

คำจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ แบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

เสนอโดย



มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

กุมภาพันธ์ 2567

คำจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ แบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ

รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)

เสนอโดย



มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

กุมภาพันธ์ 2567

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 ความสำคัญของโครงการ	1-2
1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-3
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	1-4
1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	1-8
1.6 กรอบแนวคิดการดำเนินงานโดยรวม	1-8
บทที่ 2 การศึกษา ทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice)	2-1
2.1 การศึกษาทบทวน นโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง	2-1
2.1.1 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนระดับประเทศ	2-1
2.1.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-2
2.1.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-3
2.1.1.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)	2-4
2.1.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	2-6
2.1.1.5 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	2-10
2.1.2 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	2-13
2.1.2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-13
2.1.2.2 ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	2-15
2.1.2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)	2-16
2.1.2.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570	2-19
2.1.2.5 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	2-21

สารบัญ

	หน้า
2.1.2.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)	2-22
2.1.2.7 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 (ฉบับทบทวน)	2-24
2.1.2.8 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)	2-25
2.1.2.9 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-27
2.1.2.10 แผนยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี	2-30
2.1.2.11 แผนวิสาหกิจของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุง 2565)	2-30
2.1.2.12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565)	2-32
2.1.2.13 แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564	2-33
2.1.2.14 แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568	2-34
2.1.2.15 แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564	2-36
2.1.2.16 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุน เขตเศรษฐกิจพิเศษการท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่	2-37
2.1.2.17 แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ	2-39
2.1.2.18 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน	2-42
2.1.2.19 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก	2-45
2.1.2.20 แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563)	2-48
2.1.2.21 แผนปฏิบัติราชการ 3 ปี กรมทางหลวง (พ.ศ. 2563 - 2565)	2-49
2.1.2.22 แผนปฏิบัติราชการกรมท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565	2-50
2.1.2.23 แผนวิสาหกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ฉบับทบทวน	2-50
2.1.2.24 แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	2-52
2.1.2.25 แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2565 - 2569	2-53
2.1.2.26 แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง)	2-54

สารบัญ

	หน้า
2.1.3 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนและนโยบายต่าง ๆ และความเชื่อมโยงของเป้าหมายและยุทธศาสตร์ในด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์	2-57
2.2 นโยบายรัฐบาล นโยบายและแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-91
2.2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเศรษฐกิจดิจิทัล (ด้าน Soft Side)	2-91
2.2.1.1 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัล เพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-91
2.2.1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์	2-92
2.2.1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลโลจิสติกส์	2-94
2.2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ	2-96
2.2.1.5 การศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่ง	2-102
2.2.1.6 การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์ รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ	2-102
2.2.1.7 การพัฒนาด้านบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))	2-104
2.2.1.8 การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))	2-104
2.2.1.9 การพัฒนาด้านพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))	2-105
2.2.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุน 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564)	2-105
2.2.3 แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ	2-108
2.2.3.1 แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS)	2-108
2.2.3.2 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT-GT)	2-112
2.2.3.3 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (เอเปค)	2-113
2.2.3.4 การพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)	2-113
2.2.3.5 ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community)	2-116

สารบัญ

	หน้า
2.2.3.6 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)	2-117
2.2.3.7 เส้นทางเชื่อมโยงทางการค้าใหม่ของจีนในศตวรรษที่ 21 Belt and Road Initiative (BRI) หรือ One Belt One Road	2-118
2.2.3.8 ความร่วมมือพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทยกับมาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Area, JDS)	2-120
2.2.3.9 โครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”	2-120
2.2.4 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ	2-120
2.2.4.1 ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 (Thailand National Spatial Development Plan)	2-120
2.2.4.2 ผังภาค พ.ศ. 2600	2-121
2.2.4.3 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570	2-122
2.2.4.4 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด	2-128
2.2.4.5 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (พ.ศ. 2564 - 2565)	2-133
2.2.4.6 แผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะ	2-133
2.2.4.7 แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard - ESB)	2-134
2.2.4.8 พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก	2-134
2.2.4.9 การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	2-135
2.2.4.10 การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย	2-136
2.2.4.11 กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)	2-139
2.2.5 แผนงานโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	2-149
2.2.5.1 โครงการผลักดันเร่งด่วนของรัฐบาล	2-150
2.2.5.2 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน	2-150
2.2.5.3 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง	2-156
2.2.5.4 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2-162
2.2.5.5 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ	2-163
2.2.5.6 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์	2-168

สารบัญ

	หน้า
2.3 การศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ	2-173
2.3.1 การทบทวนผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ในต่างประเทศ	2-173
2.3.1.1 China's New Five Year Plan (2021 - 2025)	2-174
2.3.1.2 Transportation and Sustainability Best Practices Background (By AASHTO)	2-177
2.3.1.3 World Cities Best Practices Innovations in Transportation (New York)	2-179
2.3.1.4 Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study (Spain)	2-181
2.3.1.5 Lean and Green Barge Project (Netherlands) การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียว ในประเทศเนเธอร์แลนด์	2-183
2.3.1.6 การสร้างเมืองที่ดีขึ้น Building better cities (McKinsey & Company)	2-185
2.3.1.7 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (JAPAN 2013 - 2020)	2-186
2.3.1.8 National Transport Policy 2019 - 2030 : Ministry of Transport (Malaysia)	2-190
2.3.1.9 On the modal shift from motorway	2-194
2.3.2 การทบทวนผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) กรณีศึกษาที่มีผลกระทบจากโควิด 19 ในต่างประเทศ	2-197
2.3.2.1 กรณีศึกษา : เมืองซีแอตเทิล (Downtown Seattle) รัฐวอชิงตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา	2-197
2.3.2.2 กรณีศึกษา: สาธารณรัฐประชาชนจีน	2-199
2.3.2.3 กรณีศึกษา: ประเทศญี่ปุ่น	2-202
2.3.3 การทบทวน วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา	2-205

สารบัญ

	หน้า
2.3.3.1 โครงการคมนาคมขนส่งทางบก	2-205
(1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	2-205
(2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน - นครราชสีมา	2-207
(3) โครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุดรธานี) ทางด่วนชั้นที่ 2 โทลล์เวย์ และไฮปเวลล์	2-208
2.3.3.2 โครงการคมนาคมขนส่งทางราง	2-210
(1) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน	2-210
(2) การลงทุนรถไฟความเร็วสูง รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP)	2-212
(3) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	2-214
(4) โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	2-216
2.3.3.3 โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2-219
(1) โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย	2-219
(2) โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา	2-221
(3) โครงการขุดคอคอดกระ	2-226
(4) โครงการทำเรือแหลมฉบัง	2-230
2.3.3.4 โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ	2-232
(1) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	2-232
2.3.4 การประยุกต์ใช้แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ในกรณีประเทศไทย	2-240
บทที่ 3 การวิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ในอดีตและปัจจุบัน	3-1
ด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง	
3.1 สถานการณ์ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน และปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน	3-1
3.1.1 การคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน	3-1
3.1.1.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ	3-1
3.1.1.2 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ	3-2
3.1.2 ดัชนีการจราจรติดขัด	3-3
3.1.3 ค่าโดยสารเฉลี่ยของไทย	3-6
3.1.4 การใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	3-7

สารบัญ

	หน้า
3.1.5 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง	3-10
3.1.6 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ	3-13
3.1.7 ความสามารถในการแข่งขันของไทย (ตัวชี้วัดด้าน Soft Side)	3-14
3.1.7.1 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ Logistics Performance Index (LPI)	3-14
3.1.7.2 ความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)	3-16
3.1.7.3 ความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล (Digital Competitiveness) และรายได้ต่อหัวประชากร (GDP per capita)	3-17
3.1.7.4 ดัชนีการพัฒนามนุษย์ Human Development Index (HDI)	3-19
3.1.7.5 ความสามารถด้านนวัตกรรมของไทย	3-20
3.2 กฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	3-23
3.2.1 กฎ ระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ	3-23
3.2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์	3-31
3.2.3 กรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโครงการ	3-37
3.2.4 ระบบ National Single Window (NSW)	3-41
3.3 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว	3-46
3.3.1 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร	3-46
3.3.2 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม	3-56
3.3.3 สถานการณ์และปัญหาการเดินทางท่องเที่ยว	3-66
3.4 สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าปัจจุบัน	3-73
บทที่ 4 การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	4-1
4.1 ผลลัพธ์ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	4-1
4.2 การจัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	4-2
4.2.1 การประเมินผลผลิต และผลลัพธ์ ตามเป้าหมายของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	4-3

สารบัญ

	หน้า
4.2.2 การประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงาน และโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	4-7
4.3 การประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิภาพ ผลกระทบ และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสรุปการเชื่อมโยง ตัวชี้วัดของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	4-21
4.4 สรุปผลการประเมิน	4-27
4.5 ข้อเสนอแนะ	4-36
4.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	4-36
4.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ	4-37
4.5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ของประเทศไทยในระยะต่อไป	4-38
บทที่ 5 การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคต	5-1
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ	5-1
5.1.1 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต และแนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค	5-1
5.1.1.1 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต	5-1
5.1.1.2 แนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค	5-6
5.1.1.3 การวิเคราะห์ความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ	5-10
5.1.1.4 การวิเคราะห์และประมาณการต้นทุนการขนส่งที่ลดได้จาก การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม	5-46
5.2 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมาย ในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	5-51
5.2.1 การพัฒนาภาค	5-51
5.2.2 การพัฒนาเมือง	5-52
5.2.3 การจัดลำดับเมืองสำคัญตามพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและ โลจิสติกส์	5-53

สารบัญ

	หน้า
5.3 รูปแบบ (Mode of Transport) และความต้องการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า (Travel Demand)	5-55
5.4 ความสามารถและศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในอนาคต	5-60
5.5 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)	5-83
5.5.1 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ	5-83
5.5.2 การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ	5-87
5.6 นวัตกรรม (Innovation) ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า	5-91
5.6.1 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย	5-93
5.6.2 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศไทย	5-94
5.6.3 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย	5-95
5.6.4 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทย	5-95
5.6.5 นวัตกรรมความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน	5-96
5.6.6 ประเทศไทยกับดัชนีด้านนวัตกรรม	5-97
บทที่ 6 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	6-1
6.1 การสังเคราะห์ บูรณาการและพัฒนาหลักการ กรอบการดำเนินงาน เป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	6-1
6.1.1 หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ	6-1
6.1.1.1 ความสอดคล้องของแผนและกลยุทธ์การพัฒนาของประเทศ	6-1
6.1.1.2 กรอบการดำเนินงาน	6-2
6.1.1.3 เป้าหมายการพัฒนา	6-5
6.1.1.4 มิติการพัฒนา	6-7
6.2 เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด	6-9
6.2.1 การคัดกรองและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	6-9
6.2.2 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	6-11
6.2.2.1 ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการโดยการให้น้ำหนัก (Weighting)	6-11

สารบัญ

	หน้า
6.2.2.2 คำนวณน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	6-12
6.2.2.3 คำนวณน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	6-13
6.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	6-50
6.3.1 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา	6-50
6.3.2 โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	6-56
6.3.3 โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)	6-76
6.3.4 สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	6-77
6.4 การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	6-81
บทที่ 7 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน การประชุมสัมมนาต่าง ๆ	7-1
7.1 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน	7-1
7.2 การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการ ที่เกี่ยวข้องการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/ Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ	7-28
7.3 การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์	7-28
7.3.1 การสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	7-28
7.3.2 การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน	7-34
7.3.3 การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	7-37
7.3.4 การสัมมนาเสนอผลการศึกษา และรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง	7-38

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก : การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าและการเดินทาง

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

1.1 หลักการและเหตุผล

การพัฒนาประเทศให้มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน รัฐบาลจำเป็นต้องวางรากฐานการพัฒนาประเทศให้มีเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในแต่ละด้าน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมซึ่งเป็นภาคส่วนที่สำคัญในการขับเคลื่อนการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ ซึ่งยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน กำหนดเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเดินทางและการขนส่ง เชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อวางรากฐานการพัฒนาประเทศรองรับความต้องการในการเดินทางและการขนส่งในอนาคต ให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายคมนาคมอย่างเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพ สามารถแก้ไขปัญหาที่สะสมมาตั้งแต่อดีต สร้างโอกาสทางเศรษฐกิจของประเทศและเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมได้กำหนดกรอบแนวคิดการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ประกอบด้วย การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) และการขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) ด้วยการนำนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน

กระทรวงคมนาคมกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเพื่อการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ โดยมุ่งเน้นการพัฒนาใน 2 มิติ คือ มิติการพัฒนาระบบการขนส่งในเมือง (Urban Transport) มีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากระบบส่วนบุคคล เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะทำให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษจากยานพาหนะ และมิติการพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างเมือง (Intercity Transport) มีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนน ไปสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งจะทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่ง ลดอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่มการขนส่งให้ตรงต่อเวลามากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ทั้งการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟความเร็วสูงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งในอนาคตได้กำหนดให้มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการระหว่างแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการจัดลำดับความสำคัญในการลงทุน เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงเวลา และราคาสมเหตุสมผล เกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

การกำหนดทิศทางและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ ให้มีประสิทธิภาพและนำไปสู่การลดต้นทุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริงนั้น จำเป็นจะต้องพิจารณาและวิเคราะห์ความเชื่อมโยงกันในหลายบริบทอย่างรอบด้าน ทั้ง (1) รูปแบบการคมนาคมและโลจิสติกส์ (Mode) ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (2) วัตถุประสงค์ในการคมนาคมขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางหรือการขนส่งสินค้า (3) มิติของการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ เช่น มิติเศรษฐกิจ มิติสังคม มิติสิ่งแวดล้อม และมิติความมั่นคง เป็นต้น (4) ศักยภาพของพื้นที่ และ (5) ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านการค้าการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านเกษตรกรรม เป็นต้น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีพันธกิจในการ “เสนอแนะนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และบูรณาการจัดทำแผนด้านการขนส่งและจราจร รวมทั้งขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ” เห็นความสำคัญในการจัดทำ “โครงการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ” เพื่อให้เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและทิศทางการพัฒนาประเทศ เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ สอดคล้องและรองรับความต้องการของประชาชน และทำให้นโยบายเกิดการบูรณาการ นำไปสู่การปฏิบัติ และเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างเป็นรูปธรรม

1.2 ความสำคัญของโครงการ

โครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ เป็นการศึกษาที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ เพื่อเป็นแนวทางและกรอบทิศทางให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลผลิตของโครงการจะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและเข้าใจทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ ให้เหมาะสมกับทิศทางการพัฒนาในแต่ละภูมิภาคในแต่ละพื้นที่ รวมถึงสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เนื่องจากการศึกษาของโครงการนี้จะทำการทบทวนและวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางของประชาชนและความต้องการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ โครงการฯ ยังบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ซึ่งถือเป็นรากฐานหลักของการพัฒนาของประเทศ

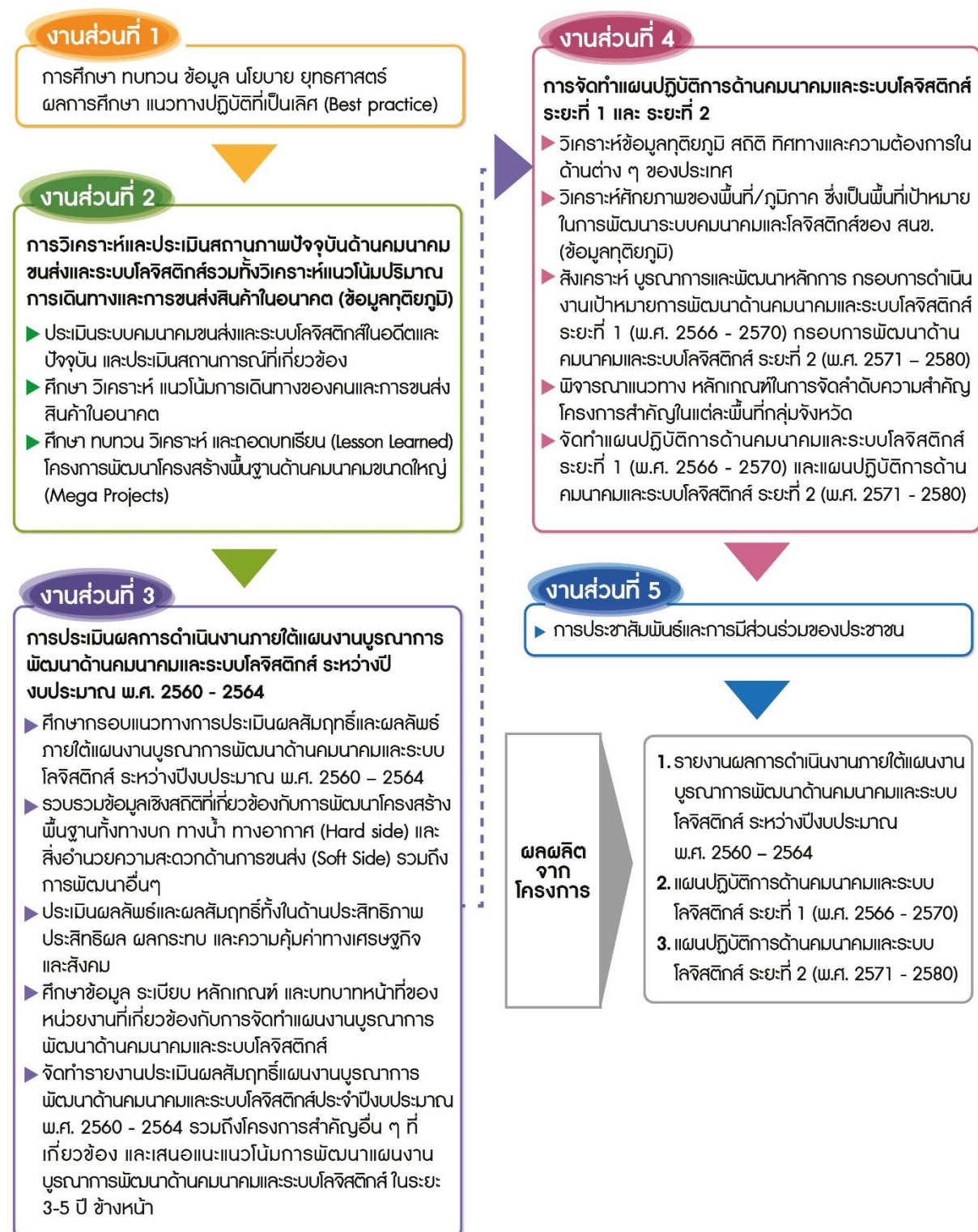
การศึกษาและจัดทำที่เป็นภาพรวมในระดับประเทศ แต่ยังคงขาดการศึกษาที่สามารถบูรณาการและเปลี่ยนนโยบายไปสู่การปฏิบัติในรูปแบบการกระจายศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค และให้ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และแผนปฏิบัติไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องเชื่อมโยงและบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจร ปัจจุบันภาครัฐได้จัดทำยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนพัฒนาต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศ กระทรวง และหน่วยงานในด้านการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีกรอบและทิศทางขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติและบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้

1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) พัฒนาหลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และกรอบการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
- 2) กำหนดหลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละภูมิภาค เพื่อนำไปสู่การบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และ กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)
- 3) ประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
- 4) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

1.4 ขอบเขตของการศึกษา

ขอบเขตของการศึกษา ประกอบด้วยงาน 5 ส่วน ดังรูปที่ 1.4 - 1



รูปที่ 1.4-1 ขอบเขตของการศึกษา

รายละเอียดดังต่อไปนี้

- 1) งานส่วนที่ 1 การศึกษา ทบทวน ข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practice) ในการจัดทำกรอบการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาวของประเทศชั้นนำ และแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (อดีต - ปัจจุบัน ประกอบด้วย ด้านความมั่นคง ด้านการต่างประเทศ ด้านเศรษฐกิจและสังคม)
- 2) งานส่วนที่ 2 การวิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต (ข้อมูลทุติยภูมิ)
 - 2.1) ประเมินระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในอดีตและปัจจุบัน และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการขนส่งและการเดินทางตามสภาวะปกติกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไปจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ให้ครอบคลุมทุกมิติ (ด้านความมั่นคง ด้านการต่างประเทศ ด้านเศรษฐกิจ และสังคม) และครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง (Mode) ทั้งการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า
 - (1) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side)
 - (2) กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
 - 2.2) ศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคตให้ครอบคลุม
 - (1) รูปแบบการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า (Mode of Transport)
 - (2) การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)
 - (3) นวัตกรรม (Innovation) ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อากาศยานไร้คนขับ (Drone) และการให้บริการขนส่งสินค้า E - commerce เป็นต้น
 - 2.3) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี ที่ผ่านมา จำนวนไม่น้อยกว่า 10 โครงการ ให้ครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง (Mode) โดยระบุประเด็นความสำเร็จ หรือปัญหาอุปสรรคที่ทำให้การดำเนินโครงการบรรลุผลสำเร็จหรือไม่เป็นไปตามแผน และจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประกอบการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต
- 3) งานส่วนที่ 3 การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ประกอบด้วย
 - 3.1) ศึกษากรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
 - 3.2) รวบรวมข้อมูลเชิงสถิติที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ (Hard Side) และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (Soft Side) รวมถึงการพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ทั้งผลการดำเนินงานและการใช้งบประมาณ และข้อมูลอื่น ๆ ในระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 รวมถึงปีงบประมาณที่เกี่ยวข้องผูกพัน และวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ ผลลัพธ์ ตามกรอบแนวทางการประเมินผลแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ตามที่กำหนดไว้รวมถึงติดตามความก้าวหน้า ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการ โดยคัดเลือกโครงการสำคัญภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ที่อยู่ระหว่างการดำเนินการทั้งด้าน Hard Side และด้าน Soft Side ซึ่งส่งผลโดยตรงกับตัวชี้วัด บูรณาการที่กำหนดไว้

- 3.3) ประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ ทั้งในด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคมเชิงประจักษ์ รวมถึงมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคมที่เกิดขึ้น จากการดำเนินงาน ตลอดจนสภาพปัญหาอุปสรรคที่ดำเนินการระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 เพื่อบรรลุผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
- 3.4) ศึกษาข้อมูล ระเบียบ หลักเกณฑ์ และบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ อาทิ พระราชบัญญัติวินัยการเงิน การคลังของรัฐ พ.ศ. 2561 พระราชบัญญัติวิธีการงบประมาณ พ.ศ. 2561 กฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปี แนวทางการจัดทำ งบประมาณรายจ่ายประจำปี ยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ แผนการปฏิรูป ประเทศ นโยบายและยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องทางด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น รวมถึงรวบรวมข้อมูลเชิงสถิติ และข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อประกอบการวิเคราะห์แนวโน้ม การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในระยะ 3 - 5 ปีข้างหน้าและนำมาประกอบการ จัดทำข้อเสนอเชิงนโยบายในการจัดทำแผนงานข้อเสนอเชิงนโยบายให้มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และบรรลุผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม
- 3.5) จัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 รวมถึงโครงการสำคัญอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้ง เสนอแนะแนวทางการพัฒนาแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในระยะ 3 - 5 ปี ข้างหน้า ตลอดจนจัดทำข้อเสนอเชิงนโยบาย แนวทางการดำเนินงาน เป้าหมายตัวชี้วัด และหลักเกณฑ์การพิจารณาโครงการสำหรับพัฒนาการจัดทำแผนงานบูรณาการ พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีความสมบูรณ์ สอดคล้องกับสถานการณ์ต่าง ๆ ที่ เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์
- 4) งานส่วนที่ 4 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
 - 4.1) วิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านการค้าการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม
 - 4.2) วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคม และโลจิสติกส์ของ สนข. เพื่อนำไปสู่การบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ให้เกิดการเชื่อมโยง เป็นระบบและเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม (ข้อมูลทุติยภูมิ)
 - 4.3) สังเคราะห์ บูรณาการและพัฒนาหลักการ กรอบการดำเนินงาน เป้าหมายการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และการพัฒนาด้านคมนาคม

และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ เช่น มิติเศรษฐกิจ มิติสังคม มิติสิ่งแวดล้อม และมิติความมั่นคง ในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านเกษตรกรรมบนพื้นฐานของนโยบายรัฐบาล เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริง ครอบคลุม 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด ดังนี้

พื้นที่กลุ่มจังหวัด	จังหวัด
1. ภาคเหนือ (17 จังหวัด)	เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน พิชญโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี
2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) 12 จังหวัด	เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มหาสารคาม และร้อยเอ็ด
3. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) 8 จังหวัด	ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี
4. ภาคตะวันตก + ภาคกลาง + ภาคตะวันออก (26 จังหวัด)	สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี สุพรรณบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกรุงเทพมหานคร
5. ภาคใต้ (14 จังหวัด)	ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

- 4.4) พิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด และนำหลักเกณฑ์ที่ได้พัฒนาขึ้นมาใช้ประเมินโครงการที่สำคัญในอดีต เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)
- 4.5) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ประกอบด้วย หลักการ กรอบการดำเนินงาน เป้าหมายการพัฒนา
- 5) งานส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน
 - 5.1) จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการสร้างการรับรู้ของประชาชน
 - 5.2) จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์ที่สร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดโครงการ อย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อเดือน และหรือเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์
 - 5.3) จัดประชุมกลุ่มย่อย/สัมมนาเชิงปฏิบัติการ กับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม และผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง

1.5 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ภาครัฐมีแนวทางและกรอบทิศทางการดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยผลผลิตของโครงการประกอบด้วย

- 1) รายงานผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
- 2) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 3) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

1.6 กรอบแนวคิดการดำเนินงานโดยรวม

กรอบแนวคิดการดำเนินงานโดยภาพรวมของโครงการ แสดงดังรูปที่ 1.6 - 1 ประกอบด้วยกลุ่มงานหลัก 5 ส่วน สรุปได้ดังนี้

บทที่ 2 : งานส่วนที่ 1 การศึกษา ทบทวน ข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และงานส่วนที่ 3 การถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี ที่ผ่านมา เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งต่อทิศทางแนวนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ รวมทั้งการศึกษาทบทวนแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้จากงานส่วนนี้จะเป็นข้อมูลเพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยที่มีความชัดเจน ครอบคลุมทุกมิติที่มีความสำคัญ และเกิดการบูรณาการระหว่างนโยบายและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องได้อย่างสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

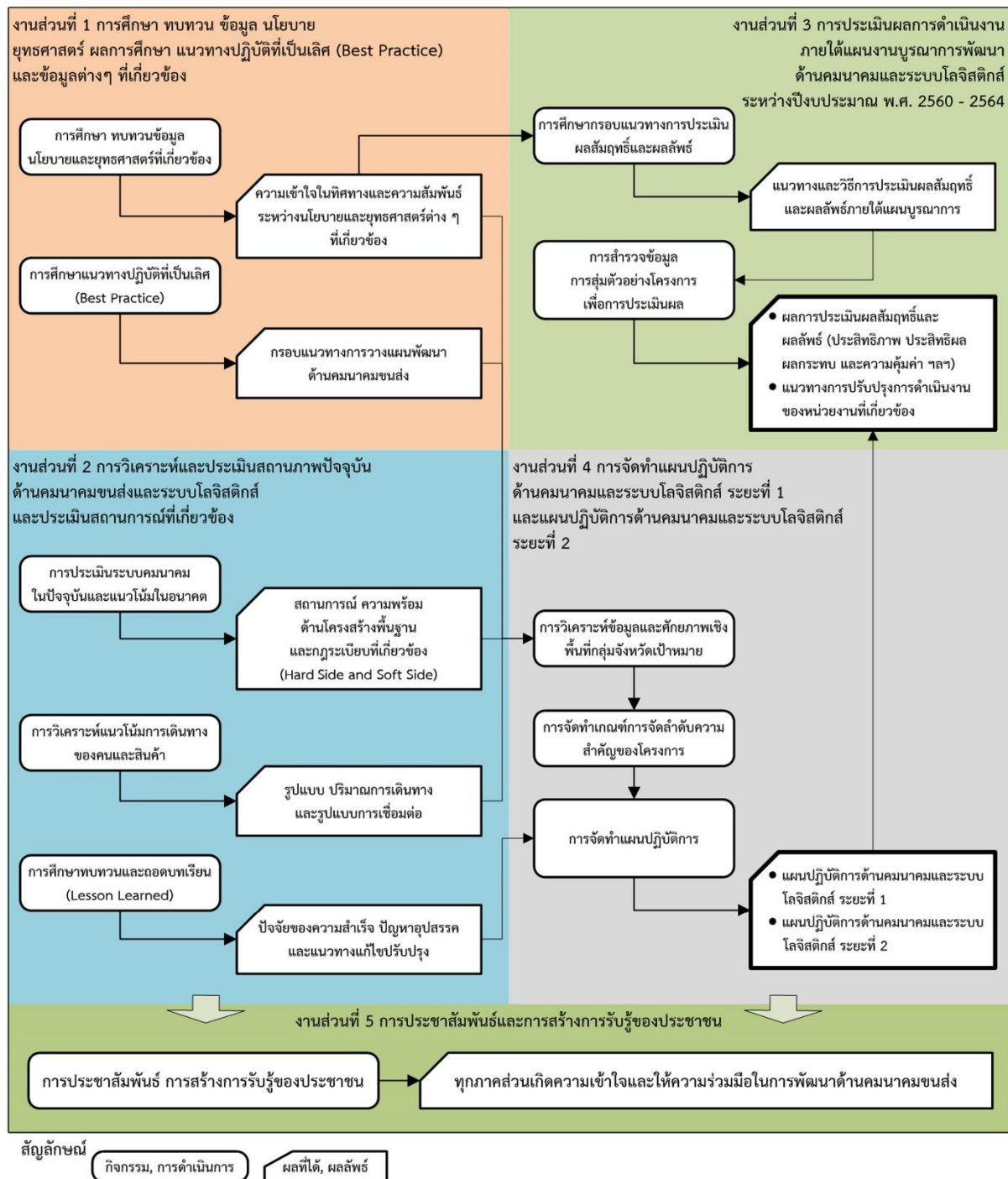
บทที่ 3 : งานส่วนที่ 2 การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพอดีตและปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงสถานการณ์อดีตและปัจจุบันของระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งในส่วนที่เป็น Hard Side และ Soft Side รวมทั้งสถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

บทที่ 4 : งานส่วนที่ 3 การดำเนินกิจกรรมหลักเกี่ยวกับการประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 โดยการจัดทำกรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์ของการพัฒนาด้านคมนาคม การสำรวจข้อมูลและวิเคราะห์ประเมินผล เพื่อนำผลการประเมินและสิ่งที่พบเห็นจากการประเมินมาใช้เป็นแนวทางสำหรับการปรับปรุงพัฒนาระบบคมนาคมในอนาคตต่อไป

บทที่ 5 : งานส่วนที่ 2 การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพอนาคตด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงแนวโน้มในอนาคตของระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ การวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า รูปแบบการเชื่อมต่อการเดินทางจากข้อมูลทุติยภูมิ และนวัตกรรม (Innovation) ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

บทที่ 6 : งานส่วนที่ 4 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เป็นกิจกรรมที่ใช้ข้อมูลจากงานส่วนที่ 1 ส่วนที่ 2 และส่วนที่ 3 มาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการทั้งในระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ซึ่งเป็นขั้นตอนสุดท้ายของการแปลงนโยบายและแผนไปสู่ภาคปฏิบัติเพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์ได้อย่างเป็นรูปธรรม

บทที่ 7 : งานส่วนที่ 5 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน เพื่อให้เกิดการสื่อสารและ
การรับรู้เข้าใจอย่างถูกต้องในข้อมูลเกี่ยวกับนโยบาย ยุทธศาสตร์การพัฒนา รวมทั้งการดำเนินโครงการ
ด้านคมนาคม เพื่อให้เกิดการยอมรับและความร่วมมือในการพัฒนาจากทุกภาคส่วน



รูปที่ 1.6-1 กรอบแนวคิดการดำเนินงานในภาพรวม

รายละเอียดแนวทางการดำเนินงานในแต่ละส่วนงาน แสดงในบทต่อไป

บทที่ 2

การศึกษา ทบทวน ข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์
ผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice)

บทที่ 2

การศึกษา ทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แผนพัฒนาต่าง ๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และแนวทางปฏิบัติ ที่เป็นเลิศ (Best Practice)

ในการศึกษานี้ได้มีการศึกษาทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งการถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำกรอบการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาวของประเทศและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเนื้อหาางานดังกล่าวจัดแบ่งออกเป็น 3 หัวข้อย่อย คือ (1) การศึกษาทบทวนนโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง (2) นโยบายรัฐบาล นโยบาย และแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และ (3) การศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ รวมทั้งการทบทวน วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี ที่ผ่านมา ทั้งนี้ได้ใช้แหล่งข้อมูลทุติยภูมิที่หน่วยงานต่าง ๆ ได้จัดทำไว้ และได้เข้าพบหารือหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อทำความเข้าใจในประเด็นสำคัญ ๆ ที่พบเห็นในช่วงการทบทวนข้อมูล ซึ่งส่งผลต่อการกำหนดแนวทางการวางแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง โดยได้แสดงวิธีการดำเนินงานในรายละเอียดต่อไป

2.1 การศึกษาทบทวน นโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง

ในการศึกษาทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยแบ่งเป็น (2.1.1) การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนระดับประเทศ ซึ่งประกอบด้วยแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 (2.1.2) การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และ (2.1.3) สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนและนโยบายต่าง ๆ และความเชื่อมโยงของเป้าหมายและยุทธศาสตร์ในด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำกรอบการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาวของประเทศและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

2.1.1 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนระดับประเทศ

2.1.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นเป้าหมายในการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน อันจะก่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ตามระยะเวลาที่กำหนดไว้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยความร่วมมือของทุกภาคส่วนในรูปแบบ “ประชารัฐ” ซึ่งประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- 1) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง
- 2) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- 3) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์
- 4) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม
- 5) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 6) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ



ที่มา: ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 2.1.1 - 1 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานแนวคิด 3 ประการ ได้แก่ (1) “ต่อยอดอดีต” โดยพิจารณารากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิตและโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง (2) “ปรับปรุงจูน” ผ่านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ โดยเฉพาะโครงข่ายคมนาคมและขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ เพื่อปูทางสู่อนาคต (3) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคู่มือใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาดผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต บนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปรุงจูน

2.1.1.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) จะเป็นปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การพัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ โดยมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล เพื่อยกระดับผลิตภาพของภาคการผลิตและบริการ ลดต้นทุนการผลิตและบริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ รวมถึงพัฒนาระบบการบริหารจัดการให้สามารถรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติและปรับตัวได้ทันกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีในอนาคต รวมทั้งรูปแบบการเคลื่อนย้ายทุนและแรงงาน การค้า ตลอดจนมาตรการกีดกันทางการค้าใหม่ ๆ ให้สอดคล้องกับ

มาตรฐานสากล เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูงที่มีความสามารถในการแข่งขัน
แผนย่อยของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 3 แผนย่อย
ดังนี้

- 1) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
- 2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน
- 3) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและ
ประเทศ มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์
และดิจิทัล ในประเด็นแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประเทศไทยมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งและ
ระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ
รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ (สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียง
เศรษฐกิจ) พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับ
คุณภาพชีวิตของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อ
สิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับสากล โดย
ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.1 - 2

ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)			
(ปี ๖๑ - ๖๕) น้อยกว่าร้อยละ ๑๒	(ปี ๖๖ - ๗๐) น้อยกว่าร้อยละ ๑๑	(ปี ๗๑ - ๗๕) น้อยกว่าร้อยละ ๑๐	(ปี ๗๖ - ๘๐) น้อยกว่าร้อยละ ๙

ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)			
(ปี ๖๑ - ๖๕) ๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	(ปี ๖๖ - ๗๐) ๒๕ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐	(ปี ๗๑ - ๗๕) ๒๐ ลำดับแรก หรือคะแนน ไม่ต่ำกว่า ๓.๗๐	(ปี ๗๖ - ๘๐) ๒๐ ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๘๐

การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)			
(ปี ๖๑ - ๖๕) ร้อยละ ๔	(ปี ๖๖ - ๗๐) ร้อยละ ๗	(ปี ๗๑ - ๗๕) ร้อยละ ๘	(ปี ๗๖ - ๘๐) ร้อยละ ๑๐

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)			
(ปี ๖๑ - ๖๕) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๓๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๕	(ปี ๖๖ - ๗๐) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๔๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๑๐	(ปี ๗๑ - ๗๕) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๕๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐	(ปี ๗๖ - ๘๐) กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ๖๐ เมืองหลัก ในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ๒๐

ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร ๑ แสนคน)			
(ปี ๖๑ - ๖๕) ๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	(ปี ๖๖ - ๗๐) ๑๒ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	(ปี ๗๑ - ๗๕) ๘ คนต่อประชากร ๑ แสนคน	(ปี ๗๖ - ๘๐) ๕ คนต่อประชากร ๑ แสนคน

ที่มา: แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

รูปที่ ๒.๑.๑ - ๒ ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายสำหรับโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

๒.๑.๑.๓ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้จัดทำบนพื้นฐานของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐ ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ นอกจากนั้นได้ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนทั้งในระดับกลุ่มอาชีพ ระดับภาค และระดับประเทศในทุกขั้นตอนของแผนฯ อย่างกว้างขวางและต่อเนื่องเพื่อร่วมกันกำหนดวิสัยทัศน์และทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งร่วมจัดทำรายละเอียดยุทธศาสตร์ของแผนฯ เพื่อมุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” โดยยึดกรอบแนวคิดและหลักการในการวางแผนที่สำคัญ



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2559

รูปที่ 2.1.1 - 3 กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มียุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ ประกอบด้วย 10 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสริมสร้าง และพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศ สู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 : การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- ยุทธศาสตร์ที่ 7 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 8 : การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัยและนวัตกรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 9 : การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ยุทธศาสตร์ที่ 10 : ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เน้นการพัฒนากายภาพโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง พัฒนาโครงข่ายทางถนน ขนส่งทางราง ขนส่งสาธารณะ ขนส่งทางอากาศ และขนส่งทางน้ำ

2.1.1.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

สศช. ได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพื่อใช้กำหนดแผนปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ให้เกิดประสิทธิผลในการขับเคลื่อนพลวัตการพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ ไปสู่เป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างเป็นรูปธรรม และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) โดยมุ่งเน้นการคัดเลือกประเด็นการพัฒนาที่มีลำดับความสำคัญสูงในการพลิกโฉมประเทศสู่ Hi - Value and Sustainable Thailand ในองค์ประกอบสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ (1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value - Added Economy) (2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) (3) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco-Friendly Living) (4) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's transformation) ซึ่งภายใต้องค์ประกอบในแต่ละด้านได้มีการกำหนด “หมุดหมาย” (Milestones) เป็นการบ่งบอกถึงสิ่งที่ประเทศไทยปรารถนาจะ ‘เป็น’ มุ่งหวังจะ ‘มี’ หรือต้องการจะ ‘จัด’ ในช่วงระยะเวลา 5 ปี ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 เพื่อสะท้อนประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญต่อการพลิกโฉมประเทศสู่การเป็น Hi - Value and Sustainable Thailand ภายในปี 2570 แสดงดังรูปที่ 2.1.1 - 4



ที่มา: สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

รูปที่ 2.1.1 - 4 Hi - Value and Sustainable Thailand

สำหรับรายละเอียดขององค์ประกอบทั้ง 4 ด้าน และหมุดหมาย มีดังนี้

- 1) เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value - Added Economy) โดยปรับทิศทางของภาคการผลิตเดิมที่มีความสำคัญ แต่มีความเสี่ยงที่จะสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในอนาคต และส่งเสริมการผลิตที่ไทยมีศักยภาพสอดคล้องกับทิศทางการเปลี่ยนแปลงของโลก

หมุดหมายที่ 1 ไทยเป็นประเทศชั้นนำด้านสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปมูลค่าสูง

หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

หมุดหมายที่ 4 ไทยเป็นศูนย์กลางทางการแพทย์และสุขภาพมูลค่าสูง

- หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค
- หมวดหมู่ที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

2) สังคมแห่งโอกาสและความเสมอภาค (High Opportunity Society) โดยการใช้เทคโนโลยีฐานข้อมูลสารสนเทศ และดิจิทัลแพลตฟอร์ม เป็นเครื่องมือลดความเหลื่อมล้ำในเชิงธุรกิจ ลดความเหลื่อมล้ำในเชิงพื้นที่ เพิ่มพลวัตการเลื่อนสถานะทางเศรษฐกิจและสังคม (socioeconomic mobility)

- หมวดหมู่ที่ 7 ไทยมีวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมที่เข้มแข็ง มีศักยภาพสูง และสามารถแข่งขันได้

- หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน

- หมวดหมู่ที่ 9 ไทยมีความยากจนข้ามรุ่นลดลง และมีความคุ้มครองทางสังคมที่เพียงพอ เหมาะสม

3) วิถีชีวิตที่ยั่งยืน (Eco - Friendly Living) การพัฒนาประสิทธิภาพของการบริหารจัดการทั้งการจัดการของภาครัฐและบทบาทของภาคส่วนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อมุ่งจัดการกับปัญหาขยะ มลพิษทางน้ำ มลพิษทางอากาศ ก๊าซเรือนกระจก และความเสียหายของทรัพยากรชาติอันเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ

- หมวดหมู่ที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

- หมวดหมู่ที่ 11 ไทยสามารถลดความเสี่ยงและผลกระทบจากภัยธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

4) ปัจจัยสนับสนุนการพลิกโฉมประเทศ (Key Enablers for Thailand's transformation) โดยเฉพาะกลไกการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และกลไกการบริหารจัดการภาครัฐ

- หมวดหมู่ที่ 12 ไทยมีกำลังคนสมรรถนะสูง มุ่งเรียนรู้อย่างต่อเนื่อง ตอบโจทย์การพัฒนาแห่งอนาคต

- หมวดหมู่ที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่มีสมรรถนะสูง

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับกรอบการพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค และหมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน

หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) ประกอบกับไทยเป็นประเทศที่มีแนวระเบียนเศรษฐกิจระดับภูมิภาคพาดผ่านมากที่สุด และมีความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าและการลงทุนระหว่างประเทศ

เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น

เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 2.1 (1) มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือ (2) สัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี

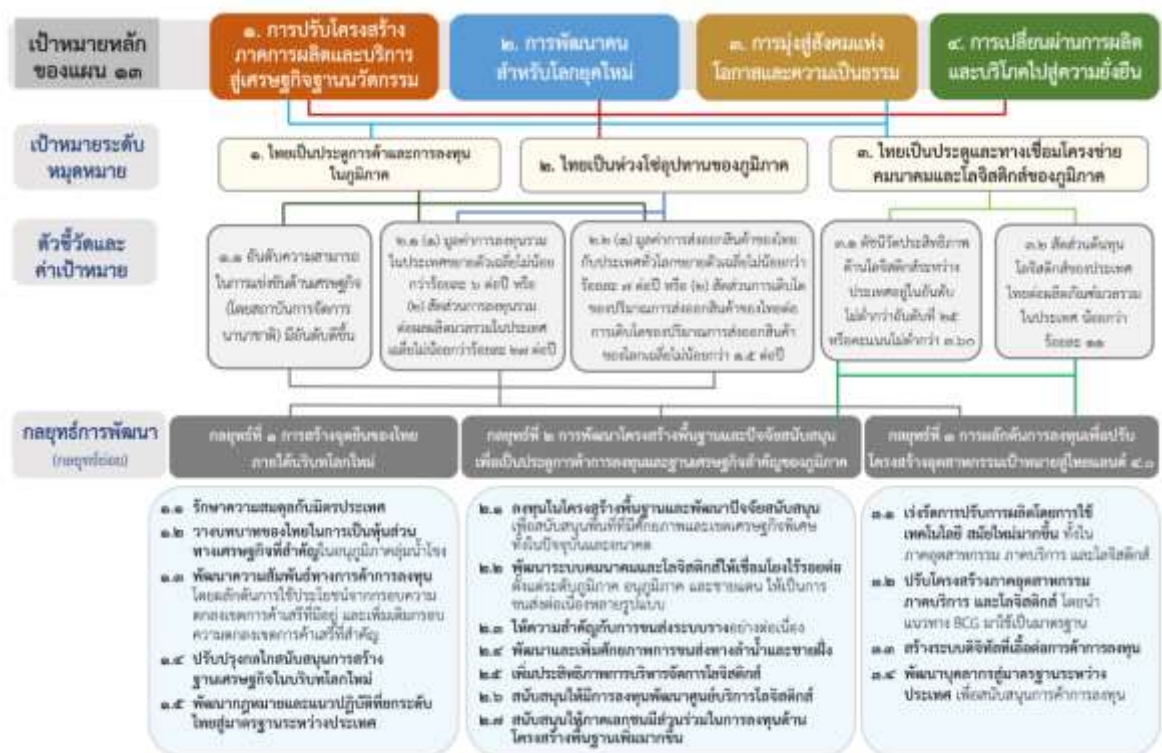
ตัวชี้วัดที่ 2.2 (1) มูลค่าการส่งออกสินค้าของไทยกับประเทศทั่วโลกขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 ต่อปี หรือ (2) สัดส่วนการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของไทยต่อการเติบโตของปริมาณการส่งออกสินค้าของโลกเฉลี่ยไม่น้อยกว่า 1.5 ต่อปี

เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ 11

แผนที่กลยุทธ์แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.1 - 5



ที่มา: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.1.1 - 5 แผนที่กลยุทธ์สำหรับหมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน
กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม โดยเพื่อเพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามา
เป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ และการเพิ่มขีดความสามารถของชุมชนท้องถิ่น
ในการพัฒนา การพึ่งตัวเองและการจัดการตนเองเพื่อสร้างสังคมคุณภาพ รวมทั้งการใช้ประโยชน์
และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุลภายในขีดความสามารถ
ของระบบนิเวศ

เป้าหมายที่ 1 การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ
ขยายตัวเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัดที่ 1.1 อัตราการเติบโตของรายได้ต่อประชากรในภาคเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าอัตรา
การเติบโตของรายได้ต่อประชากรของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 1.2 มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มขึ้นตามเป้าหมายในแผนแม่บท
ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมี
มูลค่าการลงทุนรวม 500,000 ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม
100,000 ล้านบาท และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่าการลงทุนรวม 10,000
ล้านบาท

เป้าหมายที่ 2 ความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ของภาคลดลง

ตัวชี้วัดที่ 2.1 สัมประสิทธิ์ความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ของภาค ต่ำกว่าสัมประสิทธิ์
ความไม่เสมอภาคของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.2 สัดส่วนผู้มีงานทำในแต่ละภาค เพิ่มขึ้นสูงกว่าสัดส่วนผู้มีงานทำของภาค
ในปี 2563 ยกเว้นกรุงเทพมหานครมีสัดส่วนผู้มีงานทำไม่เกินร้อยละ 13 ของจำนวนผู้มีงานทำ
ทั้งหมด

เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและ
ปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่าง
ทั่วถึง

ตัวชี้วัดที่ 3.1 เมืองอัจฉริยะมีจำนวนรวมทั้งสิ้นไม่ต่ำกว่า 105 พื้นที่ ภายในปี 2570

ตัวชี้วัดที่ 3.2 เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น

แผนที่กลยุทธ์แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.1 - 6



ที่มา: แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

รูปที่ 2.1.1 - 6 แผนที่กลยุทธ์สำหรับหมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน

2.1.1.5 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลงร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลก โดยองค์การสหประชาชาติ (United Nations) ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาโดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน หรือ Sustainable Development Goals (SDGs) ซึ่งจะใช้เป็นทิศทางการพัฒนาตั้งแต่เดือนกันยายน 2558 ถึงเดือนสิงหาคม 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี โดยมีทั้งหมด 17 เป้าหมาย คือ

เป้าหมายที่ 1: ขจัดความยากจน

เป้าหมายที่ 2: ยุติความหิวโหย บรรลุความมั่นคงทางอาหารและยกระดับโภชนาการสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 3: สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย

เป้าหมายที่ 4: สร้างหลักประกันว่าทุกคนมีการศึกษาที่มีคุณภาพอย่างครอบคลุมและเท่าเทียม และสนับสนุนโอกาสในการเรียนรู้ตลอดชีวิต

เป้าหมายที่ 5: บรรลุความเท่าเทียมระหว่างเพศ และส่งเสริมสร้างพลังแก่สตรีและเด็กหญิง

เป้าหมายที่ 6: สร้างหลักประกันว่าจะมีการจัดให้มีน้ำและสุขอนามัยสำหรับทุกคนและมีการบริหารจัดการที่ยั่งยืน

เป้าหมายที่ 7: สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา

เป้าหมายที่ 8: ส่งเสริมการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจที่ต่อเนื่อง ครอบคลุม และยั่งยืน การจ้างงานเต็มที่มีผลิตภาพ และการมีงานที่เหมาะสมสำหรับทุกคน

- เป้าหมายที่ 9: สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุม และยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม
- เป้าหมายที่ 10: ลดความไม่เสมอภาคภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- เป้าหมายที่ 11: ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิทัศน์และยั่งยืน
- เป้าหมายที่ 12: สร้างหลักประกันให้มีรูปแบบการผลิตและการบริโภคที่ยั่งยืน
- เป้าหมายที่ 13: เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น
- เป้าหมายที่ 14: อนุรักษ์และใช้ประโยชน์จากมหาสมุทร ทะเล และทรัพยากรทางทะเลอย่างยั่งยืนเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
- เป้าหมายที่ 15: ปกป้อง ฟื้นฟู และสนับสนุนการใช้ระบบนิเวศบนบกอย่างยั่งยืน จัดการป่าไม้อย่างยั่งยืน ต่อสู้กับการกลายสภาพเป็นทะเลทราย หยุดการเสื่อมโทรมของที่ดินและฟื้นสภาพกลับมาใหม่ และหยุดการสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ
- เป้าหมายที่ 16: ส่งเสริมสังคมที่สงบสุขและครอบคลุมเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน ให้ทุกคนเข้าถึงความยุติธรรม และสร้างสถาบันที่มีประสิทธิภาพลึกลับผิดชอบและครอบคลุมในทุกระดับ
- เป้าหมายที่ 17: สร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการดำเนินงานและฟื้นฟูสภาพหุ้นส่วนความร่วมมือระดับโลก สำหรับการการพัฒนาที่ยั่งยืน

จากเป้าหมายทั้งหมด 17 เป้าหมาย สามารถจำแนกออกเป็น 5 กลุ่ม ประกอบด้วย

- กลุ่ม People ที่ว่าด้วยเรื่องคุณภาพชีวิตของผู้คน (เป้าหมายที่ 1, 2, 3, 4, 5)
- กลุ่ม Prosperity ที่ว่าด้วยเรื่องความเจริญทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและครอบคลุม (เป้าหมายที่ 7, 8, 9, 10, 11)
- กลุ่ม Planet ที่ว่าด้วยเรื่องทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (เป้าหมายที่ 6, 12, 13, 14, 15)
- กลุ่ม Peace ที่ว่าด้วยเรื่อง สันติภาพ สถาบันที่เข้มแข็ง และความยุติธรรม (เป้าหมายที่ 16)
- กลุ่ม Partnership ที่ว่าด้วยเรื่องการเป็นหุ้นส่วนเพื่อการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (เป้าหมายที่ 17)



ที่มา : United Nations, <https://www.sdgmove.com/aboutsdgs/> (2564)

รูปที่ 2.1.1 - 7 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

ประเทศไทยในฐานะหนึ่งในสมาชิกที่รับรองข้อตกลงเรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ได้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการกิจดังกล่าว โดยได้บรรจุให้เรื่องเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน เป็นกรอบแนวคิด ในการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งระบุให้ “การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน” เป็นหนึ่งในยุทธศาสตร์สำคัญของการพัฒนาประเทศ นอกจากนี้ คณะรัฐมนตรียังได้มีมติเมื่อวันที่ 25 ตุลาคม 2559 เห็นชอบให้ทุกส่วนราชการขับเคลื่อนการนำปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงไปประยุกต์ใช้เพื่อบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sufficiency Economy Philosophy for Sustainable Development Goals; SEP for SDGs)

ทั้งนี้ ไทยได้ลงมติรับรองเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนปี 2559 - 2573 ภายใต้ความร่วมมือของสหประชาชาติในเดือนกันยายน 2558 โดยต้องบรรลุในอีก 15 ปีข้างหน้า SDGs เป็นวาระการพัฒนาใหม่ของโลกที่จะเป็นแรงกดดันในห่วงโซ่การผลิตในอนาคตที่มุ่งเน้นความเชื่อมโยงทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยมีหลักการ 5Ps ได้แก่ ประชาชน โลก ความมั่งคั่ง สันติภาพ และความเป็นหุ้นส่วน ประกอบด้วย 17 เป้าหมาย และเป้าประสงค์ 167 ข้อ ซึ่ง SDGs นับเป็นภูมิทัศน์ใหม่ที่สร้างแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย โดยเป็นแรงกระตุ้นและตัวเร่งในการสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน และทำให้การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมต่าง ๆ ตลอดจนการประกอบธุรกิจขององค์กรทั้งภาคเอกชนและภาครัฐต้องปรับตัวเพื่อก้าวไปสู่ความยั่งยืน ซึ่งประเทศไทยต้องนำเอา SDGs มาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ

สำหรับเป้าหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มีดังนี้

เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคนมีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริมสวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย โดยตั้งเป้าให้ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี พ.ศ. 2573

- เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันให้ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา โดยตั้งเป้าเพิ่มอัตราการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานทั่วโลกเป็นสองเท่าภายใน ปี พ.ศ. 2573 โดยส่งเสริมการเข้าถึงการวิจัยเทคโนโลยีพลังงานสะอาด พลังงานหมุนเวียน ประสิทธิภาพการใช้พลังงาน และเทคโนโลยีเชื้อเพลิงฟอสซิลขั้นสูงและสะอาดกว่า และส่งเสริมการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานและเทคโนโลยีพลังงานสะอาด
- เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและยืดหยุ่น รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานระดับภูมิภาคและข้ามพรมแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเน้นที่การเข้าถึงที่เท่าเทียมกันสำหรับทุกคน
- เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิทัศน์ และยั่งยืน โดยตั้งเป้าให้ทุกคนเข้าถึงระบบขนส่งที่ปลอดภัย ราคาไม่แพง เข้าถึงได้ และยั่งยืน ปรับปรุงความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้วยการขยายระบบขนส่งสาธารณะ โดยให้ความสนใจเป็นพิเศษกับความต้องการของผู้ที่อยู่ในสถานการณ์เปราะบาง ผู้หญิง เด็ก ผู้ทุพพลภาพ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573
- เป้าหมายที่ 13 เร่งต่อสู้กับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและผลกระทบที่เกิดขึ้น โดยดำเนินการตามคำมั่นที่ดำเนินการโดยภาคีของประเทศพัฒนาแล้วตามกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการสร้างความเข้มแข็ง ความยืดหยุ่นและความสามารถในการปรับตัวของภูมิภาคที่มีความเสี่ยง เช่น ประเทศที่ไม่มีทางออกทะเลและประเทศที่เป็นเกาะ รวมถึงประเทศที่กำลังพัฒนา จำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อพยายามสร้างความตระหนักรู้และบูรณาการมาตรการเข้าไปในนโยบายและกลยุทธ์ระดับชาติ

2.1.2 การทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.1.2.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) เป็นการคมนาคมขนส่งที่มุ่งเน้นความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน มีการบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่งที่เข้มงวด และสนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ต้องใช้เครื่องยนต์
- 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งการขนส่งทางราง

และทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก และให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) รวมถึงการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ และการใช้เทคโนโลยี GPS ในการเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม

- 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) เป็นการยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/ Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ คนพิการ และเด็ก เพื่อให้สามารถเข้าถึง (Accessible) บริการระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordable) และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งมาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่ผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม แสดงดังรูปที่ 2.1.2 - 2



ที่มา: ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580), 2562

รูปที่ 2.1.2 - 1 แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการปรับตัวสู่การปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิลเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อีกทั้ง ยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ทั้ง 5 ด้าน ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการ โดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานเกี่ยวข้องทั้งในด้านการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุม การขนส่งในเมือง และระหว่างเมือง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่าง ๆ อำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยเฉพาะประตูการค้าที่สำคัญ (Gateway) บริเวณด่านชายแดนรวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด และรองรับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)** การอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงเวลา และประหยัดต้นทุน ตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ ประกอบกับการจัดให้มีบริการภาคขนส่ง การเดินทางของประชาชนที่มีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก ปลอดภัย) ได้มาตรฐาน สามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างเพียงพอ ครอบคลุม ทัวถึง ประหยัด รวมทั้งมีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)** กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมและกำกับและพัฒนากิจการดำเนินงานด้านคมนาคม ดังนั้น ควรปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคม ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น) และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น นอกจากนี้ ยังรวมถึงการเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) ในการบริหารงานและการให้บริการคมนาคมขนส่ง
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)** บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำแผนงานและโครงการ เป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่ง เป็นต้น
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)** ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม เกษตร และอุตสาหกรรม

2.1.2.2 ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าและการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยการศึกษาสอดคล้องกับแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ ดังนี้

- **แผนงานที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง** จะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ
- **แผนงานที่ 2: การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล** ดำเนินการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในกรุงเทพฯ
- **แผนงานที่ 3: การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน** โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างทางขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
- **แผนงานที่ 4: การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ** โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย
- **แผนงานที่ 5: การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ** โดยเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) จัดทำขึ้นโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เพื่อเป็นการวางแนวทางให้ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ ผ่านการกลั่นกรองจากคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และกำหนดยุทธศาสตร์สำคัญ 3 ด้าน โดยได้ยึดกรอบทิศทางการพัฒนาระยะยาวระยะกลาง และนโยบายรัฐบาลที่สำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาที่มุ่งไปสู่เป้าหมายร่วมของการพัฒนาประเทศ

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ฯ ในสาระสำคัญดังตารางที่ 2.1.2 - 1

ตารางที่ 2.1.2 - 1 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์การพัฒนา
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล เน้นการสร้างมูลค่าเพิ่ม	กลยุทธ์ที่ 1 มุ่งเน้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐาน - มีหน่วยงานหลักเพื่อกำกับดูแลโซ่อุปทานทั้งระบบ - พัฒนาระบบการจัดการผลผลิตในฟาร์ม เน้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์ และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะอุตสาหกรรม SMEs - ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ และซอฟต์แวร์ในการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กรอย่างเป็นระบบ ตลอดจนเชื่อมโยงฐานข้อมูลระหว่างองค์กร
	กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e-commerce) - สนับสนุนผู้ประกอบการ ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ เชื่อมโยงการค้าสู่ตลาดออนไลน์ทั้งระดับประเทศและระดับโลก - พัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตร และสหกรณ์ภาคการเกษตร เพื่อบ่มเพาะและเป็นที่ปรึกษาแก่ผู้ประกอบการให้สามารถค้าขายสินค้าออนไลน์ - เพิ่มประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้า ด้วยการเชื่อมโยงกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าออนไลน์ ทั้งแบบผู้ให้บริการขนส่ง (E - Delivery) และผู้ให้บริการคลังสินค้าพร้อมจัดส่ง (E - Fulfilment) และระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - Payment)
	กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ - ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้คุณภาพระดับมาตรฐานสากล ครบวงจร - สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย อาทิ มาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงิน สร้างเครือข่ายธุรกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะ CLMV - จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทต่างชาติเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจ - ส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics) โดยใช้กลไกทางภาษีและกฎหมาย
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า และเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่เชื่อมโยงกันระหว่างกลุ่มประเทศ CLMV+China สนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกรวมถึงการลดเงื่อนไขและกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า - สนับสนุนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง - สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ อาทิ อุปกรณ์การยกขนตู้สินค้าทางรถไฟ และส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ เช่น จุดพักรถบรรทุก ศูนย์กระจายสินค้า - พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และธุรกิจโลจิสติกส์ - พัฒนาจุดผ่านแดนสำคัญที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านถาวรที่ได้มาตรฐานสากล
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ National Single Window: NSW ให้สมบูรณ์ - โดยเร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนา ดูแลระบบส่วนกลาง และเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) - สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้า ส่งออกและโลจิสติกส์ ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว - เชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ และเชื่อมโยงระบบ NSW ไปสู่ระบบ Port Community System ทั้งท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพฯ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
	กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนารัฐกรรมอิเล็กทรอนิกส์ - การสนับสนุนการปรับลดขั้นตอน การนำเข้า - ส่งออก การทำงานของหน่วยงานภาครัฐ การออกใบอนุญาต และใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยเฉพาะสินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาลข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย

ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์การพัฒนา
	- เร่งจัดทำมาตรฐานรหัสพิกัด รหัสสถิติ และรหัสสินค้าของทุกหน่วยงานให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน (Harmonized Codes) - พัฒนาระบบรองรับคำขออิเล็กทรอนิกส์แบบหน้าต่างเดียว (Single Window Entry) เพื่อรองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลแบบฟอร์มคำขอร่วมแบบอิเล็กทรอนิกส์ - ปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับความตกลง Trade Facilitation Agreement : TFA และมาตรฐานการค้าขององค์การการค้าโลก WTO รวมถึงผลักดันการออกกฎหมายบังคับใช้สำหรับการทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ
	กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ - การเจรจาการค้าระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี และพหุภาคี เพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ทั้งมาตรการทางภาษี (Tariffs) และมาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (No - tariff barriers) หรือนโยบายทางการค้าของประเทศ หรือกลุ่มประเทศคู่ค้า มาตรการด้านการขนส่ง มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม - ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศผ่านกรอบความตกลงระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค ภูมิภาค และระดับโลก โดยเฉพาะกับประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชน ในการพัฒนากำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยี และนวัตกรรม การบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตาม และประเมินผลการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์ของประเทศด้วย	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ - การเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐร่วมกับภาคเอกชนในการกำหนดและปรับปรุงกรอบการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ ระดับอาชีวและระดับปริญญา ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล - สนับสนุนการจัดตั้งสถาบัน และศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัย และได้มาตรฐาน พร้อมทั้งมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ - สนับสนุนองค์การกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐาน และการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ - พัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศเพื่อบริหารการพัฒนาบุคลากรที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์ข้อมูลด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล - การผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพ - พัฒนาคุณภาพบุคลากร และวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ - เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะด้าน ตลอดกระบวนการห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัย
	กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัย พัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ - สนับสนุนมาตรการจัดซื้อ จัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่อง - กำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษา - ใช้มาตรการทางการเงิน หรือมาตรการส่งเสริมการลงทุนให้ภาคเอกชนเข้ามาลงทุนในอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ - ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีเพื่อทดแทนการนำเข้า - สร้างนวัตกรรมของตนเอง และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
	กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ - ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลง และความร่วมมือระหว่างประเทศ ทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคี และนานาชาติที่มีผลกระทบต่อพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ

2.1.2.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งต่อเนื่องจากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) ที่มีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญในการกำหนดตำแหน่งทางยุทธศาสตร์เพื่อการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า ดังนั้นในแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้จึงได้มีเป้าหมายเพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค เชื่อมโยงการประกอบธุรกรรมทางการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) พัฒนาระบบโลจิสติกส์สู่รูปแบบการเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์อย่างสมบูรณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้าการลงทุน และกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยมีแนวทางการพัฒนา แสดงดังตารางที่ 2.1.2 - 2

ตารางที่ 2.1.2-2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์การพัฒนา
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก	กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ - พัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลียบเมือง - เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ - พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด - พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพ
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ - พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์ขนส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค - ปรับปรุงด่านศุลกากรหรือพัฒนาจุดผ่านแดนที่มีศักยภาพทางการค้า
	กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ - จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน - ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำนํ้า - ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการ - ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ
	กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล - ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐาน และเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร - ให้ความช่วยเหลือแก่เกษตรกรและสถาบันเกษตรกร - ส่งเสริมให้เกษตรกรลดความสูญเสียในกิจกรรมโลจิสติกส์ - สนับสนุนให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงช่องทางการตลาด - เสริมสร้างศักยภาพสถาบันเกษตรกรให้เป็นกลไกหลัก - กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลัก
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม - สนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบสารสนเทศ - สนับสนุนการพัฒนาช่องทางตลาดใหม่ ๆ โดยเฉพาะช่องทางการตลาดพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) - สนับสนุนการเข้าถึงแหล่งเงินทุนและการใช้นวัตกรรมทางการเงินอย่างเหมาะสมและต่อเนื่อง - ส่งเสริมผู้ประกอบการไทยลงทุนในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง
	กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - ผลักดันให้มีการดำเนินการมาตรการต่าง ๆ

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์การพัฒนา
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออก ที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวก ในการขนส่ง ระหว่างประเทศ	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW - พัฒนาระบบ NSW ให้สามารถรองรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบที่เกี่ยวข้อง - ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่าน ASEAN Single Window (ASW) - ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ - เร่งรัดลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า - ส่งออก - เร่งรัดการกำหนดพิกัดศุลกากรและรหัสสถิติเพื่อควบคุมการนำเข้า การส่งออก - เร่งรัดการเชื่อมโยงข้อมูลกระบวนการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกระหว่างหน่วยงาน - พัฒนาแบบฟอร์มกลางการขอใบอนุญาตและใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์ (Single e - Form) - หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องเร่งรัดปรับปรุงกฎหมาย
	กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ - บูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกสินค้า - ผลักดันและพัฒนาร่วมมือด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ - พิจารณาปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าผ่านแดนและถ้ำล่า
	กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - เร่งรัดการเจรจาเชิงรุกทั้งในระดับทวิภาคีและระดับพหุภาคี - เร่งรัดการดำเนินการตามกรอบความตกลงทางการค้าและโลจิสติกส์โดยเฉพาะคู่ค้าหลัก - จัดทำแผนบริหารความเสี่ยงรองรับการขนส่งสินค้าในสถานการณ์ฉุกเฉิน
	กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ - พิจารณาพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากลที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - พัฒนามาตรฐานและระเบียบที่เกี่ยวข้อง รองรับบริการขนส่งและกิจกรรมโลจิสติกส์สมัยใหม่ - สร้างการรับรู้หรือประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการปรับปรุงหรือเพิ่มเติมกฎหมายและระเบียบให้แก่ผู้ประกอบการอย่างทั่วถึง
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ - สนับสนุนการใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และ Digital Platform - สนับสนุนการพัฒนาและยกระดับการให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์สำหรับสินค้าที่มีลักษณะเฉพาะ - สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินธุรกิจไปสู่แนวคิดเศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) - สนับสนุนการเข้าถึงฐานข้อมูล - สนับสนุนการดำเนินธุรกิจที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
	กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล - พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยที่สามารถให้บริการแบบครบวงจรและได้รับการรับรอง - ผลักดันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยพัฒนาโมเดลธุรกิจ (Business Model) ที่ทันสมัย - ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมและธุรกิจโลจิสติกส์ - สนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสร้างเครือข่ายความร่วมมือและลงทุนดำเนินธุรกิจทั้งในประเทศและภูมิภาค
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและ พัฒนานวัตกรรม การพัฒนา บุคลากร และการติดตาม ผลด้านโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ - กำหนดกลไกการให้ทุนวิจัยแก่ข้อเสนองานวิจัยที่มีแนวโน้มสามารถนำผลงานวิจัยไปใช้ได้จริงในเชิงพาณิชย์ - สร้างเครือข่ายความร่วมมือทั้งในประเทศและต่างประเทศในการแลกเปลี่ยนข้อมูล - ส่งเสริมการเข้าถึงผลงานวิจัยเพื่อผลักดันการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ได้จากการวิจัยไปใช้ต่อยอดการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์อย่างเป็นรูปธรรม
	กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ - กำหนดนโยบาย มาตรการจูงใจและสิทธิประโยชน์ เพื่อดึงดูดนักลงทุนจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ - สนับสนุนให้ภาครัฐดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ส่งเสริมผู้ประกอบการ

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์การพัฒนา
	กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ - สนับสนุนการดำเนินงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน - พัฒนาทักษะ (Up - skill) และสร้างทักษะใหม่ (Re - skill หรือ New - skill) กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ - ปรับปรุงข้อมูลหรือตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ให้เป็นปัจจุบันและพัฒนาให้สอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลง - ผลักดันให้หน่วยงานเจ้าของข้อมูลพัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เพื่อเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างหน่วยงาน - ติดตามผลการดำเนินงานของหน่วยงานตามแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

2.1.2.5 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถมุ่งเน้นบูรณาการการปฏิบัติราชการของส่วนงานต่าง ๆ ทั้งภายในภายนอกกระทรวงฯ ให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน

อีกทั้ง ยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม เป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่งและเป้าหมายระดับยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) มีวิสัยทัศน์ คือ **“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน”** โดยมีเป้าหมายจำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วย (1) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ (2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในปัจจุบันและอนาคต (3) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนากฎหมายและมาตรการให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง (4) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง (5) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ (6) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ ซึ่งมีตัวชี้วัดความสำเร็จของวิสัยทัศน์ จำนวน 4 ข้อ ประกอบด้วย

- 1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum
- 2) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 2 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่
 - 2.1) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
 - 2.2) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง
- 3) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน)
- 4) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์ ทั้ง 4 ประเด็น คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

2.1.2.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2565 ภายใต้วิสัยทัศน์ “ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน” มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ รวมทั้งพัฒนาระบบโลจิสติกส์และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพมากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และเพิ่มโอกาสการแข่งขันกับต่างประเทศ

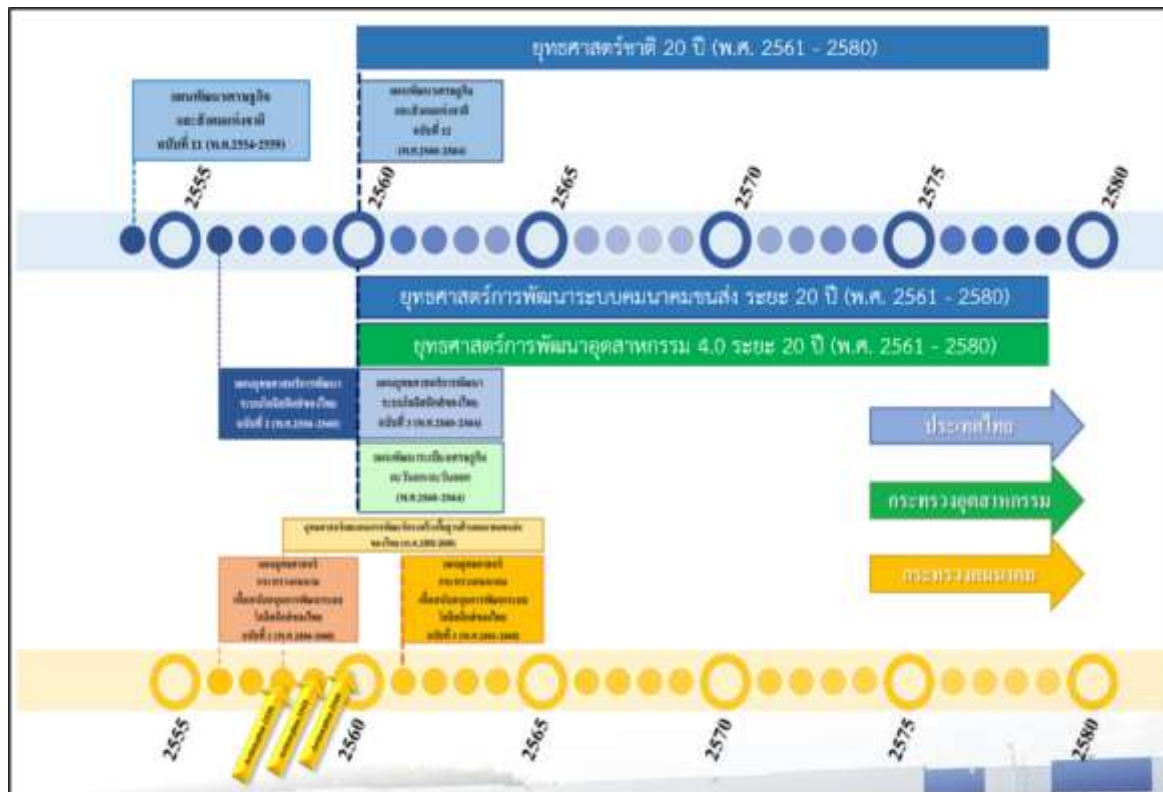
สนข. ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2551 - 2554 และฉบับที่ 2 พ.ศ. 2556 - 2560 กำลังจะสิ้นสุด สนข. จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2560 - 2565 เพื่อใช้เป็นแนวทางกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศและรองรับเทคโนโลยีที่ทันสมัย ตลอดจนส่งเสริมเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน และเพิ่มโอกาสการแข่งขันกับต่างประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 นโยบายการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต (New Engines of Growth) ที่เน้นการขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม รวมทั้งการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development : EEC) เพื่อรองรับความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต และสนับสนุนการค้าชายแดนที่มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้นทุกปี

ทั้งนี้ จากการประเมินแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 เพื่อประกอบการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 พบว่ามีโครงการลงทุนรวมทั้งสิ้น 111 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 597,453 ล้านบาท โครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จตามแผน 27 โครงการ วงเงินลงทุน 10,220 ล้านบาท โครงการที่กำลังดำเนินการตามแผน 24 โครงการ วงเงินลงทุน 205,661 ล้านบาท โครงการที่ดำเนินการล่าช้ากว่าแผน 49 โครงการ วงเงินลงทุน 370,186 ล้านบาท และยกเลิกดำเนินการ 11 โครงการ วงเงิน 11,386 ล้านบาท สำหรับปัญหาและอุปสรรคสำคัญที่พบระหว่างการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 อาทิ การรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้างในพื้นที่ดำเนินโครงการ การไม่ได้รับการยอมรับจากประชาชน และการดำเนินโครงการมีความล่าช้าจากการจัดทำรายงาน EIA เป็นต้น ซึ่งจากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอกประเทศพบว่า การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยต้องมุ่งเน้นตลาดการค้าชายแดนในภูมิภาคและต้องเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทั้งทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ การขนส่งภายในประเทศต้องมีความปลอดภัย และสามารถตอบสนองได้ทันกับความต้องการ

สำหรับการประชุมเชิงปฏิบัติการเพื่อรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความรู้และประสบการณ์จากหน่วยงานในสังกัดกระทรวงฯ สรุปว่า การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 ควรมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

รองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ ภายใต้วิสัยทัศน์ “ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน” ประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ DOMESTIC INFRASTRUCTURE : การสร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ GATEWAY : การสร้างความเชื่อมโยง AREA : การขับเคลื่อน เศรษฐกิจ และ SUSTAINABLE : ความยั่งยืน โดยในแต่ละยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย กลยุทธ์/แผนงาน/โครงการ ที่มีความพร้อม สามารถตอบสนองความต้องการของภาคเอกชน และทิศทางการพัฒนาประเทศ ซึ่งการสร้าง ความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาประตูการค้าและเมืองชายแดนของไทยมีข้อได้เปรียบ ทางด้านกายภาพ (โครงสร้างพื้นฐาน) แต่ยังมีปัญหาและอุปสรรคด้านกฎระเบียบ ดังนั้น แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 จึงต้องให้ความสำคัญและสามารถแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้

ทั้งนี้ แผนงานโครงการต่าง ๆ ของแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ ฉบับที่ 3 อยู่ภายใต้แผนระดับกรม กระทรวง ที่ถ่ายทอดมาจากยุทธศาสตร์ระดับประเทศ ซึ่ง แผนที่กำหนดทิศทางการพัฒนา ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ซึ่งได้ถูกถ่ายทอด ยุทธศาสตร์ชาติลงสู่ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวงเพื่อให้การขับเคลื่อนของชาติเป็นไปในทิศทางที่มี ประสิทธิภาพ โดยรัฐบาลตั้งเป้าให้ประเทศขับเคลื่อนไปสู่ยุคใหม่โดยมอบหมายให้กระทรวงอุตสาหกรรมเป็น หน่วยงานหลักขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรม 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) หรือที่ เรียกว่า Thailand 4.0 ในการนี้กระทรวงคมนาคมเล็งเห็นทิศทางการขับเคลื่อนนี้สู่ยุคใหม่จึงได้จัดทำ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) เพื่อรองรับบริบทแนวทางการพัฒนาของประเทศ โดยในการจัดทำได้มีการกำหนด ยุทธศาสตร์ให้เชื่อมโยงกับแผน และยุทธศาสตร์อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 มีความต่อเนื่องกับแผนและยุทธศาสตร์อื่น ๆ โดย แผนยุทธศาสตร์ต่าง ๆ และช่วงระยะเวลาที่นำมาพิจารณา ซึ่งสามารถสรุปความเชื่อมโยงจากแผนต่าง ๆ ได้ ดังแสดงในรูปที่ 2.1.2-2



ที่มา: แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)

รูปที่ 2.1.1 - 2 แผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 3 และระยะของแผนต่างๆ

2.1.2.7 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 (ฉบับทบทวน)

