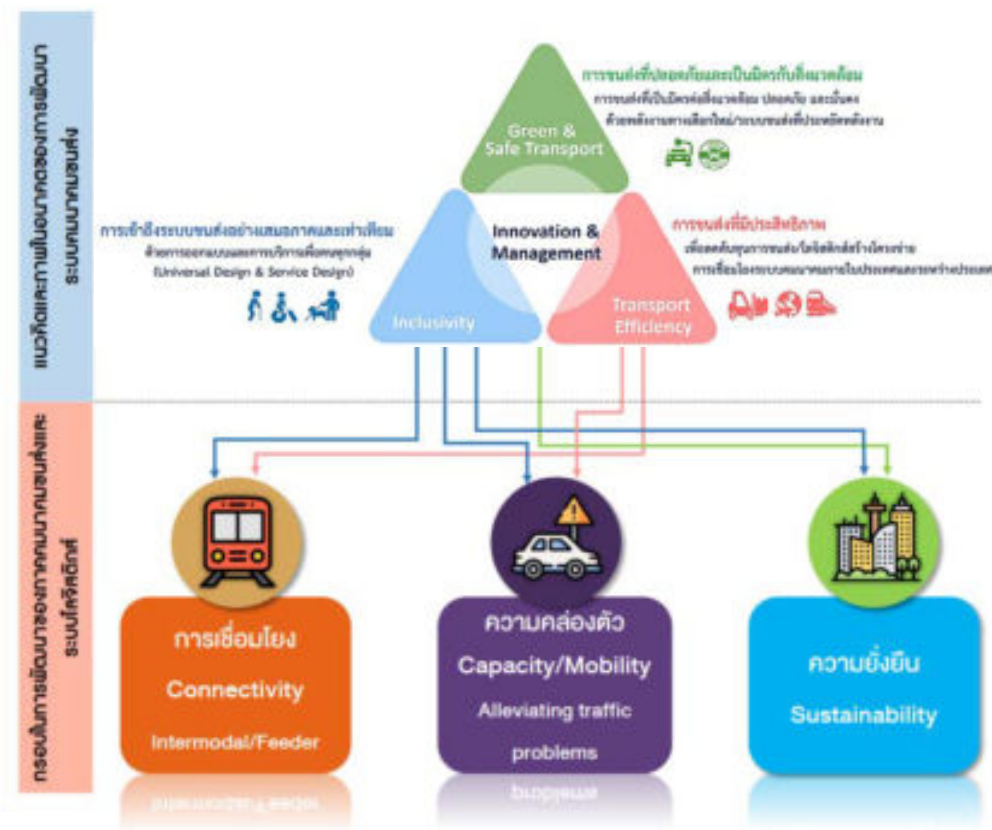
รูปที่ ๔ - ๑๐ เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

จากรูปที่ ๔ - ๑๐ สามารถจำแนกเป้าหมายการพัฒนาตามกรอบการดำเนินงาน และได้ขยายความของเป้าหมายการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และมิติการพัฒนา ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) และความยั่งยืน (Sustainability) ดังนี้

(๑) **การเชื่อมโยง (Connectivity)** เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เป็นเสาหลักของการพัฒนาเศรษฐกิจมากขึ้นเพียงใด การเชื่อมโยงที่ครอบคลุมและทั่วถึงจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุนจากต่างประเทศ และการบูรณาการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเมืองศูนย์กลางสำคัญภายในประเทศ จะเพิ่มปริมาณการเดินทางและขนส่ง ส่งผลให้เกิดการสร้างโอกาสการจ้างงาน ทำให้ GDP เติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น

(๒) **ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)** เป็นมิติที่สะท้อนปริมาณจราจรของทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยใช้ดัชนีการติดขัด V/C เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของการเดินทางของยานพาหนะ ปริมาณและเส้นทางจากต้นทาง - ปลายทางของการขนส่งสินค้าภาคอุตสาหกรรม และการเกษตร และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว จะสะท้อนออกมาเป็นความสามารถในการรองรับการเดินทางและขนส่งของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง

(๓) **ความยั่งยืน (Sustainability)** เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการบริการ และนโยบายของภาครัฐ ว่าประสบความสำเร็จและเทียบขั้นกับประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้นเพียงใด สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน



รูปที่ ๔ - ๑๑ มิติการพัฒนา

มิติการพัฒนานี้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะบรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) รายละเอียดกรอบการดำเนินงานและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังตารางที่ ๔ - ๘

ตารางที่ ๔ - ๘ กรอบและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

กรอบการดำเนินงาน	มิติการพัฒนา	พื้นที่ในการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ระยะ ๕ ปี	การเชื่อมโยง (Connectivity)	- แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ EWEC NSEC และ SEC และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC SEC และ NeEC - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ (มุกดาหาร)	- เชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ - พัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สู่รางและน้ำ - พัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐให้สมบูรณ์

กรอบการดำเนินงาน	มิติการพัฒนา	พื้นที่ในการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
		สงขลา นราธิวาส ตาก สระแก้ว และ หนองคาย)	● ผลิตบุดลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำ ในทุกสาขาอาชีพให้มีความ เป็นมืออาชีพและได้ มาตรฐาน
	ความคล่องตัว/ แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)	● เมืองศูนย์กลาง ได้แก่ กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปทุมธานี) เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระเปียง เศรษฐกิจพิเศษภาค ตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) สงขลา และภูเก็ต)	● ลดการติดขัดจราจร (V/C) ● ยกระดับคุณภาพบริการ ● กำกับดูแล ● ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
	ความยั่งยืน (Sustainability)	● เมืองขนาดกลางที่ได้รับการ พัฒนา ได้แก่ เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และ มุกดาหาร	● ส่งเสริมการลด เปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง และ ปรับปรุงประสิทธิภาพ ยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode) ● ลดการปล่อยก๊าซเรือน กระจก (GHG Emission Reduction)
ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ระยะ ๑๐ - ๑๕ ปี	การเชื่อมโยง (Connectivity)	● พื้นที่เขตเศรษฐกิจ พิเศษ NEC CWEC ● พื้นที่เขตเศรษฐกิจ พิเศษ SEZ (นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และตราด) ● เมืองขนาดกลางที่ได้รับการ พัฒนา ได้แก่ สุราษฎร์ธานี น่าน อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์	● เชื่อมโยงประเทศเพื่อน บ้านและเป็นห่วงโซ่ อุปทานของภูมิภาค ● พัฒนาระบบเชื่อมโยง ผู้ประกอบการขนส่งผ่าน ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และ ด่านชายแดน ● เชื่อมโยงระบบ อิเล็กทรอนิกส์ ระหว่าง ภาครัฐ ภาคการเงิน ภาค ขนส่ง และภาคการค้า

กรอบการดำเนินงาน	มิติการพัฒนา	พื้นที่ในการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
		สระบุรี ร้อยเอ็ด สกลนคร กระบี่ ยะลา ราชบุรี และลำปาง	- พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e – document กับประเทศคู่ค้า - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ การวิจัย พัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์
	ความคล่องตัว/ แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)		- เพิ่มนโยบายลดการติดขัดจราจร เช่น Congestion Charge และ TOD - ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ
	ความยั่งยืน (Sustainability)		- ลดการใช้พลังงานสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) - การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emissions)

๔.๓ เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด

การศึกษาวิเคราะห์เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัดและนำหลักเกณฑ์ที่ได้พัฒนาขึ้นมาใช้ประเมินโครงการที่สำคัญในอดีต เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) โดยได้ศึกษาทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และเสนอแนะแนวทางการจัดลำดับความสำคัญที่มีความชัดเจนเหมาะสม และสอดคล้องกับความจำเป็นและยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) เป็นต้น โดยมีปัจจัยในการวิเคราะห์ ประกอบด้วย

๔.๓.๑ เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญ

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย

(๑) โครงการสำคัญตามการอนุมัติงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๖๗ ที่อยู่ในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR) และเป็นโครงการที่สำนักงานงบประมาณและสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นร่วมกันว่าเป็นโครงการสำคัญและพิจารณาให้งบประมาณ ดังนั้น โครงการเหล่านี้จะบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ นี้

(๒) โครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดยในการศึกษาได้ทำการวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทาน (Demand & Supply) วิเคราะห์แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคตมาพิจารณาคัดเลือกโครงการที่สำคัญ

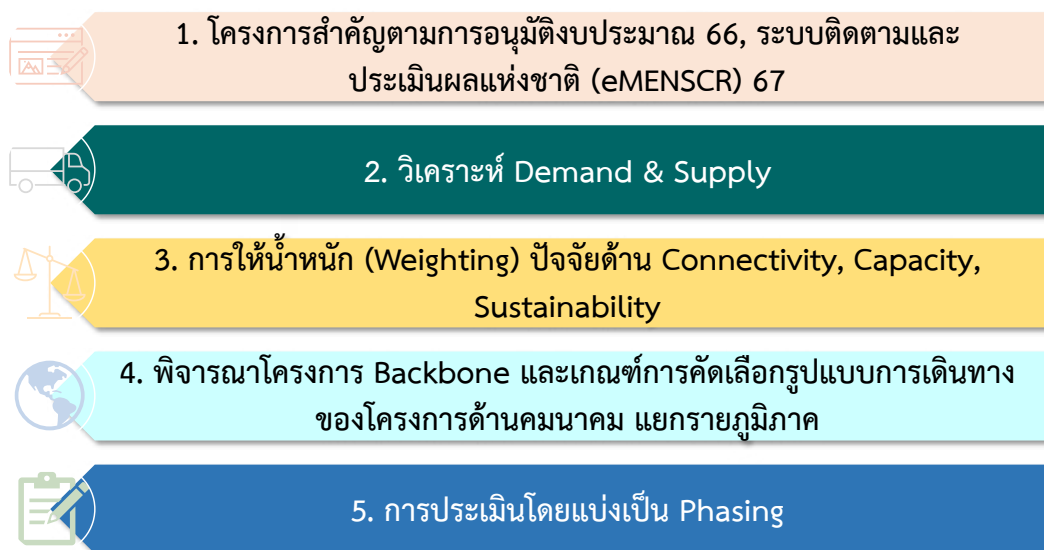
(๓) การให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้าน Connectivity Capacity และ Sustainability ได้นำผลการวิเคราะห์ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มตามความต้องการใช้ระบบ โดยมีเกณฑ์ในการให้น้ำหนักตามมิติของการพัฒนา ได้แก่

- การเชื่อมโยง (Connectivity) เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ
- ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) เป็นมิติที่สะท้อนปริมาณจราจรของทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยใช้ดัชนีการติดขัด V/C เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของการเดินทางของยานพาหนะ ปริมาณและเส้นทางจากต้นทาง - ปลายทางของการขนส่งสินค้าทางอุตสาหกรรม และการเกษตร และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว

- ความยั่งยืน (Sustainability) เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และนโยบายของภาครัฐ สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน

(๔) พิจารณาโครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม แยกรายภูมิภาค โดยนำผลการวิเคราะห์มาใช้จัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด

(๕) การประเมินโดยแบ่งเป็นระยะ (Phasing) หลังจากนั้น ทำการประเมินโดยแบ่งโครงการเป็นระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)



รูปที่ ๔ - ๑๒ เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ

๔.๓.๒ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ในการจัดทำแผนฯ จำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่มีความสำคัญเพื่อให้สามารถบรรลุผลลัพธ์และเป้าหมายของแผนพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในบางปัจจัยจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยของแต่ละปัจจัยหลักเป็นลำดับขั้น เพื่อหาคะแนนความสำคัญ โดยวิธี Multi Criteria Analysis (MCA) เช่นเดียวกัน เพื่อเปรียบเทียบคะแนนสำหรับการพิจารณาเลือกกว่าโครงการหรือแผนงานใดสามารถขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ได้มีประสิทธิภาพที่สุด โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญที่กำหนดไว้ รายละเอียด ดังนี้

(๑) ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ แบ่งออกเป็น ๓ ปัจจัยหลัก ได้แก่

๑) โครงการด้านนโยบาย ๒) โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์ และ ๓) โครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ดังนี้

ลำดับ	ปัจจัยหลัก/ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก (ร้อยละ)
๑	โครงการด้านนโยบาย	๓๐
๑.๑	โครงการสำคัญต่อเนื่องในปี ๒๕๖๖ โครงการสำคัญมีความจำเป็นเร่งด่วนโครงการในระบบ eMENSER	
๑.๒	โครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (สนข.)	
๑.๓	โครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	
๒	โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์	๓๐
๒.๑	โครงข่ายหลัก (Backbone)	
๒.๒	ด่านชายแดน/ประตูการค้า	
๒.๓	โครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	
๓	โครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	๔๐
๓.๑	มิติที่ ๑ : การเชื่อมโยง (Connectivity)	
๓.๒	มิติที่ ๒ : ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)	
๓.๓	มิติที่ ๓ : ความยั่งยืน (Sustainability)	
	รวมน้ำหนักปัจจัยหลัก (๑+๒+๓)	๑๐๐

(๒) ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

(๒.๑) ด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) ปัจจัยย่อย ได้แก่

(๒.๑.๑) การเชื่อมโยงแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจและเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ได้แก่ แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ EWEC SEC และ NSEC และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC SEC NEC CWEC และ NeEC และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ โดยให้น้ำหนักกับพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญกับภาคคมนาคม เช่น เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐเป็นลำดับต้น ๆ

(๒.๑.๒) การเชื่อมต่อเมืองหลักในภูมิภาค เป็นปัจจัยที่พิจารณาเพื่อส่งเสริมการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนสำหรับการเชื่อมต่อเมืองหลักในภูมิภาคของแต่ละโครงการ

(๒.๑.๓) การเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบคมนาคมขนส่ง โดยเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนสำหรับการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมอื่น โดยเฉพาะระบบรางและน้ำ

(๒.๒) ด้านความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)

การวิเคราะห์ด้านความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) เน้นความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง เพื่ออัตราความเร็วในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัด โดยใช้ดัชนีการจราจรติดขัด (V/C) เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของการเดินทางของยานพาหนะทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ

(๒.๓) ด้านความยั่งยืน (Sustainability)

ความยั่งยืนเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาของประเทศเพื่อให้สามารถแข่งขันกับนานาชาติ และส่งผลประโยชน์ต่อประชาชนในประเทศในระยะยาว ซึ่งในหลายประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้บรรจุปัจจัยด้านความยั่งยืนไว้ในนโยบายและยุทธศาสตร์มานานหลายปี ซึ่งในการให้คะแนนด้านความยั่งยืน (Sustainability) ได้กำหนดหลักการของความมั่นคงทางพลังงานและสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และปรับปรุงประสิทธิภาพยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode) และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emission Reduction)

(๓) ค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าและได้มาตรฐานสากล ดังนั้น จากการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน ส่งผลต่อการให้ค่าน้ำหนักของการให้คะแนนของปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญ ดังนี้

(๓.๑) เกณฑ์การพิจารณาโครงการสำคัญ จำแนกออกเป็น โครงการด้านนโยบายและโครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์ ดังนี้

- โครงการด้านนโยบาย มีคะแนน ๑๐๐ คะแนน (ต้องปรับเป็น ร้อยละ ๓๐ เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ใช่โครงการด้านนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (สนช.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	๐	๑๐๐
โครงการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนา	๑	

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (สนช.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์บางส่วน		
โครงการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (สนช.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์เป็นส่วนใหญ่	๓	
โครงการที่ส่งเสริมนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ (สนช.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	๕	

• โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์ มีคะแนน ๑๐๐ คะแนน (ต้องปรับเป็น ร้อยละ ๓๐ เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ใช่โครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	๐	๑๐๐
โครงการที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์บางส่วน	๑	
โครงการที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เป็นส่วนใหญ่	๓	
โครงการที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	๕	

(๓.๒) เกณฑ์การพิจารณาโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

(๓.๒.๑) มิติการพัฒนา ประกอบด้วย ๓ มิติ มีคะแนน ๑๐๐ คะแนน (ต้องปรับเป็น ร้อยละ ๔๐ เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ประกอบด้วย

- มิติที่ ๑ การเชื่อมโยง (Connectivity) (คะแนนเต็ม ๓๓.๓๓ คะแนน)

แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนออกเป็น (๑) การเชื่อมโยงเมือง แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๒๒.๒๒ คะแนน) และ (๒) การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง (๑๑.๑๑ คะแนน) ดังนี้

(๑) การเชื่อมโยงเมือง แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (๒๒.๒๒ คะแนน)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการไม่เชื่อมโยงเมือง	๐	๒๒.๒๒
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่เมืองอื่นๆ พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ (กาญจนบุรี ตราด) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEC (ปราจีนบุรี จันทบุรี ตราด กาญจนบุรี)	๑	
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่ - เมืองขนาดกลาง (สุราษฎร์ธานี น่าน อุตรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์ สระบุรี ร้อยเอ็ด สกลนคร กระบี่ ยะลา ราชบุรี และลำปาง) - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ (นครพนม เชียงราย) - แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ NSEC (เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ พระนครศรีอยุธยา ลำพูน พะเยาแพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ NEC CWEC (สุพรรณบุรี อยุธยา นครปฐม)	๓	
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่ - เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และมุกดาหาร) - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ (มุกดาหาร สงขลา นราธิวาส ตาก สระแก้ว หนองคาย)	๕	
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่ - เมืองศูนย์กลาง (๖ เมือง (กรุงเทพ และปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปทุมธานี) เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) สงขลา และภูเก็ต)) - แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ EWEC SEC และ NSEC (พิษณุโลก กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สุโขทัย เพชรบูรณ์) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) SEC (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช) และ NSEC (อุตรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา)	๕	

(๒) การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง (๑๑.๑๑ คะแนน)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่ไม่เชื่อมต่อกับระบบรางและน้ำ	๐	๑๑.๑๑
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบทางถนน	๑	
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบทางอากาศ	๓	
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบรางและน้ำ	๕	

- มิติที่ ๒ ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) (คะแนนเต็ม ๓๓.๓๓ คะแนน) แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนออกเป็น (๑) ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio: V/C) (๓๓.๓๓ คะแนน สำหรับทางถนน ทางราง ทางน้ำ และ ๑๖.๖๗ คะแนน สำหรับทางอากาศ) และ (๒) การเข้าถึงสถานี (Accessibility) (๑๖.๖๗ คะแนน สำหรับทางอากาศ) ดังนี้

(๑) ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio: V/C)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) < ๐.๕	๐	๓๓.๓๓
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ๐.๕ – ๐.๗๕	๑	
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ๐.๗๕ – ๑.๐๐	๓	
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) > ๑.๐๐	๕	

(๒) การเข้าถึงสถานี (Accessibility)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีเกิน ๕๐ กม.	๐	๓๓.๓๓
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน ๕๐ กม.	๑	
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน ๕๐ กม.	๓	
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน ๓๐ กม.	๕	

- มิติที่ ๓ ความยั่งยืน (Sustainability) (คะแนนเต็ม ๓๓.๓๓ คะแนน) แบ่งเกณฑ์การให้คะแนนออกเป็น (๑) ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน (๓๓.๓๓ คะแนน) สำหรับโครงการด้าน Hard Side และ (๒) ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน (๓๓.๓๓ คะแนน) สำหรับโครงการด้าน Soft Side ดังนี้

(๑) ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน สำหรับโครงการด้าน Hard Side

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม	๐	๓๓.๓๓
โครงการที่สนับสนุนการบริหารจัดการที่ลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม	๓	
โครงการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	๓	
โครงการที่ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพของยานพาหนะ เชื้อเพลิง	๕	
โครงการที่ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งให้เปลี่ยนมาใช้ระบบรางและทางน้ำ	๕	

(๒) ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนายั่งยืน สำหรับโครงการด้าน Soft Side

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ช่วยพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือเทคโนโลยีและนวัตกรรม	๐	๓๓.๓๓
โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือเทคโนโลยีและนวัตกรรมบางส่วน	๑	
โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือเทคโนโลยีและนวัตกรรมเป็นส่วนใหญ่	๓	
โครงการที่ส่งเสริมการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือเทคโนโลยีและนวัตกรรม	๕	

(๓.๒.๒) วิธีการคิดคะแนน จะพิจารณาจาก “ระดับ” ที่เกี่ยวข้องของมิติคุณกับ “น้ำหนัก” ความสำคัญ หรือ [ระดับ x น้ำหนัก = คะแนน]

(๓.๒.๓) การพิจารณาดูการรายละเอียดของโครงการที่เกี่ยวข้องกับมิติการพัฒนา

อย่างไรก็ตาม เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญจะพิจารณาโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม เนื่องจากจำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่สำคัญและดำเนินการเร่งด่วน ทั้งนี้ โครงการที่มีคะแนนในช่วง ๘๕ - ๑๐๐ จะถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และโครงการอื่น ๆ จะอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งแบ่งออกเป็น ๒ ช่วง ช่วงละ ๕ ปี

๔.๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและทิศทางในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติงาน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

๔.๔.๑ วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา

วิสัยทัศน์ : “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

เป้าหมาย และตัวชี้วัด

แผนปฏิบัตินี้ มีเป้าหมายหลักในการลดต้นทุนการขนส่งซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อให้ต้นทุนการขนส่งต่อ GDP เท่ากับร้อยละ ๕.๐๐ ในปี ๒๕๘๐

อย่างไรก็ตาม ได้กำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัดรวม และค่าเป้าหมายในแต่ละช่วง ๕ ปี ของแผนแสดงดังตารางที่ ๔ - ๙

ตารางที่ ๔ - ๙ ค่าเป้าหมายและตัวชี้วัด

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
๑. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
๒. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) (อันดับ/คะแนน)	๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐
๓. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๗	ร้อยละ ๘	ร้อยละ ๑๐
๔. การขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ ๑๑*	ร้อยละ ๑๒*	ร้อยละ ๑๓*
๕. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	กรุงเทพฯ และ ปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐

หมายเหตุ : * ค่าเป้าหมายจากการศึกษา ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย แนวทางการพัฒนา ๕ แนวทาง และกำหนดเป้าหมายของแต่ละแนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๓ แสดงดังตารางที่ ๔ - ๑๐

ตารางที่ ๔ - ๑๐ แนวทางการพัฒนา เป้าหมาย ตัวชี้วัดในระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ ๑.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก	๑. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ^๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	น้อยกว่าร้อยละ ๙
		๒. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ^๒ และทางราง ^๓	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๑* ทางราง ร้อยละ ๗	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๒* ทางราง ร้อยละ ๘	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๓* ทางราง ร้อยละ ๑๐
		๓. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)*	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > ๐.๘๐ ลดลงทุกปี	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > ๐.๘๐ ลดลงทุกปี	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > ๐.๘๐ ลดลงทุกปี

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
แนวทางการพัฒนา และบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งที่มี อยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ สูงสุด	กลยุทธ์ที่ ๑.๒ พัฒนา และบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งที่มี อยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ สูงสุด	๑. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ^๑ และ ทางราง ^๑	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๑* ทางราง ร้อยละ ๗	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๒* ทางราง ร้อยละ ๘	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๓* ทางราง ร้อยละ ๑๐
		๒. ชีตความสามารถในการรองรับ ผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) ^๒	๑๘๐ ล้านคน ต่อปี	๒๐๐ ล้านคน ต่อปี	๒๕๐ ล้านคน ต่อปี
		๓. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนในความรับผิดชอบของ กระทรวงคมนาคม (คนต่อ ประชากร ๑ แสนคน) ^๓	ไม่เกิน ๓.๙	ไม่เกิน ๒.๖	ไม่เกิน ๑.๖
		๔. คุณภาพของระบบขนส่ง โดยรวม (ความพึงพอใจของ ผู้ใช้บริการขนส่งโดยรวม) [*]	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐*
		๕. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐*
		๖. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐*
		๗. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ หลัก) [*]	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐*
		๘. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ) [*]	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ ๙๐*
		๙. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน ขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลง จากกรณีปกติ ^๔	ไม่เกิน ๓.๐๓	ไม่เกิน ๒.๘๒	ไม่เกิน ๒.๖๒
		๑๐. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือน กระจกของสาขาขนส่งลดลงจาก กรณีปกติ ^๔	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔.๑๓	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๖.๑๙	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๘.๒๖
แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การยกระดับ การให้บริการระบบ คมนาคมขนส่งให้มี คุณภาพและประชาชน ทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่าง ทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ ๒.๑ พัฒนา ระบบ Feeder และ สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้ให้บริการ ทุกประเภท	๑. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อ การเดินทางในเมืองทั้งหมดใน เมืองหลักในภูมิภาค ^๕	ร้อยละ ๑๐	ร้อยละ ๑๕*	ร้อยละ ๒๐*
		๒. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้พิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ^๖	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๐*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๔๕*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ ๕๐*
	กลยุทธ์ที่ ๒.๒ ประยุกต์ใช้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ/ ดิจิทัล ในระบบ คมนาคมขนส่ง	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้ เป็นเมืองอัจฉริยะ ^๗	จำนวน ๔ เมือง	จำนวน ๔ เมือง	จำนวน ๔ เมือง

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
	กลยุทธ์ที่ ๒.๓ ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ	ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก*	ไม่เกิน ๓ บาท/กม.*	ไม่เกิน ๓ บาท/กม.*	ไม่เกิน ๓ บาท/กม.*
	กลยุทธ์ที่ ๒.๔ เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ ^๑	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๕	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕๐	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๗๕
	กลยุทธ์ที่ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ^{๒,๓}	ร้อยละ ๖*	ร้อยละ ๕.๕*	ร้อยละ ๕*
	กลยุทธ์ที่ ๓.๒ พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์	๑. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก ^๒	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐	ร้อยละ ๑๐๐
		๒. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการนำเข้า / ส่งออก ^{๒,๔}	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี
	กลยุทธ์ที่ ๓.๓ พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	๑. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง ^๔	ร้อยละ ๘๐*	ร้อยละ ๙๐*	ร้อยละ ๑๐๐
		๒. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการธุรกรรม ^๔	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี
แนวทางการพัฒนาที่ ๔ การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ	กลยุทธ์ที่ ๔.๑ พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ และกฎหมายเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง	๑. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ^๖ และทางราง ^๑	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๑* ทางราง ร้อยละ ๗	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๒* ทางราง ร้อยละ ๘	ทางน้ำ ร้อยละ ๑๓* ทางราง ร้อยละ ๑๐
		๒. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐*
	กลยุทธ์ที่ ๔.๒ พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง	๑. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๐*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๘๕*	เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ ๙๐*
		๒. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้านำเข้า - ส่งออก ^{๔,๕}	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี	ลดลงร้อยละ ๕ ต่อปี
		๓. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ^{๒,๓}	ร้อยละ ๖*	ร้อยละ ๕.๕*	ร้อยละ ๕*
แนวทางการพัฒนาที่ ๕ การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ ๕.๑ พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล	๑. จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม ^๔	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี
		๒. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World - recognized Certificated ^{๔,๕}	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี
	กลยุทธ์ที่ ๕.๒ พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย ^{๔,๕}	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี	เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐ ต่อปี

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	ปี ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	ปี ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐
	กลยุทธ์ที่ ๕.๓ วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ^{๗,๘}	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี

หมายเหตุ :

^๑ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

^๒ สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ วิเคราะห์ข้อมูลโดยที่ปรึกษา อ้างอิงหน่วยล้านตัน-กม.

^๓ รายงานพยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ

^๔ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

^๕ แผนการดำเนินการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย

^๖ เทียบเคียงจากแผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก ระยะ ๓ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕)

^๗ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

^๘ เทียบเคียงจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

^๙ เทียบเคียงจาก (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

* ค่าเป้าหมายจากการศึกษา ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

๔.๔.๒ โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ (รูปที่ ๔ - ๑๓) ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ แยกราย ๕ ปี ตามรูปแบบการขนส่ง ดังนี้



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๓ แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

๑) โครงสร้างพื้นฐานทางบก

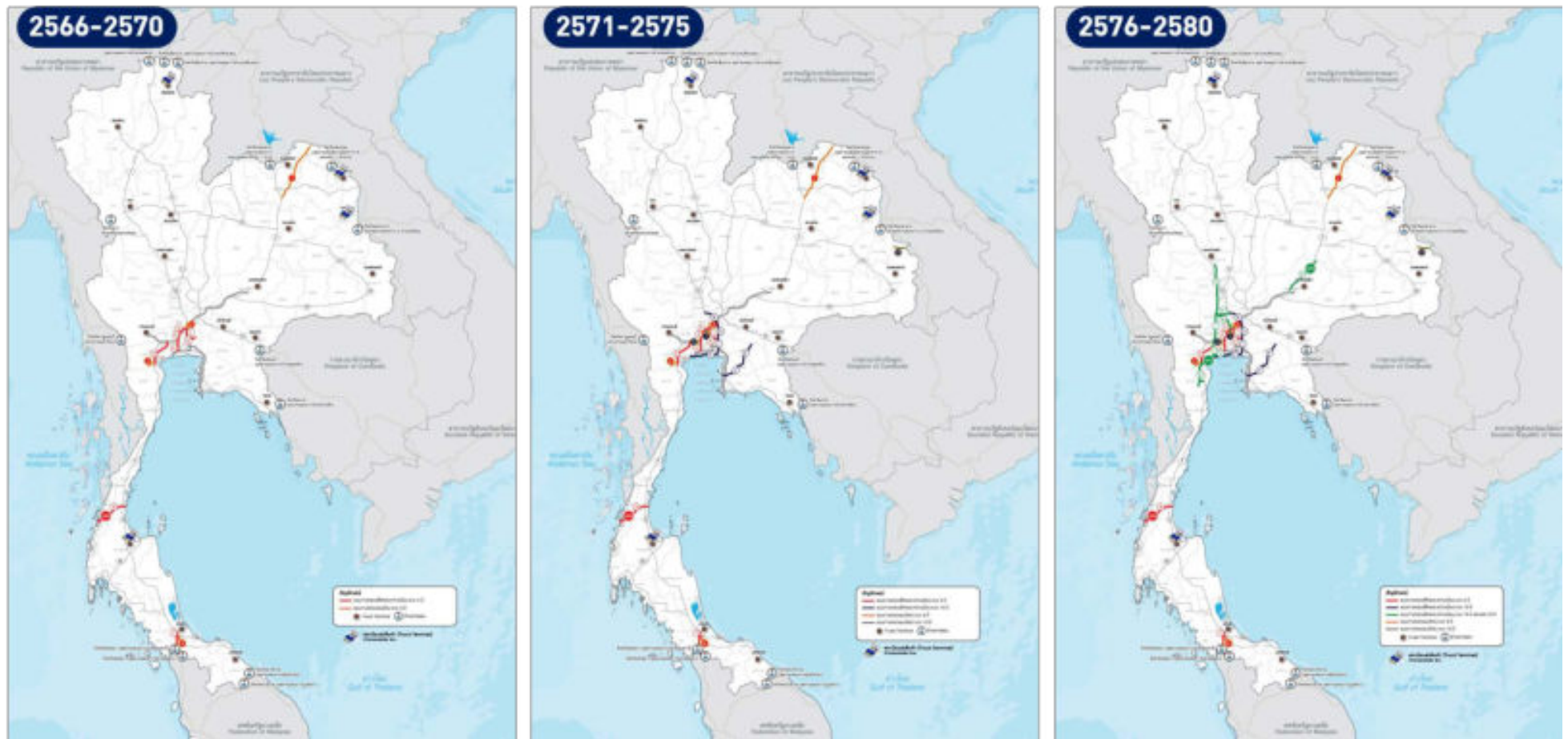
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีก่อสร้าง/ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๑ และรูปที่ ๔ - ๑๔

ตารางที่ ๔ - ๑๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง/ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)				
๑๒ โครงการ ระยะทางรวม ๕๔๒.๒๑ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๓๘๓,๔๑๐ ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
๑	ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต - บางปะอิน	๒๒	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๒๙,๐๑๔
๒	บางขุนเทียน - บางบัวทอง	๓๖	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๕๖,๐๓๕
๓	บางบัวทอง - บางปะอิน	๓๔	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๑๕,๒๖๐
๔	ทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนฯ รอบที่ ๒ ด้านตะวันตกและตะวันออก	๔	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๔,๐๙๐
๕	นครปฐม - ปากท่อ	๖๑	๒๕๖๘ - ๒๕๗๑	๔๕,๒๔๘
๖	ทางพิเศษจตุโชติ - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ ๓ (ด้านตะวันออก)	๑๙	๒๕๖๙ - ๒๕๗๑	๓๓,๔๐๐
๗	สงขลา - สะเดา	๖๙	๒๕๗๐ - ๒๕๗๓	๔๐,๗๘๗
๘	ชุมพร - ระนอง	๙๔	๒๕๗๐ - ๒๕๗๒	๑๓๐,๓๓๖
ทางหลวงแนวใหม่				
๑	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข ๒ - ทางหลวงหมายเลข ๒๒๒ (อุดรธานี - บึงกาฬ)	๑๕๕	๒๕๖๖ - ๒๕๗๒	๒๐,๐๐๐
๒	ทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ - ทางหลวงหมายเลข ๓๒	๔.๒๘	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖,๓๔๐
๓	ทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข ๔๒๕ สาย ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จ.สงขลา	๗.๑๘	๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	๗๐๐
๔	ทางแนวใหม่เชื่อมต่อสามแยกวังมะนาว - บ.หนองลิงก จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี	๓๖.๗๕	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๒,๒๐๐
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕)				
๙ โครงการ ระยะทางรวม ๔๐๙.๖๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๔๓๙,๗๐๗ ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
๑	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๐๕ - ทล.๓๐๔	๒๕	๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	๔๑,๗๕๐
๒	แหลมฉบัง - บ่อทอง (ทล.๓๓๔๐)	๖๓	๒๕๗๑ - ๒๕๗๔	๖๕,๐๒๖
๓	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๐๔ - ทล.๓๐๕	๒๗	๒๕๗๔ - ๒๕๗๗	๕๕,๒๒๐
๔	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านใต้ ช่วง ทล.๓๐๔ - ทล.๓๐๕	๗๙	๒๕๗๔ - ๒๕๗๘	๑๗๕,๓๕๘
๕	บ่อทอง (ทล.๓๓๔๐) - ปราจีนบุรี (ทล.๓๓)	๙๓	๒๕๗๕ - ๒๕๗๙	๕๐,๓๔๐
๖	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านตะวันออก ช่วง ทล.๓๒ - ทล.๓๐๕	๖๘	๒๕๗๕ - ๒๕๗๙	๔๕,๙๔๓
ทางหลวงแนวใหม่				
๑	ทางแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข ๓๕๒ จ.ปทุมธานี	๑๔.๓๔	๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	๑,๘๐๐
๒	ทางแนวใหม่ สาย แยก ทล.๒๐๒ - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๖ จ.อุบลราชธานี	๓๓.๘	๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	๓,๔๙๐
๓	ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข ๔ (สระกะเทียม) - บรรจบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๘๑ จ.นครปฐม	๖.๕	๒๕๗๓ - ๒๕๗๕	๗๘๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง/ ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)				
๘ โครงการ ระยะทางรวม ๕๓๐ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๔๑๑,๗๖๑ ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
๑	ปากท่อ - ชะอำ	๕๙	๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	๔๔,๒๐๘
๒	นครปฐม - สุพรรณบุรี	๗๐	๒๕๗๗ - ๒๕๘๐	๕๒,๓๙๘
๓	นครราชสีมา - บัวลาย (ทล.๒)	๑๐๖	๒๕๗๗ - ๒๕๘๑	๗๑,๘๑๖
๔	บ้านแพ้ว - ปากท่อ	๔๗	๒๕๗๘ - ๒๕๘๐	๕๒,๙๑๓
๕	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี - ทล.๓๒	๓๘	๒๕๗๙ - ๒๕๘๒	๓๒,๑๘๖
๖	สุพรรณบุรี - นครสวรรค์	๑๒๙	๒๕๗๙ - ๒๕๘๒	๘๘,๐๑๙
๗	วงแหวนฯ รอบที่ ๓ ด้านตะวันตก ช่วง ทล.๓๕ - นครปฐม	๒๔	๒๕๘๐ - ๒๕๘๓	๒๔,๑๓๔
๘	บางปะอิน - สุพรรณบุรี	๕๗	๒๕๘๐ - ๒๕๘๓	๔๖,๐๘๗



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แยกย่อย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)

๒) โครงสร้างพื้นฐานทางราง

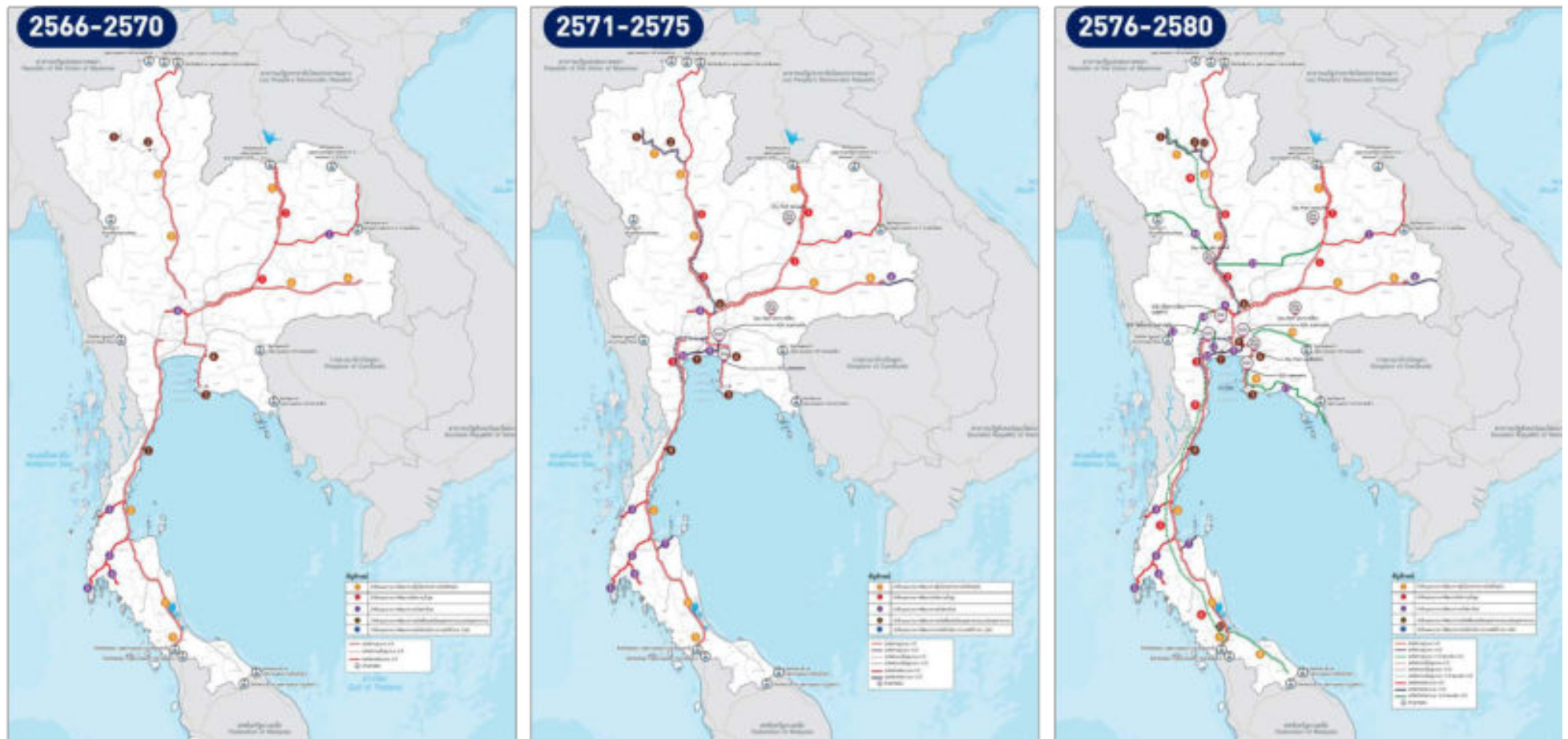
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๒ และรูปที่ ๔ - ๑๕

ตารางที่ ๔ - ๑๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)				
๑๘ โครงการ ระยะทางรวม ๒,๔๑๗.๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๖๖๘,๐๗๕ ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน ๖ โครงการ				
๑	ช่วงขอนแก่น - หอนกาคย	๑๖๗	๒๕๖๗ - ๒๕๗๑	๒๙,๗๔๘
๒	ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	๑๖๘	๒๕๖๗ - ๒๕๗๑	๒๔,๒๙๔
๓	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	๔๕	๒๕๖๗ - ๒๕๗๑	๖,๖๖๒
๔	ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	๓๐๘	๒๕๗๐ - ๒๕๗๓	๓๗,๕๒๗
๕	ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	๒๘๑	๒๕๖๙ - ๒๕๗๔	๖๒,๘๖๐
๖	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	๓๒๑	๒๕๖๗ - ๒๕๗๕	๕๗,๓๗๕
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๑ โครงการ				
๑	ช่วงนครราชสีมา - หอนกาคย	๓๕๕	๒๕๖๘ - ๒๕๗๔	๒๕๒,๓๔๘
โครงการรถไฟสายใหม่ จำนวน ๖ โครงการ				
๑	ช่วงบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม	๓๕๕	๒๕๖๔-๒๕๗๑	๖๓,๒๗๘
๒	ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉนวน	๑๕๘	๒๕๖๘ - ๒๕๗๑	๒๘,๘๕๗
๓	ช่วงชุมพร - ระนอง (MR8 - Landbridge)	๙๑	๒๕๖๘ - ๒๕๗๓	๔๘,๑๑๒
๔	ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	๖๘	๒๕๖๗ - ๒๕๗๒	๒๑,๘๔๐
๕	ช่วงท่าฉนวน - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	๑๘	๒๕๖๗ - ๒๕๗๒	๑๔,๗๑๒
๖	ช่วงทับปุด - กระบี่	๖๘	๒๕๖๗ - ๒๕๗๒	๑๗,๒๐๑
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน ๕ โครงการ				
๑	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาстилอินดัสตรี ระยะที่ ๑: ช่วงหน้าผกขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	๒.๔	๒๕๖๗	๓๙๙
๒	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๑ : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ	๒.๐	๒๕๖๘	๘๐
๓	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	๓.๐	๒๕๖๙	๖๙๐
๔	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	๕.๐	๒๕๗๐	๑,๐๗๑
๕	นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล ลำพูน	๒.๐	๒๕๗๐	๑,๐๒๑
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕)				
๑๐ โครงการ ระยะทางรวม ๑,๐๙๖.๖ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๖๑๔,๐๗๖ ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน ๑ โครงการ (ลำดับที่ ๑-๖ อยู่ในระยะที่ ๑)				
๗	ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	๑๘๙	๒๕๗๒ - ๒๕๗๕	๕๖,๘๒๗
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๒ โครงการ (ลำดับที่ ๑ อยู่ในระยะที่ ๑)				
๒	ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก	๓๘๐	๒๕๖๘ - ๒๕๗๖	๒๗๖,๖๐๖
๓	ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	๒๑๑	๒๕๖๘ - ๒๕๗๘	๑๐๒,๐๙๐
โครงการรถไฟสายใหม่ จำนวน ๔ โครงการ (ลำดับที่ ๑-๖ อยู่ในระยะที่ ๑)				
๗	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR9)	๗๘	๒๕๗๐ - ๒๕๗๔	๑๙,๒๔๐
๘	ช่วงอุบลราชธานี - สะพานมิตรภาพแห่งที่ ๖ (MR5)	๘๗	๒๕๖๗ - ๒๕๗๖	๑๕,๐๐๙

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
๙	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง - สมุทรสาคร (MR10)	๙๐	๒๕๖๙ - ๒๕๗๗	๘๘,๗๓๔
๑๐	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR10)	๔๒	๒๕๗๐ - ๒๕๗๗	๔๘,๔๓๘
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน ๓ โครงการ (ลำดับที่ ๑-๕ อยู่ในระยะที่ ๑)				
๖	นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี	๕.๑	๒๕๗๑	๑,๗๔๙
๗	นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร	๖	๒๕๗๒ - ๒๕๗๓	๓,๗๙๑
๘	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ ๒: ช่วงนาผักขง - เขตอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ	๘.๕	๒๕๗๔ - ๒๕๗๖	๑,๕๕๒
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐) ๑๕ โครงการ ระยะทางรวม ๒,๕๑๑.๔ กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน ๑,๐๕๐,๙๔๓.๗๖ ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน ๓ โครงการ (ลำดับที่ ๑-๖ อยู่ในระยะที่ ๑ และลำดับที่ ๗ อยู่ในระยะที่ ๒)				
๘	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย - ลพ		๒๑๖	๓๑,๒๗๓
๙	ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด		๗๐	๑๐,๔๗๒
๑๐	ช่วงชุมทางคลองสีกะ - อรัญประเทศ		๑๗๔	๒๖,๑๐๐
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน ๓ โครงการ (ลำดับที่ ๑ อยู่ในระยะที่ ๑ และลำดับที่ ๒-๓ อยู่ในระยะที่ ๒)				
๔	ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่		๒๘๘	๒๓๒,๔๑๑.๘๘
๕	ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี		๔๒๔	๒๓๕,๑๖๒
๖	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์		๓๓๕	๑๙๗,๑๖๗
โครงการไฟสายใหม่ จำนวน ๖ โครงการ (ลำดับที่ ๑-๖ อยู่ในระยะที่ ๑ และลำดับที่ ๗-๑๐ อยู่ในระยะที่ ๒)				
๑๑	ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด		๑๙๗	๓๔,๖๔๙
๑๒	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR10)		๓๕	๗๔,๓๗๗.๘๘
๑๓	ช่วงกาญจนบุรี - บ้านน้ำพุร้อน		๓๖	๖,๔๙๗
๑๔	ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี		๗๖	๔๑,๗๗๑
๑๕	ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ (MR5)		๓๐๔	๔๗,๗๑๒
๑๖	ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ (MR4)		๒๕๖	๙๖,๗๘๕
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน ๓ โครงการ (ลำดับที่ ๑ - ๕ อยู่ในลำดับที่ ๑ และลำดับที่ ๖ - ๘ อยู่ในระยะที่ ๒)				
๙	นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ		๑๑	๙,๑๔๒
๑๐	นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา		๑๑.๔	๓,๕๐๔
๑๑	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ ๒ : ช่วง CY กฟผ. แม่เมาะ - สถานีวาง		๗๘	๓,๙๒๐



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๕ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แยกสาย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)

๒.๑) โครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เช่น Dry Ports และสถานียขนส่งสินค้า

จุดบริการขนถ่ายสินค้า เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและตอบสนองการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดบริการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ สามารถแบ่งประเภทของจุดบริการดังกล่าวได้เป็น ๓ กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มที่ ๑ จุดบริการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีรถไฟ โดยให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทพัสดุหีบห่อ

กลุ่มที่ ๒ จุดบริการขนถ่ายสินค้าประเภทย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) โดยให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์

กลุ่มที่ ๓ จุดบริการขนถ่ายสินค้าประเภทท่าเรือบก (Dry Port) และ ICD (Inland Container Depot)

แผนปฏิบัติการนี้ ได้เสนอแผนการพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าในกลุ่มที่ ๒ และ ๓ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางในอนาคต โดยได้แบ่ง CY และ Dry ports ออกเป็น ๒ ประเภท คือ ๑) การพัฒนาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง CY และ ๒) การจัดหาเอกชนดำเนินงาน CY ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ ๔ - ๑๓ และรูปที่ ๔ - ๑๖

ตารางที่ ๔ - ๑๓ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการลงทุน
๑. การพัฒนาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง CY					
แผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)					
๑	ศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	นครพนม	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	อยู่ระหว่างการก่อสร้างภายใต้โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๘ ได้ผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP แล้ว ดำเนินการลงนามในเอกสารสัญญา เมื่อวันที่ ๕ เมษายน ๒๕๖๖	๕,๕๐๐
๒	ย่านกองเก็บตู้สินค้าทับปุด	พังงา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟช่วงสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่	๒๐๐
๓	ย่านกองเก็บตู้สินค้าท่าแร่	พังงา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน		
๔	ย่านกองเก็บตู้สินค้าบ้านม้า	พระนครศรีอยุธยา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	เป็นการพัฒนาพื้นที่ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ทดแทนพื้นที่ย่านพหลโยธินตามข้อเสนอแนะของ JICA (ยังไม่เริ่มดำเนินการ)	๒๐๐
๕	จุดขนถ่ายสินค้านครหลวง	พระนครศรีอยุธยา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี	๒๐๐

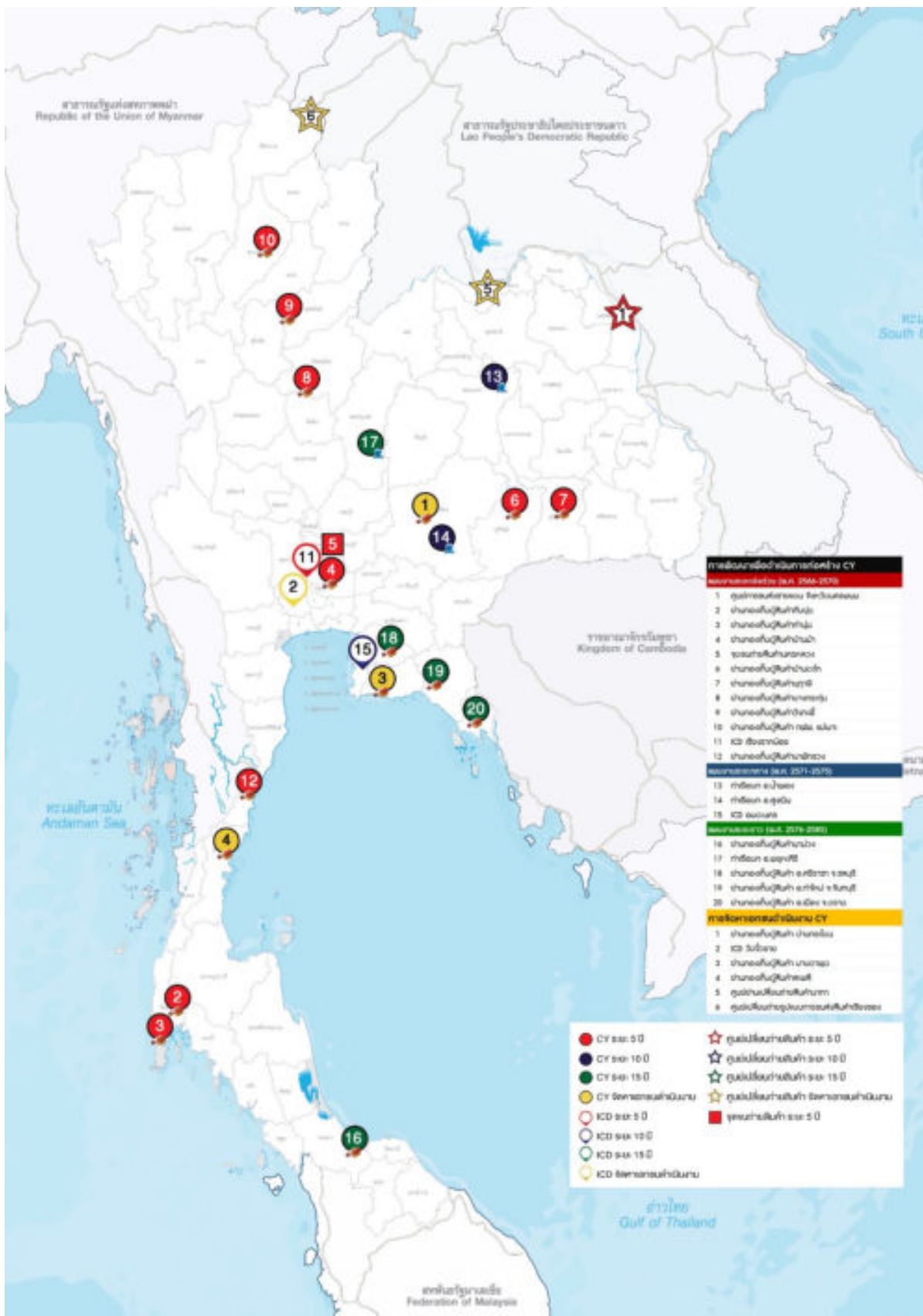
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการลงทุน
๖	ย่านกองเก็บตู้สินค้าบ้านตะโก	บุรีรัมย์	รพท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	๒๐๐
๗	ย่านกองเก็บตู้สินค้าบุญชี	สุรินทร์	รพท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน		
๘	ย่านกองเก็บตู้สินค้าบางกระทุ่ม	พิษณุโลก	รพท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	๒๐๐
๙	ย่านกองเก็บตู้สินค้าวังกะพี้	อุตรดิตถ์	รพท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน		
๑๐	ย่านกองเก็บตู้สินค้ากพผ. แม่เมาะ	ลำปาง	เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ระยะแรกจะรองรับการขนส่งวัตถุพลอยได้จากการผลิตไฟฟ้าของ กพผ.แม่เมาะ และในระยะยาวจะรองรับการขนส่งสินค้าของนิคมฯ สีเขียวด้วย	๒๐๐
๑๑	ICD เชียงรายน้อย	พระนครศรีอยุธยา	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ ก่อสร้างในโครงการรถไฟสายใหม่ ช่วง สุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี	๒๐๐
๑๒	ย่านกองเก็บตู้สินค้านาคักขวง	ประจวบคีรีขันธ์	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๒๐๐
แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕)					
๑๓	ท่าเรือบก อ.น้ำพอง	ขอนแก่น	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	กทท. อยู่ระหว่างการจัดจ้างโครงการฯ เพื่อศึกษาทบทวนความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบการลงทุนโครงการที่เหมาะสมต่อ กทท. คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑	๗,๕๓๐
๑๔	ท่าเรือบก อ.สูงเนิน	นครราชสีมา	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	กทท. อยู่ระหว่างการจัดจ้างโครงการฯ เพื่อศึกษาทบทวนการคัดเลือกพื้นที่และความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบการลงทุนโครงการที่เหมาะสมเสนอต่อ กทท. คณะกรรมการ กทท. และกระทรวงคมนาคมตามลำดับ คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการได้ในปี พ.ศ. ๒๕๗๑	๗,๗๔๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการ ดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการ ลงทุน
๑๕	ICD อมตะนคร	ชลบุรี	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	๒๐๐
แผนงานระยะยาว (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๕)					
๑๖	ย่านกองเก็บตู้สินค้า นาม่วง	สงขลา	รฟท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ ก่อสร้างใน โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	๒๐๐
๑๗	ท่าเรือบก อ.พยุหะคีรี	นครสวรรค์	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	กทท. จะศึกษาทบทวนความ เหมาะสมของโครงการ รวมทั้ง เสนอแนะรูปแบบการลงทุนโครงการ ที่เหมาะสมโดยจัดอยู่ในแผนงาน ระยะยาวต่อไป	๓,๓๐๐
๑๘	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ชลบุรี		ก่อสร้างในโครงการสายใหม่ ช่วง มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด	๒๐๐
๑๙	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.ท่าใหม่ จ.จันทบุรี	จันทบุรี			
๒๐	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.เมือง จ.ตราด	ตราด			
๒. การจัดหาเอกชนดำเนินงานย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)					
๑	ย่านกองเก็บตู้สินค้า บ้านกระโดน	นครราชสีมา		พัฒนาเป็นพื้นที่ คสล. แล้วเสร็จ	๒๐๐
๒	ICD วัดจั่วราย	นครปฐม	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ และมีเอกชน ขอใช้พื้นที่แล้ว ก่อสร้างในโครงการ รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	๒๐๐
๓	ย่านกองเก็บตู้สินค้า มาบตาพุด	ระยอง		ปัจจุบันเป็นพื้นที่ลานหินคลุก	๒๐๐
๔	ย่านกองเก็บตู้สินค้า สะพลี	ชุมพร	พัฒนาเป็นพื้นที่ คสล.แล้วเสร็จ	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	๒๐๐
๕	ศูนย์เปลี่ยนถ่าย สินค้าและย่านกอง เก็บสินค้าทางทา	หนองคาย	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ก่อสร้างในโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	๔,๖๐๐
๖	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูป แบบการขนส่งสินค้า เชียงของ	เชียงราย	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ระยะที่ ๑ ก่อสร้างแล้วเสร็จ Soft opening เมษายน ๒๕๖๔	๓,๐๐๐
				ระยะที่ ๒ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ภายใต้โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	
				ทั้งนี้ ได้ผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP แล้ว ในปี ๒๕๖๖	

หมายเหตุ : มูลค่าการลงทุนของ CY และศูนย์เปลี่ยนถ่าย รวมอยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟ



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๖ การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

๒.๒) โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง

แผนปฏิบัติการนี้ได้เสนอโครงการที่จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาทางรางเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางรางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๔

ตารางที่ ๔ - ๑๔ โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง			
๒๘ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๓๗๐,๓๗๘ ล้านบาท			
๑	โครงการจัดการดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน ๒๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๖๘	๒,๐๐๐
๒	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน ๗๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๖๘	๖๑๘
๓	โครงการพัฒนา CY ที่มีศักยภาพต่อการดำเนินการโดยเอกชน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๒,๐๐๐
๔	โครงการพัฒนา Inland หรือ Dry Port อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๕๐,๐๐๐
๕	โครงการติดตั้งระบบ ATP Wayside จำนวน ๔๘ สถานี (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖๐๓
๖	โครงการปรับปรุงรถจักร HID จำนวน ๒๑ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๗๗๗
๗	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถดีเซลราง จำนวน ๑๑๗ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๙๕๐
๘	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า จำนวน ๕๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖,๕๖๓
๙	โครงการจัดการดีเซลราง จำนวน ๒๑๖ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๗,๒๘๐
๑๐	โครงการจัดการโดยสาร จำนวน ๑๘๒ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๔,๕๖๐
๑๑	โครงการจัดการสับเปลี่ยน Battery Locomotive จำนวน ๑๕ - ๒๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑,๐๐๐
๑๒	โครงการปรับปรุงรถจักร GEA จำนวน ๓๖ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑,๖๙๒
๑๓	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ KIHA จำนวน ๑๗ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖๘๐
๑๔	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ HAMANASU (รถโดยสารปรับอากาศ) จำนวน ๑๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๒๐
๑๕	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถโดยสาร จำนวน ๑๒๗ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๖,๕๐๐
๑๖	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถสินค้า จำนวน ๕๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖,๕๐๐
๑๗	โครงการจัดการรถโบกี้โดยสาร จำนวน ๑,๒๗๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๕,๐๘๐
๑๘	โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน ๑,๕๐๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๖,๐๐๐
๑๙	โครงการจัดการดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน ๓๐ คัน (รฟท.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๓,๐๐๐
๒๐	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน ๕๗ คัน (รฟท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๕๐๕
๒๑	โครงการจัดการดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน ๘๔ คัน (รฟท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๖,๗๒๐
๒๒	โครงการจัดการดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน ๑๐๔ คัน (รฟท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๘,๓๒๐
๒๓	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๓	๖๕,๘๐๕
๒๔	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงจิระ - ขอนแก่น (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๓๘,๕๐๐
๒๕	โครงการพัฒนาสถานีรถไฟบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๕๐๐
๒๖	โครงการจัดการดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน ๓๓๒ คัน (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๒๖,๕๖๐
๒๗	โครงการจัดการดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน ๒๗๓ คัน (รฟท.)	๒๕๗๓ - ๒๕๗๕	๒๑,๘๔๐
๒๘	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสี่ ช่วงชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา (รฟท.)	๒๕๗๖ - ๒๕๘๐	๖๕,๘๐๕

๓) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ
ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๕ และรูปที่ ๔ - ๑๗

ตารางที่ ๔ - ๑๕ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)			
๕๓ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๒๐๕,๑๑๐.๘๑ ล้านบาท			
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ กรมเจ้าท่า จำนวน ๔๕ โครงการ			
๑	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	๒๕๖๓ - ๒๕๘๐	๖,๙๘๐.๖๖
๒	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	๒๕๖๓ - ๒๕๘๐	๑๕๔.๓๘
๓	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเทเวศน์ กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๕๗.๗๐
๔	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๕๘.๙๐
๕	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพาน กรุงธน (ซังฮี้) กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๒๘.๗๐
๖	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๒๘.๐๐
๗	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสี่พระยา กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๕๔.๘๐
๘	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๔๗.๔๐
๙	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๙ - ๒๕๗๐	๕๘.๑๐
๑๐	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือ พิบูลสงคราม ๒ จ.นนทบุรี	๒๕๗๐	๒๔.๑๐
๑๑	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	๒๕๖๙	๑๕.๑๐
๑๒	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือ พิบูลสงคราม ๑ จ.นนทบุรี	๒๕๗๐	๒๔.๑๐
๑๓	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	๒๕๖๙	๑๒.๑๐
๑๔	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือ วัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๙	๑๗.๑๐๐๐
๑๕	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๙	๑๒.๑๐
๑๖	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๙	๑๒.๑๐

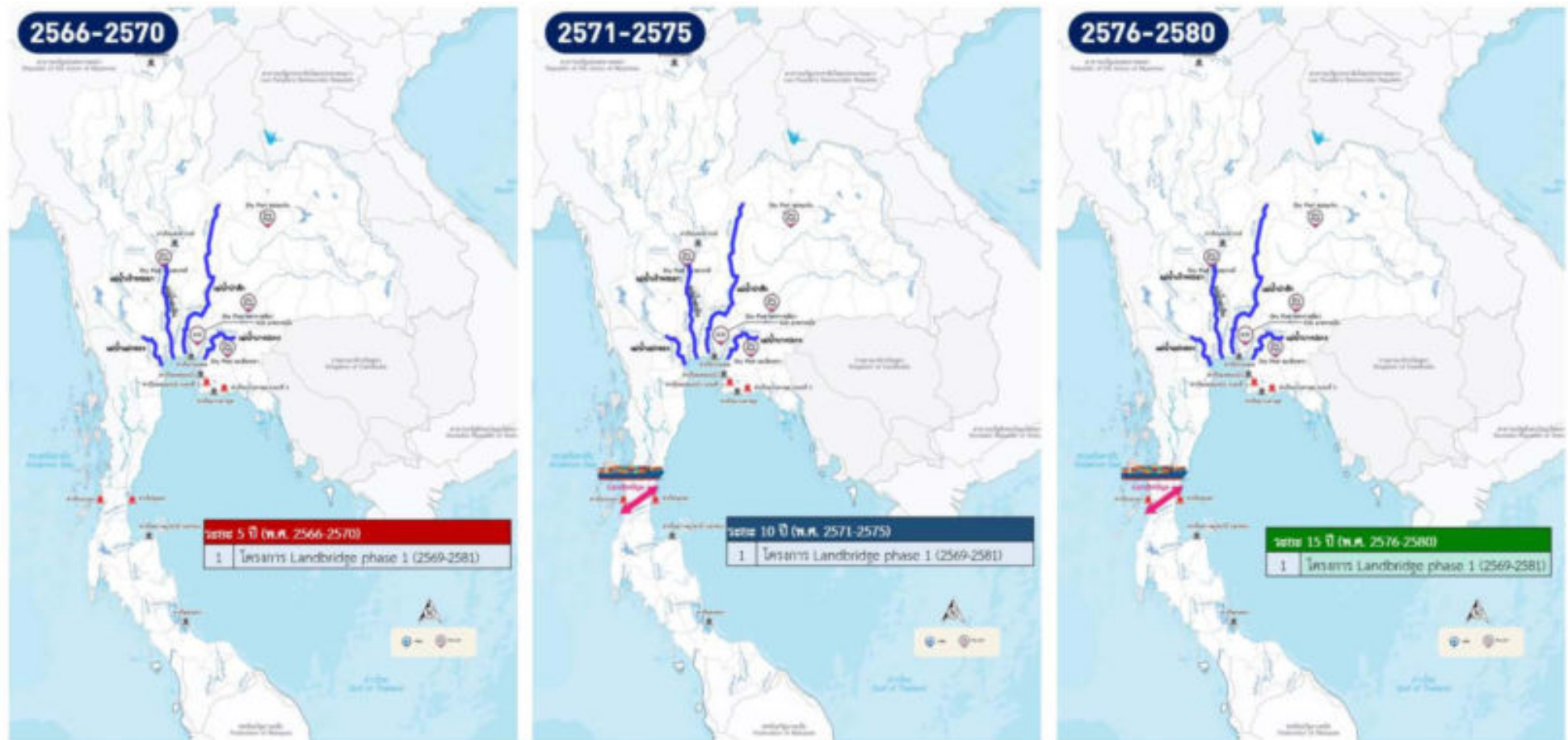
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
๑๗	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	๒๕๖๙	๓๗.๐๐
๑๘	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๑,๘๔๔.๗๗
๑๙	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ กรุงเทพฯ ร่อง ๒ อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๑,๔๓๖.๖๑
๒๐	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๑,๕๑๑.๔๙
๒๑	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๒,๒๗๗.๖๙
๒๒	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา ๑ ฉบับ	๒๕๖๘	๑๒.๐๐
๒๓	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๑,๘๑๐.๘๓
๒๔	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๑,๔๔๐.๒๗
๒๕	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการ ดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่ง ทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี	๒๕๖๗	๓๐.๐๐
๒๖	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณ ที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๑,๖๔๖.๖๔
๒๗	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๗๘๕.๗๐
๒๘	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือ อเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๙๙๓.๘๕
๒๙	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๑,๓๕๒.๔๐
๓๐	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการ ดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	๒๕๖๘	๑๒.๐๐
๓๑	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	๒๕๖๙ - ๒๕๘๐	๑,๔๒๒.๑๐
๓๒	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับ การดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	๒๕๖๙	๑๓.๐๐
๓๓	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	๒๕๗๐ - ๒๕๘๐	๒๘๓.๖๖
๓๔	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งงบฯ ปี ๖๗)	๒๕๖๗ - ๒๕๘๐	๒,๕๓๗.๗๐
๓๕	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก, ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่	๒๕๖๘	๑๒.๐๐

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
๓๖	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	๒๕๖๙ - ๒๕๘๐	๑,๑๓๔.๘๘
๓๗	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำขนอม (ร่องนอก,ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	๒๕๖๘	๑๒.๐๐
๓๘	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	๒๕๖๙ - ๒๕๘๐	๙๗๒.๓๑
๓๙	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อตอนหอยหลอด	๒๕๖๗	๒๕.๓๐
๔๐	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	๒๕๖๖	๑๖.๐๐
๔๑	ค่าปรับปรุงท่าเรือพระปิ่นเกล้า	๒๕๖๖	๒๐.๐๐
๔๒	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี	๒๕๖๖	๓๕.๐๐
๔๓	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือ เชียงแสน แห่งที่ ๒ อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	๒๕๖๖ - ๒๕๘๐	๕๕๑.๓๙
๔๔	งานศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๕.๔๒
๔๕	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวิ	๒๕๖๘	๑๕.๐๐
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จำนวน ๖ โครงการ			
๑	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	๒๕๖๒ - ๒๕๖๙	๑,๙๕๙.๔๙
๒	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓	๒๕๖๓ - ๒๕๖๙	๓๐,๔๔๑.๑๔
๓	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistics Chain ด้วยระบบ Port Community System	๒๕๖๕ - ๒๕๖๘	๔๓๙.๐๐
๔	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi - Automated Container Terminal)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๕	๑๑,๔๒๙.๘๐
๕	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๕	๕,๔๐๖.๐๐
๖	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	๒๕๖๖ - ๒๕๗๑	๗,๕๔๕.๓๖
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ กนอ. จำนวน ๑ โครงการ			
๑	ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ ๓	๒๕๖๕ - ๒๕๖๙	๑๑,๐๐๕.๐๐
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ สนข. จำนวน ๑ โครงการ			
๑	โครงการ Landbridge phase ๑*	๒๕๖๙ - ๒๕๘๑	๑๐๗,๐๔๒.๗๐
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) ๑ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๒๔๖,๒๒๑.๑๕ ล้านบาท			
๑	โครงการ Landbridge phase ๑*	๒๕๖๙ - ๒๕๘๑	๒๔๖,๒๒๑.๑๕
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ ๓ (ปี พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐) ๑ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๓๓๖,๗๒๔.๑๙ ล้านบาท			
๑	โครงการ Landbridge phase ๑*	๒๕๖๙ - ๒๕๘๑	๓๓๖,๗๒๔.๑๙

หมายเหตุ * ดำเนินการในรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (Public Private Partnership : PPP)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แยกย่อย ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐)

๓.๑) โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ

แผนปฏิบัติการฯ ได้เสนอโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทางน้ำเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๖

ตารางที่ ๔ - ๑๖ โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ ๓ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๒,๑๒๐.๐ ล้านบาท			
๑	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย (จท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๖๐.๐๐
๒	โครงการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย (จท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๖๙	๖๐.๐๐
๓	โครงการปรับปรุงร่องน้ำลึก ร่องน้ำเศรษฐกิจ และร่องน้ำท่าเทียบเรือเพื่อรองรับขีดความสามารถของเรือสินค้า (จท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๒,๐๐๐.๐๐

๔) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แบ่งออกเป็น ๓ ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๑๗ และรูปที่ ๔ - ๑๘

ตารางที่ ๔ - ๑๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ๒๑ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๒๘๖,๔๘๑.๙๘ ล้านบาท			
พัฒนาและขยายท่าอากาศยาน			
๑	ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	๒๕๖๘ - ๒๕๗๓	๓๕,๙๐๗.๘๙
๒	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	๒๕๕๙ - ๒๕๖๘	๑๑,๕๕๐.๔๑
๓	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๓	๒๕๖๔ - ๒๕๖๘	๒๐,๙๙๑.๖๐
๔	ท่าอากาศยานอุตะเภ	๒๕๖๕ - ๒๕๖๙	๔๓,๘๒๐.๐๐
๕	ท่าอากาศยานตรัง	๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	๒,๒๕๔.๒๙
๖	ท่าอากาศยานกระบี่	๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	๑,๐๙๑.๙๙
๗	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	๒๕๖๓ - ๒๕๖๗	๗๐๐.๔๑
๘	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	๒๕๖๗ - ๒๕๖๙	๕๐๐.๐๐
๙	ท่าอากาศยานชุมพร	๒๕๖๖ - ๒๕๗๑	๒,๖๘๔.๖๔
๑๐	ท่าอากาศยานระนอง	๒๕๖๖ - ๒๕๗๒	๒,๔๖๔.๗๕
๑๑	ท่าอากาศยานขอนแก่น	๒๕๖๔ - ๒๕๖๗	๒๘๑.๒๑
๑๒	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	๒๕๖๖ - ๒๕๖๗	๕๗.๑๘
๑๓	ท่าอากาศยานลำปาง	๒๕๖๖ - ๒๕๗๒	๗๒.๗๙
๑๔	ท่าอากาศยานน่านนคร	๒๕๖๖	๔๒.๖๖