กระทรวงคมนาคม โดย สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ดำเนินการทบทวนและปรับปรุงแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ฉบับทบทวน ให้มีความเหมาะสมทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน รวมทั้งระดมความคิดเห็น และสร้างการมีส่วนร่วมของผู้บริหารกระทรวงคมนาคม หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจในสังกัด และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องในการทบทวนและปรับปรุงแผนฯ และสร้างการยอมรับเพื่อให้เกิดการนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม สำหรับใช้เป็นกรอบแนวทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งในอนาคต โดยมีเป้าประสงค์และยุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับโครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity) มียุทธศาสตร์รองรับ คือ (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาประตูการค้าหลัก และประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลักในภูมิภาค (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการไทยเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ (4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของภาครัฐ การพัฒนาเทคโนโลยี และการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง

เป้าประสงค์ที่ 2 เพื่อเพิ่มความคล่องตัวและการเข้าถึงระบบการคมนาคมขนส่ง (Mobility & Accessibility) มียุทธศาสตร์รองรับ คือ (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) ยุทธศาสตร์

การพัฒนากระบวนกรคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค (3) ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการจัดการความต้องการในการเดินทาง

เป้าประสงค์ที่ 3 เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง มียุทธศาสตร์รองรับ คือ (1) ยุทธศาสตร์การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัยในเส้นทาง มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง (2) ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก วัฒนธรรม ความปลอดภัย และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนกรขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามหลักสากล และครอบคลุมความตกลงระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 4 เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มียุทธศาสตร์รองรับ คือ (1) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (2) ยุทธศาสตร์การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนกรขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อม ตามหลักสากล และครอบคลุมความร่วมมือระหว่างประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 5 เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) มียุทธศาสตร์รองรับ คือ (1) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนกรขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล (2) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนกรขนส่งสาธารณะของเมืองหลักในภูมิภาค (3) ยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนกรขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค (4) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ

2.1.2.8 แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579)

กรมทางหลวงได้เริ่มแผนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) มาตั้งแต่ปี 2540 ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2540 ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร

โดยแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี ได้ให้ความสำคัญกับการกำหนดทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง มีความมั่นคงยั่งยืน สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ ทั้งการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะและโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่เกิดจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน เร่งพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เกิดความเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และยังสนับสนุนการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับเพื่อนบ้าน

จากสภาพเศรษฐกิจสังคมและยุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไป กรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษาและทบทวนแผนแม่บทฯ ฉบับปี พ.ศ. 2540 ดังกล่าว โดยในปี พ.ศ. 2560 กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579) จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวมทั้งสิ้น 6,612 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันกรมทางหลวง

ได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนแม่บทนี้ ดังแสดงในรูปที่ 2.1.2 - 3 โดยล่าสุดกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษาทบทวนเพื่อจัดทำแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - MAP) ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม



ที่มา: กรมทางหลวง, 2560

รูปที่ 2.1.2 - 3 แผนการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี

2.1.2.9 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

การทางพิเศษแห่งประเทศไทยได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ โดยการศึกษาทบทวนแผนแม่บททางพิเศษปี พ.ศ. 2550 และทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ระดับประเทศ เพื่อให้การดำเนินงานของแผนแม่บทฯ เกิดความสอดคล้องเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ของประเทศ ซึ่งพบว่าแผนแม่บทฯ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เพื่อการพัฒนาในด้านโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมขนส่งของประเทศ ให้มีการเชื่อมโยงการเดินทางกับแผนงานโครงการพัฒนาระบบการขนส่งด้านคมนาคมในระดับประเทศ ภูมิภาค และเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก และเอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต อีกทั้ง ยังมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เป็นปัจจัยสำคัญในการสนับสนุนเศรษฐกิจและสังคม การกระจายความเจริญ และการพัฒนาเมืองและพื้นที่ รวมทั้งการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน

ทั้งนี้ จากการทบทวนดังกล่าวได้ปรับปรุงและเสนอแนะเส้นทางเพิ่มเติมโดยจัดทำเป็นแผนการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (ปีงบประมาณ 2561 - 2580) โดยการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษแบ่งได้เป็น 2 ระยะดังนี้ (รูปที่ 2.1.2 - 4)

- ระยะ 10 ปีแรก ดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2561 - 2570 จำนวน 12 โครงการ ระยะทางรวม 210.88 กิโลเมตร มูลค่าลงทุนโครงการรวม 237,922 ล้านบาท
- ระยะ 10 ปีหลัง ดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2571 - 2580 จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 101.40 กิโลเมตร มูลค่าลงทุนโครงการรวม 254,446 ล้านบาท

ตารางที่ 2.1.2 - 3 แผนการดำเนินโครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี

ลำดับ ที่	โครงการ	แผนดำเนิน โครงการ (ปีงบประมาณ)	ค่าลงทุน โครงการ (ล้านบาท)
1	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ไปยังทางพิเศษศรีรัชด้านทิศเหนือ (มุ่งหน้าไปทางแจ้งวัฒนะ)	2561 - 2565	474
2	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	2561 - 2565	36,007
3	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุขและทางพิเศษศรีรัช- วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร (Missing Link)	2561 - 2565	4,118
4	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือตอน N2 เชื่อมต่อไปยังถนน วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทน ตอน N1	2561 - 2565	25,055
5	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	2561 - 2565	14,692
6	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา- อู่จตุรงค์ (S1)	2561 - 2565	4,155
7	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี	2561 - 2565	6,161
8	โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี	2561 - 2565	43,896
9	โครงการทางพิเศษยกระดับขั้นที่ 2 (Double Deck)	2566 - 2570	47,053
10	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ปทุมธานี	2566 - 2570	38,557
11	โครงการทางพิเศษสายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก - อุดรรัถยา	2566 - 2570	34,648
12	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษสายบางพลี - สุขสวัสดิ์ - พระสมุทรเจดีย์	2566 - 2570	2,441
13	โครงการทางพิเศษสายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก - ถนนเพชรเกษม	2571 - 2575	46,425
14	โครงการทางพิเศษสายพระราม 2 - ถนนบรมราชชนนี	2571 - 2575	29,544
15	โครงการทางพิเศษสายถนนบรมราชชนนี - อุดรรัถยา	2576 - 2580	76,650
16	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ฉลองรัช	2576 - 2580	61,320
รวมค่าลงทุนโครงการ			434,715

ที่มา: การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2560



รูปที่ 2.1.2 - 4 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

2.1.2.10 แผนยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี

ยุทธศาสตร์หลัก 3 ด้าน ที่จะขับเคลื่อนการรถไฟแห่งประเทศไทยต่อจากนี้ เพื่อให้กลับมาแข็งแกร่งและ เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย (1) การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางราง (2) การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่าย (3) การขับเคลื่อน และการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน เพื่อให้สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของการรถไฟในการ “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดีที่สุดในอาเซียนในปี 2570”

- 1) การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางราง ขณะนี้ การรถไฟฯ มีโครงการที่อยู่ในระหว่าง การดำเนินการอยู่หลายโครงการ ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ไม่ว่าจะเป็น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง และส่วนต่อขยาย โครงการรถไฟความเร็วสูง (กรุงเทพ - นครราชสีมา) และโครงการรถไฟเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา) การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีใหญ่ อาทิ สถานีกลางบางซื่อ สถานี แม่ฟ้าหลวง สถานีมีนบุรี เป็นต้น
- 2) การเพิ่มรายได้และการลดค่าใช้จ่ายการรถไฟฯ จะมุ่งเน้นในเรื่องของการสร้างรายได้ทั้งในธุรกิจหลัก (Core Business) ไม่ว่าจะเป็นเรื่องของการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และธุรกิจที่ไม่ใช่ธุรกิจหลัก (Non Core Business) อาทิ ที่ดินของการรถไฟฯ เพื่อสร้างให้เกิดรายได้และประโยชน์สูงสุดต่อ องค์กร โดยมีการเพิ่มพันธมิตรทางธุรกิจต่าง ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน นอกจากนี้ยังมุ่งเน้นในเรื่องของ การบริหารต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพ
- 3) การขับเคลื่อนและการยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน ด้วยการพัฒนาองค์กรและการจัดการ ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ โดยจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้กับพนักงานในองค์กร ไม่ว่าจะเป็น การร่วมมือกับสถาบันการศึกษาชั้นนำในการยกระดับโรงเรียนวิศวกรรมรถไฟ การพัฒนาความรู้ ความสามารถของบุคลากร เพื่อให้มีศักยภาพตรงตาม Competency ที่การรถไฟฯ ต้องการ และการ Reskill & Upskill พนักงาน โดยมีส่วนสำคัญคือ การรักษาองค์ความรู้ โดยการสร้างระบบ ถ่ายทอดและเก็บรักษาองค์ความรู้จากฐานสู่ฐาน (Knowledge Management)

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทย มีแนวทางในการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ เพื่อช่วยยกระดับมาตรฐาน การบริการให้ดีและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2.1.2.11 แผนวิสาหกิจของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุง 2565)

แผนวิสาหกิจของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) ปีงบประมาณ 2560 - 2565 (ฉบับปรับปรุง 2565) เพื่อให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจน และสามารถนำไปสู่การบรรลุวิสัยทัศน์ ได้กำหนดเป้าประสงค์ของการดำเนินงานในปีงบประมาณ 2560 - 2565 โดยพิจารณาถึงด้านการพัฒนา และขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ด้านการเงินและการดำเนินธุรกิจ ด้านความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในด้านต่าง ๆ ด้านการเรียนรู้ และด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน จำนวน 9 เป้าประสงค์ ได้แก่

1. มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ
2. มีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า รฟม. เพิ่มขึ้นตามเป้าหมาย
3. รถไฟฟ้า รฟม. มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ เพิ่มขึ้น
4. มีช่องทางการสร้างรายได้เพิ่มมากขึ้น
5. เป็นองค์กรที่มีการบริหารจัดการการเงินที่มีประสิทธิภาพ

6. มีบริการที่หลากหลายและสามารถตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง
7. รถไฟฟ้า รฟม. เป็นส่วนสำคัญในการยกระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน
8. เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ และการให้คำปรึกษาด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในระดับประเทศและเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน
9. เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (High Performance Organization) ด้วยนวัตกรรมและมีธรรมาภิบาลที่ดี

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน

เพื่อให้การดำเนินงานขององค์กรประสบผลสำเร็จ สามารถบรรลุวิสัยทัศน์ ภารกิจ เป้าประสงค์ และเป้าหมายหลักตามที่ได้กำหนดไว้ รวมทั้งมีความสอดคล้องกับนโยบายและยุทธศาสตร์ของภาครัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รฟม. จึงได้วิเคราะห์และกำหนดกลยุทธ์ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินงานตามภารกิจที่กำหนด โดยใช้เครื่องมือต่างๆ ซึ่งประกอบไปด้วย SWOT Analysis, TOWS Matrix, Strategy Canvas, Strategy Map และ Balanced Scorecard โดยกลยุทธ์ที่ดำเนินการในช่วงปีงบประมาณ 2560 - 2565 สามารถแบ่งออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ 11 กลยุทธ์ ได้แก่

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและบูรณาการระบบขนส่งมวลชน

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและเมืองหลักของประเทศ
- มีโครงข่ายการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนอื่น ๆ (Inter - transfer, ตัวร่วม)
- มีผู้ใช้บริการเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์

- 1.1 เร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าไปยังเมืองหลักอื่น
- 1.2 พัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายรถไฟฟ้ากับระบบขนส่งอื่น ๆ

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 2 บริหารการเงินและสร้างรายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เพิ่มช่องทางการสร้างรายได้
- เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการเงินเป็นเลิศ

กลยุทธ์

- 2.1 เพิ่มโอกาสสำหรับการดำเนินธุรกิจต่อเนื่อง เช่น ธุรกิจให้เช่าพื้นที่ ธุรกิจโฆษณา ธุรกิจให้บริการที่จอดรถ เป็นต้น
- 2.2 บริหารจัดการต้นทุนทางการเงินและการลงทุนที่มีประสิทธิภาพ โดยจัดทำแผนกลยุทธ์ด้านการเงิน

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนารูปแบบการให้บริการที่ตอบสนองวิถีชีวิตสังคมเมือง

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- มีบริการที่ตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง
- เพิ่มระดับคุณภาพชีวิตของชุมชน

กลยุทธ์

- 3.1 สร้างธุรกิจที่ตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง โดยดำเนินธุรกิจบางส่วนเอง
- 3.2 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการสร้างประสบการณ์ที่ดีแก่ผู้ใช้บริการ
- 3.3 พัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

➤ **ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาศูนย์กลางความรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนระดับประเทศและเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน**

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เป็นศูนย์กลางด้านการเรียนรู้และการให้คำปรึกษารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ในระดับประเทศ และเตรียมความพร้อมสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน

กลยุทธ์

- 4.1 สร้างศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและสามารถบริหารจัดการศูนย์การเรียนรู้ให้สามารถหารายได้ให้แก่องค์กร
- 4.2 จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา (ในด้านการบริหารการก่อสร้าง, การบริหารโครงการ, การจัดซื้อจัดจ้างขนาดใหญ่, การจัดการมลพิษที่ติด, การรักษาความปลอดภัยและภัย)

➤ **ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาสู่การเป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและยั่งยืน**

เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์

- เป็นองค์กรที่มีประสิทธิภาพสูง (HPO) ด้วยนวัตกรรม และมีธรรมาภิบาลที่ดี

กลยุทธ์

- 5.1 สร้างบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพ ปฏิบัติงานตามหลักธรรมาภิบาล และสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้
- 5.2 พัฒนา และปรับปรุงกระบวนการทำงานโดยการนำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้

2.1.2.12 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565)

กระทรวงศึกษาธิการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565) สำหรับใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับทิศทางการปฏิบัติงานในภาพรวมของกระทรวงศึกษาธิการ ภายใต้วิสัยทัศน์ “กระทรวงศึกษาธิการ วางระบบเพื่อให้ผู้เรียนมีความรู้ - ทักษะ มีทัศนคติที่ถูกต้องต่อบ้านเมือง มีพื้นฐานชีวิตที่มั่นคง มีคุณธรรม มีงานทำ มีอาชีพ และเป็นพลเมืองที่เข้มแข็ง” เพื่อใช้เป็นกรอบในการทำงาน สร้างผลผลิต ผลลัพธ์ให้เกิดกับผู้เรียนได้อย่างสอดคล้องกับเป้าหมายของการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565) ฉบับนี้ ได้มีการกำหนดเป้าหมายหลักและวางยุทธศาสตร์ที่เน้นการปรับสภาพการณ์ของกระทรวงฯ สามารถตอบสนองต่อแนวทางการพัฒนาที่สำคัญของแผนแม่บทฯ ในช่วงแรก ตามพันธกิจทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ (1) ยกระดับคุณภาพของการจัดการศึกษา (2) ลดความเหลื่อมล้ำทางการศึกษา (3) มุ่งความเป็นเลิศและสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และ (4) ปรับปรุงระบบบริหารจัดการการศึกษาให้มีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรเพิ่มผลผลิตในการรองรับความหลากหลายของการจัดการศึกษาและสร้างเสริมธรรมาภิบาล ซึ่งมียุทธศาสตร์ทั้งสิ้น 6 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

➤ **ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์พัฒนาหลักสูตร กระบวนการจัดการเรียนรู้ การวัดและประเมินผล** เพื่อให้ยกระดับคุณภาพของการจัดการศึกษา ผู้เรียนมีคุณลักษณะตามมาตรฐานการศึกษาของชาติ มีผลสัมฤทธิ์ทางการเรียนที่สูงขึ้น มีทักษะการเรียนรู้ที่ครอบคลุมทั้งด้านวิชาการ วิชาชีพ วิชาชีวิต สอดคล้องกับทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ 21 และทักษะในด้านพหุปัญญา

➤ **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์พัฒนาครูและบุคลากรทางการศึกษา** เพื่อให้คุณภาพการศึกษาของไทยดีขึ้น ครูมีสมรรถนะตามมาตรฐานวิชาชีพ มีจรรยาบรรณของวิชาชีพ มีองค์ความรู้และมีความเป็นมืออาชีพ สามารถใช้ศักยภาพในการสอนแก่ผู้เรียนได้อย่างเต็มที่

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ผลิตและพัฒนากำลังคน รวมทั้งงานวิจัยที่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศ เพื่อสร้างขีดความสามารถให้ผู้เรียนได้รับการศึกษาเพิ่มเติมความรู้ ทักษะในการประกอบอาชีพที่ตรงกับสภาพตลาดแรงงาน กำลังคนได้รับการผลิตและพัฒนาตามกรอบคุณวุฒิแห่งชาติ
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์เพิ่มโอกาสให้คนทุกช่วงวัยเข้าถึงบริการทางการศึกษาอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต เพื่อลดความเหลื่อมล้ำให้ผู้เรียนสามารถได้รับการศึกษาที่มีคุณภาพในทุกระดับ และประเภทการศึกษา และมีการเตรียมความพร้อมผู้เรียนปฐมวัย สถานศึกษาขั้นพื้นฐานในภูมิภาคได้รับการยกระดับในการให้บริการ รวมทั้งมีการพัฒนาแหล่งเรียนรู้ให้แก่ประชาชน
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ส่งเสริมและพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการศึกษา เพื่อให้การศึกษาเข้าถึงทรัพยากรพื้นฐานระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มรองรับการเรียนรู้ สื่อการเรียนการสอนแบบดิจิทัลที่ทันสมัยและมีระบบฐานข้อมูลกลางทางการศึกษาที่ถูกต้องเป็นปัจจุบัน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์พัฒนาระบบบริหารจัดการและส่งเสริมให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการจัดการศึกษา เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการรองรับความหลากหลายของการจัดการศึกษา ระบบและวิธีการคัดเลือกเพื่อการศึกษาต่อได้รับการปรับปรุงพัฒนา มีการใช้ทรัพยากรทั้งด้านงบประมาณและบุคลากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีกลไกการส่งเสริมพลังทางสังคมให้เข้ามาร่วมและสนับสนุนทรัพยากรในส่วนภูมิภาคโดยรูปแบบพื้นที่นวัตกรรมการศึกษา

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565) ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ผลิตและพัฒนากำลังคน รวมทั้งงานวิจัยที่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศ มีเป้าหมายเพื่อสร้างขีดความสามารถให้ผู้เรียนได้รับการศึกษาเพิ่มเติมความรู้ ทักษะในการประกอบอาชีพที่ตรงกับสภาพตลาดแรงงาน

2.1.2.13 แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564

กรมท่าอากาศยานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564 เพื่อเป็นการกำหนดทิศทางในการดำเนินงานของกรมท่าอากาศยาน ในระยะ 5 ปี (ปี พ.ศ. 2560 - 2564) สำหรับใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อขับเคลื่อนองค์กร ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ และยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งการเตรียมแนวทางการดำเนินงานขององค์กร ให้เป็นไปตามบทบาทหน้าที่และภารกิจหลักที่ได้กำหนดไว้ โดยกรมท่าอากาศยานทำหน้าที่เกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และให้ท่าอากาศยานมีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการมีท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน ดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทางกรมฯ จึงได้มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564 เพื่อกำหนดวิสัยทัศน์ คือ “ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ” มีพันธกิจ 3 ข้อ ประกอบด้วย (1) พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ (2) ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล (3) บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ 5 ประเด็น มีดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ การพัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ นับว่ามีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศ

โดยโครงการการบินในปัจจุบันกล่าวได้ว่ามีบทบาทสำคัญและเป็นส่วนหนึ่งในการตอบสนองต่อการแข่งขันของประเทศทั้งในระดับภูมิภาคและในระดับสากล ซึ่งการมีโครงการคมนาคมที่ครอบคลุมทั่วถึงนั้นจะส่งผลต่อศักยภาพในการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศได้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม** ปัจจุบันมีระบบความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติเป็นไปตามกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องทั้งในส่วนภายในประเทศและในระดับสากล ซึ่งในการดำเนินการให้เกิดความเป็นมาตรฐานทั้งในการบริการ ด้านการติดตามตรวจสอบด้านความปลอดภัย รวมทั้งมีโครงสร้างพื้นฐานและมีระบบรองรับการให้บริการที่ทันสมัยนั้นเป็นสำคัญที่ต้องมีการดำเนินการอย่างต่อเนื่อง
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ** การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพกล่าวได้ว่าเป็นส่วนสำคัญในการดำเนินงาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสถานการณ์ปัจจุบันที่เน้นในเรื่องการบริการที่สะดวกรวดเร็ว ซึ่งในส่วนของการขั้นตอนต่าง ๆ จำเป็นต้องมีการกำหนดระยะเวลาในการจัดการที่มีมาตรฐานเพื่อการสร้างความพึงพอใจให้ผู้รับบริการ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาศูนย์กลางได้หลักธรรมาภิบาล** การบริหารหน่วยงานภายใต้หลักธรรมาภิบาลกล่าวได้ว่าเป็นไปตามนโยบายการบริหารของประเทศ โดยเน้นให้มีความโปร่งใส มีประสิทธิภาพ และมีความทันสมัย รวมทั้งการทำให้องค์กรมีภาพลักษณ์ที่ดีเป็นที่ยอมรับทั้งในระดับประเทศและระดับสากล ซึ่งในการดำเนินการควรมีการส่งเสริมระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย การสร้างการยอมรับของหน่วยงานโดยใช้การประชาสัมพันธ์ที่มีความโดดเด่นและมีความต่อเนื่อง
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ** ในการบริหารจัดการองค์กร ทรัพยากรบุคคลกล่าวได้ว่าเป็นมีความสำคัญ ดังนั้น ในการทำให้องค์กรสามารถดำเนินงานได้อย่างคล่องตัวนั้น การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์นับว่าเป็นเรื่องมีความจำเป็น เพื่อส่งเสริม พัฒนา ดูแลด้านท่าอากาศยาน พัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศ ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้ได้มาตรฐานสากลและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยต้องการสร้างความก้าวหน้าและพัฒนาความชำนาญของบุคลากรในส่วนงานต่าง ๆ

โดยการศึกษาที่มีความเกี่ยวข้องในยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงการการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2.14 แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568

แผนยุทธศาสตร์สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของ กพท. ในฐานะผู้กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริมและพัฒนากิจการการบินพลเรือนของประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากลเพื่อความปลอดภัยของทุกคนที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนผู้โดยสารทุกท่าน รวมไปถึงการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน อุตสาหกรรมการบิน และการขนส่งทางอากาศของประเทศ ทั้งนี้ ในการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ของ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 เพื่อให้บรรลุตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่ได้ทบทวนภายใต้ประเด็นท้าทายใหม่นั้น คือ 5 ปี 10 ปี และ 15 ปี เพื่อช่วยในการติดตามและประเมินทิศทางการบริหารแผนยุทธศาสตร์ และเพื่อให้ได้รับการยอมรับในบทบาทที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน

การที่จะบรรลุวิสัยทัศน์ “มาตรฐานสู่ความยั่งยืน” สามารถพิจารณาได้จากการยอมรับของผู้เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและประชาชนเกี่ยวกับบทบาทและการปฏิบัติหน้าที่ของ กพท. ดังต่อไปนี้

ปี	บทบาทที่ได้รับการยอมรับ
2568	STANDARD ASSURER
2573	RELIABLE ENABLER
2578	DEPENDABLE PARTNER

จากเป้าหมายวิสัยทัศน์ 3 ระยะดังกล่าว จึงเป็นปณิธานและความมุ่งมั่นตั้งใจในการดำเนินการกิจของ กพท. ตามบทบาทหน้าที่ซึ่งกำหนดไว้ตามกฎหมายจัดตั้งโดยครบถ้วนและเกิดผลสัมฤทธิ์จนเป็นที่ยอมรับจากผู้เกี่ยวข้อง กล่าวคือ กพท. จะต้องขับเคลื่อนงานตามยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้ เกิดผลสำเร็จจนเป็นที่ประจักษ์ต่อภาคอุตสาหกรรมการบิน ผู้กำหนดนโยบาย ภาคประชาสังคม และนานาชาติในระดับสากล โดยแผนยุทธศาสตร์ กพท. ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 มีการกำหนดพันธกิจและยุทธศาสตร์ไว้ ดังนี้

พันธกิจ

- ส่งเสริมและพัฒนากิจกรรมการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและยั่งยืน
- รักษาและพัฒนาระบบกำกับดูแลที่เป็นธรรมและเป็นมาตรฐานสากล
- ติดตามและปฏิบัติตามมาตรฐานและข้อแนะนำที่พึงปฏิบัติขององค์กรระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง
- พัฒนาองค์กร บุคลากร ระบบงานสนับสนุนอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1: จัดให้มีและพัฒนาระบบกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล มีเป้าประสงค์ดังนี้

- ระดับ Effective Implementation ของการกำกับดูแลการบินพลเรือนของไทย ไม่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด
- สร้างและทบทวนให้ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมีประสิทธิภาพและทันสมัย เป็นไปตามแผนพัฒนาระบบการกำกับดูแลของ กพท.
- มีการจัดทำกฎหมาย/ระเบียบให้เป็นไปตามแผนการพัฒนากฎระเบียบในการกำกับดูแลของ กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 2: นำกลไกการกำกับดูแลไปบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง มีเป้าประสงค์ดังนี้

- ระดับ Effective Implementation ของการกำกับดูแลการบินพลเรือนของไทยไม่น้อยกว่าค่ามาตรฐานสากลตามที่ ICAO กำหนด

ยุทธศาสตร์ที่ 3: ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน มีเป้าประสงค์ดังนี้

- อุตสาหกรรมการบินพลเรือนของไทย สามารถสนับสนุนการเติบโต GDP ของประเทศได้มากขึ้น
- มีมาตรการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินพลเรือนที่มีประสิทธิภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 4: เป็นศูนย์กลางข้อมูลด้านการบินระดับประเทศเพื่อการพัฒนาองค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการบิน มีเป้าประสงค์ดังนี้

- มีการใช้ประโยชน์จากการเป็นศูนย์กลางข้อมูลข่าวสาร
- มีระบบบริการข่าวสารการบินที่มีมาตรฐาน

ยุทธศาสตร์ที่ 5: เสริมสร้างความเข้มแข็งและความยั่งยืนขององค์กร มีเป้าประสงค์ดังนี้

- มีองค์กรสมรรถนะสูงและมีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี
- มีระบบการพัฒนาทุนมนุษย์ให้เป็นองค์กรมืออาชีพ
- มีฐานะทางการเงินที่มั่นคง
- มีระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและทรัพยากรองค์กรที่เพียงพอรองรับการเติบโตขององค์กรอย่างยั่งยืน
- พัฒนาระบบงานเพื่อรองรับภารกิจและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- มีวัฒนธรรมองค์กรที่ส่งเสริมให้เกิดความเข้มแข็งและยั่งยืน

ทั้งนี้ โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความเกี่ยวข้องในยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีและพัฒนาระบบกำกับดูแลให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ยุทธศาสตร์ที่ 2 นำกลไกการกำกับดูแลไปบังคับใช้อย่างต่อเนื่องและยุทธศาสตร์ที่ 3 ส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน

2.1.2.15 แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564

กรมเจ้าท่าเป็นหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีบทบาทและภารกิจเกี่ยวกับการควบคุม กำกับดูแล และพัฒนาส่งเสริมการคมนาคมทางน้ำให้ได้รับความปลอดภัย สะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ จึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564

โดยมีวิสัยทัศน์ **“พัฒนาระบบขนส่งทางน้ำอย่างบูรณาการ ให้เกิดความมั่นคง ปลอดภัย และเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ”** และกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายไว้ 5 ตัวชี้วัด ดังนี้

ตารางที่ 2.1.2-4 การกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูลปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		ปี 2560	ปี 2561	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564
1. สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ)	12 (ปี 2560)	12	12	13	14	15
2. ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่องน้ำ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ)	80 (ปี 2560)	80	80	80	80	80
3. อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ (จำนวนครั้งของอุบัติเหตุต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด (ร้อยละ))	9.54 (ปี 2560)	8.64	8.35	8.05	7.75	7.45
4. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ (รายต่อประชากรแสนคน)	0.018 (ปี 2560)	0.018	0.016	0.014	0.013	0.012
5. จำนวนการตรวจตราเรือประมงเพื่อสนับสนุนการจัดการปัญหาแรงงานต่างด้าวและการค้ามนุษย์ (ครั้ง)	100 (ปี 2560)	100	100	100	100	100
6. ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผู้ผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน (ร้อยละ)	80 (ปี 2560)	2560	2560	2560	2560	2560
7. อัตราการเติบโตของระวางบรรทุกของกองเรือพาณิชย์ไทย (ขนาดระวางบรรทุกตั้งแต่ 500 ตันกรอสขึ้นไป) (เพิ่มขึ้นร้อยละ)	5.70 (ค่าเฉลี่ย 10 ปีระหว่างปี 2550 - 2560)	5.98	6.28	6.59	6.92	7.72

ที่มา: แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564

ประเด็นยุทธศาสตร์ มี 4 ประเด็น คือ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำทางน้ำตามธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

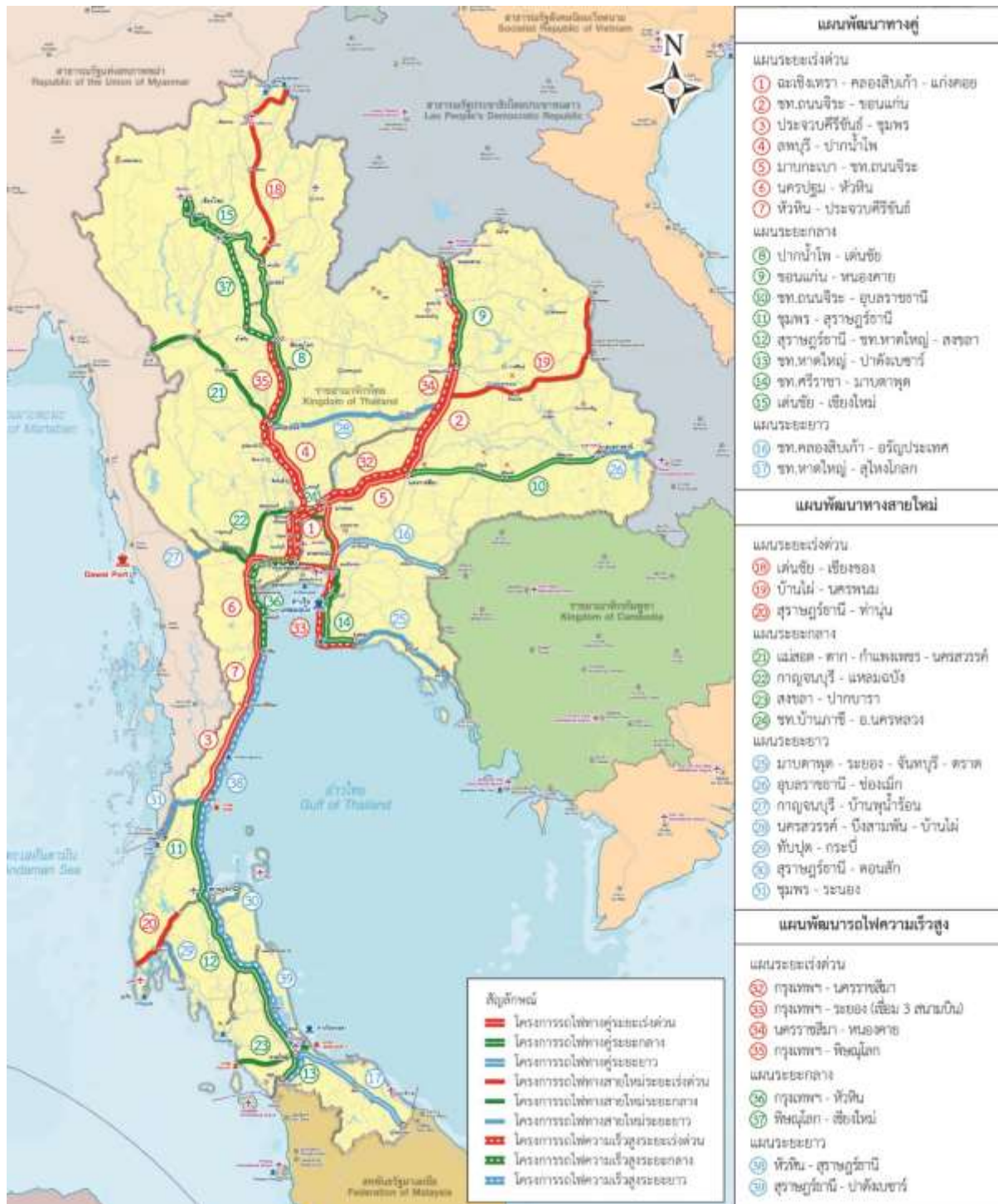
2.1.2.16 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้งเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

โดยแบ่งการพัฒนาออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนการดำเนินงานระยะสั้น (ระยะเร่งด่วน) เป็นโครงการที่กำลังดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน และโครงการที่สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ภายใน 5 ปีแรกตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนการดำเนินการระยะกลาง เป็นโครงการที่สามารถเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ในช่วงปีที่ 6 - 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2565 - 2569) แผนการดำเนินการระยะยาวเป็นโครงการที่จะเริ่มดำเนินการก่อสร้างภายหลังปีที่ 10 ตามแผนแม่บทฯ (พ.ศ. 2570 - 2579)

รวมงบประมาณในการลงทุนตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยวและการพัฒนาพื้นที่ระยะเวลา 20 ปี (พ.ศ.2560 - 2579) รวมมูลค่ากว่า 2,702,934 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนจากภาครัฐทั้งสิ้น 1,973,851 ล้านบาท และจากภาคเอกชนรวม 729,083 ล้านบาท โดยหากคิดค่าเฉลี่ยของการลงทุนในระยะเวลา 20 ปี ของแผนแม่บทจะมีมูลค่าลงทุนเฉลี่ยปีละ 135,147 ล้านบาท แบ่งเป็นการลงทุนจากภาครัฐเฉลี่ย ปีละ 98,693 ล้านบาท และภาคเอกชนเฉลี่ยปีละ 36,454 ล้านบาท สำหรับการประเมินผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจจากการลงทุนตามแผนแม่บท ซึ่งจะเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2580 รวมกว่า 408,008.64 ล้านบาทต่อปี

ทั้งนี้ การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เพราะการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่สะดวกและปลอดภัย จะเอื้อประโยชน์ให้การดำเนินกิจกรรมทางธุรกิจ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ที่สำคัญยังมีส่วนช่วยสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนาพื้นที่ในประเทศอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด แสดงดังรูปที่ 2.1.2 - 5

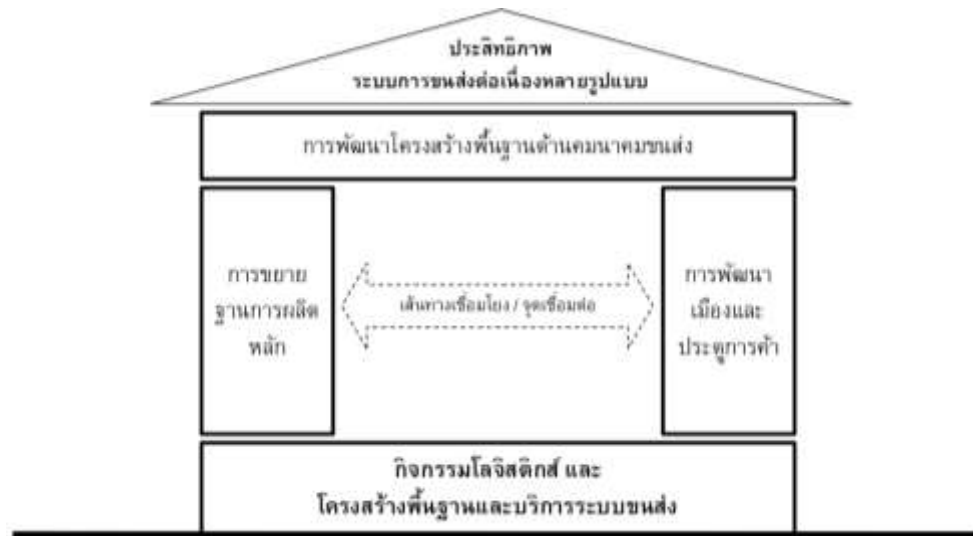


ที่มา: โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่, สนข., 2561

รูปที่ 2.1.2 - 5 แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ ตามผลการศึกษาคำถามเชิงนโยบาย
การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

2.1.2.17 แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ได้จัดทำแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการขนส่งในลักษณะต้นทาง - ปลายทาง (Door to Door) เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตของประเทศกับประตูการค้าหลัก ประตูการค้าชายแดนและปรับปรุงปัญหาจุดเชื่อมต่อที่ไม่เพียงพอ หรือมีอยู่แล้วแต่ขาดประสิทธิภาพ ดังรูปที่ 2.1.2 - 6



ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ, สนข., 2557

รูปที่ 2.1.2 - 6 วัตถุประสงค์ของโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

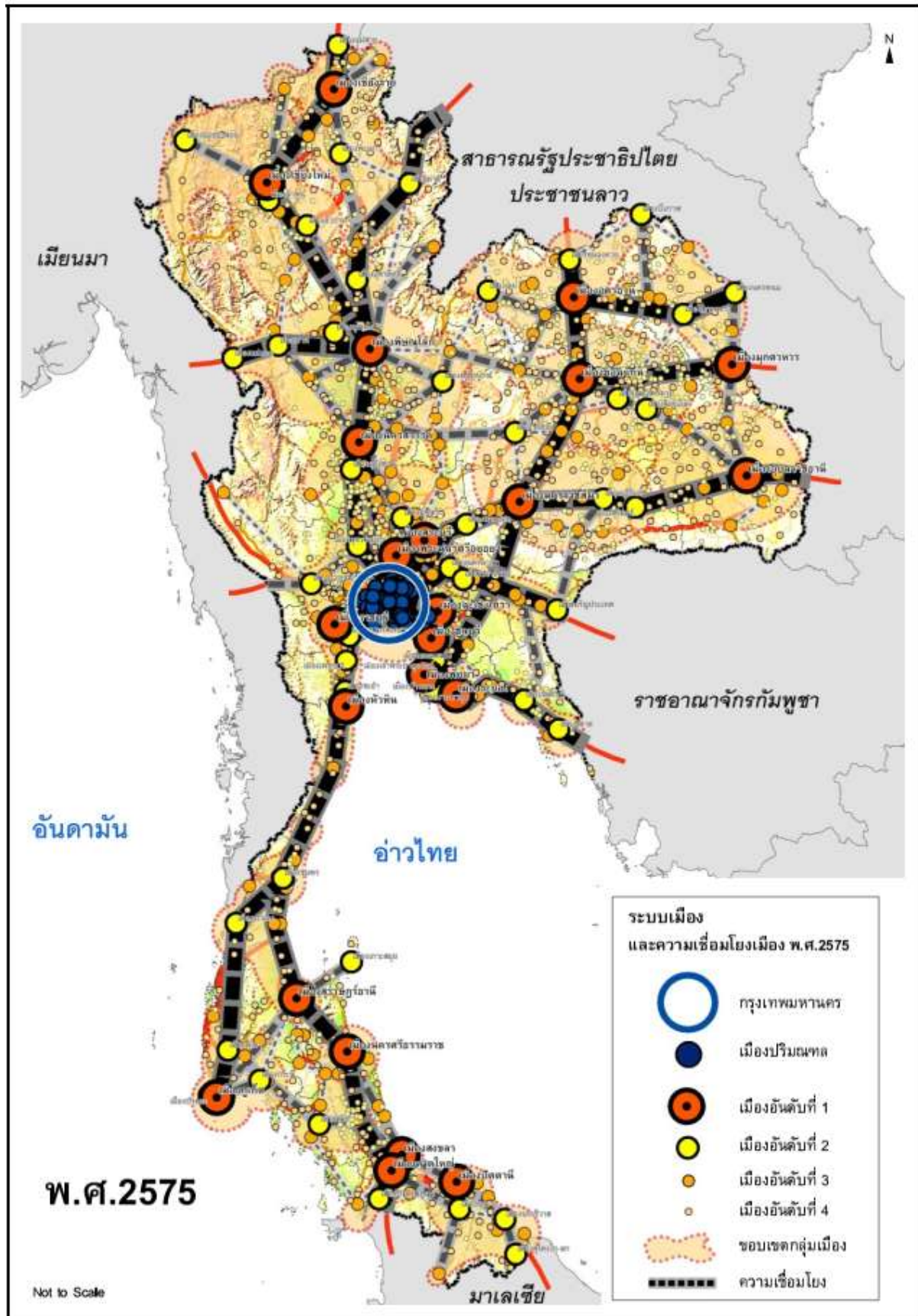
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตสู่ประตูการค้าหลักของประเทศด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- แผนงานที่ 1 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จำนวน 22 โครงการ
- แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถการเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประตูการค้าระหว่างประเทศ จำนวน 82 โครงการ
- แผนงานที่ 3 สนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จำนวน 12 โครงการ

กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตกับการพัฒนาและขยายตัวของเมือง

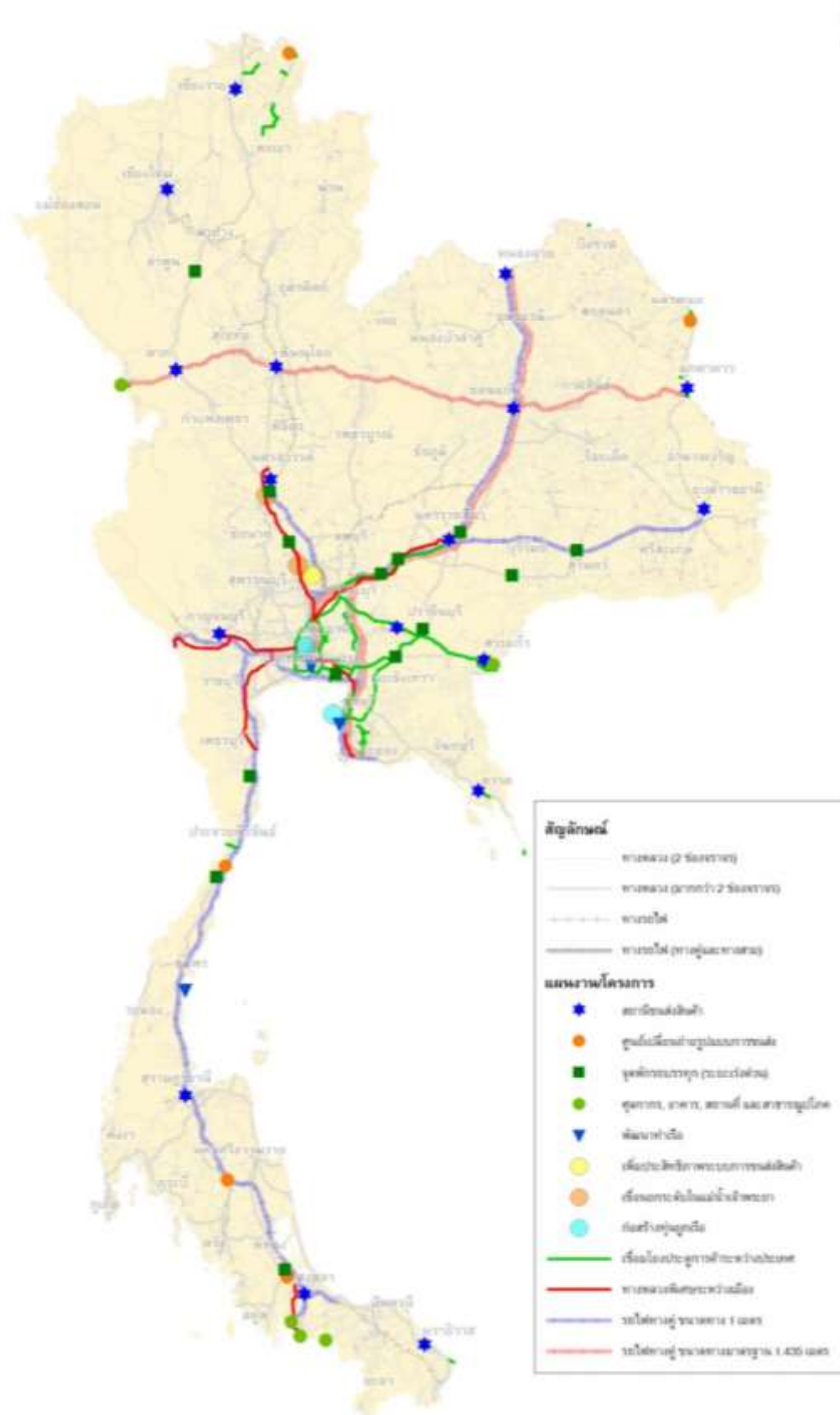
- แผนงานที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 8 โครงการ

ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.2 - 7 และรูปที่ 2.1.2 - 8



ที่มา: แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

รูปที่ 2.1.2 - 7 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางการขนส่งสินค้าเกษตรของประเทศ



ที่มา: แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

รูปที่ 2.1.2 - 8 ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่อง
หลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

2.1.2.18 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน

จากโครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ ที่ได้บรรจุโครงการที่อยู่ในแนวเส้นทางหลักหรือเส้นทางสนับสนุนการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ และเส้นทางที่เชื่อมประตูการค้าหลักที่สำคัญนั้น ยังได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน ที่ได้พิจารณาเส้นทางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลัก (เมืองหลัก) หรือเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (เมืองรอง) หรือเส้นทางเชื่อมโยงเมืองประตูการค้าหลักที่สำคัญ โดยมีกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ใน 2 ประเด็นหลัก ได้แก่ (1) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ และ (2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.2 - 9

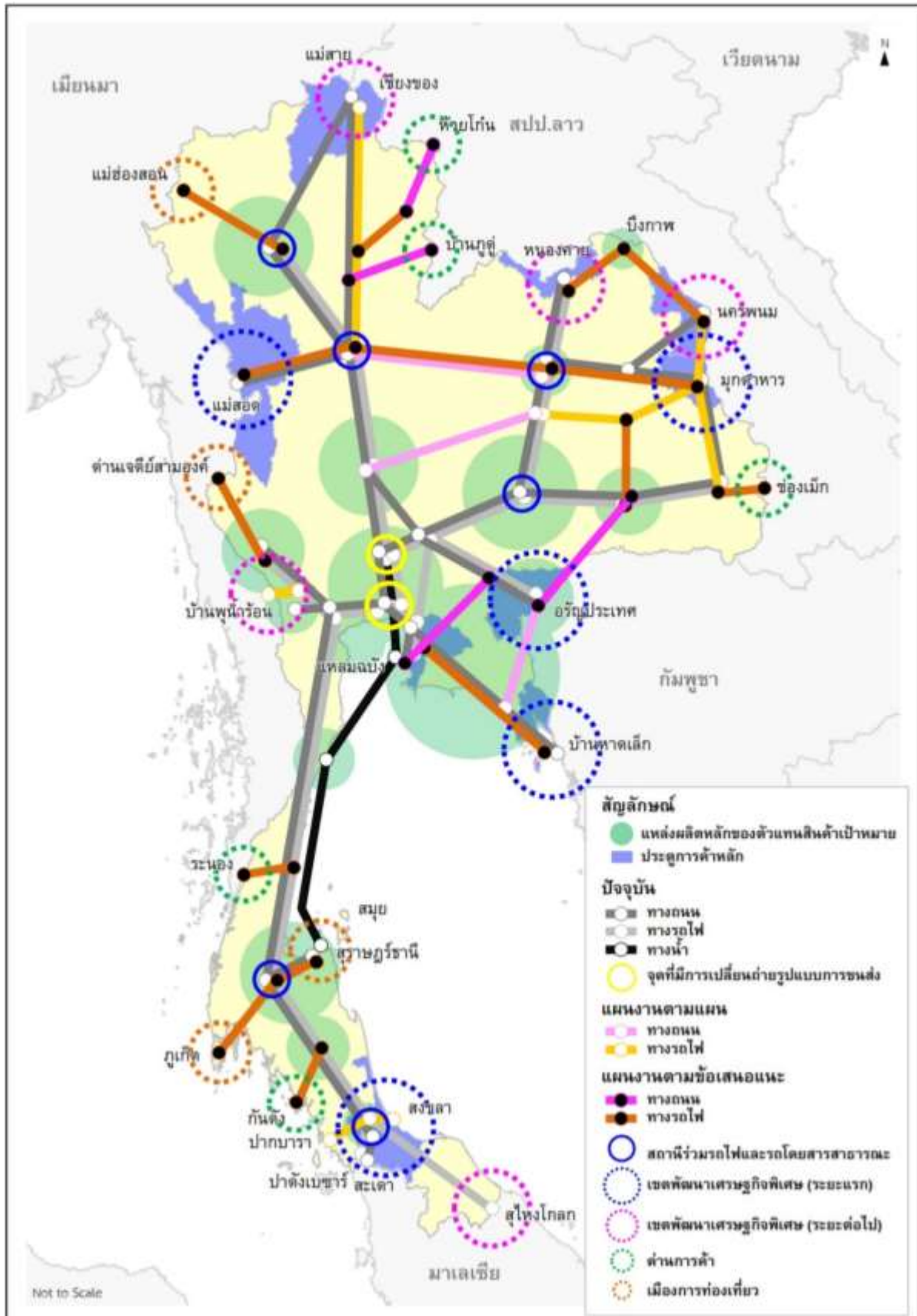
กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมือง

- แผนงานที่ 1 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง จำนวน 50 โครงการ
- แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 141 โครงการ
- แผนงานที่ 3 สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการขนส่งทางอากาศ จำนวน 9 โครงการ

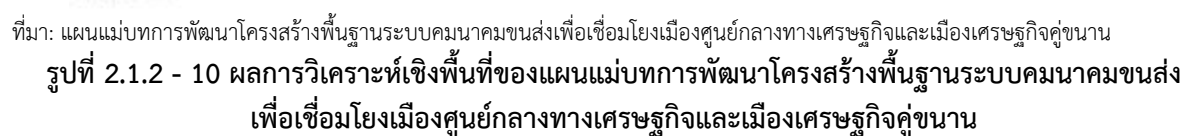
กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค

- แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 17 โครงการ

ผลการวิเคราะห์เชิงพื้นที่ของแผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน แสดงได้ดังรูปที่ 2.1.2 - 9 และรูปที่ 2.1.2 - 10



ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน
รูปที่ 2.1.2 - 9 แนวคิดการจัดทำแผนแม่บทเพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย



2.1.2.19 แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก จัดทำโดยกรมการขนส่งทางบก มีวัตถุประสงค์เพื่อเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง ด้านความรู้ เทคโนโลยี ความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจ สนับสนุนทั้งในเชิงนโยบายและเชิงปฏิบัติจากภาครัฐและเอกชน ทั้งระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ และความร่วมมือในระดับนานาชาติ และขยายเครือข่ายและพัฒนาระดับมาตรฐานการดำเนินการขนส่ง ในด้านปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ

โดยแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ด้วยการพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ด้วยการเสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง ด้านความรู้ เทคโนโลยี ความร่วมมือในเครือข่ายธุรกิจ และมีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ รองรับการพัฒนาของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคและในอาเซียนอย่างเป็นระบบ และส่งเสริมโครงข่ายเชื่อมโยงภายในประเทศ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจต่าง ๆ

วิสัยทัศน์

พัฒนาผู้ประกอบการขนส่งให้มีมาตรฐานคุณภาพการขนส่งที่มีความปลอดภัยและส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

พันธกิจ

- (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่ง
- (2) สนับสนุนปัจจัยเกื้อหนุนที่จำเป็นต่อการดำเนินการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย
- (3) ส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งส่วนบุคคลให้การดำเนินการได้มาตรฐานคุณภาพ มีความปลอดภัยและคำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

เป้าหมาย

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินการที่สูงขึ้น
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการพัฒนาการดำเนินการให้มีความปลอดภัยในการขนส่งมากขึ้น
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพการบริการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากขึ้น

ยุทธศาสตร์

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่งในด้านธุรกิจและการบริการ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐานวิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการและปฏิบัติการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด
- กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกระดับคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐานระดับประเทศและระดับสากล
- กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานทั้งในและต่างประเทศ

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ในการช่วยเหลือ กำกับดูแล และให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูลองค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุง และผลักดันการออกกฎหมายให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

➤ ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ

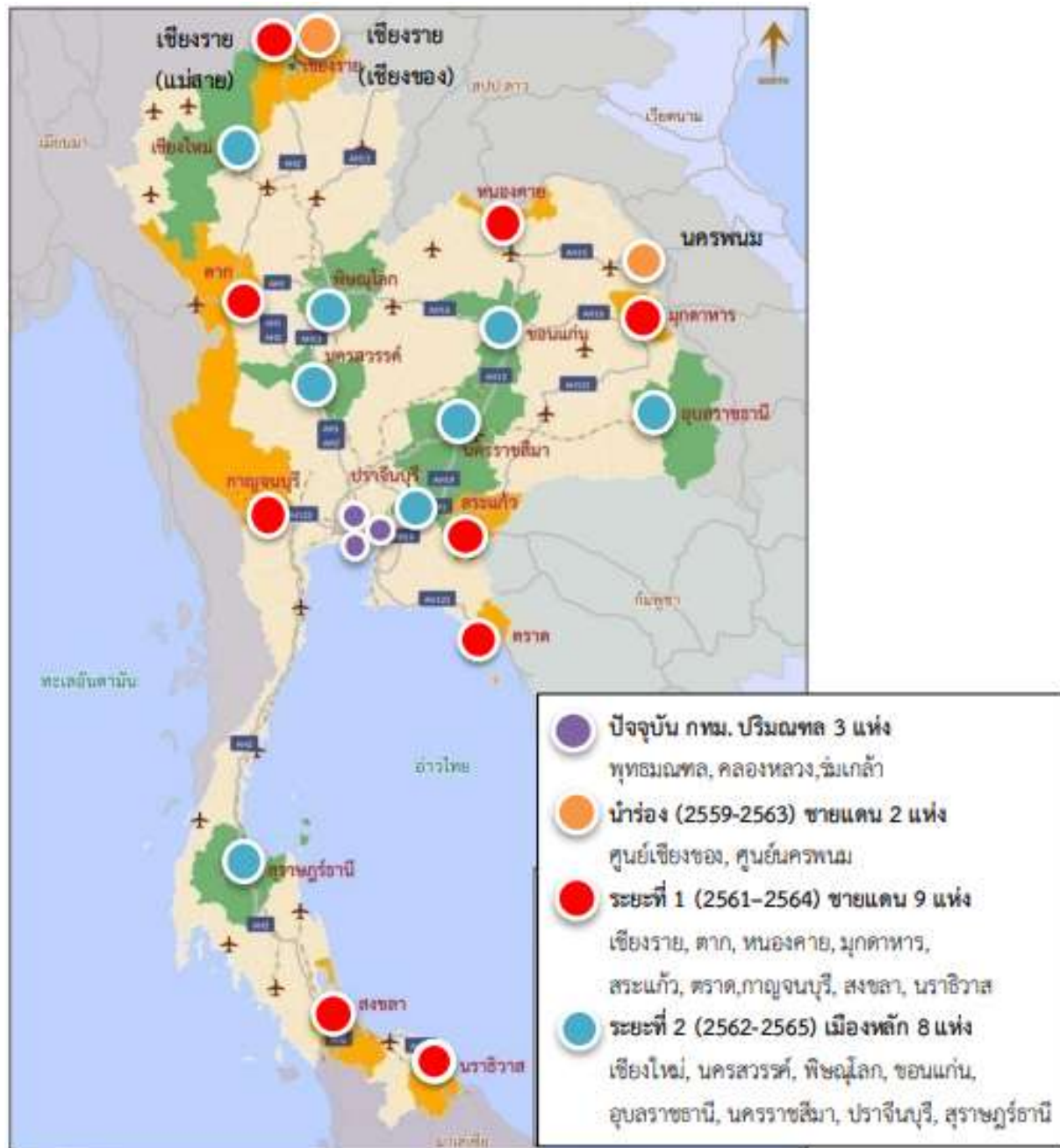
- กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ
- กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
- กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจโซ่อุปทานในพื้นที่

แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 2.1.2 - 11 และรูปที่ 2.1.2 - 12



ที่มา: แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 2.1.2 - 11 แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก



ที่มา: แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 2.1.2 - 12 ตำแหน่งสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

2.1.2.20 แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563)

ในการประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2563 ที่ประชุมมีมติเห็นชอบแนวทางการขับเคลื่อนการดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ โดยมอบหมายให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นหน่วยงานเจ้าภาพขับเคลื่อนแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และสำนักงานงบประมาณ ดำเนินการจัดทำโครงการตามแนวทางการขับเคลื่อนดังกล่าว สำหรับใช้ในการจัดทำคำขอรับจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 ดังนั้น เพื่อให้แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) มีความคล้องกับมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 5 พฤษภาคม 2563 และสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 กองแผนงานโดยกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์ในฐานะผู้รับผิดชอบในการจัดทำทบทวนติดตามและประเมินผลแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ได้ทบทวนแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) และจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2563 ขึ้น เพื่อใช้เป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกต่อไป ภายใต้ทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบกในอนาคต ซึ่งต้องประกอบด้วยหลัก “3S” ได้แก่

- 1) **S (Safety & Security)** คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความปลอดภัย และมั่นคง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความมั่นคงและปลอดภัย
- 2) **S (Sustainability)** คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 3) **S (Smart Transport)** คือ ควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนทุกประเภทให้มีความชาญฉลาด ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมมาปรับใช้ สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนน ลดต้นทุนโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาการจราจร และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบกเป็นองค์กรที่มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง และสร้างสรรค์การดำเนินงานโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล อันจะเป็นประโยชน์ต่อการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย ซึ่งมีวิสัยทัศน์ คือ **“เป็นองค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มีคุณภาพและปลอดภัย”** โดยมีพันธกิจ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ดังนี้

พันธกิจ

- พัฒนาระบบควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้ได้มาตรฐาน และมีความปลอดภัย รวมถึงเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- พัฒนานวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนและบังคับใช้กฎหมาย
- พัฒนาและส่งเสริมการให้บริการระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ และมีสำนักวิจัย
- บริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์

- พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design)
- พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ

- เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูงและบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์

- การขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ
- รถและคนขับที่ปลอดภัย
- การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- การให้บริการที่เป็นเลิศ
- การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับทั้ง 5 เป้าประสงค์และยุทธศาสตร์รองรับ

2.1.2.21 แผนปฏิบัติราชการ 3 ปี กรมทางหลวง (พ.ศ. 2563 - 2565)

กรมทางหลวงมีวิสัยทัศน์คือ “ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ” ในการดำเนินงานด้านงานทางใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร โดยมีเป้าหมายในการให้บริการคือ

- 1) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์
- 2) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวงที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์
- 3) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ
- 4) การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาลอย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

พันธกิจ

- พัฒนาระบบทางหลวง (Highway System) ให้เกิดความเชื่อมต่อ (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัว (Mobility) ที่สมบูรณ์ เพื่อการขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม
- ควบคุมดูแลระดับการให้บริการ (Serviceability) และความปลอดภัย (Safety) บนทางหลวง ให้ได้ตามมาตรฐาน เพื่อคุณภาพการให้บริการที่ดี
- พัฒนาระบบบริหารองค์กร (Organization Management) ตามหลักธรรมาภิบาล

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบทางหลวง

การพัฒนาระบบทางหลวงที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรงความต้องการ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ

การรักษากระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย

การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ

การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหารจัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมี
ธรรมาภิบาลและยั่งยืน

2.1.2.22 แผนปฏิบัติการราชการกรมท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565

กรมท่าอากาศยาน (ทย.) เป็นส่วนราชการภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม มีภาระหน้าที่ในการพัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ มีการดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และบริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ โดยตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา ทย. ได้มุ่งมั่นในการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางอากาศและกิจการท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ 29 ท่าอากาศยาน ให้มีความปลอดภัย ตลอดจนประสานติดตามประเมินผลการปฏิบัติตามนโยบายของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ บนพื้นฐานของการดำเนินการที่โปร่งใส เน้นการมีส่วนร่วมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และประชาชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาประเทศ

กรมท่าอากาศยาน มีวิสัยทัศน์คือ “ท่าอากาศยานมาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ” และมีพันธกิจดังนี้

พันธกิจ

- 1) พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่และสามารถรองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ
- 2) ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- 3) บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์

- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1** จัดให้มีพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2** ปรับปรุงบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3** พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนานองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล
- ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5** บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ

2.1.2.23 แผนวิสาหกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ฉบับทบทวน

แผนวิสาหกิจของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) จัดทำขึ้นเพื่อเป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของ ทอท. ในระยะ 5 ปี ซึ่งมีวิสัยทัศน์ “ทอท. เป็นผู้ดำเนินการและจัดการท่าอากาศยานที่ระดับโลก: การมุ่งเน้นคุณภาพการให้บริการ โดยคำนึงถึงความปลอดภัย และสร้างรายได้อย่างสมดุล” ประกอบด้วย 7 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning** การกำหนดแนวทาง (Roadmap) พัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาการจัดทำฐานข้อมูลสำคัญและกำกับการดำเนินงานภายใต้ Airport Strategic Positioning
 - กลยุทธ์ 1.2 ปรับปรุง/ทบทวน Strategic Positioning ของแต่ละท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 1.3 การพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อมุ่งสู่ Airport Strategic Positioning
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity** การบริหารจัดการความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาประสิทธิภาพท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 2.3 เพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการบริหารงานท่าอากาศยานแห่งใหม่ในอนาคต
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 Regional Hub** การพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยานเป็นศูนย์กลางการบินที่รองรับรูปแบบธุรกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์กลางการบินด้านการท่องเที่ยว ศูนย์กลางการบินเพื่อเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ศูนย์กลางการบินด้านธุรกิจ ศูนย์กลางการบินด้านโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการบินด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 3.1 มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศและสนับสนุนการท่องเที่ยว
 - กลยุทธ์ 3.2 มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services** การพัฒนาบริการที่มุ่งเน้นด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ในการดำเนินงานและปฏิบัติการท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้นการพัฒนาด้านมาตรฐานและคุณภาพบริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิดเชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงาน
 - กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน
 - กลยุทธ์ 4.2 การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร
 - กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาประสิทธิภาพการสร้างร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจและผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Business** การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการการบิน การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการให้บริการผู้โดยสารและกระบวนการให้บริการสายการบิน
 - กลยุทธ์ 5.1 เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน
 - กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก
- **ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non - Aeronautical Business** การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าและผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานการกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้

- กลยุทธ์ 6.1 พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสาร
- กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคารและพื้นที่ว่างเปล่า
- กลยุทธ์ 6.3 พัฒนารูปแบบใหม่โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการสนับสนุน

➤ **ยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development** การพัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจในกิจการต่าง ๆ

- กลยุทธ์ 7.1 พัฒนารูปแบบระหว่างประเทศ
- กลยุทธ์ 7.2 พัฒนารูปแบบบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน

2.1.2.24 แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

กรมท่าอากาศยาน ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ขึ้น ซึ่งได้มุ่งเน้นการพัฒนา แก้ไข ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล โดยการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ และพัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล เพื่อส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ กิจการท่าอากาศยาน มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ

วิสัยทัศน์

“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริมโครงข่ายคมนาคมของประเทศ”

เป้าหมาย

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้มีโครงข่ายครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่
2. ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ให้มีความปลอดภัยตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
3. การให้บริการท่าอากาศยานมีความสะดวกรวดเร็วและเป็นไปตามมาตรฐานสากล
4. พัฒนาการดำเนินงานขององค์กรให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพภายใต้หลักธรรมาภิบาล
5. การบริหารทรัพยากรมนุษย์มีความสอดคล้องกับรูปแบบขององค์กรและสภาพแวดล้อม รวมถึงพัฒนาขีดความสามารถของทรัพยากรบุคคลอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์

- | | |
|------------------------|--|
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 | จัดให้มีและพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 | ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 | พัฒนาและปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 | พัฒนาองค์กรภายใต้หลักธรรมาภิบาล |
| ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 | บริหารทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ |

2.1.2.25 แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2565 - 2569

การท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้พิจารณาจัดทำแผนวิสาหกิจขององค์กรให้มีเนื้อหาที่ครอบคลุมและรองรับยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 แผนปฏิรูปประเทศ 11 ด้าน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจ กระทรวงการคลัง รวมถึงรองรับกรอบแนวทางการบริหารงานท่าเรือรูปแบบใหม่ตามนโยบายคณะกรรมการการท่าเรือฯ และโครงการระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ตามนโยบายรัฐบาล การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือชั้นนำของโลกและสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางเรือ และเชื่อมโยงการขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังการขนส่งรูปแบบอื่นในลักษณะ Seamless Transport ได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยการท่าเรือฯ ได้ปรับกรอบเวลาของแผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ให้มีทิศทางในการพัฒนาระยะยาวเพื่อให้สอดคล้องรองรับกับแผนต่าง ๆ ดังกล่าว โดยแบ่งเป็นการพัฒนาในระยะสั้น Quick Win (Stage 1 : ปี พ.ศ. 2565 - 2567) ระยะกลาง (Stage 2 : ปี พ.ศ. 2568 - 2570) และระยะยาว (Stage 3 : ปี พ.ศ. 2571 - 2573) เพื่อบ่งชี้ภาพทิศทางการพัฒนาองค์กรให้มีความชัดเจนมากขึ้น และใช้เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของการท่าเรือฯ ในอนาคตต่อไป

จากกรอบระยะเวลาการวางแผนพัฒนายุทธศาสตร์ การท่าเรือฯ จะกำหนดแนวทางในการดำเนินงานขององค์กรที่ลงรายละเอียดในช่วงระยะเวลา 5 ปีแรก เพื่อนำมาจัดทำแผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2565 - 2569 ทั้งนี้ ในกระบวนการทบทวนและจัดทำแผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ได้ทำการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ ตัวชี้วัด เป้าหมายขององค์กร และภาพรวมยุทธศาสตร์ ปีงบประมาณ 2565 - 2569 โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อใช้เป็นแนวทางในการดำเนินกิจการการปฏิบัติงาน การประเมินผลในภาพรวมขององค์กร และสามารถตอบสนองหรือเป็นกลไกหนึ่งในการสนับสนุนเศรษฐกิจในฐานะการเป็นประตูการค้าหลักและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญของแผนวิสาหกิจการท่าเรือฯ ปีงบประมาณ 2565 - 2569 ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

“To be World Class Port with Excellent Logistics Services for Sustainable Growth in 2030 : มุ่งสู่มาตรฐานท่าเรือชั้นนำระดับโลก พร้อมการให้บริการด้านโลจิสติกส์ที่เป็นเลิศ เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืนในปี 2573”

พันธกิจ (Mission)

- พัฒนาบริการและโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือให้มีมาตรฐานระดับโลก (World Class Port) เพื่อสนับสนุนและเป็นกลไกขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจ ส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- พัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Transport) ที่เชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและภายนอกประเทศ เพื่อเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงเศรษฐกิจโลก
- พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ในเชิงธุรกิจ เพื่อให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม ได้รับผลตอบแทนในอัตราที่เหมาะสมและสนับสนุนการเติบโตขององค์กร
- พัฒนาสู่องค์กรสมรรถนะสูง เพื่อสนับสนุนการบริการและการดำเนินงานที่เป็นเลิศ
- สร้างความเชื่อมั่น และการยอมรับจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและชุมชนโดยรอบต่อการดำเนินกิจการท่าเรือและบทบาทความสำคัญในการพัฒนาประเทศ เพื่อสร้างการเติบโตและความเป็นอยู่ร่วมกันอย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ

- กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port
- กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนารัฐกิจและสินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทางธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและเติบโตได้อย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนารัฐกิจหลัก เพื่อสร้างความแข็งแกร่ง
- กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- กลยุทธ์ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตได้อย่างยั่งยืน
- กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหารจัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐาน

- กลยุทธ์ 3.1 วางแผนและพัฒนาการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

- กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการองค์กร
- กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุนการบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อจัดการเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะองค์กรด้วยกระบวนการบุคคลที่มีประสิทธิภาพ

- กลยุทธ์ 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM)
- กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD)
- กลยุทธ์ 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาศักยภาพองค์กรอย่างมีส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน

2.1.2.26 แผนปฏิบัตินโยบาย ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง)

เพื่อให้การดำเนินการของกรมศุลกากรสามารถบรรลุได้ตามผลสัมฤทธิ์ที่วางไว้ และเป็นไปตามพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 และที่แก้ไขเพิ่มเติม โดยพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยหลักเกณฑ์และวิธีการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 กรมศุลกากรจึงได้จัดทำแผนปฏิบัตินโยบายระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) ขึ้น ซึ่งได้กำหนดเรื่องเป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับพันธกิจกรมศุลกากร และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ รวมไปถึงนโยบายสำคัญอื่น ๆ ของรัฐ โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “องค์กรที่มุ่งมั่นให้บริการศุลกากรเป็นเลิศ เพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืนของเศรษฐกิจไทยและเชื่อมโยงการค้าโลก” และมีพันธกิจ ดังนี้

พันธกิจที่ 1: อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

พันธกิจที่ 2: ส่งเสริมเศรษฐกิจของประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ

พันธกิจที่ 3: ปกป้องสังคมให้ปลอดภัยด้วยระบบควบคุมทางศุลกากร

พันธกิจที่ 4: จัดเก็บภาษีอย่างเป็นธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ

จากพันธกิจทั้ง 4 ข้อ ได้มีการกำหนดแผนปฏิบัติราชการออกเป็น 5 เรื่อง ซึ่งมีเป้าหมาย ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย แนวทางการพัฒนา ดังนี้

1) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนากระบวนการและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า

เป้าหมาย

- เพื่อให้บริการศุลกากรมีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงการค้าโลก

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- ระดับความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85

แนวทางการพัฒนา

- ปรับปรุงและพัฒนากระบวนการงานศุลกากร
- พัฒนาการบริการศุลกากรด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัย
- เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของภาคส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องกับงานศุลกากร

2) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก

เป้าหมาย

- เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- จำนวนด่านศุลกากรที่ก่อสร้างแล้วเสร็จร้อยละ 100
- การดำเนินมาตรการทางศุลกากรที่ส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศร้อยละ 100

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- พัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย
- พัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล

3) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากรให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

เป้าหมาย

- เพื่อให้การตรวจสอบและควบคุมทางศุลกากรมีประสิทธิภาพและสร้างสังคมปลอดภัย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- จำนวนรายการจับกุมด้านการปกป้องสังคมเพิ่มขึ้นทุกปี

แนวทางการพัฒนา

- เพิ่มขีดความสามารถการควบคุมทางศุลกากรด้วยเทคโนโลยีที่ทันสมัย
- พัฒนาการควบคุมทางศุลกากรด้วยการบริหารความเสี่ยง
- เพิ่มประสิทธิภาพการควบคุมทางศุลกากรด้วยการพัฒนาเครือข่ายข้อมูลข่าวสาร

4) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผลการจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

เป้าหมาย

- เพื่อให้การจัดเก็บภาษีเป็นไปตามเป้าหมายและสร้างความพึงพอใจแก่ผู้เสียภาษี

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- จำนวนภาษีศุลกากรสามารถจัดเก็บได้ตามเป้าหมาย

แนวทางการพัฒนา

- ยกระดับการบริหารการจัดเก็บภาษีอากร
- สร้างมาตรฐานในการพิจารณาด้านพิกัดอัตราศุลกากรและถิ่นกำเนิด
- สร้างมาตรฐานในการพิจารณาด้านราคาศุลกากร

5) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนาสมรรถนะบุคลากรและการบริหารจัดการองค์กร

เป้าหมาย

- เพื่อให้องค์กรมีคุณภาพ บุคลากรมีความเชี่ยวชาญ คุณธรรมและความสุข สามารถขับเคลื่อนกรมศุลกากรให้บรรลุเป้าหมาย

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย

- จำนวนข้อร้องเรียนลดลงทุกปี
- จำนวนบุคลากรที่มีความพึงพอใจในระบบบริหารบุคคลไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 ของบุคลากรกรมศุลกากรทั้งหมด
- จำนวนหลักสูตรที่มีจัดทดสอบหลังการอบรมไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

แนวทางการพัฒนา

- ยกระดับการบริหารการจัดเก็บภาษีอากร
- สร้างมาตรฐาน ในการพิจารณาด้านพิกัดอัตราศุลกากรและถิ่นกำเนิด
- สร้างมาตรฐานในการพิจารณาด้านราคาศุลกากร

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง) ในประเด็นพันธกิจที่ 1 อำนวยความสะดวกทางการค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ในแผนปฏิบัติราชการ 1 เรื่องพัฒนากระบวนการและระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้า และแผนปฏิบัติราชการที่ 2 เรื่องพัฒนามาตรการทางศุลกากรและข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและเชื่อมโยงการค้าโลก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนากฎระเบียบให้ทันสมัย และพัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูล

2.1.3 สรุปผลการวิเคราะห์ความสอดคล้องของแผนและนโยบายต่าง ๆ และความเชื่อมโยงของเป้าหมายและยุทธศาสตร์ในด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

จากการศึกษา ทบทวนนโยบายและแผนต่าง ๆ สามารถสรุปประเด็นของความสอดคล้องด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์กับแผน นโยบาย และยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของภาครัฐ เริ่มจากความสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่ได้วางกรอบการพัฒนาประเทศทางด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ไว้ในเรื่องของการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยมุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ เน้นด้านการวางโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับการคมนาคมขนส่งผู้โดยสารและสินค้า (Hard Side) ทั้งในด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และสิ่งแวดล้อม แผน นโยบาย และยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของภาครัฐ มีความสอดคล้องในด้านการวางกรอบการพัฒนาจากระดับบนลงมาในระดับการพัฒนาเฉพาะด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย อาทิ ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) ที่มุ่งเน้นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมในทุกระบบ คือทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาในส่วนของมาตรฐานระบบบริหาร กฎ ระเบียบ มาตรฐาน และบุคลากร (Soft Side) เพื่อให้ประเทศสามารถพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้ครอบคลุมในทุกมิติ และอย่างยั่งยืน ดังแสดงในตารางที่ 2.1.3 - 1

ตารางที่ 2.1.3 - 1 ความสอดคล้องด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของแผนและนโยบาย ยุทธศาสตร์ และข้อมูลต่าง ๆ

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(1)	ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายใน การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลัก ธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบใน การจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและ บูรณาการกัน	ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้าง ความสามารถในการแข่งขัน	มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ “ต่อยอดอดีต ปรับปัจจุบัน สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของ ตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต บนพื้นฐานของ การต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบัน
(2)	แผนแม่บทภายใต้ ยุทธศาสตร์ชาติ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) (แผนย่อยโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์)	มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนา คุณภาพและประสิทธิภาพของโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล, ลดต้นทุนการผลิตและ บริการที่แข่งขันได้ในระดับสากล, สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับ อนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ	ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล	มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่สามารถสนับสนุน การเดินทางและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาเมือง และพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยวและอุตสาหกรรม ของประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชาชนและทำให้เกิดการใช้พลังงานในภาคขนส่งที่มี ประสิทธิภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม รวมทั้งทำให้ต้นทุน ระบบโลจิสติกส์ของประเทศอยู่ในระดับที่แข่งขันได้ในระดับ สากล
(3)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565)	มุ่งสู่ “ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” โดยยึดกรอบแนวคิดและหลักการใน การวางแผนที่สำคัญ	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบโลจิสติกส์	เน้นการพัฒนากายภาพโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง พัฒนา โครงข่ายทางถนนขนส่งทางราง ขนส่งสาธารณะ ขนส่งทางอากาศ และขนส่งทางน้ำ
(4)	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ สังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	ใช้กำหนดแผนระดับปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ให้เกิดประสิทธิผลในการขับเคลื่อนพลวัต การพัฒนาประเทศในมิติต่าง ๆ ไปสู่	องค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูง ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value - Added Economy)	หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและ จุดยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบ ด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้ แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism)

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		เป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติได้เป็นอย่างดี รูปธรรม	หมวดหมู่ที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ และสังคม โดยเพื่อเพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของ การพัฒนาประเทศในทุกระดับ และการเพิ่มขีดความสามารถ ของชุมชนท้องถิ่นในการพัฒนา การพึ่งตัวเองและการจัดการ ตนเองเพื่อสร้างสังคมคุณภาพ รวมทั้งการใช้ประโยชน์และสร้าง การเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้สมดุล ภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ
(5)	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	เป็นภารกิจของมนุษยชาติที่ 193 ประเทศ สมาชิกขององค์การสหประชาชาติตกลง ร่วมกันที่จะสร้างความยั่งยืนให้แก่โลก	เป้าหมายที่ 3 สร้างหลักประกันว่าคน มีชีวิตที่มีสุขภาพดีและส่งเสริม สวัสดิภาพสำหรับทุกคนในทุกวัย เป้าหมายที่ 7 สร้างหลักประกันให้ ทุกคนสามารถเข้าถึงพลังงานสมัยใหม่ ที่ยั่งยืนในราคาที่ย่อมเยา เป้าหมายที่ 9 สร้างโครงสร้างพื้นฐาน ที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนา อุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม เป้าหมายที่ 11 ทำให้เมืองและการตั้ง ถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทานและยั่งยืน เป้าหมายที่ 13 เร่งต่อสู้กับ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและ ผลกระทบที่เกิดขึ้น