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
๑๕	ท่าอากาศยานราธิวาส	๒๕๖๓ - ๒๕๖๙	๔๖๖.๙๗
๑๖	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	๒๕๖๓ - ๒๕๖๗	๑,๑๙๖.๕๖
๑๗	ท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ ๒	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๖,๒๑๑.๐๐
๑๘	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	๒๕๖๖ - ๒๕๖๘	๓๒๕.๘๐
๑๙	ท่าอากาศยานแพร่	๒๕๖๘ - ๒๕๗๒	๔๓๐.๘๓
ก่อสร้างใหม่			
๑	ท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ ๒ (พังงา)	๒๕๖๙ - ๒๕๗๓	๙๕,๔๓๑.๐๐
๒	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	๒๕๖๕ - ๒๕๘๐	๖๐,๐๐๐.๐๐
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๗๕) ๕ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๑๕๖,๔๓๔.๖๒ ล้านบาท			
พัฒนาและขยายท่าอากาศยาน			
๑	ท่าอากาศยานลำปาง	๒๕๖๖ - ๒๕๗๒	๗๒.๗๙
๒	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	๒๕๖๖ - ๒๕๗๒	๕๐๐.๐๐
๓	ท่าอากาศยานแพร่	๒๕๖๗ - ๒๕๗๒	๔๓๐.๘๓
ก่อสร้างใหม่			
๑	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	๒๕๖๕ - ๒๕๘๐	๖๐,๐๐๐.๐๐
๒	ท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ ๒ (พังงา)	๒๕๖๙ - ๒๕๗๓	๙๕,๔๓๑.๐๐
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๖ - ๒๕๘๐) ๑ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๖๐,๐๐๐ ล้านบาท			
๑	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	๒๕๖๕ - ๒๕๘๐	๖๐,๐๐๐.๐๐

๔.๔.๓ โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)

โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ซึ่งเป็นโครงการที่แผนปฏิบัติการฯ นี้ได้เสนอแนะเพิ่มเติม โดยเป็นโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางบก ๙ โครงการ โครงการเสนอแนะการพัฒนาทางราง ๑๗ โครงการ และโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางน้ำ ๔ โครงการ แสดงดังตารางที่ ๔ - ๑๘ ถึง ๔ - ๒๐

ตารางที่ ๔ - ๑๘ โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางบก (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางบก ๙ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๓๗๐.๐ ล้านบาท			
๑	โครงการศึกษากฎระเบียบ และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านแดน และชายแดนของไทย (กศก.)	๒๕๖๗ - ๒๕๖๘	๑๕.๐๐
๒	โครงการเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแล มาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า (กศก.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๕๐.๐๐
๓	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง (ขบ.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๐๐.๐๐
๔	โครงการยกระดับการบริการของด่านศุลกากร (กศก.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๔๐.๐๐
๕	โครงการจัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายและด่านศุลกากร เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทาน (กศก.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๓๕.๐๐
๖	โครงการเปลี่ยนเชื้อเพลิงดีเซลเป็นเชื้อเพลิงไฟฟ้าในรถบรรทุก (ขบ.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๕๐.๐๐
๗	มาตรการห้ามรถบรรทุกในเขตพื้นที่หนาแน่น (ขบ.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๑๕.๐๐
๘	มาตรการจำกัดรถที่ปล่อยมลพิษสูง (ขบ.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๑๕.๐๐
๙	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งเที่ยวกลับ (Backhauling)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๕๐.๐๐

ตารางที่ ๔ - ๑๙ โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง ๑๗ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๕๙๕.๐ ล้านบาท			
๑	โครงการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการค้าในธุรกิจ (รฟท.)	๒๕๖๖	๓๐.๐๐
๒	การจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่ (รฟท.)	๒๕๖๖	๓๐.๐๐
๓	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ทั่วประเทศ (รฟท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๑๕.๐๐
๔	โครงการเช่าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ (รฟท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๒๕.๐๐
๕	การเพิ่มสัดส่วน Outsource/ Out-job งานบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน ทางราง (รฟท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๓๐.๐๐
๖	การพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) (รฟท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๓๐.๐๐
๗	การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทางแบบ Multimodal (รฟท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๓๐.๐๐
๘	ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินรถเชิงสังคม (รฟท.)	๒๕๖๗	๓๐.๐๐
๙	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้าน คมนาคมขนส่ง (ขร.)	๒๕๖๗ - ๒๕๗๐	๑๐๐.๐๐
๑๐	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (Time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจ บริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider (รฟท.)	๒๕๖๙	๓๐.๐๐
๑๑	การพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสอบสภาพรถจักรและล้อเลื่อน (รฟท.)	๒๕๖๙	๓๐.๐๐

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
๑๒	โครงการแก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง (ขร.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๔๐.๐๐
๑๓	โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๓๐.๐๐
๑๔	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ (ขร.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๓๐.๐๐
๑๕	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน CY และ Dry Port (รฟท./กทท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๔๐.๐๐
๑๖	โครงการศึกษาภาระเบี่ยงและข้อบังคับเรื่องการคิดอัตราค่าระวาง และค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น (ขร.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๑๕.๐๐
๑๗	โครงการพัฒนาการจัดการขนส่งรูปแบบ Piggy-back (รฟท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๖๐.๐๐

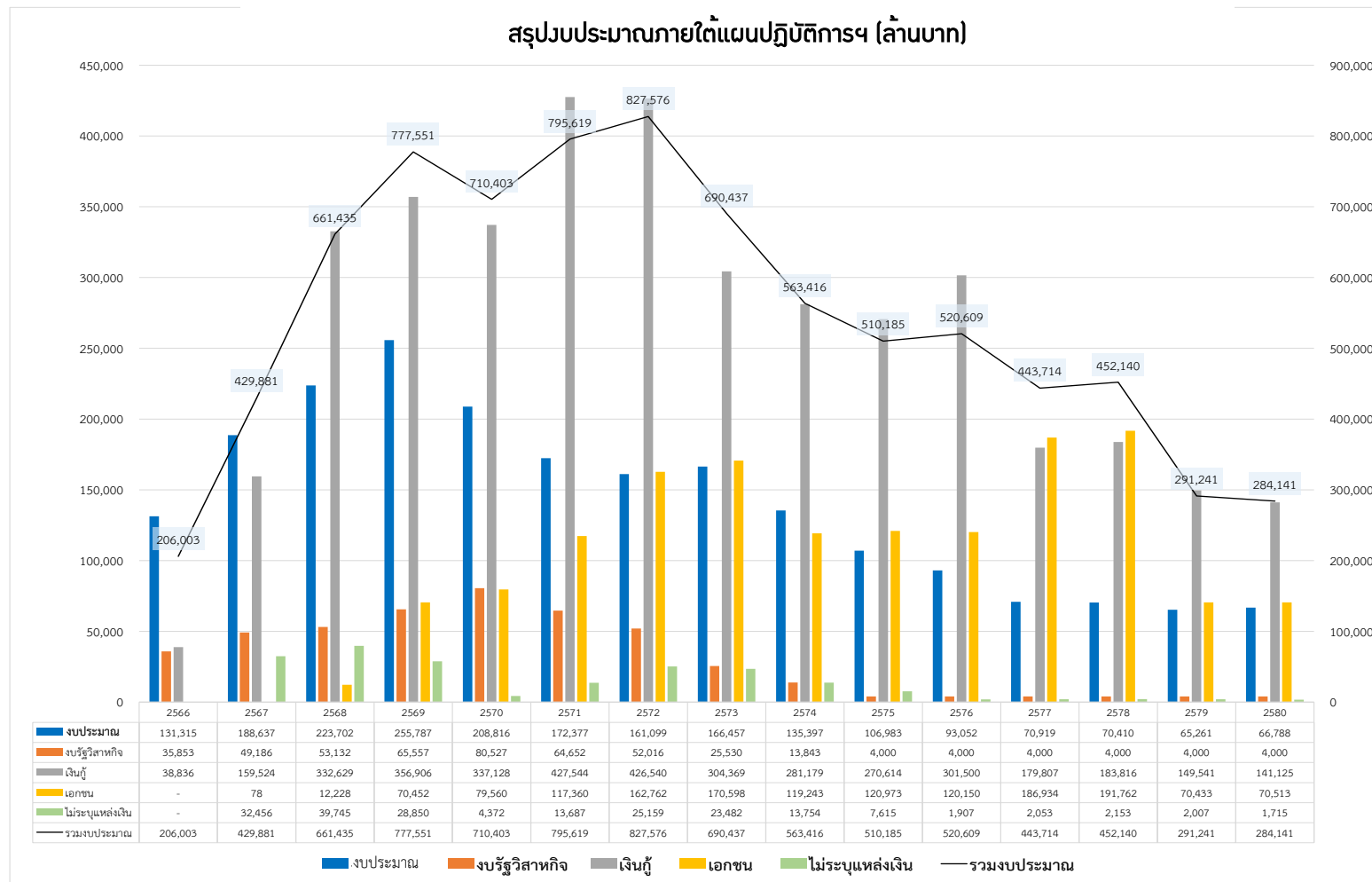
ตารางที่ ๔ - ๒๐ โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อโครงการ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ ๔ โครงการ มูลค่าการลงทุน ๑๘๐.๐ ล้านบาท			
๑	การศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม (จท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๔๐.๐๐
๒	การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ลดการติดขัดหน้าท่า (กทท.)	๒๕๖๖ - ๒๕๗๐	๕๐.๐๐
๓	โครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (กทท.)	๒๕๖๘ - ๒๕๗๐	๔๐.๐๐
๔	โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเรือโดยสาร และเรือบรรทุกสินค้า (กทท./จท.)	๒๕๗๑ - ๒๕๗๕	๕๐.๐๐

๔.๔.๔ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

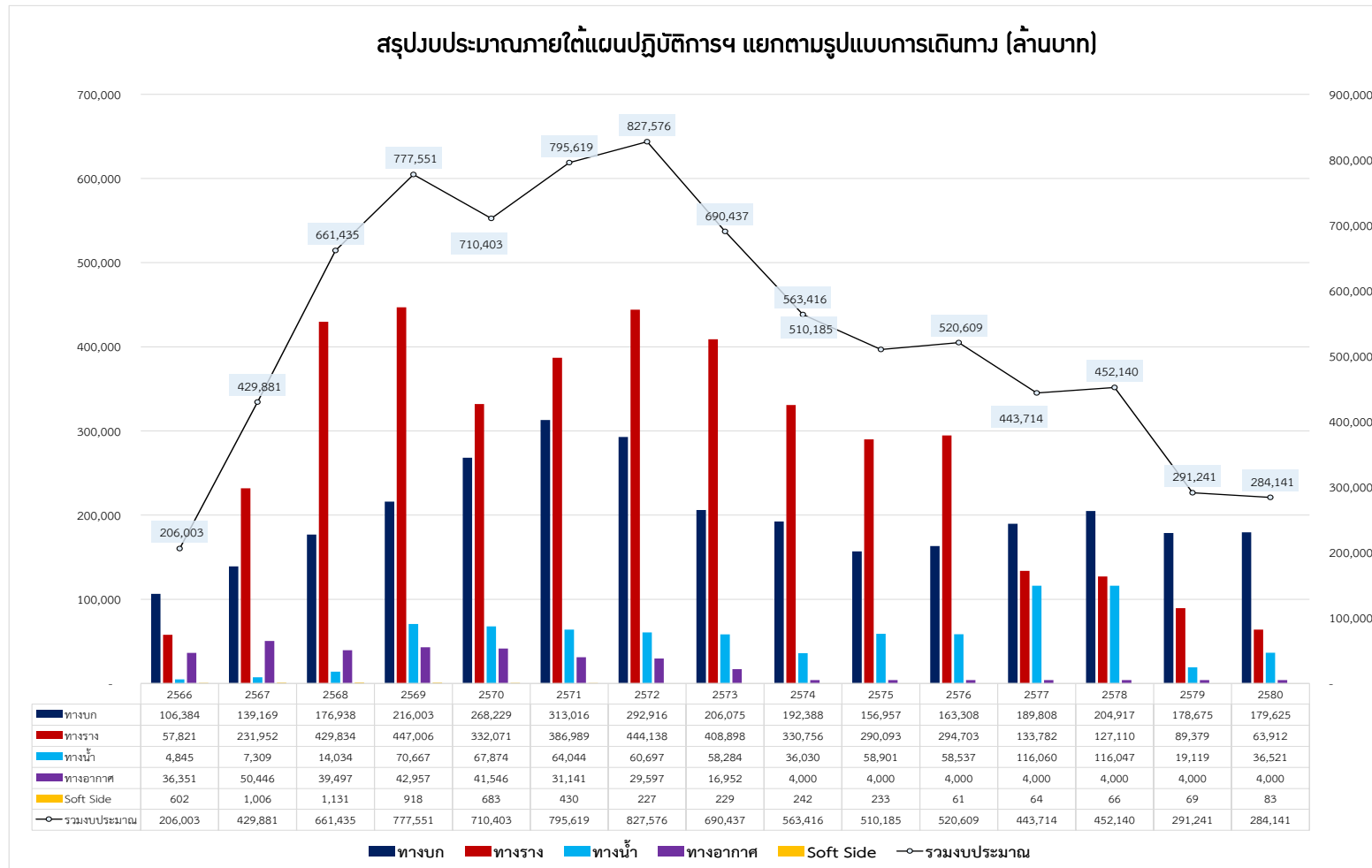
โครงการของหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งสิ้น ๘๑๓ โครงการ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาทางบก ๔๐๑ โครงการ ซึ่งมีจำนวนโครงการมากที่สุด รองลงมา คือ โครงการพัฒนาทางราง ๑๙๓ โครงการ โครงการพัฒนาทางน้ำ ๑๑๕ โครงการ โครงการพัฒนาทางอากาศ ๖๑ โครงการ และโครงการพัฒนาด้าน Soft Side ๔๓ โครงการ ตามลำดับ เมื่อพิจารณางบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๘๐) ประกอบด้วย ๕ แหล่งเงิน ได้แก่ งบประมาณรายจ่ายประจำปี งบลงทุนรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ เอกชน และไม่ระบุแหล่งเงิน (เนื่องจากหน่วยงานยังไม่ทราบแหล่งที่มาของงบประมาณ) โดยในปี ๒๕๖๖ หน่วยงานได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณรวมทั้งสิ้น ๒๐๖,๐๐๓ ล้านบาท เป็นงบประมาณรายจ่ายประจำปี ๑๓๑,๓๑๕ ล้านบาท งบลงทุนรัฐวิสาหกิจ ๓๕,๘๕๓ ล้านบาท และเงินกู้ ๓๘,๘๓๖ ล้านบาท แสดงดังรูปที่ ๔ - ๑๙

เมื่อพิจารณางบประมาณแยกตามรูปแบบการเดินทาง พบว่า ในปี ๒๕๖๖ งบประมาณภายใต้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกรวมเป็น ๑๐๖,๓๘๔ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางราง ๕๗,๘๒๑ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ๔,๘๔๕ ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ๓๖,๓๕๑ ล้านบาท และด้าน Soft Side ๖๐๒ ล้านบาท แสดงดังรูปที่ ๔ - ๒๐



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๑๙ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และ
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

**รูปที่ ๔ - ๒๐ สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และ
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) แยกตามรูปแบบการเดินทาง (ล้านบาท)**

๔.๕ การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

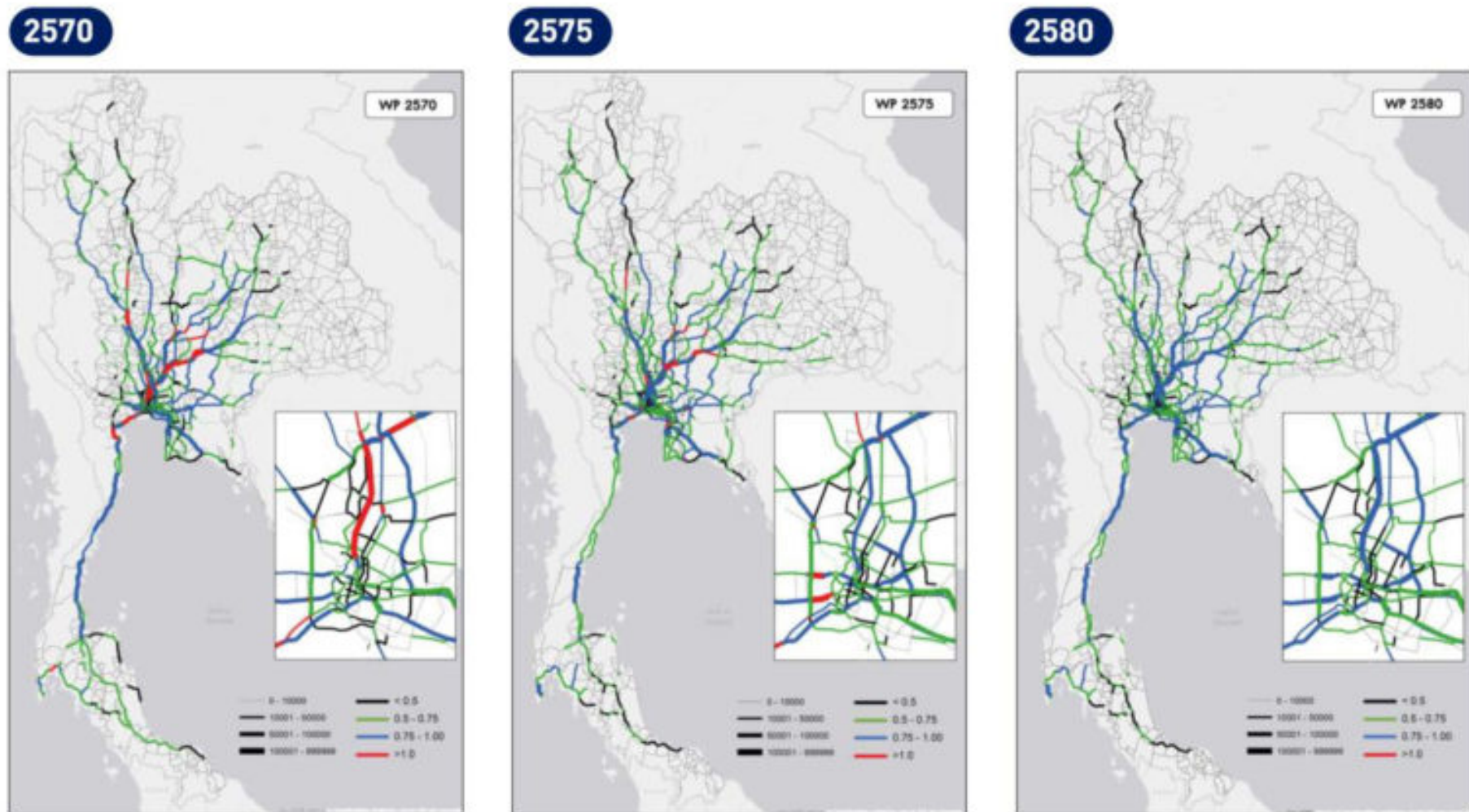
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) มีโครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard side) จึงสามารถวิเคราะห์และประเมินความสามารถ รวมทั้งศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคตได้ แสดงดังรายละเอียดต่อไปนี้

๑) การคมนาคมขนส่งทางถนน เมื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ความสามารถในการรองรับ (V/C) มีแนวโน้มดีขึ้น เส้นสีแดงที่แสดงปริมาณการเดินทางที่เกินความสามารถในการรองรับของระบบมีปริมาณลดลง สำหรับการคาดการณ์ในปี ๒๕๘๐ พบว่า มีเส้นทางด้านตะวันตกของกรุงเทพมหานครและเส้นทางไปจังหวัดสระบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักเชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้นที่ยังเกินความสามารถในการรองรับ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๑

๒) การคมนาคมขนส่งทางราง โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางเน้นการขนส่งสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เป็นหลัก จึงแสดงการวิเคราะห์เพียงโครงการรถไฟทางคู่หรือรถไฟระหว่างเมือง โดยหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง หากพิจารณาในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่าเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา เกินความสามารถในการรองรับ และมีแนวโน้มเต็มความจุในอนาคต แต่เมื่อมีโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ ๑ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ และเมื่อพิจารณาในปี ๒๕๗๕ เส้นทางปากน้ำโพ - เด่นชัย เส้นทางชุมทางจิระ - อุบลราชธานี และเส้นทางชุมพร - สุราษฎร์ธานี หากไม่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง พบว่าเกินความสามารถในการรองรับ แต่เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ ในปี ๒๕๘๐ หากไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ๓ เส้นทางดังกล่าวยังคงเกินความสามารถในการรองรับ แต่เมื่อได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง รวมทั้งเพิ่มการพัฒนาเส้นทางชุมทางจิระ - ศรีราชา จะทำให้ความจุในการรองรับสินค้าในเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทราดีขึ้นและรองรับสินค้าได้เพียงพอ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๒

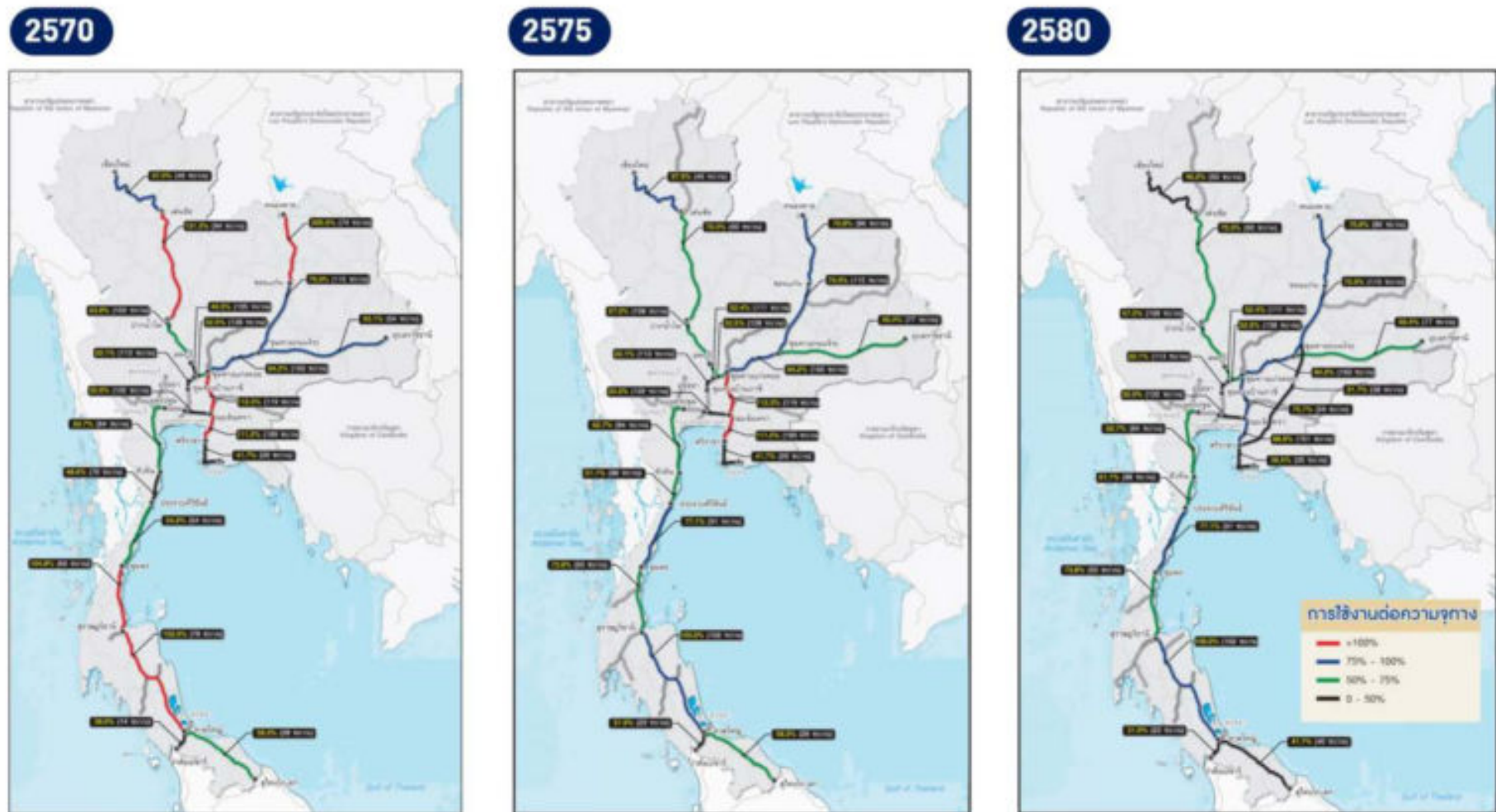
๓) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เมื่อวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลาแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐ เมื่อมีการพัฒนาโครงการ Landbridge ที่เริ่มก่อสร้างในปี ๒๕๗๑ ทำให้ท่าเรือสงขลาไม่เกินความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้า ในช่วง พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐ สำหรับท่าเรือกรุงเทพ ไม่สามารถขยายท่าเรือได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และการควบคุมปริมาณการขนส่งในพื้นที่เมือง จึงทำให้ V/C ไม่เปลี่ยนแปลงในอนาคตมากนัก และหากมีการพัฒนาโครงการ Landbridge จะสามารถช่วยรองรับความจุของท่าเรือใกล้เคียงกับโครงการ Landbridge ได้ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๓

๔) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ พบว่า ท่าอากาศยานสามารถรองรับความต้องการเดินทางในอนาคตได้ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ แต่ยังมีบางท่าอากาศยานที่ยังเกินความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ V/C ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากกรณีก่อนมีโครงการ ดังแสดงในรูปที่ ๔ - ๒๔



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒๑ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีหลังมีโครงการ



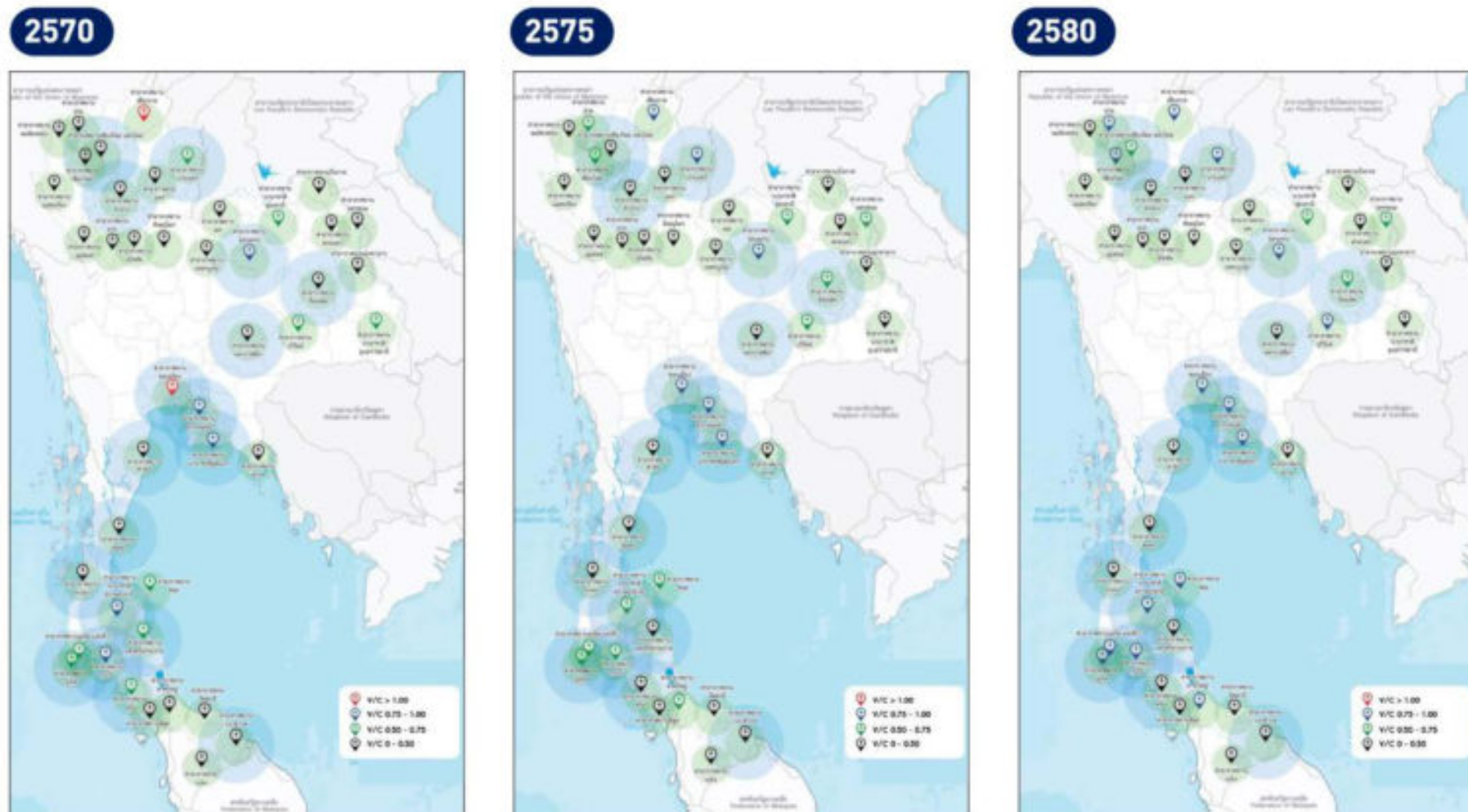
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒๒ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีหลังมีโครงการ



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒๓ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีหลังมีโครงการ



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒๔ การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีหลังมีโครงการ

การจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มีเป้าหมายหลัก คือ ลดต้นทุนการขนส่ง จากการวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ของสินค้าที่มีการขนส่งทั้งประเทศ พบว่า โครงการในภาคคมนาคมสามารถบรรลุค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ ของ สศช. คือร้อยละ ๕.๐๐ สัดส่วนในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งในแต่ละกรณี และประมาณการต้นทุนการขนส่งที่ลดลงได้ และสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP แสดงรายละเอียด ดังนี้

๕) ประมาณการต้นทุนการขนส่งในภาคคมนาคม

ปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่ง ดังตารางที่ ๔ - ๒๑ พบว่าการขนส่งทางถนน มีปริมาณมากที่สุด โดยใน พ.ศ. ๒๕๗๐ มีปริมาณ ๑๖๘,๖๖๒ ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๘๑.๗๖ และ พ.ศ. ๒๕๘๐ มีปริมาณ ๑๗๑,๖๖๙ ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๗๖.๖๒ ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๖๕ และการขนส่งทางราง ในปี ๒๕๗๐ มีปริมาณ ๑๓,๓๐๔ ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๖.๔๕ และปี ๒๕๘๐ มีปริมาณ ๒๔,๐๒๗ ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๑๐.๗๒ เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ จากปี ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ สัดส่วนการขนส่งทางถนนและทางน้ำลดลง แต่สัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น

ตารางที่ ๔ - ๒๑ สัดส่วนการขนส่งสินค้า ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐

หน่วย : ล้านตัน-กม.

ปริมาณการขนส่ง	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ทางถนน	๑๓๔,๙๓๕	๑๔๓,๑๗๕	๑๔๘,๗๗๒	๑๓๖,๒๔๕	๑๔๑,๖๔๘	๑๖๘,๖๖๒	๑๖๘,๖๖๒	๑๖๙,๑๔๗	๑๗๑,๖๖๙
ทางรถไฟ	๒,๘๓๖	๒,๗๖๗	๒,๖๓๒	๒,๖๗๓	๔,๔๔๕	๑๓,๓๐๔	๒๐,๐๒๗	๒๐,๐๒๗	๒๔,๐๒๗
ทางน้ำ	๒๒,๐๒๑	๒๒,๗๗๔	๒๒,๗๕๙	๒๑,๕๕๖	๒๒,๐๑๑	๒๔,๒๘๗	๒๖,๒๙๙	๒๖,๒๙๙	๒๘,๓๑๑
ทางอากาศ	๖๘	๖๐	๔๕	๑๒	๑๗	๓๙	๔๐	๔๐	๔๑
รวม	๑๕๙,๘๖๐	๑๖๘,๗๗๖	๑๗๔,๒๐๘	๑๖๐,๔๘๖	๑๖๘,๑๒๑	๒๐๖,๒๙๒	๒๑๔,๕๑๓	๒๑๕,๕๑๓	๒๒๔,๐๔๘

หน่วย : เปอร์เซนต์

สัดส่วนการขนส่ง	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ทางถนน	๘๔.๔๑%	๘๔.๘๓%	๘๕.๔๐%	๘๔.๘๙%	๘๔.๒๕%	๘๑.๗๖%	๗๘.๔๙%	๗๘.๔๙%	๗๖.๖๒%
ทางรถไฟ	๑.๗๗%	๑.๖๔%	๑.๕๑%	๑.๖๗%	๒.๖๔%	๖.๔๕%	๙.๒๙%	๙.๒๙%	๑๐.๗๒%
ทางน้ำ	๑๓.๗๗%	๑๓.๔๙%	๑๓.๐๖%	๑๓.๔๓%	๑๓.๐๙%	๑๑.๗๗%	๑๒.๒๐%	๑๒.๒๐%	๑๒.๖๔%
ทางอากาศ	๐.๐๔%	๐.๐๔%	๐.๐๓%	๐.๐๑%	๐.๐๑%	๐.๐๒%	๐.๐๒%	๐.๐๒%	๐.๐๒%
รวม	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%	๑๐๐%

ที่มา : ข้อมูลจากแบบจำลอง NAM, ๒๕๖๖

การคาดการณ์ต้นทุนการขนส่ง ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐ จากอัตราเงินเฟ้อ โดยใช้อัตราเงินเฟ้อในอดีต (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๕) เท่ากับร้อยละ ๐.๗๖ และอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยสำหรับปี ๒๕๗๐ - ๒๕๘๐ เท่ากับร้อยละ ๑.๕ ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๒๒

ตารางที่ ๔ - ๒๒ ต้นทุนการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน - กิโลเมตร) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนในการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน-กม.)								
	๒๕๕๕	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕
ทางถนน	๑.๓๘	๑.๓๙	๑.๔๑	๑.๔๒	๑.๔๔	๑.๔๕	๑.๔๖	๑.๔๖	๑.๔๖
ทางรถไฟ	๐.๗๑	๐.๗๒	๐.๗๒	๐.๗๓	๐.๗๔	๐.๗๕	๐.๗๖	๐.๗๖	๐.๗๖
ทางน้ำ	๐.๕๒	๐.๕๒	๐.๕๓	๐.๕๓	๐.๕๔	๐.๕๔	๐.๕๔	๐.๕๔	๐.๕๔
ทางอากาศ	๒๐.๐๐	๒๐.๑๕	๒๐.๓๑	๒๐.๔๖	๒๐.๖๑	๒๐.๗๖	๒๐.๙๑	๒๑.๐๖	๒๑.๒๑

การประเมินต้นทุนการขนส่งสินค้าในภาคคมนาคมใช้ต้นทุนการขนส่งสินค้าในหน่วยของบาทต่อตัน - กิโลเมตรของแต่ละรูปแบบการขนส่งสินค้าคูณกับปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน - กิโลเมตร) ของแต่ละรูปแบบของการขนส่งสินค้า ในปี ๒๕๗๐ ต้นทุนการขนส่งรวมคิดเป็น ๒๘๘,๙๑๒ พันล้านบาท และในปี ๒๕๘๐ ต้นทุนการขนส่งรวมคิดเป็น ๓๕๓,๕๒๑ พันล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ ๔ - ๒๓

ตารางที่ ๔ - ๒๓ ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท) ในปี ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐

หน่วย พันล้านบาท

รูปแบบการขนส่ง	๒๕๖๐	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๔	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ทางถนน	๑๘๘,๑๗๐	๒๐๑,๑๗๗	๒๑๐,๖๓๑	๑๙๕,๘๓๘	๒๐๕,๑๕๒	๒๖๓,๑๕๖	๒๘๔,๓๐๙	๓๑๐,๘๔๘
ทางรถไฟ	๒,๐๓๘	๒,๐๐๓	๑,๙๒๐	๑,๙๗๙	๓,๓๑๖	๑๐,๖๙๔	๑๗,๓๔๒	๒๒,๔๑๓
ทางน้ำ	๑๑,๔๙๓	๑๑,๙๗๗	๑๒,๐๖๐	๑๑,๕๙๗	๑๑,๙๓๒	๑๔,๑๘๓	๑๖,๕๔๕	๑๙,๑๘๗
ทางอากาศ	๑,๓๖๕	๑,๒๒๑	๙๑๖	๒๕๕	๓๕๐	๘๗๙	๙๗๒	๑,๐๗๓
รวม	๒๐๓,๐๖๕	๒๑๖,๓๗๘	๒๒๕,๕๒๖	๒๐๙,๖๗๐	๒๒๐,๗๔๐	๒๘๘,๙๑๒	๓๑๙,๑๖๗	๓๕๓,๕๒๑

๖) การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP

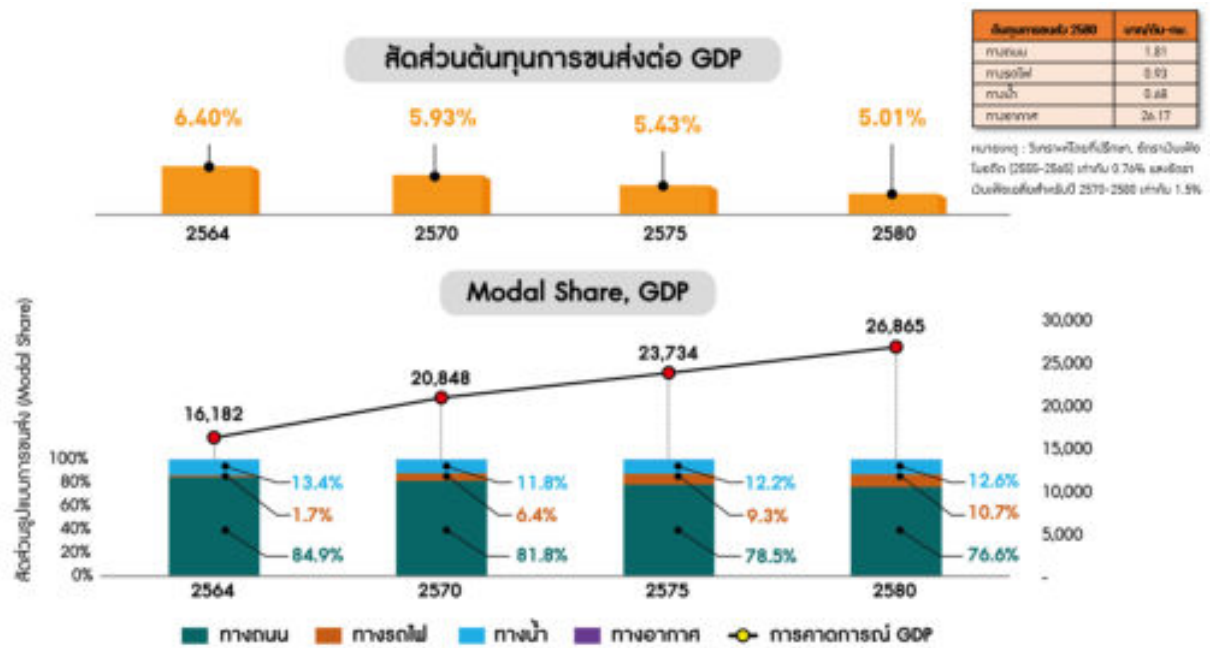
การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ในปี ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐ ใช้ต้นทุนการขนส่งรวมหาร GDP สามารถคำนวณสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ได้ดังตารางที่ ๔ - ๒๔

ตารางที่ ๔ - ๒๔ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ) พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐

รูปแบบการขนส่ง	๒๕๖๕	๒๕๗๐	๒๕๗๕	๒๕๘๐
ทางถนน	๒๐.๕	๒๖.๓	๒๘.๔	๓๑.๑
ทางรถไฟ	๓	๑๑	๑๗	๒๒
ทางน้ำ	๑๒	๑๔	๑๗	๑๙
ทางอากาศ	๐.๔	๐.๙	๑.๐	๑.๑
รวมต้นทุนการขนส่ง (ล้านล้านบาท)	๒๒๐	๒๘๙	๓๑๙	๓๕๓
GDP (ล้านล้านบาท)	๑๖,๑๘๒	๒๐,๘๔๘	๒๓,๗๓๔	๒๖,๗๖๑
สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ)	๖.๔๐	๕.๙๓	๕.๔๓	๕.๐๑

หมายเหตุ : ทำการปรับสัดส่วนต้นทุนการขนส่งด้วย Factor ต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up เนื่องจากภาคคมนาคมสามารถหาสัดส่วนต้นทุนการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในภาพรวมได้ แต่ต้นทุนการขนส่งในระดับมหภาคของ สศข. ยังมีต้นทุนการขนส่งอื่น ๆ อีก ซึ่งไม่สามารถประเมินได้ จึงจำเป็นต้องหา Factor ระหว่างค่าต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up เพื่อใช้ประเมินและคาดการณ์ในอนาคตได้

จากการประเมินสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP พบว่า ใน พ.ศ. ๒๕๗๐ คิดเป็นร้อยละ ๕.๙๓ พ.ศ. ๒๕๗๕ คิดเป็นร้อยละ ๕.๔๓ และ พ.ศ. ๒๕๘๐ คิดเป็นร้อยละ ๕.๐๑ ซึ่งสามารถบรรลุตัวชี้วัดด้านสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ของประเทศในปี ๒๕๘๐ ได้ สรุปกราฟสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ที่ได้จากการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง แสดงได้ดังรูปที่ ๔ - ๒๕



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. ๒๕๖๖

รูปที่ ๔ - ๒๕ สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ที่ได้จากการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง
ในปี พ.ศ. ๒๕๗๐ ๒๕๗๕ และ ๒๕๘๐

๔.๖ กลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

การขับเคลื่อนและติดตามการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐) เมื่อกระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนปฏิบัติการฯ ตามที่ สนข. เสนอ และมอบหมายให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานนอกสังกัดที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการที่กำหนดไว้ โดยมี สนข. เป็นผู้รับผิดชอบในการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อดำเนินการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ

ทั้งนี้ การติดตามผลการดำเนินงาน จำแนกออกเป็น ๒ กลุ่ม ประกอบด้วย

- หน่วยงานที่ขอรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานผ่าน “รายงานผลการดำเนินการตามแผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์” ที่ได้มีการรายงานผลฯ ทุกไตรมาส

- หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ไม่ได้ขอรับงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานผ่านการประสานขอความอนุเคราะห์ผลการดำเนินงานไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดย สนข. จะติดตามผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ เป็นรายปี เพื่อรายงานความก้าวหน้าของแผนปฏิบัติการฯ และนำเข้าสู่ข้อมูลรายงานผลดังกล่าวในระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR) ภายในไตรมาสแรกของการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

ภาคผนวก

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)
และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๗๑ - ๒๕๘๐)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน								204,848.7577	387,500.4608	576,262.7323	693,664.7424	639,626.3648	2,505,164.0580	8,343,506.4443
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก							106,837.2353	245,671.4804	434,213.0920	567,214.4044	541,714.4399	1,898,911.6519	7,232,158.0219
	ทางถนน							13,473.4069	29,880.9883	60,019.7667	101,631.3400	142,060.4159	347,065.9178	1,215,996.7552
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 11 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี													
1.1.1	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2562-2567	6,267.8700	6,343.4000	4,867.9800	969.4600	-	18,448.7100	31,244.0000
1.1.1 (1)	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				1.4619					1.4619	807.0000
1.1.1 (2)	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้				6,266.4081	6,343.4000	4,867.9800	969.4600		18,447.2481	30,437.0000
1.1.2	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2566-2571	70.0000	1,555.0000	4,246.5800	3,185.5300	3,712.5200	12,769.6300	13,491.9900
1.1.2 (1)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				70.0000	1,555.0000	1,649.0000	536.0000	1,010.0000	4,820.0000	5,862.2400
1.1.2 (2)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ						2,597.5800	2,649.5300	2,702.5200	7,949.6300	10,706.2000
1.1.3	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2572				10,245.1800	18,080.9351	28,326.1151	45,650.4303
1.1.3 (1)	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ							10,245.1800	11,176.5600	21,421.7400	22,353.1200
1.1.3 (2)	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ								6,904.3751	6,904.3751	23,297.3103
1.1.4	โครงการทางพิเศษคลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2568-2571			4,447.0700	7,019.9400	9,387.2400	20,854.2500	23,564.1100
1.1.4 (1)	โครงการทางพิเศษคลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ						2,005.0000	905.0000	816.8100	3,726.8100	3,726.8100
1.1.4 (2)	โครงการทางพิเศษคลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ						2,442.0700	6,114.9400	8,570.4300	17,127.4400	19,837.3000
1.1.5	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2568-2571			1,127.3500	2,330.7700	5,207.3600	8,665.4800	12,700.0000
1.1.5 (1)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ						1,127.3500	2,330.7700	5,207.3600	8,665.4800	12,700.0000
1.1.6	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2569-2574				3,449.9000	10,635.9000	14,085.8000	43,116.0800
1.1.6 (1)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ							2,236.3300	3,354.5000	5,590.8300	6,709.0000
1.1.6 (2)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ							1,213.5700	7,281.4000	8,494.9700	36,407.0800
1.1.7	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (Double Deck)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เจรจา และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ			2568-2572			8,119.0600	8,119.0600	8,119.0600	24,357.1800	34,506.0000
1.1.7 (1)	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (Double Deck) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน						8,119.0600	8,119.0600	8,119.0600	24,357.1800	34,506.0000
1.1.8	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2575					1,041.6700	1,041.6700	52,500.0000
1.1.8 (1)	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ								1,041.6700	1,041.6700	116.6900
1.1.9	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2575					1,041.6700	1,041.6700	33,900.0000
1.1.9 (1)	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ								1,041.6700	1,041.6700	2,500.0000
1.1.10	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาภาธรงค์ (S1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		เจรจารูปแบบการลงทุน		2570-2572					0.7700	0.7700	5,102.0000
1.1.10 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาภาธรงค์ (S1) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ								0.7700	0.7700	5,102.0000
1.1.11	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		EIA		2570-2573					90.7600	90.7600	4,963.7800
1.1.11 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ								90.7600	90.7600	311.1900
1.1.12	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีฯ และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570-2574					52.1700	52.1700	4,998.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.12 (1)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)									52.1700	52.1700	313.0000
1.1.13	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี	กทพ.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570-2573					739.0800	739.0800	38,557.0000
1.1.13 (1)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)									739.0800	739.0800	2,534.0000
1.1.14	ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	กทพ.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ปีเปิดบริการ	2559	2554-2559	17.4472	23.2814	160.3267	20.7000		221.7553	221.7553
1.1.14 (1)	ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				17.4472	23.2814	160.3267	20.7000		221.7553	221.7553
1.1.15	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ก่อสร้างดำเนินการ	2568	2559-2568	31.7400	5,336.2422				5,367.9822	5,367.9822
1.1.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ก่อสร้างดำเนินการ	2568	2560-2568	7,086.3497	492.0647				7,578.4144	7,578.4144
1.1.17	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อกสวนบึงอุตะนา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	เจรจาแหล่งเงินกู้	2569	2567-2569		988.0000	1,760.0000	1,760.0000		4,508.0000	4,508.0000
1.1.18	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2570		550.0000	1,158.0000	2,316.0000	2,316.0000	6,340.0000	6,340.0000
1.1.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง บางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2570	2567-2570		972.0000	1,944.0000	1,944.0000		4,860.0000	4,860.0000
1.1.20	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วง รังสิต - บางปะอิน (ใน ส่วนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ขออนุมัติโครงการ	2571	2567-2571		78.0000				78.0000	78.0000
1.1.21	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้าน ตะวันออก ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2571	2567-2571		818.0000	1,227.0000	1,227.0000	818.0000	4,090.0000	4,090.0000
1.1.22	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทาง ยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง (ในส่วนของงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	EIA	2571	2567-2570		4,253.0000	11,207.0000	22,414.0000	22,414.0000	60,288.0000	60,288.0000
1.1.23	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 นครปฐม - ชะอำ (ช่วง นครปฐม - ปากท่อ) ในส่วนของ งานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ขออนุมัติโครงการ	2572	2567-2572		6,144.0000	6,144.0000	6,590.0000	9,885.0000	28,763.0000	45,238.0000
1.1.24	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ขออนุมัติโครงการ	2573	2568-2573			4,750.0000	4,750.0000	6,257.4000	15,757.4000	40,787.0000
1.1.25	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2572	2569-2572				2,080.0000	4,160.0000	6,240.0000	10,400.0000
1.1.26	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 304 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2569-2574				4,305.0000	4,305.0000	8,610.0000	41,750.0000
1.1.27	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2570-2574					305.7900	305.7900	49,787.5890
1.1.28	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 - ทางหลวงหมายเลข 34 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2570-2575					8,050.0000	8,050.0000	55,220.0000
1.1.29	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข 425 สาย ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		140.0000	280.0000	280.0000		700.0000	700.0000
1.1.30	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ. พร้าว) จ.ปทุมธานี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		1,290.0000	2,580.0000	2,580.0000		6,450.0000	6,450.0000
1.1.31	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2571	2568-2570			2,400.0000	4,800.0000	4,800.0000	12,000.0000	12,000.0000
1.1.32	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านใต้ จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2571	2568-2570			420.0000	840.0000	840.0000	2,100.0000	2,100.0000
1.1.33	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองร่อนงา จ.แพร่	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2571	2568-2570			525.4000	1,050.8000	1,050.8000	2,627.0000	2,627.0000
1.1.34	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อ สามแยกวังมะนาว - บ.หนองลังกา จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	EIA	2571	2568-2570			440.0000	880.0000	880.0000	2,200.0000	2,200.0000
1.1.35	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองกระบี่	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2572	2569-2571				2,480.0000	4,960.0000	7,440.0000	12,400.0000
1.1.36	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571				1,420.0000	2,840.0000	4,260.0000	7,100.0000
1.1.37	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันตก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571				792.0000	1,584.0000	2,376.0000	3,960.0000
1.1.38	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ควนจง - บ.พรุ จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571				580.0000	1,160.0000	1,740.0000	2,900.0000
1.1.39	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ		2573	2570-2572					1,680.0000	1,680.0000	8,400.0000
1.1.40	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองน่าน จ.น่าน	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2573	2570-2572					1,090.2908	1,090.2908	5,451.4540
1.1.41	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันออก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2573	2570-2572					412.0000	412.0000	2,060.0000
1.1.42	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					240.0000	240.0000	1,200.0000
1.1.43	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาน จ.เพชรบูรณ์	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					1,240.0000	1,240.0000	6,200.0000
1.1.44	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4 กรุงเทพมหานคร	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		898.0000	1,796.0000	1,796.0000		4,490.0000	4,490.0000
1.1.45	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2572	2569-2571				566.0000	1,132.0000	1,698.0000	2,830.0000
1.1.46	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโกโลแกแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รัตนวาปีนัง จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					106.0000	106.0000	530.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.47	ถนนสาย ๔3 ฝั่งเมืองรวมเมืองหนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	ทช.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2570			136.0000	272.0000	272.0000	680.0000	680.0000
1.1.48	โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) - บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ทช.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2571		เวนคืนที่ดิน	284.0000	568.0000	568.0000	1,420.0000	1,420.0000
1.1.49	ถนนสายแยก ทล.2 - ทล.2 อ.เมือง, อ.สระใคร จ.หนองคาย (ระยะทาง 23.940 กม.)	ทช.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2570-2572				เวนคืนที่ดิน	540.0000	540.0000	3,400.0000
1.1.50	ถนนสายแยก ทล.2 - สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย ระยะทางรวม 1.01 กม	ทช.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2569 - 2571	สำรวจสั่งหา		เวนคืนที่ดิน	เวนคืนที่ดิน	45.0000	45.0000	45.0000
	<u>ทางรวม</u>							53,964.0143	164,474.5367	324,560.5060	357,257.6460	299,600.2740	1,203,117.9770	4,873,134.3405
	<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u> 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ) : กทม. และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักภูมิภาคไม่น้อยกว่า 10 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง : ร้อยละ 7 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 11													
	<u>รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>							14,424.4477	21,754.7371	49,052.3400	52,477.6620	44,989.5300	182,698.7168	414,474.7263
1.1.1	รถไฟฟ้าสายสีม่วง เคาปูน-ราชบุรีรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (23.60 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2565-2571	7,620.0591	1,677.0000	12,393.6500	-		21,690.7091	21,690.7091
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม (13.40 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2572		2,000.0000	7,840.9300	6,621.0000		16,461.9300	16,461.9300
1.1.3	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีทีบี) (22.10 กม.) ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2571	2569-2571	18.4500	13.3300	5,647.0000	11,767.2100	14,544.0000	31,989.9900	41,811.7200
1.1.3 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง (ออกแบบฐานราก+จัดทำรายงาน PPP)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ				18.4500	13.3300	-	19.2100	-	50.9900	91.7200
1.1.3 (2)	2. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				-	-	1,538.0000	2,936.0000	2,897.0000	7,371.0000	7,371.0000
1.1.3 (3)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	3,702.0000	5,698.0000	5,847.0000	15,247.0000	19,247.0000
1.1.3 (4)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	2,415.0000	4,952.0000	7,367.0000	12,442.0000
1.1.3 (5)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	231.0000	315.0000	337.0000	883.0000	1,159.0000
1.1.3 (6)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	176.0000	384.0000	511.0000	1,071.0000	1,501.0000
1.1.4	รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ (23.0 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2553-2559	3,792.3444	4,091.6700	4,508.7600	4,274.6120	3,228.1400	19,895.5264	120,732.4600
1.1.4 (1)	1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด					52.3914	-				52.3914	52.3914
1.1.4 (2)	2. การลงทุน การจัดหาระบบรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด					1,812.9280	1,874.6500				3,687.5780	3,687.5780
1.1.4 (3)	3. เดินรถไฟฟ้าและซ่อมบำรุงรักษา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด					1,927.0250	2,217.0200				4,144.0450	4,144.0450
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หัวลำโพง-บางแค (16.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2554-2562	126.3909	30.0000	30.0000	30.0000	30.0000	246.3909	5,218.7300
1.1.6	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ (12.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2554-2563	219.2947	30.0000	30.0000	-	-	279.2947	1,446.4700
1.1.7	รถไฟฟ้าสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ (12.6 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2555-2562	55.0000	25.0000	30.0000	25.0000	25.0000	160.0000	1,305.0000
1.1.8	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2558-2564	39.8000	360.0000	360.0000	360.0000	360.0000	1,479.8000	7,878.0000
1.1.9	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (22.5 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2560-2570	8.5129	0.0695	1,189.8900	15.0000	15.0000	1,228.4724	9,785.1700
1.1.10	รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี (34.5 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2561-2567	8.5449	2,250.0000	2,315.0000	2,300.0000	2,300.0000	9,173.5449	29,369.7900
1.1.10 (1)	1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด					8.5449					8.5449	8.5449
1.1.10 (2)	2. สนับสนุนค่างานโยธาดมสัญญาสัมปทานฯ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด						2,250.0000				2,250.0000	2,250.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.11	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2561-2566	2,505.0000	2,505.1976	2,550.0000	2,520.0000	2,520.0000	12,600.1976	31,187.0200
1.1.11 (1)	1. จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด						0.1976				0.1976	0.1976
1.1.11 (2)	2. สนับสนุนค่างานโยธาตามสัญญาสัมปทานฯ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด					2,505.0000	2,505.0000				5,010.0000	5,010.0000
1.1.12	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	4.5818	993.1100	2,383.1600	2,884.0400	188.4500	6,453.3418	6,465.8818
1.1.12 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				4.5818	2.8800	211.9100			219.3718	222.1800
1.1.12 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้					990.2300	2,171.2500	2,884.0400	188.4500	6,233.9700	6,246.5100
1.1.13	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2574	2566-2573	17.3054	5,197.7000	4,282.6300	9,845.1500	10,035.9900	29,378.7754	37,960.6354
1.1.13 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				17.3054	106.8500	96.9200			221.0754	211.0400
1.1.13 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้					5,090.8500	4,185.7100	9,845.1500	10,035.9900	29,157.7000	37,739.5600
1.1.14	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - อะเชิงเทรา	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2566-2573				20.0000	4,728.7100	4,748.7100	17,177.6000
1.1.14 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - อะเชิงเทรา -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ							20.0000	1,686.3300	1,706.3300	1,706.3300
1.1.14 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - อะเชิงเทรา -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้								3,042.3800	3,042.3800	15,471.2700
1.1.15	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2576	2567-2575	-	140.0000	-	4,878.0700	3,890.4900	8,908.5600	34,019.7000
1.1.15 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ					140.0000		10.0000	10.0000	160.0000	5,550.0000
1.1.15 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้							4,868.0700	3,880.4900	8,748.5600	28,469.7000
1.1.16	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	4.5818	1,715.1600	3,855.3100	4,786.4300	285.5800	10,647.0618	10,670.2700
1.1.16 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				4.5818					4.5818	7.3900
1.1.16 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้					1,715.1600	3,855.3100	4,786.4300	285.5800	10,642.4800	10,662.8800
1.1.17	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	4.5818	726.5000	1,576.0100	2,151.1500	145.7100	4,603.9518	4,616.0000
1.1.17 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				4.5818					4.5818	7.3900
1.1.17 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้					726.5000	1,576.0100	2,151.1500	145.7100	4,599.3700	4,608.6100
1.1.18	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วง ศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2577	2568-2576			60.0000		2,692.4600	2,752.4600	16,677.6400
1.1.18 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วง ศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ						60.0000		10.0000	70.0000	980.0000
1.1.18 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วง ศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้								2,682.4600	2,682.4600	15,697.6400
	ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมืองภูมิภาค							-	75.2100	30.7600	67.3400	1,070.6100	1,243.9200	73,886.3800
1.1.1	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2575		38.5000	-	-	29.2800	67.7800	35,350.2000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.1 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ				21.4700	38.5000	-	-	29.2800	89.2500	99.2000
1.1.2	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่เหียะสามสามัคคี (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2573		18.4600	-	8.8400	10.8000	38.1000	29,621.6200
1.1.2 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ				24.7500	18.4600	-	8.8400	10.8000	62.8500	98.2000
1.1.2 (2)	2. การจัดการมลพิษที่ตื้น	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				-	-	-	-	15.0000	15.0000	2,862.0000
1.1.2 (3)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	3,618.9200	3,618.9200	21,040.2100
1.1.2 (4)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	633.5800	633.5800	3,683.6000
1.1.2 (5)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	142.1500	142.1500	826.4700
1.1.2 (6)	6. Provisional Sum ของงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	88.8900	88.8900	1,111.1400
1.1.3	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก-ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2571-2575			24.0000	50.4000	5.6000	80.0000	1,671.7600
1.1.3 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ						24.0000	50.4000	5.6000	80.0000	100.0000
1.1.4	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานีศูนย์เครื่องและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัยส์ดี (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2573		18.2500	6.7600	8.1000	1,024.9300	1,058.0400	7,242.8000
1.1.4 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ				18.1000	18.2500	6.7600	8.1000	9.9000	61.1100	91.5300
1.1.4 (2)	2. การจัดการมลพิษที่ตื้น	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				-	-	-	-	17.0000	17.0000	1,216.0000
1.1.4 (3)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	387.8100	387.8100	2,254.7000
1.1.4 (4)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	560.0100	560.0100	3,255.9000
1.1.4 (5)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	30.3700	30.3700	176.5900
1.1.4 (6)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	-	-	-	19.8400	19.8400	248.0800
	โครงการ MR-Map							-	-	18,776.6160	34,844.9240	75,749.5240	129,371.0640	1,202,389.0000
1.1.1 (1)	MR1 ช่วง นครปฐม- ปากท่อ (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571			-	-	-	-	45,248.0000
1.1.1 (2)	MR1 ช่วง สงขลา-สะเดา (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2574	2570-2573					8,157.4000	8,157.4000	40,787.0000
1.1.2 (1)	MR6 ช่วง จตุโฆติ-วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2569-2571				6,680.0000	13,360.0000	20,040.0000	33,400.0000
1.1.3	โครงการพัฒนาโครงการ MR8 ชุมพร-ระนอง	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					26,067.2000	26,067.2000	130,336.0000
1.1.4 (1)	MR10 ช่วง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571		6,271.6000	9,407.4000	9,407.4000	25,086.4000	31,358.0000	
1.1.4 (2)	MR10 ช่วง บางขุนเทียน-บางบัวทอง (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571		2,540.0000	3,810.0000	3,810.0000	10,160.0000	56,035.0000	
1.1.4 (3)	MR10 ช่วง บางบัวทอง-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571		8,623.2160	12,934.8240	12,934.8240	34,492.8640	15,260.0000	
1.1.4 (4)	MR10 ช่วง ทางเชื่อมต่อนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571			1,341.8000	2,012.7000	2,012.7000	5,367.2000	4,567.0000
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1							7,975.3200	15,381.8800	6,839.8700	3,475.8300	3,535.4400	37,208.3400	94,898.5580
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2569	2561 - 2568	2,716.3800	4,676.5200	1,766.5000			9,159.4000	22,577.9800
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			2,716.3800	4,676.5200	1,766.5000			9,159.4000	22,327.5700
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2571	2561-2570	1,734.9400	2,578.3200	3,419.3400	3,475.8300	3,535.4400	14,743.8700	30,792.4410
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ -ค่าจัดการมลพิษที่ตื้น	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	เวนคืน				3.4400				3.4400	63.7110
1.1.2 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			1,734.9400	2,574.8800	3,419.3400	3,475.8300	3,535.4400	14,740.4300	30,728.7300
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2569	2561 - 2568	3,524.0000	8,127.0400	1,654.0300			13,305.0700	41,528.1370

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.3 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			3,524.0000	8,127.0400	1,654.0300			13,305.0700	41,353.6500
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2							-	35,133.4400	82,012.8300	107,370.9100	75,563.6000	300,080.7800	537,804.4000
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2571	2567 - 2571		3,361.9000	11,625.9200	28,049.7500	12,455.9300	55,493.5000	59,111.0000
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ					33.5000	3,651.0000	14,648.0000	7,798.0000	26,130.5000	29,748.0000
1.1.1 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					3,328.4000	7,974.9200	13,401.7500	4,657.9300	29,363.0000	29,363.0000
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2574	2570 - 2573		7,095.1000	16,569.7800	10,018.2000	5,037.2900	38,720.3700	71,368.8600
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ								4,878.5100	4,878.5100	37,527.0000
1.1.2 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					7,095.1000	16,569.7800	10,018.2000	158.7800	33,841.8600	33,841.8600
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2575	2569-2574		13,807.9800	25,588.1500	12,611.5700	10,515.1900	62,522.8900	117,486.3900
1.1.3 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ							1,238.0000	6,658.5000	7,896.5000	62,860.0000
1.1.3 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					13,807.9800	25,588.1500	11,373.5700	3,856.6900	54,626.3900	54,626.3900
1.1.4	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ศึกษา/ออกแบบ	2583	2572 - 2575		5.9500	7,180.3400	8,055.3300	17,826.1800	33,067.8000	56,826.7800
1.1.4 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ					5.9500	841.4100	420.0000		1,267.3600	1,267.3600
1.1.4 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้						6,338.9300	7,635.3300	17,826.1800	31,800.4400	55,559.4200
1.1.5	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (168 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2572	2567 - 2571		3,270.4800	8,925.5400	23,534.6600	9,633.4400	45,364.1200	47,882.0000
1.1.5 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (168 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ					267.0000	2,784.8800	13,617.6300	5,106.6100	21,776.1200	24,294.0000
1.1.5 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (168 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					3,003.4800	6,140.6600	9,917.0300	4,526.8300	23,588.0000	23,588.0000
1.1.6 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ									-	57,375.0000
1.1.6 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					6,694.6400	9,933.1800	19,551.6200	16,768.5000	52,947.9400	57,096.2100
1.1.7 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (45 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ					28.5000	28.5000	2,642.0000	2,642.0000	5,341.0000	15.7000
1.1.7 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (45 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					868.8900	2,161.4200	2,907.7800	685.0700	6,623.1600	6,623.1600
	รถไฟสายใหม่							10,907.2091	67,881.4600	88,390.1300	98,229.4100	47,582.4500	312,990.6591	934,383.2091
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงของ และ เชียงใหม่-เชียงราย)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2572	2564 - 2571	4,998.2300	10,589.0100	14,493.7700	27,969.3600	13,856.5500	71,906.9200	76,287.9800
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงของ และ เชียงใหม่-เชียงราย) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	เวนคืน			4,419.5200	4,713.3600				9,132.8800	10,819.0000
1.1.1 (2)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงของ และ เชียงใหม่-เชียงราย) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			578.7100	5,875.6500	14,493.7700	27,969.3600	13,856.5500	62,774.0400	74,438.6000
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2572	2564 - 2571	5,908.9791	17,646.9500	22,880.2500	11,805.5900	514.3100	58,756.0791	63,278.1791
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	เวนคืน			3,758.8091	4,118.3700				7,877.1791	10,253.5300
1.1.2 (2)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			2,150.1700	13,528.5800	22,880.2500	11,805.5900	514.3100	50,878.9000	56,532.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2576 - 2580		29,035.5000	29,035.5000	19,357.0000		77,428.0000	96,785.0000
1.1.4	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง (อยู่ภายใต้ MR8 ช่วง ชุมพร-ระนอง)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2568 - 2573				401.6100	1,204.8200	1,606.4300	48,111.5500
1.1.5	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก (อยู่ภายใต้ MR9 ช่วง สุราษฎร์ธานี-พังงา)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2570 - 2574					1,367.6600	1,367.6600	19,240.4600
1.1.6	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง อุบลราชธานี-ช่องเม็ก)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2567 - 2576	15.0000	63.7500	21.2500			100.0000	15,009.0000
1.1.7	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงทับปุด-กระบี่	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	85.0000			5,200.6100	3,574.5800	8,860.1900	17,200.8800
1.1.8	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉัตรไชย (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568 - 2571		6,316.8600	8,452.4400	8,452.4400		23,221.7400	28,856.7000
1.1.9	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	85.0000		8,212.8700	4,062.6600		12,360.5300	21,840.0700
1.1.10	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงท่าฉัตรไชย-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	25.0000			1,188.6800	4,049.4300	5,263.1100	14,711.7800
1.1.11	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2569 - 2577				20.0000	90.0000	110.0000	74,377.8800
1.1.12	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577					10.0000	10.0000	48,437.5200
1.1.13	โครงการพัฒนา CY ที่มีศักยภาพต่อการดำเนินการโดยเอกชน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2567 - 2570	400.0000	600.0000	600.0000	400.0000		2,000.0000	2,000.00
1.1.14	โครงการพัฒนา Inland หรือ Dry Port อำเภอภาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2567 - 2570	10,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	10,000.0000		50,000.0000	50,000.00
	รถไฟความเร็วสูง							20,657.0375	24,247.8096	79,457.9600	60,791.5700	51,109.1200	236,263.4971	1,588,339.0671
1.1.1	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) * รวมศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่สถานีนาทา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2567-2573							
1.1.1 (1)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ						4,124.0400	4,685.2000	3,371.3800	12,180.6200	12,180.6200
1.1.1 (2)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้				40,699.5500	78,725.6200	77,554.3600	57,856.3600		254,835.8900	317,143.1700
1.1.2	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		เวนคืน	2572	2561-2571	-	413.4300	-	-	-	413.4300	135,098.4300
1.1.2 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ					413.4300				413.4300	5,740.4392
1.1.3	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง			2570	2561 - 2569	20,647.2121	23,820.4800	75,169.9700	37,794.7800	-	157,432.4421	157,432.4421
1.1.3 (1)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ	เวนคืน			2,055.7221	628.6300	1,680.1300			4,364.4821	5,825.5400
1.1.3 (2)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			18,591.4900	23,191.8500	73,489.8400	37,794.7800		153,067.9600	173,774.3600
1.1.4	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - พิษณุโลก	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2568 - 2576			380.0000		1,826.3900	2,206.3900	276,605.9900
1.1.5	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง นครราชสีมา - หนองคาย	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2568 - 2574			3,697.9900	22,996.7900	49,282.7300	75,977.5100	252,347.5900
1.1.6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หัวหิน (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง นครปฐม-ชะอำ)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2579	2568 - 2578			210.0000			210.0000	102,090.0100
1.1.7	โครงการออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2566 - 2568	6.1004	13.8996				20.0000	20.0000
1.1.8	โครงการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2566	3.7250					3.7250	3.7250
	รถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม							-	-	-	-	-	3,261.0000	26,959.0000
1.1.1	เขตอุตสาหกรรมหลักของกลุ่มสหวิริยาสตีสโลอินดัสตรี ระยะที่ 1: ช่วงนาผักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้			2567						399.0000	399.0000
1.1.2	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568						80.0000	80.0000
1.1.3	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2569						690.0000	690.0000
1.1.4	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570						1,071.0000	1,071.0000
1.1.5	นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ลล์ ลำพูน	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570						1,021.0000	1,021.0000
	ทางน้ำ							4,183.9859	5,274.0009	10,515.7189	65,410.6321	58,507.8200	143,892.1578	828,174.8428
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 11													