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(6)	ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” เพื่อ การคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) ครอบคลุมทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและ การให้บริการรองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบ คมนาคมขนส่ง	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการ โดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานเกี่ยวข้องทั้งในด้านการวางแผน และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ที่ครอบคลุมการขนส่งในเมือง และระหว่างเมือง
			ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของ ภาคคมนาคมขนส่ง	การอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่ อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)
			ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุง กฎหมาย และปฏิรูปองค์กร	กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม และกำกับและพัฒนากิจการดำเนินงานด้านคมนาคม
			ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากร	บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำ แผนงาน โครงการ และขับเคลื่อนนโยบายสามารถบรรลุเป้าหมาย ที่กำหนดไว้
			ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและ นวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่ง	ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะ ต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ด้านการขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น
(7)	ยุทธศาสตร์และ แผนพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและ การขนส่ง รวมทั้งการปรับเปลี่ยนรูปแบบ การขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มี ต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อ	แผนงานที่ 1: การพัฒนาโครงข่าย รถไฟระหว่างเมือง	ปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง
			แผนงานที่ 2: การพัฒนาโครงข่าย ขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหา จราจรในกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	ขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อ ให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน
			แผนงานที่ 3: การเพิ่มขีด ความสามารถทางหลวง	เชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับ ประเทศเพื่อนบ้าน

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		การเดินทางและการขนส่งกับประเทศ เพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความ คล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ	แผนงานที่ 4: การพัฒนาโครงข่าย การขนส่งทางน้ำ	พิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือ ชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ
			แผนงานที่ 5: การเพิ่มขีด ความสามารถในการให้บริการขนส่ง ทางอากาศ	เร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่ง ของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล
(8)	แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)	เป็นการวางแนวทางให้ระบบโลจิสติกส์ ของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่า ระบบห่วงโซ่อุปทาน	กลยุทธ์ที่ 1 มุ่งเน้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ให้ได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - commerce) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถ แข่งขันได้
			ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ เครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยง อนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ National Single Window: NSW ให้สมบูรณ์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนารัฐกรรมอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ
			ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัย สนับสนุนด้านโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพ ตามมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่าง

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
				ประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
(9)	แผนปฏิบัติการด้าน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570	“เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญ ในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตู การค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค”	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวก	กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบ โลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่าง ครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และ ด้านชายแดนสำคัญ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุง ด้านชายแดนที่สำคัญ กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการ โลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้า ด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
			แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่า โซ่อุปทาน	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ภาคการเกษตร กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อ การเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
			แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่ เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวก ในการขนส่งระหว่างประเทศ	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดน และข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่ง สินค้านานาชาติ กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง กับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
			แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)	กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล
			แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและ การติดตามผลด้านโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ภายในประเทศ กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและ นวัตกรรมในการพัฒนาบริการโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(10)	แผนปฏิบัติการด้าน คมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจ อย่างยั่งยืน”	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับ ความปลอดภัยและความมั่นคงของ ระบบ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนา เศรษฐกิจของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนา ปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ	1) โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนี ความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum 2) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 2 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่ 2.1) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2.2) สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทาง ระหว่างเมือง 3) อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิต จากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ต่อประชากรหนึ่งแสนคน) 4) สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
(11)	แผนยุทธศาสตร์กระทรวง คมนาคมเพื่อสนับสนุน การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)	เป็นการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ ต่อเนื่องจากแผนฯ ก่อนหน้านี้ จัดปัญหา Missing link รองรับนโยบายส่งเสริม การรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อน เศรษฐกิจของประเทศในอนาคต ในยุค Thailand 4.0 ซึ่งเป็นการยกระดับ ความสามารถการแข่งขันของประเทศ พัฒนาสู่เศรษฐกิจดิจิทัล เป้าหมายหลัก ของแผนฉบับนี้อยู่ภายใต้วิสัยทัศน์ที่ว่า “ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน”	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่อง ภายในประเทศ	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวกทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน และ สิ่งอำนวยความสะดวก (Hard Side) และพัฒนากระบวนการ มาตรฐาน (Soft Side) ให้มีความต่อเนื่องจากแผนที่ได้ ดำเนินการไว้ก่อนหน้านี้ เพื่อให้สามารถรองรับเครือข่าย โลจิสติกส์ในประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ และเชื่อมโยงการค้าการขนส่งกับประตูการค้า ที่สำคัญของประเทศอย่างบูรณาการ
			ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้าง ความเชื่อมโยง	การพัฒนาประตูการค้า เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับ การไหลของสินค้า พัฒนาหลัก และสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกระบวนการมาตรฐานเพื่อสนับสนุนการขนส่งข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(12)	แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 (ฉบับทบทวน)	ทบทวนและปรับปรุงแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 ฉบับทบทวน ให้มีความเหมาะสม ทันสมัย และสอดคล้องกับสถานการณ์ ทางเศรษฐกิจ สังคม การเมือง สิ่งแวดล้อม และการพัฒนาเทคโนโลยีที่ เปลี่ยนแปลงไปในปัจจุบัน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อน เศรษฐกิจ	การพัฒนากระบวนโลจิสติกส์เพื่อรองรับภาคการผลิตรวมทั้งเขต เศรษฐกิจพิเศษของประเทศ โดยเฉพาะ Eastern Economic Corridor (EEC) ซึ่งเขตเศรษฐกิจนำร่อง ตามนโยบายขับเคลื่อน เศรษฐกิจตามนโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมให้เป็นฐานอุตสาหกรรม การผลิตที่ใช้รูปแบบเทคโนโลยีขั้นสูง (Super Cluster) อันเป็น กลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต
			ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มี ความยั่งยืน	ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในทุกระดับให้มีมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ดี พัฒนาสู่ความยั่งยืน รวมทั้งการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ในองค์กรที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อมซึ่งเป็นจุดเริ่มต้นของ Green Logistics และระบบ โลจิสติกส์ที่ยั่งยืน (Sustainable Logistics)
			เป้าประสงค์ที่ 1 เพื่อให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการ เดินทางและการขนส่ง	มุ่งเน้นการส่งเสริมพัฒนาประสิทธิภาพของประตูการค้าหลัก และประตูการค้าชายแดน รวมทั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ การพัฒนา โครงข่ายการขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมโยงเมืองหลัก ในภูมิภาค
			เป้าประสงค์ที่ 2 เพื่อเพิ่มความคล่องตัว และการเข้าถึงระบบการคมนาคม ขนส่ง	มุ่งเน้นการพัฒนากระบวนคมนาคมขนส่งในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดการความต้องการในการเดินทาง และการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างเมืองในภูมิภาค
			เป้าประสงค์ที่ 3 เพื่อปรับปรุงและเพิ่ม ความปลอดภัยในการเดินทางและ การขนส่ง	มุ่งเน้นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ระบบควบคุมความปลอดภัย ในเส้นทาง ยานพาหนะและสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและ ความปลอดภัย
			เป้าประสงค์ที่ 4 เพื่อส่งเสริมการ ขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็น มิตรต่อสิ่งแวดล้อม	มุ่งเน้นการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบ การขนส่งทางรางและทางน้ำ การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
				และการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้ได้มาตรฐานด้าน สิ่งแวดล้อมตามหลักสากล
			เป้าประสงค์ที่ 5 เพื่อยกระดับการ เข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะ	มุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของเมืองหลัก ในภูมิภาค การพัฒนาและการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ และ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองภูมิภาค
(13)	แผนแม่บทการพัฒนา ทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	เพื่อเป็นการรองรับปริมาณการเดินทาง และขนส่งที่เพิ่มขึ้นในอนาคต และลด ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวม เพิ่ม ศักยภาพในการแข่งขัน และส่งเสริมให้ ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง ของภูมิภาคได้อย่างยั่งยืน		ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทาง 4,150 กิโลเมตร
(14)	แผนแม่บทการพัฒนา ทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	สามารถรองรับการแก้ไขปัญหาการจราจร ในปัจจุบันและอนาคต และอำนวยความสะดวก สะดวกรวดเร็วในการเดินทางได้อย่างมี ประสิทธิภาพ		
(15)	แผนยุทธศาสตร์การรถไฟ แห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี	สอดคล้องตามวิสัยทัศน์ของการรถไฟใน การ “เป็นผู้ให้บริการระบบรางของรัฐที่ดี ที่สุดในอาเซียนในปี 2570”	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีด ความสามารถในการให้บริการขนส่ง ทางราง ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มรายได้และ การลดค่าใช้จ่าย ยุทธศาสตร์ที่ 3 การขับเคลื่อนและ การยกระดับประสิทธิภาพการทำงาน	

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(16) แผนวิสาหกิจของ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน แห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุง 2565	พัฒนาและขยายโครงข่ายรถไฟฟ้า ด้านการเงินและการดำเนินธุรกิจ ด้านความต้องการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียใน ด้านต่างๆ ด้านการเรียนรู้ และ ด้านประสิทธิภาพในการดำเนินงาน	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนา และบูรณาการ ระบบขนส่งมวลชน ยุทธศาสตร์ที่ 2 บริหารการเงิน และ สร้างรายได้จากธุรกิจต่อเนื่อง ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนารูปแบบ การให้บริการที่ตอบสนองวิถีชีวิตสังคม เมือง ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาศูนย์กลาง ความรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระดับประเทศและเตรียมความพร้อม มุ่งสู่ระดับภูมิภาคอาเซียน ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนาสู่การเป็น องค์กรที่มีประสิทธิภาพสูงและยั่งยืน	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ 1.1 เร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า และขยายโครงข่าย รถไฟฟ้าไปยังเมืองหลักอื่น 1.2 พัฒนาระบบเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายรถไฟฟ้ากับระบบ ขนส่งอื่น ๆ ยุทธศาสตร์ที่ 2 2.1 เพิ่มโอกาสสำหรับการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องเช่น ธุรกิจให้เช่า พื้นที่ ธุรกิจโฆษณา ธุรกิจให้บริการที่จอดรถ เป็นต้น 2.2 บริหารจัดการต้นทุนทางการเงิน และการลงทุนที่มี ประสิทธิภาพ โดยจัดทำแผนกลยุทธ์ด้านการเงิน ยุทธศาสตร์ที่ 3 3.1 สร้างธุรกิจที่ตอบสนองความต้องการของสังคมเมือง โดยดำเนินธุรกิจบางส่วนเอง 3.2 นำเทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้ในการสร้างประสบการณ์ ที่ดีแก่ผู้ใช้บริการ 3.3 พัฒนาคุณภาพชีวิตของชุมชนทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม ยุทธศาสตร์ที่ 4 4.1 สร้างศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และสามารถ บริหารจัดการศูนย์การเรียนรู้ให้สามารถหารายได้ให้แก่องค์กร 4.2 จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา (ในด้านการบริหารการก่อสร้าง, การบริหารโครงการ, การจัดซื้อจัดจ้างขนาดใหญ่, การจัด กรรมสิทธิ์ที่ดิน, การรักษาความปลอดภัยและกู้ภัย) ยุทธศาสตร์ที่ 5

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
				5.1 สร้างบุคลากรให้มีความเป็นมืออาชีพ ปฏิบัติงานตามหลัก ธรรมาภิบาล และสร้างวัฒนธรรมแห่งการเรียนรู้* 5.2 พัฒนา และปรับปรุงกระบวนการทำงานโดยการนำ เทคโนโลยี และนวัตกรรมมาใช้
(17)	แผนยุทธศาสตร์ กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565)	ใช้เป็นเครื่องมือในการกำกับทิศทาง การปฏิบัติงานในภาพรวมของ กระทรวงศึกษาธิการ ภายใต้วิสัยทัศน์ “กระทรวงศึกษาธิการ วางระบบเพื่อให้ ผู้เรียนมีความรู้ - ทักษะ มีทัศนคติที่ ถูกต้องต่อบ้านเมือง มีพื้นฐานชีวิตที่มั่นคง มีคุณธรรมมีงานทำ มีอาชีพและเป็น พลเมืองที่เข้มแข็ง”	ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยุทธศาสตร์ผลิตและ พัฒนากำลังคน รวมทั้งงานวิจัยที่ สอดคล้องกับความต้องการของ ประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ส่งเสริม และพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อ การศึกษา ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์พัฒนา ระบบบริหารจัดการและส่งเสริมให้ ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการจัด การศึกษา	- เป้าหมายเพื่อสร้างขีดความสามารถให้ผู้เรียนได้รับการศึกษา เพิ่มเติมความรู้ ทักษะในการประกอบอาชีพที่ตรงกับสภาพ ตลาดแรงงาน กำลังคนได้รับการผลิตและพัฒนาตามกรอบ คุณวุฒิแห่งชาติ รวมทั้งมีองค์ความรู้นวัตกรรม สิ่งประดิษฐ์ ที่สนับสนุนการพัฒนาหรือแก้ไขปัญหาในพื้นที่ - เป้าหมายเพื่อลดความเหลื่อมล้ำให้ผู้เรียน สถานศึกษาและ หน่วยงานทางการศึกษาทุกระดับทุกประเภท การศึกษาเข้าถึง ทรัพยากรพื้นฐานระบบดิจิทัลแพลตฟอร์มรองรับการเรียนรู้ สื่อการเรียนการสอนแบบดิจิทัลที่ทันสมัยและมีระบบฐานข้อมูล กลางทางการศึกษาที่ถูกต้องเป็นปัจจุบัน - เป้าหมายเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการรองรับความหลากหลาย ของการจัดการศึกษาระบบและวิธีการคัดเลือกเพื่อการศึกษาต่อ ได้รับการปรับปรุงพัฒนา มีการใช้ทรัพยากรทั้งด้านงบประมาณ และบุคลากรได้อย่างมีประสิทธิภาพ
(18)	แผนยุทธศาสตร์กรม ท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564	“ท่าอากาศยานมาตรฐานสากลส่งเสริม โครงข่ายคมนาคมของประเทศ”	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : จัดให้มีและพัฒนา ท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริมโครงข่าย การบินให้ครอบคลุมทั่วถึงทุกพื้นที่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ปรับปรุง บำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก สะดวกให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	- พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่ม ขีดความสามารถ ในการรองรับจำนวนเที่ยวบินและปริมาณ ผู้โดยสารที่ขยายเติบโตในอนาคต รวมทั้งปริมาณสินค้า ในท่าอากาศยานบางแห่ง - ร้อยละความพึงพอใจผู้รับบริการ ณ ท่าอากาศยาน - พัฒนาประสิทธิภาพระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการดำเนินงาน ในทุกหน่วยงานภายในกรมท่าอากาศยาน

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาและปรับปรุง การบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่าง มีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาศูนย์กลางภายใต้ หลักธรรมาภิบาล ยุทธศาสตร์ที่ 5 : บริหารทรัพยากร มนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ	• จัดให้มีและดำเนินการตามแผนพัฒนาระบบการบริหาร ทรัพยากรบุคคล • บริหารจัดการบุคลากรให้มีศักยภาพและเพียงพอรองรับ การขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารและสินค้า
(19)	แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568	เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินงานของ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ในฐานะ ผู้กำกับดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือนของ ประเทศให้เป็นไปตามกฎหมายและ มาตรฐานสากลเพื่อความปลอดภัยของ ทุกคนที่เกี่ยวข้อง	• ยุทธศาสตร์ที่ 1: จัดให้มีและพัฒนาระบบกำกับดูแลให้สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล • ยุทธศาสตร์ที่ 2: นำกลไกการกำกับ ดูแลไปบังคับใช้อย่างต่อเนื่อง • ยุทธศาสตร์ที่ 3: ส่งเสริมและพัฒนา อุตสาหกรรมการบินที่ยั่งยืน • ระดับ Effective Implementation ของการกำกับดูแล การบินพลเรือนของไทย ไม่น้อยกว่าค่าเฉลี่ยมาตรฐานสากล ตามที่ ICAO กำหนด • สร้างและทบทวนให้ระบบการกำกับดูแลทางเศรษฐกิจมี ประสิทธิภาพและทันสมัย เป็นไปตามแผนพัฒนาระบบการกำกับ ดูแลของ กพท.
		ยุทธศาสตร์ที่ 4: เป็นศูนย์กลางข้อมูล ด้านการบินระดับประเทศเพื่อการพัฒนา องค์ความรู้และนวัตกรรมด้านการบิน ยุทธศาสตร์ที่ 5: เสริมสร้าง ความเข้มแข็งและความยั่งยืนของ องค์กร	• มีการจัดทำกฎหมาย/ระเบียบให้เป็นไปตามแผนการพัฒนา กฎระเบียบในด้านการกำกับดูแลของ กพท. • อุตสาหกรรมการบินพลเรือนของไทย สามารถสนับสนุนการเติบโต GDP ของประเทศได้มากขึ้น • มีระบบบริการข่าวสารการบินที่มีมาตรฐาน • เมืองคึกคักสมรรถนะสูงและมีระบบการกำกับดูแลกิจการที่ดี • พัฒนาระบบงานเพื่อรองรับภารกิจและทันต่อการเปลี่ยนแปลง

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(20)	แผนยุทธศาสตร์และ แผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาและ บำรุงรักษา โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ทางน้ำตามธรรมชาติ เพื่อสนับสนุน การขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับ ความปลอดภัยและความมั่นคงด้าน การขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ศักยภาพในการขนส่งทางน้ำและ พาณิชย์นาวี เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของประเทศ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริม สนับสนุนความสามารถในการขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์	• พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้เพียงพอต่อเนื่อง อย่างมีประสิทธิภาพ • กำหนดมาตรการในการกำกับควบคุม ดูแล จัดทำระบบรองรับ การปฏิบัติการและการให้บริการด้านความปลอดภัยทางน้ำ สร้างข้อกำหนดมาตรฐานสำหรับบังคับใช้กับเรือ คนประจำเรือ และโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ • ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งระบบมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยและความ มั่นคงของการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี • พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำและโลจิสติกส์ รวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการส่งเสริมและ สนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวีและที่เกี่ยวข้อง • พัฒนามาตรฐานหลักสูตรบุคลากรและจัดทำเครื่องมืออุปกรณ์ สถานที่ เพื่อการผลิตบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี • ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ ให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป
(21)	แผนแม่บทการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจ พิเศษ การท่องเที่ยว และ การพัฒนาพื้นที่	เพื่อรองรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบรางในภูมิภาคต่าง ๆ และเพิ่ม ขีดความสามารถด้านการให้บริการ สร้าง ความมั่นใจแก่ผู้ใช้บริการและนักลงทุน ตลอดจนส่งเสริมระบบรางให้เป็น โครงข่ายหลักในการเดินทาง พร้อมทั้ง เชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้า ครอบคลุมพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของ ประเทศ	

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(22)	แผนแม่บทการเพิ่ม ประสิทธิภาพระบบ การขนส่งต่อเนื่องหลาย รูปแบบเชื่อมโยงกับเขต พื้นที่ฐานการผลิตหลักของ ประเทศ	เพื่อให้บริการขนส่งในลักษณะต้นทาง - ปลายทาง (Door to Door) เป็นไปอย่าง มีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องพัฒนาระบบ การขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิต ของประเทศกับประตูการค้าหลัก ประตู การค้าชายแดนและปรับปรุงปัญหา จุดเชื่อมต่อที่ไม่เพียงพอ หรือมีอยู่แล้ว แต่ขาดประสิทธิภาพ	กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ เชื่อมโยงฐานการผลิตสู่ประตูการค้า หลักของประเทศด้วยการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถ เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตกับการพัฒนา และขยายตัวของเมือง • กลยุทธ์ที่ 1 - แผนงานที่ 1 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่าง เมือง จำนวน 22 โครงการ - แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถการเชื่อมโยงฐานการผลิตที่ สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประตูการค้าระหว่างประเทศ จำนวน 82 โครงการ - แผนงานที่ 3 สนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ จำนวน 12 โครงการ • กลยุทธ์ที่ 2 - แผนงานที่ 1 เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมือง ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 8 โครงการ
(23)	แผนแม่บทการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบ คมนาคมขนส่งเพื่อ เชื่อมโยงเมืองศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจและเมือง เศรษฐกิจคู่ขนาน	พิจารณาเส้นทางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลาง ทางเศรษฐกิจหลัก (เมืองหลัก) หรือเมือง เศรษฐกิจคู่ขนาน (เมืองรอง) หรือเส้นทาง เชื่อมโยงเมืองประตูการค้าหลักที่สำคัญ โดยมีกรอบทิศทางการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านคมนาคมที่สอดคล้องกับ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	กลยุทธ์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถ โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง ระหว่างเมือง กลยุทธ์ที่ 2 การเพิ่มขีดความสามารถ โครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค • กลยุทธ์ที่ 1 - แผนงานที่ 1 ส่งเสริมให้มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่าง เมือง จำนวน 50 โครงการ - แผนงานที่ 2 เพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงเมือง ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จำนวน 141 โครงการ - แผนงานที่ 3 สนับสนุนการพัฒนาการให้บริการขนส่งทางอากาศ จำนวน 9 โครงการ • กลยุทธ์ที่ 2 - แผนงานที่ 1 พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเพื่อแก้ไขปัญหา จราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมถึงเมืองหลัก ในภูมิภาค จำนวน 17 โครงการ

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(24)	แผนพัฒนาการขนส่ง สินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก	เสริมสร้างให้ผู้ประกอบการขนส่งได้รับ การพัฒนาคุณภาพการดำเนินการขนส่ง ด้านความรู้ เทคโนโลยี ความร่วมมือ ในเครือข่ายธุรกิจ สนับสนุนทั้งในเชิง นโยบายและเชิงปฏิบัติจากภาครัฐและ เอกชน ทั้งระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค ระดับประเทศ และความร่วมมือในระดับ นานาชาติ และขยายเครือข่ายและพัฒนา ยกระดับมาตรฐานการดำเนินการขนส่ง ในด้านปลอดภัย มีประสิทธิภาพ และ ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 เสริมสร้างความ เข้มแข็งของผู้ประกอบการขนส่ง ในด้านธุรกิจและการบริการ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาปัจจัย สนับสนุนให้เอื้อต่อการให้บริการขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาบริการขนส่ง และเครือข่ายโลจิสติกส์ตามพื้นที่ อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ ยุทธศาสตร์ที่ 1 • กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาทักษะฝีมือ ความสามารถ และมาตรฐาน วิชาชีพของบุคลากรในด้านการบริหารจัดการและปฏิบัติการ ขนส่ง • กลยุทธ์ที่ 1.2 เพิ่มศักยภาพการบริการให้สอดคล้องกับ ความต้องการของตลาด • กลยุทธ์ที่ 1.3 เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยใน การให้บริการโดยอาศัยเทคโนโลยี นวัตกรรม และการขนส่งที่ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม • กลยุทธ์ที่ 1.4 ยกระดับคุณภาพการบริการให้ได้มาตรฐาน ระดับประเทศและระดับสากล • กลยุทธ์ที่ 1.5 ส่งเสริมการสร้างเครือข่ายและความร่วมมือของ ผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน ทั้งในและต่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 2 • กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาศักยภาพหน่วยงานและเจ้าหน้าที่ใน การช่วยเหลือ กำกับดูแล และให้คำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการ ขนส่ง • กลยุทธ์ที่ 2.2 พัฒนาระบบฐานข้อมูลทางธุรกรรมและข้อมูล องค์ความรู้เพื่อบริหารจัดการธุรกิจขนส่ง • กลยุทธ์ที่ 2.3 ทบทวน ปรับปรุงและผลักดันการออกกฎหมาย ให้เอื้อต่อการดำเนินธุรกิจขนส่ง • กลยุทธ์ที่ 2.4 ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงเงินทุน และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน ยุทธศาสตร์ที่ 3

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
				- กลยุทธ์ที่ 3.1 เพิ่มศักยภาพผู้ประกอบการในเขตพื้นที่อุตสาหกรรมและพื้นที่เศรษฐกิจ - กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมความสามารถในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ - กลยุทธ์ที่ 3.3 สนับสนุนผู้ประกอบการให้สร้างเครือข่ายกับองค์กรภาครัฐและหน่วยงานธุรกิจในโซ่อุปทานในพื้นที่
(25)	แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563)	มุ่งหวังให้เกิดประโยชน์ต่อการขับเคลื่อน การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางบก ให้บรรลุเป้าหมายตามแผนระดับชาติ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีวิสัยทัศน์ คือ “เป็น องค์กรแห่งนวัตกรรมในการควบคุม กำกับ ดูแล ระบบการขนส่งทางถนน ให้มี คุณภาพและปลอดภัย”	- พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และแข่งขันได้ รวมทั้งสามารถให้บริการแก่คนทั้งมวล (Universal Design) - พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	- การขนส่งสาธารณะมีคุณภาพ - รถและคนขับที่ปลอดภัย - การขนส่งทางถนนเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - การให้บริการที่เป็นเลิศ - การเป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี
			- พัฒนาการให้บริการรูปแบบอัจฉริยะ - เสริมสร้างองค์กรให้มีสมรรถนะสูง และบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาล	

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(26)	แผนปฏิบัติการ 5 ปี กรมทางหลวง (พ.ศ. 2563 - 2565)	“ระบบทางหลวงที่สะดวก ปลอดภัย เชื่อมโยงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ ประเทศ” ในการดำเนินงานด้านงานทาง ใน 4 มิติ ได้แก่ มิติของระบบทางหลวงที่ สะดวก มิติของระบบทางหลวงที่ปลอดภัย มิติของระบบทางหลวงที่เชื่อมโยง และมิติ ของการพัฒนาระบบบริหารองค์กร	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาระบบ ทางหลวง การพัฒนาระบบทางหลวง ที่เชื่อมต่อ (Connectivity) เข้าถึง (Accessibility) และคล่องตัว (Mobility) อย่างมีคุณภาพและตรง ความต้องการ ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ระดับการให้บริการ การรักษาระดับการให้บริการ (Serviceability) ของระบบทางหลวง ให้เป็นไปตามมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ความปลอดภัย การยกระดับความปลอดภัย (Safety) ของระบบทางหลวงอย่างบูรณาการ ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ระบบบริหารจัดการ การพัฒนาส่งเสริมระบบบริหาร จัดการองค์กร (Organization Management) อย่างมีธรรมาภิบาล และยั่งยืน	1) การพัฒนาระบบทางหลวงให้เชื่อมต่อ เข้าถึง และคล่องตัว เพื่อระบบการเดินทางขนส่งและโลจิสติกส์ที่สมดุลและสมบูรณ์ 2) การพัฒนาและบำรุงรักษาระดับการให้บริการของระบบทางหลวง ที่รวดเร็ว ครอบคลุม และทันต่อสถานการณ์ 3) การควบคุมและพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยบนระบบ ทางหลวงอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของ ประชาชนและลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ 4) การพัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรตามหลักธรรมาภิบาล อย่างต่อเนื่อง เพื่อเชื่อมโยงความสมดุลทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม บนพื้นฐานแห่งความพอเพียง

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(27)	แผนปฏิบัติการการกรม ท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565	วิสัยทัศน์คือ “ท่าอากาศยาน มาตรฐานสากล ส่งเสริมโครงข่าย คมนาคมของประเทศ”	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มีและ พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริม โครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึง ทุกพื้นที่ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและ ปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยานอย่างมีประสิทธิภาพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กร ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหาร ทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ	1) พัฒนาท่าอากาศยานให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ และสามารถ รองรับการเติบโตด้านคมนาคมทางอากาศ 2) ดำเนินงานท่าอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล 3) บริหารจัดการองค์กรอย่างมีประสิทธิภาพ
(28)	แผนวิสาหกิจของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ฉบับทบทวน	เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของ ทอท. ในระยะ 5 ปี ซึ่งกำหนดให้ รัฐวิสาหกิจและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำ แผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจฯ ไปใช้เป็น แนวทางในการกำหนดเป้าหมาย 20 ปี และทิศทางระยะ 5 ปี โดยคำนึงถึง การเปลี่ยนแปลงในอนาคตที่อาจทำให้ ภารกิจและงานของรัฐวิสาหกิจ เปลี่ยนแปลงไป	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Airport Strategic Positioning การกำหนดแนวทาง (Roadmap) พัฒนาศักยภาพของ ท่าอากาศยาน ทอท. 6 แห่ง เพื่อมุ่งสู่ ตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ของแต่ละ ท่าอากาศยาน ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Airport Service Capacity การบริหาร ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณ	<i>ยุทธศาสตร์ที่ 1 Airport Strategic Positioning</i> • กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาการจัดทำฐานข้อมูลสำคัญและกำกับ การดำเนินงานภายใต้ Airport Strategic Positioning • กลยุทธ์ 1.2 ปรับปรุง/ทบทวน Strategic Positioning ของ แต่ละท่าอากาศยาน • กลยุทธ์ 1.3 การพัฒนาอย่างยั่งยืนเพื่อมุ่งสู่ Airport Strategic Positioning <i>ยุทธศาสตร์ที่ 2 Airport Service Capacity</i> • กลยุทธ์ 2.1 พัฒนาประสิทธิภาพท่าอากาศยาน

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		การจราจรทางอากาศ เร่งรัดการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ของท่าอากาศยาน ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Regional Hub การพัฒนาการดำเนินงานท่าอากาศยาน เป็นศูนย์กลางการบินที่รองรับรูปแบบ ธุรกิจในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ศูนย์กลาง การบินด้านการท่องเที่ยว ศูนย์กลาง การบินเพื่อเปลี่ยนผ่านไปยังจุดหมาย ปลายทางอื่น ๆ ศูนย์กลางการบินด้าน ธุรกิจ ศูนย์กลางการบินด้านโลจิสติกส์ และศูนย์กลางการบินด้านการซ่อม บำรุงอากาศยาน ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Intelligent Services การพัฒนาบริการที่มุ่งเน้น ด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีการนำ เทคโนโลยีสารสนเทศ (ICT) มาใช้ ในการดำเนินงานและปฏิบัติการ ท่าอากาศยาน ควบคู่กับการมุ่งเน้น การพัฒนาตามมาตรฐานและคุณภาพ บริการอย่างต่อเนื่อง โดยนำแนวคิด เชิงนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการ การดำเนินงาน ยุทธศาสตร์ที่ 5 : Aeronautical Business การพัฒนาการดำเนินงาน	• กลยุทธ์ 2.2 เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยาน • กลยุทธ์ 2.3 เพิ่มประสิทธิภาพเพื่อการบริหารงานท่าอากาศยาน แห่งใหม่ในอนาคต <i>ยุทธศาสตร์ที่ 3 Regional Hub</i> • กลยุทธ์ 3.1 มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศและ สนับสนุนการท่องเที่ยว • กลยุทธ์ 3.2 มุ่งสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ <i>ยุทธศาสตร์ที่ 4 Intelligent Services</i> • กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการท่าอากาศยาน • กลยุทธ์ 4.2 การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร • กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาประสิทธิภาพการสร้างความร่วมมือกับ พันธมิตรทางธุรกิจและผู้มีส่วนได้เสียสำคัญ <i>ยุทธศาสตร์ที่ 5 Aeronautical Business</i> • กลยุทธ์ 5.1 เพิ่มศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน • กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาการตลาดเส้นทางการบินเชิงรุก <i>ยุทธศาสตร์ที่ 6 Non - Aeronautical Business</i> • กลยุทธ์ 6.1 พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ในอาคารผู้โดยสาร • กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาการใช้ประโยชน์สินทรัพย์ภายนอกอาคาร และพื้นที่ว่างเปล่า • กลยุทธ์ 6.3 พัฒนารูปแบบใหม่โดยใช้เทคโนโลยี สารสนเทศในการสนับสนุน <i>ยุทธศาสตร์ที่ 7 Business Development</i> • กลยุทธ์ 7.1 พัฒนารูกระหว่างประเทศ • กลยุทธ์ 7.2 พัฒนารูปแบบบริษัทลูก/บริษัทร่วมทุน

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		ด้านกิจการการบิน การพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินในประเทศและต่างประเทศ รวมทั้งการพัฒนาประสิทธิภาพกระบวนการให้บริการผู้โดยสารและกระบวนการให้บริการสายการบิน ยุทธศาสตร์ที่ 6 : Non - Aeronautical Business การพัฒนาการดำเนินงานด้านกิจการที่ไม่เกี่ยวกับการบิน การเพิ่มบริการที่มีความหลากหลายและสอดคล้องกับกลุ่มลูกค้าและผู้ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานการกำกับประสิทธิภาพของกิจการสัมปทาน รวมถึงการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่เพื่อสร้างรายได้ ยุทธศาสตร์ที่ 7 : Business Development การพัฒนารูปแบบธุรกิจใหม่ ๆ เพื่อขยายการดำเนินงานทั้งธุรกิจหลักและธุรกิจเกี่ยวเนื่อง รวมถึงการร่วมลงทุนในธุรกิจท่าอากาศยานกับพันธมิตรทางธุรกิจ ในกิจการต่าง ๆ	

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง		เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
(29)	แผนปฏิบัติการด้าน ท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	เป็นการกำหนดทิศทางและกรอบ การดำเนินงานในการขับเคลื่อนองค์กรให้ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของชาติ แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3 โดย เชื่อมโยงกับประเด็นยุทธศาสตร์ของ กรมท่าอากาศยานตามแผนยุทธศาสตร์ กรมท่าอากาศยานที่ได้อนุมัติให้ขยาย ระยะเวลาดำเนินการถึงปี 2565	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 จัดให้มี พัฒนาท่าอากาศยานเพื่อส่งเสริม โครงข่ายการบินให้ครอบคลุมทั่วถึง ทุกพื้นที่ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นไปตาม มาตรฐานสากลและเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาและ ปรับปรุงการบริหารจัดการท่าอากาศยาน อย่างมีประสิทธิภาพ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กร ภายใต้หลักธรรมาภิบาล ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 บริหาร ทรัพยากรมนุษย์อย่างมีประสิทธิภาพ	
(30)	แผนวิสาหกิจของ การทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2565 - 2569	การพัฒนาในระยะสั้น Quick Win (Stage 1 : ปี พ.ศ. 2565 - 2567) ระยะกลาง (Stage 2 : ปี พ.ศ. 2568 - 2570) และระยะยาว (Stage 3 : ปี พ.ศ. 2571 - 2573) เพื่อมองภาพทิศทางการพัฒนา องค์กรให้มีความชัดเจนมากขึ้น และใช้ เป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของการ ทำเรือแห่งประเทศไทยในอนาคตต่อไป	ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาขีด ความสามารถในการแข่งขันของท่าเรือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาธุรกิจและ สินทรัพย์ พร้อมทั้งพัฒนาศักยภาพ ทางการตลาด เพื่อแสวงหาโอกาสทาง ธุรกิจที่สร้างคุณค่าแก่ผู้ใช้บริการและ เติบโตได้อย่างยั่งยืน ยุทธศาสตร์ที่ 3 : พัฒนาระบบบริหาร จัดการทางการเงินให้มีประสิทธิภาพ	ยุทธศาสตร์ที่ 1 กลยุทธ์ 1.1 พัฒนาระบบการดำเนินงานท่าเรือสู่ World Class Gateway Port กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้า และ ระบบโลจิสติกส์ทั้งภายในประเทศและในภูมิภาค (Gateway & Intermodal Transport) ยุทธศาสตร์ที่ 2 กลยุทธ์ 2.1 ส่งเสริมการตลาดในการพัฒนาธุรกิจหลัก เพื่อสร้าง ความแข็งแกร่ง

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
		และได้มาตรฐาน ยุทธศาสตร์ที่ 4 : พัฒนาสมรรถนะ องค์กรด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลและ นวัตกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาสมรรถนะ องค์กรด้วยกระบวนการบริหาร บุคคลที่มีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ 6 : พัฒนาองค์กรอย่างมี ส่วนร่วม เพื่อการเติบโตอย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ 2.2 พัฒนาสินทรัพย์เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม กลยุทธ์ 2.3 สร้างโอกาสใหม่ทางธุรกิจ เพื่อสร้างขีด ความสามารถในการแข่งขัน และเติบโตอย่างยั่งยืน กลยุทธ์ 2.4 พัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ โดยประยุกต์ใช้ เทคโนโลยีดิจิทัล/นวัตกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 3 กลยุทธ์ 3.1 วางแผนและพัฒนาการเงิน การลงทุน เพื่อดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ 4 กลยุทธ์ 4.1 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการบริหารจัดการ องค์กร กลยุทธ์ 4.2 พัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัล ในการสนับสนุน การบริการลูกค้าและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาท่าเรือสู่การเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้ เพื่อจัดการเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม ยุทธศาสตร์ที่ 5 กลยุทธ์ 5.1 ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคลสู่ มาตรฐานของธุรกิจยุคใหม่ (HRM) กลยุทธ์ 5.2 พัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถบุคลากรให้ พร้อมต่อการแข่งขัน (HRD) กลยุทธ์ 5.3 สร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้พร้อมรับ การเปลี่ยนแปลง ยุทธศาสตร์ที่ 6 กลยุทธ์ 6.1 พัฒนาการดำเนินงานที่รับผิดชอบต่อสังคมและ สิ่งแวดล้อม เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและการยอมรับแก่ผู้มี

นโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนา ด้านการคมนาคมขนส่ง	เป้าหมายของแผน	ประเด็นยุทธศาสตร์/แผนงาน ที่ สอดคล้องกับการพัฒนาด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์	เป้าหมายของยุทธศาสตร์/แผนงาน
			ส่วนได้ส่วนเสีย กลยุทธ์ 6.2 พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดี เพื่อการเติบโต อย่างยั่งยืน
(31)	แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง)	พันธกิจที่ 1: อำนวยความสะดวกทาง การค้าและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ ของประเทศ พันธกิจที่ 2: ส่งเสริมเศรษฐกิจของ ประเทศด้วยมาตรการทางศุลกากร และข้อมูลการค้าระหว่างประเทศ พันธกิจที่ 3: ปกป้องสังคมให้ปลอดภัย ด้วยระบบควบคุมทางศุลกากร พันธกิจที่ 4: จัดเก็บภาษีอย่างเป็น ธรรม โปร่งใส และมีประสิทธิภาพ	1) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนาระบบงานและระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารเพื่ออำนวยความสะดวก ทางการค้า 2) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนามาตรการทางศุลกากรและ ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อส่งเสริมการค้าชายแดนและ เชื่อมโยงการค้าโลก 3) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนาระบบควบคุมทางศุลกากร ให้มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน 4) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องเพิ่มประสิทธิภาพและประสิทธิผล การจัดเก็บภาษีโดยยึดหลักธรรมาภิบาล 5) แผนปฏิบัติราชการ เรื่องพัฒนาสมรรถนะบุคลากรและ การบริหารจัดการองค์กร

จัดทำโดย : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

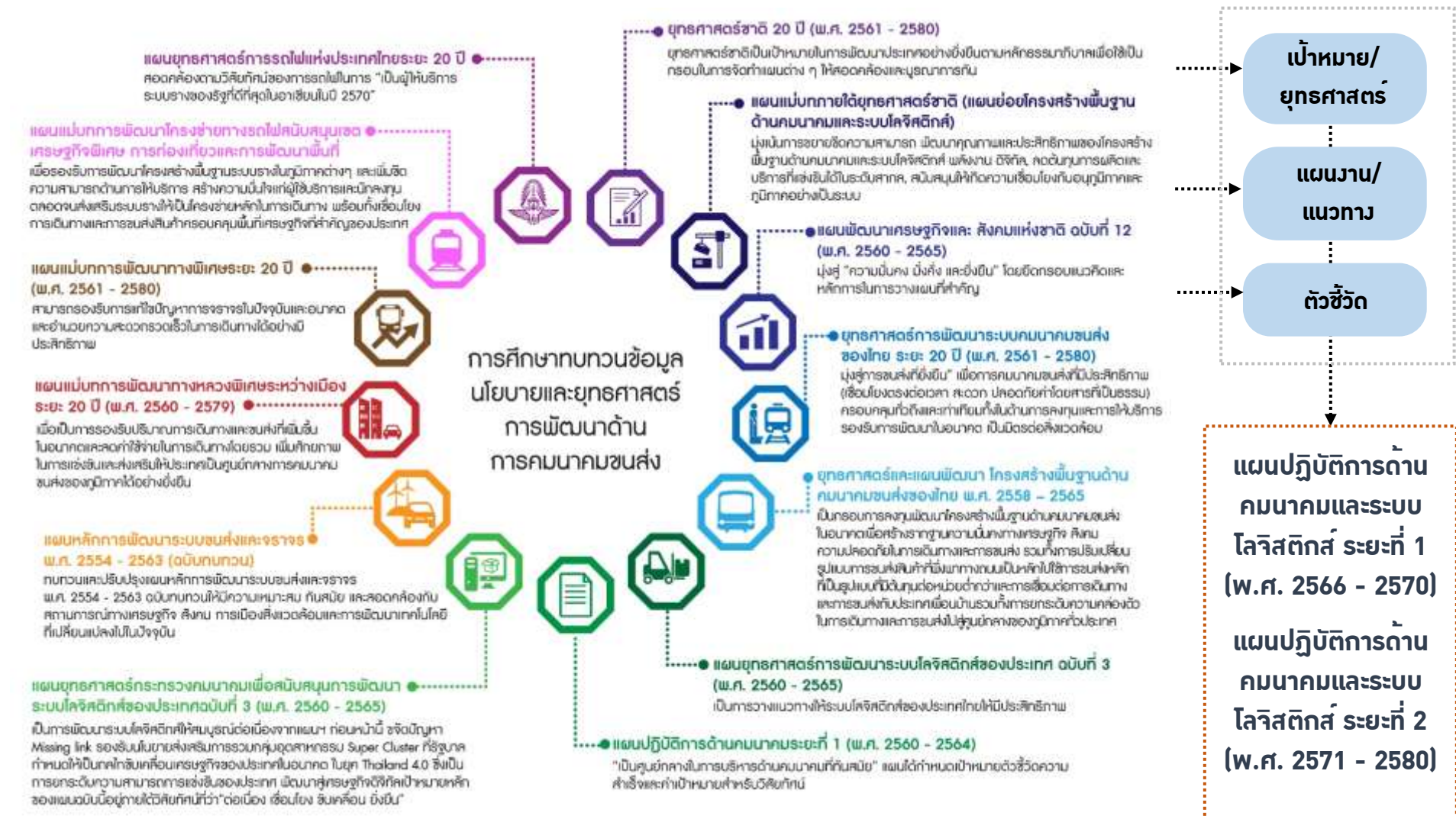
ความสอดคล้องของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 แสดงได้ดังตารางที่ 2.1.3 - 2 โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ในประเด็นยุทธศาสตร์ด้านการเกษตรสร้างมูลค่า อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก และพัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ และยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนา ระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์ที่ 7 : ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 องค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) หมายเหตุที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 3 อาทิ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) และสรุปความเชื่อมโยงของเป้าหมายและยุทธศาสตร์ของแผนและนโยบายต่าง ๆ ในด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์กับการศึกษาของโครงการฯ ดังรูปที่ 2.1.3 - 1

ตารางที่ 2.1.3 - 2 ความสอดคล้องของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2		
	แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
	แผนระดับที่ 1 :	
1	ยุทธศาสตร์ชาติ	ยุทธศาสตร์ชาติ (2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) การเกษตรสร้างมูลค่า 2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต 3) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว 4) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก 5) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ ยุทธศาสตร์ชาติ (3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ประเด็นยุทธศาสตร์ 6) การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติ (6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส 2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ 3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ

ตารางที่ 2.1.3 - 2 ความสอดคล้องของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2		
	แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง
		4) ภาครัฐมีความทันสมัย 7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
	แผนระดับที่ 2 :	
1	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	ประเด็นที่ (7) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล 1) เป้าหมายระดับประเด็นของแผนแม่บท - เป้าหมาย : ความสามารถในการแข่งขันด้าน โครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น 2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ - เป้าหมายของแผนย่อย 1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง 2. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น
2	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12	ยุทธศาสตร์ที่ 7 : ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ - เป้าหมายที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม - เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง - เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์
3	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	องค์ประกอบที่ 1 เศรษฐกิจมูลค่าสูงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (High Value-Added Economy) หมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค - เป้าหมายที่ 1 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค - เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค - เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค
	แผนระดับที่ 3 :	
1	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) (1) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) (2) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากล ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) (1) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง (2) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) การผลิตและพัฒนาบุคลากรจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคม

ตารางที่ 2.1.3 - 2 ความสอดคล้องของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2		
แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	
	ขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเดินทางของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น	
2 ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	แผนงานที่ 1: การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง แผนงานที่ 2: การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล แผนงานที่ 3: การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน แผนงานที่ 4: การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ แผนงานที่ 5: การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	
3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)	ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 มุ่งเน้นการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐาน กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - commerce) กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ National Single Window: NSW ให้สมบูรณ์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ และพัฒนาฐานข้อมูลเพื่อประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	
4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570	แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เหมาะสมต่อการเติบโตของผู้ประกอบการภาคอุตสาหกรรม	

ตารางที่ 2.1.3 - 2 ความสอดคล้องของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ กับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2		
แผน	ยุทธศาสตร์/ประเด็นที่เกี่ยวข้อง	
	กลยุทธ์ที่ 3 การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ National Single Window กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs) กลยุทธ์ที่ 1 เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 2 ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพด้านโลจิสติกส์ กลยุทธ์ที่ 4 ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์	
4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)	ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ท้าถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โครงสร้างพื้นฐานมีคุณภาพและมาตรฐาน บริการสาธารณะครอบคลุมทั่วถึง คล่องตัว/เชื่อมต่อ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบ ปรับปรุงความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขับเคลื่อนภาคส่วนสำคัญ เชื่อมโยงภูมิภาค ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ กฎหมาย กฎระเบียบ ปรับปรุงองค์กร ระบบบริหารขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์	



จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 2.1.3 - 1 สรุปความเชื่อมโยงของเป้าหมายและยุทธศาสตร์ของแผนและนโยบายต่าง ๆ ในด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ กับการศึกษาของโครงการฯ

จากการวิเคราะห์ พบว่า หากเป็นแผนแห่งชาติ เช่น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2565 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 - 2570 แผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) จะมีแผนการพัฒนาครบทุกด้าน แต่ถ้าเป็นแผน ที่เฉพาะเจาะจงในด้านที่ทำการพัฒนา เช่น ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนนี้ก็มีความชัดเจนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน หรือแผนหลัก การพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 (ฉบับทบทวน) จะเน้นในเรื่องการพัฒนาระบบด้าน ขนส่งและจราจร ไม่ได้มีในเรื่องของการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

สำหรับแผนแม่บทต่าง ๆ เช่น แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ สนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ แผนแม่บทการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน เน้นในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น ไม่มีในส่วนของยุทธศาสตร์ชาติ (3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้าง ศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ชาติ (6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ซึ่งหากกระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนาด้าน Soft Side จำเป็นต้องเพิ่มเรื่องของการพัฒนา และเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ และการพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ **เน้นการสร้าง สภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ การกำกับดูแลและ บริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่**

สำหรับแผนยุทธศาสตร์ของหน่วยงานทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เช่น แผนยุทธศาสตร์ การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน พ.ศ. 2560 - 2564 แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568 แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ กรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564 ได้มียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติที่ครอบคลุมเกือบทุกยุทธศาสตร์ และสำหรับแผนวิสาหกิจและปฏิบัติการของหน่วยงาน เช่น แผนวิสาหกิจของการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่ง ประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560 - 2565 ฉบับปรับปรุง 2565 แผนปฏิบัติการราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563) แผนปฏิบัติการราชการ 5 ปี กรมทางหลวง (พ.ศ. 2563 - 2565) แผนปฏิบัติการราชการกรมท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565 แผนวิสาหกิจของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ฉบับทบทวน แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) แผนปฏิบัติการการทำเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2564 - 2566 แผนวิสาหกิจของการทำเรือแห่ง ประเทศไทย ปีงบประมาณ 2565 - 2569 สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติทุกยุทธศาสตร์ ซึ่งถือเป็นการถ่ายทอด แผนระดับ 1 ลงไปแผนระดับ 3 ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับหน่วยงานที่ยังขาดการพัฒนาในด้าน Soft Side ที่ควรต้องเน้นลงในแผน อาทิ แผนปฏิบัติการด้าน ท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) ยังขาดการเน้นในเรื่องของการสร้างการเติบโตบนคุณภาพ ชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ในด้านกฎหมายและกฎระเบียบต่าง ๆ ในส่วนที่ยังขาด คือ ภาครัฐมีความทันสมัย ในประเด็นเรื่ององค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ พัฒนาและปรับระบบ วิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย และกฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น ในประเด็นเรื่องภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง การบังคับ

ใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่ แผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563) แผนปฏิบัติราชการกรมท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565 แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง) ดังนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องอาจต้องเพิ่มแผนงานหรือโครงการในส่วนของการกำกับดูแล และบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ และกฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น รายละเอียดดังตารางที่ 2.1.3 - 3

ตารางที่ 2.1.3 - 3 สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ชาติ (1) ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ชาติ (2) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก) ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) การเกษตรสร้างมูลค่า - เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรชีวภาพ เกษตรชีวภาพ เกษตรอัจฉริยะ 2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต - อุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ อุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ 3) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว - ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค 4) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก - เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ 5) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่ - สร้างผู้ประกอบการอัจฉริยะ สร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ ยุทธศาสตร์ชาติ (3) ด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ประเด็นยุทธศาสตร์ 6) การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ - การส่งเสริมบทบาทการมีส่วนร่วมของภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ครอบครัวและชุมชนในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ยุทธศาสตร์ชาติ (4) ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ - ปรับโครงสร้างเศรษฐกิจฐานราก เพิ่มผลิตภาพและคุ้มครองแรงงานไทย ให้เป็นแรงงานฝีมือที่มีคุณภาพและความริเริ่มสร้างสรรค์ มีความปลอดภัยในการทำงาน 2) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี - พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาค กำหนดแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละกลุ่มจังหวัดในมิติต่าง ๆ สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่บนฐานข้อมูลความรู้ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนากำลังแรงงานในพื้นที่ 3) การเสริมสร้างพลังทางสังคม - สนับสนุนความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน ภาควิชาการ ภาคประชาสังคมและภาคประชาชน สนับสนุนการพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศและสื่อสร้างสรรค์ เพื่อรองรับสังคมยุคดิจิทัล ยุทธศาสตร์ชาติ (5) ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว - เพิ่มมูลค่าของเศรษฐกิจฐานชีวภาพให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ส่งเสริมการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน 3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ - มุ่งเป้าการลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน 4) พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง - พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรม และ อุตสาหกรรมเชิงนิเวศ ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมิไวศอย่างยั่งยืน พัฒนาเครือข่ายองค์กรพัฒนาเมืองและชุมชน รวมทั้งกลุ่มอาสาสมัคร ด้วยกลไกการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในท้องถิ่น 5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - พัฒนาความมั่นคงพลังงานของประเทศ และส่งเสริมใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานโดยลดความเข้มข้นของการใช้พลังงาน ยุทธศาสตร์ชาติ (6) ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ ประเด็นยุทธศาสตร์ 1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส - ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ 2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่ - ให้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ ระบบการเงินการคลังประเทศสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระบบติดตามประเมินผลที่สะท้อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติในทุกระดับ 3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ - ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ ส่งเสริมการกระจายอำนาจและสนับสนุนบทบาทชุมชนท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นหน่วยงานที่มีสมรรถนะสูง ตั้งอยู่บนหลักธรรมาภิบาล 4) ภาครัฐมีความทันสมัย - องค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย 7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น - ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ																				
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																				
		ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ																		
		1. ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง	2. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน					3. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	4. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม			5. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				6. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ				
1	ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580		1) การเกษตรสร้างมูลค่า	2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต	3) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว	4) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก	5) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่	6) การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	1) การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ	2) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี	3) การเสริมสร้างพลังทางสังคม	1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว	3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	4) พัฒนาพื้นที่เมือง ชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ	4) ภาครัฐมีความทันสมัย	7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (ฉบับปรับปรุงเพิ่มเติม) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (7)			✓		✓							✓		✓					
3	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560 - 2564	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
4	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 พ.ศ. 2566 - 2570	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																				
		ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ																		
1	ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580	1. ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง	2. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน					3. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	4. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม			5. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				6. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ				
	ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมขนส่งในภูมิภาคและระดับประเทศ		1) การเกษตรสร้างมูลค่า	2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต	3) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว	4) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก	5) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่	6) การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	1) การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ	2) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี	3) การเสริมสร้างพลังทางสังคม	1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว	3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	4) พัฒนาพื้นที่เมืองชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลงเหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ	4) ภาครัฐมีความทันสมัย	7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
5	เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
6	ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)			✓		✓	✓	✓	✓	✓			✓		✓	✓	✓	✓		✓
7	ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565			✓		✓	✓	✓	✓	✓										
8	แผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
9	แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
10	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)			✓		✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓		✓	✓	✓		✓
11	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 (ฉบับทบทวน)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓					
13	แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)					✓			✓	✓										
14	แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)					✓			✓	✓										
15	แผนยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี					✓		✓	✓	✓						✓	✓			
16	แผนวิสาหกิจของการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2560-2565 ฉบับปรับปรุง 2565					✓	✓	✓		✓		✓				✓	✓		✓	✓
17	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงศึกษาธิการ (พ.ศ. 2563 - 2565)							✓	✓	✓	✓									
18	แผนยุทธศาสตร์กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2560 - 2564			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓			

สรุปความเชื่อมโยงของนโยบายและแผนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																				
		ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติ																		
1	ยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580	1. ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง	2. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน					3. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	4. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม			5. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม				6. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ				
	ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมขนส่งในภูมิภาคและระดับประเทศ		1) การเกษตรสร้างมูลค่า	2) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต	3) สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว	4) โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก	5) พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่	6) การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	1) การลดความเหลื่อมล้ำ สร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ	2) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี	3) การเสริมสร้างพลังทางสังคม	1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว	3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	4) พัฒนาพื้นที่เมืองชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลงเหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ	4) ภาครัฐมีความทันสมัย	7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
19	แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการป็นพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568			✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓			✓
20	แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564					✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		✓	✓	✓			✓
21	แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่					✓			✓	✓										
22	แผนแม่บทการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ					✓	✓			✓										
23	แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน					✓	✓			✓										
24	แผนพัฒนาการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก						✓	✓	✓	✓	✓					✓			✓	✓
25	แผนปฏิบัติการการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี (ฉบับทบทวน พ.ศ. 2563)					✓	✓	✓	✓				✓			✓				
26	แผนปฏิบัติการ 5 ปี กรมทางหลวง (พ.ศ. 2563 - 2565)					✓	✓	✓					✓			✓			✓	✓
27	แผนปฏิบัติการกรมท่าอากาศยานประจำปี พ.ศ. 2565			✓		✓	✓	✓					✓			✓				
28	แผนวิสาหกิจของ ทอท. (ปีงบประมาณ 2560 - 2565) ฉบับทบทวน			✓		✓	✓	✓			✓		✓			✓	✓		✓	✓
29	แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยาน ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)			✓		✓	✓	✓								✓	✓	✓		
30	แผนวิสาหกิจการทำเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2565 - 2569					✓	✓	✓								✓	✓		✓	✓
31	แผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง)					✓		✓								✓	✓			

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

2.2 นโยบายรัฐบาล นโยบายและแผนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเศรษฐกิจดิจิทัล (ด้าน Soft Side)

การศึกษานี้มีการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และเศรษฐกิจดิจิทัล ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้าน Soft Side ได้แก่ การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ การพัฒนาบุคลากรภาครัฐและภาคเอกชน และการนำระบบเทคโนโลยีที่ช่วยในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์มาใช้ในการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง เป็นต้น ดังรายละเอียดต่อไปนี้

2.2.1.1 นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580)

สำนักงานคณะกรรมการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สดช.) กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้จัดทำนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม เพื่อเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่กำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และยึดถือหลักการพื้นฐาน คือ ความสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ การใช้ประโยชน์สูงสุดจากพลวัตของเทคโนโลยีดิจิทัล การประกันการเข้าถึงของคนทุกกลุ่ม การวางแผนจากข้อมูลความพร้อมของประเทศ และการรวมพลังทุกภาคส่วนในการขับเคลื่อนนโยบายและแผนระดับชาติฯ ตามแนวทางพระราชรัฐ โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาไว้ 6 ยุทธศาสตร์ ที่ส่งเสริมซึ่งกันและกัน มีการกำหนดเป้าหมาย เพื่อให้สามารถติดตามและประเมินความก้าวหน้าได้อย่างชัดเจน และมีแผนงานเพื่อดำเนินการตามยุทธศาสตร์ ดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลประสิทธิภาพสูง ให้ครอบคลุมทั่วประเทศ เข้าถึงพร้อมใช้ ง่ายได้
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล: ขับเคลื่อน New S - Curve เพิ่มศักยภาพสร้างธุรกิจ เพิ่มมูลค่า
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : สร้างสังคมคุณภาพด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล: สร้างการมีส่วนร่วม การใช้ประโยชน์อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ปรับเปลี่ยนภาครัฐสู่การเป็นรัฐบาลดิจิทัล: โปร่งใส อำนวยความสะดวก รวดเร็ว เชื่อมโยงเป็นหนึ่งเดียว
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล: สร้างคน สร้างงาน สร้างความเข้มแข็งจากภายใน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 : สร้างความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล: กฎระเบียบทันสมัย เชื่อมั่นในการลงทุน มีความมั่นคงปลอดภัย

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (พ.ศ. 2561 - 2580) ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 และยุทธศาสตร์ที่ 5 ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 ขับเคลื่อนเศรษฐกิจด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล** การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศโดยอาศัยเทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อให้ภาคธุรกิจสามารถลดต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการ พร้อมกับการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินธุรกิจ ตลอดจนวางรากฐานการแข่งขันเชิงธุรกิจรูปแบบใหม่ในระยะยาวภายใต้การส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล จำเป็นต้องเร่งสร้างระบบนิเวศสำหรับธุรกิจดิจิทัล โดยมุ่งเน้น

การยกระดับและพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ ที่จะส่งผลต่อการขยายฐานเศรษฐกิจและอัตราการจ้างงานของประเทศไทยอย่างยั่งยืนในอนาคต

- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัล** การสร้างและพัฒนาบุคลากรผู้ทำงานให้มีความสามารถในการสร้างสรรค์และใช้เทคโนโลยีดิจิทัลอย่างชาญฉลาดในการประกอบอาชีพ รวมถึงการพัฒนาทักษะด้านเทคโนโลยีดิจิทัลในบุคลากรภาครัฐ ภาคเอกชน ทั้งที่ประกอบอาชีพในสาขาเทคโนโลยีดิจิทัลโดยตรงและทุกสาขาอาชีพ ให้มีความรู้ความสามารถและความเชี่ยวชาญตามระดับมาตรฐานสากล เพื่อสร้างให้เกิดการจ้างงานที่มีคุณค่าสูงรองรับการพัฒนาประเทศในยุคเศรษฐกิจและสังคมที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อน

2.2.1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) มีเป้าหมายสำคัญด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานเพื่อมุ่งสู่อนาคตของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2579 ให้สัมฤทธิ์ผลโดยการยกระดับบุคลากรด้านโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมเดิม และอุตสาหกรรมอนาคตให้เป็นฐานสร้างรายได้ใหม่ของประเทศโดยการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ภาคการเกษตรให้มีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจบริการโลจิสติกส์ให้สามารถกระจายฐานการบริการและการลงทุนที่เชื่อมโยงในอาเซียนอย่างมีประสิทธิภาพ พร้อมทั้งสนับสนุนการแข่งขันบนฐานการพัฒนา นวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาบุคลากรให้มีทักษะสูงและมาตรฐานตามสากล ดำเนินกิจกรรมทางโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตการค้า การบริการและการลงทุนในภูมิภาคอาเซียน มุ่งสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงและเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วภายในปี พ.ศ. 2579

ปัจจัยหลักที่นับได้ว่าเป็นหัวใจสำคัญที่จะส่งเสริมให้องค์กรต่าง ๆ ขับเคลื่อนไปข้างหน้าได้อย่างมั่นคงคือบุคลากร ในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรมีความสำคัญอย่างมากทั้งในระดับปฏิบัติการและระดับผู้บริหาร เนื่องจากบุคลากรมีผลต่อความสำเร็จ ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของการดำเนินธุรกิจที่จะนำไปสู่ความพึงพอใจของลูกค้า ดังนั้น การพัฒนาบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันให้สามารถเพิ่มขีดความสามารถหรือเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานจึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่สุด

การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่ผ่านมา สถาบันการศึกษาทุกระดับผลิตบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์เพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะบุคลากรในด้านการบริหารจัดการทั่วไป แต่ยังขาดแคลนบุคลากรที่มีเทคนิคและศักยภาพ อาทิ บุคลากรในท่าอากาศยาน และการรถไฟแห่งประเทศไทย

ทางภาครัฐจึงวางกลยุทธ์พัฒนาบุคลากรในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2565) ด้านยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 : พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์ การเพิ่มผลิตภาพแรงงานโดยหน่วยงานภาครัฐ ดำเนินการกับภาคเอกชนปรับปรุงกรอบหลักสูตร การศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุน การจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากรโลจิสติกส์ที่ทันสมัย และได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนองค์กรกำกับดูแลวิชาชีพ มาตรฐานและการประเมินคุณภาพการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ เพื่อบริหารการพัฒนาบุคลากรที่ได้มาตรฐานและเป็นปัจจุบัน

กลยุทธ์ที่ 2 : พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้านโลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ เน้นการฝึกอบรมวิชาชีพเฉพาะหรือเทคนิคเฉพาะด้านครอบคลุมตั้งแต่กระบวนการจัดซื้อ กระบวนการจัดเก็บ กระบวนการขนส่ง และกระบวนการดำเนินการเพื่อให้สินค้าถึงมือลูกค้า เช่น บุคลากรคลังสินค้า บุคลากรด้านพิธีการศุลกากร บุคลากรด้านการขนส่งสินค้าทางถนน ทางอากาศยาน ทางรถไฟ และทางเรือ เป็นต้น สนับสนุนความร่วมมือกับเครือข่ายภาคเอกชนในการฝึกอบรมในระดับปฏิบัติการ และพัฒนาระบบส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัยในการปฏิบัติงาน

โดยกองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้ระบุแนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ไว้ดังต่อไปนี้

แนวทางในการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

1. พัฒนาบุคลากรที่มีทักษะเฉพาะด้านและมีความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรม (ระบบราง การบิน ยานยนต์ที่เน้นการใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม)
2. พัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร
3. การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรในการใช้ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมสมัยใหม่ในกระบวนการโลจิสติกส์
4. อำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทยและมีมาตรการให้เกิดการถ่ายทอดความรู้แก่คนไทย
5. จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษาและสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ให้มีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องและมีการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ระหว่างกัน
6. การพัฒนาบุคลากรธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน
7. จัดให้มีหน่วยงานกำกับดูแลการพัฒนากำลังคนให้ได้รับมาตรฐานสากล และมีการจัดเก็บระบบฐานข้อมูลการพัฒนาบุคลากรอย่างเป็นระบบ
8. สร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

ทั้งนี้ แต่ละหน่วยงานได้จัดทำโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ซึ่งแสดงรายละเอียดในตารางที่ 2.2.1 - 1

ตารางที่ 2.2.1 - 1 โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์

โครงการ	หน่วยงาน	ดำเนินการ	งบประมาณ
1. โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ หลักสูตรการฝึกยกระดับฝีมือ สาขาผู้ปฏิบัติการคลังสินค้า ระดับ 1	สำนักงานพัฒนาฝีมือแรงงาน จังหวัดเลย	21 - 25 มิถุนายน 2564 (30 ชั่วโมง)	-
2. โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ รองรับธุรกิจขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ - หลักสูตรการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ - หลักสูตรธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ	- สมาคมผู้จัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) - กรมพัฒนาศักยภาพแรงงานและผู้ประกอบการ กิจการ	- หลักสูตรการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ 24 ธันวาคม 2563 - 2 กุมภาพันธ์ 2564 (60 ชั่วโมง) - หลักสูตรธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ 20 มกราคม - 30 เมษายน 2564 (240 ชั่วโมง)	300,000 บาท (หลักสูตรการขนส่งทางทะเลและทางอากาศ) 1,723,200 บาท หลักสูตรธุรกิจการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ

โครงการ	หน่วยงาน	ดำเนินการ	งบประมาณ
3. โครงการพัฒนาบุคลากรด้าน โลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและ การค้าระหว่างประเทศ - หลักสูตรตัวแทนออกของเพื่อ การส่งออกและนำเข้า	- กรมพัฒนาศักยภาพ แรงงานและผู้ประกอบ กิจการ - สมาคมตัวแทนออกของ รับอนุญาตไทย	เมษายน - พฤษภาคม 2565	-
4. โครงการจัดตั้งศูนย์การเรียนรู้ด้าน รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	6 ปี (เริ่มไตรมาสที่ 1 ปี พ.ศ. 2560)	50,510,000 บาท
5. โครงการร่วมมือกับหน่วยงาน ภายนอกในการแลกเปลี่ยนองค์ ความรู้ และพัฒนาองค์ความรู้ด้าน รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	ดำเนินการทุกปี (ปีละครั้ง)	18,400,000 บาท
6. โครงการพัฒนาองค์ความรู้ด้าน การบริหารงานก่อสร้างและการบริหาร โครงการและการจัดซื้อจัดจ้าง	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	5 ปี 6 เดือน (เริ่มไตรมาสที่ 3 ปี 2560)	
7. โครงการพัฒนาองค์ความรู้ด้าน รักษาความปลอดภัยและภัยในเขต ระบบรถไฟฟ้าหรือระบบราง	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	3 ปี 6 เดือน (เริ่มไตรมาสที่ 3 ปี 2561)	600,000 บาท
8. โครงการพัฒนาองค์ความรู้ด้าน กรรมสิทธิ์ที่ดิน	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	3 ปี 4 เดือน	1,300,000 บาท
9. โครงการแผนการจัดการความรู้ ด้านการเดินรถไฟฟ้า	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	5 ปี (เริ่มเดือนตุลาคม 2560)	
10. โครงการฝึกอบรมบุคลากร ระบบราง	การรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทย	2 ปี (เริ่มเดือนตุลาคม 2563)	

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

2.2.1.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาดิจิทัลโลจิสติกส์

ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม ได้กำหนดประเด็นการพัฒนา พร้อมทั้งแผนงาน/โครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการให้เห็นผลเป็นรูปธรรมในช่วง 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเตรียมความพร้อมคน สังคม และระบบเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถปรับตัวรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงได้อย่างเหมาะสม อีกทั้งยังได้กำหนดแนวคิดและกลไกการขับเคลื่อนและติดตามประเมินผลที่ชัดเจน เพื่อกำกับให้การพัฒนาเป็นไปอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพ นำไปสู่การพัฒนาเพื่อประโยชน์ที่ยั่งยืนของสังคมไทย

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ภายใต้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2565) โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

➤ แนวทางการพัฒนา

1. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์

- 1.1 พัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากลและสนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่มตลอดห่วงโซ่อุปทาน

- 1.1.1 ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศภายในองค์กร สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารห่วงโซ่อุปทานธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากลธุรกิจสมัยใหม่และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ด้านการจัดการโลจิสติกส์ด้วยการสร้างเครือข่ายและการเชื่อมโยงแหล่งวัตถุดิบและตลาด เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งด้านการผลิตและการท่องเที่ยว รวมทั้งส่งเสริมการเตรียมแผนบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อรองรับกรณีฉุกเฉินและการบริหารความเสี่ยงทางธุรกิจ
- 1.1.2 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้โดยยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ให้เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ สร้างมาตรฐานขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า
- 1.2 พัฒนาและยกระดับมาตรฐานการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องกับมาตรฐานการค้าโลก โดยการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางของระบบ NSW ทำหน้าที่พัฒนาบริหารจัดการและดูแลระบบส่วนกลางในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว รวมทั้งสนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า - ส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรอง โดยเฉพาะสินค้านำร่อง 5 ชนิด ได้แก่ น้ำตาล ข้าว ยางพารา สินค้าแช่แข็ง และวัตถุดิบทราย

2. การพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัล

- 2.1 พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมของประเทศให้ทั่วถึงและมีประสิทธิภาพ
 - 2.1.1 พัฒนาโครงข่ายบรอดแบนด์ความเร็วสูงทั้งระบบสายและไร้สายให้ครอบคลุมทั่วประเทศ
 - 2.1.2 พัฒนาโครงข่ายจลสื่อสารระหว่างประเทศทั้งภาคพื้นดิน เคเบิลใต้น้ำ ดาวเทียม และพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านอาเซียน เพื่อสร้างความมั่นคงและประสิทธิภาพให้แก่ระบบการเชื่อมต่อสัญญาณระหว่างประเทศ
 - 2.1.3 บริหารจัดการเทคโนโลยีและโครงสร้างพื้นฐานโทรคมนาคมและสื่อสารมวลชนให้มีการบูรณาการใช้โครงข่ายและอุปกรณ์ร่วมกัน เพื่อให้การใช้ทรัพยากรของประเทศเกิดประสิทธิภาพสูงสุดและลดความซ้ำซ้อนและค่าใช้จ่ายในการลงทุน
- 2.2 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลในการสร้างมูลค่าเพิ่มทางธุรกิจ
 - 2.2.1 ส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการให้ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำธุรกิจให้เป็นระบบดิจิทัล โดยจัดทำแพลตฟอร์ม (Platform) ธุรกิจดิจิทัลพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) ในภาคเกษตร ภาคการผลิต และภาคธุรกิจ การสร้างร้านค้าและมาตรฐานสินค้าออนไลน์ ส่งเสริมธุรกิจของผู้ประกอบการดิจิทัลรุ่นใหม่ (Start up) ผู้ประกอบการขนาดกลาง ขนาดย่อม และวิสาหกิจชุมชน

- 2.2.2 พัฒนาระบบมาตรฐานรหัสของสินค้าและบริการของประเทศไทยให้เกิดความน่าเชื่อถือ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และรองรับกับการทำธุรกรรมพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (e - Commerce) การบริหารห่วงโซ่อุปทานทางอิเล็กทรอนิกส์ (e - Supply Chain) และการชำระเงินแบบอิเล็กทรอนิกส์ (e - Payment)
- 2.3 ส่งเสริมนวัตกรรมการวิจัยและพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลและเทคโนโลยีอวกาศของไทย
 - 2.3.1 สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาด้านโทรคมนาคมให้สามารถนำไปต่อยอดเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะนวัตกรรมด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีการสื่อสารไร้สายความเร็วสูง ระบบซอฟต์แวร์ (Software) อุปกรณ์รับส่งสัญญาณระบบสื่อสารความเร็วสูง ระบบดาวเทียมและเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ
 - 2.3.2 พัฒนาศูนย์กลางภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสถาบันการศึกษาให้มีความรู้ความสามารถรองรับต่อการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัล และสอดคล้องกับความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในอนาคต
- 2.4 สร้างความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์ โดยจัดตั้งศูนย์การเฝ้าระวังและรับมือภัยคุกคามทางไซเบอร์ เพื่อดูแลปัญหาและรับมือกับภัยคุกคามที่เปลี่ยนแปลงไปตามความก้าวหน้าของเทคโนโลยี โดยเฉพาะความมั่นคงปลอดภัยในภาคการเงินและความปลอดภัยของข้อมูลส่วนบุคคล
- 2.5 ปรับปรุงกฎระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนางานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารของประเทศ และสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจดิจิทัลกฎหมายพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ที่ทันสมัย รวมทั้งการจัดตั้งองค์กรภาคเอกชนในรูปแบบสภาวิชาชีพดิจิทัลเพื่อเป็นกลไกในการพัฒนาอุตสาหกรรมดิจิทัลในส่วนของภาคเอกชนที่เชื่อมโยงกับภาครัฐ

➤ ตัวชี้วัด

1. อันดับความพร้อมใช้ของเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Network Readiness Index: NRI) ดีขึ้น
2. จำนวนหมู่บ้านที่มีอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงเข้าถึง เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 30 เป็นมากกว่าร้อยละ 85 ในปี 2564
3. จำนวนผู้ประกอบการธุรกิจดิจิทัลเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 1,000 ราย ในปี 2564
4. จำนวนหน่วยงานภาครัฐมีระบบความมั่นคงปลอดภัยทางไซเบอร์เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 47 เป็นมากกว่าร้อยละ 80 ในปี 2564

2.2.1.4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

จากนโยบายของรัฐบาลเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 นโยบายข้อที่ 6 การเพิ่มประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ ข้อ 6.12 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม และนโยบายข้อที่ 8 การพัฒนาและส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนาและนวัตกรรม ข้อ 8.4 ส่งเสริมให้การลงทุนขนาดใหญ่ของประเทศ เช่น ด้านพลังงานสะอาด ระบบราง ยานยนต์ ไฟฟ้า การจัดการน้ำและขยะ

ดังนั้น แนวโน้มในการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในอนาคตจะมุ่งเน้นนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาช่วยในภาคการขนส่งและจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ความสะดวกสบาย ความปลอดภัยและอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม

รวมทั้งช่วยในการแก้ไขปัญหาและพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจร ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และส่งต่อคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งของประเทศมีบทบาทหน้าที่จัดทำแผนและเสนอนโยบาย ซึ่งนำการพัฒนากระบวนการขนส่งและจราจรที่เหมาะสม รวมถึงการพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems : ITS) ได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการ ITS เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามยุทธศาสตร์แผนงาน โครงการด้าน ITS เกิดการบูรณาการและไม่ก่อให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อน นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ประโยชน์ เพื่อการเดินทางของประชาชนและการขนส่งสินค้าให้เกิดความสะดวก มีประสิทธิภาพและปลอดภัย

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และประเทศมีความสอดคล้องกับทั้ง 2 ยุทธศาสตร์หลัก คือ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการจราจร และขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทยและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ดังตารางที่ 2.2.1 - 2 และ ตารางที่ 2.2.1 - 3

ตารางที่ 2.2.1 - 2 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากระบวนการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย		
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาฐานข้อมูลจราจรและขนส่ง (Smart Transportation Data) ให้มีความทันสมัย รวมทั้งมีการบูรณาการข้อมูลระหว่างกัน ก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด นอกจากนี้ ยังพิจารณาถึงคุณภาพของข้อมูลเพื่อนำไปใช้ในการบริหารจัดการ และให้ข้อมูลแก่ผู้เดินทาง	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาศักยภาพในการรวบรวมข้อมูลขนส่งและจราจร (Informative Data Collection) ทำให้การรวบรวมข้อมูลจราจรและขนส่งมีความถูกต้องแม่นยำและครอบคลุมพื้นที่เพื่อนำไปใช้งานแผนการเดินทาง และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง	1.โครงการติดตั้งระบบติดตามรถสาธารณะ รถบรรทุก และรถยนต์ส่วนบุคคล 2.โครงการติดตามระบบขนส่งมวลชนประเภทต่าง ๆ 3.โครงการพัฒนาศักยภาพการจัดเก็บข้อมูลด้านขนส่งและจราจร 4.โครงการข้อมูลจราจร 5.โครงการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกับภาคเอกชน
	กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนการบูรณาการข้อมูลและเผยแพร่ด้านการจราจรและขนส่ง (Smart Data Integration) นำข้อมูลที่ได้รับรวบรวมจากหน่วยงานต่าง ๆ มาบูรณาการร่วมกัน และเผยแพร่ข้อมูลให้กับผู้เดินทางและภาครัฐ เพื่อให้สนับสนุนการเดินทางให้แก่ผู้เดินทางและบริหารจัดการด้านเดินทางของภาครัฐ	1.โครงการจัดทำมาตรฐานข้อมูล 2.โครงการจัดตั้งศูนย์ข้อมูลในเมืองหลัก
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการเดินทางที่สะดวกรวดเร็ว (Smart Traffic Mobility) เทคโนโลยีที่บูรณาการร่วมกันภายในพื้นที่สามารถทำงานได้อย่างอัตโนมัติ มีคำแนะนำการเดินทาง	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาสู่ศูนย์กลางไฟอัจฉริยะและการบริหารจัดการจราจรแบบรวมศูนย์เมือง (Integrated Command Center) ลดเวลาการเดินทางภายในเมืองและระหว่างเมือง เพื่อแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง รวมถึงตอบสนองต่อเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติผ่านการควบคุมสัญญาณ	1.โครงการมาตรฐานการเชื่อมข้อมูลสัญญาณไฟอัจฉริยะ 2.โครงการติดตั้งสัญญาณไฟอัจฉริยะภายในเมือง 3.โครงการศูนย์ควบคุมจราจรภายในเมือง