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563 - 2580	400.5130	120.5467	492.0689	690.2821	730.4700	2,433.8807	6,980.6607
1.1.2	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ		2566	16.0000					16.0000	16.0000
1.1.3	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2563-2569	1,540.6550	1,846.1900	6,262.1500	8,138.0000	3,456.0000	21,242.9950	30,441.1400
1.1.4	การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)	กนอ.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบรัฐวิสาหกิจ			2565-2569	2,201.0000	3,301.5000	3,301.5000	2,201.0000		11,005.0000	11,005.0000
1.1.5	ค่าจ้างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร	สนข.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ		2564-2567	25.8179	5.7642				31.5821	31.5821
1.1.6	โครงการแลนด์บริดจ์ ระยะที่ 1	สนข.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	เอกชน		2582	2569-2581				53,521.3500	53,521.3500	107,042.7000	777,580.4600
1.1.7	โครงการปรับปรุงร่องน้ำลึก ร่องน้ำเศรษฐกิจ และร่องน้ำท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับขีดความสามารถของเรือสินค้า	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ			2568 - 2570			400.0000	800.0000	800.0000	2,000.0000	2,000.0000
1.1.8	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568 - 2569			30.0000	30.0000		60.0000	60.0000
1.1.9	โครงการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568 - 2569			30.0000	30.0000		60.0000	60.0000
	ทางอากาศ							35,215.8282	46,041.9545	39,117.1004	42,914.7863	41,545.9300	204,835.5993	314,852.0834
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 11 2. ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) : 180 ล้านคนต่อปี 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80													
1.1.1	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2566-2568	81.4500	236.2100			8.1500	325.8100	325.8000
1.1.2	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2565-2580	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	20,000.0000	60,000.0000
1.1.3	โครงการท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2566-2570	1,242.2000	1,863.3000	1,242.2000	1,242.2000	621.1000	6,211.0000	6,211.0000
1.1.4	โครงการท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 (พังงา)	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2569-2573				19,086.2000	28,629.3000	47,715.5000	95,431.0000
1.1.5	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2568-2573			4,651.0300	8,048.2200	7,173.7800	19,873.0300	35,907.8890
1.1.6	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2559-2568	4,614.5700	4,929.6100	2,006.2400			11,550.4200	11,550.4130
1.1.7	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2564-2568	13,065.2700	7,918.3800	7.9500			20,991.6000	20,991.6000
1.1.8	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2565-2568		11,648.6552	11,648.6552			23,297.3103	28,050.8800
1.1.9	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสนามบินอุ้มฉะ หลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1	พร.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2565-2569	8,764.0000	13,146.0000	13,146.0000	8,764.0000		43,820.0000	43,820.0000
1.1.10	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานน่านนคร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ		2566	42.6562					42.6562	42.6562
1.1.11	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานลำปาง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2572	40.2262	32.5634				72.7896	72.7896
1.1.12 (1)	การก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2567	370.5619	329.8432				700.4051	700.4051
1.1.12 (2)	ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	57.0280					57.0280	57.0280
1.1.12 (3)	งานขยายลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินและติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินพร้อมระบบนำจอด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2566	2563-2566	208.4272					208.4272	208.4272
1.1.12 (4)	ค่าจ้างควบคุมงานขยายลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินพร้อมระบบนำจอด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2566	2563-2566	7.1500					7.1500	7.1500
1.1.12 (5)	งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2564-2567	90.0634	316.9366				407.0000	407.0000
1.1.12 (6)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2564-2567	7.8933	12.9066				20.7999	20.7999
1.1.13	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2567	707.5944	238.2992				945.8936	1,091.9915
1.1.13 (1)	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังที่ 3 และปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร หลัง 1,2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2561-2568	556.6864	105.6170	10.3255			672.6289	672.6289
1.1.13 (2)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลัง 1,2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2561-2567	1.9983	1.5830				3.5813	3.5813

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.13 (3)	งานก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2568	141.8664	122.8216	134.0500			398.7380	398.7380
1.1.13 (4)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2568	7.0433	8.2776	1.7224			17.0433	17.0433
1.1.14	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2567-2569	573.9255	75.0000	200.0000	225.0000		1,073.9255	500.0000
1.1.15	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2567	908.0019	618.2912	727.9904			2,254.2835	2,254.2835
1.1.15 (1)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2567	2562-2567	336.3175	59.3631				395.6806	395.6806
1.1.15 (2)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2567	2562-2567	14.4509	3.6125				18.0634	18.0634
1.1.15 (3)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2564 - 2569	269.3015	147.6148	301.8720	523.0193		1,241.8076	1,241.8076
1.1.15 (4)	ค่าจ้างคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2564 - 2569	8.3483	11.9792	11.9792	16.5998		48.9065	48.9065
1.1.15 (5)	งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2566	2562-2566	25.7792					25.7792	25.7792
1.1.15 (6)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับ และลานจอดเครื่องบินพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2567	2562-2566	0.8170					0.8170	0.8170
1.1.15 (7)	ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ระยะที่ 1 และ 2 ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		เวนคืน	2568	2566-2568	250.0000	395.7216	414.1392			1,059.8608	1,059.8608
1.1.15 (8)	จ้างที่ปรึกษาสำรวจสิ่งทรมิทรัพย์ โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรัง ทิศตะวันตก 1 แห่ง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2566	2566	2.9875					2.9875	2.9875
1.1.16	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานหัวหิน	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2568	79.6934	141.8844	159.8800			159.8800	159.8800
1.1.17	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ		2572	2566-2571	41.0427	-	312.0000	621.6000	777.6000	1,752.2427	2,684.6427
1.1.17 (1)	ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	41.0427					41.0427	41.0427
1.1.17 (2)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568-2571			300.0000	300.0000	450.0000	1,050.0000	1,500.0000
1.1.17 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้า สนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568-2571			12.0000	12.0000	18.0000	42.0000	60.0000
1.1.17 (4)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572				300.0000	300.0000	600.0000	1,500.0000
1.1.17 (5)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567-2572				9.6000	9.6000	19.2000	48.0000
1.1.18 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ประกวดราคา	2573	2566-2572	157.7500	113.0829	152.2704	697.6467	336.0000	1,456.7500	2,464.7500
1.1.18 (2)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ 1) ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ประกวดราคา	2570	2566-2569	150.0000	108.2136	145.7136	346.0728		750.0000	750.0000
1.1.18 (3)	จ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางข้ามขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ 1) ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ประกวดราคา	2570	2566-2569	6.7500	4.8693	6.5568	15.5739		33.7500	33.7500
1.1.18 (4)	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572				320.0000	320.0000	640.0000	1,600.0000
1.1.18 (5)	จ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572				16.0000	16.0000	32.0000	80.0000
1.1.18 (6)	ค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2568	2566	1.0000					1.0000	1.0000
1.1.19 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานราวีวาส	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	87.2255	10.3674	139.4552	229.9196		466.9677	466.9677
1.1.19 (2)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยานราวีวาส	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2563 - 2569	79.4586	2.7682	131.8560	223.8841		437.9669	437.9669
1.1.19 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวกท่าอากาศยานราวีวาส	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2563 - 2569	7.7669	7.5992	7.5992	6.0355		29.0008	29.0008
1.1.20	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสตูล	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2569	2566	77.2627					77.2627	77.2627
1.1.21	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	41.0427					41.0427	41.0427
1.1.22	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2567	284.2876	619.6773	292.6000			1,196.5649	1,196.5649
1.1.23	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2567	8.9311	48.2500				57.1811	57.1811
1.1.24 (1)	ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2564-2567	66.7871	214.4247				281.2118	281.2118
1.1.24 (2)	งานขยายลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2564-2567	64.3562	204.5068				268.8630	268.8630
1.1.24 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานขยายลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2564-2567	2.4309	9.9179				12.3488	12.3488
1.1.25	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	41.0427					41.0427	41.0427
1.1.26	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568-2572			430.8292			430.8292	430.8292

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
กลยุทธ์ที่ 1.2	พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด							98,011.5224	141,828.9804	142,049.6403	126,450.3380	97,911.9249	606,252.4061	1,111,348.4224
	ทางถนน							92,497.1134	108,605.1238	95,562.2347	76,483.8000	50,349.4000	423,497.6719	879,768.6942
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.8 ลดลงทุกปี 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) : ไม่เกิน 3.9 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2580	-	-	285.0000	285.0000	285.0000	855.0000	2,805.0000
1.2.2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	4,158.0480	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	64,158.0480	214,158.0480
1.2.3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง เพื่อสนับสนุนการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	4,171.4931					4,171.4931	4,171.4931
1.2.4	กิจกรรมจัดการมลพิษที่ถนนเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	4,102.6921					4,102.6921	4,102.6921
1.2.5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	2,295.1200	2,500.0000	2,750.0000	3,000.0000	3,350.0000	13,895.1200	52,895.1200
1.2.6	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	1,371.0550	1,500.0000	1,650.0000	1,800.0000	2,000.0000	8,321.0550	31,071.0550
1.2.7	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	6,853.5985	7,450.0000	8,200.0000	9,000.0000	9,950.0000	41,453.5985	158,603.5985
1.2.8	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	2,153.2560	2,350.0000	2,600.0000	2,850.0000	3,100.0000	13,053.2560	49,553.2560
1.2.9	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ (งานดำเนินการเอง)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	3,707.7919	6,110.2423	3,020.0000	770.0000	840.0000	14,448.0342	24,228.0342
1.2.10	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2568	21,785.2163	25,289.0180	9,549.2129			56,623.4472	56,623.4472
1.2.11	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ ทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		106.0000	212.0000	212.0000		530.0000	530.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับทางหลวงหมายเลข 361 (แยกห้วยกะปิ) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		172.0000	344.0000	344.0000		860.0000	860.0000
1.2.13	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.4094 (แยกโรงโม่) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000
1.2.14	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3134 (แยกอ่างศิลา) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		190.0000	380.0000	380.0000		950.0000	950.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดถนนเลียบคลองชลประทาน (บริเวณบ้านหนองแหน) จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		50.0000	100.0000	100.0000		250.0000	250.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางเข้าตลาดกลางการเกษตรท่ายาง (แยกหนองบัว) จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		50.0000	100.0000	100.0000		250.0000	250.0000
1.2.17	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4048 (แยกวังปับ) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลุโบะ) จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางข้ามห้วยทาลัยพะเยา จ.พะเยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000
1.2.20	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี) จ. นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		196.0000	392.0000	392.0000		980.0000	980.0000
1.2.21	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 230 (แยกเมืองเก่า) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000
1.2.22	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกคลองอ้อม) จ. ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.23	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกหนองไม้แดง) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.24	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 36 (แยกกระพังลาย) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		80.0000	160.0000	160.0000		400.0000	400.0000
1.2.25	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ตัดทางหลวงหมายเลข 3076 (แยกพนมสารคาม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		176.0000	352.0000	352.0000		880.0000	880.0000
1.2.26	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3212 (แยกทางน้ำสาคร) จ.ชัยนาท	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		138.0000	276.0000	276.0000		690.0000	690.0000
1.2.27	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท ปท.2030 (แยกหนองไผ่) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.28	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3238 (ทางแยกต่างระดับเจ็ดเสมียน) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		224.0000	448.0000	448.0000		1,120.0000	1,120.0000
1.2.29	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางหลวงหมายเลข 3337 ตัดทางหลวงหมายเลข 3339 (แยกห้วยชินสีห์) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		194.0000	388.0000	388.0000		970.0000	970.0000
1.2.30	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4164 ตัดทางหลวงหมายเลข 4187 (แยกโพธิ์ทอง) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.31	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 43 (แยกดอนยาง) จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.32	โครงการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		380.0000	760.0000	760.0000		1,900.0000	1,900.0000
1.2.33	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัดทางหลวงหมายเลข 367 ตัดทางหลวงหมายเลข 3199 (แยกแก่งเสี้ยน) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			90.0000	180.0000	180.0000	450.0000	450.0000
1.2.34	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงชนบทหมายเลข 1418 (ทางเข้าสนามบินเชิงทราย) จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			120.0000	240.0000	240.0000	600.0000	600.0000
1.2.35	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข มท.3019 จ.มุกดาหาร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2571	2568-2570			90.0000	180.0000	180.0000	450.0000	450.0000
1.2.36	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 317 (แยกปากแฉง) จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			120.0000	240.0000	240.0000	600.0000	600.0000
1.2.37	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3249 (แยกเขาไระยา) จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			180.0000	360.0000	360.0000	900.0000	900.0000
1.2.38	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 33 (แยกตลาด อ.พนัธ์) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			160.0000	320.0000	320.0000	800.0000	800.0000
1.2.39	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ตัดทางหลวงหมายเลข 3551 (แยกหัวสำโรง/เกตเวย์) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	เวนคืน	2571	2568-2570			116.0000	232.0000	232.0000	580.0000	580.0000
1.2.40	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3283 ตัดทางหลวงหมายเลข 3275 (เดิม) (ทางแยกเข้าเมืองอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571				90.0000	180.0000	270.0000	450.0000
1.2.41	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006 จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ		2572	2569-2571				60.0000	120.0000	180.0000	300.0000
1.2.42	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				130.0000	260.0000	390.0000	650.0000
1.2.43	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัดทางหลวงหมายเลข 3284 ตัดทางหลวงหมายเลข 3340 (แยกหนองเสม็ด) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				80.0000	160.0000	240.0000	400.0000
1.2.44	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ตัดทางหลวงหมายเลข 3263 (แยกวรเชษฐ์) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2572	2569-2571				210.0000	420.0000	630.0000	1,050.0000
1.2.45	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 326 (แยกประจวบคีรีขันธ์) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				120.0000	240.0000	360.0000	600.0000
1.2.46	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกสวี่) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				120.0000	240.0000	360.0000	600.0000
1.2.47	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				120.0000	240.0000	360.0000	600.0000
1.2.48	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่เชียงรายบน - ดอนไชย จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	56.0000	112.0000	112.0000			280.0000	280.0000
1.2.49	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ดอน บ.ปอน - อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	310.0000	620.0000	620.0000			1,550.0000	1,550.0000
1.2.50	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย บ.หนองผือ - อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	180.0000	360.0000	360.0000			900.0000	900.0000
1.2.51	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกป้อมงิ้ว - แยกโคกขี้	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	228.0000	456.0000	456.0000			1,140.0000	1,140.0000
1.2.52	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	360.0000	720.0000	720.0000			1,800.0000	1,800.0000
1.2.53	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย บ.ห้วยยาง - อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	122.0000	244.0000	244.0000			610.0000	610.0000
1.2.54	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย อ.บางสะพาน - บ.น้ำรอด จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	46.0000	92.0000	92.0000			230.0000	230.0000
1.2.55	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สาย อ.ไชยา - อ.บ้านนาเดิม (เป็นตอนๆ) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	372.0000	744.0000	744.0000			1,860.0000	1,860.0000
1.2.56	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ไค้งไผ่ - ต.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000
1.2.57	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม จ.กำแพงเพชร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		150.0000	300.0000	300.0000		750.0000	750.0000
1.2.58	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย ตาก - ลำปาง ตอน อ.แม่พริก - อ.เณิน จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		172.0000	344.0000	344.0000		860.0000	860.0000
1.2.59	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.บัว จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		220.0000	440.0000	440.0000		1,100.0000	1,100.0000
1.2.60	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		84.0000	168.0000	168.0000		420.0000	420.0000
1.2.61	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง (สะพานข้ามคลองอนุศาสนันท์) จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		130.0000	260.0000	260.0000		650.0000	650.0000
1.2.62	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ปางมะโอ - ป่าขาม (เป็นตอนๆ) จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		160.0000	320.0000	320.0000		800.0000	800.0000
1.2.63	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองพลงันต์ใต้ จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		300.0000	600.0000	600.0000		1,500.0000	1,500.0000
1.2.64	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วิจิตรวามิ จ.พิจิตร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		344.0000	688.0000	688.0000		1,720.0000	1,720.0000
1.2.65	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิษณุโลก ตอน หอนงนา - พิษณุโลก จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		84.0000	168.0000	168.0000		420.0000	420.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.66	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่ละเมา - ตาก จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		312.0000	624.0000	624.0000		1,560.0000	1,560.0000
1.2.67	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่สอด - แม่ละเมา จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		170.0000	340.0000	340.0000		850.0000	850.0000
1.2.68	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		160.0000	320.0000	320.0000		800.0000	800.0000
1.2.69	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย ท่าพระ - ขอนแก่น จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		137.0000	274.0000	274.0000		685.0000	685.0000
1.2.70	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พล - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		440.0000	880.0000	880.0000		2,200.0000	2,200.0000
1.2.71	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน โพนทอง - แก้งสนามนาง จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		220.0000	440.0000	440.0000		1,100.0000	1,100.0000
1.2.72	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		160.0000	320.0000	320.0000		800.0000	800.0000
1.2.73	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย อ.บึงโขงหลง - อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ - ดงบัง จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.74	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2169 สาย ยโสธร - อ.กุฉินท - อ.กุฉินท จ.ยโสธร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		224.0000	448.0000	448.0000		1,120.0000	1,120.0000
1.2.75	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 22 สาย สูงเนิน - ท่าแร่ จ.สกลนคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		38.0000	76.0000	76.0000		190.0000	190.0000
1.2.76	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 222 สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.วารินนาวิสา - อ.คำตากล้า จ.สกลนคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		240.0000	480.0000	480.0000		1,200.0000	1,200.0000
1.2.77	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง - บ.ท่าโป่ง จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		220.0000	440.0000	440.0000		1,100.0000	1,100.0000
1.2.78	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 229 สาย อ.แก้งคร้อ - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.79	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ชุมพวง - อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง - แยกการช้าง - นากะแซง จ.ศรีสะเกษ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		240.0000	480.0000	480.0000		1,200.0000	1,200.0000
1.2.80	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ปราสาท - อ.สังขะ จ.สุรินทร์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		566.0000	1,132.0000	1,132.0000		2,830.0000	2,830.0000
1.2.81	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย ระยอง - บ้านเพ จ.ระยอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		820.0000	1,640.0000	1,640.0000		4,100.0000	4,100.0000
1.2.82	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน บ.ท่าทองกลาง - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		500.0000	1,000.0000	1,000.0000		2,500.0000	2,500.0000
1.2.83	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน บ.เขาแดง - บ.ทรัพย์พลู จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		190.0000	380.0000	380.0000		950.0000	950.0000
1.2.84	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 32 สาย แยกทางน้ำสาร - แยกหลวงพ้อ อ.ชัยนาท	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		110.0000	220.0000	220.0000		550.0000	550.0000
1.2.85	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 33 สาย อ.ปากพลี - อ.ประจันตคาม จ.ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		130.0000	260.0000	260.0000		650.0000	650.0000
1.2.86	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 331 สาย บ.เกาะโพธิ์ - บ.เนินหิน จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		500.0000	1,000.0000	1,000.0000		2,500.0000	2,500.0000
1.2.87	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางไผ่ - แยกหนองไม้แดง ตอน แยกคลองอ้อม - แยกหนองไม้แดง จ.ฉะเชิงเทรา, ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		260.0000	520.0000	520.0000		1,300.0000	1,300.0000
1.2.88	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางไผ่ - แยกหนองไม้แดง ตอน บางไผ่ - บางวัว จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		856.0000	1,712.0000	1,712.0000		4,280.0000	4,280.0000
1.2.89	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย แยกหนองเสือช้าง - บ.เขาคี จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		460.0000	920.0000	920.0000		2,300.0000	2,300.0000
1.2.90	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.โนนดินแดง - อ.ปะคำ ตอน บ.สัมปอ - บ.ห้วยบง จ.บุรีรัมย์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		70.0000	140.0000	140.0000		350.0000	350.0000
1.2.91	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 361 สาย ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ตอน จุดตัดถนนบ้านสวน หนองช้างคอก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		220.0000	440.0000	440.0000		1,100.0000	1,100.0000
1.2.92	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 สาย ทางเลี่ยงเมืองแก่ง จ.ระยอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		600.0000	1,200.0000	1,200.0000		3,000.0000	3,000.0000
1.2.93	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หินลาด-บ.นายพุย จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		178.0000	356.0000	356.0000		890.0000	890.0000
1.2.94	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน บ.พ้อตาหินช้าง - บ.วังครก (เป็นช่วง ๆ) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.95	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน อ.ปากท่อ - อ.ชะอำ (เป็นช่วงๆ) จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.96	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระกะเทียม - บ.หนองโพ จ.นครปฐม และ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		505.0000	1,010.0000	1,010.0000		2,525.0000	2,525.0000
1.2.97	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชบุรี - กะเปอร์ ตอน บ.นกาง - บ.ขี้ฉุย จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.98	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชบุรี - กะเปอร์ ตอน บ.ม่วงกลวง - อ.กะเปอร์ จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.99	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชบุรี - หลีสวน ตอน บ.พระรักษ์ - บ.หาดยาย จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		150.0000	300.0000	300.0000		750.0000	750.0000
1.2.100	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแฉะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โกสุมพิสัย ตอน บ.เขามะลิเอริด - บ.ไต้หน่อ จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		80.0000	160.0000	160.0000		400.0000	400.0000
1.2.101	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแฉะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โกสุมพิสัย ตอน บ.ควนหมาก อ.โคกโพธิ์ จ.สงขลา และ จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		304.0000	608.0000	608.0000		1,520.0000	1,520.0000
1.2.102	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.สระใคร - บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2571	2568-2570			272.0000	544.0000	544.0000	1,360.0000	1,360.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.103	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์ - อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2571	2568-2570			300.0000	600.0000	600.0000	1,500.0000	1,500.0000
1.2.104	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 345 แยกบางบัวทอง - แยกบางคูวัด จ.นนทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			250.0000	500.0000	500.0000	1,250.0000	1,250.0000
1.2.105	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3486 สาย กุดเตย - ไทยไทยถาวร ตอน แยกกุดเตย - แยกโคกกลาน จ.สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2571	2568-2570			80.0000	160.0000	160.0000	400.0000	400.0000
1.2.106	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 เขาลึก - ทับละมู (ช่วงผ่านเขตอุทยานแห่งชาติเขาลึก) จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2571	2568-2570			100.0000	200.0000	200.0000	500.0000	500.0000
1.2.107	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครปฐม - ราชบุรี (บ.สนามจันทร์-บ.สระกะเทียม) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2571	2568-2570			432.4000	864.8000	864.8000	2,162.0000	2,162.0000
1.2.108	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (สะพานสิริลักษณ์) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2571	2568-2570			240.0000	480.0000	480.0000	1,200.0000	1,200.0000
1.2.109	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หนองโพ - วังเย็น จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				190.0000	380.0000	570.0000	950.0000
1.2.110	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกรูด - กะเปอร์ ตอน ราชกรูด - บ.ม่วงกลวง จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				280.0000	560.0000	840.0000	1,400.0000
1.2.111	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สีแยกปฐมพร - บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				60.0000	120.0000	180.0000	300.0000
1.2.112	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขี้วัว จ. นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2570-2572					300.0000	300.0000	1,500.0000
1.2.113	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาคินซ็อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาคินซ็อน - บ.คลองรัง จ. ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2570-2572					640.0000	640.0000	3,200.0000
1.2.114	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางวัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ		2573	2570-2572					148.0000	148.0000	740.0000
1.2.115	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3481 สาย คลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา, จ.ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					600.0000	600.0000	3,000.0000
1.2.116	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยหินสัีห์ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2573	2570-2572					130.0000	130.0000	650.0000
1.2.117	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองมะ - จุดผ่านแดนถาวรสู่ไท่โง-ลก ตอน นาทวี - บ.ควนமாக จ. สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					200.0000	200.0000	1,000.0000
1.2.118	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน	งบประมาณ			2566-2580	1,774.5961	1,418.430	2,515.000	1,973.0000	1,188.0000	8,869.0262	22,118.0262
1.2.119	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	2,008.9218					2,008.9218	2,008.9218
1.2.120	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานหน่วยบริหารและารักษาสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตั้งบพ)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	45.3336	65.8592				111.1928	111.1928
1.2.121	สายขอนแก่น-บ.ห้วยหินลาด (เป็นตอนๆ) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	420.9761					420.9761	420.9761
1.2.122	สาย อ.ร้อนพิบูลย์-บ.ไม้เลียบ (เป็นตอนๆ) จ.นครศรีธรรมราช	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	550.0077					550.0077	550.0077
1.2.123	สายพัทลุง-อ.หาดใหญ่ ตอน บ.ห้วยทราย-บ.พรท้อ จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	97.2180	209.0491				306.2671	306.2671
1.2.124	สาย บ.ห้วยหินลาด - อ.โนนสะอาด (เป็นตอน ๆ) จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	608.2637					608.2637	608.2637
1.2.125	สาย บ.ไม้เลียบ - พัทลุง (เป็นตอน ๆ) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	400.0000	226.3058				626.3058	626.3058
1.2.126	สาย อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	772.6370	164.3851				937.0221	937.0221
1.2.127	สาย บ.เขาบ่อ - บ.ท่าทอง (ขาขึ้น) เป็นตอน ๆ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	148.9190	321.5140				470.4330	470.4330
1.2.128	สายอุดรธานี - อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	57.9930	403.9070				461.9000	461.9000
1.2.129	สายออบหลวง - แม่ข่า (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	48.0494	73.9496				121.9990	121.9990
1.2.130	สายปางผู้่ง - แม่มาจร (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	63.0000	32.0000				95.0000	95.0000
1.2.131	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 347 สายเชียงรำน้อย - บ.เกาะเกิด จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	189.0000	360.0000	360.0000			909.0000	909.0000
1.2.132	สายทางคู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	55.0000					55.0000	55.0000
1.2.133	สาย อ.ปากเกร็ด - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ จ.นนทบุรี กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566		772.0697				772.0697	772.0697
1.2.134	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	559.1064					559.1064	559.1064
1.2.135	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านขวาทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	580.4810					580.4810	580.4810
1.2.136	ปรับปรุงสะพานข้ามคลองที่เลี้ยง จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	70.0000					70.0000	70.0000
1.2.137	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง-บางขุนเทียน จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	256.6137	208.9160				465.5297	465.5297
1.2.138	สาย อ.สามพราน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 338 จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	100.0000	257.7604				357.7604	357.7604
1.2.139	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง - บางแค กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	170.0000	109.6051				279.6051	279.6051
1.2.140	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับ ทางหลวงหมายเลข 305 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	300.0000	149.8826				449.8826	449.8826
1.2.141	สะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรี (ทางคู่ขนาน) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	21.3885	150.0530				171.4415	171.4415
1.2.142	สายแยกบางบัวทอง - คลองเจ๊ก จ.นนทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	32.8877	618.4240				651.3117	651.3117
1.2.143	สาย บ.บางปูใหม่ - บ.บางปู จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	21.3770	453.6230				475.0000	475.0000
1.2.144	สายสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้าและขาออก (บริเวณคลองหอมศีล) จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	48.2684	190.4031				238.6715	238.6715

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.145	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	230.0000	460.0000	460.0000			1,150.0000	1,150.0000
1.2.146	พัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต ระยะ 3 กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	190.0000	380.0000	380.0000			950.0000	950.0000
1.2.147	ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ บ.ลำไทร (ขาออก) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	50.0000	100.0000	100.0000			250.0000	250.0000
1.2.148	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3256 (แยกตาพร) จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	40.0000	80.0000	80.0000			200.0000	200.0000
1.2.149	สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน บ.ห้วยเก็ด - บ.ห้วยน้ำฮ้อน จ.แพร่ จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	453.5018					453.5018	453.5018
1.2.150	สายหนองบัวลำภู - เลย ตอน อ.นาหว้า - บ.วังสำราญ จ.หนองบัวลำภู	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	334.2582					334.2582	334.2582
1.2.151	สายพังงา - อ.บ้านตาขุน ตอน บ.บางคราม - บ.ปากน้ำ ตอน 4 จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	107.2467					107.2467	107.2467
1.2.152	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า - ชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	293.3475					293.3475	293.3475
1.2.153	สายสุโขทัย - อ.สวรรคโลก ตอน ต.บางยม - อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	502.6012					502.6012	502.6012
1.2.154	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	781.3108					781.3108	781.3108
1.2.155	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - อ.บ้านเขว้า จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	139.9340	213.3333				353.2673	353.2673
1.2.156	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.ศรีมงคล - อ.บึงสามพัน จ.เพชรบูรณ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	32.0833	675.2500				707.3333	707.3333
1.2.157	สาย อ.มัญจาคีรี - แยกช่องสามหมอ จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	199.1597	600.6868				799.8465	799.8465
1.2.158	สายแยกทางหลวงหมายเลข 317 (โป่งน้ำร้อน) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 317 (เขาสอยดาว) ตอน ด้านชายแดน ไทย/กัมพูชา บ้านผักกาด - ด้านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านแหลม จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	93.9326					93.9326	93.9326
1.2.159	สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.ศรีวิไล - บึงกาฬ จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	231.3130					231.3130	231.3130
1.2.160	สายน่าน - อ.ท่าวังผา ตอน น่าน - ต.บ่อ จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	200.3621					200.3621	200.3621
1.2.161	สาย อ.หนองหิน - อ.วังสะพุง จ.เลย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	121.7809	427.1008				548.8817	548.8817
1.2.162	สายทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.พรุ - ทางเข้าสนามบินหาดใหญ่ จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	61.4913	295.9521				357.4434	357.4434
1.2.163	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	970.1575	307.6724				1,277.8299	1,277.8299
1.2.164	สาย อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร จ.ร้อยเอ็ด จ.ยโสธร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	206.5830	578.6572				785.2402	785.2402
1.2.165	สายเชียงราย - อ.เชียงของ ตอน อ.เหิง - บ.ด้า จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	160.9617	436.3997				597.3614	597.3614
1.2.166	สาย บ.น้ำปลัก - บ.หนองผือ จ.อำนาจเจริญ จ.อุบลราชธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	116.6536	1,239.5360				1,356.1896	1,356.1896
1.2.167	สายเชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.หัวค้อย - บ.ใหม่มงคล จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	366.7614					366.7614	366.7614
1.2.168	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	379.4204					379.4204	379.4204
1.2.169	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จ.จันทบุรี จ.สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	409.0753	253.9445				663.0198	663.0198
1.2.170	สาย ต.บ้านหว้า - อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	280.8342	46.3846				327.2188	327.2188
1.2.171	สายปากน้ำเทพา - บ.บันนังตาม่า ตอน บ.ปลักบ่อ - บ.ทุ่งโหนด จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	125.7824	35.2176				161.0000	161.0000
1.2.172	สาย บ.ปากคลอง - บ.บางจาก จ.สมุทร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	50.8695	88.9805				139.8500	139.8500
1.2.173	สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด้านสะเดาแห่งที่ 2 จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	295.4064					295.4064	295.4064
1.2.174	สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เหิง ตอน อ.เชียงคำ - อ.เหิง จ.พะเยา จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	862.1369					862.1369	862.1369
1.2.175	สาย อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ จ.นครพนม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	316.9370	421.9532				738.8902	738.8902
1.2.176	สายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) จ.หนองคาย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	900.7094	829.4400				1,730.1494	1,730.1494
1.2.177	สายนราธิวาส - อ.สุโงโกลง ตอน บ.โคกตา - บ.กือบังกามะ จ.นราธิวาส	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	102.3582	239.8464				342.2046	342.2046
1.2.178	สายทางเลี่ยงเมืองเชียงของ จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	150.6556	573.4480				724.1036	724.1036
1.2.179	สายปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกท่าล้อ) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	95.5250	204.5687				300.0937	300.0937
1.2.180	สาย อ.นครชัยศรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3036 (วัดสามง่าม) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	49.5900	70.6871				120.2771	120.2771
1.2.181	สายดอยติ - ลำพูน จ.ลำพูน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	93.8251					93.8251	93.8251
1.2.182	สายท่าเรือ - กาญจนบุรี (แยกพระแท่นดงรัง - ต่อทางเทศบาลเมืองกาญจนบุรี) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	115.6068					115.6068	115.6068
1.2.183	สายทางเขாதหทรายใหญ่ จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	54.1683					54.1683	54.1683
1.2.184	สายบ้านเลือก - หนองตากยา (ทางเลี่ยงเมืองโพธาราม) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	86.1062	189.8540				275.9602	275.9602
1.2.185	สายนาสาร - เวียงสระ (ต่อเขตเทศบาลเมืองนาสาร - พระแสง) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	252.5171	19.5398				272.0569	272.0569
1.2.186	สายขอนแก่น - บ้านเหนือ (ทางเข้าเมืองแก่งคอย) จ.สระบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	44.3284	224.5305				268.8589	268.8589
1.2.187	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	59.0437	70.5213				129.5650	129.5650
1.2.188	สายห้วยทราย - ปากพะยูน จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	91.7228	25.5696				117.2924	117.2924
1.2.189	สายบ้านป่า - ท่าคร้อ จ.สระบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	125.2166	13.7062				138.9228	138.9228
1.2.190	สายทางเลี่ยงเมืองจักราช จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	150.0000	42.3284				192.3284	192.3284
1.2.191	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (ท่าเรือใต้) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 401 (เขาหัวควาย) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	60.2614	128.0576				188.3190	188.3190

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.192	คำจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (ปีงาฬ-บอลิคำไซ) จ. ปึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566	17.5032	10.4654				27.9686	27.9686
1.2.193	โครงการอำนวยความสะดวกยานยนต์บนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.		งบประมาณ		2566	2566	4,524.4901					4,524.4901	4,524.4901
1.2.194	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580		789.6000	1,121.6000	1,100.0000	1,100.0000	4,111.2000	16,191.2000
1.2.195	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580		200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	800.0000	2,800.0000
1.2.196	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2568		11.0000	44.0000			55.0000	55.0000
1.2.197	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2568		11.0000	44.0000			55.0000	55.0000
1.2.198	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – ทองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 1	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2568		16.0000	64.0000			80.0000	80.0000
1.2.199	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – ทองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2568		13.6000	54.4000			68.0000	68.0000
1.2.200	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 34	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2568		12.4000	49.6000			62.0000	62.0000
1.2.201	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ		2566	2566	15,247.2741	6,018.3300	1,658.8568			22,924.4609	22,924.4609
1.2.202	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2568		6,504.17	6,504.17			13,008.3300	13,008.3300
1.2.203	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมแม่น้ำโขง นาคาวีลี ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (แห่งที่ 2) -พระธาตุพนม อ.เมือง, ราชอาณาจักร จ.มุกดาหาร, นครพนม	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		102.00	204.00	204.00		510.0000	510.0000
1.2.204	ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		136.00	272.00	272.00		680.0000	680.0000
1.2.205	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 1	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		124.00	248.00	248.00		620.0000	620.0000
1.2.206	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 2	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		164.00	328.00	328.00		820.0000	820.0000
1.2.207	ถนนสาย ก1,ข และ ค1 ผังเมืองรวมเมืองตราด จ.ตราด	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		183.00	366.00	366.00		915.0000	915.0000
1.2.208	ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		183.00	366.00	366.00		915.0000	915.0000
1.2.209	ถนนสาย จ2 ผังเมืองรวมเมืองกระบี่ จ.กระบี่	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569			160.00	75.40	150.80	386.2000	250.0000
1.2.210	ถนนสายถนนต่อเชื่อม ถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2570-2572			450.00	900.00	900.00	2,250.0000	5,340.0000
1.2.211	สาย จ และ ง8 ผังเมืองรวมเมืองอุดร จ. อุดรธานี	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2569-2571			400.00	400.00	248.00	1,048.0000	1,240.0000
1.2.212	สาย ง ผังเมืองรวมเมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2569-2571		250.00	150.00	76.60	153.20	629.8000	382.4300
1.2.213	สาย ง ผังเมืองรวมเมืองทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2570-2572			182.00	364.00	364.00	910.0000	1,000.0000
1.2.214	สายเลี่ยงเมืองอำเภอยางตลาด อ.ยางตลาด จ. กาฬสินธุ์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2570-2572					109.60	109.6000	548.0000
1.2.215	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 - ถนนกาญจนาภิเษก จ.นนทบุรี	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2570-2572					300.00	300.0000	1,500.0000
1.2.216	ทางแยกต่างระดับสันป่าตอง อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2571-2573		80.00	20.00	250.00	500.00	850.0000	1,530.0000
1.2.217	สาย ฉ2 ผังเมืองรวมเมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2571-2573						-	1,000.0000
1.2.218	ถนนสาย ค ผังเมืองรวมเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2569-2571			124.00	248.00	248.00	620.0000	300.0000
1.2.219	ถนนสาย ค2 ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย จ.สุโขทัย	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2570-2571				19.00	76.00	95.0000	95.0000
1.2.220	ถนนสาย ค 2-1 และ ค 2-2 ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด จ.ตาก	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569			124.00	248.00	248.00	620.0000	420.0000
1.2.221	ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2567-2569		320.00	640.00	640.00		1,600.0000	1,800.0000
	ทางราง							3,727.3138	26,537.8374	41,148.8783	42,165.6619	41,377.3800	154,957.0714	181,857.3114
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง : ร้อยละ 7 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความปลอดภัยทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70กม.)	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2566-2573				890.1000	2,670.3000	3,560.4000	8,200.0000
1.2.2	โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 50 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2567	2562-2566	3,273.9500	383.5000				3,657.4500	6,525.0000
1.2.3	โครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 184 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			1,426.0000		2,728.0000	4,154.0000	14,260.0000
1.2.4	โครงการจัดหารถดีเซลราง 216 คัน (ใช้แทนรถเดิมที่มีสภาพเก่า)	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			1,501.2000	1,445.6000	6,672.0000	9,618.8000	15,012.0000
1.2.5	โครงการจัดหารถ บด. พร้อมอะไหล่ จำนวน 946 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			241.2500	594.0000	742.0000	1,577.2500	2,412.5000
1.2.6	โครงการจัดหารถไฟโดยสาร (ทดแทน) จำนวน 182 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			1,037.3100	4,149.2400	4,149.2400	9,335.7900	10,373.1000
1.2.7	โครงการจัดหารถล้อเปลี่ยน จำนวน 20 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			200.0000		1,600.0000	1,800.0000	2,000.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับกลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณเริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.8	โครงการการก่อสร้างทางรถไฟขั้วเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2570, 2576-2579		291.8000	291.8000	291.8000	291.8000	1,167.2000	2,626.2000
1.2.9	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ เฟส 1	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2562-2569	255.3776	145.4790	847.6720	432.2560		1,680.7846	1,680.7846
1.2.10	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ เฟส 2	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2567-2571		138.4900	742.4600	847.3100	592.6400	2,320.9000	2,612.1100
1.2.11	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2568	106.2428	831.3388	1,034.2063	512.2375		2,484.0254	2,484.0254
1.2.12	โครงการปรับปรุงทางรถไฟในภาคตะวันออก	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2568		28.9000	115.5800			144.4800	144.4800
1.2.13	โครงการปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2567-2569		1,591.1492	544.5200	188.5184		2,324.1876	2,324.1876
1.2.14	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ประกวดราคา	2568	2567-2568		1,229.6400	319.1300			1,548.7700	1,548.7700
1.2.15	โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2567	3.6141	12.3904				16.0045	16.0245
1.2.16	โครงการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงชุมพร - ท่าเรือน้ำลึกกระนอง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2566	26.6857					26.6857	26.6857
1.2.17	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อเตรียมดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟทั่วประเทศ	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2566	61.4436					61.4436	61.4436
1.2.18	โครงการศึกษากำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2567-2568		3.7500	11.2500			15.0000	15.0000
1.2.19	โครงการติดตั้งระบบ ATP Wayside จำนวน 48 สถานี	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		106.0000	180.9000	159.0000	106.0000	551.9000	603.00
1.2.20	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 70 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		123.6000	185.4000	185.4000	123.6000	618.0000	618.00
1.2.21	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 57 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		101.0000	151.5000	151.5000	101.0000	505.0000	505.00
1.2.22	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถดีเซลราง จำนวน 117 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		190.0000	285.0000	285.0000	190.0000	950.0000	950.00
1.2.23	โครงการจัดหาทดสับเปลี่ยน Battery Locomotive จำนวน 15-20 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		200.0000	300.0000	300.0000	200.0000	1,000.0000	1,000.00
1.2.24	โครงการปรับปรุงรถจักร GEA จำนวน 36 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		338.4000	507.6000	507.6000	338.4000	1,692.0000	1,692.00
1.2.25	โครงการปรับปรุงรถจักร HID จำนวน 21 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		155.4000	233.1000	233.1000	155.4000	777.0000	777.00
1.2.26	โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 84 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		1,344.0000	2,016.0000	2,016.0000	1,344.0000	6,720.0000	6,720.0000
1.2.27	โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 104 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		1,664.0000	2,496.0000	2,496.0000	1,664.0000	8,320.0000	8,320.0000
1.2.28	โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 332 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		5,312.0000	7,968.0000	7,968.0000	5,312.0000	26,560.0000	26,560.0000
1.2.29	โครงการจัดหารถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 273 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		4,368.0000	6,552.0000	6,552.0000	4,368.0000	21,840.0000	21,840.0000
1.2.30	โครงการจัดหารถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 20 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		400.0000	600.0000	600.0000	400.0000	2,000.0000	2,000.0000
1.2.31	โครงการจัดหารถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 30 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		600.0000	900.0000	900.0000	600.0000	3,000.0000	3,000.0000
1.2.32	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ KIHA จำนวน 17 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		136.0000	204.0000	204.0000	136.0000	680.0000	680.0000
1.2.33	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ HAMANASU (รถโดยสารปรับอากาศ) จำนวน 10 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		4.0000	6.0000	6.0000	4.0000	20.0000	20.0000
1.2.34	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถโดยสาร จำนวน 127 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		3,300.0000	4,950.0000	4,950.0000	3,300.0000	16,500.0000	16,500.0000
1.2.35	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถสินค้า จำนวน 50 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		1,300.0000	1,950.0000	1,950.0000	1,300.0000	6,500.0000	6,500.0000
1.2.36	โครงการจัดหารถโบกี้โดยสาร จำนวน 1270 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		1,016.0000	1,524.0000	1,524.0000	1,016.0000	5,080.0000	5,080.0000
1.2.37	โครงการจัดหารถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 1,500 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		1,200.0000	1,800.0000	1,800.0000	1,200.0000	6,000.0000	6,000.0000
1.2.38	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ทั่วประเทศ	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		3.0000	4.5000	4.5000	3.0000	15.0000	15.0000
1.2.39	โครงการเข้าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567 - 2570		5.0000	7.5000	7.5000	5.0000	25.0000	25.0000
1.2.40	การเพิ่มสัดส่วน Outsource/ Out-job งานบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2570					50.00	50.0000	30.0000
1.2.41	การพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567-2570		10.00	10.00	10.00	10.00	40.0000	30.0000
1.2.42	การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทาง แบบ Multimodal	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2567-2570		5.00	5.00	5.00	5.00	20.0000	30.0000
	ทางน้ำ							617.1010	1,951.8144	3,127.9265	4,796.0631	6,185.1449	16,678.0500	43,430.4810
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 11 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80													
1.2.1	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ		2562-2569				950.0000	1,009.4860	1,959.4860	1,959.4860
1.2.2 (1)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - จ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design)	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ					6.6000	59.4000				66.0000	66.0000
1.2.2 (2)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ						16.0000	2.0000	2.0000		20.0000	20.0000
1.2.2 (3)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ					-		526.6000	729.6000	1,866.6000	3,122.8000	11,343.8000
1.2.3 (1)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่รื่อน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	90.3487	231.8825	210.6800	210.6800	210.6800	954.2712	1,844.7712

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.3 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580		224.3822	128.3301	128.3301	128.3301	609.3725	1,436.6085
1.2.3 (3)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	88.6152	183.6057	265.7567	265.7567	265.7567	1,069.4910	1,511.4915
1.2.3 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านคอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	91.5042	237.1718	340.3191	340.3191	340.3191	1,349.6333	2,277.6913
1.2.3 (5)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 1 ฉบับ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	90.8622	126.9708	122.5380	122.5380	122.5380	585.4470	1,810.8270
1.2.3 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		81.0255	192.3333	192.3333	192.3333	658.0253	1,440.2653
1.2.3 (8)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567		30.0000				30.0000	30.0000
1.2.3 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	87.4570	203.3516	153.7094	153.7094	153.7094	751.9368	1,646.6368
1.2.3 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580		146.0548	83.8963	83.8963	83.8963	397.7437	785.7037
1.2.3 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือถนนประสะกระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		177.4218	195.5218	195.5218	195.5218	763.9872	993.8512
1.2.3 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		122.9450	94.5731	94.5731	94.5731	406.6642	1,352.3950
1.2.3 (13)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580				118.5080	118.5080	237.0160	1,422.0960
1.2.3 (15)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569				13.0000		13.0000	13.0000
1.2.3 (16)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580					25.7866	25.7866	283.6526
1.2.3 (17)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งบฯ ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		30.0000	192.9000	192.9000	192.9000	608.7000	2,537.7000
1.2.3 (18)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก,ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (19)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580				94.5731	94.5731	189.1462	1,134.8769
1.2.3 (20)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำขนอม (ร่องนอก,ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (21)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 - 2580				81.0255	81.0255	162.0510	972.3060
1.2.3 (22)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อนหอยหลอด จำนวน	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567		25.3000				25.3000	25.3000
1.2.4	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2580	33.9875	20.3073	38.2380	38.2380	38.2380	169.0088	551.3888
1.2.5	งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (3 แห่ง) (ท่าเรือเกียกกาย ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระราม 5)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2564-2568	57.2262	-	-	-	-	57.2262	57.2262
1.2.6	โครงการจัดหาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ พร้อมติดตั้ง ในศูนย์ควบคุมฯ และสถานีลูกข่าย VTS จำนวน 26 แห่ง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568			10.0000			10.0000	10.0000
1.2.7	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			50.0000	15.0000	15.0000	80.0000	300.0000
1.2.8	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580				50.0000	15.0000	65.0000	250.0000
1.2.9	โครงการปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			50.0000	50.0000	20.0000	120.0000	500.0000
1.2.10	โครงการศึกษาการพัฒนาปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลเพื่อรองรับมาตรฐาน VHF Data Exchange System (VDES) ตาม IALA Guideline G1117	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569				5.0000		5.0000	5.0000
1.2.11	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาระบบ VHF Data Exchange System (VDES) สำหรับการควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลในน่านน้ำไทยตามมาตรฐานภาคบังคับของ IALA	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580					240.0000	240.0000	1,950.0000
1.2.12	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2567 - 2569		17.9954	35.9908	35.9908		89.9770	89.9770

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.13	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 2 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2569			18.0000	72.0000		90.0000	90.0000
1.2.14	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 3 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2570				18.0000	72.0000	90.0000	90.0000
1.2.15	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดพร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในคลองแสนแสบ(ส่วนต่อขยายท่าเรือ) กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568			15.0000			15.0000	15.0000
1.2.16	โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงรายศูนย์ควบคุมจราจร เชียงราย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2569			16.0000	64.0000		80.0000	80.0000
1.2.17	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในแม่น้ำโขงพื้นที่จังหวัดนครพนม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568			50.0000			50.0000	50.0000
1.2.18	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดระยอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568			25.0000			25.0000	25.0000
1.2.19	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569				60.0000		60.0000	60.0000
1.2.20	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือปากเมง จังหวัดตรัง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570					30.0000	30.0000	30.0000
1.2.21	โครงการศึกษาแผนด้านความปลอดภัยของระบบการคมนาคมทางน้ำ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569				10.0000		10.0000	10.0000
1.2.22	โครงการศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569-2570				2.0000	8.0000	10.0000	10.0000
1.2.23	โครงการจัดหาระือตรวจการณ์นอกเกาะประสงค์ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 80 ฟุต จำนวน 3 ลำ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2570			120.0000	240.0000	240.0000	600.0000	600.0000
1.2.24	โครงการจัดหาเรือจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์จัดมลพิษทางน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 40 เมตร (สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570-2571					100.0000	100.0000	500.0000
1.2.25	โครงการจัดหาเรือจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์จัดมลพิษทางน้ำในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 50 ฟุต จำนวน 2 ลำ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2570				20.0000	60.0000	80.0000	80.0000
1.2.26	โครงการจัดทำแอปพลิเคชันการบริการข้อมูลการเดินทางในเมืองท่องเที่ยวสำคัญทั่วประเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569				5.0000		5.0000	5.0000
1.2.27	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			14.7000	14.7000	14.7000	44.1000	154.7000
1.2.28	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			21.0000	21.0000	18.3800	60.3800	232.2600
1.2.29	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอ่าวไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			20.9000	19.2200	16.1700	56.2900	150.3400
1.2.30	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2572			17.9600	16.1700	17.9600	52.0900	72.7700
1.2.31	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 ทุ่น	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			5.0400	5.0400	5.0400	15.1200	72.2800
1.2.32	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			5.7600	5.7600	5.7600	17.2800	82.6700
1.2.33	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			4.6800	4.6800	4.6800	14.0400	67.1400
1.2.34	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580			13.0000		4.6800	17.6800	70.7800
1.2.35	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580				12.0000		12.0000	60.1500
1.2.36	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580					19.0000	19.0000	86.0500
1.2.37	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2566	15.5000					15.5000	15.5000
1.2.38	โครงการศึกษาข้อมูลภาคการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568			4.5000			4.5000	4.5000
1.2.39	โครงการจัดหาระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีของประเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570					30.0000	30.0000	30.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.40	ค่าปรับปรุงท่าเรือพระปิ่นเกล้า	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566	20.0000					20.0000	20.0000
1.2.41	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566	35.0000					35.0000	35.0000
1.2.42	โครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ			2568 - 2570			8.0000	16.0000	16.0000	40.0000	40.0000
1.2.43	การศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ			2567 - 2570		8.0000	12.0000	12.0000	8.0000	40.0000	40.0000
1.2.44	การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ลดการติดขัดหน้าท่า	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ			2567 - 2570		10.0000	15.0000	15.0000	10.0000	50.0000	50.0000
	ทางอากาศ							1,135.1724	4,403.6458	379.8318	42.3220	-	5,960.9720	5,861.9740
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ชีตความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) : 180 ล้านคนต่อปี 2. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 3. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไม่เกิน 3.03 4. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13													
1.2.1	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ตรวจสัมภาระ 100x100 ซม (10 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนคร ร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานพิษณุโลก)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	63.6636					63.6636	63.6636
1.2.2	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ตรวจสัมภาระ 60x40 ซม (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานชุมพร)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	24.2750					24.2750	24.2750
1.2.3	โครงการจัดหาและติดตั้งซอฟต์แวร์ระบบบริหารนิตยภัการบิน กรุงเทพมหานคร	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568			21.4100			21.4100	21.4120
1.2.4	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบตรวจจับการไหลเวียนของผู้โดยสาร (7 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยาน พิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ไม่ได้รับงบประมาณ		2567		99.0000				99.0000	
1.2.5	งานก่อสร้างจุดตรวจค้นรถยนต์ และยานพาหนะ บริเวณหน้าท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานขอนแก่น 1 แห่ง	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	12.0000					12.0000	12.0000
1.2.6	จัดหาเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) (11 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานสกลนคร ท่า อากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานแพร่)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	54.3400					54.3400	54.3400
1.2.7	จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEADS ขนาดช่องอุโมงค์ 60 x 40 cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	89.4114					89.4114	89.4114
1.2.8	จัดหาและติดตั้งไฟลานกกลับลำ (Runway Turnpad Lights) (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	47.4100					47.4100	47.4100
1.2.9	จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานเลย (ชดเชยงบประมาณทั่วไป)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2566	4.3655					4.3655	4.3655
1.2.10	จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานน่านนคร (ชดเชยงบประมาณทั่วไป)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2566	4.3655					4.3655	4.3655
1.2.11	จัดหาพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงสัมภาระ ขาเข้า (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	24.0000		41.0000			65.0000	65.0000
1.2.12	จัดหาพร้อมติดตั้งลิฟต์โดยสาร (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่า อากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	24.0000					24.0000	24.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.13	จัดหาพร้อมติดตั้งสายพานลำเลียงสัมภาระพร้อมเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ประกอบ (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	22.2700					22.2700	22.2700
1.2.14	จัดหารถดับเพลิง ขนาด 4x4 (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครราชสีมา)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566-2567	20.0000	80.0000				100.0000	100.0000
1.2.15	ซื้อระบบตรวจการณัมพื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	45.0000					45.0000	45.0000
1.2.16	ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานราวีวาส ท่าอากาศยานสกลนคร)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	245.0000					245.0000	245.0000
1.2.17 (1)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566-2567	52.4000	209.6000				262.0000	262.0000
1.2.17 (2)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานนครพนม)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ประกวดราคา		2567-2568		42.9000	243.1000			286.0000	286.0000
1.2.17 (3)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2565-2566	192.8000					192.8000	192.8000
1.2.18	ระบบบันไดเลื่อน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	27.0000					27.0000	27.0000
1.2.19	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)	กพท.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ			2567-2570				12.0000		12.0000	12.0000
1.2.20	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master Plan)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบประมาณ			2567-2568			8.8170			8.8170	8.8170
1.2.21	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบประมาณ			2567-2568			10.0000			10.0000	10.0000
1.2.22	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบประมาณ			2566-2569		15.1610	30.3220	30.3220		75.8050	75.8050
1.2.23	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ Business Continuity Management for Thailand Aviation (2023-2027)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบประมาณ			2565-2566	7.5650					7.5650	7.5650
1.2.24	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ			2566-2567	2.0000	2.6618				4.6618	4.6618
1.2.25	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ			2566-2567	1.6000	1.8238				3.4238	3.4238
1.2.26	โครงการปรับปรุงสถานีภาคพื้นของระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT จากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำเป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบประมาณ			2564-2567	4.0000	113.8000	25.1828			142.9828	142.9828
1.2.27	โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ลำปาง สุราษฎร์ธานี กระบี่ นครศรีธรรมราช ตรัง หัวหิน ระนอง นราธิวาส เบตง ปูรีรัมย์ ร้อยเอ็ด แม่สอด และขอนแก่น	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2567		2,592.5989				2,592.5989	2,592.5989
1.2.28	โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน ส่วนกลาง (กรมท่าอากาศยาน) ท่าอากาศยานน่านนคร ลำปาง พิษณุโลก แม่ฮ่องสอน แพร่ แม่สอด (จ.ตาก) ร้อยเอ็ด ขอนแก่น นครพนม สกลนคร เลย อุดรธานี อุบลราชธานี ระนอง นครศรีธรรมราช สุราษฎร์ธานี ตรัง ชุมพร หัวหิน นราธิวาส นครราชสีมา และจังหวัดสมุทรปราการ	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2567		1,246.1003				1,246.1003	1,246.1003
1.2.29	จัดหาครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 1 รายการ (รวม 56 หน่วย)	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ			2566	2.5200					2.5200	2.5200
1.2.30	จัดหาครุภัณฑ์ อื่น ๆ ที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 17 รายการ (รวม 34 หน่วย)	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ			2566	10.1864					10.1864	10.1864
1.2.31	ระบบเฝ้าระวังและแจ้งเตือนภัยคุกคามจากอากาศยานไร้คนขับ แบบเคลื่อนที่ได้ สำหรับกรมท่าอากาศยาน	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ	ไม่ได้รับงบประมาณ		2566	80.0000					80.0000	80.0000
1.2.32	งานก่อสร้างลานจอดรถยนต์ และปรับปรุงกายภาพ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และท่าอากาศยานสกลนคร	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	60.0000					60.0000	60.0000
1.2.33	งานก่อสร้างแผงป้องกันกีดันอันตรายต่ออากาศยาน ที่อาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบประมาณ	ลงนามในสัญญา		2566	15.0000					15.0000	15.0000
	เพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะ เพื่อการลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม							34.8218	330.5590	1,830.7690	2,962.4910	-	5,158.6408	429.9618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไม่เกิน 3.03 2. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13													
1.2.1	โครงการเช่ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,013 คัน (224+1,020+769 คัน)	ขสมก.	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ			2566-2575		330.5590	1,830.7690	2,962.4910		5,123.8190	295.1400
1.2.2	ศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก	สนข.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2564-2566	5.3538					5.3538	5.3538

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.3	โครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหาร จัดการจราจร กรุงเทพมหานคร	สนช.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ			2566	3.4130					3.4130	3.4130
1.2.4	โครงการค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลัก ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร	สนช.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ			2566	22.3176					22.3176	22.3176
แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง								178.9411	318.7836	395.9098	576.2515	330.4839	1,800.3698	2,504.8762
กลยุทธ์ที่ 2.1	พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท							23.9789	18.3524	142.8709	372.6367	140.5967	698.4355	835.4355
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค : ร้อยละ 10 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40													
2.1.1	โครงการศึกษาวางแผนพัฒนาศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2564-2566	15.4245					15.4245	15.4245
2.1.2	โครงการปรับปรุงศูนย์ปฏิบัติการควบคุมความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำ กรมเจ้าท่า	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				61.0000		61.0000	61.0000
2.1.3	โครงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา 29 แห่ง	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2570			70.7167	70.7167	70.7167	212.1500	212.1500
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569			8.3400	33.3600		41.7000	57.7000
2.1.5	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569			8.5800	34.3200		42.9000	58.9000
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ชิงอี) กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569			4.1400	16.5600		20.7000	28.7000
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569			4.4000	17.6000		22.0000	28.0000
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสีพระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569			7.7600	31.0400		38.8000	54.8000
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569			6.2800	25.1200		31.4000	47.4000
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569-2570				8.4200	33.6800	42.1000	58.1000
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					18.1000	18.1000	24.1000
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				9.1000		9.1000	15.1000
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					18.1000	18.1000	24.1000
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				9.1000		9.1000	17.1000
2.1.16	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.17	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.18	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาลำโพงอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				29.0000		29.0000	37.0000
2.1.19	โครงการพัฒนาศานักขึ้นส่งผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ			2566	8.5544	18.3524	32.6542			59.5610	59.5610
2.1.19 (1)	- ก่อสร้างสถานีขึ้นส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม แห่งที่ 2 ต.เวียงม่วง อ.เมืองมหาสารคาม จ.มหาสารคาม	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					8.5544	18.3524	32.6542			59.5610	59.5610
2.1.19 (2)	- โครงการศึกษาความเหมาะสมของสถานีขึ้นส่งผู้โดยสารและสถานที่หยุดรับส่งผู้โดยสารสำหรับคนทุกคน	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)							30.0000			30.0000	30.0000
กลยุทธ์ที่ 2.2	ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง							-	14.5500	82.4500	-	45.0000	142.0000	292.0000
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ : จำนวน 4 เมือง													
2.2.1	โครงการพัฒนาระบบควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 2)	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2567-2568		4.5000	25.5000			30.0000	30.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
2.2.2	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2567-2568		10.0500	56.9500			67.0000	67.0000
2.2.3	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2570					30.0000	30.0000	30.0000
2.2.4	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2570-2580					15.0000	15.0000	165.0000
กลยุทธ์ที่ 2.3	ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ							25.3278	33.9147	13.8381	-	-	73.0806	73.5444
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก : ไม่เกิน 3 บาท/กม.													
2.3.1	โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก	งบประมาณ			2566-2568	8.3798	23.4636	10.0556			41.8990	41.8900
2.3.2	โครงการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	สนข.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2566	3.5664	10.4511	3.7825			17.8000	17.8000
2.3.3	โครงการค่าจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (bangkok travel demand survey)	สนข.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2564-2565	13.3816					13.3816	13.8544
กลยุทธ์ที่ 2.4	เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง							129.6344	251.9665	156.7508	203.6148	144.8872	886.8537	1,303.8963
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 35													
2.4.1	โครงการการตรวจสอบรอยเชื่อมต่อแพลตฟอร์มสนับสนุนสินค้าและบริการทดสอบแบบ Full scale	มทร. ล้าंना	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2566-2567	3.6700	2.5000				6.1700	6.1700
2.4.2	กลไกการฝึกอบรมและแนวโน้มอาัยการใ้ใช้งานของขึ้นส่วนรางก่อนและหลังการซ่อม เฟส 2	มข.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2566-2567	2.1805	3.1000				5.2805	5.2805
2.4.3	โครงการพัฒนาการวิเคราะห์และทดสอบระบบรางรถไฟความเร็วสูง	วว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2563-2570	45.0000	25.0000	15.0000	35.0000	20.0000	140.0000	303.5000
2.4.4	โครงการศูนย์ทดสอบและพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งและรถไฟความเร็วสูง	วว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2567-2570		6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	24.0000	24.0000
2.4.5	การจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ เฟส 2	สวทช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2567-2568		17.1000				17.1000	17.1000
2.4.6	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดแห่งชาติเพื่อสร้างการสอบกลับได้ในการวัดสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	มว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2566-2568	68.1669	64.1300	4.1300			136.4269	135.4269
2.4.7	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดพลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ และคุณภาพไฟฟ้าระดับมาตรฐานอ้างอิงแห่งชาติเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของประเทศไทย	มว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2567-2568		23.2149	5.1531			28.3680	28.3680
2.4.8	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	กพร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2566-2571	10.6170	83.0120	92.4307	102.6148	118.8872	407.5617	602.1043
2.4.10	พัฒนามาตรฐานความเชี่ยวชาญ ด้านวิธีการทดสอบชิ้นส่วนหรือมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้านระบบรางที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล	สทร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2567		20.0000				20.0000	20.0000
2.4.11	ยื่นขอการรับรองระบบคุณภาพผ่านต่างประเทศตามมาตรฐานสากล (NQI)	สทร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2568			25.0000			25.0000	25.0000
2.4.12	ค่าใช้จ่ายในการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย	สศช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2567		6.5096	9.0370			15.5466	15.5466
2.4.13	ค่าใช้จ่ายในการติดตามการพัฒนาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค	สศช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2567		1.4000				1.4000	1.4000
2.4.14	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform	รฟท.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2569				30.00		30.0000	30.0000
2.4.15	การพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถจักรและล้อเลื่อน	รฟท.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบประมาณ			2569				30.00		30.0000	30.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)								707.9275	896.6185	2,209.8601	1,156.2139	4,467.2119	9,437.8319	21,830.8605
กลยุทธ์ที่ 3.1	พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม							419.1184	571.8793	1,728.4482	767.5520	4,253.1040	7,740.1019	19,991.9618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 6													
3.1.1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2565-2568	209.5970	51.7617	205.2460			466.6047	638.8180
3.1.2	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2564	2566-2568	132.0760	215.7448	299.0350			646.8558	646.8558

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
3.1.2 (1)	- ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ด.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					129.8860	213.3000	292.8140			636.0000	636.0000
3.1.2 (2)	- ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ด.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					2.1900	2.4448	6.2210			10.8558	10.8558
3.1.3	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ		2558-2571	-	-	382.0100	266.7760	533.5520	1,182.3380	1,715.8900
3.1.3 (1)	- จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP							7.0000			7.0000	7.0000
3.1.3 (2)	- จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP							375.0100			375.0100	375.0100
3.1.3 (3)	- ก่อสร้างโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP								257.5280	515.0560	772.5840	1,287.6400
3.1.4	โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคจังหวัดต่างๆ	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ประกวดราคา		2568			25.0000			25.0000	25.0000
3.1.4 (1)	โครงการยกระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck terminal) รองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการ และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP							25.0000			25.0000	25.0000
3.1.5	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2566 - 2571		15.3600			3,040.0000	3,055.3600	7,545.3600
3.1.6 (1)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ			12.6000	29.4000				42.0000	42.0000
3.1.6 (2)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษารูปแบบการลงทุน	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					30.0000			30.0000	30.0000
3.1.6 (3)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					8.0000	8.0000		16.0000	5,334.0000
3.1.7	โครงการศึกษาและพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ โดยใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์ม	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					100.0000			100.0000	100.0000
3.1.8	โครงการศึกษาการปรับเปลี่ยนรูปแบบท่าเรือดั้งเดิมให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port)	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					30.0000			30.0000	30.0000
3.1.9	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำด้วยรูปแบบ Multimodal transport ในท่าเรือชายฝั่งของประเทศ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ						40.0000		40.0000	40.0000
3.1.10	โครงการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือชายฝั่งที่เชื่อมโยง Landbridge เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ						40.0000		40.0000	40.0000
3.1.11	โครงการศึกษา พัฒนา และออกแบบเบื้องต้นศูนย์กลางท่าเรือบก เชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับประเทศ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					60.0000			60.0000	60.0000
3.1.12	โครงการศึกษาและจัดทำแผนการกำกับการใช้ประโยชน์ท่าเรือชายฝั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ					40.0000			40.0000	40.0000
3.1.13	โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของไทยผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	สศก.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2567		6.4000				6.4000	6.4000
3.1.14	โครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์บนแนวการเชื่อมโยงหลักในภาคใต้	รพท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2566-2575		146.0000	146.0000	146.0000	146.0000	584.0000	1,460.0000
3.1.15	โครงการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2566-2567	16.9178	26.9628	21.1472			65.0278	52.8680
3.1.16	โครงการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2564-2566	18.4190					18.4190	47.6400
3.1.17	ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2564-2566	13.3586					13.3586	39.2900
3.1.18	การพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลการเดินทางของคน และข้อมูลการขนส่งสินค้าระดับประเทศ เพื่อวางยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศไทย	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2566-2567		43.4500				43.4500	79.0000
3.1.19	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2566-2568	16.1500	36.8000				52.9500	52.9500

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์							32.0441	40.0000	88.0000	105.0000	25.0000	290.0441	437.0441
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก : ร้อยละ 100 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก : ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี													
3.2.1	โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window	กษ. (กป.)	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ			2567-2569		40.0000	80.0000	80.0000		200.0000	200.0000
3.2.2	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563-2580	24.3801			9.0000	9.0000	42.3801	154.3801
3.2.3	โครงการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ด้านการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้าและการบริการระหว่างประเทศ ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	กศก.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ			2566	7.6640					7.6640	7.6640
3.2.4	โครงการยกระดับการบริการของด่านศุลกากร	กศก.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ			2568 - 2570			8.0000	16.0000	16.0000	40.0000	40.0000
กลยุทธ์ที่ 3.3	พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์							256.7650	284.7392	393.4119	283.6619	189.1079	1,407.6859	1,401.8546
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง : ร้อยละ 80 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม : ลดลงร้อยละ 5													
3.3.1	โครงการวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	สศช.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบประมาณ			2566	15.3150					15.3150	15.8150
3.3.2	โครงการการออกแบบและพัฒนาระบบการตรวจสอบย้อนกลับของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto)	วก.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบประมาณ			2566-2567		7.8313				7.8313	1.5000
3.3.3	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	กทท.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบรัฐวิสาหกิจ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2565-2568	241.4500	87.8000	109.7500			439.0000	439.0000
3.3.4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการผลิตและการขนส่งของสหกรณ์เพื่อเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ	กสส.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบประมาณ			2567-2570		69.1079	103.6619	103.6619	69.1079	345.5396	345.5396
3.3.5	โครงการยกระดับสหกรณ์ให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	กสส.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบประมาณ			2567-2570		120.0000	180.0000	180.0000	120.0000	600.0000	600.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ								144.0700	114.2150	60.5658	50.0000	20.0000	388.8508	434.0258
กลยุทธ์ที่ 4.1	พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย มาตราฐาน และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการค้าเป็นงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง							144.0700	108.2150	51.5658	50.0000	20.0000	373.8508	419.0258
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง : ทางน้ำ ร้อยละ 11 และทางราง ร้อยละ 7 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80													
4.1.1	โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (Phase 1)	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2566	13.8000					13.8000	13.8000
4.1.2	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2566	10.8200					10.8200	10.8200
4.1.3	โครงการวางแผนการพัฒนากระบวนการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2567		10.8900				10.8900	10.8900
4.1.4	โครงการพัฒนาและกำกับดูแลระบบการขนส่งสินค้าในเมืองให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2568			25.0000			25.0000	25.0000
4.1.5	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 3)	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2569				30.0000		30.0000	30.0000
4.1.6	โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งทางถนน ด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark เพื่อการกำกับดูแล	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2568			13.9658			13.9658	13.9658
4.1.7	โครงการพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Intelligence Disaster Management System : IDMS)	สปค.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2566-2567	10.4000	5.4250				15.8250	16.0000
4.1.8	โครงการเพิ่มขีดความสามารถการทดสอบ ระบบอัดประจุไฟฟ้า รองรับระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2566	88.6000					88.6000	88.6000
4.1.9	โครงการจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2566	20.4500					20.4500	20.4500
4.1.8	โครงการจัดทำ Big Data และ Data Analytic เพื่อการติดตามและกำกับประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางรางของประเทศ	ขร.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2569-2570				20.0000	20.0000	40.0000	40.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
4.1.9	โครงการศึกษาพื้นที่ทิ้งวัสดุในทะเลภายใต้พิธีสารลอนดอน ค.ศ. 1996	จท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2567-2568		1.9000	7.6000			9.5000	9.5000
4.1.10	โครงการจ้างศึกษาอนุสัญญา MARPOL Annex VI	จท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2568			5.0000			5.0000	5.0000
4.1.11	โครงการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการค้าเนิรธุรกิจ	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2567		30.00				30.0000	30.0000
4.1.12	การจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2567		30.00				30.0000	30.0000
4.1.13	ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินเรือเชิงสังคม	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2567		30.00				30.0000	30.0000
กลยุทธ์ที่ 4.2	พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง							-	6.0000	9.0000	-	-	15.0000	15.0000
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า นำเข้า - ส่งออก : ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี 3. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP : ร้อยละ 6													
4.2.1	โครงการศึกษาภาวะเทียบ และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและชายแดนของไทย	กศก.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	งบประมาณ			2567 - 2568		6.0000	9.0000			15.0000	15.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์								59.1215	276.1882	389.4295	330.8617	229.4641	1,285.0650	1,851.8518
กลยุทธ์ที่ 5.1	พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล							-	185.7124	263.5685	248.5685	165.7124	863.5618	863.5618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี 2. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-recognized Certificate : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี													
5.1.1	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	จท.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568			15.0000			15.0000	15.0000
5.1.2	ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับรถขนาดใหญ่	ขบ.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567		20.0000				20.0000	20.0000
5.1.3	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการค้าเนิรงานด้านคมนาคมขนส่ง	ขบ./ขร.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		20.0000	30.0000	30.0000	20.0000	100.0000	100.0000
5.1.4	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรม และบริการเมห์องาคต	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		82.4143	123.6215	123.6215	82.4143	412.0715	412.0715
5.1.5	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้า ระหว่างประเทศ	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		23.4605	35.1907	35.1907	23.4605	117.3023	117.3023
5.1.6	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		7.0368	10.5552	10.5552	7.0368	35.1840	35.1840
5.1.7	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเฉพาะทางรองรับอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		2.8008	4.2012	4.2012	2.8008	14.0040	14.0040
5.1.8	โครงการเพิ่มอัตราค่าจ้างและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่กำกับดูแลมาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า	กศก.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		10.0000	15.0000	15.0000	10.0000	50.0000	50.0000
5.1.9	โครงการสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เช่น Re-skills Up-skills และ New-skills	มพัฒนาฝีมือแรงงาน	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบประมาณ			2567 - 2570		20.0000	30.0000	30.0000	20.0000	100.0000	100.0000
กลยุทธ์ที่ 5.2	พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้							59.1215	26.1758	48.1610	82.2932	63.7518	279.5032	846.2900
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี													
5.2.1	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2567-2568		3.7500	21.2500			25.0000	25.0000
5.2.2	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2569				20.0000		20.0000	20.0000
5.2.3	โครงการพัฒนาศักยภาพและเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2569				30.0000		30.0000	30.0000
5.2.4	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย (Phase 2)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2570					25.0000	25.0000	25.0000
5.2.5	โครงการเสริมสร้างความสามารถดำเนินธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน	กสอ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2566-2570	44.6000					44.6000	44.6000
5.2.6	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			ปีต่อปี	14.5215	17.4258	20.9110	25.0932	30.1118	108.0632	505.7400
5.2.7	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			ปีต่อปี		5.0000	6.0000	7.2000	8.6400	26.8400	140.9500