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย		
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
ที่เหมาะสมด้วยข้อมูลที่มีคุณภาพและเป็นปัจจุบัน รวมถึงเชื่อมต่อและประสานงานกันระหว่างผู้เดินทางกับโครงสร้างพื้นฐาน	ไฟจราจรอัจฉริยะ ซึ่งทำงานสอดคล้องประสานกันภายในเมืองหรือตามแนวโครงข่ายถนนสายหลัก	
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาสู่ระบบวางแผนการเดินทางที่มีประสิทธิภาพ (Informative Journey Planning) เพื่อแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง รวมถึงตอบสนองต่อเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ผ่านการให้ข้อมูลจราจรบนถนนต่าง ๆ ภายในเมืองและทางหลวงสายสำคัญ	1.โครงการป้ายจราจรอัจฉริยะ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Smart Public Transport) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการตัดสินใจในการเลือกเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งสาธารณะทั้งในรูปแบบของการขนส่งระหว่างเมือง และการขนส่งภายในเมืองซึ่งทำให้เกิดการเชื่อมโยงกันระหว่างผู้เดินทาง ผู้ให้บริการ และโครงสร้างพื้นฐานมีประสิทธิภาพและการบูรณาการร่วมกัน	กลยุทธ์ 1 พัฒนาสู่ประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะ (Assistive Public Transport) ทำให้ผู้เดินทางเห็นถึงความสะดวกของระบบขนส่งสาธารณะ และตัดสินใจเลือกเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะ โดยมุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีในการพัฒนาการให้บริการ	1.โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางโดยสารประจำทาง 2.โครงการป้ายรถโดยสารประจำทาง/รถโดยสารระหว่างเมือง/รถไฟ/เรือข้ามฟากอัจฉริยะ 3.โครงการรถโดยสารประจำทางไร้คนขับ
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาข้อมูลและตัวโดยสารสำหรับระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบ One Stop Service เพื่อบูรณาการการเดินทางรูปแบบต่าง ๆ ได้แก่ ทางราง ทางอากาศ ทางถนน ทางน้ำ ให้สามารถวางแผนร่วมกันได้ โดยนำเสนอทั้งข้อมูลกำหนดการตารางเดินทาง ตำแหน่งปัจจุบันของยานพาหนะ ค่าโดยสาร พร้อมทั้งการจัดการจองตั๋วโดยสารผ่านบัตรโดยสารเพียงใบเดียว	1.โครงการพัฒนาโปรแกรมวางแผนการเดินทาง 2.โครงการพัฒนาระบบตัวร่วม
	กลยุทธ์ที่ 3 ส่งเสริมการบริการสาธารณะของรัฐและเอกชนสู่ยุค Mobility as a Service เพื่อยกระดับการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะให้เข้าถึงผู้เดินทางได้มากยิ่งขึ้นผ่านทางมือถือและเว็บไซต์ โดยผู้เดินทางสามารถจองบริการ เช่น แท็กซี่ รถเช่า รถรับจ้าง จักรยาน ผ่านทางมือถือและเว็บไซต์	1.โครงการส่งเสริมการให้บริการแบบ Sharing Mobility
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อความปลอดภัย (Smart Transport Safety) มุ่งเน้นการใช้ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะเพื่อลดอุบัติเหตุ และลดจำนวนผู้เสียชีวิตที่เกิดจากอุบัติเหตุด้วยเทคโนโลยีอัตโนมัติ เช่น ระบบตรวจสอบการ	กลยุทธ์ที่ 1 ควบคุมป้องกันพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุอัจฉริยะ (Smart Enforcement) เพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะการกระทำผิดกฎจราจร โดยใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบและควบคุมให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งจะเป็นผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในอนาคต	1.โครงการศูนย์ควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่รถสาธารณะและรถบรรทุก 2.โครงการติดตั้งระบบตรวจจับผู้กระทำผิดกฎจราจร

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย		
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
กระทำผิดกฎอัตโนมัติ ระบบยานยนต์อัตโนมัติ	กลยุทธ์ที่ 2 เตรียมความพร้อมเทคโนโลยีสำหรับยานยนต์ไร้คนขับ (Smart Vehicle) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุของมนุษย์ เช่น การขับรถเร็ว ความเหนื่อยล้าจากการขับรถ ซึ่งจะส่งผลให้จำนวนอุบัติเหตุบนท้องถนนลดลง	1.โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่นำร่องสำหรับการใช้ยานยนต์อัจฉริยะและจัดทำมาตรฐานเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างยานพาหนะ (V2V) และโครงสร้างพื้นฐาน (V2X) 2.โครงการพื้นที่นำร่องสำหรับยานยนต์อัจฉริยะ (Connected & Autonomous Vehicle) 3.โครงการติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานและจัดทำแผนที่รายละเอียดสำหรับยานยนต์อัจฉริยะ (Connected & Autonomous Vehicle)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การขนส่งอัจฉริยะเพื่อการขนส่งสินค้า (Smart Logistics Transport) เน้นให้ความสำคัญและสนับสนุนการเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารและจัดการรถขนส่งสินค้าเพื่อช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถจัดการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้อย่างคุ้มค่าด้วยการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างกัน และระบบบริหารจัดการอัตโนมัติที่จุดเชื่อมต่อโลจิสติกส์ต่าง ๆ	กลยุทธ์ที่ 1 สนับสนุนการบริหารจัดการของรัฐด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะ (Interactive Gateway) เพื่อลดเวลาที่ไม่จำเป็นในการขนส่งสินค้า โดยการใช้เทคโนโลยีข้อมูลข่าวสารของสินค้าที่มีการบูรณาการกันตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง ทำให้ลดขั้นตอนและเวลาในการตรวจสอบ เช่น บริเวณด่านชายแดน ด่านขังน้ำหนัก สถานีขนส่งสินค้า ขั้นตอนและเวลาการขนส่ง ซึ่งก่อให้เกิดการขนส่งระหว่างประเทศได้สะดวกมากยิ่งขึ้นเป็นการสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค	1.โครงการด่านชายแดนอัจฉริยะ
	กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมข้อมูลเพื่อการวางแผนการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ (Smart Freight Information) การพัฒนาระบบข้อมูลเพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้า โดยข้อมูลที่สำคัญได้แก่ ข้อมูลสภาพจราจร ข้อมูลเส้นทางการขนส่งทางราง ทางน้ำ ข้อมูลสินค้า และทำการวิเคราะห์เพื่อช่วยให้เกิดการขนส่งที่ใช้ต้นทุนได้อย่างคุ้มค่ามากที่สุด	1.โครงการพัฒนาระบบข้อมูลวางแผนการขนส่งสินค้าครบวงจร
ยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับการดำเนินงานด้าน ITS (Smart Transport Environment) มุ่งเน้นการบูรณาการการดำเนินงานด้าน ITS โดยจัดตั้งหน่วยงานกำกับนโยบายและหน่วยงานด้านปฏิบัติการ เพื่อนำไปสู่	กลยุทธ์ที่ 1 จัดตั้งคณะกรรมการด้าน ITS เพื่อทำหน้าที่กำกับด้านนโยบายในการดำเนินงานด้าน ITS โดยให้ความเห็นชอบเบื้องต้นเกี่ยวกับมาตรการหรือแผนงานด้านระบบ ITS ก่อนนำเสนอแก่ต้นสังกัด	
	กลยุทธ์ที่ 2 ผลักดันให้มีศูนย์บูรณาการ ITS ภายในเมืองหลักของประเทศ	1. โครงการจัดตั้งศูนย์บูรณาการ ITS ภายในเมือง

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของประเทศไทย		
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์	โครงการ
การพัฒนา ระบบ ITS ในด้านต่าง ๆ ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยพัฒนา การพัฒนาบุคลากร การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม	เพื่อลดภาระด้านงบประมาณของหน่วยงานอื่น ๆ โดยศูนย์บูรณาการ ITS จะดำเนินการและบำรุงรักษากิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับ ITS ภายในเมือง ได้แก่ ระบบควบคุมจราจรภายในเมือง ระบบตรวจสอบการกระทำผิดกฎจราจร ศูนย์บูรณาการข้อมูลจราจร ระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง โดยคณะอนุกรรมการด้าน ITS จะเป็นผู้ผลักดันร่วมกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ดังกล่าว	

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

ตารางที่ 2.2.1 - 3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพข้อมูลและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (Assistive Public Transport) พัฒนาระบบข้อมูลระบบขนส่งสาธารณะให้มี ความน่าเชื่อถือสำหรับผู้เดินทาง และสามารถ ให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อโน้มน้าว ให้ผู้เดินทางเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมาใช้ระบบ ขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการพัฒนาข้อมูลข่าวสารสำหรับวางแผนการเดินทางด้วย ระบบโดยสารสาธารณะ (Informative Public Transport) สร้างมาตรฐานใหม่ของระบบขนส่งสาธารณะด้วยเทคโนโลยีอัจฉริยะ เพื่อโน้มน้าวให้ผู้เดินทางเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้รถยนต์ ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
	กลยุทธ์ที่ 2 ใช้ระบบ ITS เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการรถขนส่งสาธารณะ (Smart Public Transport Service) เพื่อโน้มน้าวให้ผู้เดินทางเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางจากการใช้รถยนต์ ส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาศักยภาพการควบคุมและบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (Interactive Demand Management) เนื่องจากมีคนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นจำนวนมาก ทำให้เกิดความสามารถในการรองรับปริมาณ การจราจรบนท้องถนนในพื้นที่ไม่เพียงพอต่อ ความต้องการ จึงควรมีแนวทางแก้ไขตาม ยุทธศาสตร์และใช้ระบบ ITS เพื่อควบคุม ความต้องการการเดินทางในพื้นที่และโน้มน้าว ให้ผู้เดินทางใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 1 สร้างแรงจูงใจหรือสร้างอุปสรรคเพื่อลดปริมาณการเดินทาง (Smart Demand Reduction) มุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีให้ผู้เดินทางรับรู้ถึงต้นทุนที่แท้จริงของการ เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เช่น การเก็บค่าเข้าพื้นที่ (Road Pricing) การเก็บค่าที่จอดรถสาธารณะ เป็นต้น
	กลยุทธ์ที่ 2 ส่งเสริมให้เกิดการบริการด้านการเดินทางหลากหลายรูปแบบ (Mobility as a Service Enhancement) มุ่งเน้นให้เกิดธุรกิจด้านการบริการขนส่งในรูปแบบของสาธารณะหรือ กึ่งสาธารณะ เช่น ระบบจักรยานสาธารณะ ระบบเรียกรถแท็กซี่ ระบบ แชร์รถยนต์ส่วนบุคคล เป็นต้น

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	
ยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการและ การควบคุมจราจร (Automotive Traffic Management) เพื่อพยายามบรรเทาสภาพปัญหาการจราจร ติดขัด โดยเน้นการลดเวลาในการเดินทางของ ผู้เดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและ ปริมณฑล	กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาสู่ยุคของการจัดการจราจรแบบบูรณาการและอัตโนมัติ (Integrated and Automated Traffic Control) เพื่อแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง รวมถึงตอบสนองต่อเป้าหมายของ ยุทธศาสตร์ชาติ ผ่านการควบคุมสัญญาณไฟจราจรอัจฉริยะ ซึ่งทำงาน สอดประสานกันภายในเมืองหรือตามแนวโครงข่ายถนนสายหลัก
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาการวางแผนการเดินทางที่ครบถ้วนและทันการณ์ (Informative Journey Planning) เพื่อแก้ไขปัญหาด้านคมนาคมขนส่ง รวมถึงตอบสนองต่อเป้าหมายของ ยุทธศาสตร์ชาติ ผ่านการให้ข้อมูลจราจรบนถนน
ยุทธศาสตร์ที่ 4 เพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและบริหาร จัดการอุบัติเหตุ (Intensive Transport Safety) การเปลี่ยนเทคโนโลยีการขับขี่โดยระบบ อัตโนมัติ ทำให้ลดความเสี่ยงที่เกิดขึ้นกับมนุษย์ ซึ่งจะทำให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงได้	กลยุทธ์ที่ 1 การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุด้วยระบบ ITS (Smart Enforcement) เน้นปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะ การกระทำความผิดกฎจราจร โดยใช้เทคโนโลยีในการตรวจสอบและควบคุมให้ ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงพฤติกรรม ของผู้ขับขี่ในอนาคต
	กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาสู่ยุคยานยนต์อัจฉริยะ (Smart Vehicle) เพื่อลดอุบัติเหตุที่เกิดจากสาเหตุของมนุษย์
ยุทธศาสตร์ที่ 5 จัดตั้งศูนย์บูรณาการข้อมูลและการดำเนินการ เพื่อพัฒนาสู่ Smart Metropolis (Integrative Mobility Center) เพื่อการบูรณาการข้อมูลและการดำเนินการ ด้านระบบ ITS ของหน่วยงานต่าง ๆ ภายใน พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้อยู่ใน รูปแบบของการการสั่งการแบบเดียว เพื่อ ความเป็นเอกภาพในการจัดการจราจรและ ขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 1 บูรณาการข้อมูลการขนส่งและจราจร (Data Integrated Center) เพื่อบูรณาการข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ ภายในพื้นที่กรุงเทพมหานคร เข้าด้วยกัน เพื่อนำไปวิเคราะห์และเผยแพร่ข้อมูล รวมถึงนำไปบริหาร จัดการด้านคมนาคมขนส่งตามกลยุทธ์ต่อไป
	กลยุทธ์ที่ 2 บูรณาการการดำเนินงานด้าน ITS (Operation Integrated Center) เป็นศูนย์สำหรับการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับระบบ ITS ได้แก่ การควบคุม จราจร การเผยแพร่ข้อมูลผ่านป้ายจราจร การเฝ้าระวังการกระทำความผิด กฎจราจร ซึ่งจะทำให้การดูแลประสานงานมีความสอดคล้องกันทั้งระบบ

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

2.2.1.5 การศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่ง

การจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้ดำเนินการขึ้นเพื่อเป็นแนวทางปฏิบัติให้กับภาครัฐในการดำเนินการจัดเก็บค่าผ่านทางกับยานพาหนะที่จดทะเบียนในต่างประเทศ ซึ่งจะมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี และเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลยานพาหนะที่ชาวต่างชาติที่เข้ามาใช้ในประเทศไทย เพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงและความปลอดภัยในการใช้ทาง โดยรายได้ค่าผ่านทางจะเป็นส่วนหนึ่งในการชดเชยค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงทางและค่าใช้จ่ายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ข้อมูลการเดินทางของยานพาหนะต่างชาติเข้าประเทศไทยในแต่ละปียังสามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว และการจัดการด้านสิ่งแวดล้อมได้

การจัดเก็บค่าผ่านทางจะนำระบบเทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) มาใช้ร่วมกับ ANPR (Automatic number-plate recognition) (ระบบกล้องตรวจจับแผ่นป้ายทะเบียน) โดยอุปกรณ์ส่วนยานพาหนะนั้น พิจารณาใช้แผ่น RFID แบบที่ไม่มีแบตเตอรี่ในตัวเพื่อตรวจสอบข้อมูลยานพาหนะและบัตรเติมเงิน (Smart Card หรือ Contactless Smart Card) เพื่อใช้ในการชำระค่าผ่านทาง ซึ่งจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมอนุญาตผ่านทางในอัตรา 100 บาท โดยจะได้รับบัตรเติมเงินและแผ่น RFID ที่มีอายุ 5 ปี และเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในอัตรา 42 บาทต่อเที่ยว (โดยให้มีการปรับอัตราขึ้นทุก 5 ปี)

2.2.1.6 การพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบเครือข่ายโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster (จังหวัดชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา และปราจีนบุรี) และประตูการค้าสำคัญในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (จังหวัดสระแก้ว และตราด) ซึ่งจะกลายเป็นแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2561 - 2565)

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคต Super Cluster และประตูการค้าสำคัญของประเทศนั้นจะก่อให้เกิดการพัฒนาเชิงพื้นที่จนก่อให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะหลายอุตสาหกรรมจะมีความต้องการสินค้าที่มีความรวดเร็ว ทันต่อกระบวนการผลิต (Just In Time) โดยเฉพาะสินค้าในกลุ่ม Super Cluster เช่น อุตสาหกรรมการบิน อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

จึงมีข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาพื้นที่ Super Cluster ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคม ด้านอุตสาหกรรม ด้านการท่องเที่ยว และด้านการพัฒนาเมือง ซึ่งมีรายละเอียดสำคัญ ดังนี้

➤ ด้านโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคม

เนื่องจากพื้นที่ Super Cluster หรือพื้นที่ภาคตะวันออก ได้รับการพัฒนาเริ่มต้นจากโครงการ Eastern Seaboard และได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่อย่างไรก็ตาม การพัฒนาพื้นที่บางส่วนกลับมีการเติบโตไม่สอดคล้องกับแนวทางการใช้ประโยชน์ที่ดินและกลุ่มการพัฒนาแบบ Cluster ตามที่วางแผนไว้ทำให้เกิดการเจริญเติบโตอย่างไร้ทิศทาง ทำให้การเดินทางของสินค้า (Freight) และผู้โดยสาร (Passenger) มุ่งเข้ามาใช้โครงสร้างพื้นฐานเดียวกันจำนวนมากจนก่อให้เกิดความติดขัด จึงมีข้อเสนอแนะในการพัฒนาโครงสร้างในพื้นที่ดังต่อไปนี้

1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เกิดการพัฒนาพื้นที่เฉพาะสำหรับการขนส่งสินค้าและกิจกรรมด้านโลจิสติกส์แยกส่วนจากกิจกรรมของผู้โดยสาร

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของผู้สัญจรให้มุ่งเน้นการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น ระบบรางระหว่างเมือง รถไฟรางเบา แต่สามารถเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและเมืองโลจิสติกส์ได้ด้วย เพื่อให้การเดินทางของแรงงานและนักธุรกิจ นักลงทุนสามารถเชื่อมโยงเข้าสู่พื้นที่ดังกล่าวได้อย่างรวดเร็ว
3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรางเพื่อเชื่อมโยง Logistics Node สำคัญ เช่น ท่าเรือ สนามบิน โดยให้สามารถเชื่อมโยงในพื้นที่เดียวกันหรือมีระบบ Spurline เข้าสู่พื้นที่กลุ่มอุตสาหกรรม โดยให้มีการใช้ระบบรถบรรทุกเป็นเพียงเครื่องมือในการขนส่งภายในแทนการขนส่งภายนอก

➤ ด้านอุตสาหกรรม

เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมแบบทันเวลาพอดี และต้องการลดต้นทุนการผลิต โดยการไม่เก็บสินค้าเข้าคลัง ทำให้การเดินทางของสินค้าจะใช้รถบรรทุกขนาดเล็กเพื่อการขนส่ง และมีจำนวนเที่ยวในการขนส่งระหว่างแหล่งผลิตและโรงงานขึ้นในแต่ละช่วงเวลา การบริหารจัดการโครงข่ายโลจิสติกส์สำหรับอุตสาหกรรมดังกล่าวควรมุ่งเน้น

1. การสนับสนุนให้เกิด Cluster ของกลุ่ม โดยนำการผลิตหรือให้มีพื้นที่จัดเก็บสำหรับสินค้าดังกล่าวอยู่ในพื้นที่มากขึ้น กำหนดให้โรงงานอุตสาหกรรมประกอบรถยนต์และอิเล็กทรอนิกส์เป็นศูนย์กลางของ Cluster ส่งเสริมให้เกิดการใช้พื้นที่จัดเก็บรอบศูนย์กลางร่วมกัน (Share Warehouse) โดยผู้ประกอบการใน Cluster สามารถเข้าใช้งานศูนย์นี้ร่วมกันได้
2. เนื่องจากการบริหารแบบทันเวลาพอดีเป็นปัจจัยในการดำเนินการของภาคอุตสาหกรรม การพัฒนาเส้นทางสำหรับสินค้าบรรทุกเพื่อมุ่งหน้าเข้าไปยังท่าเรือและที่นิคมอุตสาหกรรม และเส้นทางสินค้าเที่ยวเปล่าออกจากเส้นทางน่าจะมีส่วนช่วยให้เกิดการจัดการขนส่งสินค้าที่ต้องการความรวดเร็วได้ดีขึ้น

➤ ด้านการท่องเที่ยว

พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวต่างชาติอาจจะเป็นแบบเข้าไปเยือนกลับมากขึ้น การพำนักรถมีแนวโน้มที่จะอยู่ในพื้นที่ภาคตะวันออกโดยเฉพาะพื้นที่ชลบุรีและพัทยา ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อปริมาณการเดินทางระหว่างพื้นที่ในหนึ่งวันมีปริมาณสูงขึ้น ระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งหลักควรได้รับการพัฒนาให้เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวสำคัญแบบไร้รอยต่อ โดยควรตั้งอยู่ที่สถานีเดียวกันกับรถไฟความเร็วสูงและนักท่องเที่ยวสามารถใช้เป็นทางเลือกในการเดินทางไปสู่แหล่งท่องเที่ยวแทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

➤ ด้านการพัฒนาเมือง

การพัฒนาเมืองควรมุ่งเน้นแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนาโดยใช้เทคโนโลยี Intelligent Transport System (ITS) เข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเมือง หรือ ระบบสัญจรอัจฉริยะ (Smart Mobility)

1. การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะให้กลายเป็นเมืองที่ผู้คนนิยมใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากกว่าการขนส่งด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล
2. การจำกัดรถบรรทุกเข้าเมืองและแหล่งท่องเที่ยว
3. การสนับสนุนให้ใช้เทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการสัญจร หรือระบบสัญจรอัจฉริยะ (Smart Mobility)

4. สนับสนุนการขนส่งที่ใช้พลังงานต่ำหรือการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การให้ยืมจักรยานฟรี (Bike Sharing) ในแหล่งท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวสามารถยืมใช้และคืนที่ใดก็ได้

2.2.1.7 การพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))

ในการพัฒนาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้ก้าวสู่โลจิสติกส์ระดับแนวหน้าของโลก จะต้องให้ความสำคัญทั้งกับการพัฒนาเทคโนโลยีและพัฒนาบุคลากร ซึ่งบุคลากรควรพัฒนาตนเองให้มีทักษะเหล่านี้

- ทักษะ Hard Skill ในด้านการจัดการคลังสินค้าอัตโนมัติและการจัดการด้านการขนส่ง เนื่องจากมีการนำเทคโนโลยีมาใช้ ซึ่งบุคลากรต้องมีการพัฒนาตนเองอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่องเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน
- ทักษะ Soft Skill ในด้านของการทำงานเป็นทีม การอยู่ร่วมกัน การเป็นผู้นำ การแก้ปัญหาแบบคิดวิเคราะห์ การแก้ปัญหาในการทำงาน

2.2.1.8 การพัฒนาด้านอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))

การพัฒนาอุตสาหกรรมนั้นมีแนวคิดมาจากการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต การบริหาร หรือการขายสินค้า โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อกับเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในกระบวนการผลิต ผลลัพธ์ที่ได้จากการผลิต และรูปแบบของการดำเนินธุรกิจหลายประการ

- 1) โรงงานอัจฉริยะ ช่วยให้มีคล่องตัวในการผลิตมากขึ้น โดยกระบวนการผลิตแบบอัตโนมัติ การส่งข้อมูลที่เกี่ยวกับผลิตภัณฑ์ผ่านห่วงโซ่การผลิต และการใช้หุ่นยนต์ที่กำหนดค่าได้ ทำให้โรงงานสามารถผลิตสินค้าได้หลากหลายชนิดโดยใช้อุปกรณ์การผลิตชุดเดียวกัน การผลิตสินค้าตามความต้องการของลูกค้าเฉพาะรายแบบนี้ทำให้โรงงานสามารถผลิตสินค้าครั้งละไม่กี่ชิ้นก็ได้ เนื่องจากเครื่องจักรสามารถปรับเปลี่ยนคุณลักษณะของสินค้าตามที่ถูกกำหนดได้อย่างรวดเร็ว ความยืดหยุ่นนี้จะกระตุ้นให้เกิดการสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ เพราะต้นแบบหรือผลิตภัณฑ์ใหม่สามารถผลิตได้อย่างรวดเร็วโดยไม่ต้องสร้างเครื่องมือใหม่ หรือสร้างสายการผลิตใหม่ที่ซับซ้อน
- 2) ระบบดิจิทัล ระบบนี้จะทำให้ความเร็วในการผลิตเพิ่มขึ้น โดยการออกแบบผ่านการใช้ระบบดิจิทัล และการสร้างแบบจำลองของระบบการผลิตแบบเสมือนจริง สามารถช่วยลดระยะเวลาในการออกแบบผลิตภัณฑ์ไปจนถึงการจัดส่งสินค้าได้
- 3) การพัฒนาผลิตภัณฑ์โดยการใช้ระบบผลิตแบบดิจิทัลมาผสมผสานกับการผลิตแบบกายภาพ จะทำให้มีการปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์มากขึ้น และช่วยลดอัตราความผิดพลาดอย่างเห็นได้ชัด สามารถนำมาใช้ตรวจสอบสินค้าที่ผลิตได้ทุกชิ้น แทนที่จะใช้ระบบสุ่มตรวจหาข้อผิดพลาด และเมื่อพบข้อผิดพลาดของผลิตภัณฑ์หรือเครื่องมือ ก็สามารถปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตได้ทันที
- 4) การช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตสินค้า การนำโปรแกรมการวิเคราะห์ที่ล้ำสมัยมาใช้ในโปรแกรมการซ่อมบำรุงที่คาดการณ์ได้ล่วงหน้า จะทำให้บริษัทผลิตสินค้าสามารถหลีกเลี่ยงความผิดพลาดของเครื่องจักรในขั้นตอนการผลิตและลดเวลาการผลิตได้ถึงร้อยละ 50 และยังเพิ่มการผลิตได้ร้อยละ 20
- 5) การเอื้อให้ลูกค้าสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในกระบวนการออกแบบผลิตภัณฑ์ หรือส่งแบบที่แก้ไขแล้ว ซึ่งจะสามารถผลิตขึ้นเป็นชิ้นงานได้อย่างรวดเร็วและราคาถูก
- 6) สามารถกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการดำเนินธุรกิจ

2.2.1.9 การพัฒนาด้านพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องกับผู้บริการด้านโลจิสติกส์ (Logistics Services Provider (LSP))

ในปัจจุบันผู้ประกอบการพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์มีเพิ่มมากขึ้น โดยมีช่องทางการขายส่วนใหญ่บน Shopee, Lazada และเพจ Facebook แน่นอนว่านอกจากผู้ประกอบการพาณิชย์จะต้องแข่งขันในเรื่องของราคาและคุณภาพสินค้า สิ่งที่สำคัญที่ถือว่าเป็นปัจจัยหลักในการที่ผู้บริโภคจะเลือกซื้อหรือใช้บริการของผู้ประกอบการ นั่นก็คือ การบริการด้านโลจิสติกส์

โดยผู้ประกอบการเล็งเห็นปัญหานี้จึงมีความพยายามในการเติมเต็มจุดบกพร่องของคู่แข่งกันเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดและส่งมอบคุณภาพการบริการที่ดีที่สุดให้กับผู้รับบริการ

ซึ่งสามารถวิเคราะห์และพัฒนาคุณภาพการบริการโลจิสติกส์สำหรับธุรกิจพาณิชย์ตามเกณฑ์ได้ ดังนี้

- 1) ผลลัพธ์อันเกิดจากการให้บริการ (Service) ประกอบด้วย ความเร็ว ความปลอดภัย การมีทางเลือกให้กับผู้รับบริการ ความสามารถในการแก้ปัญหา มีความยืดหยุ่นและความชัดเจนในการให้บริการ และการจัดการกระบวนการให้บริการที่มีความรวดเร็วมากกว่าระยะเวลาที่กำหนดตามมาตรฐาน
- 2) อัตราค่าบริการ (Price) ประกอบด้วย การกำหนดอัตราค่าบริการที่สอดคล้องกับคุณภาพการบริการ การประกันภัยที่มีวงเงินรับประกันครอบคลุมความเสียหายของสินค้า การกำหนดอัตราค่าบริการที่ชัดเจนและสามารถเผยแพร่สู่สาธารณะได้ และการปรับลดอัตราค่าบริการระยะสั้นเพื่อดึงดูดลูกค้าจะต้องไม่ลดคุณภาพการบริการให้น้อยลง
- 3) สถานที่ให้บริการ (Place) ประกอบด้วย การอำนวยความสะดวกให้กับผู้รับบริการ ขนาดพื้นที่จอดรถที่เหมาะสม และความน่าเชื่อถือของจุดให้บริการ
- 4) การส่งเสริมการตลาด (Promotion) ผู้ให้บริการควรจัดการส่งเสริมการตลาดเพื่อดึงดูดลูกค้าด้วยการให้ส่วนลดปริมาณครอบคลุมและตอบสนองความต้องการของผู้ขายสินค้าออนไลน์ในทุกช่องทาง
- 5) บุคลากรผู้ให้บริการ (People) ต้องมีความละเอียดรอบคอบ มีใจรักงานบริการ มีความกระตือรือร้น เอาใจใส่ และมีทักษะความรู้นอกเหนือจากบทบาทหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายเพื่อเป็นประโยชน์ในการให้คำแนะนำแก่ผู้รับบริการ
- 6) กระบวนการ (Process) ประกอบด้วย การควบคุมมาตรฐานการให้บริการในทุกสาขา การขยายเวลาตัดรอบจัดส่งสินค้า การจัดเตรียมหีบห่อรวบรวมพัสดุให้กับผู้รับบริการเพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้าย การตรวจสอบยืนยันสินค้าภายในหีบห่อจากผู้รับบริการก่อนจัดส่งเพื่อการดูแลอย่างเหมาะสม การจัดส่งพัสดุแบบด่วนพิเศษภายในระยะเวลา 1 วัน
- 7) ลักษณะทางกายภาพ (Physical Evidence) ประกอบด้วย การให้บริการบรรจุหีบห่อ ตู้อัตโนมัติรับบัตรคิว ระบบ Drop Off เพื่อลดการสำรองเงินสดชำระค่าบริการ พิกัดดาวเทียมที่ให้ข้อมูลละเอียดชัดเจน และการรับชำระผ่านบัตรเครดิต ณ จุดให้บริการและไม่ใช้จุดบริการ

2.2.2 นโยบายส่งเสริมการลงทุน 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564)

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand : BOI) ได้จัดทำนโยบายส่งเสริมการลงทุน 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564) ตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ลงวันที่ 3 ธันวาคม 2557 โดยบังคับใช้กับคำขอที่ยื่นตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2558 มีวิสัยทัศน์คือ “ส่งเสริมการลงทุนที่มีคุณค่า ทั้งในประเทศและการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน ก้าวพ้นการเป็นประเทศที่มีรายได้ระดับปานกลาง (Middle Income Trap) และเติบโตอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ซึ่งกำหนดเป้าหมายส่งเสริมการลงทุนตามประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2557 ดังนี้

- 1) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการสร้างสรรค์นวัตกรรม การสร้างมูลค่าเพิ่มของภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และการส่งเสริมวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ตลอดจนส่งเสริมการแข่งขันที่เป็นธรรม และการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม
- 2) ส่งเสริมกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีการประหยัดพลังงานหรือใช้พลังงานทดแทนเพื่อการเติบโตอย่างสมดุลและยั่งยืน
- 3) ส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของการลงทุน (Cluster) ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และสร้างความเข้มแข็งของห่วงโซ่มูลค่า
- 4) ส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อเสริมสร้างเศรษฐกิจท้องถิ่นที่เกื้อกูลต่อการสร้างความมั่นคงในพื้นที่
- 5) ส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยเฉพาะพื้นที่ชายแดนทั้งในและนอกนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 6) ส่งเสริมการลงทุนของไทยในต่างประเทศ เพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจไทย และเพิ่มบทบาทของประเทศไทยในเวทีโลก

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีความสอดคล้องกับนโยบายส่งเสริมการลงทุน 7 ปี (พ.ศ. 2558 - 2564) ในเป้าหมายที่ 1 ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เป้าหมายที่ 2 ส่งเสริมกิจการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีการประหยัดพลังงานหรือใช้พลังงานทดแทน เป้าหมายที่ 3 ส่งเสริมให้เกิดการรวมกลุ่มของการลงทุน (Cluster) ที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ และเป้าหมายที่ 4 การส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน และรองรับการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แผนการส่งเสริมการลงทุนเกี่ยวกับการส่งออกของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) และมีอุตสาหกรรมใดที่สามารถพัฒนาร่วมกับการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ได้

จากรายงานภาวะส่งเสริมการลงทุนตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน ปี 2564 การขอรับการส่งเสริมมีการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 1,674 โครงการ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5 และมีมูลค่าเงินลงทุน 642,680 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 59 เนื่องจากมีโครงการขนาดใหญ่ โดยเฉพาะกิจการพลังงานไฟฟ้ายื่นขอรับการส่งเสริมจำนวน 518 มูลค่าเงินลงทุน 164,480 ล้านบาท ประกอบกับช่วงเดียวกันของปี 2563 การขอรับการส่งเสริมมีมูลค่าต่ำจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

ในส่วนของการอนุมัติให้การส่งเสริมมีการอนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุน 1,572 โครงการ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 5 และมีมูลค่าเงินลงทุน 511,900 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 42 สำหรับการออกบัตรส่งเสริม มีการออกบัตรส่งเสริม 1,366 โครงการ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 3 และมีมูลค่าเงินลงทุน 403,230 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 6

ตารางที่ 2.2.2 - 1 คำขอรับการส่งเสริมการลงทุนจำแนกตามอุตสาหกรรมเป้าหมาย
เปรียบเทียบปี 2563 และปี 2564

อุตสาหกรรม	จำนวนโครงการ			เงินลงทุน (ล้านบาท)		
	2563	2564	ร้อยละ เปลี่ยนแปลง	2563	2564	ร้อยละ เปลี่ยนแปลง
5 อุตสาหกรรมเดิมที่เป็นเป้าหมาย						
เครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์	152	131	-14	50,220	104,490	+108
ปิโตรเคมีและเคมีภัณฑ์	84	78	-7	17,800	48,410	+172
การเกษตรและแปรรูปอาหาร	171	198	+16	38,610	47,660	+172
ยานยนต์และชิ้นส่วน	95	95	-	37,330	24,570	-34
การท่องเที่ยว	13	15	+15	8,200	16,390	+100
รวม	515	517	-	152,160	241,520	+59
7 อุตสาหกรรมใหม่ที่เป็นเป้าหมาย						
การแพทย์	77	71	-8	22,070	62,170	+182
เทคโนโลยีชีวภาพ	18	17	-6	10,500	21,880	+108
ดิจิทัล	133	170	+28	1,610	14,030	+771
อวกาศยาน	7	5	-29	1,440	450	-69
ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์	13	10	-23	1,120	440	-61
ป้องกันประเทศ	3	-	-100	460	-	-100
พัฒนาทรัพยากรมนุษย์และการศึกษา	6	-	-100	240	-	-100
รวม	257	273	+6	37,440	98,970	+164
รวมทั้งหมด	772	790	+2	189,600	340,490	+80

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand : BOI)

จากตารางที่ 2.2.2 - 1 พบว่าในปี 2564 มีการขอรับการส่งเสริมในอุตสาหกรรมเป้าหมาย จำนวน 790 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 47 ของโครงการที่ขอรับการส่งเสริมทั้งหมด และมีมูลค่าทั้งสิ้น 340,490 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 53 ของมูลค่าการขอรับการส่งเสริมทั้งสิ้น โดยอุตสาหกรรมเกษตรและแปรรูปอาหารมีจำนวนโครงการมากที่สุด และอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์มีมูลค่าเงินลงทุนสูงสุด

แม้ว่าการลงทุนในอุตสาหกรรมเดิมที่เป็นเป้าหมายจะมีสัดส่วนสูงกว่าอุตสาหกรรมใหม่ที่เป็นเป้าหมายมาก แต่อุตสาหกรรมใหม่ที่เป็นเป้าหมายมีการขยายตัวในอัตราสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มดิจิทัล ส่วนกลุ่มอุตสาหกรรมเดิมที่เป็นเป้าหมายมีโครงการไม่น้อยที่เป็นโครงการเทคโนโลยีสูง เช่น พลาสติกชีวภาพ เส้นใยเทคนิค โปรตีนทางเลือก และ Smart Electronics เป็นต้น

ตารางที่ 2.2.2 - 2 การกระจายแหล่งที่ตั้งของโครงการขอรับการส่งเสริมการลงทุนเปรียบเทียบปี 2563 และปี 2564

แหล่งที่ตั้ง	จำนวนโครงการ			เงินลงทุน (ล้านบาท)		
	2563	2564	ร้อยละเปลี่ยนแปลง	2563	2564	ร้อยละเปลี่ยนแปลง
ภาคกลาง	828	796	-4	137,230	128,060	-7
ภาคตะวันออก	483	509	+5	178,420	247,510	+39
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	61	87	+43	9,210	8,490	-8
ภาคเหนือ	88	78	-11	9,980	46,440	+365
ภาคตะวันตก	36	76	+111	36,720	15,660	-57
ภาคใต้	74	102	+38	22,770	173,730	+663
อื่น ๆ*	29	26	-10	10,280	22,790	+122
รวม	1,599	1,674	+5	404,610	642,680	+59

หมายเหตุ: * กิจกรรมที่ไม่มีที่ตั้งไม่แน่นอน เช่น กิจกรรมขนส่งทางอากาศ กิจกรรมขนส่งทางเรือ และกิจกรรมขนส่งทางท่อ เป็นต้น

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand : BOI)

จากตารางที่ 2.2.2 - 2 สรุปได้ว่า ในปี 2564 มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ภาคกลางมากที่สุด จำนวน 796 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 48 ของจำนวนโครงการทั้งหมด เงินลงทุน 128,060 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20 ของเงินลงทุนทั้งหมด การขอรับการส่งเสริมการลงทุนในภาคตะวันออกมากเป็นอันดับที่ 2 โดยมีการขอรับการส่งเสริม 509 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 30 ของจำนวนโครงการทั้งหมด แต่มีเงินลงทุนมากที่สุด โดยมีเงินลงทุน 247,510 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 43 ของเงินลงทุนทั้งหมด

2.2.3 แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

2.2.3.1 แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS)

กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขงก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2535 ประกอบด้วยประเทศสมาชิก 6 ประเทศ ที่แม่น้ำโขงไหลผ่าน ได้แก่ ประเทศไทย สปป.ลาว กัมพูชา เมียนมา เวียดนาม จีน (มณฑลยูนนาน และเขตการปกครองตนเองกว่างซีจ้วง) มีวิสัยทัศน์เพื่อสร้างอนุภูมิภาคที่มีความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน มีความปรองดองและความมั่งคั่ง โดยได้กำหนดกรอบความร่วมมือ 3 ด้าน หรือ “3Cs” ได้แก่ (1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดยการยกระดับเครือข่ายการคมนาคม ตลอดจนพัฒนาการระบบคมนาคมขนส่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกัน (2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) โดยการอำนวยความสะดวกทางด้านการเคลื่อนย้ายและการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ทั้งในส่วนของการสินค้าและแรงงานข้ามประเทศ ตลอดจนการบูรณาการตลาด กระบวนการผลิต และห่วงโซ่มูลค่า และ (3) การสร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนการดำเนินงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคม สุขภาพ โดยได้รับการช่วยเหลือและสนับสนุนทั้งทางด้านการเงินและวิชาการจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) โดยในปีงบประมาณ พ.ศ. 2563 มีผลการดำเนินงานคือการประชุมทางไกล (Video Conference) เพื่อหารือเกี่ยวกับแนวทางการรับมือผลกระทบของการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 หรือโควิด 19

เส้นทางการเชื่อมโยงในระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) เพื่อดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะการลำเลียงขนส่งและกระจายสินค้า เพื่อเอื้อประโยชน์ทางการค้าระหว่างกัน และสร้างความมั่งคั่งให้แก่ประเทศสมาชิกในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวด้านการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร การค้าบริการ และการท่องเที่ยว เพื่อเพิ่มการจ้างงาน

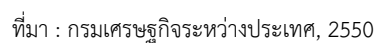
และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น รวมทั้งส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน และการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ได้แก่

- (1) แนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) เชื่อมโยงไทย - เมียนมา - ลาว - จีน 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน - เมียนมา/ลาว - ไทย (คุนหมิง - เชียงรุ่ง - ต้าหลั่ว - เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก/แม่สาย - กรุงเทพฯ และ คุนหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย/เชียงของ - กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร
 - เชื่อมโยงจีน - พม่า/ลาว - ไทย (คุนหมิง - เชียงรุ่ง - ต้าหลั่ว - เชียงตุง - ท่าซี้เหล็ก/แม่สาย - กรุงเทพฯ และ คุนหมิง - เชียงรุ่ง - บ่อเต็น - หลวงน้ำทา - ห้วยทราย/เชียงของ - กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร
 - จีน - เวียดนาม (คุนหมิง - ฮานอย - ไฮฟอง)
- (2) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงเมียนมา - ไทย - ลาว - เวียดนามระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ แม่ละหม่ง - เมียวดี/แม่สอด - พิชณุโลก - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - มุกดาหาร/สะพานมิตรภาพ - ดงฮาด - ดานัง
- (3) แนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงไทย - กัมพูชา - เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่
 - กรุงเทพฯ - อนุประเทศ/ปอยเปต - พนมเปญ - โฮจิมินห์ซิตี้ - ว่างเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร
 - กรุงเทพฯ - ตราด/เกาะกง - สเรมโบปิล - กัมปอต - ฮาเตียน - กามู - นำซา ระยะทาง 907 กิโลเมตร
 - กรุงเทพฯ - เสียมราฐ - สตรึงเต็ง - รัตนคีรี - OYadav - Play Ku - Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

ประเทศไทยตั้งอยู่ในตำแหน่งทำเลที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่มีความเหมาะสมและมีศักยภาพที่จะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งสินค้าและบริการระหว่างประเทศ จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) มี 26 จังหวัด ดังนี้

- (1) แนวเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อุทัยธานี ลำพูน พะเยาแพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิชณุโลก และกรุงเทพฯ
- (2) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิชณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร
- (3) แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

แนวระเบียงเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) แสดงดังรูปที่ 2.2.3 - 1



รูปที่ 2.2.3 - 1 แนวระเบียบเศรษฐกิจตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

ทั้งนี้ แผนงานการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program: GMS) ได้มีกรอบความร่วมมือด้านการขนส่ง คือ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA) โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ได้ให้ความช่วยเหลือในการจัดทำร่างความตกลงว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม เป็นโครงการนำร่อง จนกระทั่งมีการลงนามความตกลง 3 ฝ่าย โดยประเทศไทย สปป.ลาว และเวียดนาม เมื่อวันที่ 26 พฤศจิกายน 2542 ณ กรุงเวียงจันทน์ ต่อมาได้มีการแก้ไขความตกลงเพื่อเปิดให้สมาชิกอื่นในกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง

ความตกลงนี้ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งข้ามแดนและผ่านแดน รวมทั้งการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะทำให้รถบรรทุกและรถโดยสารของประเทศสมาชิกสามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดน รวมทั้งผ่านแดนของประเทศสมาชิกไปยังประเทศที่สามได้โดยไม่ต้องมีการขนถ่ายลงเพื่อเปลี่ยนถ่ายยานพาหนะ

ประเทศสมาชิกความตกลงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงมีความพยายามผลักดันให้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement : GMS CBTA) มีการปฏิบัติใช้อย่างเต็มรูปแบบภายในอนุภูมิภาคฯ โดยได้มีการริเริ่มในการปฏิบัติใช้ผ่าน The Initial Implementation of the CBTA (IICBTA) ซึ่งเป็นบันทึกความเข้าใจในการเริ่มใช้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงเพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ข้ามพรมแดน ณ จุดผ่านแดนนำร่องทั้ง 7 จุด ระหว่างประเทศภาคีสัญญาที่มีดินแดนติดต่อกับการนำรูปแบบ Single Window Inspection (SWI) หรือ การดำเนินการร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่ผู้มีอำนาจที่เกี่ยวข้องของแต่ละประเทศ (เช่น ศุลกากร ตำรวจตรวจคนเข้าเมือง เกษตร สาธารณสุข ฯลฯ) และ Single Stop Inspection (SSI) หรือการตรวจสอบพร้อมกันแบบเบ็ดเสร็จจุดเดียวระหว่างเจ้าหน้าที่ของภาคีสัญญามาใช้ปฏิบัติงานร่วมกันในบริเวณที่เรียกว่า เขตพื้นที่ควบคุมร่วมกันหรือ Common Control Area: CCA ซึ่งอาจจะตั้งอยู่ในหรือนอกราชอาณาจักรไทยก็ได้ โดยจุดผ่านแดนนำร่องทั้ง 7 จุด ได้แก่

- ลาวบาว (เวียดนาม) - แดงสะหวัน (ลาว)
- ปอยเปต (กัมพูชา) - อรัญประเทศ (ไทย)
- มุกดาหาร (ไทย) - สะหวันนะเขต (ลาว)
- บาวเวต (กัมพูชา) - มอคไบ (เวียดนาม)
- แม่สอด (ไทย) - เมียวดี
- แม่สาย (ไทย) - ท่าซี้เหล็ก
- เหวโค้ว (จีน) - ลาวไค (เวียดนาม)

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ยังคงมีอุปสรรคหลายประการ โดยเฉพาะปัญหาเชิงเทคนิคและกฎระเบียบที่ทำให้ยังไม่สามารถปฏิบัติได้อย่างเต็มรูปแบบ ถึงแม้ว่าประเทศสมาชิกได้ให้สัตยาบันในภาคผนวกและพิธีสารแนบท้ายครบทุกฉบับเมื่อปลายปี 2558 แล้วก็ตาม

จากผลการประชุมระดับรัฐมนตรี GMS ในปี 2560 ได้กำหนดให้มีการดำเนินการ “ระยะแรกเริ่ม” (Early Harvest) ของความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยมุ่งเน้นให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและพาหนะขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศสมาชิกได้อย่างเสรี ซึ่ง Early Harvest GMS CBTA ได้กำหนดให้มีการปฏิบัติอย่างเป็นทางการในกลางปี 2561 ต่อมาในการประชุมร่วมด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงเมื่อเดือนมีนาคม 2561 ประเทศสมาชิกได้มีการตกลงเพิ่มโควตาใบอนุญาตรถขนส่งสินค้าและรถโดยสารไม่ประจำทางเป็นประเทศละ 500 คัน โดยอนุญาตให้แลกเปลี่ยนสิทธิจราจรในประเภทบรรทุกทุกก่อน และใช้เอกสารนำเข้าชั่วคราวสำหรับตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุก (Temporary Admission Document: TAD) ทั้งนี้ การดำเนินการตาม Early Harvest GMS CBTA ไม่มีการจำกัดจำนวนเที่ยวการขนส่ง โดยอนุญาตให้มีการพำนักในกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงอื่น ๆ ที่ทำการขนส่งในแต่ละครั้งไม่เกิน 30 วัน โดยยานพาหนะจะต้องทำการขนส่งภายในเส้นทางที่กำหนดในพิธีสาร 1 ของความตกลง GMS CBTA เท่านั้น การดำเนินการระยะแรกนี้ สปป.ลาว จะเปิดให้ใช้เส้นทาง R3 จากห้วยทราย - บ่อเต็น และ R9 จากสะพานนาคราญ - แดงสะหวัน ส่วนเมียนมาขอแลกเปลี่ยนสิทธิจราจรกับไทยก่อนเพียงประเทศเดียว โดยการกำหนดโควตาไว้เบื้องต้น 100 คัน ในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และเมียนมาจะมีความพร้อมเข้าร่วมใน Early Harvest GMS CBTA ในเดือนมกราคม 2562 (ปัจจุบันได้มีการเลื่อนกำหนดการออกไปอีก)

สินค้าที่ขนส่งยังคงต้องปฏิบัติตามขั้นตอนศุลกากรของประเทศสมาชิก และยังไม่ใช้ระบบ Customs Transit System รวมทั้งไม่จำเป็นต้องวางเงินค้ำประกันศุลกากร (Customs Bond) ในการเคลื่อนย้ายสินค้าและยานพาหนะ ซึ่งสามารถนำเข้ายานพาหนะชั่วคราวโดยงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs Bond) โดยใช้เอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD) คู่กับใบขนสินค้าพิเศษ ส่วนการนำเข้าตู้คอนเทนเนอร์ชั่วคราวงดเว้นอากรและภาระภาษีขาเข้าและปราศจากการวางค้ำประกันภาระภาษีศุลกากร (Customs Bond) และไม่ต้องออกเอกสารการนำเข้าชั่วคราว (TAD)

2.2.3.2 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT)

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle: IMT - GT) เป็นโครงการความร่วมมือระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย ที่เริ่มต้นขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2536 โดยผู้นำทั้ง 3 ประเทศได้เห็นชอบการผลักดันการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในลักษณะไตรภาคีเพื่อเร่งรัดการปฏิรูปทางเศรษฐกิจในพื้นที่ส่วนภูมิภาคที่ยังด้อยพัฒนาบนเกาะสุมาตราของอินโดนีเซีย ภาคเหนือของมาเลเซีย และภาคใต้ของไทย ซึ่งธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้และกำหนดแนวทางการดำเนินงานในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจดังกล่าว ก่อนที่ที่ประชุมระดับรัฐมนตรีและเจ้าหน้าที่อาวุโสของทั้งสามประเทศจะให้ความเห็นชอบในการประชุมครั้งที่ 4 ระหว่างวันที่ 14 - 16 ธันวาคม 2537

แผนงาน IMT - GT เน้นความร่วมมือในหลากหลายสาขา ได้แก่ ด้านการค้าและการลงทุน ด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม การเกษตร ด้านการท่องเที่ยว ด้านระบบสาธารณสุขขั้นพื้นฐานและการเชื่อมต่อ การขนส่ง ด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ และด้านการผลิตและให้บริการสุขภาพ โดยมีจุดมุ่งหมายที่สำคัญ คือ การพัฒนาในเขตจังหวัดพื้นที่ทางตอนใต้ โดยเน้นบทบาทของภาคเอกชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนา

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนระหว่างประเทศ ผ่านการเพิ่มศักยภาพในการผลิตและขีดความสามารถของทั้ง 3 ประเทศ ควบคู่ไปกับการช่วยลดต้นทุนการผลิตและลดการแข่งขัน เพื่อกระตุ้น

การผลิตสินค้าและบริการในกลุ่มผ่านการแลกเปลี่ยนเทคโนโลยีการผลิต อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในตลาดโลกให้กับสินค้าส่งออกจากประเทศสมาชิก ทั้งนี้ เพื่อความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจส่วนรวมของภูมิภาคบนพื้นฐานของการเกื้อกูลซึ่งกันและกัน นอกจากนี้ แผนงาน IMT-GT ยังเป็นกรอบความร่วมมือที่มีบทบาทสำคัญในการสนับสนุนนโยบายการพัฒนาประเทศด้านอุตสาหกรรม การเกษตร การประมง และการท่องเที่ยวของอินโดนีเซีย นโยบายการพัฒนาประเทศไปสู่อุตสาหกรรมของมาเลเซีย และนโยบายการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคของไทย

2.2.3.3 กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก (เอเปค)

“เอเปค (APEC)” เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจระหว่างเขตเศรษฐกิจ (Economy) ในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก ก่อตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2532 (ค.ศ. 1989) โดยนาย Bob Hawke นายกรัฐมนตรีออสเตรเลีย ในขณะนั้น ที่มองว่า ออสเตรเลียจำเป็นต้องเกาะเกี่ยวกับเศรษฐกิจในภูมิภาค โดยเฉพาะในเอเชีย ตะวันออกและทวีปอเมริกาเหนือ ท่ามกลางแนวโน้มของการขยายกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในยุโรป และอเมริกาเหนือ และความไม่แน่นอนของการเจรจาการค้าระหว่างประเทศ ไทยอยู่ในสมาชิกแรกเริ่มของเอเปคตั้งแต่ต้น ซึ่งมี 12 เขตเศรษฐกิจ คือ ออสเตรเลีย บรูไน แคนาดา อินโดนีเซีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ มาเลเซีย นิวซีแลนด์ ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย และสหรัฐอเมริกา ต่อมาเอเปคได้รับสมาชิกเพิ่มในปีต่าง ๆ รวมเป็น 21 เขตเศรษฐกิจ ดังนี้ สาธารณรัฐประชาชนจีน (2534) เขตบริหารพิเศษฮ่องกง (2534) จีนไทเป (2534) เม็กซิโก (2536) ปาปัวนิวกินี (2536) ชิลี (2537)เปรู (2540) เวียดนาม (2540) และรัสเซีย (2540)

เอเปคสนับสนุนการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในภูมิภาคแบบเปิดกว้าง (Open Regionalism) โดยสิทธิประโยชน์ที่สมาชิกเอเปคให้แก่กันจะมีผลให้ผู้ที่มิได้เป็นสมาชิกเอเปคได้รับประโยชน์ด้วย (ปกติกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจอื่นจะให้สิทธิประโยชน์แก่กันและกันเฉพาะในกลุ่ม และใช้หลักการเจรจาต่างตอบแทนเพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิประโยชน์กับประเทศที่มิได้เป็นสมาชิก) เอเปคมีเป้าหมายสนับสนุนระบบการค้าพหุภาคี (Multilateral Trading System) โดยการดำเนินการของเอเปคจะเป็นการหารืออย่างตรงไปตรงมา มีใจเจราจาแต่ยึดหลักการฉันทามติ (Consensus) และความสมัครใจ (Voluntarism) ของทุกฝ่าย ความเท่าเทียมกัน และผลประโยชน์ร่วมกันของสมาชิก โดยคำนึงความแตกต่างของระบบเศรษฐกิจและสังคม และระดับการพัฒนาของสมาชิก

เป้าหมายของเอเปค คือ เป้าหมายโบกอร์ ที่สมาชิกเอเปคเห็นชอบในระหว่างการประชุมผู้นำ ที่เมืองโบกอร์ ประเทศอินโดนีเซีย เมื่อปี พ.ศ. 2537 ที่จะให้มีการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุนในภูมิภาคเอเชีย - แปซิฟิก โดยเริ่มจากสมาชิกที่พัฒนาแล้วภายในปี พ.ศ. 2553 (ค.ศ. 2010) และสมาชิกกำลังพัฒนาที่เหลือภายในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020)

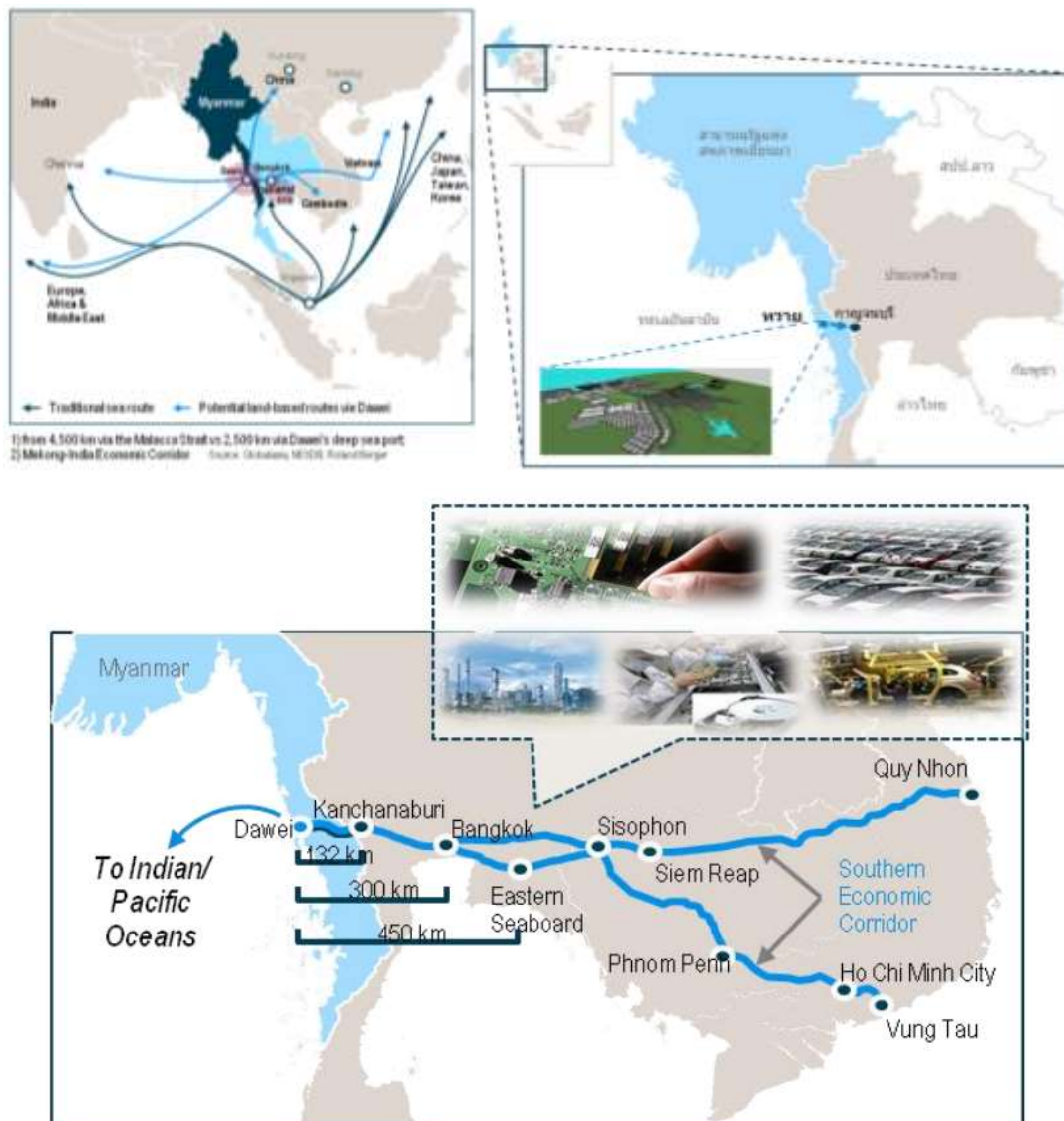
2.2.3.4 การพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย (Dawei Special Economic Zone)

เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายและท่าเรือน้ำลึกทวายเป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งของอาเซียน (ASEAN Connectivity) ซึ่งได้รับการผลักดันจากกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงและญี่ปุ่นมาอย่างต่อเนื่อง เพื่อเปิดเส้นทางการค้าและประตูเชื่อมเศรษฐกิจฝั่งตะวันตกแห่งใหม่ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงหรือ Greater Mekong Sub - region (GMS) โดยท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค สร้างทางลัดโลจิสติกส์เชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับโลกตะวันออกและโลกตะวันตก สู่ตลาดในเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป

โครงการทวายเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทย ในการเปิดพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ร่วมกับสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญ มีระยะทางชายแดนติดต่อกับประเทศไทยยาวที่สุดกว่า 2,200 กิโลเมตร ทั้งนี้ รัฐบาลไทยและรัฐบาลเมียนมามีความร่วมมือเพื่อสนับสนุนโครงการทวายมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 โดยในปี พ.ศ. 2555 มีข้อตกลงระหว่างประเทศ (MOU) ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ

พิเศษทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง เพื่อแสดงเจตนารมณ์ร่วมกัน ในการผลักดันโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวาย นิคมอุตสาหกรรม และเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกับชายแดนไทยให้เกิดผลเป็นรูปธรรม ความคาดหวังจากการเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือดังกล่าวจะนำไปสู่การเร่งกระบวนการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพื้นที่ให้เติบโตและเข้มแข็งขึ้นในเวทีการค้าโลก ซึ่งจะก่อให้เกิดการสร้างงานและจ้างงานในพื้นที่และระดับประเทศ ยกระดับฝีมือแรงงานสู่ระดับสากล ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ในขณะเดียวกันเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายจะเป็นทางเลือกสำหรับการก่อตั้งฐานทางธุรกิจแห่งใหม่ที่จะสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการไทยในทุกระดับให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจและพื้นที่ในลักษณะที่เกื้อกูลกัน เป็นโอกาสในการขยายฐานการผลิตอุตสาหกรรมเชื่อมโยงกิจกรรมตามห่วงโซ่อุปทานกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่น ๆ ของไทย อีกทั้งจะสร้างโอกาสสนับสนุนความมั่นคงด้านพลังงานให้ไทยในอนาคตอีกด้วย

เขตเศรษฐกิจพิเศษและท่าเรือน้ำลึกทวายจะเปิดช่องทางลัดโลจิสติกส์ฝั่งตะวันตกของไทย เชื่อมโยงแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (SEC) ระหว่างเมียนมา - ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม สู่ตลาด ฝั่งตะวันตก โดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา (รูปที่ 2.2.3 - 2) ซึ่งจะช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการค้า การขนส่งระหว่างประเทศได้อย่างมาก ทั้งยังส่งผลให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางของความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมและโลจิสติกส์ในภูมิภาค เป็นโอกาสขยายฐานการผลิตเชื่อมโยงและเสริมกิจกรรมในห่วงโซ่อุปทานกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของไทย (พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก) โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาพื้นที่รองรับอุตสาหกรรมขั้นต้นหรืออุตสาหกรรมหนัก เช่น อุตสาหกรรมเหล็กครบวงจร ให้เป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบสำคัญเพื่อป้อนเข้าสู่วงจรการผลิต ในอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยได้ เป็นต้น



ที่มา : สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนพัฒนาพื้นที่, สศช. 2559

รูปที่ 2.2.3-2 โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย

รัฐบาลไทยร่วมกับรัฐบาลเมียนมาเพื่อผลักดันโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายอย่างจริงจังมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ต่อมารัฐบาลญี่ปุ่นก็ได้เข้าไปลงทุนเป็นหุ้นส่วนพัฒนาโครงการ เพื่อพัฒนาเขตเศรษฐกิจตรงนี้ให้เป็นฐานอุตสาหกรรมใหม่ของโรงงานอุตสาหกรรมญี่ปุ่น เมื่อครั้งที่โครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายเริ่มต้นขึ้น เมียนมากำลังอยู่ในยุคเปลี่ยนผ่านจากรัฐบาลทหารเต็มรูปแบบมาเป็นรัฐบาลพลเรือนภายใต้พลเอก เต็ง เส่ง แม้จะมีเสียงทักท้วงจากคนในพื้นที่ เพราะการก่อสร้างได้สร้างผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและมลพิษให้กับชุมชนในเขตเศรษฐกิจแห่งนี้ อีกทั้งมีเสียงทักท้วงว่าเป็นโครงการที่ “ไม่เห็นหัวประชาชน” แต่โครงการเมกะโปรเจกต์ที่ทวายก็ยังดำเนินงานต่อมาได้ แม้ว่าบริษัทอิตาเลียนไทย ที่เป็นผู้รับเหมาโครงการนี้จะไม่สามารถส่งมอบงานได้ตรงเวลา

อย่างไรก็ตาม ตลอดช่วงโควิด-19 ที่ผ่านมานี้ ทำให้การก่อสร้างโครงการชะลอตัวลง ทางอิตาเลียนไทย ยังไม่สามารถส่งมอบงานใด ๆ ได้ การประกาศยกเลิกสัญญาก่อสร้างโครงการเศรษฐกิจพิเศษนี้ ไม่เพียงเป็นปัญหาใหญ่สำหรับบริษัทผู้รับเหมาอย่างอิตาเลียนไทยเท่านั้น แต่ยังกระทบความสัมพันธ์ระหว่างไทยกับเมียนมา ที่ผ่านมามีโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายพบกับอุปสรรคหลายอย่างจนทำให้การส่งมอบงานล่าช้า และเป็นหนึ่งในเหตุผลที่ทางเมียนมาประกาศยกเลิกข้อตกลงก่อสร้าง 7 จาก 8 โครงการในโครงการทวายกับทางอิตาเลียนไทย

2.2.3.5 ประชาคมอาเซียน (ASEAN Community)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economics Community: AEC) เป็นกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศสมาชิกในอาเซียน 10 ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป. ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และบรูไน ดารุสซาลาม ซึ่งผู้นำอาเซียนได้ประกาศจัดตั้งประชาคมอาเซียนอย่างเป็นทางการวันที่ 31 ธันวาคม 2558 รวมถึงประกาศวิสัยทัศน์ประชาคมอาเซียน พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) และรับรองแผนงานประชาคมอาเซียน พ.ศ. 2568 (ค.ศ.2025) (AEC Blueprint 2025) ในอีก 10 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2559 - 2568) เพื่อต่อยอดแผนงานการเปิดเสรีในปัจจุบัน และเดินทางรวมตัวทางเศรษฐกิจทั้งในเชิงกว้างและเชิงลึกมากยิ่งขึ้น ยกกระตือรือร้นขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนให้ดึงดูดการค้าและการลงทุนจากต่างประเทศ โดยมุ่งเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (Single Market and Production Base) เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น และบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก เน้นการปรับประสานนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี การให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุนภายใต้เขตการลงทุนอาเซียน (AIA) กับนักลงทุนภายนอกอาเซียน และการสร้างเครือข่ายในด้านการผลิต/จำหน่าย เป็นต้น

ในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน ประเทศไทยได้กำหนดวิสัยทัศน์ให้ตนเองเป็นสมาชิกที่เข้มแข็งและสนับสนุนคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชนอาเซียนร่วมกัน โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความเชื่อมโยงและมีขีดความสามารถในการรองรับ พร้อมทั้งมีกฎระเบียบที่อำนวยความสะดวกทั้งการค้าและการลงทุน

ทั้งนี้ ในการประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 17 เมื่อปี พ.ศ. 2553 ณ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ตกลงรับรอง “แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” หรือ Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC) เป็นกรอบและกลไกความร่วมมือในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนและจะขยายเป็นพื้นฐานในการเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงด้านสินค้า บริการ ทุน และแรงงานระหว่างกัน โดยได้กำหนดแนวทางปฏิบัติซึ่งมีองค์ประกอบหลักของความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน 3 ส่วน ได้แก่

- **การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)** เป็นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงพลังงานและการสื่อสาร ให้นำไปสนับสนุนภายใต้กรอบอนุภูมิภาคต่าง ๆ เช่น GMS, BIMSTEC, ACMECS, IMT - GT เป็นต้น โดยโครงข่ายที่สำคัญ ได้แก่ Asian Highway Network โครงข่ายเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางอาเซียน - จีน เป็นต้น
- **การเชื่อมโยงทางสถาบัน (Institutional Connectivity)** เป็นแผนเชื่อมโยงโครงสร้างสถาบัน ประกอบด้วย การเปิดเสรี การอำนวยความสะดวกทางการค้า การบริการ การลงทุน การสร้างมาตรฐาน กฎหมาย กฎเกณฑ์และข้อบังคับ ให้สอดคล้องกัน
- **การเชื่อมโยงระดับประชาชน (People - to - People Connectivity)** เป็นการเชื่อมโยงด้านศาสนา วัฒนธรรม สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว การศึกษา และความร่วมมือของชุมชนและท้องถิ่น

ต่อมาเมื่อวันที่ 6 กันยายน 2559 ในการประชุมสุดยอดผู้นำอาเซียน ณ กรุงเวียงจันทน์ สปป.ลาว ผู้นำชาติอาเซียนได้ลงนามรับรองแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียนปี 2568 (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025) ซึ่งเป็นแผนแม่บทฯ ที่จะใช้แทนแผนแม่บทฯ เดิม โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าวกำหนดยุทธศาสตร์หลักของความเชื่อมโยงของอาเซียนไว้ 5 ประการ ได้แก่

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน** จุดมุ่งหมายของยุทธศาสตร์นี้ คือ การใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อสนับสนุนโครงการโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ในอาเซียนอย่างครบวงจร ซึ่งรวมถึง การเตรียมโครงการ การพัฒนาผลิตภาพของโครงสร้างพื้นฐาน และการเสริมสร้างขีดความสามารถ ยุทธศาสตร์นี้ยังรวมถึงการแลกเปลี่ยนบทเรียนเกี่ยวกับรูปแบบ “การพัฒนาเมืองอย่างชาญฉลาด” ในประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งสามารถส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดีได้ในเวลาเดียวกัน
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 นวัตกรรมดิจิทัล** เทคโนโลยีดิจิทัลในอาเซียนสามารถสร้างมูลค่าสูงถึง 625 พันล้าน ดอลลาร์สหรัฐ ภายใน พ.ศ. 2573 (คิดเป็นร้อยละ 8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของอาเซียนในปีนั้น) ซึ่งอาจเป็นผลมาจากประสิทธิภาพที่เพิ่มขึ้น ผลิตภัณฑ์และบริการใหม่ ๆ เป็นต้น ดังนั้น จึงควรมี การสร้างกรอบกฎระเบียบสำหรับการให้บริการด้านดิจิทัลใหม่ ๆ (ซึ่งรวมถึงการบริหารจัดการข้อมูล และบริการทางการเงินแบบดิจิทัล) การสนับสนุนการแบ่งปันแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศในเรื่องข้อมูลแบบเปิด และการสนับสนุนวิสาหกิจขนาดเล็ก ขนาดกลาง และขนาดย่อม (MSMEs) เพื่อให้มีความสามารถในการเข้าถึงเทคโนโลยีใหม่ ๆ เหล่านี้
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ** การเสริมสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกันภายในอาเซียนต้องอาศัย ระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยง หากแต่ระบบโลจิสติกส์ภายในภูมิภาคยังไม่มีแนวทางมากนัก ประเด็น ปัญหาหลัก คือ การประสานงานระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของรัฐบาล และการขาดการแลกเปลี่ยน แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ อย่างไรก็ตาม ยังมีโอกาสที่จะสร้างกลไกเพื่อสนับสนุนการประสานงานและความร่วมมือระหว่างบริษัทด้านโลจิสติกส์ สถาบันวิชาการ และประเทศสมาชิกอาเซียน เพื่อช่วย แก้ไขปัญหาคอขวดในห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค รวมทั้งเพื่อรวบรวมและแบ่งปันแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ ในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ รวมทั้งช่วยชี้ประเด็นด้านนโยบายที่ควรได้รับความสนใจ
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 ความเป็นเลิศด้านกฎตามกฎระเบียบ** มีความจำเป็นที่จะต้องปลูกฝังแนวปฏิบัติ ด้านกฎระเบียบที่ดีในการเตรียมการ การให้การรับรอง และการดำเนินการตามกฎระเบียบและแบบ แผนวิธีในภูมิภาค จุดประสงค์ของยุทธศาสตร์นี้ คือ การสนับสนุนการดำเนินการตามนโยบายที่สำคัญ ต่อวาระด้านความเชื่อมโยงระหว่างกันภายในอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเน้นเรื่องการปรับมาตรฐาน ให้มีความสอดคล้องกัน การยอมรับร่วมกัน และกฎระเบียบทางเทคนิครวมทั้งการแก้ไขมาตรการที่ มีประสิทธิภาพที่เป็นการบิดเบือนทางการค้า
- **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเคลื่อนย้ายของประชาชน** ข้อจำกัดของการเดินทางของประชาชนอาเซียน ในภูมิภาคกลายเป็นเรื่องในอดีตไปแล้ว อย่างไรก็ตาม ยังคงมีโอกาที่จะปรับปรุงการเคลื่อนย้ายใน อาเซียนให้ดีขึ้น ซึ่งรวมถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่นักท่องเที่ยว โดยการแก้ปัญหา การขาดข้อมูลเกี่ยวกับทางเลือกในการเดินทางและการจัดให้มีระบบการยื่นขอรับการตรวจลงตรา ที่ง่ายขึ้น นอกจากนี้ ยังมีโอกาสที่จะส่งเสริมการเคลื่อนย้ายด้านทักษะในภูมิภาคให้ดีขึ้นโดยการจัดตั้ง กรอบคุณสมบัติที่มีคุณภาพสูงในวิชาชีพด้านอาชีพ และส่งเสริมการเคลื่อนย้ายของนักศึกษาระดับ มหาวิทยาลัยภายในอาเซียนให้มากขึ้นด้วย

2.2.3.6 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)

ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) เป็นความร่วมมือของ 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม เพื่อใช้ประโยชน์จากความแข็งแกร่งและความหลากหลายของทั้ง 5 ประเทศสมาชิกเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างสมดุล นำไปสู่การเพิ่ม ขีดความสามารถในการแข่งขัน การย้ายฐานการผลิตจากไทยไปประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการเกษตรและ

อุตสาหกรรม นำไปสู่การสร้างงาน ลดการเคลื่อนย้ายแรงงานผิดกฎหมาย ลดปัญหาเสพติด และสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอย่างยั่งยืน โดยสาขาความร่วมมือภายใต้ ACMECS ประกอบด้วยโครงการความร่วมมือ 8 สาขา โดยมีโครงการความร่วมมือสาขาที่เกี่ยวข้องกับโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ ได้แก่

การเชื่อมโยงการคมนาคม เพื่อพัฒนาและใช้ประโยชน์การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่ออำนวยความสะดวกในการค้า การลงทุน การผลิต และการท่องเที่ยว โดยเน้นการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในส่วนที่ยังขาดหายในแนวเขตเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) รวมถึงเส้นทางที่เชื่อมต่อจากแนวเขตเศรษฐกิจดังกล่าว

2.2.3.7 เส้นทางเชื่อมโยงทางการค้าใหม่ของจีนในศตวรรษที่ 21 Belt and Road Initiative (BRI) หรือ One Belt One Road

ประเทศจีนได้ประกาศนโยบาย การริเริ่มแถบและเส้น Belt and Road Initiative (BRI) หรือ นโยบายหนึ่งแถบหนึ่งเส้นทาง One Belt One Road (OBOR) เพื่อเชื่อมโยงเส้นการค้า ทางรางและทางถนนจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปสู่เอเชียใต้ เอเชียกลาง ยุโรป และแอฟริกา ผ่านแถบเศรษฐกิจสายไหม (Silk Road Economic Belt) ได้แก่ ระเบียงเศรษฐกิจเส้นทางบก ประกอบด้วย 3 แถบเส้นทางหลัก ได้แก่ แถบด้านทิศเหนือ (จีน - เอเชียกลาง - รัสเซีย - ยุโรป) แถบตอนกลาง (จีน - เอเชียกลาง - เอเชียตะวันตก - อ่าวเปอร์เซีย - ทะเลเมดิเตอร์เรเนียน) และแถบบ้านทิศใต้ (จีน - เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ - เอเชียใต้ - มหาสมุทรอินเดีย) รวมทั้ง เส้นทางทางทะเลที่จะเชื่อมจากทางทิศตะวันออกในมหาสมุทรแปซิฟิกไปยังมหาสมุทรอินเดีย ทิศตะวันตกของประเทศไทย ผ่านเส้นทางเดินเรือสายไหมศตวรรษที่ 21 ซึ่งเป็นเส้นทางเดินเรือของประเทศจีนกับเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ โอเชียเนีย แอฟริกา และยุโรป ไปจนถึงการวางแผนขยายเครือข่ายเส้นทางการบิน เพื่อยกระดับเส้นทางบินในภูมิภาคนี้ให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นการพัฒนาภายใต้โครงการ BRI ยังสามารถเชื่อมโยงไปสู่เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอื่น ๆ ภายในภูมิภาคได้อีก 6 เส้นทาง อันสะท้อนให้เห็นว่าการเชื่อมโยงการขนส่งทางบก ทั้งทางถนนและทางรางของภูมิภาคนี้มีบทบาทเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และกำลังเปลี่ยนระบบโลจิสติกส์บนเส้นทางใหม่ให้สามารถเชื่อมโลกได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ

โดยมีเส้นทางหนึ่งที่ประเทศไทยเป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมต่อตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 4 คือ “ระเบียงเศรษฐกิจ จีน - คาบสมุทรอินโดจีน” (China - Indochina Peninsula Economic Corridor : CICPEC) ซึ่งเป็นแนวระเบียงเส้นทางฝั่งตะวันออกของประเทศไทย ภายใต้กรอบความร่วมมือกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion) ที่จะเชื่อมโยงจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียนผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น โครงการทางหลวง 10 ประเทศ รวมไปถึงโครงการรถไฟความเร็วสูง (HSR) จากกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์ ซึ่งยังมีโครงการรถไฟเชื่อมคุนหมิง ถึง สิงคโปร์ เพื่อเชื่อมจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียนทั้งหมด ซึ่งโครงการทั้งหมดนี้จะช่วยส่งเสริมการค้าพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ระหว่างประเทศ ลดช่องว่างของโครงสร้างพื้นฐาน และสร้างโอกาสงานให้กับกลุ่มประเทศอาเซียนได้ โดยปัจจุบันรถไฟเชื่อมชายแดนจีน - สปป.ลาว ผ่านเวียงจันทน์ไปจนถึงจังหวัดหนองคาย ประเทศไทย ก่อสร้างแล้วเสร็จ และเปิดให้บริการแล้ว นอกจากนี้จีนยังทำ MOU กับไทยเพื่อขยายทางรถไฟนี้ไปจนถึงกรุงเทพฯ และความตกลงล่าสุดคือการสร้างรถไฟความเร็วสูงระหว่างมาเลเซียถึงสิงคโปร์ และการเชื่อมต่อกับระเบียงเศรษฐกิจจังหวัดคลาเทต - จีน - อินเดีย - เมียนมา (Bangladesh - China - India - Myanmar Economic Corridor) ซึ่งเป็นเส้นทางหนึ่งที่มีความสำคัญอย่างยิ่งสำหรับประเทศไทย ในการขยายการค้าการลงทุนไปยังเส้นทางดังกล่าว

เนื่องจากบทบาทของการใช้พื้นที่ของภาคตะวันออกเฉียงเหนือค่อนข้างชัดเจนในการเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมหลักของประเทศ ได้แก่ ข้าว อ้อย น้ำตาล และมันสำปะหลัง เป็นต้น แต่สินค้าดังกล่าวมีข้อจำกัดหลายประการ เช่น ลักษณะเฉพาะของสินค้าที่ให้ผลผลิตในช่วงเวลาที่จำกัด ตามฤดูกาล มีปริมาณที่ไม่สม่ำเสมอตลอดทั้งปี ผลผลิตทางการเกษตรส่วนใหญ่เกิดจากเกษตรกรรายย่อย ส่วนภาคอุตสาหกรรมยังมีปริมาณไม่มาก ซึ่งสินค้าหลักของภาคส่วนใหญ่จะผลักดันให้มาออกที่ประตูการค้าหลักของประเทศ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง มีบางส่วนที่ใช้ประตูการค้าของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังนั้น การผลักดันให้หันมาใช้ประตูการค้าของภาคเพื่อลดต้นทุนและส่งเสริมการใช้ประสิทธิภาพอย่างเต็มที่ โดยอาศัยศักยภาพของโครงข่ายที่มีอยู่เดิม โดยผ่านจังหวัดนครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย ชัยภูมิ และเพิ่มเติมบางส่วนที่ขาดหายไป โดยกระชับความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟภายใต้กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558 - 2570 ซึ่ง ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ - นครราชสีมา อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ระยะเวลาดำเนินการ 10 ปี (ปีงบประมาณ 2560 - 2570) คาดแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ปี 2570 และ ช่วงที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย ก็จะมีส่วนช่วยให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเกิดศักยภาพที่ดึงดูดให้เกิดการลงทุนในลำดับต่อไป