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
กลยุทธ์ที่ 5.3	วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์							-	64.3000	77.7000	-	-	142.0000	142.0000
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ : เพิ่มขึ้นทุกปี													
5.3.1	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	งบประมาณ			2567-2568		26.8000	40.2000			67.0000	67.0000
5.3.2	โครงการบูรณาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพของประเทศไทย (NQI) ด้านระบบราง	สทร.	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	งบประมาณ			2567-2568		37.5000	37.5000			75.0000	75.0000
	รวมประมาณรายจ่ายประจำปี (ล้านบาท)							3.7374	-	-	-	-	3.7374	259,738.6667
	รวมงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ (ล้านบาท)							35,852.5650	49,186.3452	53,131.8352	65,556.5800	80,526.8511	284,254.1764	478,363.4983
	รวมเงินกู้ (ล้านบาท)							38,836.0481	159,523.8400	332,628.8960	356,905.6240	337,128.1340	1,228,283.5421	4,321,272.8190
	รวมเอกชน (ล้านบาท)							-	78.0000	12,228.0600	70,452.4100	79,560.2300	162,318.7000	1,580,639.5300
	รวมเฉพาะที่ยังไม่ระบุแหล่งเงิน (ล้านบาท)							-	32,456.1100	39,744.5900	28,850.1400	4,372.4100	105,423.2500	223,089.7100
	รวมงบประมาณทั้งหมด (ล้านบาท)							74,692.3505	241,244.2952	437,733.3812	521,764.7540	501,587.6251	1,780,283.4059	6,863,104.2240

- โครงการสำคัญต่อเนื่องในปี 2566, โครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน, โครงการในระบบ eMENSCR
- โครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (งบปี 66) (สนข.)
- โครงการเสนอแนะและประมาณการงบ
ตัวหนังสือสีแดงหมายถึงที่ปรึกษากระจายงบ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน								760,000.2995	763,419.1644	664,154.1718	550,825.8947	503,883.1394	3,275,514.6697	8,343,420.4443
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก							682,400.6614	696,446.9963	609,818.8251	501,429.3253	456,816.5888	2,980,144.3970	7,232,158.0219
	ทางถนน							152,626.7497	165,298.0886	143,170.8275	104,398.7576	54,156.2841	619,650.7074	1,215,996.7552
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 10 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี													
1.1.1	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2566-2571	722.3600					722.3600	13,491.9900
1.1.1 (1)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				1,042.2400					1,042.2400	5,862.2400
1.1.1 (2)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				2,756.5700					2,756.5700	10,706.2000
1.1.2	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2572	9,060.5491	8,263.7662				17,324.3153	45,650.4303
1.1.2 (1)	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				931.3800					931.3800	22,353.1200
1.1.2 (2)	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				8,129.1691	8,263.7662				16,392.9353	23,297.3103
1.1.3	โครงการทางพิเศษคลองรั้งส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2568-2571	2,709.8600					2,709.8600	23,564.1100
1.1.3 (1)	โครงการทางพิเศษคลองรั้งส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				2,709.8600					2,709.8600	19,837.3000
1.1.4	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2568-2571	4,034.5200					4,034.5200	12,700.0000
1.1.4 (1)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				4,034.5200					4,034.5200	12,700.0000
1.1.5	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2569-2574	8,399.5700	7,281.4000	7,281.4800	6,067.8300		29,030.2800	43,116.0800
1.1.5 (1)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				1,118.1700					1,118.1700	6,709.0000
1.1.5 (2)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				7,281.4000	7,281.4000	7,281.4800	6,067.8300		27,912.1100	36,407.0800
1.1.6	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (Double Deck)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เจรจา และแก้ไขสัญญาร่วมลงทุนฯ			2568-2572	8,119.0600	2,029.7600				10,148.8200	34,506.0000
1.1.6 (1)	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (Double Deck) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน				8,119.0600	2,029.7600				10,148.8200	34,506.0000
1.1.7	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2575	10,509.2593	11,319.4411	11,111.1111	11,111.1111	7,407.4074	51,458.3300	52,500.0000
1.1.7 (1)	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				1,250.0000	208.3300				1,458.3300	116.6900
1.1.7 (2)	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน				9,259.2593	11,111.1111	11,111.1111	11,111.1111	7,407.4074	50,000.0000	50,000.0000
1.1.8	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ศึกษา/ออกแบบ		2570-2575	8,726.1900	9,179.7600	8,971.4300	5,980.9500		32,858.3300	33,900.0000
1.1.8 (1)	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				1,250.0000	208.3300				1,458.3300	2,500.0000
1.1.8 (2)	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน				7,476.1900	8,971.4300	8,971.4300	5,980.9500		31,400.0000	31,400.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.9	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อโศก (S1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		เจรจารูปแบบการลงทุน		2570-2572	2,524.3500	2,576.8800				5,101.2300	5,102.0000
1.1.9 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อโศก (S1) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				2,524.3500	2,576.8800				5,101.2300	5,102.0000
1.1.10	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		EIA		2570-2573	1,900.3200	2,391.1300	581.5700			4,873.0200	4,963.7800
1.1.10 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ				155.6000	64.8300				220.4300	311.1900
1.1.10 (2)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ				1,744.7200	2,326.3000	581.5700			4,652.5900	4,652.5900
1.1.11	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570-2574	1,327.7500	1,666.0000	1,561.6700	390.4100		4,945.8300	4,998.0000
1.1.11 (1)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					156.5000	104.3300				260.8300	313.0000
1.1.11 (2)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,171.2500	1,561.6700	1,561.6700	390.4100		4,685.0000	4,685.0000
1.1.12	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2570-2573	13,274.6700	12,535.5900	12,007.6600			37,817.9200	38,557.0000
1.1.12 (1)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,267.0000	527.9200				1,794.9200	2,534.0000
1.1.12 (2)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					12,007.6700	12,007.6700	12,007.6600			36,023.0000	36,023.0000
1.1.13	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด	กทพ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2571-2576	750.0000	3,437.5000	3,500.0000	3,250.0000	3,250.0000	14,187.5000	15,000.0000
1.1.13 (1)	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					750.0000	1,000.0000	250.0000			2,000.0000	2,000.0000
1.1.13 (2)	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP						2,437.5000	3,250.0000	3,250.0000	3,250.0000	12,187.5000	13,000.0000
1.1.14	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 2	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2571-2575	1,138.5000	3,745.1800	3,595.7200	1,318.7200	989.0400	10,787.1600	10,787.1600
1.1.14 (1)	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 2 - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,138.5000	3,415.5000	2,277.0000			6,831.0000	6,831.0000
1.1.14 (2)	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 2 - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)						329.6800	1,318.7200	1,318.7200	989.0400	3,956.1600	3,956.1600
1.1.15	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2572-2576		1,877.4600	7,920.3300	10,744.7100	9,403.6700	29,946.1700	34,648.0000
1.1.15 (1)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)						1,877.4600	3,218.5000	1,341.0400		6,437.0000	6,437.0000
1.1.15 (2)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)							4,701.8300	9,403.6700	9,403.6700	23,509.1700	28,211.0000
1.1.16	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีวาส-สำโรง	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2574-2578				500.0000	10,866.6700	11,366.6700	87,300.0000
1.1.16 (1)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีวาส-สำโรง - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)								500.0000	1,500.0000	2,000.0000	3,000.0000
1.1.16 (2)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีวาส-สำโรง - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)									9,366.6700	9,366.6700	84,300.0000
1.1.17	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 5 (ระยะที่ 1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2575-2579					3,074.8300	3,074.8300	46,425.0000
1.1.17 (1)	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)									3,074.8300	3,074.8300	18,449.0000
1.1.18	โครงการโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2571-2575	5,343.7500	30,875.0000	33,447.9167	31,666.6667	7,916.6667	109,250.0000	109,250.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.18 (1)	โครงการโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					5,343.7500	7,125.0000	1,781.2500			14,250.0000	14,250.0000
1.1.18 (2)	โครงการโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)						23,750.0000	31,666.6667	31,666.6667	7,916.6667	95,000.0000	95,000.0000
1.1.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 นครปฐม - ชะอำ (ช่วง นครปฐม - ปากท่อ) ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ขออนุมัติโครงการ	2572	2567-2572	9,885.0000	6,590.0000				16,475.0000	45,238.0000
1.1.20	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ขออนุมัติโครงการ	2573	2568-2573	9,386.1000	9,386.1000	6,257.4000			25,029.6000	40,787.0000
1.1.21	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2572	2569-2572	4,160.0000					4,160.0000	10,400.0000
1.1.22	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 304 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2569-2574	6,628.0000	9,942.0000	9,942.0000	6,628.0000		33,140.0000	41,750.0000
1.1.23	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2570-2574	9,896.3598	14,844.5397	14,844.5397	9,896.3598		49,481.7990	49,787.5890
1.1.24	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วง จุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 - ทางหลวงหมายเลข 34 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2570-2575	8,050.0000	7,824.0000	11,736.0000	11,736.0000	7,824.0000	47,170.0000	55,220.0000
1.1.26	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองกระบี่	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2572	2569-2571	4,960.0000					4,960.0000	12,400.0000
1.1.27	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571	2,840.0000					2,840.0000	7,100.0000
1.1.28	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันตก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571	1,584.0000					1,584.0000	3,960.0000
1.1.29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ควนจง - บ.พรุ จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571	1,160.0000					1,160.0000	2,900.0000
1.1.30	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ		2573	2570-2572	3,360.0000	3,360.0000				6,720.0000	8,400.0000
1.1.31	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองน่าน จ.น่าน	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2573	2570-2572	2,180.5816	2,180.5816				4,361.1632	5,451.4540
1.1.32	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันออก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2573	2570-2572	824.0000	824.0000				1,648.0000	2,060.0000
1.1.33	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	480.0000	480.0000				960.0000	1,200.0000
1.1.34	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.ห้วยสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร จ.เพชรบูรณ์	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	2,480.0000	2,480.0000				4,960.0000	6,200.0000
1.1.35	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ	2572	2569-2571	1,132.0000					1,132.0000	2,830.0000
1.1.36	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รันเตาปินยัง จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	212.0000	212.0000				424.0000	530.0000
1.1.37	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	EIA	2574	2571-2573	360.0000	720.0000	720.0000			1,800.0000	1,800.0000
1.1.38	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยก ทล.202 - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	เวนคืน	2574	2571-2573	698.0000	1,396.0000	1,396.0000			3,490.0000	3,490.0000
1.1.39	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองนางรอง (ด้านใต้) จ.บุรีรัมย์	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2572-2574		900.0000	1,800.0000	1,800.0000		4,500.0000	4,500.0000
1.1.40	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ทุ่งงาย – บ้านควนจง จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2572-2574		420.0000	840.0000	840.0000		2,100.0000	2,100.0000
1.1.41	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองชุมแพ (ด้านใต้) จ.ขอนแก่น	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575		300.0000	600.0000	600.0000		1,500.0000	1,500.0000
1.1.42	โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 4 (สระเกษียม) - บรรจบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 จ.นครปฐม	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575			156.0000	312.0000	312.0000	780.0000	780.0000
1.1.43	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิต์ จ.อุดรดิต์	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576				900.0000	1,800.0000	2,700.0000	4,500.0000
1.1.44	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ทุ่งน้ำ – บ.ทุ่งงาย จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576				656.0000	1,312.0000	1,968.0000	3,280.0000
1.1.45	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 จ.นครปฐม	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ		2574	2571-2573	2,450.0000	4,900.0000	4,900.0000			12,250.0000	12,250.0000
1.1.46	ถนนสายแยก ทล.2 - ทล.2 อ.เมือง, อ.สระใคร จ.หนองคาย (ระยะทาง 23.940 กม.)	ทช.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2570-2572	1,360.0000	1,360.0000				2,720.0000	3,400.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
	<u>ทางราง</u>							444,280.8217	447,175.6777	395,497.3277	364,127.6877	341,555.5748	2,025,869.0895	4,873,134.3405
	<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u> 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ) : กทม. และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักภูมิภาคไม่น้อยกว่า 15 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง : ร้อยละ 8 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 10													
	<u>รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>							47,495.4900	29,753.1600	17,149.9000	9,414.9400	9,541.4500	113,354.9400	414,474.7263
1.1.1	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกุ่ม) (22.10 กม.) ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2571	2569-2571	9,781.0000					9,781.0000	41,811.7200
1.1.1 (1)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				4,000.0000					4,000.0000	19,247.0000
1.1.1 (2)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				5,075.0000					5,075.0000	12,442.0000
1.1.1 (3)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				276.0000					276.0000	1,159.0000
1.1.1 (4)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				430.0000					430.0000	1,501.0000
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ (23.0 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2553-2559		3,220.4800	3,663.6000	3,424.8900	3,527.2400	4,517.0300	18,353.2400	120,732.4600
1.1.3	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หัวลำโพง-บางแค (16.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2554-2562		28.0000	-	-	-	-	28.0000	5,218.7300
1.1.4	รถไฟฟ้าสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ (12.6 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2555-2562		24.1400	-	-	-	-	24.1400	1,305.0000
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2558-2564		360.0000	180.0000	180.0000	180.0000	180.0000	1,080.0000	7,878.0000
1.1.6	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (22.5 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2560-2570		15.0000	7.5000	7.5000	7.5000	7.5000	45.0000	9,785.1700
1.1.7	รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี (34.5 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2561-2567		2,300.0000	2,275.0000	2,275.0000	2,275.0000	2,275.0000	11,400.0000	29,369.7900
1.1.8	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ		2561-2566		2,520.0000	2,512.5000	2,512.5000	2,512.5000	2,512.5000	12,570.0000	31,187.0200
1.1.9	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	8.3600	4.1800				12.5400	6,465.8818
1.1.9 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				8.3600	4.1800				12.5400	6,246.5100
1.1.10	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2574	2566-2573	8,475.9400	52.9600	52.9600			8,581.8600	37,960.6354
1.1.10 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				8,475.9400	52.9600	52.9600			8,581.8600	37,739.5600
1.1.11	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2566-2573	3,744.0800	6,321.6800	2,363.1300			12,428.8900	17,177.6000
1.1.11 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				3,744.0800	6,321.6800	2,363.1300			12,428.8900	15,471.2700
1.1.12	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2576	2567-2575	14,848.7400	8,609.9000	1,586.0000	38.0000	28.5000	25,111.1400	34,019.7000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.12 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				5,390.0000					5,390.0000	5,550.0000
1.1.12 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				9,458.7400	8,609.9000	1,586.0000	38.0000	28.5000	19,721.1400	28,469.7000
1.1.13	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	13.6000	6.8000				20.4000	10,670.2700
1.1.13 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				13.6000	6.8000				20.4000	10,662.8800
1.1.14	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2573	2566-2572	6.1600	3.0800				9.2400	4,616.0000
1.1.14 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				6.1600	3.0800				9.2400	4,608.6100
1.1.15	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนรถในเขต กรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2577	2568-2576	2,149.9900	6,115.9600	4,747.9200	874.7000	20.9200	13,909.4900	16,677.6400
1.1.15 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนรถในเขต กรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				10.0000	900.0000				910.0000	980.0000
1.1.15 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าในเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อบนขบวนรถในเขต กรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				2,139.9900	5,215.9600	4,747.9200	874.7000	20.9200	12,999.4900	15,697.6400
	ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมืองภูมิภาค							9,581.5000	20,984.0300	20,654.1400	10,789.1400	5,995.0700	68,003.8800	73,886.3800
1.1.1	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงที่ 1 อากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2575	40.0000	8,667.0100	10,443.2500	10,361.3600	5,739.3800	35,251.0000	35,350.2000
1.1.1 (1)	2. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				40.0000	970.0000	539.0000	-	-	1,549.0000	1,549.0000
1.1.1 (2)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	5,747.5700	7,246.4000	7,580.8400	4,199.1900	24,774.0000	24,774.0000
1.1.1 (3)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	1,492.9200	1,882.2400	1,969.1100	1,090.7300	6,435.0000	6,435.0000
1.1.1 (4)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	247.0800	311.5100	325.8900	180.5200	1,065.0000	1,065.0000
1.1.1 (5)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	209.4400	464.1000	485.5200	268.9400	1,428.0000	1,428.0000
1.1.2	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกแม่ เหิยะสนามสามัคคี (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2573	7,576.6100	9,493.1700	7,955.1000	-	-	25,024.8800	29,621.6200
1.1.2 (1)	2. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				1,550.0000	1,297.0000				2,847.0000	2,862.0000
1.1.2 (2)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				4,734.0500	6,438.3000	6,248.9400			17,421.2900	21,040.2100
1.1.2 (3)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				828.8100	1,127.1800	1,094.0300			3,050.0200	3,683.6000
1.1.2 (4)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				185.9600	252.9000	245.4600			684.3200	826.4700
1.1.2 (5)	6. Provisional Sum ของงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				277.7900	377.7900	366.6700			1,022.2500	1,111.1400
1.1.3	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก -ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2571-2575	23.2500	400.2100	484.8300	427.7800	255.6900	1,591.7600	1,671.7600
1.1.3 (1)	1. ค่าจ้างที่ปรึกษาช่วงก่อนการก่อสร้าง	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบรัฐวิสาหกิจ				20.0000					20.0000	100.0000
1.1.3 (2)	2. การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				3.2500	91.7500	119.0000	26.5500	-	240.5500	240.5500

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.3 (3)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	35.7000	45.2800	49.6600	31.6500	162.2900	162.2900
1.1.3 (4)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	236.2100	299.5600	328.5500	209.3700	1,073.6900	1,073.6900
1.1.3 (5)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	16.5500	20.9900	23.0200	14.6700	75.2300	75.2300
1.1.3 (6)	6. Provisional Sum ของงานโยธา + ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	20.0000				20.0000	20.0000
1.1.4	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานี ^๕ มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสัยส์ (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2573	1,941.6400	2,423.6400	1,770.9600	-	-	6,136.2400	7,242.8000
1.1.4 (1)	2. การจัดการมลพิษที่ติด	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ				600.0000	599.0000	-			1,199.0000	1,216.0000
1.1.4 (2)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				507.3100	689.9400	669.6400			1,866.8900	2,254.7000
1.1.4 (3)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				732.5800	996.3100	967.0000			2,695.8900	3,255.9000
1.1.4 (4)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				39.7300	54.0400	52.4500			146.2200	176.5900
1.1.4 (5)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				62.0200	84.3500	81.8700			228.2400	248.0800
	<i>โครงข่าย MR-Map</i>							<i>105,056.4400</i>	<i>75,155.1360</i>	<i>14,863.3360</i>	<i>44,201.6861</i>	<i>57,498.1931</i>	<i>296,774.7912</i>	<i>1,202,389.0000</i>
1.1.1	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR2 กรุงเทพ ฯ ชลบุรี - หอนกคาย	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้									-	
1.1.1 (1)	MR2 ช่วง แหลมฉบัง-บ่อทอง (ทล.3340) (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2571-2574	-	-	-	-		-	65,026.0000
1.1.1 (2)	MR2 ช่วง บ่อทอง (ทล.3340) - ปราจีนบุรี (ทล.33) (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2580	2575-2579					6,248.8000	6,248.8000	50,340.0000
1.1.2	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้									-	
1.1.2 (1)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2580	2575-2579					9,188.6000	9,188.6000	45,943.0000
1.1.2 (2)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.304 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2575	2571-2574	4,470.6240	6,705.9360	6,705.9360	4,470.6240		22,353.1200	41,750.0000
1.1.2 (3)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.304-ทล.34 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2578	2574-2577				4,659.4621	6,989.1931	11,648.6552	55,220.0000
1.1.2 (4)	MR10 ช่วง ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2579	2574-2578				35,071.6000	35,071.6000	70,143.2000	175,358.0000
1.1.2 (5)	MR10 ช่วง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	6,271.6000					6,271.6000	31,358.0000
1.1.2 (6)	MR10 ช่วง บางขุนเทียน-บางบัวทอง (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	2,540.0000					2,540.0000	56,035.0000
1.1.2 (7)	MR10 ช่วง บางบัวทอง-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	8,623.2160					8,623.2160	15,260.0000
1.1.2 (8)	MR10 ช่วง ทางเชื่อมต่อนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	1,341.8000					1,341.8000	4,567.0000
	<i>รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2</i>							<i>61,983.8400</i>	<i>47,003.2000</i>	<i>50,653.7300</i>	<i>28,055.3000</i>	<i>8,291.0500</i>	<i>222,087.1200</i>	<i>537,804.4000</i>
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2571	2567 - 2571	3,617.5000					3,617.5000	59,111.0000
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.) -ค่าจัดการมลพิษที่ติด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ				3,617.5000					3,617.5000	29,748.0000
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2574	2570 - 2573	16,511.8800	12,759.1800	3,377.4300			32,648.4900	71,368.8600
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี) -ค่าจัดการมลพิษที่ติด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ				16,511.8800	12,759.1800	3,377.4300			32,648.4900	37,527.0000
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2575	2569-2574	12,903.0000	17,736.0000	18,904.0000	5,420.5000		54,963.5000	117,486.3900
1.1.3 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.) -ค่าจัดการมลพิษที่ติด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ				12,903.0000	17,736.0000	18,904.0000	5,420.5000		54,963.5000	62,860.0000
1.1.4	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ศึกษา/ออกแบบ	2583	2572 - 2575	17,837.0100	5,921.9700				23,758.9800	56,826.7800
1.1.4 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.) -ค่าจัดการมลพิษที่ติด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ										1,267.3600

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.4 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้				17,837.0100	5,921.9700				23,758.9800	55,559.4200
1.1.5 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (168 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ				2,517.8800					2,517.8800	24,294.0000
1.1.6	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2576	2572 - 2575	4,148.2700	7,458.7500	25,245.0000	19,507.5000	5,163.7500	61,523.2700	114,471.2100
1.1.6 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ					7,458.7500	25,245.0000	19,507.5000	5,163.7500	57,375.0000	57,375.0000
1.1.6 (2)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้				4,148.2700					4,148.2700	57,096.2100
1.1.7	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (45 กม.)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ขออนุมัติโครงการ	2571	2567 - 2571	1,321.0000					1,321.0000	13,285.1600
1.1.7 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (45 กม.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ				1,321.0000					1,321.0000	15.7000
	รถไฟสายใหม่							75,822.4200	81,193.0000	96,467.8200	92,489.1600	67,582.9300	413,555.3300	934,383.2091
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงของ และ เชียงใหม่-เชียงราย)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2572	2564 - 2571	4,381.0600					4,381.0600	76,287.9800
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงของ และ เชียงใหม่-เชียงราย) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			4,381.0600					4,381.0600	74,438.6000
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2572	2564 - 2571	4,522.1000					4,522.1000	63,278.1791
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ก่อสร้าง/ดำเนินการ			4,522.1000					4,522.1000	56,532.0000
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่สายท่ากิโล-บ้านน้ำร้อน	รฟท./คค.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2571 - 2575	2,180.0000	3,270.0000	2,180.0000	2,180.0000	1,090.0000	10,900.0000	10,900.0000
1.1.4	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2571 - 2575	610.0000	915.0000	610.0000	610.0000	305.0000	3,050.0000	3,050.0000
1.1.5	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2588	2576 - 2580	2,828.6300	7,987.7400	10,318.2100	10,318.2100	10,318.2100	41,771.0000	41,771.0000
1.1.6	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครสวรรค์-นครราชสีมา และ MR4 ช่วง พิษณุโลก-ขอนแก่น)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2576 - 2580	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	23,856.0000	47,712.0000
1.1.7	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด (อยู่ภายใต้ MR7 ช่วง ระยอง-ตราด)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2576 - 2580	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	17,324.5000	34,649.0000
1.1.8	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง (อยู่ภายใต้ MR8 ช่วง ชุมพร-ระนอง)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2568 - 2573	8,296.8800	13,670.8000	14,852.5000	9,684.9400		46,505.1200	48,111.5500
1.1.9	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก (อยู่ภายใต้ MR9 ช่วง สุราษฎร์ธานี-พังงา)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2570 - 2574	1,367.6600	4,951.5400	6,602.0600	4,951.5400		17,872.8000	19,240.4600
1.1.10	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง อุบลราชธานี-ช่องเม็ก)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2567 - 2576	532.1000	1,064.2000	3,088.2200	3,834.1800	3,834.1800	12,352.8800	15,009.0000
1.1.11	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำร้อน (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2585	2576 - 2580	649.7000	649.7000	649.7000	649.7000	649.7000	3,248.5000	6,497.0000
1.1.12	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงทับปุด-กระบี่	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	4,766.1100	3,574.5800				8,340.6900	17,200.8800
1.1.13	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-พำนัง (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568 - 2571	5,634.9600					5,634.9600	28,856.7000
1.1.14	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	5,416.8800	4,062.6600				9,479.5400	21,840.0700
1.1.15	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงท่ายุ่น-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	5,399.2400	4,049.4300				9,448.6700	14,711.7800
1.1.16	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันออก-สมุทรสาคร (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2569 - 2577		7,800.2500	23,400.7400	14,355.6300	14,355.6300	59,912.2500	74,377.8800
1.1.17	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก-สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577	40.0000		5,569.2900	16,707.8600	7,833.1100	30,150.2600	48,437.5200
1.1.18	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2571 – 2575	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	65,805.0000	65,805.00
1.1.19	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงจระ-ขอนแก่น	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2571 - 2575	7,700.0000	7,700.0000	7,700.0000	7,700.0000	7,700.0000	38,500.0000	38,500.00
1.1.20	โครงการพัฒนาสถานีรถไฟบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2571 - 2575	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	500.0000	500.00

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
	รถไฟความเร็วสูง							144,341.1317	193,087.1517	195,708.4017	179,177.4617	192,646.8817	904,961.0283	1,588,339.0671
1.1.1	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) * รวมศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่สถานีนาทา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2567-2573							
1.1.1 (1)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้				18,997.1700	39,301.8300	4,008.2800			62,307.2800	317,143.1700
1.1.2	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		เวนคืน	2572	2561-2571	-	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	59,860.0000	135,098.4300
1.1.2 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เอกชน					14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	59,860.0000	134,685.0000
1.1.3	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - พิษณุโลก	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2568 - 2576	1,826.3900	30,647.5700	39,930.1600	43,853.6400	63,955.7000	180,213.4600	276,605.9900
1.1.4	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง นครราชสีมา - หนองคาย	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2568 - 2574	52,851.6600	55,440.4800	48,779.1400	19,298.8000		176,370.0800	252,347.5900
1.1.5	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หัวหิน (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง นครปฐม-ชะอำ)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2579	2568 - 2578		2,371.0200	2,371.0200	11,396.9400	24,063.1000	40,202.0800	102,090.0100
1.1.6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง พิษณุโลก - เชียงใหม่ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง พิษณุโลก-เชียงใหม่)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2581	2571 - 2579	25,823.5400	25,823.5400	25,823.5400	25,823.5400	25,823.5400	129,117.7000	232,411.8800
1.1.7	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง หัวหิน - สุราษฎร์ธานี (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง ชะอำ-ชุมพร และ ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2583	2570 - 2576	39,193.6667	39,193.6667	39,193.6667	39,193.6667	39,193.6667	195,968.3333	235,162.0000
1.1.8	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง สุราษฎร์ธานี-สงขลา)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2586	2570 - 2577	24,645.8750	24,645.8750	24,645.8750	24,645.8750	24,645.8750	123,229.3750	197,167.0000
	รถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม							-	-	-	-	-	7,132.0000	26,959.0000
1.1.1	นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2571						1,749.0000	1,749.0000
1.1.2	นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2572 - 2573						3,791.0000	3,791.0000
1.1.3	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ 2: ช่วงนาฝักขวง – เขตอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2574 - 2576						1,592.0000	1,592.0000
	ทางน้ำ							54,352.1200	54,375.8200	54,198.5700	28,902.8800	57,104.7300	248,934.1200	828,174.8428
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 12													
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ. พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563 - 2580	830.7700	854.4700	677.2200	350.5100		2,712.9700	6,980.6607
1.1.2	โครงการแลนด์บริดจ์ ระยะที่ 1	สนช.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	เอกชน		2582	2569-2581	53,521.3500	53,521.3500	53,521.3500	28,552.3700	57,104.7300	246,221.1500	777,580.4600
	ทางอากาศ							31,140.9700	29,597.4100	16,952.1000	4,000.0000	4,000.0000	85,690.4800	314,852.0834
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 10 2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) : 200 ล้านคนต่อปี 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85													
1.1.1	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2565-2580	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	20,000.0000	60,000.0000
1.1.2	โครงการท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 (พังงา)	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2569-2573	19,086.2000	19,086.2000	9,543.1000			47,715.5000	95,431.0000
1.1.3	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2568-2573	6,618.3700	6,007.2100	3,409.0000			16,034.5800	35,907.8890
1.1.4	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ		2572	2566-2571	932.4000					932.4000	2,684.6427
1.1.4 (1)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้า สนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568-2571	450.0000					450.0000	1,500.0000
1.1.4 (2)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้า สนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568-2571	18.0000					18.0000	60.0000
1.1.4 (3)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572	450.0000	450.0000				900.0000	1,500.0000
1.1.4 (4)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567-2572	14.4000	14.4000				28.8000	48.0000
1.1.5 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ประกวดราคา	2573	2566-2572	504.0000	504.0000				1,008.0000	2,464.7500

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.5 (2)	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572	480.0000	480.0000				960.0000	1,600.0000
1.1.5 (3)	จ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2569-2572	24.0000	24.0000				48.0000	80.0000
กลยุทธ์ที่ 1.2	พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มี อยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด							77,599.6381	66,972.1681	54,335.3467	49,396.5694	47,066.5505	295,370.2728	1,111,262.4224
	<u>ทางถนน</u>							52,195.1700	52,432.2000	47,984.6186	43,756.3513	45,271.2224	241,639.5623	879,768.6942
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.8 ลดลงทุกปี 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) : ไม่เกิน 2.6 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบ ของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2580	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000	975.0000	2,805.0000
1.2.2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	75,000.0000	214,158.0480
1.2.3	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	3,450.0000	3,550.0000	3,650.0000	3,750.0000	3,850.0000	18,250.0000	52,895.1200
1.2.4	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	2,050.0000	2,100.0000	2,150.0000	2,200.0000	2,250.0000	10,750.0000	31,071.0550
1.2.5	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	10,250.0000	10,550.0000	10,850.0000	11,200.0000	11,500.0000	54,350.0000	158,603.5985
1.2.6	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	3,200.0000	3,300.0000	3,400.0000	3,500.0000	3,600.0000	17,000.0000	49,553.2560
1.2.7	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ (งานดำเนินการเอง)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	860.0000	880.0000	900.0000	930.0000	960.0000	4,530.0000	24,228.0342
1.2.8	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3283 ตัดทางหลวง หมายเลข 3275 (เดิม) (ทางแยกเข้าเมืองอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	เวนคืน	2572	2569-2571	180.0000					180.0000	450.0000
1.2.9	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006 จ. สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ		2572	2569-2571	120.0000					120.0000	300.0000
1.2.10	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	260.0000					260.0000	650.0000
1.2.11	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัดทางหลวงหมายเลข 3284 ตัดทางหลวงหมายเลข 3340 (แยกหนองเสม็ด) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	160.0000					160.0000	400.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ตัดทางหลวงหมายเลข 3263 (แยกวรเชษฐ์) จ.พจนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2572	2569-2571	420.0000					420.0000	1,050.0000
1.2.13	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 326 (แยกประจวบคีรีขันธ์) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.14	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกส่ว) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หนองโพ - วังเย็น จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	380.0000					380.0000	950.0000
1.2.17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกุฎ - กะเปอร์ ตอน ราชกุฎ - บ.ม่วงกลวง จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	560.0000					560.0000	1,400.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สีแยกปทุมพร - บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	120.0000					120.0000	300.0000
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขั่วว จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2570-2572	600.0000	600.0000				1,200.0000	1,500.0000
1.2.20	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาหินซ้อน - บ.คลองรัง จ.ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2570-2572	1,280.0000	1,280.0000				2,560.0000	3,200.0000
1.2.21	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางวัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ		2573	2570-2572	296.0000	296.0000				592.0000	740.0000
1.2.22	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3481 สาย คลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา, จ.ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	1,200.0000	1,200.0000				2,400.0000	3,000.0000
1.2.23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยหินสัห์ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2573	2570-2572	260.0000	260.0000				520.0000	650.0000
1.2.24	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแฉะ – จุดผ่านแดนถาวรสู่โขงโลก ตอน นาทวี – บ.ควนหมาก จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	400.0000	400.0000				800.0000	1,000.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.25	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน	งบประมาณ			2566-2580	816.0000	914.0000	1,608.0000	1,546.0000	1,838.0000	6,722.0000	22,118.0262
1.2.26	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเปื้อย) จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	70.0000	140.0000	140.0000			350.0000	350.0000
1.2.27	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นย.3001 (แยกองครักษ์) จ.นครนายก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	80.0000	160.0000	160.0000			400.0000	400.0000
1.2.28	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัดทางหลวงหมายเลข 3548 (แยกบริหารฯ) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	92.0000	184.0000	184.0000			460.0000	460.0000
1.2.29	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	120.0000	240.0000	240.0000			600.0000	600.0000
1.2.30	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	120.0000	240.0000	240.0000			600.0000	600.0000
1.2.31	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	140.0000	280.0000	280.0000			700.0000	700.0000
1.2.32	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 206 (แยกตลาดแค) จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2572-2574		108.0000	215.0000	215.1208		538.1208	538.1208
1.2.33	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 216 (แยกบ้านจั่น) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2572-2574		190.0000	380.0000	380.0000		950.0000	950.0000
1.2.34	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ตัดทางหลวงหมายเลข 3051 (แยกบางอ้อ) จ.นครนายก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			70.0000	140.0000	140.0000	350.0000	350.0000
1.2.35	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 207 (แยกบ้านวัด) จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			63.0000	125.9934	126.0000	314.9934	314.9934
1.2.36	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 (แยก อ.บ้านไผ่) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			108.0000	215.0000	215.0000	538.0000	538.0000
1.2.37	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 2 กม.124+300 (ขาเข้า-ขาออก) นิคมนวนคร จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			51.6186	103.2371	103.2371	258.0928	258.0928
1.2.38	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 1039 ตัดทางหลวงหมายเลข 1034 (แยกห้างฉัตร) จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				100.0000	200.0000	300.0000	500.0000
1.2.39	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับทางหลวงชนบทหมายเลข พล.4003 (แยกไทยแอร์เวย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				120.0000	240.0000	360.0000	600.0000
1.2.40	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2161 (แยกมอสูง) จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				109.0000	270.0000	379.0000	649.0000
1.2.41	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2440 (แยก อ.พล) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				109.0000	217.9853	326.9853	544.9853
1.2.42	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับทางหลวงหมายเลข 1086 (แยกแสงดาว) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577					120.0000	120.0000	600.0000
1.2.43	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ร้อยโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	260.0000	520.0000	520.0000			1,300.0000	1,300.0000
1.2.44	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.โนนสะอาด - อุดรธานี จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	740.0000	1,480.0000	1,480.0000			3,700.0000	3,700.0000
1.2.45	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 205 สาย สี่แยกลำน้ำรายณ์ - สามแยกลำสนธิ ตอน ต.ม่วงค่อม - ช้องสำราญ จ.ลพบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	190.0000	380.0000	380.0000			950.0000	950.0000
1.2.46	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.วังเตียน - บ.น้ำอ้อม จ.เพชรบูรณ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	80.0000	160.0000	160.0000			400.0000	400.0000
1.2.47	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บึงสามพัน - หนองบัวระเหว จ.เพชรบูรณ์, จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	280.0000	560.0000	560.0000			1,400.0000	1,400.0000
1.2.48	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 37 อ.ชะอำ - อ.ปราณบุรี ตอน อ. ชะอำ - บ.วังโพนสัถ จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	520.0000	1,040.0000	1,040.0000			2,600.0000	2,600.0000
1.2.49	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 กะเปอร์ – นาโน จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	350.0000	700.0000	700.0000			1,750.0000	1,750.0000
1.2.50	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 บ.พิชะโต๊ะ – บ.พระรักษ์ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	140.0000	280.0000	280.0000			700.0000	700.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.51	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมิ่งคล จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2575	2572-2574		170.0000	340.0000	340.0000		850.0000	850.0000
1.2.52	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน อ.สีดา – อ.ประทาย จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			220.0000	440.0000	440.0000	1,100.0000	1,100.0000
1.2.53	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 กำพวน - หินลาด จ.ระนอง และ จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575			280.0000	560.0000	560.0000	1,400.0000	1,400.0000
1.2.54	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครชัยศรี - พระประโทน จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575			180.0000	360.0000	360.0000	900.0000	900.0000
1.2.55	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นาโน – บ.กำพวน จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575			140.0000	280.0000	280.0000	700.0000	700.0000
1.2.56	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแฉะ – จุดผ่านแดนถาวรสู่โขงโก-ลก ตอน อ.โคกโพธิ์ – นาเกตุ จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2573-2575			100.0000	200.0000	200.0000	500.0000	500.0000
1.2.57	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นายทุย– บ.บางวัน จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576				318.0000	636.0000	954.0000	1,590.0000
1.2.58	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577					190.0000	190.0000	950.0000
1.2.59	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 ราชกรุด – พะโต๊ะ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2578	2575-2577					360.0000	360.0000	1,800.0000
1.2.60	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580	1,100.0000	1,120.0000	1,120.0000	1,120.0000	1,220.0000	5,680.0000	16,191.2000
1.2.61	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนา โครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580	200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	1,000.0000	2,800.0000
	ทางราง							19,153.0200	11,798.9500	3,568.4000	8.0000	8.0000	34,536.3700	181,857.3114
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย													
	1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง : ร้อยละ 8													
	2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-อะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70กม.)	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2566-2573	4,450.5000	6,230.7000	3,560.4000			14,241.6000	8,200.0000
1.2.2	โครงการจัดหารถดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 184 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572	8,680.0000	1,426.0000				10,106.0000	14,260.0000
1.2.3	โครงการจัดหารถดีเซลราง 216 คัน (ใช้แทนรถเดิมที่มีสภาพเก่า)	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572	3,892.0000	3,893.0000				7,785.0000	15,012.0000
1.2.4	โครงการจัดหารถ บทด. พร้อมอะไหล่ จำนวน 946 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572	594.0000	241.2500				835.2500	2,412.5000
1.2.5	โครงการจัดหารถโดยสาร (ทดแทน) จำนวน 182 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572	1,037.3100					1,037.3100	10,373.1000
1.2.6	โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน จำนวน 20 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572	200.0000					200.0000	2,000.0000
1.2.7	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ เฟส 2	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2567-2571	291.2100					291.2100	2,612.1100
1.2.8	โครงการแก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อเพิ่มการส่งเสริมการขนส่งทางราง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบประมาณ			2571-2575	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	40.0000	40.0000
	ทางน้ำ							6,231.4481	2,721.0181	2,762.3281	5,612.2181	1,767.3281	19,094.3405	43,344.4810
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย													
	1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 12													
	2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85													
1.2.1	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ	เปิดบริการระยะที่ 1 ปี 2573 เปิดให้บริการเต็ม	2566-2575	3,547.0000	184.0000	715.0000	3,775.0000	-	8,221.0000	11,343.8000
1.2.1 (1)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ					3,547.0000	184.0000	715.0000	3,775.0000		8,221.0000	11,343.8000
1.2.2 (1)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	445.2500	1,844.7712
1.2.2 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	413.6180	1,436.6085
1.2.2 (3)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	221.0003	1,511.4915
1.2.2 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	464.0290	2,277.6913
1.2.2 (5)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	612.6900	1,810.8270