ดังนั้น การจัดการระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าในภาคตะวันออกเฉียงเหนือหรือกิจกรรมทาง Logistics จะมุ่งเน้นไปที่การจัดการส่วนของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิมให้เหมาะสมเกิดประโยชน์สูงสุด และเพิ่มเติมในส่วนที่ขาดหายไปจากโครงข่ายทั้งหมด โดยอาศัยระบบขนส่งทางถนนเป็นระบบรวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งมีสภาพของโครงข่ายค่อนข้างดีและครอบคลุมทุกพื้นที่ แล้วให้มีจุดศูนย์กลางเพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าที่บริเวณสถานีรถไฟหลักในภูมิภาค และใช้ระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นตัวเชื่อมโยงเข้ากับพื้นที่ของภาคกลาง ภาคตะวันออก ซึ่งเป็นประตูการค้าของประเทศสำหรับโอกาสในอนาคตอยู่ระหว่างก่อสร้างรถไฟไทย - จีน ซึ่งเป็นรถไฟความเร็วสูงสายแรกของประเทศไทย ผลประโยชน์ทางอ้อม ทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ระบบเศรษฐกิจ ที่จะเกิดตลอดเส้นทางโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย จะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟลาว - จีน (เวียงจันทน์ - บ่อเต็น) และโครงข่ายรถไฟของจีน (โมฮัน - कुหนิง) ได้อย่างเป็นหนึ่งเดียวกัน โดยจะเป็นส่วนหนึ่งของยุทธศาสตร์ One Belt One Road ที่จะสร้าง “เส้นทางสายไหมยุคใหม่” แสดงดังรูปที่ 2.2.3-3



ที่มา : Nippon Dragon Resources, พ.ศ. 2562

รูปที่ 2.2.3 - 3 เส้นทาง One Belt One Road

2.2.3.8 ความร่วมมือพัฒนาพื้นที่ชายแดนไทยกับมาเลเซีย (Thailand-Malaysia Committee on Joint Development Strategy for Border Area, JDS)

ความร่วมมือระดับทวิภาคีระหว่างประเทศไทยและมาเลเซียตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 โดยมีจุดมุ่งหมายเพื่อสร้างกลไกในการพัฒนาความกินดีอยู่ดีของประชาชนในบริเวณพื้นที่ 5 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดสงขลา ยะลา สตูล ปัตตานี และนราธิวาส กับ 4 รัฐของมาเลเซีย มีกรอบความร่วมมือ 9 สาขา ได้แก่ (1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง (2) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (3) การท่องเที่ยว (4) วัฒนธรรมและความสัมพันธ์ระดับประชาชน (5) การค้าและการลงทุน (6) การเกษตรประมง ปศุสัตว์และชลประทาน (7) การเงินและการคลัง (8) ด้านพลังงาน และ (9) การบรรเทาสาธารณภัย

โดยด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง มีแผนงานการพัฒนาตามแนวการเชื่อมโยงคมนาคม 5 แนว ประกอบด้วย (1) จังหวัดสตูล - รัฐปะลิส (2) จังหวัดสงขลา - รัฐปะลิส (3) จังหวัดสงขลา - รัฐเกดะห์ (4) จังหวัดปัตตานี - ยะลา - เบตง - เปงกาลีฮูลู - รัฐเปรัก (5) จังหวัดปัตตานี - นราธิวาส - รัฐกลันตัน ซึ่งแนวการพัฒนาด้านคมนาคมนี้จะส่งเสริมการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ชายแดนเพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงในพื้นที่ชายแดนและสนับสนุนการเป็นประชาคมอาเซียน

2.2.3.9 โครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยมมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”

โครงการเมืองต้นแบบ “สามเหลี่ยม มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เป็นโครงการที่รัฐบาลคัดสรรเมืองต้นแบบในพื้นที่ 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ถึงกันในลักษณะเครือข่าย ประกอบด้วย อำเภอสุไหงโก - ลก จังหวัดนราธิวาส เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการค้าชายแดนระหว่างประเทศ (International Border City) อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี เพื่อพัฒนาเป็นเมืองต้นแบบเกษตรอุตสาหกรรมก้าวหน้าผสมผสาน (Agricultural Industry City) และอำเภอเบตง จังหวัดยะลา เป็นเมืองต้นแบบการพัฒนาที่พึ่งพาตนเองอย่างยั่งยืน (Sustainable Development City) นอกจากนี้ ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 7 พฤษภาคม 2562 มีความเห็นชอบในการขยายโครงการเมืองต้นแบบที่ 4 อำเภอจะนะ จังหวัดสงขลา ไปสู่เมืองต้นแบบอุตสาหกรรมก้าวหน้าแห่งอนาคต ซึ่งแต่ละพื้นที่มีการกำหนดเป้าหมาย บทบาท และแนวทางการพัฒนาที่แตกต่างกัน โดยพื้นที่อำเภอเบตง จังหวัดยะลา และพื้นที่อำเภอสุไหงโก - ลก จังหวัดนราธิวาส มีการผลักดัน/สนับสนุนการพัฒนาที่เกี่ยวกับด้านคมนาคม คือ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการท่องเที่ยว และการเชื่อมต่อทั้งภายในและกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ โครงการคลังสินค้าเพื่อการส่งออก ที่ตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟจาก สุไหงโก - ลก กับ มาเลเซีย การพัฒนาด่านศุลกากร 3 ด่าน คือ ด่านสุไหงโก-ลก,ตากใบ และบูเก๊ะตา และการพัฒนาท่าอากาศยานเบตง ซึ่งการพัฒนาจะเป็นการเชื่อมโยงระบบขนส่งทั้งหมดในโครงการไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ทั้งในและต่างประเทศ เป็นการกระตุ้นให้เกิดการลงทุน และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ และพื้นที่ใกล้เคียง

2.2.4 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

2.2.4.1 ผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 (Thailand National Spatial Development Plan)

การวางแผนและจัดทำผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 เป็นเครื่องมือการวางแผนการพัฒนาแบบองค์รวมในอนาคต เพื่อเพิ่มศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาพื้นที่และการวางแผนอย่างเป็นระบบ เพื่อนำประเทศไปสู่การพัฒนาพื้นที่ที่สมดุลและเกิดความยั่งยืน โดยมียุทธศาสตร์ที่สอดคล้องกับการพัฒนาด้านคมนาคมและขนส่ง คือ ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน ซึ่งจะมีการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่งรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ การค้าและการลงทุนที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบภายใต้การตั้งถิ่นฐานของเมืองและชนบทที่เหมาะสม โดยมีนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งและ

โลจิสติกส์ในการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพ เพื่อรองรับการขยายตัวของประเทศในอนาคต และเพิ่มความสะดวกในการเข้าถึงการคมนาคมขนส่งทุกระบบ โดยมุ่งเน้นให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ และให้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะช่วยลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง และเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ เพื่อผลักดันให้ประเทศเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค

2.2.4.2 ผังภาค พ.ศ. 2600

- ผังภาคเหนือ พ.ศ. 2600

การวางผังภาคเหนือเป็นแผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เชิงกายภาพแบบองค์รวม เพื่อใช้เป็นกรอบนโยบายและทิศทางการพัฒนาเมืองและชนบทอย่างสมดุลและยั่งยืน โดยวางวิสัยทัศน์ให้ภาคเหนือเป็นภาคที่มีความมั่นคงรุ่งเรืองด้านการค้าและการบริการ มีภูมิทัศน์ที่สวยงาม วัฒนธรรมที่ทรงคุณค่า เป็นเมืองและชุมชนน่าอยู่ ดำรงไว้ซึ่งทรัพยากรธรรมชาติที่สมบูรณ์ เป็นหนึ่งในความภูมิใจของชาวไทยและเอเชีย ซึ่งมีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในการส่งเสริมการรวมกลุ่มการคมนาคมขนส่งและการสื่อสาร โดยกำหนดให้สร้างความสะดวกสบายด้านการขนส่งและการกระจายสินค้า ทั้งยังให้บริการแก่ผู้ดำเนินการทางธุรกิจได้ทั่วโลก เป็นการลดต้นทุนด้านการขนส่งและด้านพลังงาน มีการขนส่งที่รวดเร็ว ซึ่งส่งผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและเมืองอย่างเหมาะสม

- ผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2600

การวางผังภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นแผนแม่บทเพื่อพัฒนาให้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นศูนย์กลางการเกษตร การผลิตอุตสาหกรรมแปรรูป โดยใช้เทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อการส่งออก รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวอินโดจีน ที่มีความสมดุลและยั่งยืน ซึ่งมียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ คือ การสร้างการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน เน้นการพัฒนาและบริหารจัดการการใช้ประโยชน์จากทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การพัฒนาเมือง การใช้ประโยชน์ที่ดิน และการคมนาคมขนส่ง

- ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พ.ศ. 2600

จังหวัดในผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร และสมุทรปราการ โดยได้วางวิสัยทัศน์ให้เป็นเมืองที่มีการพัฒนาที่สมดุลและยั่งยืน มีศิลปวัฒนธรรมที่เป็นเอกลักษณ์ พร้อมทั้งมีความสะดวกในการคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมบทบาทการเป็นมหานครชั้นนำระดับโลกด้านการคมนาคมขนส่ง การค้า และบริการ สำหรับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 12 คมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน โดยพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ระดับนานาชาติ

- ผังภาคกลาง พ.ศ. 2600

จังหวัดในผังภาคกลาง ประกอบด้วย 12 จังหวัด ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สระบุรี ลพบุรี สิงห์บุรี ชัยนาท กาญจนบุรี ราชบุรี สุพรรณบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และสมุทรสงคราม ได้วางวิสัยทัศน์ให้ภาคกลางเป็นภาคที่ใช้พลังงานทดแทน เพื่อการขนส่งและการใช้ชีวิตประจำวันเป็นนิเวศนคร (Eco Energy City) เป็น Holistic Approach ที่คนรุ่นใหม่อยู่กับความทันสมัย แต่

ไม่ทำลายอดีต ทรัพยากรธรรมชาติ ศิลปกรรม มีฐานเศรษฐกิจที่ครบวงจรและใช้เทคโนโลยีสูงในการควบคุมมลพิษ สำหรับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบเมืองกลุ่มพื้นที่และเครือข่ายเมืองชนบท สร้างระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่อย่างทั่วถึง โดยเน้นการขนส่งทางบก ทางน้ำ และระบบโลจิสติกส์ที่ครบวงจร

- **ผังภาคตะวันออก พ.ศ. 2600**

ได้วางวิสัยทัศน์ให้ภาคตะวันออกเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจ เป็นผู้นำด้านเทคโนโลยีขั้นสูง รวมทั้งเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวในรูปแบบบันเทิงและธรรมชาติ และการบริการในระดับนานาชาติ โดยการพัฒนา EEC ให้ทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน พัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและการบริการด้านการท่องเที่ยว พัฒนา SEZ ให้เป็นประตูเศรษฐกิจเพื่อนบ้าน และเร่งแก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและมลพิษ สำหรับผังนโยบายที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ นโยบายที่ 3 ด้านคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐาน โดยเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมให้ทั่วถึง ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง

- **ผังภาคใต้ พ.ศ. 2600**

ได้วางวิสัยทัศน์ให้ภาคใต้เป็นฐานเศรษฐกิจหลักของ IMT - GT ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การค้า การบริการ และการขนส่งทางทะเล นำไปสู่ความอยู่ดีมีสุขบนพื้นฐานความหลากหลายทางวัฒนธรรม และทรัพยากร สำหรับยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบเมือง กลุ่มเมือง และเครือข่ายการพัฒนา การพัฒนาเมืองและชุมชนแบบเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันระหว่างเมืองขนาดใหญ่และเล็ก และสนับสนุนการพัฒนาชุมชนน่าอยู่อย่างยั่งยืน เชื่อมโยงการพัฒนากับชุมชนชนบทอย่างเกื้อกูล

2.2.4.3 เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

- **แผนพัฒนาภาคเหนือ (พ.ศ. 2566 - 2570)**

เนื่องจากภาคเหนือมีทุนทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีอัตลักษณ์ มีฐานทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งทรัพยากรที่หลากหลาย รวมทั้งมีทำเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการเชื่อมโยงทั้งในประเทศและอนุภูมิภาค ดังนั้น การพัฒนาภาคเหนือจะต้องนำศักยภาพต่าง ๆ ของพื้นที่มาใช้ในการต่อยอด โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนา 4 ด้าน (4C) ได้แก่ (1) Creative พัฒนาเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง โดยการสร้างระบบนิเวศ เมือง และพื้นที่สร้างสรรค์ (2) Connect สร้างโอกาสในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจภายในประเทศและอนุภูมิภาค ทั้งในส่วนของระเบียบเศรษฐกิจพิเศษ เขตพัฒนาเศรษฐกิจชายแดน (3) Clean พัฒนาตามแนววิถีใหม่ (New Normal) และการพัฒนาบนฐานการเติบโตอย่างยั่งยืนของการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม การดูแลความสะอาดของเมือง การใช้พลังงานสะอาด และ (4) Care ให้ความสำคัญอย่างต่อเนื่องกับการดูแลผู้สูงอายุและผู้ด้อยโอกาสในสังคมและพัฒนาศักยภาพแรงงาน



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4 - 1 ทิศทางการพัฒนาภาคเหนือ 4 ด้าน (4C)

การกำหนดแนวทางพัฒนาภาคเหนือได้พิจารณาถึงความเชื่อมโยงกับแผนพัฒนา ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) พร้อมพิจารณา โอกาส ศักยภาพ ปัญหา และข้อจำกัดของภาค เพื่อพัฒนาไปสู่ การเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์ของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ดังนี้

- ส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (NEC - Creative LANNA) ในจังหวัด เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน และลำปาง ให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจหลักของภาคและฐานเศรษฐกิจ สร้างสรรค์ของประเทศ
- เสริมศักยภาพของเมือง พื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และระบบโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์สำคัญของภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจ และเอื้อต่อการอยู่อาศัย
- **แผนพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พ.ศ. 2566 - 2570**

เนื่องจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นฐานการผลิตการเกษตรทั้งข้าว อ้อยโรงงาน และมันสำปะหลัง รวมทั้งมีท่าเลที่ตั้งที่มีศักยภาพเหมาะสมกับการเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจทั้งในประเทศและประเทศ เพื่อนบ้าน ถือได้ว่าเป็น "ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง" ดังนั้น การพัฒนา ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจึงให้ความสำคัญกับการพัฒนา 3 ด้าน (3G) ได้แก่ (1) การเป็นฐานการผลิต ของประเทศที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green) (2) การเป็นประตูเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Gate) ทั้งเศรษฐกิจชายแดน ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อพัฒนาการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ และ (3) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับคุณภาพชีวิต (Growth)



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4-2 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3 ด้าน (3G)

● แผนพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566 - 2570)

ภาคกลางเป็นพื้นที่โครงข่ายที่เชื่อมโยงกับกรุงเทพฯ ซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ ส่งผลให้อัทธิพลของความเป็นเมืองและกิจกรรมความเจริญทางเศรษฐกิจจากกรุงเทพฯ แผ่กระจายไปยังพื้นที่ปริมณฑลและพื้นที่บริเวณใกล้เคียง ดังนั้น ภาคกลางจึงเป็นฐานเศรษฐกิจหลักด้านแรกที่รองรับและกระจายความเจริญเติบโตของประเทศออกจากเมืองหลวง ซึ่งทิศทางการพัฒนาภาคใน 5 มิติ (HEART) ได้แก่

- การสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการ (High Value - added Products and Services: H)
- การพัฒนาศักยภาพแรงงานให้มีทักษะใหม่ที่สำคัญในการทำงานและพัฒนาระดับทักษะเดิมให้ดีขึ้น (Education and Training: E)
- การนำศักยภาพในด้านศิลปะและความคิดสร้างสรรค์ (Art and Creativity: A)
- การเสริมสร้างความยืดหยุ่นภายในสาขาการผลิตหลักของพื้นที่ภาคกลาง (Resilience: R)
- การอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (Treatment of Environmental Pollution and Restoring Natural Resources: T)



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4 - 3 ทิศทางการพัฒนาภาคกลาง 3 ด้าน (HEART)

- **แผนพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566 - 2570)**

เนื่องจากภาคตะวันออกเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกซึ่งเป็นฐานอุตสาหกรรมเป้าหมายที่สำคัญของประเทศ มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพทั้งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางทะเล และเป็นแหล่งการค้าชายแดนกับราชอาณาจักรกัมพูชาที่สามารถเชื่อมโยงการค้ากับประเทศในภูมิภาคอาเซียน และเอเชียแปซิฟิกได้อย่างสะดวก ดังนั้น จึงได้กำหนดทิศทางการพัฒนา 6 ประเด็นการพัฒนา (SHAREs) ได้แก่ (1) การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมายพื้นที่ภาคตะวันออก (S) (2) การพัฒนาพื้นที่ให้มีความทันสมัยน่าอยู่ (H) (3) การส่งเสริมและพัฒนาก่อตั้งเขตเศรษฐกิจและชุมชน (A) (4) การฟื้นฟูอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (R) (5) การพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนและเมืองชายแดน เชื่อมโยงเศรษฐกิจและการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศอาเซียน (E) และ (6) การผลิตผลไม้คุณภาพมุ่งสู่การเป็นมหานครผลไม้เมืองร้อนแห่งเอเชีย (S)



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4 - 4 ทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออก 6 ด้าน (SHAREs)

• แผนพัฒนาภาคใต้ (พ.ศ. 2566 - 2570)

ภาคใต้มีบทบาทสำคัญในการสร้างรายได้ให้กับภาคและประเทศจากการท่องเที่ยว ทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียง และแหล่งท่องเที่ยวทางบกที่มีศักยภาพสามารถเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างกันได้ อีกทั้งภาคใต้ยังมีความได้เปรียบด้านสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงการพัฒนาทั้งพื้นที่ภาคอื่น ๆ ของประเทศ รวมทั้งภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะด้านพรมแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดของประเทศ โดยกำหนดทิศทางการพัฒนาภาคใต้ 6 ด้าน (PEARLS) ดังนี้ (1) ยกระดับการบริการด้านการท่องเที่ยว (P) (2) การอนุรักษ์ฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (E) (3) การส่งเสริมการผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและการแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม (A) (4) การส่งเสริมการใช้งานวิจัย เทคโนโลยีและนวัตกรรม (R) (5) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพื่อเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่สามารถเชื่อมโยงการค้าการลงทุนกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจทั้งในและนอกภูมิภาค (L) และ (6) การเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดี (S)



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4 - 5 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ 6 ด้าน (PEARLS)

● แผนพัฒนาภาคใต้ชายแดน (พ.ศ. 2566 - 2570)

ภาคใต้ชายแดนมีบทบาทสำคัญในการเป็นเมืองชายแดนเชื่อมโยงการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ดังนั้น ทิศทางการพัฒนาภาคจึงเน้นการพัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีทิศทางการพัฒนา 5 ด้าน (PEACE) ได้แก่ (1) การพัฒนาประสิทธิภาพการผลิตและอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปมูลค่าสูงเพื่อการส่งออก (P) (2) พัฒนาการท่องเที่ยวเมืองชายแดน (E) (3) ใช้ฐานทรัพยากรธรรมชาติที่มีความหลากหลายทางชีวภาพสูงและสังคมพหุวัฒนธรรมในการพัฒนาสินค้าเกษตรอัตลักษณ์ (A) (4) พัฒนาเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้สามารถอยู่ร่วมกันอย่างสันติสุขภายใต้สังคมพหุวัฒนธรรม (C) และ (5) พัฒนาเมืองเศรษฐกิจชายแดนเพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (E)



ที่มา : เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570

รูปที่ 2.2.4 - 6 ทิศทางการพัฒนาภาคใต้ชายแดน 5 ด้าน (PEACE)

2.2.4.4 แผนพัฒนากลุ่มจังหวัด

● แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 1 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน ซึ่งกำหนดเป้าหมายที่จะ “พัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจสร้างสรรค์มูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง” โดยกำหนดยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคม ดังนี้

- จังหวัดเชียงใหม่ มีสนามบินนานาชาติ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางการค้าการลงทุน
- จังหวัดแม่ฮ่องสอน มีบทบาทสำคัญทางด้านการค้าชายแดนระหว่างประเทศ
- จังหวัดลำปาง มีการพัฒนาทางโลจิสติกส์ทางบกและทางราง
- จังหวัดลำพูน มีนิคมอุตสาหกรรม

● แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย พะเยา แพร่ และน่าน ได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์แบบเชิงรุก ซึ่งมีจุดแข็ง คือ มีที่ตั้งกลุ่มจังหวัดติดกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และมีความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นปัจจัยในการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมที่มีความสอดคล้องกับโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ ดังนี้

- การเจรจากับต่างประเทศภายใต้กรอบความสัมพันธ์เมืองพี่เมืองน้อง และการทำความเข้าใจในกรอบข้อตกลงการค้า เพื่อลดปัญหาด้านการค้าชายแดน การขนส่ง
- จัดทำแผนแม่บทเตรียมความพร้อมรองรับระบบโลจิสติกส์สำคัญในกลุ่มจังหวัด
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สนับสนุนการค้า การลงทุนเชื่อมโยงกลุ่มประเทศ GMS/CLMVT (เน้นเส้นทางที่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักของประเทศและอนุภูมิภาค)
- ส่งเสริมการพัฒนาด้านชายแดน

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 1 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก เพชรบูรณ์ อุตรดิตถ์ สุโขทัย และตาก โดยมุ่งสู่การพัฒนาเป็นการเชื่อมโยงและความร่วมมือในการพัฒนาของจังหวัด กลุ่มจังหวัด ประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ที่ใช้ระเบียบเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (NSEC) กับ ระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) และระเบียบเศรษฐกิจ LIMEC กลุ่มประเทศ BIMSTEC และประเทศที่มีศักยภาพ ในด้านการค้าการลงทุน การศึกษา การสาธารณสุข การเกษตร และการท่องเที่ยว การประชุมและการจัดนิทรรศการ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่ผลักดันให้กลุ่มจังหวัด เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์และการคมนาคมในพื้นที่ ยกกระตือรือร้นการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดให้ได้มาตรฐาน และยั่งยืนสู่ระดับนานาชาติ

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี มีทิศทางในการพัฒนาโดยการยกระดับคุณภาพและมาตรฐานสินค้าเกษตรปลอดภัย เพิ่มมูลค่าและนวัตกรรมแปรรูปภายใต้การพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียนและเศรษฐกิจ สีเขียว (BCG) สู่การพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) พัฒนาศักยภาพการท่องเที่ยว เน้นคุณค่าและยั่งยืน ได้มาตรฐานและปลอดภัยเป็นที่ยอมรับในระดับสากล และเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน และ จุฑายุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุดรธานี เลย หนองคาย หนองบัวลำภู และบึงกาฬ ได้กำหนด เป้าหมาย คือ เกษตรอุตสาหกรรมชั้นนำ ศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว มาตรฐานสากล เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน โดยเป้าหมายด้านศูนย์กลางการค้าและโลจิสติกส์ มีการค้า การลงทุน การค้าชายแดน และการบริการ ที่เน้นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐาน การผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตุการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อ ระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (พ.ศ. 2561 - 2565)**

ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสกลนคร นครพนม และมุกดาหาร ได้กำหนดประเด็น การพัฒนาที่เกี่ยวข้อง คือ การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรรม (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยง ประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวทางในการพัฒนา เพื่อพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เส้นทางคมนาคม และ สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน ปรับปรุงเส้นทางคมนาคมรองรับการท่องเที่ยว รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ให้กับภาคธุรกิจในพื้นที่ โดย ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการค้า การลงทุน และผลักดันการเชื่อมโยง คมนาคมในพื้นที่ รองรับเส้นทางคมนาคมหลัก เนื่องจากเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีจุดแข็งด้านที่ตั้ง เชิงยุทธศาสตร์ที่สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสามารถผ่านเข้าไปจีนตอนใต้ได้ โดยผ่าน สะพานมิตรภาพ 2 (จังหวัดมุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพ 3 (จังหวัดนครพนม) ซึ่งสามารถขยาย การค้าได้ในอนาคต โดยสะพานมิตรภาพ 2 (มุกดาหาร) และสะพานมิตรภาพ 3 (นครพนม) เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานคร สปป.ลาว ประเทศเวียดนาม และ สาธารณรัฐประชาชนจีนตอนใต้ (นครหนานหนิง) โดยผ่านเส้นทางหมายเลข 8 และหมายเลข 12

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (พ.ศ. 2565 - 2570)**

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดร้อยเอ็ด ขอนแก่น มหาสารคาม และกาฬสินธุ์ แผนพัฒนานี้ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนา คือ “เติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต สังคมเป็นสุข สิ่งแวดล้อมยั่งยืน” โดยมีด้านที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ Future Economy การเติบโตด้วยเศรษฐกิจแห่งอนาคต ที่มีส่วนสำคัญ คือ การค้าการลงทุนแห่งอนาคต เช่น SMEs, Start up และวิสาหกิจชุมชน โดยใช้โครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงจังหวัดในกลุ่มจังหวัดและภูมิภาค เป็นศูนย์กลางขนส่งระบบรางในภูมิภาค ขับเคลื่อนเมืองด้วยนวัตกรรมระบบรางและการตลาดดิจิทัล โดยสนับสนุนให้เกิดโครงการ (1) โครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมกลุ่มจังหวัดอย่างเป็นระบบเพื่อสนับสนุนการค้าการลงทุน การอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว เชื่อมโยงจังหวัด กลุ่มจังหวัด และภูมิภาค (2) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (3) โครงการร้อยแก่นสารสินธุ์ Railway innopolis มหานครระบบราง (4) โครงการส่งเสริมอุตสาหกรรมอากาศยานและการบิน ที่จะส่งผลดีต่อกลุ่มจังหวัดให้เป็นศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และรายได้จากการท่องเที่ยวของจังหวัดเพิ่มขึ้น

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2565 - 2570)**

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสุรินทร์ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และชัยภูมิ โดยได้มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเป็น “ศูนย์กลางของเกษตรอุตสาหกรรม ผลิตภัณฑ์ใหม่ ท่องเที่ยวอารยธรรมขอม การค้าชายแดน และสังคมเป็นสุข” ซึ่งมีแนวทางพัฒนาหลักที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคม คือ สร้างมูลค่าเพิ่มในสาขาการท่องเที่ยว โดยการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และบริการเกี่ยวเนื่องกับการท่องเที่ยว การใช้ประโยชน์จากระบบโลจิสติกส์ที่รัฐบาลวางรากฐานไว้ให้ อีกทั้งมีพันธกิจสำคัญที่จะส่งเสริมและพัฒนากิจการค้าการลงทุน และค้าชายแดน โดยเป็นประตูสู่ภาคอีสาน และเชื่อมโยงการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2565 - 2570)**

ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี อำนาจเจริญ ยโสธร และศรีสะเกษ ได้มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนา คือ “เกษตรสร้างมูลค่า ศูนย์กลางการค้า โลจิสติกส์ การท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์ เชื่อมโยงภูมิภาค” กลุ่มจังหวัดได้ตั้งประเด็นการพัฒนาที่มีแผนงานที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมขนส่ง คือ การเสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้าการลงทุน เนื่องจากกลุ่มจังหวัดนี้มีอาณาเขตติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน 2 ประเทศ คือ สปป.ลาวและกัมพูชา ที่มีศักยภาพในการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว รวมถึงสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศที่ 3 เช่น เวียดนาม อีกทั้งมีนโยบายของรัฐบาลในการพัฒนาและกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาค เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูง รถไฟฟ้าทางคู่ เป็นต้น ซึ่งแผนงานนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการเพื่อเชื่อมโยงธุรกิจการค้าการลงทุนสู่สากลผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการภาครัฐและระบบฐานข้อมูล โดยมีโครงการที่สำคัญ เช่น โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านถนนเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- **แผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ฉบับปรับปรุง**

ในแผนพัฒนาฉบับนี้ได้กำหนดวิสัยทัศน์ให้กรุงเทพมหานครมุ่งสู่การเป็นมหานครแห่งเอเชีย ประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนา 7 ด้าน โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเชื่อมโยงเมืองที่มีความคล่องตัวและระบบบริการสาธารณะแบบบูรณาการ มุ่งเน้นให้เกิดกลไกการพัฒนาพื้นที่ชุมชนย่อยในเขตกรุงเทพมหานครชั้นนอก โดยการสร้างระบบขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงศูนย์ชุมชนย่อยกับเขตพื้นที่ชั้นกลางและชั้นในได้โดยสะดวก และให้ภายใน

กรุงเทพมหานครมีระบบขนส่งมวลชนทั่วถึงทั้งทางรถ ทางราง ทางน้ำ สะดวก ประหยัด การจราจรคล่องตัวและมีทางเลือก รวมทั้งการนำเทคโนโลยี เช่น การพัฒนาระบบแอปพลิเคชันเดียวสำหรับบริการแก่ประชาชนที่จะเข้ามาใช้ระบบขนส่งทุกประเภทในกรุงเทพฯ อีกทั้งการสร้างมาตรการการใช้ทางอย่างปลอดภัยแก่ประชาชนผ่านการจัดลำดับความสำคัญของถนนอันจะนำไปสู่การสร้างมาตรการการบังคับใช้ที่มีประสิทธิภาพ

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ ซึ่งมีเป้าหมายให้กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑลเป็นกลุ่มจังหวัดอัจฉริยะ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมและโลจิสติกส์ คือ การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานขนส่งสาธารณะและโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเติบโตของเมืองและบริการประชาชนอย่างทั่วถึง

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (พ.ศ. 2566 - 2570) ฉบับทบทวน พ.ศ. 2567**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชัยนาท พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สระบุรี สิงห์บุรี และอ่างทอง โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ กลุ่มน้ำแห่งประวัติศาสตร์ ศูนย์กลางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน ประเด็นการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน จะเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานที่เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการในอนาคต

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดกาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี โดยมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางการผลิตและการตลาดสินค้าภาคเกษตร อุตสาหกรรมปลอดภัย การท่องเที่ยวคุณภาพเชิงสร้างสรรค์ และการค้าภาคตะวันตก นอกจากนี้ในแผนได้มีการกำหนดแนวทางพัฒนาและส่งเสริมการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนให้มีศักยภาพ ผลักดันเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ นำไปสู่การกระตุ้นให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบอำนวยความสะดวก ระบบโลจิสติกส์ และเครือข่ายคมนาคม เพื่อกระตุ้นให้เกิดการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ฉบับทบทวน พ.ศ. 2567**

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดสมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์ โดยมีเป้าหมายการพัฒนา คือ มีการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมอย่างต่อเนื่อง เศรษฐกิจเติบโต บนฐานทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อมที่สมดุลและยั่งยืน ซึ่งมีประเด็นการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ คือ การเพิ่มขีดความสามารถภาคอุตสาหกรรมและบริการด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พลังงาน ดิจิทัล ให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รองรับความต้องการของประชาชน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว และเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงการค้า การพัฒนาชายแดน และการพัฒนาการค้า การลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะด้านสิงขร

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา โดยมียุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดมุ่งพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียนอย่างสมดุลและยั่งยืนบนพื้นฐานสังคมเป็นสุข ในด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ได้มุ่งเน้นให้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงเส้นทางคมนาคม โลจิสติกส์ให้สามารถรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและสังคม การขนส่งสินค้าและการขนส่งมวลชน และรองรับการเติบโตของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (พ.ศ. 2562 - 2565) ฉบับทบทวน**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว โดยมียุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดมุ่งให้เศรษฐกิจเจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี สังคมมีความเข้มแข็งเป็นฐานรากที่เอื้อต่อการพัฒนาศักยภาพมนุษย์ และทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมสมดุล ในการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้มุ่งเน้นให้พัฒนาด้านชายแดนและระบบโครงสร้างบริการพื้นฐานให้สามารถบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีมาตรฐานสากล พัฒนาปรับปรุงเส้นทางรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน เขตเศรษฐกิจพิเศษ และเชื่อมโยงกันในกลุ่มจังหวัด รวมทั้งส่งเสริมการค้า การลงทุน และเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า และการค้าชายแดน เชื่อมโยง EEC กับประเทศเพื่อนบ้าน

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย 5 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา โดยมีเป้าหมายการพัฒนากลุ่มจังหวัด คือ “พัฒนาการท่องเที่ยว การเกษตร อุตสาหกรรมชีวภาพ สู่ผลิตภัณฑ์และบริการที่มีคุณภาพ และมูลค่าสูงอย่างยั่งยืน” โดยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง โลจิสติกส์เครือข่ายการสื่อสาร และพลังงาน มุ่งเน้นในการพัฒนาเครือข่ายถนนสายรองในพื้นที่ให้ได้มาตรฐาน พัฒนาท่าเทียบเรือน้ำลึกเพื่อการขนส่งสินค้า และท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว พัฒนาการขนส่งระบบรางเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทย - อันดามัน และระบบรถไฟทางคู่ ปรับปรุงการขนส่งทางอากาศระหว่างภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงการขนส่งทางเรือระหว่างภูมิภาค พัฒนาศูนย์กระจายสินค้าในพื้นที่ สร้างความมั่นคงของระบบสาธารณสุขภาคในพื้นที่เพื่อรองรับการพัฒนาด้านต่าง ๆ สนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนในชุมชนและภาคการเกษตร รวมทั้งการพัฒนาเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ความเร็วสูง และ Free - Wifi ในเขตเมือง และสถานที่ท่องเที่ยว

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (พ.ศ. 2566 - 2570)**

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล โดยกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันมีศักยภาพโดดเด่นในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ ซึ่งยึดแนวคิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สมดุล มีการสร้างรายได้ และการกระจายรายได้ที่ทั่วถึงและเป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ ควบคู่กับแนวคิด การพัฒนาแบบองค์รวมที่ยึดคนและผลประโยชน์ของประชาชนเป็นตัวตั้ง โดยยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ คือ การพัฒนาคุณภาพด้านการท่องเที่ยวให้มีมาตรฐานอย่างยั่งยืน ซึ่งมุ่งเน้นการส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพพื้นที่ให้สามารถรองรับการขยายตัวด้านการท่องเที่ยวให้เพียงพอและเหมาะสม โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการคมนาคม รวมทั้งโครงข่ายด้านการสื่อสารให้เพียงพอและได้มาตรฐาน

- **แผนพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (พ.ศ. 2566 - 2570)**

จังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย 3 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา โดยเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดนมีขนาดเล็กที่สุดในภาคใต้ แต่มีศักยภาพด้านการค้าชายแดน โดยมีด่านสำคัญ 4 แห่ง ได้แก่ ด่านศุลกากรเบตง จังหวัดยะลา, ด่านบูเกะตา จังหวัดนราธิวาส, ด่านศุลกากรตากใบ จังหวัดนราธิวาส และด่านศุลกากรสุโงโกะ-ลก จังหวัดนราธิวาส ซึ่งมีเป้าหมายเป็นศูนย์กลางการเกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการค้าชายแดน บนสังคมพหุวัฒนธรรมเข้มแข็งอย่างยั่งยืน โดยในด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มุ่งเน้นการพัฒนาระบบธุรกิจการบริการกระจายสินค้า และการส่งออก เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าชายแดน

2.2.4.5 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ (พ.ศ. 2564 - 2565)

โดยแผนพัฒนาการท่องเที่ยวฉบับนี้เป็นแผนที่กำหนดทิศทางการพัฒนาในภาพรวม จึงได้กำหนดแนวทางการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติและการพัฒนาในระดับต่าง ๆ โดยใช้แผนปฏิบัติการพัฒนาการท่องเที่ยวเป็นกรอบการบริหารและพัฒนาการท่องเที่ยวในระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่น โดยได้กำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวทั้งหมด 16 เขต ดังตารางที่ 2.2.4 - 1

ตารางที่ 2.2.4 - 1 เขตพัฒนาการท่องเที่ยวในภาคเหนือ

ลำดับ	เขตพัฒนาการท่องเที่ยว	จังหวัด
1	อารยธรรมล้านนา	เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง พะเยา
2	มรดกโลกด้านวัฒนธรรม	สุโขทัย ตาก กำแพงเพชร พิษณุโลก
3	เมืองเก่ามีชีวิต	แพร่ น่าน พะเยา อุตรดิตถ์
4	อารยธรรมอีสานใต้	นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ อุบลราชธานี
5	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำโขง	หนองคาย เลย บึงกาฬ นครพนม มุกดาหาร
6	ธรณีวิทยาถิ่นอีสาน	ชัยภูมิ จอนแก่น กาฬสินธุ์ อุตรดิตถ์ หนองบัวลำภู
7	ฝั่งทะเลตะวันตก	เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง
8	วิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง	พระนครศรีอยุธยา สิงห์บุรี อ่างทอง ปทุมธานี นนทบุรี
9	วิถีชีวิตชายฝั่งอ่าวไทย	สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ฉะเชิงเทรา
10	ฝั่งทะเลตะวันออก	ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด
11	ผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่	นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว สระบุรี
12	ฝั่งทะเลตะวันตก	เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร ระนอง
13	อันดามัน	ภูเก็ต พังงา กระบี่ ตรัง สตูล
14	วิถีชีวิตลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา	สงขลา พัทลุง นครศรีธรรมราช
15	พหุวัฒนธรรมชายแดนใต้	ยะลา นราธิวาส ปัตตานี สงขลา
16	หมู่เกาะทะเลใต้	สุราษฎร์ธานี

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2.2.4.6 แผนพัฒนาเมืองอัจฉริยะ

เขตส่งเสริมเมืองอัจฉริยะ เมืองที่มีความต้องการพัฒนาเป็นเมืองอัจฉริยะ ซึ่งในภาคตะวันออก เมืองในเขตส่งเสริมมีจำนวน 11 พื้นที่ 4 จังหวัด ได้แก่

- 1) จังหวัดระยอง คือ นิคมอุตสาหกรรมอัจฉริยะดับบลิวเอชเอ พัฒนาและยกระดับย่านเทศบาลเมืองอริจิน สมาร์ท ซิตี้ ระยอง และเมืองอัจฉริยะบางฉาง
- 2) จังหวัดชลบุรี คือ ชีวิตอิสระ 5.0 (ในสังคมเมืองอัจฉริยะมหาไถ่) Phanusnikhom Smarter City ชลบุรีเมืองอัจฉริยะ แสนสุขสมาร์ทซิตี้ และ Saha Group Smart City
- 3) จังหวัดฉะเชิงเทรา คือ ฉะเชิงเทราเมืองน่าอยู่ น่าเที่ยว น่าลงทุน
- 4) จังหวัดจันทบุรี คือ จันทบุรีเมืองอัจฉริยะ

2.2.4.7 แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard - ESB)

แผนงานพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard - ESB) ภาครัฐเป็นผู้นำในการลงทุนด้านอุตสาหกรรมเพื่อให้ 3 จังหวัด ของภาคตะวันออก คือ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา ในการพัฒนาระยะแรกที่ได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาอุตสาหกรรมใน 2 บริเวณ คือ

- 1) บริเวณมาบตาพุด จังหวัดระยอง (20,000 ไร่) เป็นเมืองอุตสาหกรรมสมัยใหม่ของประเทศ สำหรับรองรับอุตสาหกรรมหลักที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบและอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
- 2) บริเวณแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี (10,000 ไร่) เป็นเมืองท่าสมัยใหม่ของประเทศสำหรับอุตสาหกรรมเบาและอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกที่ไม่มีปัญหาสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกส่งผลให้ปัจจุบันพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ มีท่าเรือ โครงข่ายคมนาคม ถนน รถไฟ ระบบโทรคมนาคม เป็นศูนย์กลางทางธุรกิจ (ชลบุรี ระยอง พัทยา) เมืองท่องเที่ยว (พัทยา จันทบุรี ตราด นครนายก) และเกิดเมืองใหม่

2.2.4.8 พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก

พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกเป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ และมีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง โดยมีผลิตภัณฑ์มวลรวมสาขาอุตสาหกรรมสูงคิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 3 ของประเทศ รัฐบาลจึงมีแนวคิดการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) โดยยกระดับการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นพื้นที่ต้นแบบในการขับเคลื่อนการพัฒนาอย่างบูรณาการ ยกกระชับเศรษฐกิจ สังคมและสิ่งแวดล้อมให้สำเร็จอย่างยั่งยืนเพื่อให้ประเทศไทยเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ผ่านกลไกการบริหารงานของคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ตามพระราชบัญญัติเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก พ.ศ. 2561 โดยมีนายกรัฐมนตรีเป็นประธาน เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นกรรมการ และเลขาธิการคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเป็นกรรมการและเลขานุการ ปัจจุบันการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกอยู่ระหว่างดำเนินโครงการสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาโครงการโครงสร้างพื้นฐานหลักในรูปแบบความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP) เช่น โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ลงนามสัญญาาร่วมทุนกับเอกชนแล้ว และอยู่ระหว่างการทำกักตุนและดำเนินงานส่งมอบพื้นที่ให้เอกชนคู่สัญญา) โครงการท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (ลงนามสัญญาาร่วมทุนกับเอกชนแล้ว และอยู่ระหว่างการทำกักตุน) โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก (ดำเนินการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนแล้วเสร็จ) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ลงนามสัญญาาร่วมทุนกับเอกชนแล้ว) เป็นต้น

แผนการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ได้แก่ การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย การจัดตั้งเขตส่งเสริมเศรษฐกิจพิเศษและการให้สิทธิประโยชน์ การจัดทำแผนผัง การใช้ประโยชน์ที่ดินและแผนผังการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แผนพัฒนาบุคลากรและแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ

2.2.4.9 การพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone: SEZ) ประกอบด้วย 10 เขตพื้นที่ ได้แก่ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตราด เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย เขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม และเขตพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี รายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 2.2.4 - 2

ตารางที่ 2.2.4 - 2 ขอบเขตพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)

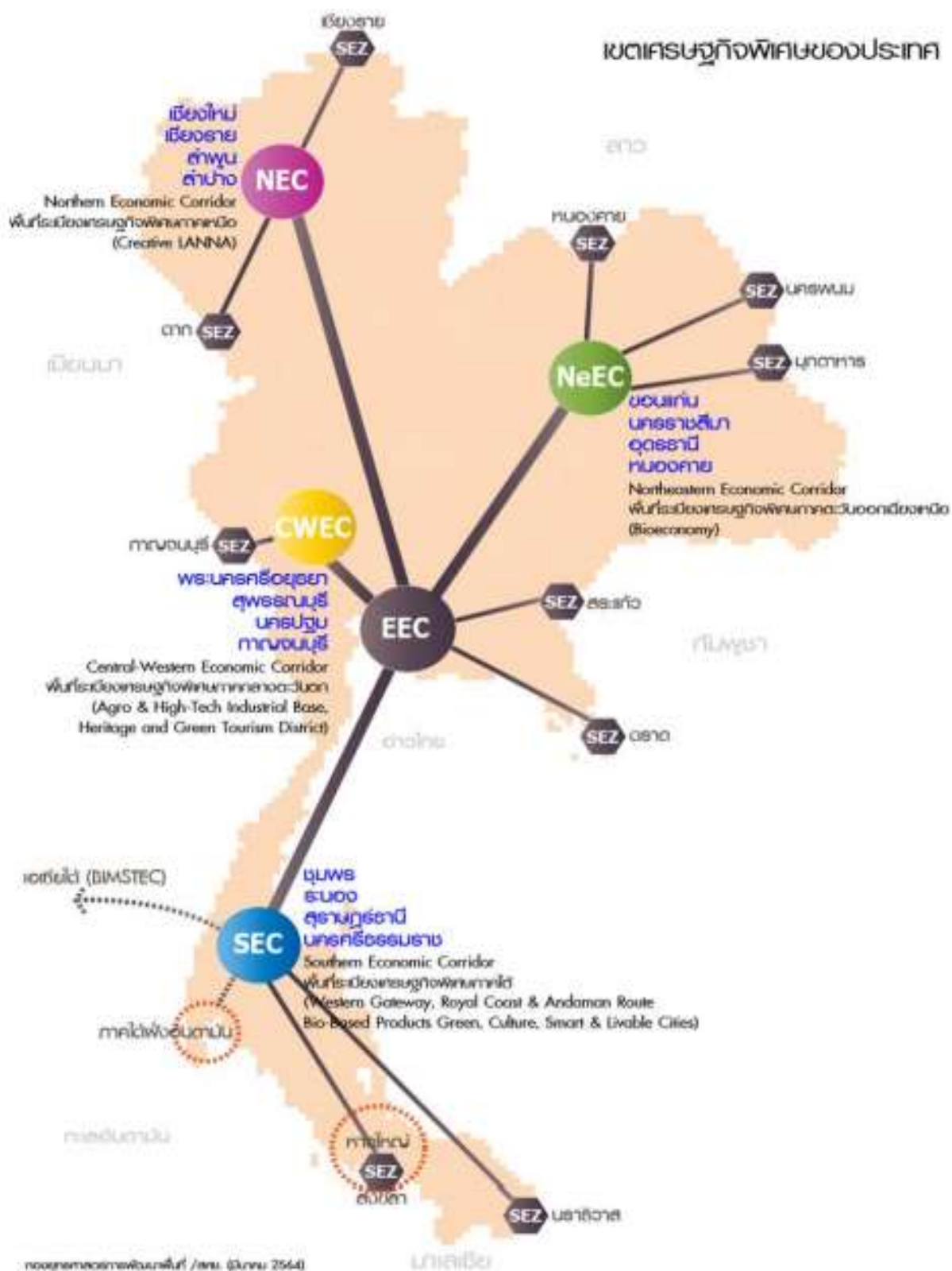
เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	ขอบเขตพื้นที่
1. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตาก	14 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอแม่สอด 8 ตำบล ได้แก่ ตำบลแม่สอด ตำบลแม่ตาว ตำบลท่าสายลวด ตำบลพระธาตุผาแดง ตำบลแม่กาษา ตำบลแม่ปะ ตำบลแม่กุ และตำบลมหาวัน (2) อำเภอพบพระ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลพบพระ ตำบลช่องแคบ และตำบลวาลย์ (3) อำเภอแม่ระมาด 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลแม่จะรา ตำบลแม่ระมาด และตำบลชะเนือ (คิดเป็นร้อยละ 8.6 ของจังหวัดตาก)
2. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร	11 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอเมืองมุกดาหาร 5 ตำบล ได้แก่ ตำบลศรีบุญเรือง ตำบลมุกดาหาร ตำบลบางทรายใหญ่ ตำบลคำอาฮวน และตำบลนาสีนวน (2) อำเภอหว้านใหญ่ 4 ตำบล ได้แก่ ตำบลชะโนด ตำบลหว้านใหญ่ ตำบลบางทรายน้อย และตำบลปางาม (3) อำเภอดอนตาล 2 ตำบล ได้แก่ ตำบลโพธิ์ไทร และตำบลดอนตาล (คิดเป็นร้อยละ 13.3 ของจังหวัดมุกดาหาร)
3. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว	4 ตำบล ใน 2 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภออรัญประเทศ 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลบ้านด่าน ตำบลป่าไร่ และตำบลท่าข้าม (2) อำเภอวัฒนานคร 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลผักขะ (คิดเป็นร้อยละ 4.6 ของจังหวัดสระแก้ว)
4. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราด	3 ตำบล ของอำเภอคลองใหญ่ ในจังหวัดตราด ได้แก่ ตำบลคลองใหญ่ ตำบลหาดเล็ก และตำบลไม้รูด (คิดเป็นร้อยละ 1.8 ของจังหวัดตราด)
5. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลา	4 ตำบล ของอำเภอสะเดาในจังหวัดสงขลา ได้แก่ ตำบลสะเดา ตำบลสำนักขาม ตำบลสำนักแต้ว และตำบลปาดังเบซาร์ (คิดเป็นร้อยละ 7.5 ของจังหวัดสงขลา)
6. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษเชียงราย	21 ตำบล ใน 3 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอเชียงของ 7 ตำบล ได้แก่ ตำบลศรี้ง ตำบลบุญเรือง ตำบลริมโขง ตำบลเวียง ตำบลศรีดอนชัย ตำบลสถาน และตำบลห้วยซ้อ (2) อำเภอเชียงแสน 6 ตำบล ได้แก่ ตำบลบ้านแซว ตำบลป่าสัก ตำบลแม่เงินตำบลโยนก ตำบลเวียง และตำบลศรีดอนมูล (3) อำเภอแม่สาย 8 ตำบล ได้แก่ ตำบลเกาะช้าง ตำบลบ้านด้าย ตำบลโป่งงามตำบลโป่งผา ตำบลแม่สาย ตำบลเวียงพางคำ ตำบลศรีเมืองชุม และตำบลห้วยไคร้ (คิดเป็นร้อยละ 7.8 ของจังหวัดเชียงราย)
7. เขตพัฒนา	13 ตำบล ใน 2 อำเภอ ได้แก่

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ	ขอบเขตพื้นที่
เศรษฐกิจพิเศษหนองคาย	(1) อำเภอเมืองหนองคาย 12 ตำบล ได้แก่ ตำบลค่ายบกหวาน ตำบลในเมือง ตำบลบ้านเดื่อ ตำบลพระธาตุบังพวน ตำบลโพธิ์ชัย ตำบลโพนสว่าง ตำบลมีชัย ตำบลเวียงคุก ตำบลสีกาย ตำบลหนองกอมเกาะ ตำบลหาดคำ ตำบลหินโงม (2) อำเภอสระใคร 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลสระใคร (คิดเป็นร้อยละ 15.7 ของจังหวัดหนองคาย)
8. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม	13 ตำบล ใน 2 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอเมืองนครพนม 10 ตำบล ได้แก่ ตำบลกรุด ตำบลท่าค้อ ตำบลนาทราย ตำบลนาราชควาย ตำบลในเมือง ตำบลบ้านฝาง ตำบลโพธิ์ตาก ตำบลหนองญาติ ตำบลหนองแสง ตำบลอาจสามารถ (2) อำเภอท่าอุเทน 3 ตำบล ได้แก่ ตำบลโนนตาล ตำบลรามราช ตำบลเวินพระบาท (คิดเป็นร้อยละ 14.4 ของจังหวัดนครพนม)
9. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรี	2 ตำบล ในอำเภอเมืองกาญจนบุรี ได้แก่ ตำบลแก่งเสี้ยน และตำบลบ้านเก่า (คิดเป็นร้อยละ 1.3 ของจังหวัดกาญจนบุรี)
10. เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส	5 ตำบล ใน 5 อำเภอ ได้แก่ (1) อำเภอเมืองนราธิวาส 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลโคกเคียน (2) อำเภอดากใบ 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลเจ๊ะเห (3) อำเภอช้าง 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลละหาร (4) อำเภอแว้ง 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลโล๊ะจูด (5) อำเภอสู่ไหโก-ลก 1 ตำบล ได้แก่ ตำบลสุไหโก-ลก (คิดเป็นร้อยละ 5.3 ของจังหวัดนราธิวาส)

2.2.4.10 การพัฒนาเชิงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการค้าและการลงทุนของประเทศไทย

การพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีความสำคัญต่อการเสริมสร้างขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ เพื่อตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศไทยในด้านการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เกิดความต่อเนื่อง ตามยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. 2561 - 2580 และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2560 - 2565) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ได้วางหลักการในการขับเคลื่อนการพัฒนาเชิงพื้นที่ภายใต้กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาค และเป็นประตูการค้า ที่มุ่งเน้นสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การสร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ และการพัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเชิงพื้นที่เป็นนโยบายสำคัญเพื่อการพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่รองรับการลงทุนและช่วยลดการกระจุกตัวของทุนในพื้นที่ภาคกลางและการกระจายความเจริญไปยังภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยกำหนดให้มีการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ ได้แก่



ที่มา : สศช., 2563

รูปที่ 2.2.4 - 7 ความเชื่อมโยงของเขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจของประเทศไทย

1) การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เป็นการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรือ Eastern Seaboard ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา โดยการพัฒนาพื้นที่ในเขต 3 จังหวัดคือ จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการลงทุนที่จะยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ ประกอบด้วย (1) การต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิม คือ ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดีและการท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ และการแปรรูปอาหาร และ (2) การพัฒนา 5 อุตสาหกรรมอนาคต คือ หุ่นยนต์เพื่อการอุตสาหกรรม การบินและโลจิสติกส์ เชื้อเพลิงชีวภาพและเคมีชีวภาพ ดิจิทัล การแพทย์ครบวงจร ซึ่งเป็นการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว

2) การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)

เป็นการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ประโยชน์จากทรัพยากรในพื้นที่ผสมผสานกับ เทคโนโลยีและนวัตกรรม และความได้เปรียบทางกายภาพและที่ตั้งของพื้นที่ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยการพัฒนาคอร์บิลุ่มพื้นที่ 4 จังหวัด คือ จังหวัด ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช มีเป้าหมายเพื่อพัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตกให้ สามารถเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเป็นประตูสู่การท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามันด้วย การท่องเที่ยวเชิงนิเวศ พัฒนาอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูป สินค้าเกษตร โดยยกระดับ เกษตรกรรายย่อยให้มีความสามารถในการผลิตและแปรรูปเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม รวมทั้งส่งเสริม แนวทางการอนุรักษ์ทรัพยากรทางทะเล ป่าไม้และป่าชายเลน ให้มีความอุดมสมบูรณ์และสวยงาม

3) การพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ภาคเหนือ (Northern Economic Cluster: NEC)

เป็นกรอบหลักการพัฒนาพื้นที่เพื่อต่อยอดอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ให้ เกิดการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากของภาค มีเป้าหมายการพัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจ สร้างสรรค์ที่มีมูลค่าสูง และเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง โดยรูปแบบ และแนวทางการพัฒนาพื้นที่แบ่งเป็น 3 กลุ่ม ดังนี้ (1) **พื้นที่เศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์** ประกอบด้วย 4 จังหวัดภาคเหนือตอนบน (เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง) โดยใช้ความโดดเด่นของอารยธรรม ล้านนาพัฒนาเชื่อมโยงสู่ภาคเศรษฐกิจ ทั้งการท่องเที่ยว บริการและผลิตภัณฑ์ต่อเนื่อง เพื่อยกระดับ รายได้จากผลิตภัณฑ์และบริการสร้างสรรค์ที่เข้าสู่ตลาดระดับสากล (2) **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพหลัก ของประเทศ** ประกอบด้วย 9 จังหวัดภาคเหนือตอนล่าง (นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร พิษณุโลก ตาก เพชรบูรณ์ สุโขทัย อุตรดิตถ์ และอุทัยธานี) พัฒนาเป็นเขตพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ (Bio Economy Corridor : BEC) เชื่อมโยงกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือซึ่งจะเป็นแหล่งอุตสาหกรรม ฐานชีวภาพหลักของประเทศ และ (3) **พื้นที่เร่งรัดการพัฒนา (Highland Development Cluster)** ประกอบด้วยจังหวัดที่ยังมีข้อจำกัดเชิงกายภาพสูง 4 จังหวัด ได้แก่ แม่ฮ่องสอน พะเยา แพร่ และ น่าน ที่มีสภาพพื้นที่ส่วนใหญ่เป็นภูเขาสูงและป่าสงวน จำเป็นต้องเร่งรัดแก้ไขปัญหาคความยากจนและ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยการสร้างความมั่นคงในที่ดินทำกิน พัฒนาและปรับปรุง เส้นทางคมนาคม พัฒนาแหล่งน้ำเพื่อการเกษตรและอุปโภคบริโภค รวมทั้งพัฒนาระบบไฟฟ้าและ ระบบ ICT ให้ทั่วถึงอย่างมีคุณภาพและเหมาะสมกับสภาพพื้นที่

4) การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Cluster : NeEC)

เป็นกรอบหลักการการพัฒนาพื้นที่โดยใช้ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้ง ที่สามารถเชื่อมโยง สปป. ลาว เวียดนามตอนเหนือ ต่อเนื่องไปยังจีน และเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือของ ประเทศ โดยรูปแบบและแนวทางการพัฒนาแบ่งเป็น 4 กลุ่ม คือ (1) **พื้นที่พัฒนาผลิตภัณฑ์พื้นถิ่นที่มีอัตลักษณ์เฉพาะคุณภาพสูง** โดยพัฒนาศูนย์กลางแฟชั่นผ้าไหม ผ้าฝ้าย ผ้าย้อมคราม ส่งเสริม การเลี้ยงโคเนื้อคุณภาพสูง และส่งเสริมการปลูกพืชผัก ไม้ดอกไม้ประดับเมืองหนาว และสมุนไพร (2) **พื้นที่เศรษฐกิจฐานชีวภาพและอุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง** โดยพัฒนาข้าวหอมมะลิ หุ่นทุเรียนให้และทุเรียนให้ให้ได้มาตรฐานเกษตรปลอดภัยและอินทรีย์ รวมทั้งพัฒนาอุตสาหกรรม แปรรูปเนื้อคุณภาพสูงให้ได้มาตรฐานอุตสาหกรรม (GMP) และพัฒนาฐานอุตสาหกรรมชีวภาพ โดยต่อยอดการผลิตวัตถุดิบทางการเกษตรไปสู่ผลิตภัณฑ์มูลค่าสูง (3) **พื้นที่ที่มีศักยภาพสูงในการดึงดูดนักท่องเที่ยว** โดยส่งเสริมการท่องเที่ยวริมแม่น้ำโขง

ทั้งนี้ การพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย นอกจากการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจภายในประเทศแล้ว ยังมี ปัจจัยที่สำคัญและจำเป็นต่อการสร้างความสำเร็จในการพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย คือ ความเชื่อมโยงและการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา กัมพูชา และมาเลเซีย รวมทั้งคำนึงถึงความเชื่อมโยงประเทศคู่ค้าที่สำคัญ อาทิ จีน อินเดีย เวียดนาม เพื่อเชื่อมโยงแหล่ง วัตถุดิบ แหล่งผลิตและตลาด ซึ่งจะทำให้สามารถบริหารจัดการโลจิสติกส์ได้อย่างเป็นระบบ เพื่อให้การพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทยประสบความสำเร็จอย่างเป็นรูปธรรม เกิดการกระจายรายได้ สู่ประชาชนในภูมิภาคต่าง ๆ สามารถเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขัน และนำไปสู่การสร้าง ความยั่งยืนให้แก่เศรษฐกิจของประเทศ

2.2.4.11 กรอบแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

รัฐบาลได้มอบหมายให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติจัดทำกรอบแนวคิดการพัฒนา เศรษฐกิจหลักในระดับพื้นที่ภาคให้ครบทุกภาคเพื่อพลิกฟื้นและยกระดับการพัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่ของ แต่ละภาคให้เกิดการสร้างงานและกระจายรายได้สู่ประชาชนได้อย่างทั่วถึง ครอบคลุมทั้งการต่อยอด อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพและสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ให้เกิดการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ของภาคโดยแผนพัฒนาเศรษฐกิจหลักเชิงพื้นที่ที่เริ่มดำเนินการแล้ว ได้แก่ การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC)

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC)

1. พื้นที่เป้าหมาย

สศช. ได้จัดทำข้อเสนอ จัดตั้ง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC) ในกลุ่มพื้นที่เป้าหมายครอบคลุม 4 จังหวัด คือ จังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม เพื่อดำเนินการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมเกษตร เกษตรอาหารแปรรูป และอุตสาหกรรมไฮเทคระดับมาตรฐานสากล เชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกับพื้นที่ภาคกลางตะวันตก และ

เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อกระจายความเจริญและ
สร้างรายได้เพิ่มให้กับประชาชนในพื้นที่ (รูปที่ 2.2.4 - 8)

CWEC: Agro and High-Tech Industrial Base Heritage and Green Tourism District



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.2.4 - 8 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central - Western
Economic Corridor : CWEC)

2 ศักยภาพและโอกาส

2.1 เป็นฐานการผลิตพืชและปศุสัตว์เศรษฐกิจที่สำคัญ

โดยในจังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม มีแหล่งผลิตข้าวนาปี
อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง โคเนื้อ สุกร ไก่เนื้อ และไก่ไข่ เป็นจำนวนมาก ติดอันดับ 1 ใน 10
ของประเทศ รวมทั้งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตรที่มีการผลิตและส่งออก
ทั้งตลาดภายในประเทศและต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีโอกาสในการลงทุนด้านการแปรรูป
อาหารจากสินค้าเกษตรและประมงที่นำเข้ามาจากเมียนมา

2.2 มีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายและมีชื่อเสียง

ในปี 2561 จังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม มีจำนวน
นักท่องเที่ยว 25.32 ล้านคน คิดเป็นร้อยละ 8.4 ของประเทศ พื้นที่กลุ่มนี้มีแหล่งท่องเที่ยว
ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักหลายแห่ง โดยเฉพาะแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ อาทิ
แหล่งมรดกโลก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมืองโบราณอู่ทอง จังหวัดสุพรรณบุรี ซึ่งมี
หลักฐานทางโบราณคดีที่สันนิษฐานได้ว่าเคยเป็นเมืองหลวงของอาณาจักรทวารวดี อุทยาน
ประวัติศาสตร์เมืองสิงห์ สะพานข้ามแม่น้ำแคว จังหวัดกาญจนบุรี วัดพระปฐมเจดีย์
และวัดพระปฐมเจดีย์ราชวรวิหาร จังหวัดนครปฐม และแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มี
ชื่อเสียง ได้แก่ น้ำตกเอราวัณ น้ำตกไทรโยคน้อย น้ำตกไทรโยคใหญ่ แม่น้ำแคว
ซึ่งนักท่องเที่ยวนิยมไปล่องแพ และน้ำพุร้อนหินดาด ในเขตจังหวัดกาญจนบุรี

2.3 เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์

โดยในปี 2561 พื้นที่กลุ่มนี้มีมูลค่าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการผลิตยานยนต์ รถพ่วงและรถกึ่งพ่วง 57,078 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 15 ของประเทศ และมีมูลค่าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมการผลิต ผลิตภัณฑ์คอมพิวเตอร์ อิเล็กทรอนิกส์ และอุปกรณ์ทางทัศนศาสตร์ 96,073 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.2 ของประเทศ โดยจังหวัดที่เป็นแหล่งผลิตสำคัญ คือ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์และยานยนต์ที่สำคัญของประเทศ และมีนิคมอุตสาหกรรมที่สำคัญ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรมบางปะอิน นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค (บ้านหว้า) และนิคมอุตสาหกรรมสหรัตนนคร จังหวัดนครปฐม มีแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนสำคัญของจังหวัดอยู่ในเขตอำเภอเมืองนครปฐม อำเภอสามพราน และอำเภอนครชัยศรี สำหรับจังหวัดสุพรรณบุรี จากข้อมูลในปี 2561 เป็นแหล่งที่ตั้งอุตสาหกรรมผลิตแม่พิมพ์ขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย อุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ และการผลิตเรืออลูมิเนียมชั้นนำ

2.4 เป็นประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

โดยมีเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนในจังหวัดกาญจนบุรีที่สามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่ทวายของประเทศเมียนมา ภาคกลาง และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยมีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชาและเวียดนาม

2.5 เป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์ในการเชื่อมโยงเส้นทางการค้าการขนส่งระหว่างทะเลตะวันตกและทะเลตะวันออก

โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาเชื่อมโยงภาคตะวันตกกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งทางถนนและทางราง และมีการวางโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อภาคอื่น ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว อาทิ การเชื่อมโยงไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น โครงการก่อสร้าง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในปี 2568 การเชื่อมโยงไปยังภาคใต้ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ ปัจจุบันอยู่ระหว่างนำเสนอโครงการตามขั้นตอนพระราชบัญญัติการร่วมลงทุน ระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. 2562 คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างใน ปี 2567 แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ในปี 2570 โครงการ ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 ช่วงนครปฐม - หัวหิน คาดว่า จะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2566 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกาญจนบุรี - ชายแดน ไทย/พม่า (บ้านพุน้ำร้อน) อยู่ระหว่างพิจารณา EIA

2.6 มีสถาบันการศึกษาที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก

อาทิ มหาวิทยาลัยมหิดล มหาวิทยาลัยศิลปากร และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยสวนดุสิต วิทยาเขตสุพรรณบุรี สามารถสนับสนุนการวิจัยและพัฒนา วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อต่อยอดสร้าง มูลค่าเพิ่มให้กับสินค้าและบริการในพื้นที่ได้

3. รูปแบบและแนวทางการพัฒนา “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก”

พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central - Western Economic Corridor: CWEC) ครอบคลุม 4 จังหวัด คือ จังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม เพื่อดำเนินการขับเคลื่อน ฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมเกษตร เกษตรอาหารแปรรูป และ อุตสาหกรรมไฮเทคระดับมาตรฐานสากล เชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

ระหว่างเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายกับพื้นที่ภาคกลางตะวันตก และเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม เพื่อกระจายความเจริญและสร้างรายได้เพิ่มให้กับประชาชนในพื้นที่ โดยมีแนวทางการพัฒนาสำคัญ ดังนี้

3.1 ฐานการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมไฮเทคมาตรฐานสากล (Agro and High - Tech Industrial Base)

- 1) เพิ่มศักยภาพการเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตร และเกษตรอาหารแปรรูปมูลค่าสูง สามารถเชื่อมโยงห่วงโซ่การผลิตทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ด้วยคุณภาพมาตรฐานระดับสากล ทั้งมาตรฐาน GMP และ HACCP ในพื้นที่จังหวัดกาญจนบุรี สุพรรณบุรี พระนครศรีอยุธยา และนครปฐม โดยส่งเสริมการทำ Smart Farm & Precision Farming หรือการใช้เทคโนโลยีเพื่อการจัดการฟาร์มและแปลงปลูก ระบบสหกรณ์ และเกษตรแปลงใหญ่ สนับสนุนความร่วมมือระหว่างผู้ประกอบการ สถาบันวิจัย ภาครัฐภาคชุมชนในพื้นที่ เพื่อสร้างนวัตกรรมใหม่ ๆ ทั้งการปรับปรุงพันธุ์ การวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีการเกษตร และสร้างรูปแบบผลิตภัณฑ์เกษตรแปรรูปใหม่ ๆ ส่งเสริมการลงทุนอาหารแห่งอนาคตที่มีมูลค่าสูง เพื่อเพิ่มผลิตภาพ สร้างมูลค่าเพิ่ม และความหลากหลายของผลิตภัณฑ์ สามารถยกระดับการส่งออก ทดแทนการนำเข้า และส่งเสริมบทบาทประเทศไทยให้เป็น “ครัวของโลก” อย่างแท้จริง
- 2) ยกระดับฐานการผลิตอุตสาหกรรมไฮเทคชั้นนำ ที่เชื่อมโยงกับห่วงโซ่การผลิตระดับโลก ทั้งอุตสาหกรรมการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการผลิตเรืออะลูมิเนียม อุตสาหกรรมการผลิตแม่พิมพ์ และอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ไปสู่ อุตสาหกรรมยานยนต์แห่งอนาคต (Next Generation Automotive) และการขนส่งสมัยใหม่ (Modern Transportation) และอุตสาหกรรม อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ (Smart Electronics) ในพื้นที่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม และสุพรรณบุรี โดยส่งเสริมการร่วมวิจัยและพัฒนาระหว่างผู้ประกอบการสถาบันวิจัย สถาบันการศึกษา และภาครัฐ เพื่อพัฒนาและต่อยอดเทคโนโลยี นวัตกรรม ทั้งด้านการออกแบบและผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ ให้มีคุณภาพสูงเทียบเท่าระดับสากล สนับสนุนและจูงใจให้ปรับเปลี่ยนกระบวนการผลิตสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นก้าวหน้ามากขึ้นและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาแรงงานให้มีทักษะขั้นสูง เพื่อยกระดับฝีมือแรงงานให้ก้าวทันการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม
- 3) จัดเตรียมฐานการผลิตสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายด้านการป้องกันประเทศในพื้นที่ จังหวัดกาญจนบุรี โดยศึกษาความเหมาะสมทั้งระบบนิเวศและรูปแบบเพื่อพัฒนาให้เป็นพื้นที่รองรับทั้งการผลิตและทดสอบอาวุธยุทโธปกรณ์และยุทธภัณฑ์ทางการทหารเพื่อความมั่นคงและส่งออกเชิงพาณิชย์

3.2 เขตการท่องเที่ยวเชิงมรดก ประวัติศาสตร์และการอนุรักษ์ (Heritage and Green Tourism District)

โดยอนุรักษ์และฟื้นฟูบูรณะโบราณสถานให้เกิดความยั่งยืน และเตรียมความพร้อมของเมืองให้สามารถรองรับภัยพิบัติ โดยเฉพาะอุทกภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ อนุรักษ์และฟื้นฟูแหล่งท่องเที่ยวมรดกโลกในจังหวัด พระนครศรีอยุธยา และสมัยทวารวดีในเขตพื้นที่จังหวัด กาญจนบุรี สุพรรณบุรี และนครปฐม ทั้งโบราณสถาน และศิลปวัฒนธรรม เพื่อรักษาอัตลักษณ์ของเมืองให้เป็นมรดกทางวัฒนธรรมที่สืบทอดความเจริญรุ่งเรืองด้านศิลปวัฒนธรรม อันยิ่งใหญ่ของชาติให้ยั่งยืน พร้อมไปกับการยกระดับคุณภาพและมาตรฐานธุรกิจ การท่องเที่ยวและบริการ

3.3 เมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (Livable & Smart City)

โดยวางแผนบริหารจัดการพื้นที่และเตรียมการ พัฒนาเมืองนครปฐม และพระนครศรีอยุธยา ให้สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เป็นที่อยู่อาศัยที่ปลอดภัย เพียบพร้อมทั้งโครงสร้างพื้นฐานและระบบนิเวศโดยยังคงรักษาอัตลักษณ์ของพื้นที่ บนพื้นฐานการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม อันจะช่วยให้เกิดศูนย์กลางความเจริญใหม่ ๆ ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกกลุ่มในพื้นที่

4. ภาพอนาคต

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลางตะวันตก (Central Western Economic Corridor: CWEC) จะเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมทั้งด้านโลจิสติกส์ การวิจัย และพัฒนาที่เอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยี และสร้างนวัตกรรม มีระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และสิ่งอำนวยความสะดวก อันจะช่วยยกระดับศักยภาพของพื้นที่ให้เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ เกิดการพัฒนาทั้งการเกษตร อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการค้า ซึ่งสามารถต่อยอดไปสู่การสร้างอุตสาหกรรมและบริการประเภทใหม่ ๆ ในอนาคต รวมถึงอุตสาหกรรมฐานเดิม ต่อยอดการผลิตจากวัตถุดิบทางการเกษตร ไปสู่สินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูงและความหลากหลาย และเพิ่มศักยภาพในด้านการท่องเที่ยว กล่าวอีกนัยหนึ่งได้ว่าภาคกลางตะวันตกจะได้รับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ เศรษฐกิจใหม่ที่สำคัญของประเทศ และมีบทบาทในการเป็นฐานการผลิตทั้งการเกษตร เกษตรอาหารแปรรูปและอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นก้าวหน้าสูง ทั้งยานยนต์และชิ้นส่วน และอิเล็กทรอนิกส์ เป็นประตูการค้าการลงทุน และการท่องเที่ยวเชิงมรดก ประวัติศาสตร์ และการอนุรักษ์ เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย - ภาคกลาง - เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สามารถดึงดูดการค้าการลงทุนจากทั้งในและต่างประเทศ

5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 1) ประชาชนมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำทั้งภายในและระหว่างภูมิภาค
- 2) ยกระดับการพัฒนาเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว สู่มาตรฐานสากลด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสร้างมูลค่าเพิ่มสูง

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

1. พื้นที่เป้าหมาย

สศช. ได้จัดทำข้อเสนอจัดตั้งพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ในกลุ่มพื้นที่เป้าหมาย ครอบคลุม 4 จังหวัด คือ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยวบริเวณชายฝั่งทะเล และเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรหลัก (ยางพาราและปาล์มน้ำมัน) ของภาคใต้

2. ศักยภาพและโอกาส

2.1 เป็นประตูการค้าคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่างๆ

โดยสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งฝั่งอันดามันและฝั่งอ่าวไทย และตั้งอยู่ในจุดกึ่งกลางระหว่างเอเชีย ตะวันออกและเอเชียใต้ และมีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับทั้งทางบก (ถนนและรถไฟ) ทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งจะต้องมีการลงทุนพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อให้สามารถรองรับการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพและเพียงพอ

2.2 เป็นแหล่งท่องเที่ยวในระดับนานาชาติ

จากการมีแหล่งท่องเที่ยวที่หลากหลายทั้งแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ แหล่งท่องเที่ยวทางวัฒนธรรม แหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศเชิงเกษตรและเชิงสุขภาพ รวมทั้งมีการพัฒนาเส้นทางส่งเสริมการท่องเที่ยวตามแนวถนนเลียบชายฝั่งทะเล ช่วงสมุทรสงคราม - เพชรบุรี - ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร - ระนอง ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันเข้าสู่พื้นที่ตอนในมากขึ้น

2.3 การพัฒนาอุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตรเพื่อการส่งออกและอุตสาหกรรมชีวภาพ

จากการเป็นแหล่งเพาะปลูกพืชเศรษฐกิจสำคัญของประเทศ ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน ยางพารา ผลไม้ และฐานการผลิตอาหารทะเล จึงเปิดโอกาสในการแปรรูปผลผลิตได้อย่างหลากหลาย และขยายตลาดการส่งออกสู่ตลาดโลกได้มากขึ้น

2.4 การพัฒนาเป็นเมืองน่าอยู่

จากความอุดมสมบูรณ์และความหลากหลายของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ ทิวทางวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่นที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัว

3. รูปแบบและแนวทางการพัฒนา “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้”

พัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ครอบคลุม 4 จังหวัด คือ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช เพื่อดำเนินการขับเคลื่อน ฐานการผลิตด้านอุตสาหกรรมฐานชีวภาพ อุตสาหกรรมเกษตรมูลค่าสูง เชื่อมโยงประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ให้เกิดผลเป็นรูปธรรม เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่และทางออกทางทะเล ของภาคใต้ตอนบน โดยใช้ทรัพยากรในพื้นที่ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรมรวมทั้ง ความได้เปรียบทางกายภาพของพื้นที่ โดยมีแนวทางการพัฒนาสำคัญ (รูปที่ 2.2.5 - 3) ดังนี้

3.1 พัฒนาประตูการค้าฝั่งตะวันตก (Western Gateway)

โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงคมนาคมขนส่งทั้งทางบก (ถนนและระบบราง) ทางน้ำ และทางอากาศ ให้สามารถเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านประตู เศรษฐกิจทางตะวันตกได้อย่างต่อเนื่อง

3.2 พัฒนาประตูการท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามัน (Royal Coast & Andaman Route)

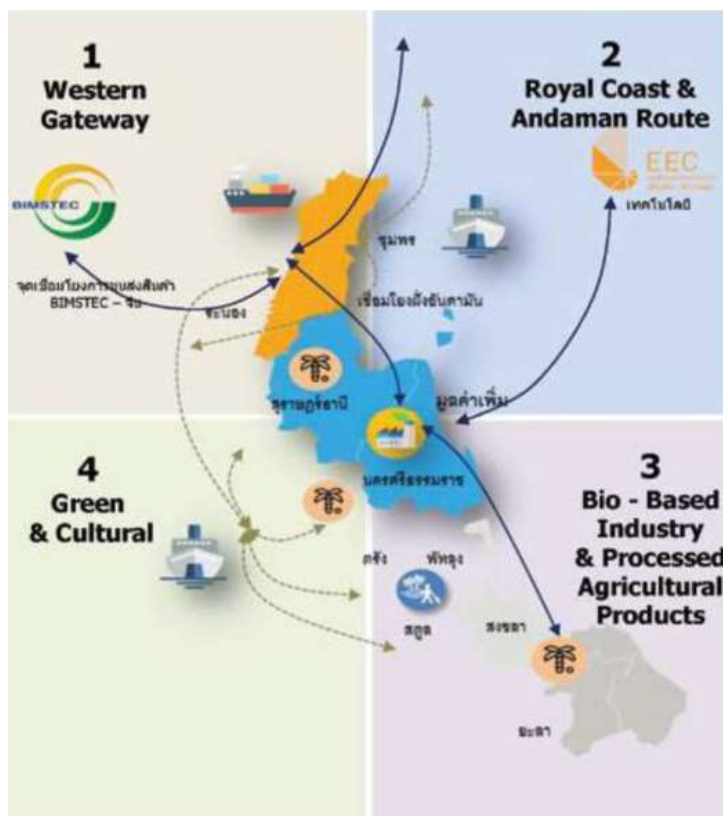
โดยปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวอ่าวไทยและอันดามันให้มีศักยภาพ และเชื่อมโยง สู่การท่องเที่ยวสู่พื้นที่ตอนในและประเทศเมียนมา พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการท่องเที่ยว ทางทะเล และพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว

3.3 การพัฒนาฐานอุตสาหกรรมฐานชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง (Bio - Based & Processed Agricultural Products)

โดยการสนับสนุนการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการผลิตสินค้าเกษตรสำคัญเพื่อสร้าง มูลค่าเพิ่ม อาทิ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน สัตว์น้ำและการแปรรูปอาหารทะเล

3.4 อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ การส่งเสริมวัฒนธรรมและการพัฒนาเมืองน่าอยู่ (Green, Culture, Smart and Livable Cities)

โดยส่งเสริมการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล พัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่ ส่งเสริมวัฒนธรรมและภูมิปัญญาท้องถิ่น แหล่งการเรียนรู้และการท่องเที่ยววิถีชุมชน



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.2.4 - 9 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor)

4. ภาพอนาคต

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ จะเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมของระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้อต่อการคมนาคมและขนส่งสินค้า รวมทั้งเป็นพื้นที่ที่มีเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้สินค้าเกษตร สามารถดึงดูดการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวในพื้นที่ นอกจากนี้พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ จะเป็นพื้นที่ที่ได้รับการพัฒนาเป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่สำคัญของประเทศและมีบทบาทสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจกระจายลงสู่พื้นที่อย่างทั่วถึง