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.2 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำสงขลา (ร่อนใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	391.1200	1,440.2653
1.2.2 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	447.3500	1,646.6368
1.2.2 (8)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	193.9800	785.7037
1.2.2 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อนน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	114.9320	993.8512
1.2.2 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำนราธิวาส (ร่อนใน) อ.เมืองนราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,352.3950
1.2.3 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	592.5400	1,422.0960
1.2.3 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	128.9330	283.6526
1.2.3 (13)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อนน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งงบฯ ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	964.5000	2,537.7000
1.2.3 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อนน้ำกระบี่ (ร่อนนอก ร่อนใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,134.8769
1.2.3 (15)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อนน้ำขนอม (ร่อนนอก ร่อนใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 - 2580	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	405.1275	972.3060
1.2.4	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2580	38.2380	38.2380	38.2380	38.2380	38.2380	191.1900	551.3888
1.2.5	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	15.0000	15.0000	15.0000	50.0000	15.0000	110.0000	300.0000
1.2.6	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	50.0000	110.0000	250.0000
1.2.7	โครงการปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	200.0000	280.0000	500.0000
1.2.8	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาระบบ VHF Data Exchange System (VDES) สำหรับการควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลในน่านน้ำไทยตามมาตรฐานภาคบังคับของ IALA	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580	480.0000	480.0000		250.0000		1,210.0000	1,950.0000
1.2.9	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการการจราจรทางน้ำด้วยข้อมูลและตำแหน่งเรือด้วยระบบ Automatic Identification System (AIS) ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2573 - 2575			60.0000	120.0000	120.0000	300.0000	300.0000
1.2.10	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571	25.0000					25.0000	25.0000
1.2.11	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร เกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571	25.0000					25.0000	25.0000
1.2.12	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือเนกประสงค์คอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2572		25.0000				25.0000	25.0000
1.2.13	โครงการศึกษาผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำโขงเพื่อรองรับการค้าและการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (JCCCN)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571 - 2572	3.0000	12.0000				15.0000	15.0000
1.2.14	โครงการศึกษาเส้นทางการเดินทางเรือที่เหมาะสม รองรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอ่าวไทยอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571 - 2572	3.0000	12.0000				15.0000	15.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.15	โครงการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือขจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571- 2573	100.0000	200.0000	200.0000			500.0000	500.0000
1.2.16	โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์เนกประสงค์ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 120 ฟุต จำนวน 3 ลำ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571 - 2573	180.0000	360.0000	360.0000			900.0000	900.0000
1.2.17	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 40 เมตร (สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570-2571	400.0000					400.0000	500.0000
1.2.18	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	15.4000	7.7000	7.7000	7.7000	7.7000	46.2000	154.7000
1.2.19	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	19.2500	16.5000	13.7500	13.7500	13.7500	77.0000	232.2600
1.2.20	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอ่าวไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	15.2900	20.2400	17.1600	20.6800	20.6800	94.0500	150.3400
1.2.21	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2572	10.3400	10.3400				20.6800	72.7700
1.2.22	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำทางเข้าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2571	26.2900					26.2900	26.2900
1.2.23	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือ ศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 ทุ่น	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	5.2900	6.7600	5.2900	5.2900	5.2900	27.9200	72.2800
1.2.24	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือ น้ำลึกสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	6.0500	7.7300	6.0500	6.0500	6.0500	31.9300	82.6700
1.2.25	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือ น้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	4.9100	6.2800	4.9100	4.9100	4.9100	25.9200	67.1400
1.2.26	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	4.9100	4.9100	4.9100	6.2800	4.9100	25.9200	70.7800
1.2.27	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580	4.3200	4.3200	4.3200	4.3200	5.8000	23.0800	60.1500
1.2.28	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580		6.8400	6.8400	6.8400	6.8400	27.3600	86.0500
	เพิ่มประสิทธิภาพงานพาหนะ เพื่อการลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม							20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	100.0000	429.9618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไมเกิน 2.82 2. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาส่งลดลงจากกรณีปกติ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19													
1.2.1	โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้า	กทท.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ			2571 - 2575	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	50.0000
1.2.2	โครงการเปลี่ยนเชื้อเพลิงดีเซลเป็นเชื้อเพลิงไฟฟ้าในรถบรรทุก	ขบ.	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบประมาณ			2571 - 2575	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	50.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง								232.1596	27.0000	27.0000	81.5000	41.0000	408.6596	2,504.8762
กลยุทธ์ที่ 2.1	พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท							-	-	-	54.5000	14.0000	68.5000	835.4355
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค : ร้อยละ 15 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 45													
2.1.1	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเทวศร์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	57.7000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
2.1.2	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	58.9000
2.1.3	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (จรัญ)	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569				4.0000		4.0000	28.7000
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเชียงไวกา	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569				3.0000		3.0000	28.0000
2.1.5	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสี่พระยา	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	54.8000
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	47.4000
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569-2570					8.0000	8.0000	58.1000
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				3.0000		3.0000	15.1000
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				4.0000		4.0000	17.1000
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				4.0000		4.0000	37.0000
กลยุทธ์ที่ 2.2	ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง							15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	292.0000
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ : จำนวน 4 เมือง													
2.2.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทาง	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2570-2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	165.0000
กลยุทธ์ที่ 2.4	เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการ							217.1596	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	265.1596	1,303.8963
	ด้านคมนาคมขนส่ง													
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50													
2.4.1	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	กพร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการ	งบประมาณ			2566-2571	205.1596					205.1596	602.1043
	บริการสาธารณะ													
2.4.2	โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port	ขร.	จำนวนเงินลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้าง	งบประมาณ			2571 - 2575	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	30.0000	30.0000
	พื้นฐาน													
2.4.3	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์	ขร.	จำนวนเงินลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้าง	งบประมาณ			2571 - 2575	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	30.0000	30.0000
	พื้นฐาน													

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)								4,719.1040	3,792.0000	1,515.0000	1,663.0000	207.0000	11,896.1040	21,758.8605
กลยุทธ์ที่ 3.1	พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม							4,703.1040	3,776.0000	1,499.0000	1,636.0000	191.0000	11,805.1040	19,919.9618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 5.5													
3.1.1	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ขออนุมัติโครงการ		2558-2571	533.5520					533.5520	1,715.8900
3.1.1(1)	- ก่อสร้างโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					515.0560					515.0560	1,287.6400
3.1.2	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2566 - 2571	2,200.0000	2,290.0000				4,490.0000	7,545.3600
3.1.3	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			เปิดบริการระยะที่ 1 ปี 2574 เปิดให้บริการเต็มรูปแบบปี 2575	2566-2575	1,250.0000	1,300.0000	1,313.0000	1,450.0000	5.0000	5,318.0000	5,334.0000
3.1.3 (1)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ			1,250.0000	1,300.0000	1,313.0000	1,450.0000	5.0000	5,318.0000	5,334.0000
3.1.2	โครงการก่อสร้างศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีรถไฟชุมทางศรีราชา และสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง	คค./รฟท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบประมาณ			2571-2580	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	100.0000
3.1.3	โครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์สนับสนุนการเชื่อมโยงหลักในภาคใต้	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ			2566-2575	146.0000	146.0000	146.0000	146.0000	146.0000	730.0000	1,460.0000
3.1.4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน CY และ Dry Port	รฟท./กทท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบประมาณ			2571 - 2575	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	40.0000	40.0000
3.1.5	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งเที่ยวกลับ Backhauling	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบประมาณ			2571 - 2575	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	50.0000
3.1.6	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งรูปแบบ Piggyback	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบประมาณ			2571 - 2575	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	60.0000	60.0000
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์							16.0000	16.0000	16.0000	27.0000	16.0000	91.0000	437.0441
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก : ร้อยละ 100 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก : ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี													
3.2.1	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563-2580	9.0000	9.0000	9.0000	20.0000	9.0000	56.0000	154.3801
3.2.2	โครงการจัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายและด่านศุลกากร เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทาน	กศก.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบประมาณ			2571 - 2575	7.0000	7.0000	7.0000	7.0000	7.0000	35.0000	35.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ								9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	45.0000	434.0258
กลยุทธ์ที่ 4.1	พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย มาตรฐาน และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการค้าเนิงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง							9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	45.0000	419.0258
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง : ทางน้ำ ร้อยละ 12 และทางราง ร้อยละ 8 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85													
4.1.1	มาตรการห้ามรถบรรทุกในเขตพื้นที่หนาแน่น	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000
4.1.2	มาตรการจำกัดรถที่ปล่อยมลพิษสูง	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000
4.1.3	โครงการศึกษากฎระเบียบและข้อบังคับเรื่องการค้าอัตราค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น	ขร.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบประมาณ			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2575)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2571	2572	2573	2574	2575	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์								70.6894	42.7238	69.8600	47.1030	49.4582	279.8345	1,851.8518
กลยุทธ์ที่ 5.2	พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้							70.6894	42.7238	69.8600	47.1030	49.4582	279.8345	846.2900
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี													
5.2.1	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 4)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2571	30.0000					30.0000	30.0000
5.2.2	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			2573			25.0000			25.0000	25.0000
5.2.3	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			ปีต่อปี	31.6174	33.1982	34.8582	36.6011	38.4311	174.7059	505.7400
5.2.4	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบประมาณ			ปีต่อปี	9.0720	9.5256	10.0019	10.5020	11.0271	50.1285	140.9500
	รวมงบประมาณรายจ่ายประจำปี (ล้านบาท)							4,936.1700	3,755.2000	400.0000	-	-	9,091.3700	715,092.8583
	รวมงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ (ล้านบาท)							64,652.1591	52,015.7562	25,530.1500	13,842.8300	4,000.0000	160,040.8953	478,277.4983
	รวมเงินกู้ (ล้านบาท)							427,543.8015	426,540.1974	304,369.4574	281,179.1775	270,613.9848	1,743,478.6185	4,321,272.8190
	รวมเอกชน (ล้านบาท)							117,359.7793	162,761.6611	170,598.3278	119,242.5278	120,973.0841	690,935.3800	1,580,639.5300
	รวมเฉพาะที่ยังไม่ระบุแหล่งเงิน (ล้านบาท)							13,686.5000	25,159.0300	23,482.1400	13,754.1400	7,615.0700	83,696.8800	223,089.7100
	รวมงบประมาณทั้งหมด (ล้านบาท)							628,178.4098	670,231.8447	524,380.0751	428,018.6753	403,202.1388	2,687,243.1438	7,318,372.4156

	โครงการสำคัญต่อเนื่องในปี 2566, โครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน, โครงการในระบบ eMENSCR
	โครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (งบปี 66) (สนข.)
	โครงการเสนอแนะและประมาณการงบ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน								520,522.7029	443,625.2885	452,049.0916	291,092.5514	284,018.6914	2,003,047.5259	8,332,076.6443
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก							473,635.8648	397,080.7804	407,043.1935	247,130.1733	239,565.2233	1,776,194.4354	7,232,158.0219
	<u>ทางถนน</u>							51,790.2400	58,908.6600	64,136.2600	39,232.5700	22,277.1100	236,344.8400	1,215,996.7552
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 9 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี													
1.1.1	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด	กทพ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2571-2576	812.5000					812.5000	15,000.0000
1.1.1 (1)	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					812.5000					812.5000	13,000.0000
1.1.2	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2572-2576	4,701.8300					4,701.8300	34,648.0000
1.1.2 (1)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					4,701.8300					4,701.8300	28,211.0000
1.1.3	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวิวาส-สำโรง	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2574-2578	29,100.0000	28,100.0000	18,733.3300			75,933.3300	87,300.0000
1.1.3 (1)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวิวาส-สำโรง - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,000.0000					1,000.0000	3,000.0000
1.1.3 (2)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวิวาส-สำโรง - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					28,100.0000	28,100.0000	18,733.3300			74,933.3300	84,300.0000
1.1.4	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2575-2579	12,332.9400	15,475.0000	9,325.3300	6,216.9000		43,350.1700	46,425.0000
1.1.4 (1)	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					9,224.5000	6,149.6700				15,374.1700	18,449.0000
1.1.4 (2)	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					3,108.4400	9,325.3300	9,325.3300	6,216.9000		27,976.0000	27,976.0000
1.1.5	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-สุพรรณบุรี	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2576-2580	1,133.1700	14,138.0600	34,482.0000	32,215.6700	21,477.1100	103,446.0100	103,446.0100
1.1.5 (1)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-สุพรรณบุรี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,133.1700	3,399.5000	2,266.3300			6,799.0000	6,799.0000
1.1.5 (2)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-สุพรรณบุรี - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)						10,738.5600	32,215.6700	32,215.6700	21,477.1100	96,647.0100	96,647.0100
1.1.6	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576	1,800.0000					1,800.0000	4,500.0000
1.1.7	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ทุ่งน้ำ – บ.ทุ่งาย จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576	1,312.0000					1,312.0000	3,280.0000
1.1.8	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองตาก ด้านตะวันออก จ.ตาก	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2581	2578-2580			400.0000	800.0000	800.0000	2,000.0000	2,000.0000
1.1.9	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโลก ที่ อ.ตากใบ - เปิงกาลัยบุรี จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2579	2576-2578	597.8000	1,195.6000	1,195.6000			2,989.0000	2,989.0000
	<u>ทางราง</u>							360,740.8948	219,793.4704	224,283.7735	186,250.7833	178,483.4733	1,181,291.5954	4,873,134.3405
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ) : กทม. และปริมณฑลไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักภูมิภาคไม่น้อยกว่า 20 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง : ร้อยละ 10 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 9													
	<u>รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>							6,331.1300	4,027.0000	10,247.5052	4,395.3500	5,043.5800	30,044.5652	414,474.7263
1.1.1	รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ (23.0 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2553-2559	3,845.4400	3,807.0000	4,551.6214	4,395.3500	5,043.5800	21,642.9914	120,732.4600

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2558-2564	180.0000	180.0000	765.4400			1,125.4400	7,878.0000
1.1.3	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (22.5 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2560-2570	7.5000	7.5000	3,056.6889			3,071.6889	9,785.1700
1.1.4	รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี (34.5 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2561-2567	2,275.0000	25.0000	1,112.8000			3,412.8000	29,369.7900
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบประมาณ			2561-2566	7.5000	7.5000	760.9549			775.9549	31,187.0200
1.1.6	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2577	2568-2576	15.6900					15.6900	16,677.6400
1.1.6 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				15.6900					15.6900	15,697.6400
	โครงข่าย MR-Map							66,339.7931	86,458.9954	97,621.9333	97,173.9333	114,581.9333	457,349.7885	1,202,389.0000
1.1.1	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR1 เชียงราย - นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้										
1.1.1 (1)	MR1 ช่วง สุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2583	2579-2582				17,603.8000	35,207.6000	52,811.4000	88,019.0000
1.1.1 (2)	MR1 ช่วง นครปฐม- สุพรรณบุรี (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2581	2577-2580		10,479.6000	15,719.4000	15,719.4000	10,479.6000	52,398.0000	52,398.0000
1.1.1 (3)	MR1 ช่วง ปากท่อ-ชะอำ (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2581	2576-2580	8,841.6000	8,841.6000	8,841.6000	8,841.6000	8,841.6000	44,208.0000	44,208.0000
1.1.2	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR2 กรุงเทพ ฯ ชลบุรี - หนองคาย	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้										
1.1.2 (1)	MR2 ช่วง นครราชสีมา-บัวลาย (ทล.2) (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2582	2577-2581		11,969.3333	11,969.3333	11,969.3333	11,969.3333	47,877.3333	71,816.0000
1.1.3	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้										
1.1.3 (1)	MR10 ช่วง ด้านเหนือ สุพรรณบุรี-ทล.32 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2583	2579-2582				6,437.2000	12,874.4000	19,311.6000	32,186.0000
1.1.3 (2)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2580	2575-2579	9,188.6000	9,188.6000	9,188.6000	9,188.6000		36,754.4000	45,943.0000
1.1.3 (3)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.304 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2575	2571-2574							41,750.0000
1.1.3 (4)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.304-ทล.34 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2578	2574-2577	6,989.1931	4,659.4621				11,648.6552	55,220.0000
1.1.3 (5)	MR10 ช่วง ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35 (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2579	2574-2578	35,071.6000	35,071.6000	35,071.6000			105,214.8000	175,358.0000
1.1.3 (6)	MR10 ช่วง ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม (MR)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2584	2580-2583					4,826.8000		24,134.0000
1.1.3 (7)	MR10 ช่วง บ้านแพ้ว-ปากท่อ (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2581	2578-2580			10,582.6000	21,165.2000	21,165.2000	52,913.0000	52,913.0000
1.1.3 (8)	MR10 ช่วง บางปะอิน-สุพรรณบุรี (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2584	2580-2583					9,217.4000	9,217.4000	46,087.0000
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2							8,347.3000	8,347.3000	8,347.3000	8,347.3000	8,347.3000	41,736.5000	537,804.4000
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ขุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง ปรางจินบุรี-สระแก้ว)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2585	2576 - 2580	5,220.0000	5,220.0000	5,220.0000	5,220.0000	5,220.0000	26,100.0000	26,100.0000
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ขุมทางหาดใหญ่ - สุโหงโลก	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2576 - 2580	3,127.3000	3,127.3000	3,127.3000	3,127.3000	3,127.3000	15,636.5000	31,273.0000
	รถไฟสายใหม่							49,402.7000	34,534.9400	33,451.2600	35,545.6600	35,545.6600	188,480.2200	934,383.2091
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2576 - 2580							96,785.0000
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ						2,094.4000	4,188.8000	4,188.8000	10,472.0000	10,472.0000
1.1.1 (2)	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้					4,655.0300	9,310.0600	9,310.0600	9,310.0600	32,585.2100	32,585.2100
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ขุมทางบ้านภาษี	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2588	2576 - 2580							41,771.0000
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครสวรรค์-นครราชสีมา และ MR4 ช่วง พิษณุโลก-ขอนแก่น)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2576 - 2580	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	4,771.2000	23,856.0000	47,712.0000
1.1.4	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด (อยู่ภายใต้ MR7 ช่วง ระยอง-ตราด)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2576 - 2580	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	3,464.9000	17,324.5000	34,649.0000
1.1.5	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง อุบลราชธานี-ช่องเม็ก)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2567 - 2576	2,556.1200					2,556.1200	15,009.0000
1.1.6	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำพุร้อน (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2585	2576 - 2580	649.7000	649.7000	649.7000	649.7000	649.7000	3,248.5000	6,497.0000
1.1.7	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลำตะคร้อ-สมุทรสาคร (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2569 - 2577	14,355.6300					14,355.6300	74,377.8800

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.1.8	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR1)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบประมาณ	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577	10,444.1500	7,833.1100				18,277.2600	48,437.5200
1.1.9	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสี่ ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบประมาณ			2576 – 2580	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	65,805.0000	65,805.00
	รถไฟความเร็วสูง							230,319.9717	86,425.2350	74,615.7750	40,788.5400	14,965.0000	447,114.5217	1,588,339.0671
1.1.1	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วง นครราชสีมา-หนองคาย) * รวมศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่สถานีนาทา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2567-2573							
1.1.2	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		เวนคืน	2572	2561-2571	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	74,825.0000	135,098.4300
1.1.2 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เอกชน				14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	14,965.0000	74,825.0000	134,685.0000
1.1.3	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - พิษณุโลก	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2568 - 2576	94,186.1400					94,186.1400	276,605.9900
1.1.4	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หัวหิน (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง นครปฐม-ชะอำ)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2579	2568 - 2578	31,505.7500	20,990.8200	9,181.3600			61,677.9300	102,090.0100
1.1.5	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง พิษณุโลก - เชียงใหม่ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง พิษณุโลก-เชียงใหม่)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2581	2571 - 2579	25,823.5400	25,823.5400	25,823.5400	25,823.5400		103,294.1600	232,411.8800
1.1.6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง หัวหิน - สุราษฎร์ธานี (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง ชะอำ-ชุมพร และ ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2583	2570 - 2576	39,193.6667					39,193.6667	235,162.0000
1.1.7	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง สุราษฎร์ธานี-สงขลา)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2586	2570 - 2577	24,645.8750	24,645.8750	24,645.8750			73,937.6250	197,167.0000
	รถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม							-	-	-	-	-	16,566.0000	26,959.0000
1.1.1	นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2576 - 2578						9,142.0000	9,142.0000
1.1.2	นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2576 - 2578						3,504.0000	3,504.0000
1.1.3	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 2 : ช่วง CY กฟผ. แม่เมาะ – สถานีงาว	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2576 - 2578						3,920.0000	3,920.0000
	ทางน้ำ							57,104.7300	114,378.6500	114,623.1600	17,646.8200	34,804.6400	338,558.0000	828,174.8428
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 11													
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563 - 2580		122.2500	366.7600	611.2700	733.5300	1,833.8100	6,980.6607
1.1.2	โครงการแลนด์บริดจ์ ระยะที่ 1	สนข.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	เอกชน		2582	2569-2581	57,104.7300	114,256.4000	114,256.4000	17,035.5500	34,071.1100	336,724.1900	777,580.4600
	ทางอากาศ							4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	20,000.0000	314,852.0834
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 9 2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) : 250 ล้านคนต่อปี 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90													
1.1.1	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	ทอท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบรัฐวิสาหกิจ			2565-2580	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	20,000.0000	60,000.0000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
กลยุทธ์ที่ 1.2	พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด							46,886.8381	46,544.5081	45,005.8981	43,962.3781	44,453.4681	226,853.0905	1,099,918.6224
	ทางถนน							45,163.0000	44,425.0000	43,144.0000	42,253.0000	42,751.0000	217,736.0000	879,768.6942
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) : จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.8 ลดลงทุกปี 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) : ไม่เกิน 1.6 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนัทยานพาหนะและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2580	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000	195.0000	975.0000	2,805.0000
1.2.2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยธะทางว่่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	15,000.0000	75,000.0000	214,158.0480
1.2.3	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	3,950.0000	4,050.0000	4,150.0000	4,250.0000	4,350.0000	20,750.0000	52,895.1200
1.2.4	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	2,300.0000	2,350.0000	2,400.0000	2,450.0000	2,500.0000	12,000.0000	31,071.0550
1.2.5	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	11,850.0000	12,200.0000	12,550.0000	12,900.0000	13,300.0000	62,800.0000	158,603.5985
1.2.6	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	3,700.0000	3,800.0000	3,900.0000	4,000.0000	4,100.0000	19,500.0000	49,553.2560
1.2.7	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ (งานดำเนินการเอง)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ			2566-2580	990.0000	1,020.0000	1,050.0000	1,080.0000	1,110.0000	5,250.0000	24,228.0342
1.2.8	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสน	งบประมาณ			2566-2580	2,334.0000	1,890.0000	1,099.0000	618.0000	586.0000	6,527.0000	22,118.0262
1.2.9	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 1039 ตัดทางหลวงหมายเลข 1034 (แยกห้างฉัตร) จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				200.0000					200.0000	500.0000
1.2.10	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงชนบทหมายเลข พล. 4003 (แยกไทยแอร์เวย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				240.0000					240.0000	600.0000
1.2.11	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2161 (แยกมอสูง) จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				270.0000					270.0000	649.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2440 (แยก อ.พล) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				218.0000					218.0000	544.9853
1.2.13	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 1086 (แยกแสงดาว) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				240.0000	240.0000				480.0000	600.0000
1.2.14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นายทุย- บ.บางวัน จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576	636.0000					636.0000	1,590.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ				380.0000	380.0000				760.0000	950.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 ราชภูต – พะโต๊ะ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	EIA	2578	2575-2577	720.0000	720.0000				1,440.0000	1,800.0000
1.2.17	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 1065 (แยก บ.จุนาง) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ					120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 4285 (แยก โคกกอก) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ								90.0000	90.0000	90.0000
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 37 อ.ชะอำ - อ.ปราณบุรี ตอน บ.วังโสมสร์ – อ.ปราณบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบประมาณ	ศึกษา/ออกแบบ	2579	2576-2578	520.0000	1,040.0000	1,040.0000			2,600.0000	2,600.0000
1.2.20	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580	1,220.0000	1,220.0000	1,320.0000	1,320.0000	1,320.0000	6,400.0000	16,191.2000
1.2.21	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนาโครงข่าย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580	200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	1,000.0000	2,800.0000
	ทางราง							291.8000	437.7000	437.7000	291.8000	-	1,459.0000	181,857.3114
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง : ร้อยละ 10 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) : เพิ่มขึ้นทุกปีหรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90													
1.2.1	โครงการการก่อสร้างทางรถไฟขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2570, 2576-2579	291.8000	437.7000	437.7000	291.8000		1,459.0000	2,626.2000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
	ทางน้ำ							1,432.0381	1,681.8081	1,424.1981	1,417.5781	1,702.4681	7,658.0905	32,000.6810
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ : ร้อยละ 13 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ) : เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90													
1.2.1 (1)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	445.2500	1,844.7712
1.2.1 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	413.6180	1,436.6085
1.2.1 (3)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	221.0003	1,511.4915
1.2.1 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	464.0290	2,277.6913
1.2.1 (5)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำสงขลา (ร่อนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	612.6900	1,810.8270
1.2.1 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	391.1200	1,440.2653
1.2.1 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	447.3500	1,646.6368
1.2.1 (8)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	193.9800	785.7037
1.2.1 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	114.9320	993.8512
1.2.1 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,352.3950
1.2.1 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	592.5400	1,422.0960
1.2.1 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	128.9330	283.6526
1.2.1 (13)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่อน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งงบประมาณ ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	964.5000	2,537.7000
1.2.1 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อน้ำกระบี่ (ร่อนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,134.8769
1.2.1 (15)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่อน้ำขนอม (ร่อนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 - 2580	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	405.1275	972.3060
1.2.2	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2580	38.2380	38.2380	38.2380	38.2380	38.2380	191.1900	551.3888
1.2.3	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	50.0000	110.0000	300.0000
1.2.4	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	250.0000
1.2.5	โครงการปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	100.0000	500.0000
1.2.6	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาระบบ VHF Data Exchange System (VDES) สำหรับการควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลในน่านน้ำไทยตามมาตรฐานภาคบังคับของ IALA	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580		250.0000			250.0000	500.0000	1,950.0000
1.2.7	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่อน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	16.1000	16.1000	16.1000	8.0500	8.0500	64.4000	154.7000
1.2.8	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับร่อน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	23.0000	20.1300	17.2500	17.2500	17.2500	94.8800	232.2600

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.9	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 ท่า	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	5.5400	7.0800	5.5400	5.5400	5.5400	29.2400	72.2800
1.2.10	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	6.3400	8.1000	6.3400	6.3400	6.3400	33.4600	82.6700
1.2.11	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	5.1500	6.5800	5.1500	5.1500	5.1500	27.1800	67.1400
1.2.12	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ท่าเรือหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2568 - 2580	5.1500	5.1500	5.1500	6.5800	5.1500	27.1800	70.7800
1.2.13	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ท่าเรือหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2569 - 2580	4.7500	4.7500	4.7500	4.7500	6.0700	25.0700	60.1500
1.2.14	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ท่าเรือหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบประมาณ			2570 - 2580	9.6100	7.5200	7.5200	7.5200	7.5200	39.6900	86.0500
แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง								15.0000	15.0000	15.0000	69.5000	29.0000	143.5000	2,504.8762
กลยุทธ์ที่ 2.1	พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท							-	-	-	54.5000	14.0000	68.5000	835.4355
	<u>ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย</u> 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค : ร้อยละ 20 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ : ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50													
2.1.1	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	57.7000
2.1.2	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	58.9000
2.1.3	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี้) กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569				4.0000		4.0000	28.7000
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไวกา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568 - 2569				3.0000		3.0000	28.0000
2.1.5	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสีพระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	54.8000
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2568-2569				8.0000		8.0000	47.4000
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569-2570					8.0000	8.0000	58.1000
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				3.0000		3.0000	15.1000
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				4.0000		4.0000	17.1000
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				1.5000		1.5000	12.1000

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2576 - 2580)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานะโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2576	2577	2578	2579	2580	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบประมาณ			2569				4.0000		4.0000	37.0000
กลยุทธ์ที่ 2.2	ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง							15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	292.0000
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ : จำนวน 4 เมือง													
2.2.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบประมาณ			2570-2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	165.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)								19.0000	19.0000	19.0000	19.0000	30.0000	106.0000	16,424.8605
กลยุทธ์ที่ 3.1	พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม							10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	14,585.9618
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP : น้อยกว่าร้อยละ 5													
3.1.1	โครงการก่อสร้างศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีรถไฟชุมทางศรีราชา และสถานีรถไฟบ้านพลูตาหลวง	คค./รฟท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบประมาณ			2571-2580	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	100.0000
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์							9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	20.0000	56.0000	437.0441
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก : ร้อยละ 100 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก : ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี													
3.2.1	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส	งบประมาณ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563-2580	9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	20.0000	56.0000	154.3801
แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์								51.9311	54.5276	57.2540	60.1167	63.1226	286.9521	1,851.8518
กลยุทธ์ที่ 5.2	พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้							51.9311	54.5276	57.2540	60.1167	63.1226	286.9521	846.2900
	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย : เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี													
5.2.1	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน	งบประมาณ			ปีต่อไป	40.3527	42.3703	44.4888	46.7133	49.0489	222.9740	505.7400
5.2.2	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน	งบประมาณ			ปีต่อไป	11.5784	12.1573	12.7652	13.4035	14.0736	63.9781	140.9500
	รวมประมาณรายจ่ายประจำปี (ล้านบาท)							-	-	-	-	-	-	1,193,940.5462
	รวมงบลงทุนรัฐวิสาหกิจ (ล้านบาท)							4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	4,000.0000	20,000.0000	466,933.6983
	รวมเงินกู้ (ล้านบาท)							301,499.6748	179,807.3604	183,815.8683	149,540.6333	141,125.0933	967,527.8302	4,321,272.8190
	รวมเอกชน (ล้านบาท)							120,150.1700	186,934.4600	191,762.0600	70,433.1200	70,513.2200	639,793.0300	1,580,639.5300
	รวมเฉพาะที่ยังไม่ระบุแหล่งเงิน (ล้านบาท)							1,906.8000	2,052.7000	2,152.7000	2,006.8000	1,715.0000	9,834.0000	223,089.7100
	รวมงบประมาณทั้งหมด (ล้านบาท)							427,556.6448	372,794.5204	381,730.6283	225,980.5533	217,353.3133	1,637,154.8602	7,785,876.3035

โครงการสำคัญต่อเนื่องในปี 2566, โครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน, โครงการในระบบ eMENSCR

โครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (งบปี 66) (สนข.)

โครงการเสนอแนะและประมาณการงบ