5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 5.1 มีพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนาและเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่นของภาคและประเทศ
- 5.2 ยกระดับการพัฒนาเกษตรและอุตสาหกรรมด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม
- 5.3 ประชาชนและเกษตรกรมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาค

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA)

1. พื้นที่เป้าหมาย

สศช. ได้จัดทำข้อเสนอ จัดตั้ง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative LANNA) ประกอบด้วย 4 จังหวัดในภาคเหนือตอนบน ได้แก่ จังหวัด เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน และลำปาง พื้นที่จังหวัดกลุ่มนี้มีความโดดเด่นของอารยธรรมล้านนาที่มีความเชื่อมโยงกันอย่างชัดเจน มีการอนุรักษ์ พื้นฟู สืบสานมาอย่างต่อเนื่อง และมีการพัฒนาเชื่อมโยงสู่ภาคเศรษฐกิจจึงมีศักยภาพสูงสามารถที่จะเสริมสร้างทุนทางวัฒนธรรมให้มีความเข้มแข็ง (Asset Building) ควบคู่ไปกับการพัฒนาเศรษฐกิจเชิงสร้างสรรค์ รวมทั้งเป็นการรักษาพื้นที่ ศิลปวัฒนธรรมที่มีคุณค่าของชาติได้อย่างยั่งยืน

2. ศักยภาพและโอกาส

- 2.1 เป็นพื้นที่อารยธรรมล้านนาที่มีอัตลักษณ์โดดเด่นทั้งด้านประวัติศาสตร์ สถาปัตยกรรม ศิลปวัฒนธรรม ประเพณี และงานหัตถศิลป์ที่ทรงคุณค่า ผสานเป็นกิจกรรมเศรษฐกิจและสังคมของเมืองและขยายสู่ภาคท่องเที่ยว บริการ และผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ มีกลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ 7 สาขา ได้แก่ งานฝีมือและหัตถกรรม ทัศนศิลป์ ดนตรี การออกแบบ แฟชั่น สถาปัตยกรรม และซอฟต์แวร์ เป็นโอกาสที่จะยกระดับรายได้จากผลิตภัณฑ์และบริการสร้างสรรค์ที่เข้าสู่ตลาดระดับสากลสอดคล้องกับกระแสเศรษฐกิจใหม่ของโลก
- 2.2 มีความเชื่อมโยงของประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม มีจุดเด่นเฉพาะตัวซึ่งจะสามารถดึงดูดความสนใจของผู้คนได้ตามกลุ่มเป้าหมาย โดยเชียงใหม่เป็นเมืองเศรษฐกิจหลักมีแหล่งสร้างสรรค์งานศิลป์แนวร่วมสมัย Contemporary Art ลำพูนมีชื่อเสียงด้านงานหัตถกรรมสิ่งทอ และงานไม้แกะสลัก ลำปางเป็นแหล่งผลิตงานเซรามิกที่มีอัตลักษณ์ เชียงรายเป็นเมืองเศรษฐกิจชายแดนเป็นแหล่งสร้างสรรค์งานของกลุ่มศิลปินที่มีชื่อเสียง และมีผลิตภัณฑ์แนว Folk Art และกลุ่มชาติพันธุ์
- 2.3 บรรยากาศของเมืองและภูมิประเทศสวยงามน่าอยู่ มีการคมนาคมที่สะดวกทั้งในและต่างประเทศ รวมทั้งผู้คนมีทักษะฝีมือในงานหัตถศิลป์ มีการรวมกลุ่มคนและเครือข่ายขับเคลื่อนกิจกรรมสร้างสรรค์หลากหลาย มีพื้นที่/กิจกรรมรองรับ โดยเชียงใหม่เป็นเครือข่าย UNESCO Creative City : Craft and Folk Art และเป็นเมืองยอดนิยมของกลุ่ม Digital Nomads

3. รูปแบบและแนวทางการพัฒนา “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ”

- 3.1 สร้าง Creative Ecosystem โดย (1) เสริมศักยภาพของพื้นที่เมืองสร้างสรรค์ทั้งเชิงกายภาพและโครงสร้างพื้นฐานสำคัญ โดยเฉพาะระบบสัญญาณสื่อสารความเร็วสูง (เช่น ระบบ 5G เพิ่มจุดปล่อยสัญญาณ WIFI) ภูมิทัศน์และสถาปัตยกรรมของเมือง (Creative City Landscape) ระบบขนส่งมวลชนที่เหมาะสมกับเมืองและเชื่อมโยงระหว่างเมือง และการสร้างพื้นที่สร้างสรรค์ เป็นต้น (2) สนับสนุนปัจจัยที่เอื้อต่อการลงทุนของภาคเอกชน อาทิ สิทธิประโยชน์พิเศษเฉพาะพื้นที่สำหรับกลุ่มธุรกิจสร้างสรรค์ (3) ยกระดับกลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ที่สามารถพัฒนาต่อยอดจากฐานเดิมที่มีศักยภาพ 7 กลุ่ม ได้แก่ งานฝีมือและหัตถกรรม ทัศนศิลป์ การออกแบบแฟชั่น สถาปัตยกรรม ดนตรี และซอฟต์แวร์ โดยพัฒนาทั้งระบบตั้งแต่การวิจัยพัฒนาผลิตภัณฑ์สร้างสรรค์ การตลาดรูปแบบใหม่ แหล่งสร้างสรรค์/แสดงผลงาน และการพัฒนาผู้ประกอบการและช่างฝีมือ เป็นต้น ซึ่งเน้นการทำงานอย่างมีส่วนร่วมระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษา (4) ขับเคลื่อน

Chiang Mai Smart City และ MICE City โดยพัฒนาด้าน Mobility และ Digital Infrastructure (5) สนับสนุนการสร้างธุรกิจ Start Up ธุรกิจ Digital Content ธุรกิจ Digital Platform ธุรกิจ Design ที่ต่อเนื่องกับอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ของพื้นที่

- 3.2 สร้าง Brand “Lanna Heritage” พื้นที่ 4 เมืองเก่า ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน และลำปาง พัฒนาแหล่งศิลปวัฒนธรรม เชื่อมกับบริการท่องเที่ยว และผลักดันให้เป็นเมืองท่องเที่ยวที่มีคุณค่าเชิงวัฒนธรรมระดับโลก
- 3.3 เชื่อมโยงการท่องเที่ยวและกิจกรรมสร้างสรรค์กับเมืองวัฒนธรรมหลักในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงตอนบน (GMS) ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย/เชียงแสน เชียงทอง (หลวงพระบาง) เชียงตุง และเชียงรุ่ง (สิบสองปันนา) รวมไปถึงเมืองวัฒนธรรมในเอเชียใต้

4. ภาพอนาคต

- 1) พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ เศรษฐกิจสร้างสรรค์ล้านนา (Northern Economic Corridor : NEC - Creative LANNA) จะเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมของ Creative Ecosystem ซึ่งเอื้อต่อการสร้างธุรกิจ และธุรกิจสร้างสรรค์ สามารถดึงดูดผู้คน/นักธุรกิจเข้าร่วมกิจกรรมขยายเศรษฐกิจในพื้นที่
- 2) พัฒนาผลิตภัณฑ์เป้าหมายทุกระดับต่อยอดเป็นงานสร้างสรรค์เข้าสู่ตลาดสากลในเชิงกายภาพ จะเป็นเมืองสร้างสรรค์ที่มีสภาพแวดล้อมที่ดีสวยงามทันสมัย น่าอยู่ และยังคงไว้ซึ่งอัตลักษณ์พื้นถิ่นล้านนา มีระบบโครงข่ายโทรคมนาคมที่มีประสิทธิภาพสูง เกิดพื้นที่สร้างสรรค์ Creative Space กระจายทั้ง 4 เมือง

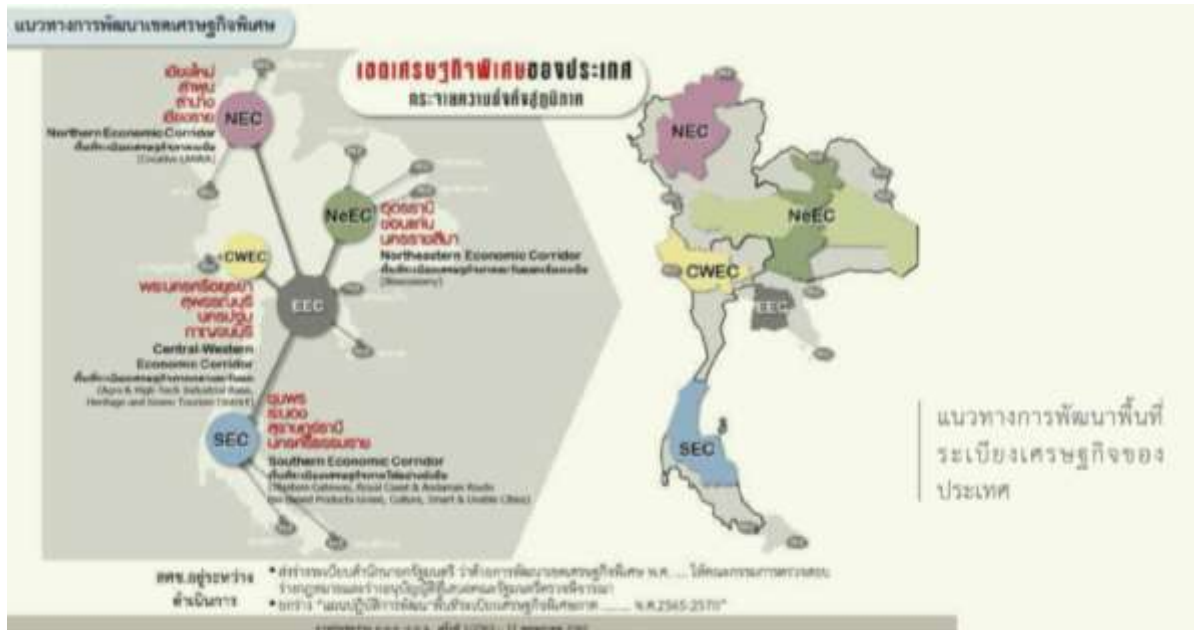
5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 5.1 เกิดกลุ่มเมืองสร้างสรรค์ระดับสากล ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียงระดับโลก จากการพัฒนาพื้นที่สร้างสรรค์เพิ่มศักยภาพของผลิตภัณฑ์บริการเชิงสร้างสรรค์ และอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรมในเขตเมืองเก่า เชื่อมโยงการท่องเที่ยว สร้างรายได้อย่างยั่งยืน สินค้าและบริการมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นภายใต้ Brand “Creative LANNA” / “LANNA Heritage” และกระจายรายได้สู่ประชาชนในพื้นที่
- 5.2 ประชาชนมีรายได้เพิ่มขึ้น มีโอกาสในการสร้างงานสร้างอาชีพในถิ่นฐานของตนเองได้อย่างหลากหลาย
- 5.3 ยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนจากสภาพสิ่งแวดล้อมเมืองที่ดี สวยงาม ทันสมัย และคงมีบรรยากาศอัตลักษณ์ท้องถิ่น

แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy)

1. พื้นที่เป้าหมาย

สศช. ได้จัดทำข้อเสนอ จัดตั้ง พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy) ในกลุ่มพื้นที่เป้าหมาย ครอบคลุม 3 จังหวัด คือ จังหวัดอุดรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา เพื่อดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาภาคการเกษตรและอุตสาหกรรมชีวภาพของภาคให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรม



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.2.4 - 10 แนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor: NeEC - Bioeconomy)

2. ศักยภาพและโอกาส

- 2.1 จังหวัดอุดรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา เป็นฐานการผลิตพืชเศรษฐกิจที่สำคัญ คือ อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง และข้าว รวมทั้งเป็นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงไปยังเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และจีนตอนใต้
- 2.2 มีสถาบันการศึกษา สถาบันวิจัย และอุทยานวิทยาศาสตร์ภูมิภาค ในจังหวัดอุดรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา ที่สนับสนุนการพัฒนาวิทยาศาสตร์เทคโนโลยี และนวัตกรรม เพื่อต่อยอดสร้างมูลค่าเพิ่มของผลผลิตทางการเกษตรและฐานความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ได้
- 2.3 มีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงกับกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง ในการเป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bioeconomy Corridor) ของประเทศได้

3. รูปแบบและแนวทางการพัฒนา “พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ”

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy) ครอบคลุม 3 จังหวัดในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ตอนบน 1 ตอนกลาง และตอนล่าง 1 ประกอบด้วย อุดรธานี ขอนแก่น และนครราชสีมา ให้เป็นเขตพัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาสำคัญดังนี้

- 3.1 พัฒนาศูนย์กลางเทคโนโลยีชีวภาพเพื่อการเกษตร (Technology Solution Hub) โดยส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยเทคโนโลยีชีวภาพแบบบูรณาการที่ตรงกับความต้องการของตลาดและสร้างมูลค่าของภาคการเกษตรในห่วงโซ่อุปทาน ยกกระดานขยายผลการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีชีวภาพเพื่อการเกษตร ส่งเสริมการบ่มเพาะธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการเกษตรและเทคโนโลยีการเกษตร พัฒนาผลิตภัณฑ์ชีวภาพที่มีมูลค่าสูง
- 3.2 บริหารจัดการคลัสเตอร์การเกษตร (Agricultural Clustering) โดยบริหารจัดการพื้นที่ทางการเกษตรตามความเหมาะสมของพื้นที่โดยใช้ Agri - Map เพื่อปรับโครงสร้างการผลิตใหม่ที่มี

ประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาเกษตรกรและกลุ่มเกษตรกรให้มีความเข้มแข็ง ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีเกษตรสมัยใหม่ให้เกิดการยอมรับในกลุ่มเกษตรกร

- 3.3 ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการผลิตและการค้า (Digital Technology) โดยสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายพื้นฐานดิจิทัล (Digital Infrastructure) ให้พร้อมสนับสนุนการเพิ่มผลิตภาพการผลิต และเพิ่มการเข้าถึงตลาดพรีเมียม พัฒนาระบบ National Single Window ที่ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อลดเวลาและต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตร สร้างระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability System) สำหรับสินค้าเกษตรซึ่งมีข้อมูลตั้งแต่เกษตรกรผู้ผลิตจนถึงผู้กระจายสินค้า ส่งเสริมการทำเกษตรแบบแม่นยำสูง (Precise Agriculture) สร้าง Online Platform สำหรับการซื้อขายสินค้าเกษตร และสร้างความเชื่อมโยงระหว่างเกษตรกรและอุตสาหกรรมชีวภาพเพื่อก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าตลอดห่วงโซ่อุปทาน
- 3.4 บริหารจัดการความเสี่ยงและการประกันภัยรายได้ (Risk Management) โดยจัดตั้งระบบการประกันภัยที่ครอบคลุมภัยสำคัญ ๆ จากธรรมชาติและการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐอย่างเหมาะสม รวมทั้งพัฒนาระบบการประกันความเสี่ยงของรายได้โดยเกษตรกรเป็นผู้ร่วมจ่าย (Income insurance with co - payment)
- 3.5 บริหารจัดการตลาด (Demand Management) โดยสร้างความต้องการเชิงพื้นที่ของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ชีวภาพ สร้างตลาดเฉพาะกลุ่ม (Customized Market) สำหรับผลิตภัณฑ์ชีวภาพ และพัฒนาช่องทางการตลาดโดยเฉพาะ Online - Platform สำหรับการซื้อขายสินค้าเกษตร

4. ภาพอนาคต

พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy) จะเป็นพื้นที่ที่มีความพร้อมของ Bioeconomy Enabling Environment ซึ่งเอื้อต่อการพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพเพื่อการเกษตร สามารถดึงดูดการลงทุนและพัฒนานิคมอุตสาหกรรมชีวภาพในพื้นที่ต่อยอดการผลิตจากวัตถุดิบทางการเกษตรและฐานความหลากหลายทางชีวภาพไปสู่สินค้าที่มีมูลค่าเพิ่มสูง นอกจากนี้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือจะได้รับการพัฒนาให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ที่สำคัญของประเทศ และมีบทบาทสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นฐานอุตสาหกรรมชีวภาพของอาเซียน (Bio Hub of ASEAN) ภายในปี พ.ศ. 2570

5. ผลที่คาดว่าจะได้รับ

- 5.1 ประชาชนและเกษตรกรมีรายได้และคุณภาพชีวิตดีขึ้น ลดความเหลื่อมล้ำระหว่างภูมิภาค
- 5.2 ยกระดับการพัฒนาเกษตรกร และอุตสาหกรรมพัฒนาเทคโนโลยีชีวภาพและนวัตกรรมเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่ม

2.2.5 แผนงานโครงการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ มีแผนงานและแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยในปัจจุบันมีอยู่หลายแผนงาน ในการทบทวนข้อมูลโครงการฯ ได้รวบรวมแผนงานโครงการที่มีนัยสำคัญต่อการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างเมืองและระหว่างประเทศ รวมทั้งโครงการพัฒนาที่สำคัญในเมืองหลัก ดังนี้

2.2.5.1 โครงการผลักดันเร่งด่วนของรัฐบาล

กระทรวงคมนาคมมีโครงการขนาดใหญ่ที่จะดำเนินการในปีงบประมาณ 2565 ประมาณ 50 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงบางปะอิน - นครราชสีมา โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงบางใหญ่ - กาญจนบุรี โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงชลบุรี - หนองคาย โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงชลบุรี - ตราด โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ช่วงบางปะอิน - นครสวรรค์ รวม 21,968 ล้านบาท โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต วงเงิน 920 ล้านบาท

โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (ค่าเวนคืนที่ดิน) วงเงิน 13,705 ล้านบาท โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่ - นครพนม วงเงิน 9,912 ล้านบาท โครงการรถไฟไทย - จีน ช่วงกรุงเทพ - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา) (เวนคืน) วงเงิน 34,192 ล้านบาท โครงการรถไฟไทย - จีน (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย) (จ้างที่ปรึกษาออกแบบ) วงเงิน 51 ล้านบาท

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (เปิดบริการแล้วในปี 2562) วงเงิน 50 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (เปิดบริการแล้วในปี 2563) วงเงิน 20 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (จัดกรรมสิทธิ์) วงเงิน 13,174 ล้านบาท

โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (จัดกรรมสิทธิ์) วงเงิน 6,874 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง วงเงิน 6,013 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม และช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (จ้างสำรวจ อสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์) วงเงิน 6,640 ล้านบาท

2.2.5.2 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน

แผนงานการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่สำคัญ ได้แก่ แผนงานโครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) และแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และโครงการถนน/สะพานเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ของกรมทางหลวง และแผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย โครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ผลการทบทวนโครงการจากแผนงานข้างต้นโดยคัดกรองโครงการ และเลือกใช้ข้อมูลที่เป็นปัจจุบันมากที่สุดสรุปได้ดังตารางที่ 2.2.5 - 1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2 และแผนที่โครงข่ายคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน แสดงได้ดังรูปที่ 2.2.5 - 1 ถึงรูปที่ 2.2.5 - 3

ตารางที่ 2.2.5 - 1 แผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน

แผนงาน/โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีเปิดให้บริการ
กรมทางหลวง (ทล.)		
โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2		
โครงข่าย 1 : พิษณุโลก - น่าน - จาว	ดำเนินการแล้วเสร็จ 3,106.95 กิโลเมตร (59.05%)	
โครงข่าย 2 : อ.แม่สอด - มุกดาหาร		
โครงข่าย 3 : สระบุรี - เลย		
โครงข่าย 4 : บ.หินกอง - ชายแดนไทย/กัมพูชา		
โครงข่าย 5 : กาญจนบุรี - สระบุรี		
โครงข่าย 6 : นครสวรรค์ - ช่างเม็ก		
โครงข่าย 7 : อ.สัตหีบ - มุกดาหาร		
โครงข่าย 8 : สุราษฎร์ธานี - อ.หาดใหญ่ (สาย 43)		
โครงข่าย 9 : ภูเก็ต - พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด - นครศรีธรรมราช)		
โครงข่าย 10 : เลย - นครพนม		
โครงข่าย 11 : สายอื่นๆ		
โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		
M2 ตาก - มุกดาหาร	704	2575
M3 สุรินทร์ - บึงกาฬ	465	2580
M4 นครสวรรค์ - อุบลราชธานี	610	2578
M5 บางปะอิน - เชียงราย (ด่านแม่สาย/ด่านแม่สอด)	853	2570
M6 บางปะอิน - หนองคาย	540	2573
M7 กรุงเทพฯ - บ้านฉาง	153	2563
M8 นครปฐม - นราธิวาส	1,103	2579
M9 วงแหวนรอบนอกฯ รอบที่ 2	165	2574
M51 เชียงใหม่ - ลำปาง	53	2579
M52 สุพรรณบุรี - ชัยนาท	42	2579
M53 กาญจนบุรี (ช่วงตะวันตก) - บางปะหัน	48	2579
M61 ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - นครราชสีมา	288	2574
M62 วงแหวนรอบนอกฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันออก - สระบุรี	78	2570
M71 วงแหวนรอบนอกฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันออก - สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ)	204	2578
M72 ชลบุรี - ตราด	216	2570
M81 บางใหญ่ - กาญจนบุรี (ด่านพุน้ำร้อน)	164	2567
M82 วงแหวนรอบนอกฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตก - ปากท่อ	74	2572
M83 สุราษฎร์ธานี - ภูเก็ต	191	2579
M84 สงขลา - ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ด่านสะเดา)	95	2566
M91 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	254	2570
M92 ชลบุรี - นครปฐม	312	2576
โครงการก่อสร้างถนน/สะพานเชื่อมโยงระหว่างประเทศ		
โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - ปากซัน)		2566
โครงการสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน)		
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก - ลก ที่ อ.สุไหงโก - ลก แห่งที่ 2 จ.นราธิวาส		
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโก - ลก ที่ อ.ตากใบ จ.นราธิวาส		

ตารางที่ 2.2.5 - 1 แผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน

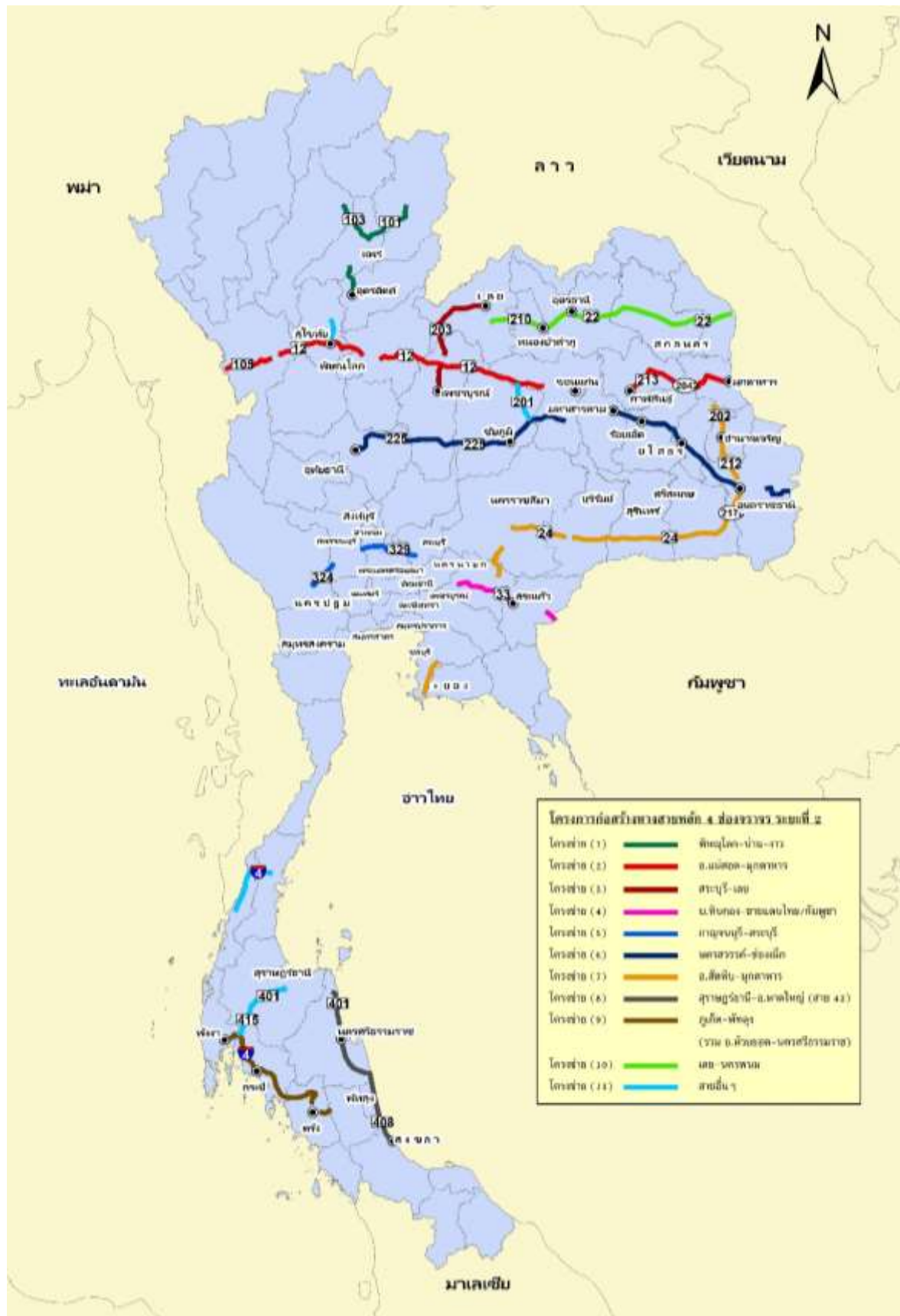
แผนงาน/โครงการ	ระยะทาง (กม.)	ปีเปิดให้บริการ
โครงการอื่น ๆ		
โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ		
โครงการพัฒนาทางหลวงรองรับระเบียบเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)		2560 - 2569
โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าบนถนนบรมราชชนนี ช่วงพุทธมณฑล สาย 2 - เพชรเกษม	24.6	2568
โครงการทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 305 ช่วงรังสิต - วงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก	20	2568
โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ		2560 - 2579
โครงการก่อสร้างสะพานปทุมธานี 3		2565
โครงการก่อสร้างสะพานสามโคก จ.ปทุมธานี		2565
Spur Line เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	96.4	2568
การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ		
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)		
โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก	18.7	2567
โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จ.ภูเก็ต	4.0	2567
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	10.5	2571
โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ)	7	2575
โครงการทางพิเศษสายบูรพาวิถี - พัทยา (อยู่ระหว่างการศึกษাপริมาณและיעידโครงการ เป็นบูรพาวิถี - เลี้ยวเมืองชลบุรี)		2566
โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - พระนครศรีอยุธยา	42	2567
โครงการทางพิเศษสายฉลองรัช - นครนายก - สระบุรี ระยะแรก (เฟส) ช่วงจตุโชติ-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (MR 10)	19.25	2570
กรมทางหลวงชนบท (ทช.)		
โครงการพัฒนาโครงข่ายสะพาน		2560 - 2564
โครงการทางหลวงชนบทเพื่อพัฒนาจังหวัดชายแดนภาคใต้		2560 - 2569
โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง		2560 - 2569
โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อการท่องเที่ยว		2560 - 2569
โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน		2562 - 2579
โครงการขยายทางสายรองเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์		2562 - 2569

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



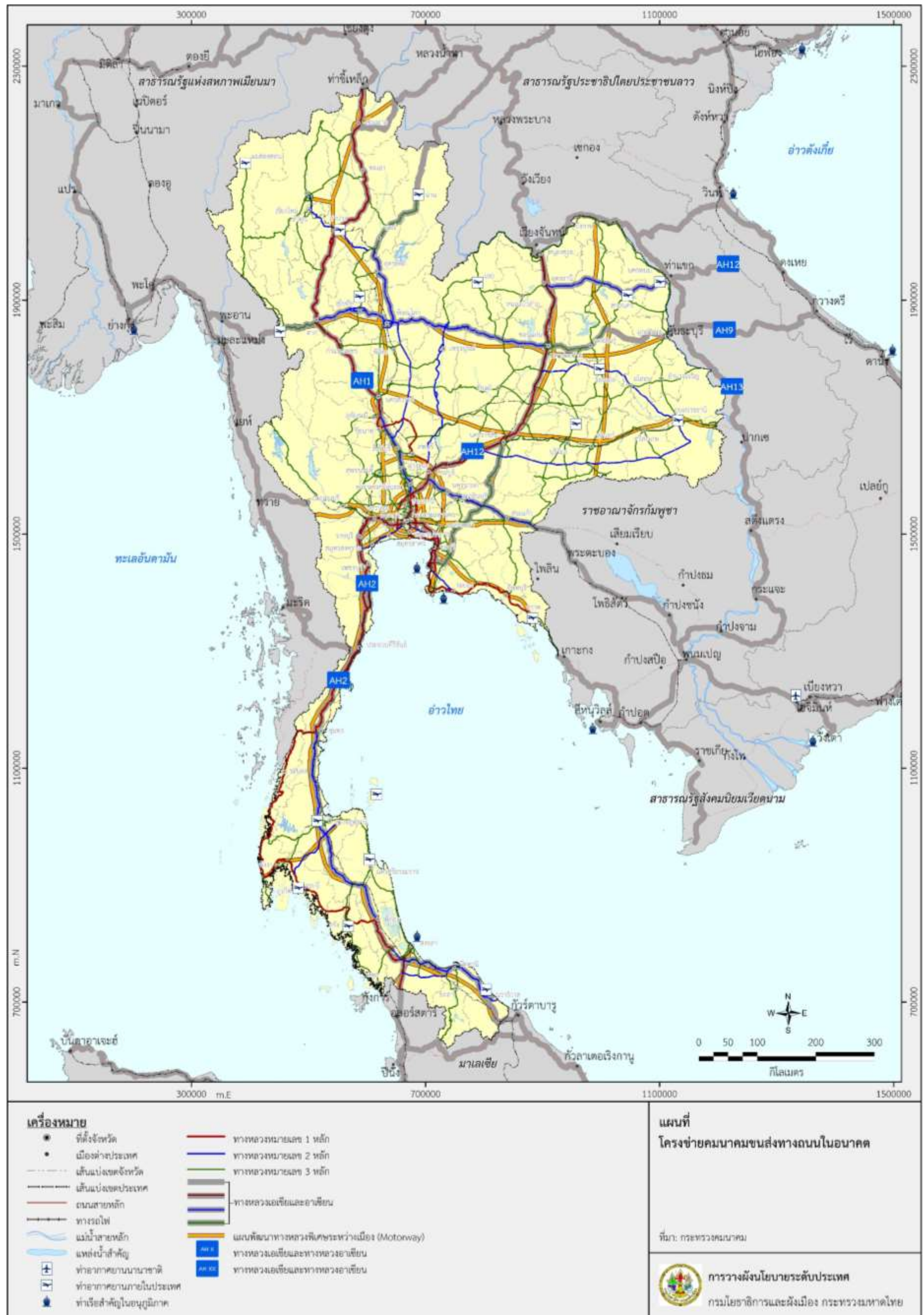
ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2.5 - 1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)



ที่มา : กรมทางหลวง, 2556

รูปที่ 2.2.5 - 2 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2



ที่มา : โครงการปรับปรุงผังประเทศ 2562

รูปที่ 2.2.5 - 3 โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนในอนาคต

2.2.5.3 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง

ผลการทบทวนข้อมูลจากแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟจากการศึกษาเพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการจราจรและขนส่ง (สนข.) กระทรวงคมนาคม แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางไกลตามแผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับทบทวนปี 2566) ประกอบกับโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และโครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ ได้แก่ การพัฒนาทางคู่ในโครงข่ายทางรถไฟปัจจุบัน การพัฒนาทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1 เมตร) และการพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงขนาดทางมาตรฐาน แสดงได้ดังตารางที่ 2.2.5 - 2 รูปที่ 2.2.5 - 4 ถึงรูปที่ 2.2.5 - 6 และโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางในปัจจุบันและในอนาคต แสดงได้ดังรูปที่ 2.2.5 - 7

ตารางที่ 2.2.5 - 2 แผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางราง

แผนงาน / โครงการ	ระยะทาง (กม.)	หมายเหตุ
แผนงานโครงการรถไฟทางคู่		
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย	106	เปิดให้บริการแล้ว
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางจิระ - ขอนแก่น	185	เปิดให้บริการแล้ว
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	167	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	148	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด - ชุมทางถนนจิระ	132	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	165	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	90	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา		
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	285	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	174	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	309	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	167	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	339	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	48	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางศรีราชา - มาบตาพุด	70	ขออนุมัติโครงการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	217	ศึกษา/ออกแบบ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ	174	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย	216	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
แผนงานโครงการทางรถไฟสายใหม่ (ขนาดทาง 1.00 เมตร)		
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายเด่นชัย - เชียงของ	326	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม	355	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

แผนงาน / โครงการ	ระยะทาง (กม.)	หมายเหตุ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉนวน	158	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์ - กำแพงเพชร - ตาก - แม่สอด	256	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี - ชุมทางบ้านภาชี	221	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสงขลา - ปากบารา	142	ยกเลิกโครงการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสาย ชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง	23	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด	210	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีราชา - ระยอง	79	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายอุบลราชธานี - ชื่องเม็ก	87	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายกาญจนบุรี - บ้านพุน้ำร้อน	36	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายนครสวรรค์ - บ้านไผ่	291	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายทับปุด - กระบี่	68	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก	76	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายชุมพร - ระนอง	116	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายศรีสะเกษ - ยโสธร - ร้อยเอ็ด	162	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง - ท่าเรือน้ำลึกทวาย		ยังไม่เริ่มดำเนินการ
แผนงานโครงการรถไฟความเร็วสูง		
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	253	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - ระยอง	260	เวนคืน
ระยะที่ 1 รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)	220	
ระยะที่ 2 ช่วงอู่ตะเภา - ระยอง	40	
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก	380	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หอนกคาย	355	เวนคืนและศึกษา ออกแบบ
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	211	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	288	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี	424	ยังไม่เริ่มดำเนินการ
โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	335	ยังไม่เริ่มดำเนินการ

ที่มา : โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข.)



ที่มา : โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนช)

รูปที่ 2.2.5 - 4 แผนพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าทางคู่



ที่มา : โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่เขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข)

รูปที่ 2.2.5 - 5 แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่



ที่มา : โครงการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูงบนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข)

รูปที่ 2.2.5 - 6 แผนการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย 2565

รูปที่ 2.2.5 - 7 โครงข่ายคมนาคมขนส่งทางรางในปัจจุบันและในอนาคต

2.2.5.4 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แผนยุทธศาสตร์การขนส่งทางน้ำของประเทศ ตามนโยบายเชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งของประเทศ (Shift Mode) เพื่อเพิ่มโอกาสทางการแข่งขันและลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ โดยเน้นขยายขีดความสามารถ พร้อมทั้งพัฒนาคุณภาพการขนส่งที่เชื่อมโยงในอนุภูมิภาค ได้ตั้งเป้าที่จะเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ จาก 12% เป็น 19% พร้อมลดต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ของประเทศให้เหลือไม่เกิน 12% ในเวลา 20 ปี

ผลการทบทวนข้อมูลจากแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบกับโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ.2561 - 2580) และโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก สรุปแผนงานพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำได้ ดังนี้

ตารางที่ 2.2.5 - 3 แผนงานโครงการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แผนงาน/โครงการ	ปีดำเนินการ
กรมเจ้าท่า (จท.)	
โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก จ.สตูล (ปากบารา)	ยกเลิกโครงการ
โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2	ยกเลิกโครงการ
โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำน่านเพื่อการเดินเรือ	ปี 2563 - 2567
โครงการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล	
โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จ.กระบี่	ปี 2563 - 2567
โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	
โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) จ.ภูเก็ต	
โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ชายฝั่งบริเวณกรุงเทพฯ-ชลบุรี	
โครงการก่อสร้างท่าเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทย ฝั่งตะวันออก - ตะวันตก	
โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร	ยกเลิกโครงการ
โครงการก่อสร้างท่าเรือสนามบินภูเก็ต	ปี 2563 - 2564
การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	
โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	ปี 2560 - 2560
โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G	ปี 2560 - 2561
โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	ปี 2560 - 2569
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	ปี 2560 - 2579
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.)	
โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรม มาบตาพุด ระยะที่ 3	

หมายเหตุ : การพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก จ.สตูล (ปากบารา) ถูกระงับเนื่องจากปัญหาการยอมรับของมวลชน และพื้นที่ก่อสร้างโครงการได้รับการขึ้นทะเบียนเป็น อุทยานธรณีโลกของยูเนสโก (UNESCO Global Geoparks) จึงไม่มีความเหมาะสมในการพิจารณาเป็นที่ตั้งของโครงการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกอีกต่อไป

ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

2.2.5.5 แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

แผนงานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศรวบรวมข้อมูลจากแผนวิสาหกิจของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) (ปีงบประมาณ 2560 - 2564) ฉบับทบทวน แผนแม่บทการจัดตั้งท่าอากาศยานพาณิชย์ของประเทศไทย (National Commercial Airport Master Plan) โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) แผนการพัฒนาระยะ 20 ปีของท่าอากาศยาน ของกรมท่าอากาศยาน ประกอบกับโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ซึ่งแผนงานที่มีนัยสำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ คือการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ และการปรับปรุงท่าอากาศยานเดิมให้รองรับเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้าได้มากขึ้นและมีระดับการให้บริการที่ดีขึ้น

ในภาพรวมของการพัฒนา กพท. ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศไทย โดยกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาในระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่รัฐบาลจัดทำขึ้น เพื่อส่งเสริมนโยบายการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ มียุทธศาสตร์การพัฒนาสนามบินไว้ 6 ด้าน ได้แก่ (1) ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (2) ความสามารถในการเข้าถึงสนามบิน (3) ความสามารถในการเชื่อมต่อกับสนามบินอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของเครื่องบิน (4) คุณภาพในการให้บริการ (5) ประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้ทรัพยากรคุ้มค่า และ (6) ความยั่งยืน และได้กำหนดการพัฒนาออกเป็น 4 ระยะ ประกอบด้วย

- ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 - 2564) “ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง” เน้นให้สนามบินให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศ ให้เพียงพอกับความต้องการในระยะสั้นและระยะยาว
- ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 - 2569) “ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างกลไกที่ส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจท่าอากาศยาน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทุกระดับให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและการพัฒนาที่มุ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการดำเนินงานและธุรกิจท่าอากาศยาน
- ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 - 2574) “ท่าอากาศยานชั้นนำแห่งนวัตกรรม” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริงและเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีความได้เปรียบในการแข่งขันจากการใช้นวัตกรรมที่พัฒนาขึ้น และสามารถสร้างคุณค่าได้อย่างแท้จริง
- ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 - 2579) “ท่าอากาศยานแห่งความยั่งยืน” โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนของท่าอากาศยานให้มีระบบท่าอากาศยานที่มีการพัฒนาผลผลิตที่สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุล

ตามแผนแม่บท ท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น จะต้องมีการพัฒนา Airside และ Landside เพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ จำนวน 2 แห่ง คือ

- ภาคใต้ เขตพื้นที่จังหวัดพังงา โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม คือ ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา

- **ภาคเหนือ เขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่/ลำพูน** โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม คือ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน

เนื่องจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการเติบโตได้อีก 20 ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ ดังนั้น เพื่อเพิ่มพื้นที่ที่อยู่นอกพื้นที่การให้บริการ (Catchment Area) สามารถให้บริการท่าอากาศยานใกล้เคียงได้ โดยใช้เวลาน้อยกว่า 90 นาที อย่างไรก็ตาม หากภาคเอกชนมีความสนใจต้องการลงทุนก็สามารถดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในสังกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มีแผนขยายท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบทั้ง 6 แห่ง ในระยะ 10 ปี นับตั้งแต่ปีงบประมาณ 2559 โดยจะเพิ่มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 83.5 ล้านคนต่อปีเป็น 184 ล้านคนต่อปีในปีงบประมาณ 2568 โดยได้กำหนดแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานโดยพิจารณาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าอากาศยาน แต่ละแห่งรวมทั้งการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และสินค้า เพื่อกำหนดช่วงเวลาในการพัฒนา โดยมีแผนงานโครงการรองรับ 6 ท่าอากาศยาน ดังนี้

- **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** มีแผนการพัฒนา 5 ระยะ โดยระยะสุดท้ายซึ่งจะมีการพัฒนาเต็มพื้นที่ที่กำหนดแล้วเสร็จในปี 2573 แผนพัฒนาทั้งหมดจะมีอาคารผู้โดยสารรวม 3 แห่ง อาคารเทียบเครื่องบิน 2 แห่ง และทางวิ่ง (Runway) 4 ทางวิ่ง
 - ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างการดำเนินการในปัจจุบัน คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2566 เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ A380 ได้พร้อมกัน 8 ลำ และอื่นๆ อีก 20 ลำ ในเวลาเดียวกัน และอุโมงค์เชื่อมระหว่างอาคารปัจจุบันกับอาคารใหม่ ระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM) รับส่งผู้โดยสารอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 กับอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน อาคารสำนักงานสายการบิน และที่จอดรถด้านทิศตะวันออก ส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก ระบบสาธารณูปโภค ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า และระบบตรวจจับวัตถุระเบิดขาออกและขาเข้า
 - ระยะที่ 3 (2564 - 2567) ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 รองรับได้ 30 ล้านคนต่อปี และทางวิ่งเส้นที่ 3 ระบบไฟฟ้าเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่กับหลังเก่า และสถานีแอร์พอร์ตลิงก์ ระยะทางประมาณ 2.5 กิโลเมตร เมื่อแล้วเสร็จจะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้เป็น 90 ล้านคนต่อปี และเที่ยวบินจาก 68 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น 94 เที่ยวบินต่อชั่วโมง
 - ระยะที่ 4 (2564 - 2569) ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 2 และอาคารผู้โดยสารและอาคารจอดรถด้านทิศตะวันออก จะรองรับผู้โดยสาร 15 ล้านคนต่อปี เมื่อแล้วเสร็จจะรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 105 ล้านคนต่อปี
 - ระยะที่ 5 (2568 - 2573) ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 3 ทางด้านทิศใต้ รองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี และทางวิ่งที่ 4 รวมทั้งก่อสร้างโครงข่ายถนน ทางเชื่อมและระบบรถไฟฟ้าอำนวยความสะดวกเพิ่ม จะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 150 ล้านต่อปี และจำนวนเที่ยวบิน 120 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

- **ท่าอากาศยานดอนเมือง** มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 ใช้เวลาดำเนินการระหว่างปี 2563 - 2567 ทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคนต่อปี เป็น 40 ล้านคนต่อปี โดยมีแผนงาน ประกอบด้วย (1) การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ (2) การก่อสร้างอาคาร Junction Terminal ที่จะมีทั้งพื้นที่เชิงพาณิชย์ โรงแรม และทางเชื่อมจากสนามบินไปเชื่อมโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าที่บริเวณสถานีรถไฟดอนเมือง และ (3) การก่อสร้างระบบขนส่งอัตโนมัติ (APM) เชื่อม Terminal ต่าง ๆ ในสนามบิน
- **ท่าอากาศยานเชียงใหม่** มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่
 - ระยะที่ 1 (2559 - 2568) เป้าหมายรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 18 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2573 โดยปรับปรุงระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบินได้ 34 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน 31 หลุมจอด ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ ที่สามารถรองรับผู้โดยสาร 7 ล้านคนต่อปี และการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลังเดิม ที่จะทำให้มีความสามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศ ได้ไม่น้อยกว่า 11 ล้านคนต่อปี
 - ระยะที่ 2 (2569 - 2573) เป้าหมายรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2578 ระบบทางวิ่งและทางขับรองรับเที่ยวบินได้ 34 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ลานจอดอากาศยาน 38 หลุมจอด ประกอบด้วยงานก่อสร้างหลุมจอดอากาศยาน งานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 8 ล้านคนต่อปี และงานปรับปรุงอาคารผู้โดยสารในประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสาร 12 ล้านคนต่อปี
- **ท่าอากาศยานภูเก็ต** มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2 (ปี 2561 - 2565) ประกอบด้วย (1) การขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศทางทิศใต้ อีก 13,000 ตารางเมตร (2) การก่อสร้างหลุมจอดอากาศยานเพิ่มอีก 3 หลุมจอด รองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ และ (3) การก่อสร้างอาคารจอดรถ รองรับปริมาณรถเพิ่มอีก 1,500 คัน ทำให้รองรับเที่ยวบินเพิ่มขึ้นจากเดิม 350 เที่ยวบินต่อวัน เป็น 400 เที่ยวบินต่อวัน ทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารจาก 12.5 ล้านคนต่อปี เป็น 18.6 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะเริ่มก่อสร้างปี 2566 และเปิดให้บริการได้ในปี 2570
- **ท่าอากาศยานหาดใหญ่** มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - ระยะที่ 1 (2563 - 2568) เพิ่มศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินจากเดิม 12 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น 24 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เพิ่มหลุมจอดอากาศยานจากเดิม 7 หลุมจอด เป็น 18 หลุมจอด ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 6 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจาก 2.5 ล้านคนต่อปี เป็น 8.5 ล้านคนต่อปี ก่อสร้างอาคารจอดรถที่สามารถรองรับรถยนต์ได้เป็น 2,800 คัน และการก่อสร้างอาคารคลังสินค้า มีพื้นที่ 1,800 ตารางเมตร
 - ระยะที่ 2 (2569 - 2573) มีเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นจาก 8.5 ล้านคนต่อปี เป็น 10 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2578 โดยเพิ่มศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินจากเดิม 24 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น 30 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เพิ่มหลุมจอดอากาศยานจาก 18 หลุมจอด เป็น 25 หลุมจอด ขยายอาคารผู้โดยสารใหม่ที่รองรับผู้โดยสาร 6 ล้านคนต่อปี เป็น 10 ล้านคนต่อปี และรื้อถอนอาคารผู้โดยสารหลังเดิมโดยพื้นที่ที่ได้จากการรื้อถอนจะสำรองไว้สำหรับการขยายอาคารผู้โดยสารในอนาคต ขยายอาคารจอดรถที่สามารถรองรับรถยนต์จากเดิม 2,800 คัน เป็น 3,500 คัน

- **ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย** มีแผนแม่บทท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย แบ่งการพัฒนาเป็น 3 ระยะ
 - ระยะที่ 1 (2562 - 2566) แผนพัฒนางานเร่งด่วนเพื่อบรรเทาความแออัด ประกอบด้วย การก่อสร้างทางขับขนานด้านทิศเหนือ การปรับปรุงทางขับท้ายหลุมจอดเพื่อรองรับอากาศยาน และก่อสร้างทางเชื่อม - ทางวิ่ง การปรับปรุงพื้นผิวทางขับ A และ B การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร พร้อมระบบสนับสนุน การปรับปรุงถนนภายในท่าอากาศยาน และการก่อสร้างทางยกระดับ อาคารสำนักงาน อาคารบำรุงรักษา และอาคารดับเพลิงกู้ภัย นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่ร่วมลงทุนภาครัฐและเอกชนซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้าง MRO ด้านทิศเหนือ การก่อสร้างลานจอดรถด้านทิศเหนือรองรับการบินส่วนบุคคล (General Aviation, GA) และอาคารจอดรถสัมปทาน
 - ระยะที่ 2 (2567 - 2571) เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารจาก 3 ล้านคนต่อปี เป็น 4.8 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2576 ประกอบด้วยการพัฒนาที่สำคัญ คือ การก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ การก่อสร้างทางขับขนานบางส่วนทางด้านทิศใต้ การก่อสร้างขยายลานจอดอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน (GSE) และการก่อสร้างขยายอาคารคลังสินค้า
 - ระยะที่ 3 (2572 - 2576) มีเป้าหมายเพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 5.2 ล้านคนต่อปี รองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ถึงปี 2581 ประกอบด้วยก่อสร้างลานจอดอากาศยานจำนวน 3 หลุมจอด การก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ การก่อสร้างลานจอดเฮลิคอปเตอร์ด้านทิศเหนือ และการก่อสร้างขยายลานจอดอุปกรณ์สนับสนุนภาคพื้นดิน (GSE)

นอกเหนือจากท่าอากาศยานในความรับผิดชอบ 6 แห่งเดิมแล้ว ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการ 3 ท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยานมาให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) บริหาร ประกอบด้วย ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์ และท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งหลังจากรับแล้วจะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงทั้งในส่วนของเขตการบิน (Airside) และเขตนอกการบิน (Landside) อาทิ การขยายอาคารผู้โดยสาร การขยายลานจอดอากาศยาน ทางวิ่ง (รันเวย์) และทางขับ (แท็กซี่เวย์) เพื่อรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ เป็นต้น รวมทั้งต้องขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะให้เป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้ง ทอท. มีแผนการพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ 2 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่แห่งที่ 2 บนพื้นที่ต่อเนื่องระหว่างอำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ กับอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน และท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 บนพื้นที่อำเภอโคกหล่อ จังหวัดพังงา

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ประกอบด้วย

- ระยะที่ 1 พ.ศ. 2560 - 2564 ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ระยะที่ 1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น โครงการแก้ไขข้อบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัย โครงการจัดการดับเพลิง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง ระยะที่ 1 และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส
- ระยะที่ 2 พ.ศ. 2565 - 2569 ประกอบด้วย โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ต่อเนื่อง) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานี ระยะที่ 3 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานร้อยเอ็ด โครงการพัฒนาท่าอากาศยานลำปาง (ส่วนงานทางวิ่ง) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสกลนคร โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเลย และโครงการปรับปรุงความกว้างทางวิ่งและลานจอดเครื่องบินท่าอากาศยานหัวหิน

นอกเหนือจากการปรับปรุงท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิมแล้ว กรมท่าอากาศยานก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่แล้วเสร็จ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา ซึ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2565 ในส่วนของท่าอากาศยานมุกดาหารคาดว่าจะเริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2568 และพร้อมเปิดให้บริการปี พ.ศ. 2571

ในปัจจุบันกรมท่าอากาศยานได้ทำการศึกษาความเหมาะสมของการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ 3 แห่ง ได้แก่

- **ท่าอากาศยานพัทลุง** จะเป็นสนามบินพาณิชย์ทั่วไป จะช่วยลดความแออัด ความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศของสนามบินจังหวัดใกล้เคียง อีกทั้งได้สนับสนุนให้ประชาชนชาวจังหวัดพัทลุงที่อยู่ต่างจังหวัดได้เดินทางกลับภูมิลำเนาอย่างสะดวก และยังเป็นประโยชน์ในด้านโลจิสติกส์ ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งที่รวดเร็ว สามารถรับสินค้าปลายทางได้อย่างแม่นยำในเรื่องของระยะเวลา รวมถึงมีความปลอดภัยและมาตรฐานในการขนส่งสินค้า และจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวและยกระดับทางเศรษฐกิจให้กับจังหวัดพัทลุง โดยพื้นที่เป้าหมายของการศึกษา ได้แก่ ศูนย์วิจัยข้าวพัทลุง (ควนพั่ว) ริมทะเลสาบสงขลา
- **ท่าอากาศยานสตูล** จะเป็นสนามบินที่จะเชื่อมโยงโครงข่ายการบินให้ครอบคลุมและเชื่อมต่ออย่างสะดวก ทำให้ผู้เดินทางในจังหวัดสตูลและแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดใกล้เคียงได้รับความสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น โดยพื้นที่เป้าหมาย คือ บริเวณด้านทิศตะวันตกเฉียงเหนือของตัวเมืองสตูล ตำบลเจ๊ะบิลัง อำเภอเมือง จังหวัดสตูล คาดการณ์ว่าจะเริ่มทำการศึกษารายละเอียดการก่อสร้าง รวมถึงจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยจะเสนอของบประมาณดำเนินการในงบประมาณปี 2566 และมีแผนเปิดประมูลได้ในปี 2567 ใช้เวลาเวนคืนที่ดินประมาณ 1 - 2 ปี เริ่มก่อสร้างปี 2569 แล้วเสร็จและจะเปิดให้บริการได้ภายในปี 2571
- **ท่าอากาศยานบึงกาฬ** เนื่องจากจังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดท่องเที่ยว มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ประวัติศาสตร์ โบราณคดีและวิถีชีวิตประชาชน จึงทำให้หลายปีที่ผ่านมามีจำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเพิ่มมากขึ้นทุกปี และจังหวัดบึงกาฬเป็นจังหวัดที่ค่อนข้างไกลจากสนามบิน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีท่าอากาศยานบึงกาฬ โดยพื้นที่เป้าหมายของการศึกษา คือ พื้นที่ในเขตอำเภอโป่งเปือย และตำบลวิศิษฐ์ อำเภอเมืองบึงกาฬ คาดว่าจะดำเนินการออกแบบรายละเอียดและประเมินผลรายงานผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) ในปี 2565 โดยจะเวนคืนที่ดินภายในปี 2566 และดำเนินการก่อสร้างในปี 2567 - 2569

แผนการพัฒนาท่าอากาศยานในสังกัดกองทัพเรือไทย

ท่าอากาศยานในสังกัดกองทัพเรือไทยที่เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยอง - พัทยา เป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในพื้นที่ EEC และมุ่งพัฒนาเพื่อเป็นสนามบินนานาชาติหลักแห่งที่ 3 ของประเทศไทย และเมืองการบินที่มีการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินและธุรกิจต่อเนื่อง อาทิ ศูนย์ซ่อมเครื่องบิน ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศและระบบโลจิสติกส์ ศูนย์ฝึกอบรมทางการบิน เชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารกับสนามบินดอนเมือง และสนามบินสุวรรณภูมิ และเป็น Aviation Hub ที่สำคัญในภูมิภาค

ปัจจุบันท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา รองรับผู้โดยสารได้ 3 ล้านคน มีแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ Airside และ Landside รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกให้รองรับผู้โดยสารเพิ่มเป็น 15 ล้านคนภายใน 5 ปี เพิ่มเป็น 30 ล้านคน ภายใน 10 ปี และ 60 ล้านคน ในอีก 15 ปี

2.2.5.6 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ภาครัฐสามารถพัฒนาเพื่อสนับสนุนกิจกรรมการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์หลัก ๆ ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot : ICD) ท่าเรือบก (Dry Port) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) แผนงานในส่วนนี้ได้บทวนจากแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก และแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม แผนงานโครงการรถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย และแผนแม่บทสถานีขนส่งสินค้า ของกรมการขนส่งทางบก รวมทั้งผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับแผนงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก โดยสรุปได้ดังนี้

- แผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) / สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD)

- สนข. ได้ดำเนินการงานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาและเลือกพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบก สามารถเป็นกลไกตอบสนองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทย รวมถึงสินค้าของประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค ซึ่งตามผลการศึกษาของโครงการฯ พื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทราได้ถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ที่มีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือบกที่มีลำดับความสำคัญเป็นลำดับที่ 1 โดยอีก 3 พื้นที่ ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา และนครสวรรค์
- การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีแผนงานพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) ที่บริเวณสถานีรถไฟโนนพะยอม ต.ม่วงหวาน อ.น้ำพอง จ.ขอนแก่น
- ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือบก ไอซีดี และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเคยมีการเสนอไว้ในแผน/โครงการต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 2.2.5 - 8



ที่มา : โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์รองรับ EEC (สนข. 2562)

รูปที่ 2.2.5 - 8 ตำแหน่งที่ตั้งของท่าเรือบก/ICD และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง
ที่เสนอไว้ในแผน/โครงการต่างๆ

- **แผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal)/ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง**

กรมการขนส่งทางบกมีแผนการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง จะทำหน้าที่เป็นจุดรวบรวมและกระจายสินค้า เป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของประเทศ เชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญ และรองรับการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสู่ระบบราง ประกอบด้วยแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลัก 8 แห่ง และแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าชายแดนอีก 11 แห่ง รองรับพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สำคัญตามนโยบายรัฐบาลเชื่อมระบบการขนส่งผ่านแดนสู่ภูมิภาค ASEAN โดยภายในสถานีขนส่งสินค้าแต่ละแห่ง ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าต่าง ๆ เช่น อาคารรวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution Center) คลังสินค้า (Warehouse) ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard) รวมถึงลานเปลี่ยนหัวลาก - หางพ่วง และพื้นที่เขตปลอดอากรสำหรับสถานีขนส่งสินค้าในจังหวัดชายแดน นอกจากนี้ยังดำเนินการควบคู่กับการยกระดับเพิ่มศักยภาพสถานีขนส่งสินค้าที่ให้บริการแล้ว 3 แห่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (พุทธมณฑล คลองหลวง และร่มเกล้า) รวมเป็น 22 แห่งทั่วประเทศ

ทั้งนี้ ในอนาคตมีแผนเปิดให้บริการสถานีขนส่งสินค้า 19 แห่ง โดยมีการดำเนินการโครงการนำร่อง 3 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย และสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ พร้อมเปิดให้บริการปี 2571 สำหรับสถานีขนส่งในภูมิภาคจังหวัดต่าง ๆ (มุกดาหาร เชียงใหม่ สงขลา เชียงราย ตาก พิชณุโลก นครราชสีมา นราธิวาส สระแก้ว นครสวรรค์ อุบลราชธานี ตราด กาญจนบุรี และปราจีนบุรี) อยู่ในขั้นตอนศึกษาทบทวนความเหมาะสมในจังหวัดต่าง ๆ

- **แผนการพัฒนาลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)**

อ้างอิงตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟฯ ของ สนข. กระทรวงคมนาคม ดังรูปที่ 2.2.5 - 9



ที่มา : โครงการแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟความเร็วสูงพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่

รูปที่ 2.2.5 - 9 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าตามแนวเส้นทางรถไฟ

สรุปแผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่ทบทวนจากหน่วยงานต่าง ๆ แสดงดังตารางที่
2.2.5 - 4

ตารางที่ 2.2.5 - 4 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

เส้นทาง	ปีเปิดให้บริการ	หมายเหตุ
สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ / ท่าเรือบก		
สถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (ICD) ฉะเชิงเทรา		ยกเลิกโครงการ
โครงการพัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. (Dry Port จังหวัดขอนแก่น)	2568	
Dry Port จังหวัดนครราชสีมา	2568	
Dry Port จังหวัดนครสวรรค์	2570	
สถานีขนส่งสินค้า / ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง		
โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	2563	
โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	2568	
โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน 9 แห่ง (เชียงราย, ตาก, หนองคาย, มุกดาหาร, สระแก้ว, ตราด, กาญจนบุรี, สงขลา, นราธิวาส)	2565	
โครงการสถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก 8 แห่ง (เชียงใหม่, นครสวรรค์, พิษณุโลก, ขอนแก่น, อุบลราชธานี, นครราชสีมา, ปราจีนบุรี, สุราษฎร์ธานี)	2570	
ลานกองเก็บตู้สินค้า		
ลานกองเก็บตู้สินค้าคลองลึก	2564	
ลานกองเก็บตู้สินค้าจันทบุรี	2564	
ลานกองเก็บตู้สินค้านาม่วง	2565	
ลานกองเก็บตู้สินค้าบ้านกระโดน	2563	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ขท. ถนนจิระ - ขอนแก่น
ลานกองเก็บตู้สินค้านครสวรรค์	2565	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ
ลานกองเก็บตู้สินค้าสามร้อยยอด, พังมะเมี	2565	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
ลานกองเก็บตู้สินค้าหัวกอ, นาผักขวง, มาบอำมฤต, สะพลี	2565	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร
ลานกองเก็บตู้สินค้าภูเหล็ก, มหาสารคาม, ร้อยเอ็ด, โพนทอง, สะพานมิตรภาพ 2, สะพานมิตรภาพ 3	2567	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟสาย บ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม
ลานกองเก็บตู้สินค้าแพร่, พะเยา, ป่าแดด, เชียงราย, เชียงของ	2567	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟสาย เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ
ลานกองเก็บตู้สินค้าทับปุด, ทำนูน	2567	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟ สายสุราษฎร์ธานี - ทำนูน
ลานกองเก็บตู้สินค้าบ้านม้า	2570	
ลานกองเก็บตู้สินค้าสุโขทัย	2570	

เส้นทาง	ปีเปิดให้บริการ	หมายเหตุ
ลานกองเก็บตู้สินค้าท่าอากาศยาน, โนนสะอาด, นิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี	2568	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ขอนแก่น - หนองคาย
ลานกองเก็บตู้สินค้าบ้านตะโก, บุญชี, หนองแขวง, บุ่งหวาย	2569	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ขท.ถนนจิระ - อุดรธานี
ลานกองเก็บตู้สินค้าบางกระทุ่ม, วังกะพี้	2569	ก่อสร้างในโครงการก่อสร้างทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย
ลานกองเก็บตู้สินค้าบางกล้า	2570	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา
ลานกองเก็บตู้สินค้าห้างฉัตร, สารภี	2573	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่
ลานกองเก็บตู้สินค้าหนองสัง	2574	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ขท.คลองสิบก้า - อรัญประเทศ
ลานกองเก็บตู้สินค้าลำพูน	2573	

ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

2.3 การศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ

การศึกษารวบรวมข้อมูลและทบทวนผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) สำหรับการวางแผนพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของต่างประเทศ เพื่อวิเคราะห์ศึกษาแนวทางวางแผนดำเนินการที่สามารถนำมาปรับใช้สำหรับการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยได้อย่างเหมาะสม โดยมีตัวอย่างแบบสังเขปของการจัดทำแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) สำหรับการวางแผนพัฒนาทางด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ได้มีการจัดทำไว้ในต่างประเทศ ดังนี้

2.3.1 การทบทวนผลการศึกษาแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ในต่างประเทศ

การศึกษาทบทวนผลการศึกษาจัดทำแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) อื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับ “การถ่ายทอดแผนสู่การปฏิบัติ” และ “การวางแผนพัฒนาระบบด้านการคมนาคมและขนส่ง” เพื่อนำแนวทางมาปรับใช้กับโครงการที่ศึกษาอย่างเหมาะสม ดังนี้

- China’s New Five Year Plan (2021 - 2025) (China)
- Transportation and Sustainability Best Practices Background (By AASHTO)
- World Cities Best Practices Innovations in Transportation (New York)
- Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study (Spain)
- Lean and Green Barge Project (Netherlands)
- Building better cities (McKinsey & Company)
- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (JAPAN 2013)
- National Transport Policy 2019 - 2030 : Ministry of Transport (Malaysia)
- On the modal shift from motorway to high - speed rail : evidence from Italy (Italy)

2.3.1.1 China's New Five Year Plan (2021 - 2025)¹

ประเทศจีนมีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม 5 ปี ตั้งแต่ปี ค.ศ. 1953 เป็นต้นมา จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมทั้งหมด 13 ฉบับ สามารถแบ่งเป็นสามช่วง ช่วงที่ 1 ตั้งแต่แผนพัฒนา ฉบับที่ 1 - 5 เป็นแผนพัฒนา จัดทำและดำเนินการในบริบทประเทศจีนที่เป็นสังคมนิยมอย่างเข้มงวด ช่วงที่ 2 ตั้งแต่แผนพัฒนา ฉบับที่ 6 - 10 เน้นการกระตุ้นพัฒนาเศรษฐกิจมุ่งอัตรา การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นหลัก ช่วงที่ 3 ตั้งแต่แผนพัฒนา ฉบับที่ 11 - 13 เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมอย่างสมดุลและเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ถือได้ว่าเป็นแผนฯ ที่มีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง เพราะในปี 2020 เป็นปีที่จะสิ้นสุดแผนฯ ฉบับที่ 13 อีกทั้งยังเป็นปีที่จะสิ้นสุดกับก้าวที่สองของการพัฒนาประเทศตามแผนยุทธศาสตร์ของประเทศจีน นอกจากนี้ยังเป็นปีที่ครบรอบ 100 ปี ของการก่อตั้งพรรคคอมมิวนิสต์จีน

อย่างไรก็ตาม จีนประสบความท้าทายทั้งในและนอกประเทศ ปัจจุบันภายในประเทศ เช่น ความเหลื่อมล้ำทางสังคม ปัญหาสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ปัจจุบันภายนอกประเทศ เช่น การชะลอตัวทางเศรษฐกิจระดับโลก ปัญหาการเมืองและความมั่นคง เช่น ทะเลจีนใต้ เป็นต้น ปัญหาเหล่านี้ล้วนส่งผลต่อการนำแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 13 ไปปฏิบัติ และส่งผลต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของจีนโดยตรง² ทั้งนี้ จีนได้เผยแพร่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ระยะ 5 ปี ฉบับใหม่ ซึ่งถือเป็นฉบับที่ 14 เรียบร้อยแล้วเมื่อวันที่ 5 มีนาคม ค.ศ. 2021 ที่ผ่านมา โดย The Guardian สื่อของอังกฤษ โดยแผนฉบับนี้เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน ก้าวสู่การพึ่งพาตนเองด้านเทคโนโลยี ยกระดับเป็น “สังคมนิยมโมเดิร์น” และสามารถบรรลุเป้าหมายการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ภายในปี 2060³ โดยเป้าหมายของแผนฯ ได้เน้นความเป็นอยู่ของประชาชน เศรษฐกิจ และพลังงาน ดังรูปที่ 2.3.1 - 1

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2564 - 2568) (China's New Five Year Plan 2021 - 2025) มียุทธศาสตร์สำคัญ ดังนี้

- 1) จัดลำดับความสำคัญคุณภาพการเติบโตมากกว่าปริมาณการเติบโต (Prioritizing the quality of growth rather than the quantity of growth)
- 2) สร้างจีนให้เป็นโรงไฟฟ้าเทคโนโลยีและการผลิตแบบพึ่งพาตนเอง (Building China into a self-reliant technological and manufacturing powerhouse)
- 3) กระตุ้นการขับเคลื่อนไปสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำให้บรรลุเป้าหมายสภาพภูมิอากาศ ปี ค.ศ. 2030/2060 (Accelerating the drive towards a low - carbon economy to help achieve the 2030/2060 climate goals)
- 4) บรรลุนโยบายความเจริญรุ่งเรืองร่วมกัน (Common Prosperity) หรือนโยบายกระจายความมั่งคั่ง/ลดความเหลื่อมล้ำผ่านกลยุทธ์การฟื้นฟูชนบทและการทำให้เป็นเมืองใหม่ (Achieving “common prosperity” through new rural revitalization and urbanization strategies) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีประสิทธิภาพสูง (high - quality economic development)
- 5) ขยับเคลื่อนไปกับการเปิดเสรีสภาพแวดล้อมทางธุรกิจอย่างค่อยเป็นค่อยไป (Moving ahead with gradual liberalization of the business environment) เน้นธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อม

¹ <https://www.hkstrategies.com/en/chinas-14th-five-year-plan-2021-2025-report/>

² Li Renliang หลี่ เหวินเหลียง, <https://so04.tci-thaijo.org/index.php/jsd/article/view/37429>

³ The Standard, <https://thestandard.co/china-new-five-year-economic-development-plan/>

- 6) ยกกระดับความเป็นผู้นำทางเศรษฐกิจของจีนในระดับภูมิภาคและระดับโลก (Elevating China's leadership role in regional and global economic governance)
- 7) บริหารจัดการความสัมพันธ์ระหว่างจีนกับสหรัฐ (Managing great-power rivalry with the United States)

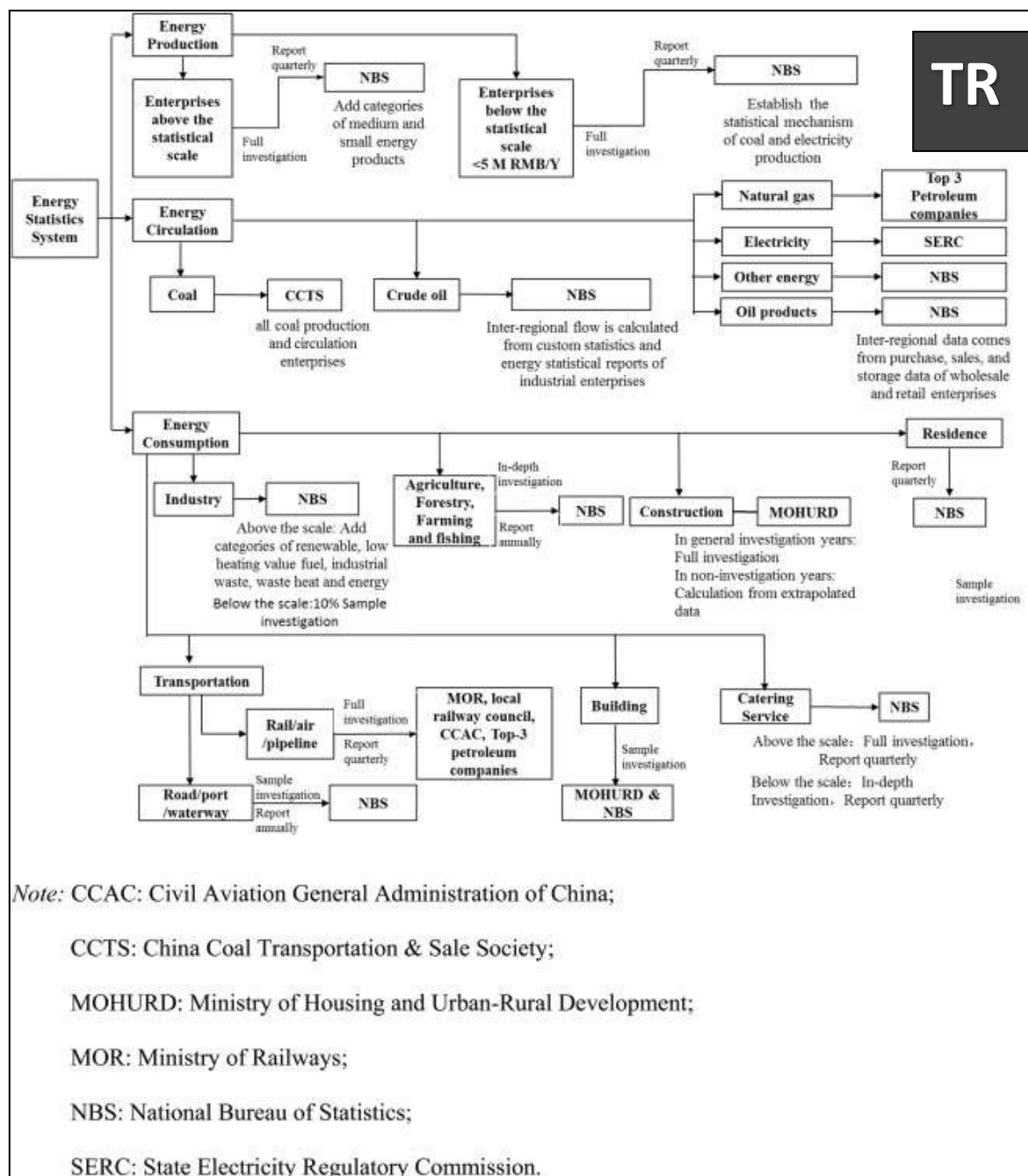


ที่มา : China's New Five Year Plan 2021 - 2025

รูปที่ 2.3.1 - 1 เป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 14 ของประเทศจีน

จากยุทธศาสตร์ที่สำคัญในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2564 - 2568) (China's New Five Year Plan 2021 - 2025) มีประเด็นด้าน**บรรลุนโยบายความเจริญรุ่งเรืองร่วมกัน (Common Prosperity)** หรือนโยบายกระจายความมั่งคั่ง/ลดความเหลื่อมล้ำผ่านกลยุทธ์การฟื้นฟูชนบทและการทำให้เป็นเมืองใหม่ (Achieving "common prosperity" through new rural revitalization and urbanization strategies) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีประสิทธิภาพสูง (high - quality economic development) ถือเป็นการขับเคลื่อนแผนของประเทศไปสู่ภูมิภาคและชนบท โดยประเทศจีนมีการถ่ายทอดแผนระดับชาติในด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ไปสู่การปฏิบัติด้วย Target Responsibility System (TRS) คือการให้หน่วยงานใช้ระบบความรับผิดชอบต่อเป้าหมาย และมีการติดตามตรวจสอบผลการดำเนินงานโดยคณะกรรมการแต่ละระดับ ดังแสดงในรูปที่ 2.3.1 - 2

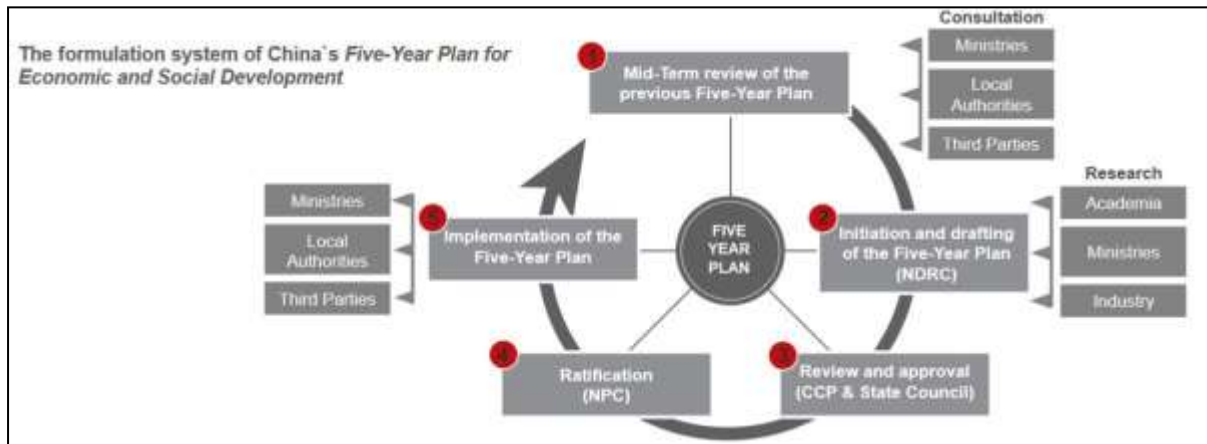
ซึ่งประเทศไทยควรนำยุทธศาสตร์ที่ 3 กระตุ้นการขับเคลื่อนไปสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำให้บรรลุเป้าหมายสภาพภูมิอากาศ และยุทธศาสตร์ที่ 4 บรรลุนโยบายความเจริญรุ่งเรืองร่วมกันของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2564 - 2568) มาปรับใช้ เนื่องจากเกี่ยวข้องในด้านคมนาคมและระบบขนส่ง หากประเทศไทยสามารถลดการใช้ขนส่งทางบกและเปลี่ยนมาใช้ระบบรางจะสามารถลดคาร์บอนได้ และเป็นการกระจายความเจริญรุ่งเรืองสู่ภูมิภาคจังหวัดต่าง ๆ ได้



ที่มา : https://www.leafasia.org/sites/default/files/resources/MRVPolicyReport_ENG_web.pdf

รูปที่ 2.3.1 - 2 ระบบความรับผิดชอบต่อเป้าหมาย (Target Responsibility System : TRS)

รัฐบาลจีนมีการจัดตั้งคณะกรรมการร่างแผนฯ ดังรูปที่ 2.3.1 - 3



ที่มา : <https://www.sustainabletransport.org/archives/5588>

รูปที่ 2.3.1 - 3 The formulation system of China's Five - Year Plan
for Economic and Social Development

2.3.1.2 Transportation and Sustainability Best Practices Background (By AASHTO)⁴

แนวคิด

การพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งจะต้องวางอยู่บนพื้นฐานความยั่งยืนซึ่งมีหลักพื้นฐานสำคัญ 3 ประการ คือ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านสิ่งแวดล้อม (รูปที่ 2.3.1 - 4) การกำหนดแนวคิดพัฒนาจะต้องพิจารณาถึงสวัสดิการของสังคม สุขภาพอนามัยของประชากร ตลอดจนการรักษาสมดุลระหว่างมนุษย์และสิ่งแวดล้อมตามธรรมชาติ การกำหนดนโยบายต่าง ๆ ยังต้องคำนึงถึงความหลากหลายทางชีววิทยา และโอกาสในการได้รับการพัฒนาเพื่อให้มนุษย์มีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นไปพร้อม ๆ กัน



ที่มา : Transportation and Sustainability Best Practices Background (By AASHTO)

รูปที่ 2.3.1 - 4 หลักพื้นฐาน 3 ด้านของการพัฒนาแบบยั่งยืน

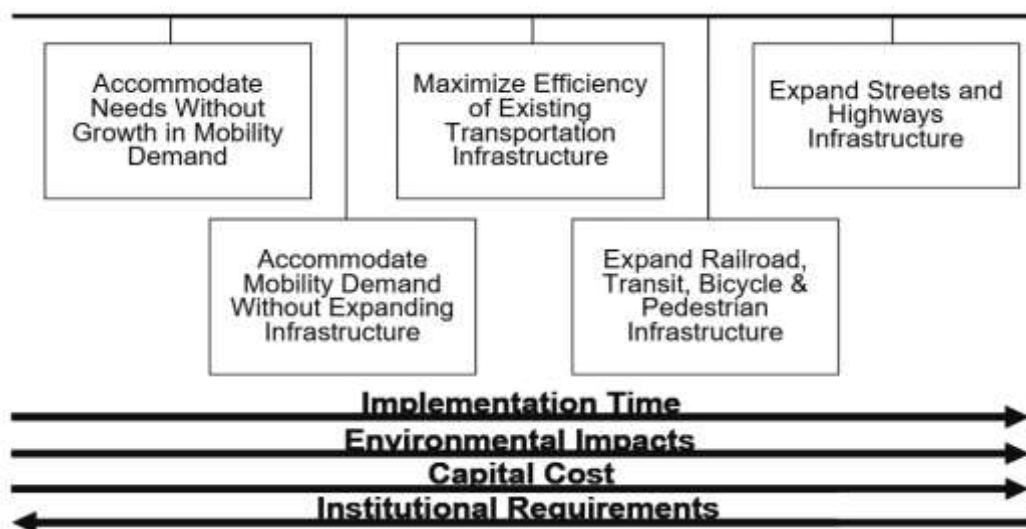
⁴ Transportation and Sustainability Best Practices Background, Prepared by CH2M HILL and Good Company for the Center for Environmental Excellence by AASHTO, Transportation and Sustainability Peer Exchange May 27-29, 2009, Gallaudet University Kellogg Center.

ความหมายของการพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งแบบยั่งยืน อาจสรุปได้ว่า หมายถึงแนวทางการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่งที่จะทำให้อาจสรุปได้ว่า หมายถึงแนวทางการพัฒนา

- สามารถตอบสนองความต้องการของบุคคลและสังคมในการเข้าถึงโครงสร้างด้านการคมนาคมขนส่งได้อย่างปลอดภัย และในลักษณะที่สอดคล้องกับสุขภาพของมนุษย์และระบบนิเวศ และด้วยความเท่าเทียมกันของประชากรภายในรุ่นและระหว่างรุ่นที่แตกต่างกัน
- มีต้นทุนที่เหมาะสม สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีทางเลือกของโหมดการขนส่งสามารถรองรับและเสริมศักยภาพทางด้านการเศรษฐกิจได้เป็นอย่างดี
- มีแนวทางในการจำกัดการปล่อยของเสียสู่ภายนอก คำนึงถึงความสามารถในการดูดซับของธรรมชาติที่ลดลง มีการบริโภคทรัพยากรโดยการนำกลับมาใช้ใหม่และรีไซเคิลส่วนประกอบและรวมถึงการลดการใช้ที่ดิน

กระบวนการกำหนดกรอบการดำเนินงาน

ขั้นที่ 1 ของการกำหนดกรอบการพัฒนา ระบบคมนาคมและความยั่งยืนแสดงดังรูปที่ 2.3.1 - 5 โดยจะต้องพิจารณาถึงความต้องการในการเดินทาง การเดินทางในระบบโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ การขยายโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเดินทางทั้งในส่วนที่เป็นถนน ราง ทางด่วน รวมถึงทางจักรยาน



ที่มา : Transportation and Sustainability Best Practices Background (By AASHTO)

รูปที่ 2.3.1 - 5 กรอบการพัฒนา ระบบคมนาคมและความยั่งยืน

ขั้นที่ 2 ของการกำหนดกรอบการพัฒนา ระบบคมนาคมและความยั่งยืน จะต้องจัดวางกรอบแนวทางการพัฒนาด้านระบบคมนาคมขนส่งโดยคำนึงถึง

- ลดการใช้พลังงาน รวมถึงทางเลือกของโครงการที่ช่วยลดการใช้พลังงาน สนับสนุนการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าและการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความต้องการใช้ทรัพยากรในการดำเนินงานและการบำรุงรักษาที่ต่ำ
- ลดการใช้ทรัพยากรและวัสดุ รวมถึงทางเลือกของโครงการในการออกแบบที่ช่วยลดการใช้ทรัพยากรและวัสดุบริสุทธิ์ เลือกใช้วัสดุรีไซเคิลในการก่อสร้าง ต้องการโครงสร้างพื้นฐานน้อยลงหรือเพิ่มความทนทานและอายุการใช้งานของโครงสร้างพื้นฐาน

- ลดผลกระทบต่อทรัพยากรสิ่งแวดล้อม รวมถึงการแก้ปัญหาที่ลดผลกระทบต่อระบบนิเวศโดยรอบ ส่งเสริมและสนับสนุนความหลากหลายทางชีวภาพ และสะท้อนบริบททางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม
- สนับสนุนชุมชนเมืองที่น่าอยู่ รวมถึงแนวทางเลือกที่รวมคุณสมบัติต่าง ๆ ที่สนับสนุนความน่าอยู่ของชุมชน บริการสาธารณะและการใช้ที่ดินที่อยู่ติดกัน และเพิ่มประสิทธิภาพทางด้านสาธารณสุข ความปลอดภัย และความมั่นคงสำหรับทุกคน
- สนับสนุนความยั่งยืนระหว่างการเดินทาง รวมถึงแนวทางเลือกที่สนับสนุนการมีส่วนร่วมในท้องถิ่น คำนึงถึงความต้องการด้านเศรษฐกิจสังคมและเงินทุน ทั้งในระหว่างการเดินทางและ การบำรุงรักษาทางกายภาพโครงการ การจัดการทรัพยากรและการลดผลกระทบในช่วงการก่อสร้างโครงการ

ซึ่งประเทศไทยสามารถนำกระบวนการกำหนดกรอบการดำเนินงาน ทั้ง 2 ขั้นตอนมาปรับใช้ได้ โดยเฉพาะ ขั้นตอนที่ 1 เป็นขั้นตอนที่สำคัญมาก

2.3.1.3 World Cities Best Practices Innovations in Transportation (New York)⁵

แนวปฏิบัติที่ดีที่สุดที่พบใน World Cities Best Practices ในการคมนาคมแบ่งออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ (1) โหมดที่ยั่งยืน (Sustainable Modes) (2) การระบายน้ำและการบำรุงรักษาถนน (Roadway Drainage and Maintenance) (3) เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technologies) และ (4) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Enhancements) ซึ่งแต่ละประเภทสอดคล้องกับความท้าทายด้านการขนส่งที่สำคัญที่เมืองกำลังเผชิญอยู่ในปัจจุบัน

1. **โหมดที่ยั่งยืน (Sustainable Modes)** นำเสนอรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถนำมาใช้ในเมื่องนิวยอร์กเพื่อลดแรงกดดันต่อระบบขนส่งที่มีอยู่ โดยตระหนักว่าความสามารถในการสร้างเมื่องนิวยอร์กสำหรับอนาคตถูกจำกัดด้วยทรัพยากรทางการเงินที่หายาก และพื้นที่ทางกายภาพ การขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมจึงเป็นตัวเลือกที่สามารถเพิ่มความจุของโครงข่ายการขนส่งที่มีอยู่ของเมืองได้ ซึ่งมักจะมีต้นทุนต่ำกว่าการก่อสร้างถนนสายใหม่ อุโมงค์รถไฟใต้ดิน สะพาน หรือทางหลวง เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกที่พุ่งสูงขึ้นอย่างรวดเร็วและผันผวน โหมดที่ยั่งยืนนี้จึงเน้นไปที่ตัวเลือกที่ช่วยลดการใช้เชื้อเพลิง ซึ่งสามารถลดหรือรักษาเสถียรภาพของต้นทุนการดำเนินงานรวม นอกเหนือจากการลดมลพิษทางอากาศ
2. **การระบายน้ำและการบำรุงรักษาถนน (Roadway Drainage and Maintenance)** มุ่งเน้นไปที่วิธีการจัดการน้ำที่ทันสมัยโดยส่วนใหญ่เป็นวิธีการที่มาจากแปซิฟิกตะวันตกเฉียงเหนือ ซึ่งสามารถลดน้ำท่วมและการจราจรติดขัดที่เกี่ยวข้องบนถนน ทางรถไฟ และทางหลวงในเมื่องนิวยอร์ก วิธีแก้ปัญหาเหล่านี้สามารถแก้ไขปัญหาน้ำท่วมรุนแรงเรื้อรังและแอ่งน้ำที่รายงานโดยคณะกรรมการชุมชนจากทั้งห้าเขตเลือกตั้ง วิธีการจัดการน้ำสมัยใหม่ซึ่งอิงจากการวิจัยด้านอุทกวิทยาและวิทยาศาสตร์สิ่งแวดล้อม เพื่อจำกัดน้ำท่วมด้วยการรวมระบบการจัดการน้ำในลักษณะที่ชะลอและลดปริมาณน้ำที่ไหลเข้าสู่ท่อระบายน้ำพายุ นอกจากการลดน้ำท่วมถนนแล้ว เทคโนโลยีดังกล่าวยังได้รับการพิสูจน์แล้วว่าช่วยเพิ่มคุณภาพน้ำที่ไหลลงสู่แม่น้ำใต้ดินและทางน้ำของเมื่องนิวยอร์กได้อย่างมาก มีกลไกการกรองตามธรรมชาติและลดเหตุการณ์น้ำท่วมที่อันตราย ซึ่งเป็นการไปตามเป้าหมายคุณภาพน้ำของ PlaNYC 2030 (ตารางที่ 2.3.1 - 1)

⁵ NYC Dept. City Planning (2008). World Cities Best Practices Innovations In Transportation.
https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/world_cities_full.pdf

3. เทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technologies) เน้นถึงวิธีการทางเทคโนโลยีระดับสูงและต่ำที่หลากหลายเพื่อปรับปรุงการสื่อสารภายในระบบขนส่งมวลชนของเมือง ในขณะที่มักถูกมองว่าเป็นเรื่องรองในประเด็นด้านการขนส่งอื่น ๆ การเพิ่มคุณภาพและปริมาณของข้อมูลจะช่วยให้ผู้ใช้การขนส่งสาธารณะสามารถตัดสินใจเลือกเส้นทางและการเดินทางที่ดีขึ้น ลดผลกระทบจากความล่าช้าทั่วทั้งระบบ ข้อมูลจากทั่วโลกแสดงให้เห็นว่าการให้ข้อมูลที่ชัดเจนและถูกต้องแก่ผู้โดยสารเกี่ยวกับการขนส่งสาธารณะกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์น้อยลง ช่วยลดความแออัดของการจราจร
4. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Enhancements) พบว่า วิธีการเพิ่มทางเลือกในการคมนาคมขนส่งภายในโครงข่ายการขนส่งสาธารณะในปัจจุบันของเมืองนิวยอร์ก โดยเพิ่มความจุบนถนน รถไฟใต้ดิน รถประจำทางของเมืองนิวยอร์ก และสนับสนุนการใช้โหมดการเดินทางที่มีอยู่ที่ไม่ค่อยได้ใช้ เช่น จักรยาน รถประจำทาง และแท็กซี่ การให้ทางเลือกในการขนส่งสาธารณะแก่ผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะสามารถบรรเทาความหนาแน่นของเส้นทางการขนส่งสาธารณะที่แออัด รวมทั้งถนนและทางหลวงที่คับคั่ง ความพยายามดังกล่าวมีความสำคัญต่อชาวนิวยอร์ก 8.3 ล้านคนและนักท่องเที่ยว 47 ล้านคนที่มาเยือนเมืองในแต่ละปี

ตารางที่ 2.3.1 - 1 แนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดในโลกของเมือง และเป้าหมายของ PlaNYC 2030

2030 PlaNYC Goals	Sustainable Urban Mobility			Transportation Infrastructure			Transportation Technology			Transportation Policy		
	Hybrid Urban	Urban	Suburban	Conventional Roadway	Potential Roadway	Drainage	Subway	Light Rail	Bus Rapid Transit	Designated Bicycles	Designated Bicycles	Designated Bicycles
Reduce Congestion on Congested Routes	*	*	*				*	*	*	*	*	*
Provide New Commuter Rail Access to Manhattan			*								*	*
Expand Transit Access to Underserved Areas	*	*	*				*	*	*	*	*	*
Improve and Expand Bus Service			*				*	*	*	*	*	*
Improve Local Commuter Rail Service			*				*	*	*	*	*	*
Improve Access to Existing Transit		*	*				*	*	*	*	*	*
Address Congested Areas Around the City	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
Expand Ferry Service	*						*	*	*	*	*	*
Promote Cycling		*					*	*	*	*	*	*
Pilot Congestion Pricing							*	*	*	*	*	*
Manage Roads More Efficiently				*	*	*	*	*	*	*	*	*
Strengthen Enforcement of Traffic Violations							*	*	*	*	*	*
Facilitate Freight Movements	*		*				*	*	*	*	*	*
Close MTA's State of Good Repair Gap												
Reach State of Good repair on roads and bridges												
Establish new regional transit financing authority												
Land: Pursue Transit Oriented Development	*	*	*							*	*	*
Land: Restore Underutilized Waterfronts	*	*	*							*	*	*
Land: Increase Transit Options to Spur Development	*	*	*							*	*	*
Land: Develop Underserved Areas to First Neighborhoods Together	*	*	*							*	*	*
Air: Capture Air Quality Benefits	*	*	*							*	*	*
Air: Retrofit Ferries and promote use of cleaner fuels	*									*	*	*
Air: Regulate, Retrofit and Refuel Diesel Trucks			*							*	*	*
Water: Reduce CSO discharges				*	*	*				*	*	*
Water: Pilot Pumping Station Management Practices				*	*	*				*	*	*
Water: Require Smarting of Parking Lots				*	*	*				*	*	*

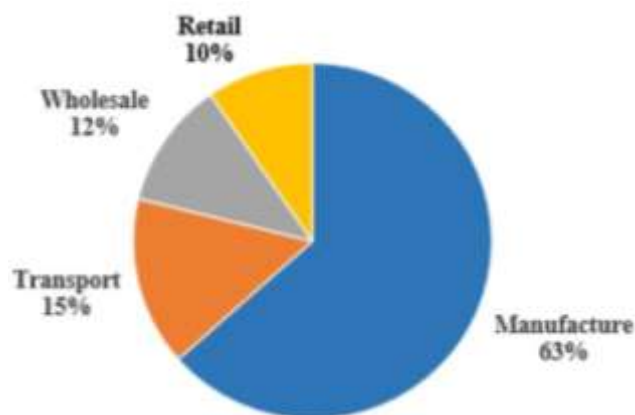
ที่มา : NYC Dept. City Planning (2008). World Cities Best Practices Innovations in Transportation.

https://www1.nyc.gov/assets/planning/download/pdf/plans/transportation/world_cities_full.pdf

2.3.1.4 Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study (Spain)⁶

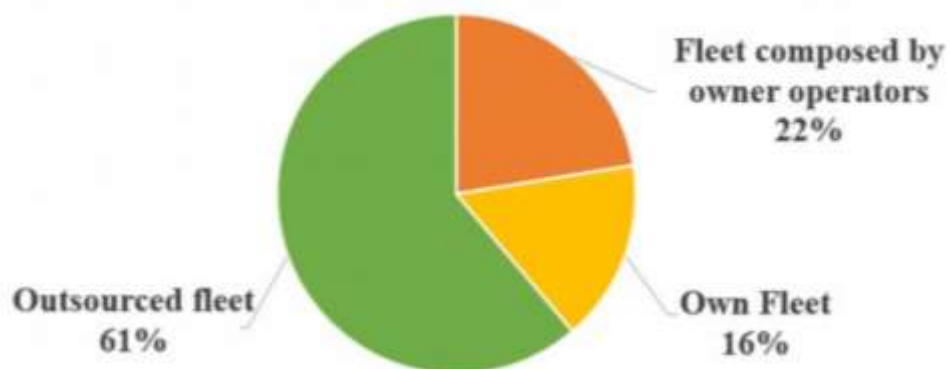
งานวิจัยเรื่อง Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study ในประเทศสเปน ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศของการจัดการขนส่งสินค้าและห่วงโซ่อุปทานในด้านคมนาคมขนส่งทางถนน โดยได้เก็บข้อมูลและศึกษาจากการปฏิบัติจริงของผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้ขนส่ง ผู้ค้าส่ง และผู้ค้าปลีกที่สามารถปรับตัวตามแนวทางปฏิบัติที่ดีและเกิดผลลัพธ์อย่างยั่งยืน

ผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ผลิต ร้อยละ 63 ผู้ขนส่ง ร้อยละ 15 ผู้ค้าส่ง ร้อยละ 12 และผู้ค้าปลีก ร้อยละ 10 ที่นำแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศไปใช้สามารถแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้ประกอบการได้ดังรูปที่ 2.3.1 - 6 และสำหรับผู้ขนส่งที่ใช้ระบบติดตามการขนส่งในยานพาหนะ (Fleet Management) สามารถแบ่งประเภทของการติดตามได้ดังรูปที่ 2.3.1 - 7



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 2.3.1 - 6 สัดส่วนจำนวนผู้ประกอบการ



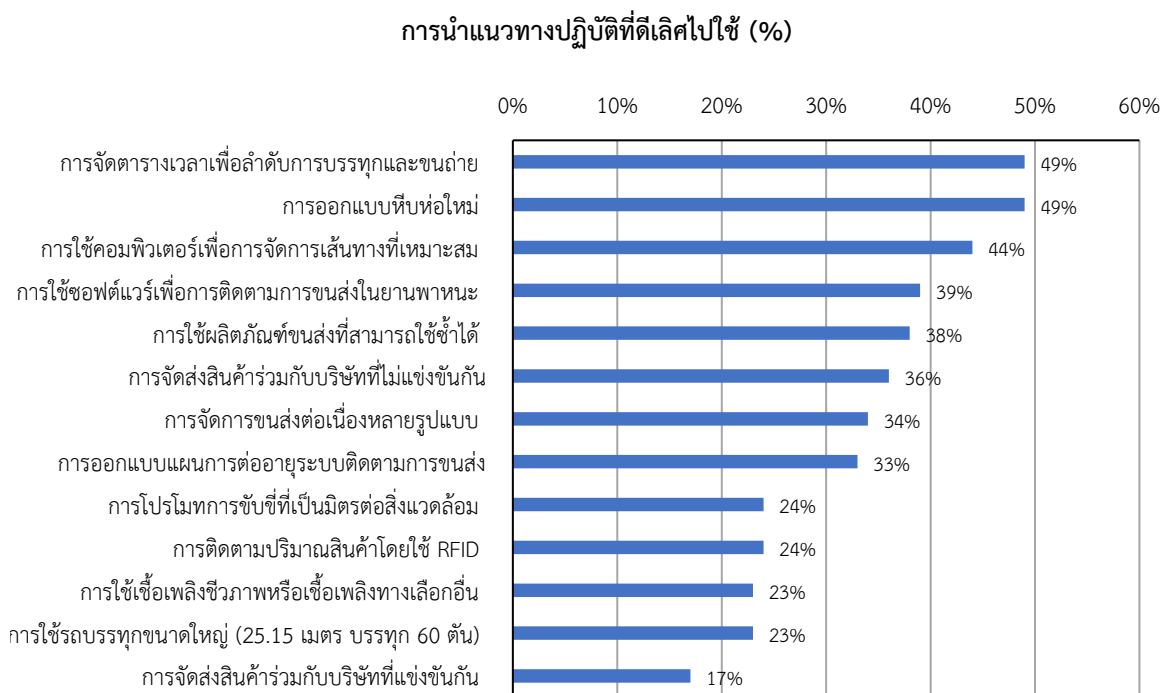
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 2.3.1 - 7 สัดส่วนผู้ขนส่งที่ใช้ระบบติดตามการขนส่งในยานพาหนะ (Fleet Management)

⁶ Mar Fernández Vázquez-Noguerol, Iván González-Boubeta, Pablo Domínguez-Caamaño, J. Carlos Prado-Prado. (2018) Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study. Journal of Industrial Engineering and Management. <https://www.jiem.org/index.php/jiem/article/view/2525>

การขนส่งทางถนนมีความสำคัญมากขึ้นเนื่องจากมีผลกระทบสูงต่อความยั่งยืนทางเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม และสังคม จึงได้มีการนำแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุดใน การขนส่งทางถนนมาใช้ในการบริหารจัดการของ ผู้ประกอบการ ซึ่งแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศ ประกอบด้วย การจัดตารางเวลาเพื่อลำดับการบรรทุกและขนถ่าย (Loading & Unloading) การออกแบบหีบห่อใหม่ การใช้คอมพิวเตอร์เพื่อจัดการเส้นทางที่เหมาะสม การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อติดตามการขนส่งในยานพาหนะ การใช้ผลิตภัณฑ์ขนส่งที่สามารถใช้ซ้ำได้ การจัดส่งสินค้าร่วมกับบริษัทที่ไม่แข่งขันกัน การจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การออกแบบแผนการ ต่ออายุระบบติดตามการขนส่ง การโปรโมทการขับขี่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การติดตามปริมาณสินค้า โดยใช้ RFID การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพหรือเชื้อเพลิงทางเลือกอื่น การใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ (25.15 เมตร บรรทุก 60 ตัน) และการจัดส่งสินค้าร่วมกับบริษัทที่แข่งขันกัน

ผลการวิจัย พบว่า การจัดตารางเวลาเพื่อลำดับการบรรทุกและขนถ่าย (Loading & Unloading) และ การออกแบบหีบห่อใหม่ มีการนำไปใช้มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 49 รองลงมาคือ การใช้คอมพิวเตอร์ เพื่อจัดการเส้นทางที่เหมาะสม ร้อยละ 44 และ การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อติดตามการขนส่งใน ยานพาหนะ ร้อยละ 39 ดังแสดงในรูปที่ 2.3.1 - 8



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 2.3.1 - 8 การนำแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศไปใช้ (%)

ตารางที่ 2.3.1 - 2 การใช้แนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศ (Best practice) จำแนกตามผู้ประกอบการ

แนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศ (Best practice)	ผู้ผลิต	ผู้ขนส่ง	ผู้ค้าส่ง	ผู้ค้าปลีก
การจัดตารางเวลาเพื่อลำดับการบรรทุกและขนถ่าย Give a time slot to order loading and unloading	51%	44%	50%	45%
การออกแบบหีบห่อใหม่ Packaging redesign	51%	50%	50%	36%
การใช้คอมพิวเตอร์เพื่อจัดการเส้นทางที่เหมาะสม Use of computer tools for route optimization	36%	63%	75%	27%
การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อติดตามการขนส่งในยานพาหนะ Use of fleet management software	34%	56%	42%	36%

แนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศ (Best practice)	ผู้ผลิต	ผู้ขนส่ง	ผู้ค้าส่ง	ผู้ค้าปลีก
การใช้ผลิตภัณฑ์ขนส่งที่สามารถใช้ซ้ำได้ Use of reusable transport items	36%	31%	33%	64%
การจัดส่งสินค้าร่วมกับบริษัทที่ไม่แข่งขันกัน Making shared shipments with non - competing companies	34%	44%	33%	36%
การจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ Making intermodal or multimodal shipments	37%	25%	25%	36%
การออกแบบแผนการต่ออายุระบบติดตามการขนส่ง Design of a Fleet Renewal Plan	20%	56%	50%	45%
การโปรโมทการใช้ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม Promoting the use of eco - driving	22%	31%	25%	27%
การติดตามปริมาณสินค้าโดยใช้ RFID Tracing load units using RFID	20%	31%	25%	36%
การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพหรือเชื้อเพลิงทางเลือกอื่น Use of biofuels or other alternative fuels	24%	25%	17%	27%
การใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่ (25.15 เมตร บรรทุก 60 ตัน) Use of mega - trucks (25.15 meters and up to 60 tons of MMA)	22%	13%	42%	27%
การจัดส่งสินค้าร่วมกับบริษัทที่แข่งขันกัน Making shared shipments with competing companies	17%	19%	17%	18%

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ผลการวิจัย ดังแสดงในตารางที่ 2.3.1 - 2 พบว่า การใช้แนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศ (Best practice) ในด้าน การใช้คอมพิวเตอร์เพื่อจัดการเส้นทางที่เหมาะสม มีการนำไปใช้ในผู้ค้าส่งและผู้ขนส่งมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75 และร้อยละ 63 ตามลำดับ การใช้ผลิตภัณฑ์ขนส่งที่สามารถใช้ซ้ำได้ มีการใช้งานใน ผู้ค้าปลีกร้อยละ 56 และการใช้ซอฟต์แวร์เพื่อติดตามการขนส่งในยานพาหนะ (Fleet Management) มีการใช้งานในผู้ขนส่งร้อยละ 56

ซึ่งหากประเทศไทยได้นำแนวทางปฏิบัติดังกล่าวมาปรับใช้ การขนส่งสินค้าย่อมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.3.1.5 Lean and Green Barge Project (Netherlands) การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียว ในประเทศเนเธอร์แลนด์

ประเทศเนเธอร์แลนด์ เป็นประเทศที่นำระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียวมาประยุกต์ใช้อย่างแพร่หลาย ของทวีปยุโรป ระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียวในประเทศเนเธอร์แลนด์ส่วนมากจะเกี่ยวข้องกับ การลดมลพิษที่เกิดจากการขนส่งและการกระจายสินค้า โดยรัฐบาลมีเป้าหมายที่จะพัฒนาระบบขนส่ง อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน เช่น การเลือกทำเลที่ตั้งศูนย์กระจายสินค้าเพื่อลดระยะทางและเวลา ในการขนส่ง การเพิ่มความสามารถในการบรรทุกสินค้าต่อเที่ยวให้มากขึ้น (Loading Capacity) การใช้ ระบบการวางแผนอุปสงค์และอุปทาน (Demand and Supply Planning Software) เพื่อช่วยในการบริหารจัดการ และลดอัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของระบบขนส่ง

รัฐบาลของประเทศเนเธอร์แลนด์ได้ทำการส่งเสริมและสนับสนุนโครงการ Lean and Green Award ที่จัดตั้งโดยสถาบัน Connekt ภายใต้การควบคุมของกระทรวงที่ดิน สาธารณูปโภค การขนส่งและ ท่อเกี่ยว ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างบริษัทเอกชนกับหน่วยงานของภาครัฐที่อยู่ในเขตชุมชน เพื่อส่งเสริม พัฒนา และสร้างความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยมีการจัดมอบรางวัล Lean and Green Star ให้แก่บริษัทที่สามารถลดการปล่อยมลพิษได้ 20% ในทุก ๆ ปี โดยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 มีหลายบริษัท ที่ได้รับรางวัลจากหลายสถาบัน เช่น บริษัท DPD Network บริษัท Wim Bosman Network บริษัท Coca-Cola Enterprises บริษัท H.J. Heinz บริษัท Benelux บริษัท CHEP และ บริษัท Kloosterboer

group เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดขั้นตอนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียวในประเทศเนเธอร์แลนด์ แสดงในรูปที่ 2.3.1 - 9

โครงการที่น่าสนใจอีกโครงการที่รัฐบาลเนเธอร์แลนด์ให้การสนับสนุน ได้แก่ โครงการ Lean and Green Barge (รูปที่ 2.3.1 - 10) ที่ก่อตั้งในปี พ.ศ. 2551 เป็นโครงการที่รัฐบาลจัดตั้งขึ้นเพื่อเพิ่มศักยภาพและบรรเทาผลกระทบจากเอกชนหันมาใช้ในการขนส่งทางน้ำ โดยการให้บริษัทที่ขึ้นทะเบียนและเข้าร่วมโครงการ Lean and Green Barge สามารถใช้การขนส่งร่วมกัน เป็นการขนส่งที่เชื่อถือได้ ลดต้นทุน ลดมลพิษ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพียงแค่ 2 ปี Lean and Green Barge ประสบความสำเร็จอย่างสูงในด้านของความร่วมมือในระดับพื้นที่ภูมิภาค และประเทศ อีกทั้งยังมีอีกหลายโครงการที่ก่อตั้งขึ้นเพื่อนำไปสู่การสร้าง Lean and Green Community รัฐบาลเนเธอร์แลนด์ยังได้ตั้งเป้าหมายพัฒนาเพิ่มศักยภาพการรักษาสิ่งแวดล้อมอย่างต่อเนื่อง โดยการสร้างกรอบปฏิบัติให้แก่ผู้ประกอบการให้ดำเนินกิจการไปในทิศทางเดียวกัน และในปี พ.ศ. 2558 ประเทศเนเธอร์แลนด์จะพัฒนาโครงการ Lean and Green Barge โดยเปลี่ยนเป็นโครงการ Lean and Green Synchormodal ด้วยการเพิ่มทางเลือกของโหมดการขนส่งให้กับผู้ประกอบการเพื่อเพิ่มศักยภาพของระบบโครงสร้างการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 2.3.1 - 9 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานสีเขียวในประเทศเนเธอร์แลนด์



ที่มา : Connekt Lean and Green

รูปที่ 2.3.1 - 10 การปฏิวัติรูปแบบระบบการขนส่งของโครงการ Lean & Green Barge

การบริหารจัดการโซ่อุปทานสีเขียวที่ประสบความสำเร็จอย่างเห็นได้ชัดของประเทศเนเธอร์แลนด์ ได้แก่ บริษัท VOS Logistics ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการด้านโลจิสติกส์หลากหลายรูปแบบในภูมิภาคยุโรป โดยได้รับรางวัล Lean and Green European Logistics Service Provider จากสถาบัน Duurzame Logistiek & Connekt ด้วยเป็นบริษัทที่สามารถพัฒนาและเติบโตอย่างยั่งยืนโดยบริษัทตั้งเป้าหมายในการลดการปล่อย ก๊าซเรือนกระจกให้ได้ 20% ภายในปี พ.ศ.2558 โดยมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาศักยภาพ และประยุกต์ใช้นวัตกรรม เพื่อการขนส่งที่สะอาด (Efficient and Clean Transport Innovations) นโยบายหลักของ บริษัท VOS Logistics คือ การสร้างความยั่งยืน โดยกำหนดและมุ่งเน้นไปที่เทคโนโลยี ของกระบวนการและการวางแผนงาน สำหรับอนาคตเป้าหมายหลัก คือ การลดมลพิษ และเพิ่มความตระหนักด้านความปลอดภัย (Safety Awareness) เช่น

- การลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงแต่ใช้พลังงานทางเลือกใหม่ เช่น ก๊าซธรรมชาติเหลว (Liquefy Natural Gas: LNG)
- การเพิ่มขีดความสามารถในการบรรทุกสินค้าให้ได้มากขึ้น (Loading Capacity) รวมถึงการลดระยะทางการขนส่งสินค้า (Sort Cut/Empty Kilometers)
- การปรับพฤติกรรมของคนขับรถให้คำนึงถึงความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- การสนับสนุนการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่อง (Multimodal Transport) และการใช้ยานพาหนะที่มีการฟ่วงต่อตู้คอนเทนเนอร์ในการขนส่งสินค้า (Eco Combi)
- การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างของอาคารให้มีประสิทธิภาพลดการใช้พลังงานและของเสียที่เกิดจากกิจกรรมต่าง ๆ

2.3.1.6 การสร้างเมืองที่ดีขึ้น Building better cities (McKinsey & Company)

บทความของ McKinsey & Company เรื่องการสร้างเมืองที่ดีขึ้น (Building Better Cities) ได้นำเอา คำกล่าวของ Joan Clos ซึ่งเป็นผู้อำนวยการบริหารโครงการการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์แห่งสหประชาชาติ (United Nations Human Settlements Programme) มานำเสนอ โดยระบุว่า “หากเลือกใช้วิธีการที่ถูกต้อง การขยายตัวของเมืองอาจเป็นกลไกขับเคลื่อนการเจริญเติบโต”

ในประวัติศาสตร์ด้านเศรษฐกิจของมนุษย์ พบว่าการขยายตัวของเมืองเป็นตัวเร่งการเจริญเติบโตและการพัฒนามาตลอด ปัจจัยการผลิตทั้งหมดที่เกิดขึ้นในเขตเมืองจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพ เนื่องจากมีต้นทุน การทำธุรกรรมที่ต่ำกว่า ตลาดที่ใหญ่กว่าและใกล้กว่า และแนวโน้มตามธรรมชาติที่จะช่วยให้เกิดการ สร้างมูลค่าสูงที่สูงขึ้น และแน่นอนว่าไม่มีเศรษฐกิจใดในโลกปัจจุบันที่เจริญรุ่งเรืองได้หากปราศจาก ความเป็นเมือง

ในปัจจุบันจะพบว่าการขยายตัวของเมืองอย่างมหาศาล โดยประชากรโลกร้อยละ 55 อาศัยอยู่ในเมือง และตัวเลขนี้มีแนวโน้มว่าจะสูงถึงร้อยละ 70 ถึงร้อยละ 75 ในอีก 30 ปี หรือ 35 ปี ข้างหน้า อย่างไรก็ตาม การขยายตัวของเมืองแบบไหนถึงจะเป็นการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืน และเพื่อให้แน่ใจว่าการขยายตัว ของเมืองจะช่วยเพิ่มการเติบโตอย่างยั่งยืน จะต้องคำนึงถึงประเด็นสำคัญ 3 เรื่อง ประกอบด้วย ประเด็นที่ 1 กฎเกณฑ์และข้อบังคับที่เพียงพอ ประเด็นที่ 2 การออกแบบเมืองที่คิดอย่างรอบคอบ และประเด็นที่ 3 การวางแผนทางการเงินเพื่อให้แน่ใจว่ามีเงินทุนเพียงพอ ซึ่งหากไม่คำนึงถึงประเด็นทั้ง 3 เรื่องนี้ควบคู่กันไป ก็อาจทำให้การสร้างมูลค่าของเมือง การก่อตัวของเศรษฐกิจหรือการทำให้เป็นเมืองไม่สามารถประสบ ผลสำเร็จได้

จากประเด็นเรื่องแรกจะเห็นได้ชัดว่าเมืองที่สร้างมูลค่าสูงสุดคือเมืองที่มีกรอบกฎหมายที่เข้มงวดที่สุด หรือ ก็คือการมีกฎเกณฑ์ที่ชัดเจนและนำมาบังคับใช้อย่างเหมาะสมและสม่ำเสมอ เนื่องจากไม่มีใครอยากจะ

ลงทุนในพื้นที่ที่อาจถูกยึดทรัพย์สินหรือถูกเอาเปรียบสิทธิ์ และการออกแบบเมืองที่คิดอย่างรอบคอบก็มีความสำคัญ เช่น พื้นที่ที่ถูกทะเลาะตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่สอง ซึ่งการทะเลาะส่งผลกระทบทันทีกับหลาย ๆ เมืองเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งในโลกเกิดใหม่ ที่แออัด มีมลพิษ และไม่ค่อยน่าอยู่ สิ่งเหล่านี้เป็นตัวทำลายเศรษฐกิจของเมือง เนื่องจากผู้คนไม่ค่อยอยากมาลงทุน ดังนั้น การออกแบบเมืองที่คิดอย่างรอบคอบเป็นสิ่งที่ควรต้องรีบทำการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพราะหากยิ่งช้ายิ่งทำให้การแก้ไขปัญหาเป็นเรื่องที่ยากมาก เนื่องจากปัญหาสังคมและการเมืองเกิดขึ้นและกลายเป็นกระบวนการที่ซับซ้อนและมีราคาแพงมาก

สำหรับประเด็นเรื่องสุดท้าย โดยหากมีการวางแผนทางการเงินตั้งแต่เริ่มต้นจะทำให้เมืองสามารถสร้างมูลค่าได้มากมาย และถ้าจะให้ดีควรมีการจัดหาเงินทุนให้กับตัวเอง ซึ่งสิ่งนี้จะเกิดขึ้นได้ต้องมีการวางแผนที่ดีและเข้มงวดมาก จะต้องมีการวางแผนเรื่องค่าใช้จ่าย การบำรุงรักษาและแผนรายได้ และเมืองจะต้องได้รับการสนับสนุนจากนโยบายในระดับชาติ เพื่อที่จะทำให้เมืองมีรายได้เพียงพอให้เกิดความยั่งยืน

โดยหากประเด็นปัญหาทั้ง 3 เรื่องนี้ได้รับการแก้ไข ก็เป็นเรื่องไม่ยากที่จะทำให้เมืองสามารถเริ่มสร้างผลลัพธ์ทางการเงินได้ทันที ซึ่งขั้นตอนแรกควรเริ่มต้นจากการก่อสร้างเพื่อให้เกิดเป็นแหล่งการจ้างงาน หลังจากนั้นการก่อตัวของเศรษฐกิจก็จะเกิดขึ้น และเกิดเป็นกระบวนการต่อเนื่องของผลผลิตที่เพิ่มขึ้น

2.3.1.7 Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (JAPAN 2013 - 2020)

แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ของกรณีศึกษาแผนพื้นฐานเกี่ยวกับนโยบายด้านการขนส่งประเทศญี่ปุ่น (Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism : JAPAN 2013) มีแนวทางปฏิบัติในภาพรวมด้านต่าง ๆ ใน 3 องค์ประกอบ ได้แก่ อาคารสถานที่ โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และประวัติศาสตร์ รายละเอียดมีดังนี้

1) อาคารสถานที่

- องค์ประกอบของแผนพื้นฐานเกี่ยวกับนโยบายการขนส่งตามพระราชบัญญัติพื้นฐานว่าด้วยนโยบายการขนส่ง (กฎหมายฉบับที่ 92 ลงวันที่ 4 ธันวาคม 2556)
 - (1) ทิศทางพื้นฐานของนโยบายการขนส่ง
 - (2) เป้าหมายของนโยบายการขนส่ง
 - (3) มาตรการด้านการขนส่งที่ต้องดำเนินการให้ทั่วถึงและเป็นระบบ
 - (4) เรื่องที่จำเป็นอื่น ๆ
- บูรณาการร่วมกับ “ยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมเพื่อทำให้เมือง ผู้คน และงานมีชีวิตชีวา” และ “แผนพื้นฐานเพื่อการฟื้นตัวของชาติ” เป็นต้น
- ระยะเวลาแผน: ปี 2014 - ปี 2020

2) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

- ทิศทางพื้นฐานของนโยบายด้านการขนส่ง
 - (1) ตระหนักถึงการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อผู้ใช้งาน
 - (2) สร้างเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาค / ระหว่างประเทศและโลจิสติกส์ที่สร้างรากฐานสำหรับความเจริญก้าวหน้า
 - (3) สร้างรากฐานการขนส่งที่ยั่งยืน ปลอดภัย
- เป้าหมายของนโยบายด้านการขนส่ง
 - (1) เป้าหมายที่ตั้งใจให้บรรลุผลสำเร็จในช่วงระยะเวลาของแผน ตามข้อกำหนดพื้นฐานของ พ.ร.บ. นโยบายการขนส่ง

(2) ตัวชี้วัดเชิงปริมาณเพื่อประเมินระดับความสำเร็จของเป้าหมาย

- มาตรการด้านการขนส่งที่รัฐบาลต้องดำเนินการอย่างทั่วถึงและเป็นระบบ
ปรับปรุงมาตรการที่มีอยู่และต้องผลักดันให้เกิดการดำเนินการเพิ่มเติม รวมถึงมาตรการ
ในอนาคตเพื่อที่จะบรรลุแต่ละเป้าหมาย

3) ประวัติศาสตร์

- ในเดือนเมษายน 2014 สภานโยบายการขนส่งและคณะกรรมการว่าด้วยการพัฒนาโครงสร้าง
พื้นฐาน โดยแผนพื้นฐานเกี่ยวกับนโยบายการขนส่ง (ฉบับร่าง) ถูกเสนอเมื่อ กุมภาพันธ์ 2558
ถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และการท่องเที่ยว
- มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 13 กุมภาพันธ์ 2558

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง มีแผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบายการขนส่ง ดังนี้

แผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบายการขนส่ง

ประเด็นทางเศรษฐกิจและสังคมที่พิจารณาในแผนนี้ ประกอบด้วย 7 ประเด็น ได้แก่ (1) การฟื้นฟูในภาค
ท้องถิ่นภายใต้สถานการณ์ของจำนวนประชากรที่ลดลงและประชากรสูงวัยที่เพิ่มขึ้น (2) โลกาภิวัตน์
(3) ภัยพิบัติขนาดใหญ่ที่จะเกิดขึ้น และโครงสร้างพื้นฐานที่เสื่อมสภาพลง (4) ปัญหาสิ่งแวดล้อมในระดับ
โลก (5) ความก้าวหน้าด้าน ICT และนวัตกรรมเทคโนโลยี (6) การปรับปรุงและสร้างใหม่จากการเกิด
ภัยพิบัติแผ่นดินไหวครั้งใหญ่ทางตะวันออกของญี่ปุ่น และ (7) กีฬาโอลิมปิกและพาราลิมปิกที่โตเกียว 2020
โดยแต่ละประเด็นมีความสอดคล้องกับนโยบายการขนส่งใน 3 ประเด็น ได้แก่ (1) ตระหนักถึงการขนส่งที่
เป็นมิตรที่จะส่งผลต่อการใช้ชีวิตที่ดีขึ้นของผู้คน (2) สร้างเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาค/
ระหว่างประเทศ และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สร้างรากฐานให้เกิดการเติบโตและเจริญก้าวหน้า และ
(3) สร้างรากฐานการขนส่งที่ยั่งยืนและปลอดภัย โดยรายละเอียดของแผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบาย
การขนส่ง มีดังนี้

โดยแต่ละประเด็นมีความสอดคล้องกับนโยบายการขนส่งใน 3 ประเด็น ได้แก่

1. ตระหนักถึงการขนส่งที่เป็นมิตรที่จะส่งผลต่อการใช้ชีวิตที่ดีขึ้นของผู้คน

พระราชบัญญัติพื้นฐาน

- มาตรฐานการรักษาความปลอดภัยในการขนส่งที่ใช้ในชีวิตประจำวัน (มาตรา 16)
- การเดินทางที่สะดวกสบายต่อผู้สูงอายุและผู้ทุพพลภาพ
- ปรับปรุงความสะดวก รวดเร็ว และการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง
- บูรณาการร่วมกับการวางแผนผังเมือง

แนวทางการดำเนินงาน

- สร้างเครือข่ายการขนส่งใหม่ในระดับภูมิภาค ภายใต้การริเริ่มของภาครัฐท้องถิ่น และประสาน
กับนโยบายการวางแผนผังเมือง

ตัวชี้วัด : สัดส่วนของยานพาหนะแบบรางเบา จากเดิมประมาณ 25% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 35%
: เกิดวัฏจักรของชุมชน จากเดิม เทศบาล 54 แห่ง ในปี 2013 เป็น 100 แห่ง

- ส่งเสริมการใช้บริการการขนส่งที่มีความหลากหลาย โดยคำนึงถึงสภาพการณ์ของผู้ใช้งานในพื้นที่

ตัวชี้วัด : สัดส่วนของยานพาหนะแบบรางเบา จากเดิมประมาณ 25% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 35%
: เกิดวัฏจักรของชุมชน จากเดิม เทศบาล 54 แห่ง ในปี 2013 เป็น 100 แห่ง

- ทำให้ผู้คนคุ้นชินกับระบบขนส่งที่ไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัด : การเข้าถึงรถโดยสารประจำทาง จากเดิมประมาณ 44% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 70%
: ไม่มีช่องว่างในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟสายหลัก จากเดิมประมาณ 83% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 100%
: มีประตูกันระหว่างชานชาลากับรางรถไฟ จากเดิม 583 สถานี ในปี 2013 เป็น 800 สถานี

- ยกกระดานการให้บริการทั้งระบบขนส่งสำหรับชนคน ระบบขนส่งสินค้า และโลจิสติกส์

ตัวชี้วัด : จังหวัดที่ยังไม่มีระบบสมาร์ตการ์ดใช้ จากเดิม 12 จังหวัด ในปี 2013 ลดลงเป็น 0 จังหวัด
: ไม่มีช่องว่างในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟสายหลัก จากเดิมประมาณ 83% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 100%
: จำนวนสายการเดินรถที่มีระบบระบุตำแหน่งรถประจำทาง จากเดิม 11,684 สายทาง ในปี 2014 เป็น 17,000 สายทาง

2. สร้างเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาค/ระหว่างประเทศ และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สร้างรากฐานให้เกิดการเติบโตและเจริญก้าวหน้า

พระราชบัญญัติพื้นฐาน

- การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันในระดับนานาชาติ
- การปรับปรุงควมมีชีวิตชีวาของผู้คนในพื้นที่
- การประสานงานร่วมกับการท่องเที่ยวในระดับประเทศ
- การประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ

แนวทางการดำเนินงาน

- เสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของโครงข่ายคมนาคมญี่ปุ่น ในระดับสากล

ตัวชี้วัด : มีเครื่องบินขึ้นและลงที่สนามบินนานาชาติโตเกียว จากเดิม 717,000 เที่ยวบิน ในปี 2013 เป็น 747,000+ และสูงสุดถึง 790,000 เที่ยวบิน
: อัตราส่วนผู้โดยสาร LCC ต่อผู้โดยสารระหว่างประเทศ จากเดิม 7% ในปี 2013 เป็น 17%
: จำนวนท่าเทียบเรือตู้คอนเทนเนอร์น้ำลึกที่จุดเทกองตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศ จากเดิมจำนวน 3 ท่าเทียบเรือ ในปี 2013 เป็น 12 ท่าเทียบเรือ
: สร้างถนนวงแหวนรอบนอกใน 3 เมืองมหานคร จากเดิม 63% ในปี 2013 เป็น 75%

- กระตุ้นการไหลเวียนของผู้คนและสินค้าในระดับภูมิภาค

ตัวชี้วัด : การขยายการไหลเวียนของผู้คนด้วยรถไฟชินคันเซ็น (1.) Hokuriku ชินคันเซ็น เปิดให้บริการปี 2015 เพิ่มขึ้น 20% (2.) Hokkaido ชินคันเซ็น เปิดให้บริการปี 2016: เพิ่มขึ้น 10%
: การขนส่งแบบด่วนโดยอิงจากสภาพถนน จากเดิม 48% ในปี 2012 เป็น 50%

- ส่งเสริมการประสานนโยบายด้านการท่องเที่ยวสู่การรองรับนักท่องเที่ยวต่างชาติ 20 ล้านคน

ตัวชี้วัด : มีฟรี Wi-Fi ให้บริการ (1.) สนามบินหลัก จากเดิม 87% ในปี 2013 เป็น 100% (2.) สถานีหลักของรถไฟชินคันเซ็น จากเดิม 52% ในปี 2013 เป็น 100%
: นักท่องเที่ยวชาวต่างชาติสามารถเดินทางเข้ามาในประเทศญี่ปุ่นด้วยเรือสำราญ จากเดิม 174,000 คน ในปี 2013 เป็น 1,000,000 คน

- ขยายโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและบริการทั่วโลก โดยใช้เทคโนโลยีและความรู้ของญี่ปุ่น
ตัวชี้วัด : จังหวัดที่ยังไม่มีระบบสมาร์ตการ์ดใช้ จากเดิม 12 จังหวัดในปี 2013 ลดลงเป็น 0 จังหวัด
: ไม่มีช่องว่างในการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างสถานีรถไฟสายหลัก จากเดิมประมาณ 83% ในปี 2013 เพิ่มขึ้นเป็น 100%
: จำนวนสายการเดินรถที่มีระบบระบุตำแหน่งรถประจำทาง จากเดิม 11,684 สายทาง ในปี 2014 เป็น 17,000 สายทาง

3. สร้างรากฐานการขนส่งที่ยั่งยืนและปลอดภัย โดยรายละเอียดของแผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบายการขนส่ง

พระราชบัญญัติพื้นฐาน

- เสริมสร้างรากฐานกิจการด้านคมนาคม
- บรรเทาการเสื่อมสภาพของการทำงานของระบบขนส่ง และการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วในกรณีที่เกิดภัยพิบัติขนาดใหญ่
- การลดภาระที่จะเกิดกับสิ่งแวดล้อม

แนวทางการดำเนินงาน

- ใช้แนวทางที่รอบคอบในการรับมือกับภัยพิบัติขนาดใหญ่ และความเสื่อมสภาพของสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง
ตัวชี้วัด : อัตราการเตรียมพร้อมของทางรถไฟสายหลักต่อสถานการณ์แผ่นดินไหวครั้งใหญ่ในอนาคต จากเดิม 91% ในปี 2013 เป็นเกือบ 100%
: อัตราการเลื่อนไปขึ้นสะพานบนเส้นทางฉุกเฉินในขณะเกิดแผ่นดินไหว จากเดิม 79% ในปี 2013 เป็น 82%
: อัตราของความต่อเนื่องทางธุรกิจสำหรับการจัดการท่าเรือหลัก จากเดิม 3% ในปี 2012 เป็น 100%
: อัตราของมาตรการในการยืดอายุการใช้งานท่าเรือ จากเดิม 396% ในปี 2013 เป็น 100%
- เสริมสร้างรากฐานเพื่อธุรกิจการขนส่งที่ยั่งยืน และมีการดำเนินการที่ปลอดภัย
ตัวชี้วัด : จำนวนของผู้ดำเนินการที่ได้รับการประเมินเพื่อการจัดการความปลอดภัย จากเดิม 6,105 บริษัท ในปี 2013 เป็น 10,000 บริษัท
: อัตราของรถขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ที่มีการติดตั้งเบรกเพื่อดูดซับแรงกระแทก จากเดิม 54% ในปี 2013 เป็น 90%
- ให้ความมั่นคงปลอดภัยและจูงใจบุคลากรในภาคการขนส่ง
ตัวชี้วัด : จำนวนนักบินใหม่ในทุกปีของบริษัทสายการบินหลัก จากเดิม 120 คน ในปี 2012 เป็น 210 คน
: จำนวนของแรงงานเพศหญิงในภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ เพิ่มขึ้นเป็น 2 เท่า
- อนุรักษ์พลังงานและลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

ตัวชี้วัด : อัตราส่วนยอดขายของรถยนต์รุ่นใหม่ ๆ จากเดิม 23.2% ในปี 2013 เป็น 50%

: ผลักดันให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งมาเป็น 1.) ทางราง 18.7 ตัน/กม. ในปี 2012 เป็น 22.1 ตัน/กม. (การขนส่งสินค้า ตัน/กม.) 2.) ทางเรือ 33.3 ตัน/กม. ในปี 2012 เป็น 36.7 ตัน/กม. (การขนส่งสินค้า ตัน/กม.)

ในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบายการขนส่ง มีแนวทางการปฏิบัติดังนี้

1. การปรับใช้มาตรการโดยอ้างอิงมุมมองของประชาชนผู้ใช้งาน ผ่านการสร้างภาพจำลองและการติดตามประเมินผล
2. การแบ่งแยกบทบาท และการประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ส่วนท้องถิ่น ผู้ประกอบการด้านการขนส่ง ผู้ให้บริการ และผู้คนที่ในพื้นที่
3. สนับสนุนการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี รวมไปถึง ICT (เทคโนโลยีดิจิทัล)
4. การส่งเสริมโตเกียวโอลิมปิกเกมส์ 2020 และพาราลิมปิกเกมส์

จากแผนพัฒนาพื้นฐานด้านนโยบายการขนส่งของประเทศที่ประสบความสำเร็จอย่างประเทศญี่ปุ่น ได้กำหนดทิศทางในเรื่องคมนาคมและโลจิสติกส์เช่นเดียวกับประเทศไทย โดยเน้นในด้านการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของโครงข่ายคมนาคมญี่ปุ่นในระดับสากล ซึ่งได้กำหนดทิศทางการสร้างเครือข่ายการขนส่งผู้โดยสารระหว่างภูมิภาค/ระหว่างประเทศ และโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สร้างรากฐานให้เกิดการเติบโตและเจริญก้าวหน้า นอกจากนี้ยังเน้นทิศทางการตระหนักถึงการขนส่งที่เป็นมิตรที่จะส่งผลต่อการใช้ชีวิตที่ดีขึ้นของผู้คน และการสร้างรากฐานการขนส่งที่ยั่งยืนและปลอดภัย

2.3.1.8 National Transport Policy 2019 - 2030: Ministry of Transport (Malaysia)

National Transport Policy 2019 - 2030: Ministry of Transport หรือนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 กระทรวงคมนาคม ประเทศมาเลเซีย ได้ยึดหลักตามวิสัยทัศน์นโยบาย “เพื่อพัฒนาภาคการขนส่งที่ยั่งยืน เร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดี สอดคล้องกับบริบทของประเทศที่ก้าวหน้า”

วิสัยทัศน์ 3 ประการ ได้แก่

1. ความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจ ประกอบด้วย
 - 1) สร้างความมั่นใจในการเชื่อมต่ออย่างไร้รอยต่อสำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ
 - 2) ให้บริการที่น่าเชื่อถือ มีประสิทธิภาพ ราคาไม่แพง และมีคุณภาพสูง
 - 3) พัฒนาฝีมือมนุษย์
 - 4) สนับสนุนผู้ใช้งานในภาคการขนส่งระดับโลก
2. การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตและสังคม ประกอบด้วย
 - 1) พัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมและสามารถเข้าถึงบริการขนส่ง
 - 2) ปรับปรุงความปลอดภัยและความมั่นคงของบริการขนส่ง
 - 3) สร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในการพัฒนาความคิดริเริ่มด้านการขนส่ง
3. การสร้างการเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย
 - 1) ลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก/มลพิษ

- 2) ส่งเสริมการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม
- 3) ส่งเสริมการบริโภคและการผลิตที่ยั่งยืน

โดยตั้งแต่เดือนกันยายน พ.ศ. 2559 สมาชิกกว่า 150 คน จากรัฐบาล นักวิชาการ และตัวแทนของภาคเอกชนได้เข้าร่วมการประชุมกลุ่มสนทนา การประชุมด้านเทคนิค และการประชุมเชิงปฏิบัติการ ข้อมูลจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียหลักถูกนำมาพิจารณาในการพัฒนากลยุทธ์สำหรับภาคการขนส่ง (ทางอากาศ ทางบก ทางทะเล และระบบโลจิสติกส์) ตามแผนปฏิบัติการที่ได้นำเสนอในระหว่างการประชุมเชิงปฏิบัติการและการอภิปรายกลุ่มสนทนา จากนั้นจึงทบทวนกลยุทธ์เหล่านี้และจัดกลุ่มตามนโยบายหลัก 5 ประการ จัดทำเป็นนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 โดยจะมีการรายงานผลการดำเนินการต่าง ๆ ปรับปรุงและแก้ไขอย่างต่อเนื่องเพื่อปรับให้เข้ากับสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงและจัดการกับความท้าทายใหม่

วัตถุประสงค์

นโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- 1) สร้างระบบนิเวศที่เอื้อต่ออุตสาหกรรมการขนส่งเพื่อเพิ่มผลผลิตและความสามารถในการแข่งขันในระดับท้องถิ่น ระดับภูมิภาค และระดับโลก
- 2) อำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าเพื่อเพิ่มกิจกรรมทางเศรษฐกิจ
- 3) สร้างความคล่องตัวที่ตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานและส่งเสริมการรวมกลุ่ม
- 4) เพิ่มสัดส่วนรูปแบบการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ
- 5) พัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ ปลอดภัย มั่นคง
- 6) รับรองการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน และลดมลภาวะสิ่งแวดล้อม

นโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 กำหนดทิศทางเชิงกลยุทธ์สำหรับภาคการขนส่งที่ยั่งยืน โดยนโยบายการขนส่งแห่งชาติมีความสำคัญ ดังต่อไปนี้

- 1) กำหนดทิศทางยุทธศาสตร์ให้กระทรวง/หน่วยงานในการวางแผนและพัฒนาภาคการขนส่ง
- 2) ปรับปรุงความคิดริเริ่มและโปรแกรมไปสู่วัตถุประสงค์และเป้าหมายร่วมกัน
- 3) รับรองการใช้ทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล
- 4) ทำหน้าที่เป็นแพลตฟอร์มร่วมกันเพื่อให้แผนงานรายสาขาเสริมซึ่งกันและกัน

นโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 ประเทศมาเลเซีย ประกอบด้วย 5 นโยบาย 23 กลยุทธ์ โดยมีรายละเอียดดังนี้

5 นโยบาย 23 กลยุทธ์ ประกอบด้วย

แนวนโยบายที่ 1: เสริมสร้างธรรมาภิบาลเพื่อสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อภาคการขนส่ง

- กลยุทธ์ 1.1 : เสริมสร้างการประสานงานระหว่างหน่วยงานและผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม
- กลยุทธ์ 1.2 : ยกกระตือรือร้นการพัฒนาทักษะในภาคการขนส่งและส่งเสริมให้เป็นทางเลือกอาชีพที่น่าสนใจ
- กลยุทธ์ 1.3 : เสริมสร้างและปรับปรุงแนวทางการกำกับดูแล
- กลยุทธ์ 1.4 : จัดทำกรอบประเมินตามหลักฐานที่มีประสิทธิภาพในการวางแผนและพัฒนาภาคการขนส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด
- กลยุทธ์ 1.5 : ปรับปรุงประสิทธิภาพของกระบวนการให้ชัดเจนโดยหน่วยงานด้านโลจิสติกส์

การวัดความสำเร็จ

- 1) อันดับที่ดีขึ้นในการจัดอันดับโลก (เช่น ดัชนีประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ ดัชนีความสามารถในการแข่งขันของโลก)
- 2) ปรับปรุงความยากง่ายในการให้คะแนนธุรกิจ

แนวนโยบายที่ 2: เพิ่มประสิทธิภาพ พัฒนา และบำรุงรักษาการใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งบริการ และเครือข่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสูงสุด

- กลยุทธ์ 2.1 : ปรับปรุงการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่อย่างชาญฉลาดและมีประสิทธิภาพมากขึ้น และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่
- กลยุทธ์ 2.2 : เพิ่มการใช้บริการรถไฟสำหรับผู้โดยสารและสินค้า
- กลยุทธ์ 2.3 : พัฒนาประสิทธิภาพการเชื่อมต่อพื้นที่ห่างไกลจากตัวเมืองเป็นเกตเวย์และเชื่อมต่อการเดินทาง เพื่อการกระจายทางเศรษฐกิจที่ดีขึ้น
- กลยุทธ์ 2.4 : เสริมสร้างความแข็งแกร่งของระบบการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 2.5 : เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าระดับภูมิภาคของมาเลเซีย
- กลยุทธ์ 2.6: ปรับปรุงระบบโลจิสติกส์แบบบูรณาการให้ทันสมัยเพื่อลดต้นทุนในการทำธุรกิจ

การวัดความสำเร็จ

GDP ของการบริการขนส่ง

นโยบายที่ 3: เพิ่มความปลอดภัย การบูรณาการ การเชื่อมต่อ และการเข้าถึงเพื่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อสำหรับผู้โดยสารและสินค้า

- กลยุทธ์ 3.1: สนับสนุนการบังคับใช้ การปฏิบัติตามกฎและข้อบังคับ เพื่อปรับปรุงความปลอดภัย คุณภาพการบริการ และความน่าเชื่อถือ
- กลยุทธ์ 3.2: ส่งเสริมการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยในผู้ใช้งาน รถไฟ เรือ และเครื่องบิน และยานพาหนะที่ปลอดภัยยิ่งขึ้น
- กลยุทธ์ 3.3: ตรวจสอบความปลอดภัยและความมั่นคงในภาคการขนส่งของมาเลเซียให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ 3.4: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเพิ่มความเข้มข้นของการใช้ระบบดิจิทัลเพื่อปรับปรุงการเชื่อมต่อ

การวัดความสำเร็จ:

- 1) ลดจำนวนผู้เสียชีวิตและอุบัติเหตุ
- 2) ปรับปรุงประสิทธิภาพของการขนส่งสาธารณะ
- 3) เวลาในการเดินทางลดลงเมื่อเทียบกับการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัว
- 4) ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวม
- 5) ลดเวลาการเดินทาง
- 6) การเข้าถึงบริการขนส่งที่ดีขึ้น
- 7) สัดส่วนรูปแบบการใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

นโยบายที่ 4: ก้าวไปสู่ระบบนิเวศการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

- กลยุทธ์ 4.1: บังคับใช้การปฏิบัติตามกฎหมาย/ระเบียบข้อบังคับและเปลี่ยนไปสู่มาตรฐานด้านสิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศ
- กลยุทธ์ 4.2: จัดลำดับความสำคัญของโครงข่ายการขนส่งสาธารณะเป็นโครงสร้างพื้นฐานในการจัดทำแผนการเติบโตเชิงพื้นที่และการคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืนในพื้นที่เมือง
- กลยุทธ์ 4.3: เร่งดำเนินการตามแนวคิดริเริ่มในการเปลี่ยนผ่านไปสู่คาร์บอนต่ำ
- กลยุทธ์ 4.4: สร้างมาตรการของสถาบันควบคุมมลพิษ เสียง และของเสียจากภาคการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.5: พัฒนาการสื่อสาร การศึกษา และความตระหนักรู้ของสาธารณชน (CEPA) อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อสร้างการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปสู่การปฏิบัติด้านการขนส่งที่ยั่งยืน

การวัดความสำเร็จ:

- 1) การลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก 45% ของ GDP ภายในปี 2573 ในทุกภาคส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่สำคัญ
- 2) การนำเชื้อเพลิงสะอาดมาใช้ เช่น ไบโอดีเซลและยานยนต์ไฟฟ้า
- 3) การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนการเดินทางและขนส่งสาธารณะ

แนวนโยบายที่ 5: ขยาย Footprint ทั่วโลกและส่งเสริมความเป็นสากลของการบริการในภาคขนส่ง

- กลยุทธ์ 5.1: สร้างสภาพแวดล้อมที่อำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการอุตสาหกรรมการขนส่งในท้องถิ่นกลายเป็นผู้ประกอบการระดับภูมิภาคหรือระดับโลก
- กลยุทธ์ 5.2: อำนวยความสะดวกในความร่วมมือและข้อตกลงระดับภูมิภาคที่ช่วยปรับปรุงอุตสาหกรรมการขนส่ง
- กลยุทธ์ 5.3: ตรวจสอบความพร้อมของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในการสนับสนุนและขับเคลื่อนการจัดอันดับของดัชนีความสามารถในการแข่งขันระดับโลกของมาเลเซีย

การวัดความสำเร็จ

จำนวนผู้ประกอบการในท้องถิ่นที่ส่งออกสินค้าและบริการไปต่างประเทศ

บทสรุป

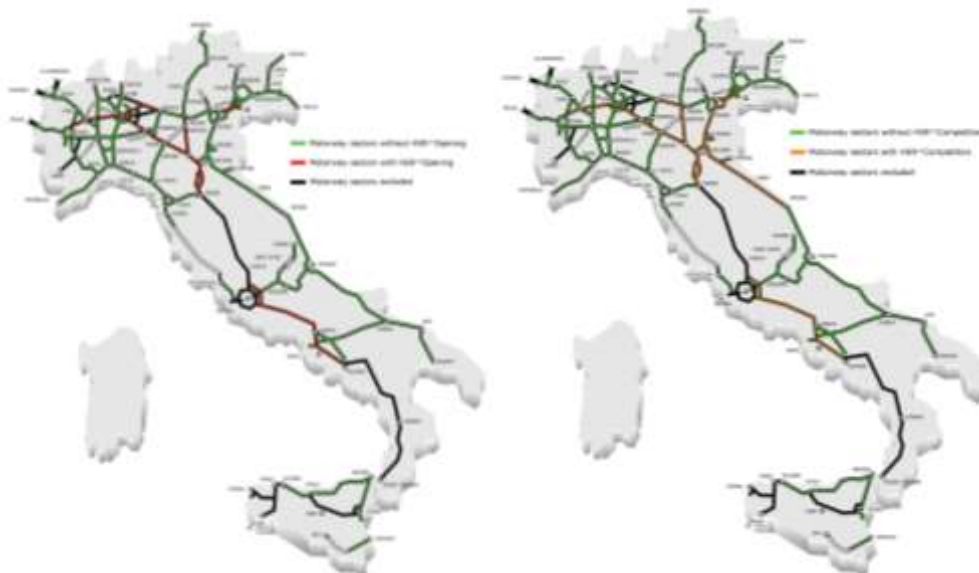
นโยบายการขนส่งแห่งชาติ ค.ศ. 2019 - 2030 กำหนดทิศทางนโยบายสำหรับภาคการขนส่งเพื่อเสริมสร้างบทบาทในการสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจและมอบคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับชาวมาเลเซียทุกคนผ่านการจัดการระบบการขนส่งที่ยั่งยืน เชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ และทันสมัย โดยจะเน้นย้ำให้มั่นใจว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะดำเนินไปอย่างยั่งยืน อนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ และลดมลพิษ เนื่องจากมาเลเซียได้ให้คำมั่นสัญญาต่อโครงการต่าง ๆ เช่น เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนปี 2030 (SDG) จึงเป็นเรื่องสำคัญอย่างยิ่งที่ต้องใช้มาตรการต่าง ๆ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายใน SDG

การดำเนินการตามกลยุทธ์และแผนปฏิบัติการอย่างมีประสิทธิภาพนี้ จะช่วยเพิ่มศักยภาพของภาคคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาภาคการขนส่งให้แข็งแกร่ง ความสำเร็จของนโยบายขึ้นอยู่กับความร่วมมืออย่างใกล้ชิดและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผนการขนส่ง กฎระเบียบ และการดำเนินงาน เพื่อนำนโยบาย กลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการไปใช้อย่างเป็นระบบด้วยความมุ่งมั่นและการสนับสนุนจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด เพื่อการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืน เร่งการเติบโตทางเศรษฐกิจและสนับสนุนความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนที่สอดคล้องกับบริบทของประเทศ ให้บรรลุผลตามเป้าหมายที่วางไว้

2.3.1.9 On the modal shift from motorway to high - speed rail: evidence from Italy (Italy)

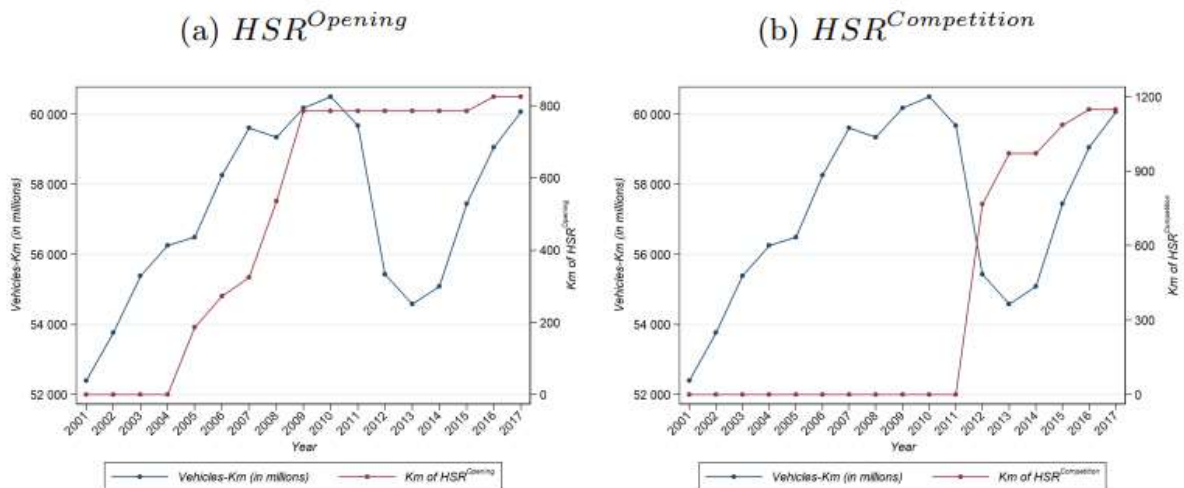
จากการศึกษาการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Modal Shift) จากทางด่วนมอเตอร์เวย์ (Motorway) สู่รถไฟความเร็วสูง (High-Speed Rail : HSR) ในประเทศอิตาลีนั้น การพัฒนารถไฟความเร็วสูง (HSR) มีผลกระทบอย่างมากต่อสัดส่วนการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางในเส้นทางที่ให้บริการ จุดมุ่งหมายของการศึกษานี้คือการวิเคราะห์การขยายตัวของ HSR ในอิตาลีทำให้เกิดการเดินทางเปลี่ยนแปลงไปจากทางด่วนมอเตอร์เวย์หรือทางหลวงพิเศษเป็นรถไฟความเร็วสูง HSR มากน้อยเพียงใดโดยการทดสอบสมมติฐานว่า 1) การเปิดให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ สามารถลดระยะการเดินทางรวม (Total km travelled) ในยานพาหนะขนาดเล็กของช่วงต่อไปนี้ ในปี ค.ศ. 2001 - 2017 ได้หรือไม่ และ 2) ระยะการเดินทางรวมที่ลดลงนี้มีหลักฐานข้อมูลที่สามารถยืนยันได้หลังจากการเปิดการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท จากการศึกษาค้นคว้า ข้อมูลการจราจรภายในช่วงของทางด่วนมอเตอร์เวย์หรือทางหลวงพิเศษที่เรียกเก็บค่าผ่านทาง ไม่ว่าจะเป็นช่วงการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) หรือหลังจากการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากทางด่วนมอเตอร์เวย์ไปสู่รถไฟความเร็วสูง (HSR) ($HSR^{Competition}$) หากเปรียบเทียบกับการไม่มีการแข่งขัน ในทางกลับกันปรากฏการณ์ทั้งสองมีผลกระทบเชิงบวกเล็กน้อยต่อสภาพการจราจรบนทางด่วน ความต้องการเดินทางของ HSR อาจเป็นผลมาจากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากทางด่วนมอเตอร์เวย์ที่มีประเด็นความเกี่ยวข้องในการวิเคราะห์ต้นทุนและผลประโยชน์ของการลงทุน HSR

โดยในรูปที่ 2.3.1 - 11 แสดงให้เห็นความแตกต่างระหว่างถนนที่เปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท ($HSR^{Competition}$) ในปี 2017



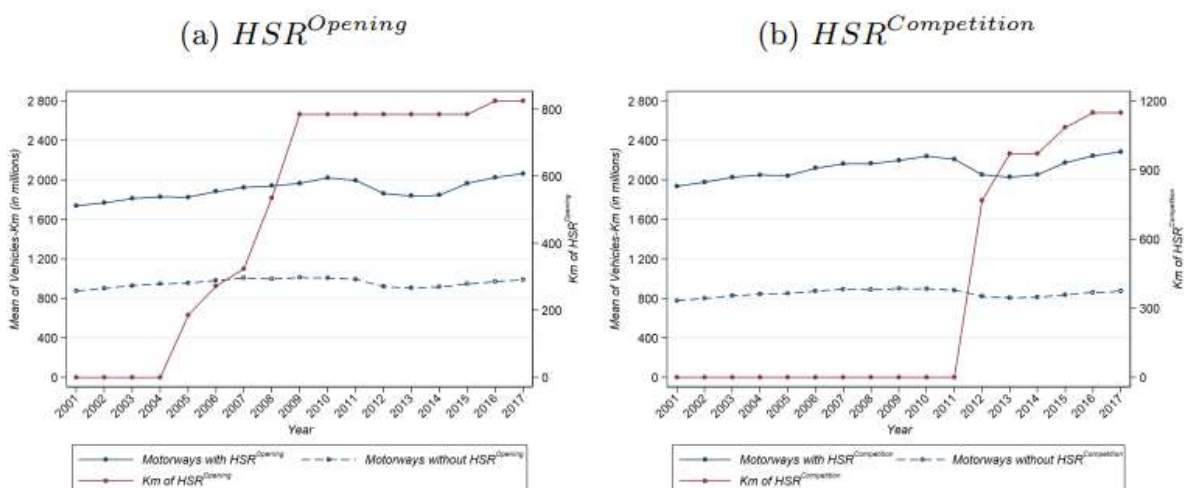
ที่มา : On the modal shift from motorway to high-speed rail: evidence from Italy (Italy)

รูปที่ 2.3.1 - 11 (ซ้าย) การเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และ (ขวา) การเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท ($HSR^{Competition}$) ในปี 2017



ที่มา : On the modal shift from motorway to high-speed rail: evidence from Italy (Italy)

รูปที่ 2.3.1 - 12 สถิติข้อมูลระยะการเดินทางรวม (Total km travelled) ของยานพาหนะขนาดเล็กบนทางด่วนมอเตอร์เวย์ ในช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท ($HSR^{Competition}$) ระหว่างปี 2001 - 2017



ที่มา : On the modal shift from motorway to high-speed rail: evidence from Italy (Italy)

รูปที่ 2.3.1 - 13 สถิติข้อมูลระยะการเดินทางเฉลี่ย (Average number of km travelled) ของยานพาหนะขนาดเล็กบนทางด่วนมอเตอร์เวย์กรณีมีและไม่มีรถไฟความเร็วสูง (HSR) ทั้งช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท ($HSR^{Competition}$) ระหว่างปี 2001 - 2017

จากสถิติข้อมูลระยะการเดินทางรวม (Total km travelled) ของยานพาหนะขนาดเล็กบนทางด่วนมอเตอร์เวย์ ในช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการรถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท ($HSR^{Competition}$) ระหว่างปี 2001 - 2017 ในรูปที่ 2.3.1 - 12 และสถิติข้อมูลระยะการเดินทางเฉลี่ย (Average number of km travelled) ของยานพาหนะขนาดเล็กบนทางด่วนมอเตอร์เวย์กรณีมีและไม่มีรถไฟความเร็วสูง (HSR) ทั้งช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่ต่อกับช่วงของมอเตอร์เวย์ ($HSR^{Opening}$) และช่วงของการเปิดขยายการให้บริการ HSR ที่มีการแข่งขันระหว่างผู้ให้บริการ

รถไฟความเร็วสูง 2 บริษัท (HSR^{Competition}) ระหว่างปี 2001 - 2017 แสดงในรูปที่ 2.3.1 - 13 สามารถสรุปได้ว่าการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Modal Shift) จากทางด่วนมอเตอร์เวย์ (Motorway) สู่รถไฟความเร็วสูง (High - Speed Rail : HSR) ในประเทศอิตาลี การพัฒนา HSR ได้เปลี่ยนส่วนแบ่งตลาดและรูปแบบการเดินทางของประชาชน ซึ่งได้ดำเนินการทั้งการเพิ่มความถี่ของการเดินทางและขนส่งรูปแบบใหม่และการทดแทนความต้องการเดินทางและขนส่งในรูปแบบอื่น

จนถึงปัจจุบัน การศึกษาก่อนหน้านี้ส่วนใหญ่มุ่งเน้นไปที่การแข่งขันของ Inter - Modal ระหว่างทางอากาศและทางราง และการแข่งขัน Intra - Modal ระหว่างผู้ประกอบการรถไฟ ในขณะที่การศึกษานี้พบว่า การศึกษาการแข่งขันระหว่างถนนกับรางนั้นยังคงน้อยอยู่ อย่างไรก็ตาม เนื่องจากการจราจรบนถนนและผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมในเชิงลบที่ลดลง เป็นหนึ่งในแรงผลักดันหลักในการขุดเจาะการลงทุนใน HSR โดยการศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์การขยายตัวของ HSR ในอิตาลี ที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางระหว่าง 2 ระบบ

การศึกษาได้มีการทดสอบเชิงประจักษ์ โดยเริ่มจากการศึกษาการเชื่อมต่อระหว่างทางด่วนมอเตอร์เวย์ กับ HSR และการเปิดการแข่งขันการให้บริการเดินรถไฟ HSR ของ Trenitalia (เป็นผู้ดำเนินการรถไฟหลักในอิตาลีเป็นเจ้าของโดยรัฐบาลอิตาลี) และผู้ให้บริการรายใหม่ NTV (Italo - Nuovo Trasporto Viaggiatori) ของอิตาลีที่ดำเนินงานด้านการขนส่งทางรถไฟความเร็วสูง ในปี 2012 ทั้งนี้ จากผลการศึกษานี้ ทำให้ทราบว่า การพัฒนารถไฟความเร็วสูง HSR อาจส่งผลในเชิงบวกต่อกิจกรรมทางเศรษฐกิจของบริเวณโดยรอบ ซึ่งอาจส่งผลให้จำนวนการเดินทางด้วยรถยนต์เพิ่มขึ้น และส่งผลต่อการใช้งานมอเตอร์เวย์มากขึ้นเกือบเท่าตัว เนื่องจาก การมีรถไฟความเร็วสูง HSR ส่งเสริมให้เกิดการเชื่อมต่อจากเมืองสู่เมือง เกิดความต้องการเดินทางของผู้คนมากยิ่งขึ้น อีกทั้งการเกิดขึ้นของสถานี HSR ทำให้เกิดกิจกรรมรอบสถานีเพิ่มมากขึ้น ปริมาณรถบนถนนมากขึ้น แม้ว่าการขนส่งทั้งสองระบบจะเชื่อมต่อเมืองเดียวกัน แต่รถไฟความเร็วสูง HSR ให้ความสำคัญกับการเชื่อมต่อการเดินทางหลัก ดึงดูดความสนใจของประชาชน ทำให้เพิ่มปริมาณการจราจรหลักระหว่างโหนด (Node) ของเส้นทาง (เช่น เมืองที่ใหญ่ที่สุดหรือเมืองสำคัญเชื่อมต่อกับเมืองอื่น) ในขณะที่ทางด่วนมอเตอร์เวย์หรือทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อการเดินทางรอง ระหว่างเส้นทางออกของถนนไปสู่เมืองอื่น

จากการศึกษาการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (Modal Shift) จากทางด่วนมอเตอร์เวย์ (Motorway) สู่รถไฟความเร็วสูง (High - Speed Rail : HSR) ในประเทศอิตาลี เมื่อนำมาประยุกต์ใช้กับประเทศไทย จะเห็นได้ว่าประเทศไทยยังคงใช้ทางด่วนมอเตอร์เวย์หรือทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อการเดินทางหลัก ในขณะที่ใช้รถไฟความเร็วสูงเป็นเส้นทางรอง สาเหตุที่ประชาชนในประเทศไทยยังคงเลือกใช้มอเตอร์เวย์เป็นเพราะสะดวกสบาย ถึงแม้บางครั้งการจราจรจะแออัดแต่ก็ถึงที่หมายโดยไม่ต้องจอดรถหรือแท็กซี่ไปยังที่หมาย แต่รถไฟความเร็วสูงในเมืองไทยยังไม่ได้ครอบคลุมทั่วประเทศมีแค่บางจังหวัด และในจังหวัดที่สำคัญก็ไม่ได้มีรถไฟผ่านทั้งจังหวัด

เมื่อวิเคราะห์แล้วถ้าจะให้มีการเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางหลักจากมอเตอร์เวย์หรือเส้นทางหลวงเป็นรถไฟความเร็วสูงในประเทศไทย จะต้องมีการวางแผนดังต่อไปนี้

1. การดำเนินการสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงให้ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยเฉพาะจังหวัดที่สำคัญเชื่อมต่อไปจังหวัดอื่นเพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อจากจังหวัดสู่จังหวัด เกิดความต้องการเดินทางของผู้คนมากขึ้น
2. การหากิจกรรมที่น่าสนใจรอบสถานี เพื่อดึงดูดความสนใจของผู้คน เช่น แหล่งท่องเที่ยว ตลาดของกิน แหล่งช้อปปิ้ง เป็นต้น

3. การเพิ่มที่จอดรถก็เป็นสิ่งสำคัญ ในปัจจุบันมีที่จอดรถไม่เพียงพอตามสถานีรถไฟ ทำให้ผู้คนที่ต้องจอดรถในละแวกใกล้เคียง บางทีก็ไม่สามารถหาที่จอดรถค้างคืน หรือบางทีก็ให้จอดรถค้างคืนได้ แต่เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย การเพิ่มสถานที่จอดรถตามสถานีจะทำให้ผู้คนกล้าที่จะปรับเปลี่ยนเส้นทางในการเดินทางจากถนนสู่รถไฟความเร็วสูง ไม่ต้องกังวลว่าจะไม่มีที่จอดรถและไม่ต้องห่วงว่าจะสูญหาย
4. การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกให้กับกลุ่มผู้สูงอายุและคนพิการ ในอนาคตหลาย ๆ ประเทศรวมทั้งประเทศไทยจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ฉะนั้นการอำนวยความสะดวกให้กับคนกลุ่มนี้จึงเป็นสิ่งที่ไม่ควรมองข้าม ทั้งลิฟต์และห้องน้ำควรตั้งอยู่ในจุดที่ง่ายต่อการหา เพราะบางสถานีในประเทศตอนนี้มีแต่บันได ไม่มีลิฟต์หรือบันไดเลื่อน และมีเพียงไม่กี่สถานีเท่านั้นที่มีห้องน้ำให้ผู้คนที่ใช้บริการ บางสถานีต้องขออนุญาตเจ้าหน้าที่ ซึ่งไม่สะดวกต่อผู้สูงอายุเลย ทำให้ครอบครัวที่มีผู้สูงอายุเลือกที่จะไม่ใช้รถไฟความเร็วสูงเลย

2.3.2 การทบทวนผลการศึกษานโยบายปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ของกรณีศึกษาที่มีผลกระทบจากโควิด 19 ในต่างประเทศ

2.3.2.1 กรณีศึกษา: เมืองซีแอตเทิล (Downtown Seattle) รัฐวอชิงตัน ประเทศสหรัฐอเมริกา⁷

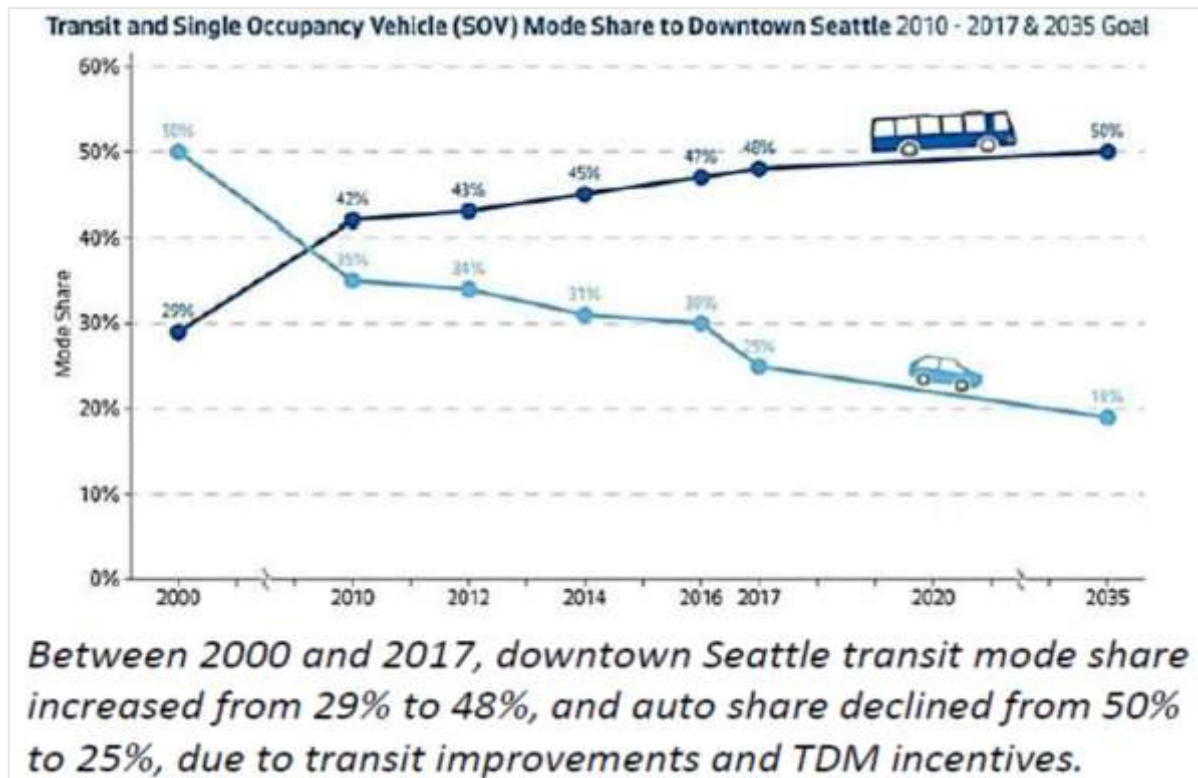
ความต้องการระบบขนส่งสาธารณะในอนาคต

ในช่วงการระบาดของโควิด 19 เนื่องจากการล็อกดาวน์และการจำกัดการเดินทาง ทำให้ปริมาณการเดินทางด้วยยานพาหนะโดยรวมลดลงอย่างมาก อีกทั้งประชาชนกังวลการติดเชื้อ จึงทำให้กิจกรรมการเดินทางและกิจกรรมทางเศรษฐกิจลดลง ส่งผลให้ภาครัฐและภาคผู้ประกอบการมีรายได้ลดลง ในช่วงที่มีการระบาดของโควิด 19 อย่างรุนแรง ผู้ใช้บริการระบบขนส่งจำเป็นต้องใช้บริการขนส่งสินค้าและอาหารทางออนไลน์ เพื่อลดปริมาณการเดินทาง หรือบางคนจำเป็นต้องย้ายกลับไปยังพื้นที่ชนบท และเมื่อหลังจากการแพร่ระบาดสิ้นสุดลง ผู้โดยสารเริ่มใช้ระบบขนส่งมากขึ้น กิจกรรมการเดินทางเพิ่มขึ้น ทำให้เศรษฐกิจเริ่มฟื้นตัว

กระทรวงการขนส่ง (Ministry of Transport) จึงได้ดำเนินการมาตรการและแผนการรักษาความปลอดภัยมากขึ้น และให้ความรู้แก่ประชาชน จนทำให้เมืองและกิจกรรมการเดินทางกลับสู่สภาวะที่ดีขึ้น จากงานวิจัย พบว่า ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองมีความปลอดภัยและสุขอนามัยที่ดีกว่าพื้นที่แถบชานเมือง (Hamidi, et al 2018) การจำกัดการเดินทางของประชาชนให้หันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมีความปลอดภัยและมีความสะอาด ปลอดภัยโรครกว่าการขับรถส่วนตัวส่วนบุคคล (Litman 2005)

ถึงแม้ว่าจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ระบบขนส่งมวลชนในสหรัฐอเมริกาจะลดลงก่อนเกิดการระบาดใหญ่อย่างรุนแรง แต่บางเมืองในสหรัฐอเมริกาก็ได้รายงานสถิติที่คาดการณ์ด้วยแบบจำลองด้านการขนส่งว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้ระบบมีจำนวนเพิ่มขึ้น และปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลก็ลดลงด้วยเช่นกัน (Small 2017) ตัวอย่างเช่น โครงการการจัดการความต้องการขนส่ง (Transportation Demand Management : TDM) ของสภาภูมิภาค (Puget Sound Regional Council : PSRC) ซึ่งปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งและสร้างแรงจูงใจต่าง ๆ เพื่อเพิ่มการเดินทางและขนส่งให้มีประสิทธิภาพ และลดปริมาณการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในเมืองซีแอตเทิล ดังแสดงในรูปที่ 2.3.2 - 1

⁷ ที่มา: Todd Litman. Victoria Transport Policy Institute. (2021, September 3). Retrieved from <https://www.vtpi.org/bcpct.pdf>



ที่มา : Transportation Demand Management : TDM

รูปที่ 2.3.2 - 1 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางและการขนส่ง (Share Mode) ด้วยยานพาหนะแบบโดยสารเดี่ยว และแบบสาธารณะ (Transit and Single Occupancy Vehicle : SOV) ในเมืองซีแอตเทิล ปี 2010 - 2017 และ เป้าหมายของปี 2035

ระหว่างปี 2000 ถึง 2017 สัดส่วนรูปแบบการเดินทางและการขนส่ง (Share Mode) ในเมืองซีแอตเทิล เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 29 เป็นร้อยละ 48 และการสัดส่วนของรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ 50 เป็นร้อยละ 25 เนื่องจากการปรับปรุงการให้บริการระบบขนส่งและการสร้างแรงจูงใจต่าง ๆ

นโยบายและมาตรการปรับปรุงการให้บริการขนส่ง

การระบาดใหญ่ที่รุนแรงของโควิด 19 มีแนวโน้มที่จะทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งลดลงภายใน 2 - 3 ปี แต่การให้บริการขนส่งยังคงมีความสำคัญ (Grabar 2021) โดยการวางแผนการเดินทางและขนส่งหลังสถานการณ์โรคระบาดโควิด 19 ได้ดำเนินการนโยบายและมาตรการต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

- นโยบายที่ลดความเสี่ยงในการติดเชื้อ และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องในการเดินทาง
- การจัดให้มีแรงจูงใจที่ดีที่ตอบสนองความต้องการของผู้ปฏิบัติงาน เช่น ค่าแรงของพนักงาน
- การปรับปรุงการให้บริการขนส่ง เช่น ช่องเดินรถพิเศษ และแคมเปญลดปริมาณการเดินทางเพื่อกระตุ้นให้ผู้เดินทางใช้ระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพสูงสุดสำหรับการเดินทางแต่ละครั้ง
- นโยบายการเติบโตอย่างชาญฉลาด (Smart Growth Policies) เพื่อให้แน่ใจว่าทุกครัวเรือนมีที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมในย่านที่สามารถเดินได้และเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่ง ซึ่งง่ายต่อการเดินทางโดยไม่ต้องใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

- การวางแผนการขนส่งในปัจจุบันและแนวปฏิบัติด้านเงินทุนที่ไม่สนับสนุนการเดินทางด้วยรถยนต์ ตัวอย่างเช่น ลดจำนวนที่จอดรถขึ้นต่ำ ลดการจ่ายเงินสด ยกเลิกการรวมกลุ่มที่จอดรถฟรี พัฒนาช่องทางเดินรถสาธารณะ และโปรแกรมจัดการความต้องการเดินทางและขนส่ง (TDM)

2.3.2.2 กรณีศึกษา: สาธารณรัฐประชาชนจีน

จีนเป็นประเทศที่ได้ชื่อว่าเป็นต้นกำเนิดของโรคระบาดโควิด 19 จึงทำให้จีนเร่งดำเนินนโยบายควบคุมโรค และสามารถควบคุมการระบาดของโควิด 19 ได้เป็นประเทศแรก เนื่องจากจีนใช้มาตรการควบคุมโรคที่เข้มข้นกว่าชาติอื่น ในช่วงที่มีการระบาดของโควิด 19 จำนวนผู้โดยสารที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองต่าง ๆ ของจีนลดลงอย่างรวดเร็ว เช่นเดียวกับประเทศอื่น แต่เมื่อการแพร่ระบาดในจีนค่อย ๆ ถูกควบคุมและผู้คนเริ่มกลับมาทำงาน เมืองต่าง ๆ ของจีนจึงได้เปิดระบบขนส่งอีกครั้ง

จีนมีมาตรการควบคุมโควิด 19 ในระบบขนส่งสาธารณะ (รูปที่ 2.3.2 - 2) ตั้งแต่การขนส่งสาธารณะไปจนถึงการใช้จักรยานร่วมกัน ไปจนถึงการขนส่งสินค้าในเมือง การบริการด้านการเคลื่อนที่แบบดั้งเดิมและแบบใหม่ ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบและพฤติกรรมไปอย่างมาก อาทิ รูปแบบการโดยสาร การกระจายสินค้า และความต้องการของผู้โดยสาร



ที่มา : Daizong Liu, Lulu Xue, Tina Huang. 3 Ways China's Transport Sector Is Working to Recover from COVID-19 Lockdowns. (2020, April 30).

รูปที่ 2.3.2 - 2 มาตรการควบคุมโควิด 19 ในระบบขนส่งสาธารณะ⁸

ผลกระทบของโรคระบาดต่อการขนส่งในเมืองทั่วโลกทำให้ภาครัฐ เทศบาล และบริษัทหลายแห่งยอมรับการเปลี่ยนแปลงในด้านการเดินทางและขนส่ง มีการปฏิบัติงานเชิงรุกเพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานปลอดภัยมากขึ้น ประชาชนเข้าถึงได้ มีประสิทธิภาพ และยั่งยืนมากขึ้น

ปัจจัยที่ทำให้ประเทศจีนสามารถควบคุมการระบาดของโควิด 19 ได้อย่างรวดเร็ว

1) การปรับระบบการขนส่งสาธารณะด้วยมาตรฐานใหม่ด้วยระบบติดตาม

ระบบขนส่งสาธารณะของจีนได้รับผลกระทบอย่างหนักจากโควิด 19 ในช่วงล็อกดาวน์ในเดือนกุมภาพันธ์ 2563 โดยการคมนาคมขนส่งใน 27 มณฑลของจีน และ 428 เมืองต้องถูกระงับโดยสมบูรณ์

เมื่อมีการฟื้นฟูการบริการ ผู้โดยสารจึงกลับมาในบางสถานที่ แต่ไม่ถึงระดับเต็ม จากการสำรวจที่จัดทำโดยสถาบันนโยบายการคมนาคมและการพัฒนา เมื่อต้นเดือนมีนาคม 2563 ในเมืองใหญ่

⁸ Daizong Liu, Lulu Xue, Tina Huang. 3 Ways China's Transport Sector Is Working to Recover from COVID-19 Lockdowns. (2020, April 30). Retrieved from <https://thecityfix.com/blog/3-ways-chinas-transport-sector-working-recover-covid-19-lockdowns/>

ของกวางโจว มีเพียงร้อยละ 34 ของผู้เดินทางด้วยรถไฟใต้ดินและรถโดยสารประจำทางที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ในขณะที่ร้อยละ 40 เปลี่ยนไปใช้รถยนต์ส่วนตัว แท็กซี่ และรถโดยสารประจำทางส่วนที่เหลือเดินและใช้จักรยาน จากการสำรวจเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2563 ในเมืองหางโจว เมืองหลวงของมณฑลเจ้อเจียง ทางตะวันออกเฉียงใต้ พบว่าระบบรถโดยสารประจำทางของเทศบาลพื้นตัวได้ ร้อยละ 50 - 60 ของจำนวนผู้โดยสารปกติ

ในขณะที่ภาครัฐยังคงให้บริการเคลื่อนย้ายและรักษาประชาชน เพื่อลดความเสี่ยงด้านสาธารณสุข รัฐบาลท้องถิ่นและผู้ให้บริการขนส่งสาธารณะได้ใช้มาตรการป้องกันไว้ก่อนตามมาตรฐานทางเทคนิคใหม่ที่พัฒนาและกำลังอยู่ระหว่างการตรวจสอบโดยกระทรวงคมนาคม ในพื้นที่ที่มีความเสี่ยงสูง เช่น หวู่ฮั่น บุคลากรแนวหน้าจะต้องติดตั้งอุปกรณ์ป้องกัน เช่น หน้ากาก แวนตา และชุดสูท และหลายคนได้รับการฝึกอบรมเพื่อป้องกัน การติดเชื้อข้ามระหว่างเจ้าหน้าที่และยานพาหนะ

ได้มีการนำแนวทางการเว้นระยะห่างมาใช้ในรถโดยสารบางคันเพื่อให้แน่ใจว่ามีระยะห่างที่ปลอดภัยระหว่างผู้โดยสาร รถบัสที่ให้บริการทุกคันต้องฆ่าเชื้ออย่างน้อยวันละสองครั้ง (หนึ่งครั้งก่อนออกจากคลัง และอีกครั้งหลังจากกลับ) และอีกมากในพื้นที่สำคัญและมีความเสี่ยงสูง เช่น เส้นทางที่เริ่มต้นจากสนามบิน ผู้โดยสารจะได้รับการตรวจสอบอุณหภูมิก่อนขึ้นเครื่องด้วย

ผู้ให้บริการรถโดยสารในเขตเทศบาลบางแห่ง เช่น ในกรุงปักกิ่งและเซินเจิ้น สนับสนุนให้ผู้คนใช้วิธีการชำระเงินออนไลน์ เช่น WeChat, Alipay หรือสมาร์ตการ์ดสำหรับขนส่ง แทนเงินสด วิธีการชำระเงินเหล่านี้ไม่เพียงแต่ช่วยลดความเสี่ยง แต่ยังช่วยให้หน่วยงานท้องถิ่นติดตามผู้ติดต่อราชการได้ และแจ้งให้ผู้โดยสารและชุมชนที่เกี่ยวข้องทราบอย่างรวดเร็ว หากผู้โดยสารได้รับการวินิจฉัยว่าติดเชื้อโควิด 19 เซี่ยงไฮ้ได้ใส่รหัส QR ในรถโดยสารและสนับสนุนให้ผู้โดยสารสแกนและลงทะเบียนข้อมูลติดต่อของผู้โดยสาร

เมืองต่าง ๆ ในจีนยังใช้ระบบติดตามและกำหนดเวลาที่ซับซ้อนในเมืองซูโจว เมื่อนำร่องของโครงการ Transit Metropolis ซึ่งเป็นแพลตฟอร์มการขนส่งอัจฉริยะจะวิเคราะห์การกระจายผู้ชมนภายในรถโดยสารแบบเกือบเรียลไทม์ และระบุปริมาณผู้โดยสารในรถแต่ละคันผ่านบัตรขนส่งอัจฉริยะ ระบบได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความประโยชน์ในช่วงการระบาดของโควิด 19 ประชาชนสามารถดูข้อมูลเส้นทางและการใช้บริการรถสาธารณะ ทำให้สามารถวางแผนและลดเวลาในการเดินทางได้ เป็นวิธีการติดตามเพื่อให้เมืองกลับคืนสู่สภาพปกติ

ผู้ประกอบการรถโดยสารยังได้แนะนำเส้นทางเดินรถใหม่ในระหว่างการระบาดเพื่อให้บริการนอกเหนือจากการบริการประจำทาง สามารถใช้งานผ่านแอปพลิเคชัน โดยได้รับการพัฒนาเฉพาะเพื่อรองรับรูปแบบการเดินทางใหม่ เส้นทางจะถูกสร้างขึ้นตามจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดพร้อมที่นั่งสำรองสำหรับผู้โดยสารทุกคน โดยรถโดยสารสาธารณะในปักกิ่งได้เปิดเส้นทางใหม่ จำนวน 173 เส้นทาง

2) การแบ่งปันจักรยาน (Bike Sharing)

ผลกระทบจากโควิด 19 ทำให้ประชาชนหันมาสนใจการเดินทางแบบการแบ่งปันจักรยาน (Bike Sharing) มากขึ้น ซึ่งเป็นธุรกิจที่เคยประสบปัญหาการหดตัวในประเทศจีน ในช่วงล็อกดาวน์ การขนส่งสาธารณะในหวู่ฮั่น ซึ่งเป็นบริการของ Meituan Bike (ชื่อเดิมคือ Mobike) มีปริมาณการเดินทางถึง 2.3 ล้านครั้งในเมือง ในขณะที่เศรษฐกิจของจีนกลับมาฟื้นตัวใหม่ การแบ่งปันจักรยานก็กลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง จากข้อมูลของ Meituan และบริษัทแบ่งปันจักรยานรายใหญ่อีกสองแห่ง Hello-Bike และ Didi Bike พบว่าปริมาณการปั่นจักรยานในปักกิ่งเพิ่มขึ้น ร้อยละ 120 - 187 เมื่อเทียบกับช่วงก่อนการระบาดใหญ่อย่างรุนแรง

เทศบาลและบริษัทในท้องถิ่นต่างสนับสนุนธุรกิจนี้ และได้ดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อให้แน่ใจว่ามี การใช้บริการแบ่งปันจักรยานและมีความปลอดภัย บริษัท Meituan ใช้ความคิดริเริ่มในการฆ่าเชื้อ จักรยานยนต์ทั้งหมดบนถนนในเมือง และบริษัทอื่น ๆ ได้ปฏิบัติตามเช่นกัน ในขณะเดียวกัน หน่วยงานกำกับดูแลของเมือง เช่น คณะกรรมการคมนาคมเทศบาลกรุงปักกิ่ง ได้สั่งห้ามบริษัท แบ่งปันจักรยานไม่ให้ขึ้นราคาในช่วงการระบาดใหญ่

จากข้อมูลแสดงให้เห็นว่าการปั่นจักรยานมีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น ผู้ใช้บริการปั่นจักรยานไปทำงาน โดยตรงและปั่นไปยังจุดหมายปลายทางได้ในระยะทางไกลกว่าเมื่อก่อน ไม่ใช่แค่เป็นการเชื่อมต่อ การเดินทางสำหรับไมล์แรกและไมล์สุดท้าย (First and Last Mile) เท่านั้น นักปั่นจักรยานใน ปักกิ่งปั่นระยะทางเฉลี่ย 2.4 กิโลเมตรต่อเที่ยว เพิ่มขึ้น ร้อยละ 69 จากช่วงก่อนเกิดโรคระบาด ข้อมูล Hello-Bike ยังชี้ให้เห็นว่า ในภาพรวมระดับประเทศมีปริมาณการปั่นทางไกล (มากกว่า 3 กิโลเมตร) เพิ่มขึ้นเกือบสองเท่าเมื่อเทียบกับปีที่แล้ว

อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้จักรยานมีความอ่อนไหวต่อราคาสูง ดังนั้น เพื่อรักษาจำนวนนักปั่นจักรยาน ให้เพิ่มขึ้น เมืองต่าง ๆ จำเป็นต้องพิจารณาว่าจะทำงานร่วมกับบริษัทแบ่งปันจักรยานอย่างไร เพื่อให้ราคาต่ำและในเวลาเดียวกันธุรกิจต้องมีความรู้สึกลดภัยก็เป็นสิ่งสำคัญสำหรับผู้ขับขี่ เช่นกัน เมืองต่าง ๆ จึงอาจจำเป็นต้องลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานการปั่นจักรยานที่ปลอดภัย เพื่อปกป้องผู้ขับขี่เมื่อการจราจรกลับคืนสู่สภาวะปกติ

3) การขนส่งสินค้าในเมืองอย่างชาญฉลาด (Smarter Urban Freight)



ที่มา : Smarter Urban Freight

รูปที่ 2.3.2 - 3 การขนส่งสินค้าในเมืองอย่างชาญฉลาด (Smarter Urban Freight)

การระบาดของโควิด 19 ทำให้เกิดความเจริญในด้านการแพทย์และการขนส่ง (Delivery) จาก รายงานของสหพันธ์โลจิสติกส์และการจัดซื้อแห่งประเทศไทย พบว่า แม้ว่ามูลค่าการขนส่งสินค้า ทั้งหมดของจีนจะลดลงร้อยละ 12 ในเดือนมกราคมและกุมภาพันธ์ เนื่องจากการล็อกดาวน์ แต่สิ่งของจำเป็นสำหรับสถานที่ทำงาน (รวมโรงพยาบาล) และผู้อยู่อาศัยเพิ่มขึ้นร้อยละ 3 ความต้องการที่เพิ่มขึ้นถือเป็นความท้าทายท่ามกลางการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต่อการอุปโภคบริโภค

ภาคการขนส่งสินค้าของจีนเป็นตลาดที่มีการแข่งขันและกระจายตัวสูง การจัดส่งจะดำเนินการโดย ผู้ให้บริการ “Mom - and - Pop” ในท้องถิ่นที่มีขนาดเล็ก แต่ยังขาดระบบจัดเก็บข้อมูลแบบบูรณาการ เพื่อทำความเข้าใจความต้องการและออกแบบกลยุทธ์การกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ

ผู้ให้บริการเหล่านี้จึงขาดประสิทธิภาพในการขนส่งที่ดีและปล่อยมลพิษสูง ตามรายงานของสภา
ระหว่างประเทศว่าด้วยการขนส่งที่สะอาด พบว่าการเดินทางเที่ยวเปล่าคิดเป็นร้อยละ 15 - 40
ของระยะการขนส่งทั้งหมดในภาคการขนส่งสินค้าของจีน

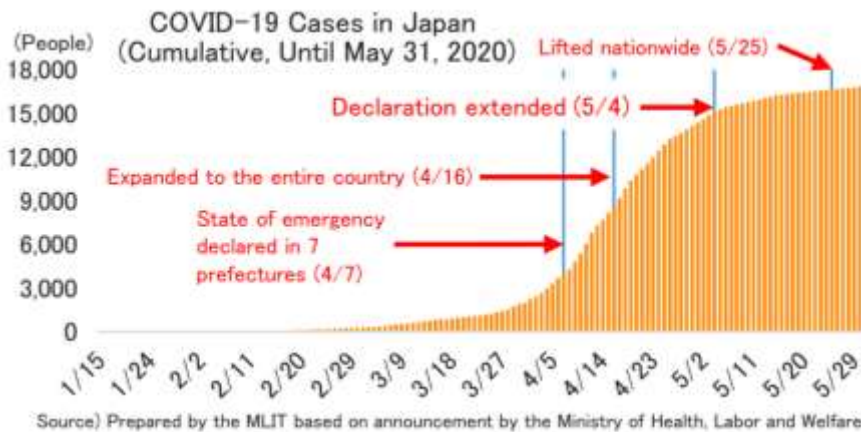
ในการขนส่งสินค้าที่จำเป็นต่อการอุปโภคบริโภค และเวชภัณฑ์ต่าง ๆ การตอบสนองความต้องการ
อย่างเร่งด่วนและจำนวนมากเป็นเรื่องที่ท้าทาย เมืองต่าง ๆ เช่น เซี่ยงไฮ้และอู่ฮั่นได้แนะนำให้
“ผู้ให้บริการขนส่งทั่วไป ที่ไม่ใช่ผู้ให้บริการรายใหญ่” หรือที่รู้จักในชื่อ “ผู้ส่งต่อ” ซึ่งเป็น
ผู้ประกอบการที่รวมการจัดส่งสินค้าขนาดเล็กจากผู้ให้บริการขนาดเล็กเป็นสินค้าขนาดใหญ่
ใช้ระบบข้อมูลที่น่าทางผู้ให้บริการรายย่อยเหล่านี้ไปยังปลายทางเพื่อรวมการจัดส่งให้มี
ประสิทธิภาพมากขึ้น อีกทั้ง กระทรวงคมนาคมสนับสนุนให้ผู้ส่งต่อใช้ระบบข้อมูลขนาดใหญ่
หรือบิ๊กดาต้า (Big Data) เพื่อระบุความต้องการ เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และติดตาม
ตรวจสอบการส่งมอบ ทั้งนี้ โครงการนำร่องเบื้องต้นแสดงให้เห็นว่ามาตรการดังกล่าวสามารถลด
ต้นทุนการดำเนินงานและเพิ่มการใช้ประโยชน์จากยานพาหนะได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยังช่วย
ลดต้นทุนทางสังคมอีกด้วย

นอกจากการเปลี่ยนแปลงในด้านการดำเนินการขนส่งสินค้าแล้ว การระบาดของโควิด 19 ครั้งใหญ่
ยังอาจนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงในส่วนของยานพาหนะขนส่ง เพื่อเป็นการจัดการกับปัญหาการปิดถนน
และความเสี่ยงจากการสัมผัส จึงได้สร้างต้นแบบการส่งมอบแบบสินค้าแบบไร้การสัมผัสและ
ไมล์สุดท้าย (Last Mile) โดยใช้หุ่นยนต์ขนส่งไฟฟ้าอัตโนมัติ ตัวอย่างเช่น Jingdong Logistics
ซึ่งเป็นบริษัทจัดส่งพัสดุภัณฑ์ ได้ดำเนินการจัดส่งสินค้าระยะสุดท้ายไปยังโรงพยาบาลในหูอันโดย
ใช้หุ่นยนต์อัตโนมัติ แม้ว่าจะมีการนำการส่งมอบแบบสินค้าแบบไร้การสัมผัสไปใช้อย่างแพร่หลาย
แต่ยังคงต้องปรับแก้กฎหมายและกฎระเบียบจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม การแก้ปัญหานี้เป็น
วิธีการที่ส่งเสริมการลดการปล่อยมลพิษและเกิดมลพิษต่ำ สร้างผลลัพธ์ที่ดีและชัดเจนในอนาคตต่อ
ประเทศ

จากสถานการณ์โควิด 19 ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ทำให้ภาคการขนส่งในเมืองของจีนเกิดการ
หยุดชะงักครั้งใหญ่ ในขณะที่ประเทศอื่นและโลกต่างมองหาวิธีที่จะฟื้นตัวจากการล็อกดาวน์
แต่การนำเทคโนโลยีและการปรับการเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจเป็นวิธีที่ทำให้สามารถรับมือ
กับโควิด 19 ได้ นี่อาจเป็นสัญญาณบอกถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ การมองหา
การลงทุนที่ “วิน - วิน (Win - Win)” ก็เป็นหนึ่งในการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจและควรคำนึงถึงสร้าง
สังคมคาร์บอนต่ำควบคู่กันไปในอนาคต

2.3.2.3 กรณีศึกษา: ประเทศญี่ปุ่น

จากรายงาน Summary of the White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in
Japan, 2020 ของ Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism
(MLIT) ได้ศึกษาผลกระทบจากสถานการณ์โควิด 19 ต่อโครงสร้างพื้นฐาน การคมนาคมขนส่ง และ
การท่องเที่ยว ในประเทศญี่ปุ่น ซึ่งจำนวนประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากเชื้อโรคโควิด 19 มีปริมาณ
เพิ่มขึ้นอย่างสูง ตั้งแต่เดือนเมษายน ถึงเดือนพฤษภาคม 2562 ดังแสดงในรูปที่ 2.3.2 - 4



ที่มา : Summary of the White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), 2020

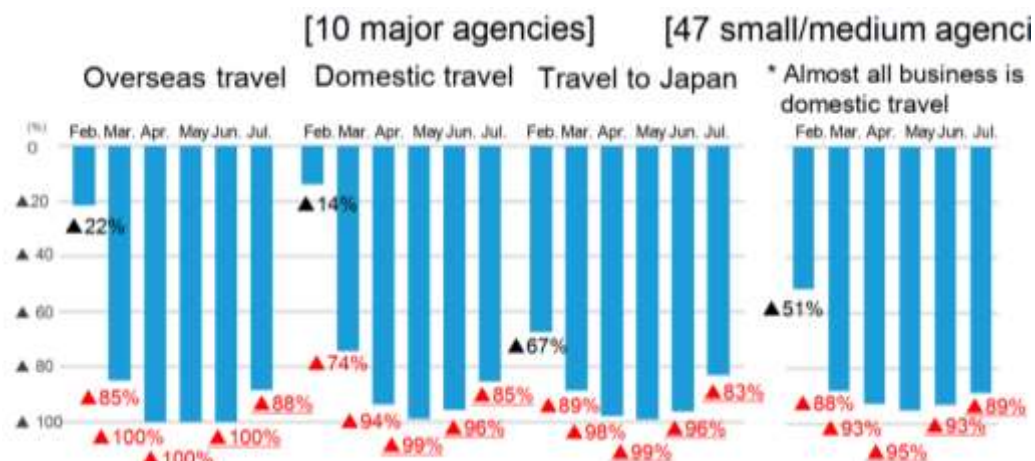
รูปที่ 2.3.2 - 4 มาตรการควบคุมโควิด 19 ในระบบขนส่งสาธารณะ⁹

ในส่วนของผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่ง ปริมาณการเดินทางลดลงทั้งในส่วนของการเดินทางทางทะเล ภายในและระหว่างประเทศ

การเดินทาง (Travel)

- จากการสำรวจจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางทะเล ภายในและระหว่างประเทศ จากข้อมูลของหน่วยงานให้บริการหลัก พบว่า จำนวนผู้โดยสารลดลงเกือบจะร้อยละ 0 ในเดือนพฤษภาคม เนื่องจากการขยายระยะเวลาการประกาศสถานการณ์ฉุกเฉิน
- จากการสำรวจจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางทะเล ภายในและระหว่างประเทศ จากข้อมูลของหน่วยงานให้บริการขนาดเล็กและขนาดกลาง พบว่า จำนวนผู้โดยสารลดลงเกือบจะร้อยละ 90 ในเดือนพฤษภาคม และคาดว่าจะลดลงในเดือนมิถุนายนเช่นกัน

ดังแสดงในรูปที่ 2.3.2 - 5



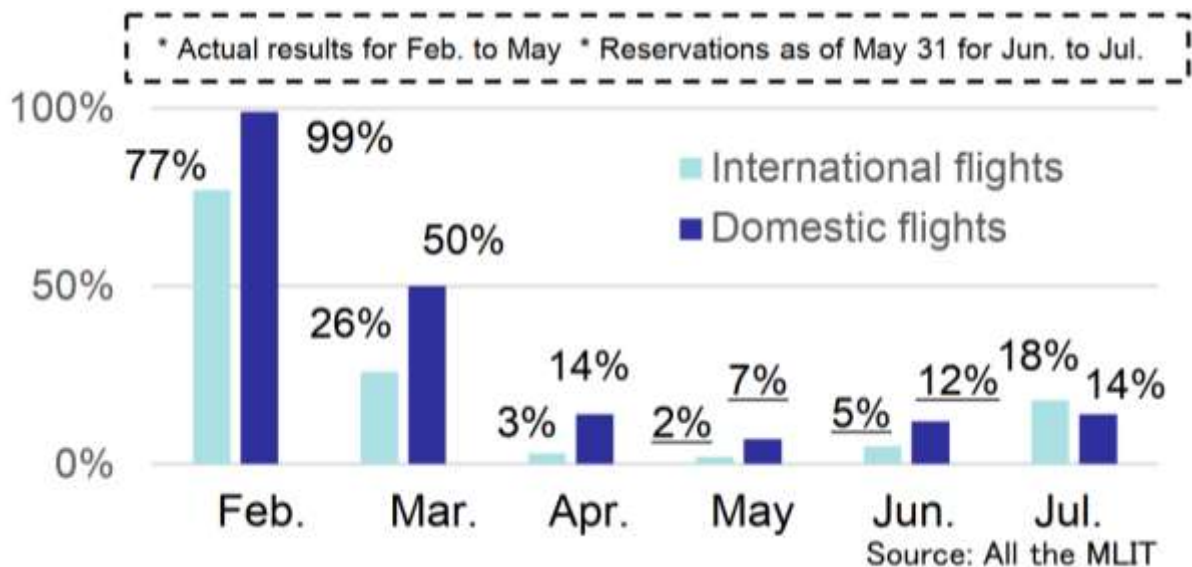
ที่มา : Summary of the White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), 2020

รูปที่ 2.3.2 - 5 ผลกระทบด้านการคมนาคมขนส่งจากสถานการณ์โควิด 19 ในประเทศญี่ปุ่น

⁹ Daizong Liu, Lulu Xue, Tina Huang. 3 Ways China's Transport Sector Is Working to Recover from COVID-19 Lockdowns. (2020, April 30). Retrieved from <https://thecityfix.com/blog/3-ways-chinas-transport-sector-working-recover-covid-19-lockdowns/>

การบิน (Aviation)

จำนวนผู้โดยสารภายในและนอกประเทศในภาคการบินของประเทศไทย ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - กรกฎาคม 2562 มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 98 ในเดือนพฤษภาคม และคาดว่าจะลดลงคิดเป็นร้อยละ 95 ในเดือนมิถุนายน และผู้โดยสารภายในประเทศลดลงร้อยละ 93 ในเดือนพฤษภาคม และคาดว่าจะลดลงร้อยละ 88 ในเดือนมิถุนายน แสดงดังรูปที่ 2.3.2 - 6



ที่มา : Summary of the White Paper on Land, Infrastructure, Transport and Tourism in Japan, Policy Bureau, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (MLIT), 2020

รูปที่ 2.3.2 - 6 จำนวนผู้โดยสารภายในและระหว่างประเทศในภาคการบินของประเทศไทย ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ - กรกฎาคม 2562

มาตรการในอนาคต (Future Measures)

- (1) การสมดุลระหว่างการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคและส่งเสริมกิจกรรมด้านเศรษฐกิจและสังคม

การรักษาสมดุลระหว่างการป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อโรคและส่งเสริมกิจกรรมด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยยกระดับกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคมให้ดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง เช่น การปรับแนวทางและรูปแบบการใช้ชีวิตใหม่ การฝึกฝนให้ตัวเราสามารถป้องกันเชื้อโควิดได้

- (2) การปรับแนวทางและรูปแบบการใช้ชีวิตใหม่ (Guidelines and a New Lifestyle) และการฝึกฝนให้ตัวเราสามารถป้องกันเชื้อโควิด

MLIT จะสนับสนุนการพัฒนาและจัดทำแนวทางและรูปแบบการใช้ชีวิตใหม่สำหรับภาคอุตสาหกรรม ผู้ให้บริการขนส่ง ผู้ประกอบการและโรงงาน เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานหรือแรงงานสามารถฝึกฝนให้สามารถปรับตัวกับการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากสถานการณ์โควิดได้

(3) การรับมือกับการเปลี่ยนแปลงทางสังคม

หลังจากการแพร่กระจายของเชื้อโควิด 19 สามารถควบคุมได้แล้ว การใช้ชีวิตทางสังคมจะเปลี่ยนแปลงไป อาทิ การติดตามตรวจสอบเชื้อโควิด ความก้าวหน้าในการปรับตัวในอนาคต ซึ่ง MLIT จะช่วยสนับสนุนการรับมือในด้านการเดินทาง และการท่องเที่ยว ดังนี้

- การเปลี่ยนแปลงด้านการทำงาน ด้วยการสนับสนุนและส่งเสริมด้านการประชุมทางไกล การทำงานที่บ้านและที่ทำงาน เป็นต้น
- การเร่งรัดการเปลี่ยนถ่ายดิจิทัล โดยเปลี่ยนรูปแบบจากการใช้บริการในพื้นที่ไปสู่รูปแบบออนไลน์ โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร Information and Communication Technology (ICT) เป็นต้น
- การพัฒนาความแข็งแกร่งของห่วงโซ่อุปทาน เพื่อลดช่องโหว่ของความอ่อนแอของห่วงโซ่อุปทาน เช่น การบริหารจัดการด้านการย้ายการลงทุนกลับประเทศ หรือการเชื่อมโยงศูนย์กระจายสินค้า เพื่อเพิ่มการเป็นห่วงโซ่อุปทานของประเทศ เป็นต้น

2.3.3 การศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา

โครงการฯ ทำการศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปีที่ผ่านมา โดยครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง (Mode) ซึ่งมีประเด็นความสำเร็จหรือปัญหา อุปสรรคที่ทำให้การดำเนินโครงการบรรลุผลสำเร็จหรือไม่เป็นไปตามแผน รวมถึงได้จัดทำข้อเสนอแนะเพื่อเป็นแนวทางสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปประกอบการดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต

ทั้งนี้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมโครงการฯ รวบรวมมาดังนี้

2.3.3.1 โครงการคมนาคมขนส่งทางบก

1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81) มีระยะทางรวมประมาณ 96 กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ เริ่มต้นที่จุดตัดทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ด้านตะวันตกกับถนนรัตนาธิเบศร์ บริเวณทางแยกต่างระดับบางใหญ่ อ.บางใหญ่ จ.นนทบุรี และไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 324 (ถนนกาญจนบุรี - อ.พนมทวน) อ.ท่าม่วง จ.กาญจนบุรี ซึ่งเป็นจุดสิ้นสุดโครงการ ปัจจุบันมีความก้าวหน้า ร้อยละ 90 การทำงานบางส่วนอยู่ระหว่างก่อสร้างเสาตอม่อ บางช่วงปูผิวจราจร รวมทั้งก่อสร้างสะพานข้ามคลอง และสะพานข้ามแยกต่าง ๆ ตลอดจนระบบระบายน้ำ คาดว่าเปิดให้บริการในเดือนมกราคม พ.ศ. 2568 นี้

แสดงดังรูปที่ 2.3.3 - 1



ที่มา: โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี

รูปที่ 2.3.3 - 1 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81)

การศึกษานี้ได้ถอดบทเรียนและปัจจัยความสำเร็จจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการ

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี มีปัญหาเรื่องความล่าช้าของโครงการมากกว่า 2 ปี โดยติดปัญหาการเวนคืนและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยในปี พ.ศ. 2562 ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติอนุมัติขยายกรอบวงเงินงบประมาณค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กิโลเมตร จาก 5,420 ล้านบาท เป็น 12,032 ล้านบาท เพื่อนำมาจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินจำนวน 2,527 แปลง ทำให้กรมทางหลวง ต้องเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการฯ และอีกปัญหาหนึ่งคือ ค่างานก่อสร้างมอเตอร์เวย์สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี ที่เพิ่มขึ้น 120 ล้านบาท พบว่ามีสาเหตุจากคอสถานที่ขนาดใหญ่ ในช่วงทางขึ้นและทางลง ทั้ง 2 ฝั่ง รวมทั้งลักษณะโครงสร้างของสะพานมีขนาดใหญ่ ทล. เชื่อว่าค่างานก่อสร้างที่เพิ่มขึ้นไม่กระทบต่อการก่อสร้างโดยภาพรวมของโครงการฯ เนื่องจากโครงการฯ

เริ่มดำเนินการก่อสร้างในช่วงปลายปี 2562 หากได้รับงบประมาณเพิ่มเติมก็สามารถดำเนินการก่อสร้างไปพร้อมกันได้

ปัจจัยความสำเร็จจากโครงการฯ

ปัญหาการเวนคืนและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นเรื่องที่ควบคู่ไปกับการก่อสร้างและการแก้ไขปัญหาการจราจรให้พ้นสภาพติดขัดของพื้นที่ ภาครัฐได้ดำเนินการอนุมัติขยายวงเงินงบประมาณเพื่อให้เกิดความเป็นธรรมแล้ว หากการก่อสร้างดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง โดยเร่งรัดค่าจ้างก่อสร้างที่เสียหาย จะทำให้โครงการฯ สำเร็จลุล่วงตามเป้าหมายได้

2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน - นครราชสีมา

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) หมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา หรือทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข M6 เป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุน Action Plan ของกระทรวงคมนาคม และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง เพื่อเร่งรัดการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา มีระยะทางรวมประมาณ 196 กิโลเมตร โดยออกแบบให้มีการควบคุมการเข้าออกอย่างสมบูรณ์ จุดเริ่มต้นเชื่อมต่อกับถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ถนนกาญจนาภิเษก) อ.บางปะอิน จ.พระนครศรีอยุธยา สิ้นสุดที่บริเวณทางเลี้ยวเมืองจังหวัดนครราชสีมาด้านตะวันตก อ.เมืองนครราชสีมา จ.นครราชสีมา ปัจจุบันมีความคืบหน้า 88% คาดว่าจะเปิดให้บริการ ปี พ.ศ. 2568

ดังรูปที่ 2.3.3 - 2



ที่มา: โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6)

รูปที่ 4.7 - 2 แนวเส้นทางโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6)

การศึกษานี้ได้ถอดบทเรียนและปัจจัยความสำเร็จจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

ที่ผ่านมาโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) เกิดปัญหาการปรับแก้รูปแบบก่อสร้าง เนื่องจากสภาพภูมิประเทศพื้นที่ในวันเริ่มงานเปลี่ยนไปจากการออกแบบครั้งแรก (ออกแบบปี 2555) สภาพกายภาพทางธรณีวิทยาไม่เหมาะสมกับแบบที่ออกแบบไว้ มีข้อจำกัดในการก่อสร้างผ่านพื้นที่หน่วยงานอื่น และการเยียวยาประชาชน จึงทำให้ไม่สามารถลงนามสัญญาได้ โดยจะต้องแก้แบบให้แล้วเสร็จจึงลงนามสัญญาได้ ส่งผลให้โครงการล่าช้าออกไปจากแผนงานเดิมที่วางไว้

ปัจจัยความสำเร็จจากโครงการฯ

เนื่องจากโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา เป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน และบรรจุในมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง ซึ่งเป็นโครงการด้าน PPP ทางถนนที่มีการปรับรูปแบบการลงทุนแบบใหม่ จึงทำให้ประสบปัญหาหลายด้าน อย่างไรก็ตาม โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน - นครราชสีมา ได้มีการนำเทคโนโลยีการบริหารจัดการหลากหลายมาใช้ ซึ่งจะทำให้ช่วยลดโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ใช้ทาง และช่วยอำนวยความสะดวกจราจรให้มีความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ดังนั้น เทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่นี้ จึงเป็นตัวขับเคลื่อนให้รัฐบาลผลักดันให้โครงการนี้ประสบความสำเร็จ เพื่อให้ประเทศก้าวสู่ยุคดิจิทัลและพร้อมรับมือกับสถานการณ์ปัจจุบันและอนาคตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. โครงการตอนเมืองโกลด์เวย์ (ทางยกระดับอุตราภิมุข) ทางด่วนขั้นที่ 2 โกลด์เวย์ และโฮปเวลล์

ทางยกระดับอุตราภิมุข หรือ ตอนเมืองโกลด์เวย์ หรือที่คนทั่วไปเรียกว่า โกลด์เวย์ เป็นทางด่วนสายหนึ่งในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง และบริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน) โดยมีการแบ่งการบริหารจัดการทางยกระดับเป็น 2 ส่วน ได้แก่ ทางยกระดับดินแดง - ดอนเมือง เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 31 และเป็นทางหลวงสัมปทาน และส่วนทางยกระดับอนุสรณ์สถาน - รังสิต เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 ทางยกระดับอุตราภิมุขมีแนวสายทางเริ่มจากบริเวณเขตพญาไท กรุงเทพมหานคร แล้วสิ้นสุดเส้นทางที่อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี รวมระยะทางทั้งสิ้น 28.224 กิโลเมตร

วัตถุประสงค์ของการก่อสร้างทางยกระดับอุตราภิมุข คือ การแก้ปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน โดยในระยะแรก กรมทางหลวงมีโครงการที่จะขยายช่องจราจรของถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อเป็นการรองรับการสัญจรของรถยนต์ที่จะไปยังท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกวัน จนติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน แต่อุปสรรคของการขยายช่องจราจรคือ มีบ้านเรือนตั้งอยู่ริมเส้นทางเป็นจำนวนมาก จนไม่สามารถขยายช่องจราจรได้ กรมทางหลวงจึงมีแนวคิดที่จะสร้างเป็นทางยกระดับซ้อนทับบนถนน โดยใช้พื้นที่เกาะกลางถนนเพื่อรองรับโครงสร้าง แต่เนื่องจากในขณะนั้นงบประมาณของกรมทางหลวงมีไม่เพียงพอ จึงได้เสนอให้เอกชนได้เข้าร่วมประมูลโครงการเพื่อบริหารจัดการ โดยบริษัททางยกระดับดอนเมือง ได้ชนะประมูล และบริหารเส้นทางมาจนถึงปัจจุบัน



ที่มา: โครงสร้างไฮปเวลล์

รูปที่ 2.3.3 - 3 โครงสร้างไฮปเวลล์

ในการแก้ปัญหาการจราจรบนถนนวิภาวดีรังสิตและถนนพหลโยธิน ได้เกิดโครงการต่าง ๆ คือ ทางด่วนยกระดับ 2 โทลล์เวย์ และไฮปเวลล์ รับผิดชอบในหลายหน่วยงานที่ต่างสร้างสาธารณูปโภค ในทิศทางด้านเหนือของกรุงเทพมหานคร (รูปที่ 2.3.3 - 3)

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนและปัจจัยที่ทำให้โครงการไม่ประสบความสำเร็จ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

จากการพัฒนาทางด่วนยกระดับ 2 โทลล์เวย์ และไฮปเวลล์ โครงการทางด่วนทั้ง 3 เส้น ต่างก็สร้างกันไปทางเดียวกัน ชี้ให้เห็นถึงการพัฒนาสาธารณูปโภคและระบบคมนาคมขนส่งที่ขาดการประสานงาน จนนำไปสู่ความล้มเหลว จึงสามารถสรุปบทเรียนในอดีตที่ผ่านมาได้ดังนี้

1. โครงการทางด่วนขั้นที่ 2 เป็นโครงการที่พัฒนาขึ้นโดยการทางพิเศษแห่งประเทศไทยร่วมกับ บจก. กูมาโกกูมิ จากประเทศญี่ปุ่น ทางด่วนนี้เส้นทางขึ้นเหนือไปจนถึงบางปะอินและสามารถเชื่อมต่อไปยังถนนสายเอเชีย
2. โครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ สร้างคร่อมบนถนนวิภาวดี-รังสิต ไปสิ้นสุดตรงบริเวณประมาณ กม.35 ของถนนพหลโยธิน รับผิดชอบโดยกรมทางหลวง
3. โครงการไฮปเวลล์ สร้างคู่ขนานกับถนนวิภาวดีโดยคร่อมเส้นทางรถไฟไปทางด้านเหนือเช่นกัน รับผิดชอบโดยการรถไฟแห่งประเทศไทยร่วมกับบริษัทของมหาเศรษฐีฮ่องกงชื่อลีกาซิง

เหตุผลที่โครงการฯ ไม่ประสบความสำเร็จ

1. ทางด่วนขั้นที่ 2 โดยเฉพาะตั้งแต่ถนนแจ้งวัฒนะขึ้นไปทางด้านเหนือมีผู้ใช้จำนวนน้อยมาก ซึ่งเป็นช่วงที่ขาดทุนตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ จนทำให้ บจก. กูมาโกกูมิ ต้องถอนตัวออกไป
2. ดอนเมืองโทลล์เวย์ มีผู้ใช้จำนวนน้อยเช่นกัน จนต้องมีการสร้างแรงจูงใจโดยการนำทางบัตรมาจับฉลากแลกสร้อยคอทองคำ และได้ส่งเสริมให้มีการลดราคาเหลือเพียง 20 บาทตลอดสาย จึงมีคนใช้งานอย่างล้นหลาม แต่ในภายหลัง เมื่อมีการปรับค่าโดยสารสูงขึ้น กลับมีคนใช้งานน้อยลงเป็นอย่างมาก ยกเว้นในช่วงโมงเร่งด่วนจริง ๆ

3. โครงการไฮโปเธสิส ประสบปัญหาในการส่งมอบพื้นที่บริเวณริมทางรถไฟ ประกอบกับเศรษฐกิจของไทยไม่เติบโตเท่าที่ควร ทำให้แนวโน้มการลงทุนธุรกิจในอสังหาริมทรัพย์ ขบเขาลง ปัญหาเรื่องจุดติดกับโครงการถนนยกระดับวิภาวดีรังสิต (ดอนเมืองโทลล์เวย์) และการก่อสร้างล่าช้าจนอัตราคืบหน้าของงานไม่เป็นไปตามสัญญาที่ทำไว้กับรัฐบาล

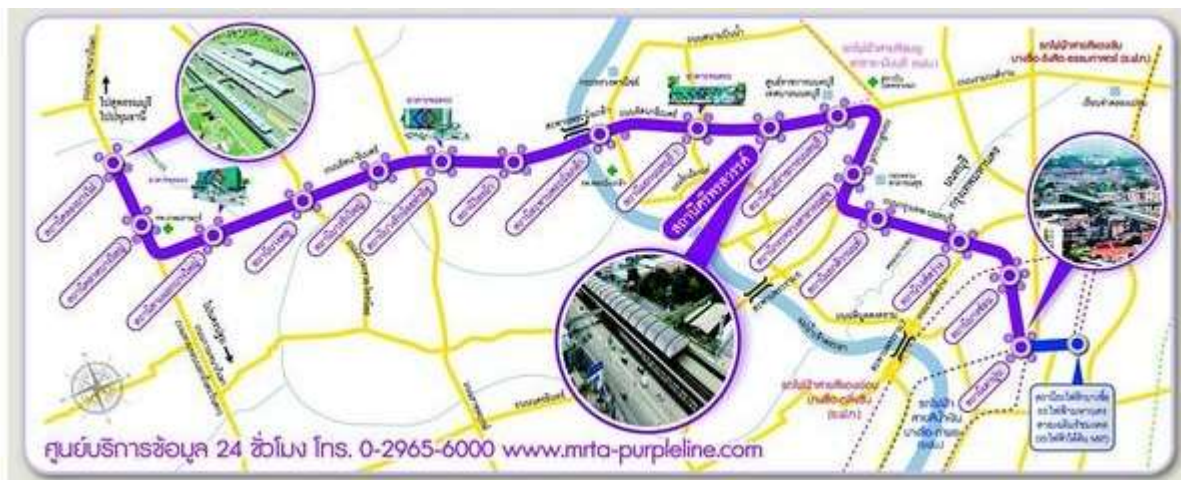
อย่างไรก็ตาม พื้นที่ตามแนวโครงการไฮโปเธสิส ได้มีแผนโครงการที่จะก่อสร้างในระยะต่อไป ดังนี้

1. รถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ - หัวลำโพง
2. รถไฟฟ้าส่วนต่อขยายโครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะที่ 2) ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง

2.3.3.2 โครงการคมนาคมขนส่งทางราง

1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน

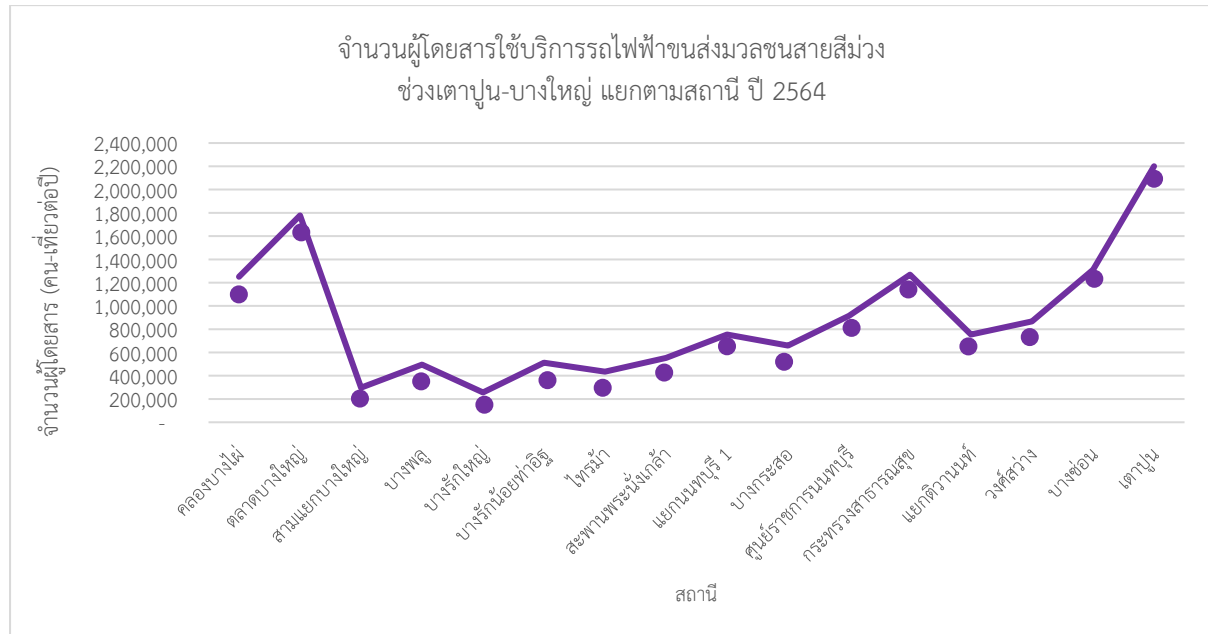
รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงินหรือสายฉลองรัชธรรม รวมระยะทาง 20.1 กม. มีสถานีทั้งหมด 16 สถานี ได้แก่ (1) คลองบางไผ่ (2) ตลาดบางใหญ่ (3) สามแยกบางใหญ่ (4) บางพลู (5) บางรักใหญ่ (6) บางรักน้อยท่าอิฐ (7) ไทรมา (8) สะพานพระนั่งเกล้า (9) แยกถนนพหลโยธิน 1 (10) บางกระสอ (11) ศูนย์ราชการนนทบุรี (12) กระทรวงสาธารณสุข (13) แยกติวานนท์ (14) วงศ์สว่าง (15) บางซ่อน (16) เตาปูน



ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.3.3 - 4 แนวเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน จากสถานีรถไฟฟ้าที่มีจำนวนผู้ใช้บริการสูงสุด ที่สถานีเตาปูน แสดงดังรูปที่ 2.3.3 - 5



ที่มา: การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

รูปที่ 2.3.3 - 5 จำนวนผู้โดยสารใช้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน แยกตามสถานี ปี 2564

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน ที่การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เป็นผู้ดูแลโครงการฯ ประสบปัญหาที่ผ่านมาคือการเชื่อมต่อระหว่างสถานีเตาปูนของรถไฟฟ้าสายสีม่วงกับสถานีบางซื่อของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ซึ่งห่างกันแค่ 1 กม. ทำให้การเดินทางของผู้โดยสารขาดช่วง รฟม. จึงแก้ไขปัญหาด้วยการให้ผู้โดยสารที่ต้องการเชื่อมต่อโครงการรถไฟฟ้าแล้วนั่งรถโดยสารประจำทางจากสถานีบางซื่อเข้าสถานีบางซื่อ หรือนั่งรถเมล์ชัตเติลบัสของ ขสมก. ฟรี ไปต่อรถไฟฟ้าที่สถานีบางซื่อ จนกว่าการก่อสร้างเชื่อมต่อทั้ง 2 สถานีจะแล้วเสร็จ (ปัจจุบันก่อสร้างเชื่อมต่อทั้ง 2 สถานีแล้ว) อย่างไรก็ตาม จำนวนผู้โดยสารก็ยังไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ โดยหลังจากเปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีม่วง เมื่อวันที่ 6 - 16 สิงหาคม 2559 ซึ่งใช้อัตราค่าโดยสาร 14 - 42 บาท มีผู้โดยสาร 524,527 คน/เที่ยว หรือเฉลี่ยวันละ 2 หมื่นกว่าคน มีรายได้รวม 15.81 ล้านบาทจากเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าแสนคนต่อวัน หลังจากนั้น นายกรัฐมนตรีให้นโยบายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเร่งแก้ไขปัญหาเพื่อดึงดูดใจประชาชนผู้ใช้บริการ โดยการประกาศปรับลดค่าโดยสารลง 50% เหลือ 14 - 29 บาท ตั้งแต่วันที่ 1 กันยายน 2559 ปรากฏว่าเดือนกันยายน รฟม. เก็บค่าโดยสารได้ 14.47 ล้านบาท ผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 20,990 คน เดือนตุลาคมเก็บค่าโดยสารได้ 14.82 ล้านบาท ผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 20,981 คน ขณะที่เดือนพฤศจิกายน ผู้โดยสารวันละ 20,942 คนต่อเที่ยว ซึ่งเพิ่มขึ้นสูงสุดวันละประมาณ 2,000 - 3,000 คนเท่านั้น ทำให้ รฟม. ขาดทุนจากการปรับลดค่าโดยสารเฉลี่ยวันละ 129,000 บาท หรือเฉลี่ยเดือนละ 3.9 ล้านบาท โดยยังไม่รวมตัวเลขการขาดทุนของเดิมจากปริมาณผู้โดยสารที่น้อยกว่าเป้าหมาย ซึ่งขาดทุนวันละประมาณ 3 ล้านบาท

บทเรียนจากการไม่เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารของโครงการรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ ซึ่งเป็นปัญหาการเดินทางขาดช่วง 1 สถานีระหว่างสถานีเตาปูนกับสถานีบางซื่อที่ไม่เชื่อมต่อกัน ทำให้ประชาชนเกิดความไม่สะดวก

ในการเดินทาง จำนวนประชาชนที่ใช้บริการน้อย ขณะเดียวกันเส้นทางรถไฟฟ้ายานนี้ไม่ได้อยู่ในเมืองที่มีการจราจรหนาแน่นมาก อย่างเช่นรถไฟฟ้าบีทีเอสสายสีเขียวที่ผ่านใจกลางเมือง จึงทำให้โครงการนี้เป็นบทเรียนที่สำคัญสำหรับการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้ายานในอนาคตต่อไป

2. การลงทุนรถไฟความเร็วสูง รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP)

การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน หรือ Public Private Partnerships (PPP) ซึ่ง PPP เป็นสัญญาการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนเพื่อให้บริการสาธารณะในระยะยาว โดยมีการแบ่งผลประโยชน์ และความเสี่ยงตามที่ได้ตกลงกันไว้ ซึ่ง PPP เหมาะกับโครงการภาครัฐที่มีกระแสรายได้เข้ามา เช่น ทางด่วน มอเตอร์เวย์ รถไฟฟ้า ที่ได้รับค่าผ่านทาง ค่าโดยสาร จากผู้ให้บริการ ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงสามารถลงทุนแบบ PPP ได้เช่นกัน (รูปที่ 2.3.3 - 6)



ที่มา: การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ในโครงการรถไฟความเร็วสูง

รูปที่ 2.3.3 - 6 การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) ในโครงการรถไฟความเร็วสูง

การลงทุนรูปแบบ PPP มีแนวโน้มนำมาใช้ในโครงการลงทุนภาครัฐมากขึ้นทั่วโลก เนื่องจากช่วยลดข้อจำกัดด้านงบประมาณและการก่อหนี้สาธารณะของภาครัฐ ทำให้รัฐสามารถขยายการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่รองรับความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพราะเอกชนมีความสามารถในการลดต้นทุนได้ดีกว่ากรณีที่รัฐเป็นผู้ดำเนินการเอง รวมถึงลดปัญหาความล่าช้าของโครงการ เนื่องจากเอกชนมีแรงจูงใจก่อสร้างให้แล้วเสร็จ เพื่อลดค่าใช้จ่ายและภาระดอกเบี้ย และเพื่อให้สามารถเรียกเก็บค่าบริการจากรัฐได้เร็วขึ้นหลังจากเริ่มดำเนินโครงการ ดังตัวอย่างในประเทศอังกฤษ ซึ่งมีการใช้ PPP อย่างแพร่หลาย พบว่า 69% ของโครงการ PPP ต่าง ๆ ทั้งในภาคขนส่ง โรงเรียน โรงพยาบาล จำนวน 500 โครงการ มีการส่งมอบตรงเวลา และ 65% มีค่าใช้จ่ายที่อยู่ภายใต้งบประมาณที่ได้กำหนดไว้

ถึงแม้ PPP จะมีข้อดีหลายด้าน แต่โครงการรถไฟความเร็วสูงรูปแบบ PPP มีความซับซ้อน และมีความไม่แน่นอนสูง การที่จะทำให้ประสบความสำเร็จนั้น ไม่ใช่เรื่องง่าย จากสถิติ ราว 2 ใน 3 ของโครงการรถไฟความเร็วสูงทั่วโลกที่ลงทุนแบบ PPP นั้น ท้ายที่สุดรัฐบาลต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือเอกชนผู้ได้รับสัมปทาน ดังนั้น รูปแบบ PPP รวมไปถึงสัญญาสัมปทานจึงต้องมีการศึกษาจัดทำอย่างละเอียดรอบคอบ

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

บทเรียนของต่างประเทศชี้ให้เห็นว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้โครงการรถไฟความเร็วสูงที่ดำเนินการในรูปแบบ PPP ต้องประสบปัญหาเนื่องจาก

- **ประการแรก** การประมาณการจำนวนผู้โดยสารมากเกินไป เมื่อรถไฟเปิดให้บริการแล้ว ปริมาณผู้โดยสารที่แท้จริงมีจำนวนน้อยกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ในตอนต้น ซึ่งโครงการระบบรางทั่วโลกกว่า 80% ประมาณการจำนวนผู้โดยสารเกินจริงมากกว่า 20% ส่วนการขึ้นราคาค่าโดยสารไม่สามารถทำได้ในช่วงปีแรก ๆ เพราะยังทำให้ผู้โดยสารลดน้อยลงอีก ส่งผลให้เอกชนประสบปัญหาทางการเงิน ไม่สามารถจ่ายหนี้เงินกู้ เช่น ค่าก่อสร้างราง ค่าซื้อขบวนรถไฟได้

กรณีดังกล่าวเกิดขึ้นกับโครงการรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน เส้นทางระหว่าง Taipei - Kaohsiung ระยะทาง 345 กิโลเมตร ซึ่งบริษัท Taiwan High Speed Rail Corporation (THSRC) ได้รับสัมปทานการก่อสร้างและเดินรถไฟความเร็วสูง เป็นระยะเวลา 35 ปี โดย THSRC เป็นผู้หาเงินทุนเองทั้งหมด หลังเปิดให้บริการในปี 2007 ผู้โดยสารมีจำนวนน้อยกว่าที่ได้ประมาณการเอาไว้ถึง 55% จนภายหลังในปี 2009 บริษัทขาดทุนกว่า 2.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ไม่สามารถจ่ายคืนหนี้และดอกเบี้ยที่มีอัตราสูงได้ ในที่สุดรัฐบาลไต้หวันต้องเข้ามาให้ความช่วยเหลือด้านการเงิน และเข้ามามีบทบาทในการบริหารงานของ THSRC เพื่อให้โครงการรถไฟความเร็วสูงดำเนินต่อไปได้

- **ประการที่สอง** การขาดการประสานงานระหว่างเอกชนที่มีจำนวนมาก ราย การแบ่งสัญญาออกเป็นสัญญาย่อย ๆ ให้เอกชนมาดำเนินโครงการหลายรายมากจนเกินไป ทำให้เกิดความร่วมมือกันยาก โครงสร้างและระบบรางไม่เข้ากัน ต้องปรับเปลี่ยนการออกแบบใหม่ ดังเช่นกรณีโครงการรถไฟความเร็วสูงในเนเธอร์แลนด์ HSL - Zuid จากอัมสเตอร์ดัมสู่ชายแดนประเทศเบลเยียม ระยะทาง 125 กิโลเมตร รัฐบาลตัดสินใจผิดพลาดที่ออกสัญญาหลายฉบับ มีทั้งสัญญา substructure งานโยธา เช่น อุโมงค์ สะพาน แบ่งย่อยออกไปอีก 7 ฉบับ ให้เอกชนหลายรายดำเนินการก่อสร้าง และสัญญา superstructure เช่น ระบบราง โดยให้สัมปทานแก่ Infrasppeed Consortium เป็นระยะเวลา 25 ปี เป็นผู้รับผิดชอบจัดหาเงินทุน ดำเนินการออกแบบ ก่อสร้าง บำรุงรักษา ระบบราง อาณัติสัญญาณ และสถานีรถไฟ เมื่อมีผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่าย ประกอบกับการวางแผนที่ไม่เป็นระบบ ต่างคนต่างทำ ทำให้การออกแบบหลาย ๆ ส่วนของ superstructure และ substructure นำมาใช้ร่วมกันไม่ได้ จึงต้องเปลี่ยนรูปแบบงานโยธา และงานอื่น ๆ เป็นจำนวนมากจนเกิดความล่าช้าของโครงการ

- **ประการที่สาม** สัญญา PPP ไม่ได้คำนึงถึงผลประโยชน์เสียของคู่สัญญารอบด้าน ซึ่งอาจเปิดช่องให้เอกชนมุ่งทำกำไรให้ได้มากที่สุดในระยะสั้น จนละเลยคุณภาพการให้บริการ เช่น โครงการรถไฟในอังกฤษ รัฐบาลเก็บค่าธรรมเนียมการใช้รางกับบริษัทเดินรถไฟในอัตราคงที่ ทำให้บริษัทมีแรงจูงใจในการเดินรถไฟให้ได้จำนวนเที่ยวมาก ๆ ส่งผลกระทบต่อบริษัท Network Rail ผู้รับสัมปทานบริหารจัดการราง ทำให้มีต้นทุนทางอ้อมในส่วนที่เป็น

ค่าบำรุงรักษารางเพิ่มขึ้น แต่ไม่มีแรงจูงใจในการบำรุงรักษาจนทำให้เกิดเหตุการณ์รถไฟติดราง หรือในกรณีโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง HSL - Zuid ในสัญญาก่อสร้างงานโยธา รัฐไม่คิด ค่าปรับกับเอกชนหากเกิดการส่งมอบงานล่าช้า แต่รัฐกลับต้องรับผิดชอบจ่ายค่าชดเชยให้ผู้รับ สัมปทานระบบราง และผู้เดินรถไฟ เนื่องจากการก่อสร้างงานโยธาเกิดความล่าช้าจริง ทำให้ เกิดปัญหา cost overrun ตามมา

สาเหตุอื่น ๆ เป็นเรื่องของ การประกวดราคาของโครงการมีผู้ประมูลน้อยราย ทำให้ไม่เกิด การแข่งขันอย่างแท้จริง ราคาที่ประมูลได้จึงค่อนข้างสูง ความล่าช้าในการเวนคืนที่ดิน การต่อต้านจากชุมชน การมีหน่วยงานรัฐหลายฝ่ายเข้ามาดูแล แต่บทบาทหน้าที่ไม่ชัดเจนว่า ใครรับผิดชอบส่วนไหน จะเห็นได้ว่าการทำ PPP มีความท้าทายหลายด้าน จะทำอย่างไรให้ เอกชนสนใจเข้าร่วมลงทุน ทำให้โครงการประสบความสำเร็จ

ปัจจัยความสำเร็จจากโครงการฯ

บทเรียนดังกล่าวโดยเฉพาะความเสี่ยงเรื่องจำนวนผู้โดยสาร ทำให้การแบ่งผลประโยชน์ PPP ของ โครงการระบบรางทั่วโลก คาดว่ามีแนวโน้มเปลี่ยนจากการให้เอกชนเป็นผู้รับรายได้จากค่าโดยสาร มาเป็นแบบให้เอกชนได้รับค่าจ้างในการบริหารเดินรถไฟจากภาครัฐแทน โดยรัฐจะเป็นผู้รับรายได้ จากค่าโดยสารและการพัฒนาพื้นที่สถานีเชิงพาณิชย์ *คล้ายกับที่ไทยนำมาใช้กับโครงการรถไฟฟ้า มหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงคลองบางไผ่-เตาปูน และมีแนวโน้มจะนำมาใช้กับ รถไฟฟ้าสายสีอื่น ๆ ซึ่งรัฐยอมเป็นผู้รับความเสี่ยงมากขึ้น*

- รัฐต้องกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการอย่างชัดเจน เพราะเอกชนไม่มีแรงจูงใจที่จะดึง ให้คนมาใช้บริการมากขึ้น
- เอกชนควรเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ การทำประชาพิจารณ์ การวิเคราะห์ ความเป็นไปได้ของโครงการ การประเมินผลตอบแทนทางการเงิน ในขณะเดียวกันรัฐต้องทำให้ เกิดความโปร่งใส มั่นใจ กระบวนการทำงานไม่ล่าช้า

แม้ PPP จะเป็นการให้เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนซึ่งเอกชนมักมองผลตอบแทนเป็นหลัก แต่เป้าหมาย สำคัญของรัฐคือการสนองความต้องการใช้บริการของประชาชน มากกว่าการแสวงหากำไรให้ ได้มากที่สุด การทำ PPP ให้ประสบผลสำเร็จจึงต้องทำให้เกิดผลประโยชน์ที่ยอมรับได้ในทุกฝ่าย

3. โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน เป็นโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงสายตะวันออก กรุงเทพฯ-ระยอง เพื่อเชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินเป็นโครงการที่ ใช้โครงสร้างและแนวเส้นทางการเดินรถเดิมของระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ตลิงค์ (Airport Rail Link) ที่เปิดให้บริการอยู่ในปัจจุบัน โดยจะก่อสร้างทางรถไฟขนาด 1.435 เมตร (Standard Gauge) ส่วนต่อขยาย 2 ช่วงจากสถานีพญาไท ไปยังสนามบินดอนเมือง และจากสถานี ลาดกระบังไปยังสนามบินอู่ตะเภา พร้อมเชื่อมเข้าออกสนามบิน โดยใช้เขตทางเดิมของการรถไฟฯ เป็นส่วนใหญ่ รวมระยะทาง 220 กิโลเมตร มีผู้เดินรถรายเดียวกัน ซึ่งรถไฟฟ้าความเร็วสูงมีความเร็ว สูงสุด 250 กิโลเมตร/ชั่วโมง เชื่อมกรุงเทพฯ กับพื้นที่ EEC ภายในระยะเวลาไม่เกิน 60 นาที (รูปที่ 2.3.3 - 7)

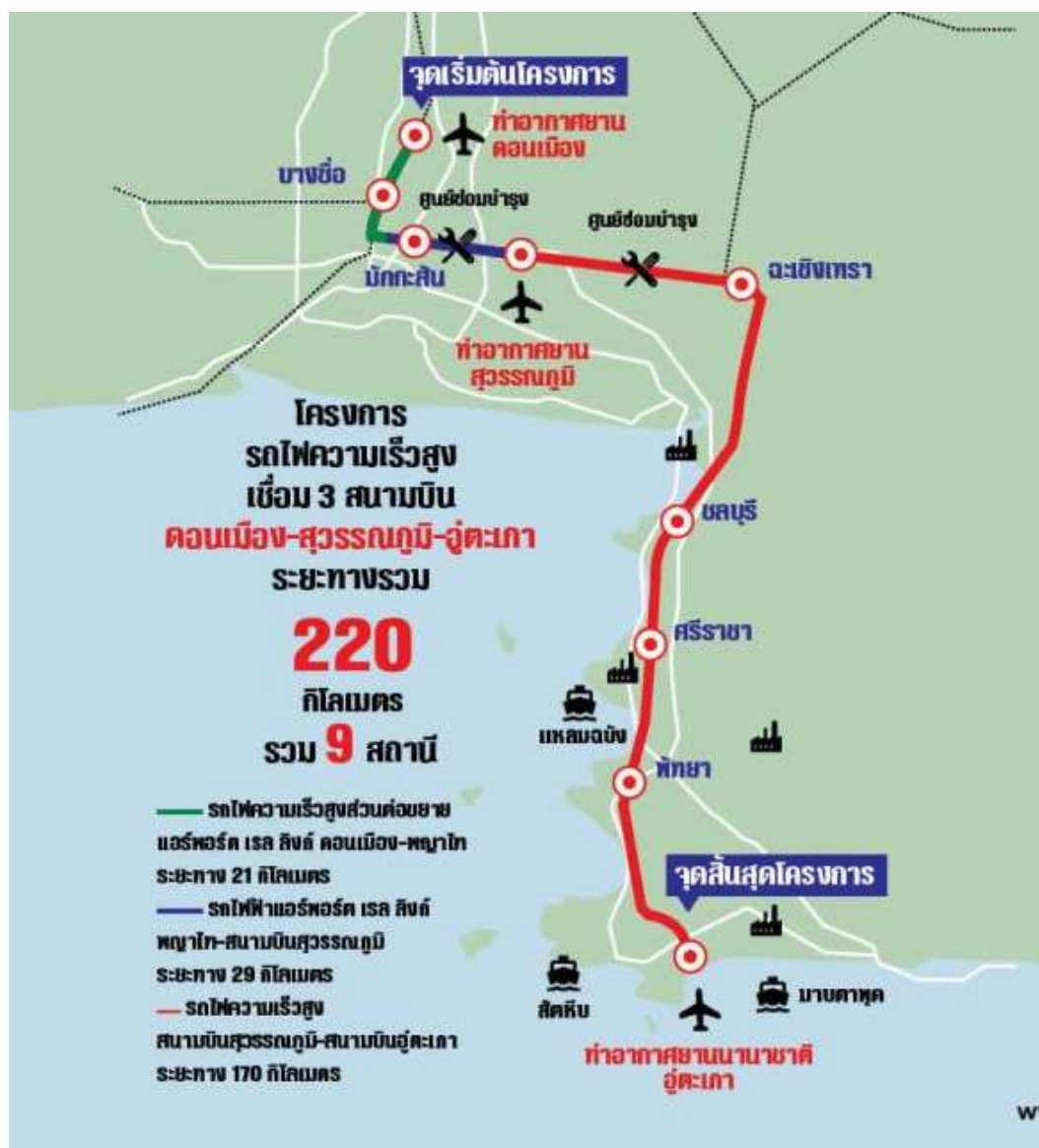
โครงสร้างทางวิ่งของโครงการ ประกอบไปด้วย

ทางวิ่งโครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ปัจจุบัน (ARL) ระยะทางประมาณ 29 กิโลเมตร และทางวิ่งที่ต้องก่อสร้างใหม่ประมาณ 191 กิโลเมตร โดยเบื้องต้นจำแนกลักษณะรูปแบบโครงสร้างทางวิ่งทั้งโครงการเป็น 3 ประเภท ได้แก่

1. ทางวิ่งยกระดับระยะทางประมาณ 181 กิโลเมตร
2. ทางวิ่งระดับดินระยะทางประมาณ 2 กิโลเมตร
3. ทางวิ่งใต้ดินระยะทางประมาณ 8 กิโลเมตร

โดยแนวเส้นทางโครงการประกอบด้วย 3 โครงการ คือ

1. โครงการความเร็วสูงส่วนต่อขยายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ดอนเมือง - พญาไท ระยะทาง 21 กิโลเมตร
2. โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ พญาไท - สนามบินสุวรรณภูมิ ระยะทาง 29 กิโลเมตร
3. โครงการรถไฟความเร็วสูง สนามบินสุวรรณภูมิ - สนามบินอู่ตะเภา ระยะทาง 170 กิโลเมตร



ที่มา: แนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติของ EEC

รูปที่ 2.3.3 - 7 แนวทางการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบังกับนานาชาติของ EEC

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

จากสถานการณ์การบินในประเทศไทยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงขีดจำกัดที่ท่าอากาศยานสามารถรองรับได้ ทำให้ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินโครงสร้างพื้นฐานที่จะสามารถบรรเทาปัญหาการรองรับปริมาณผู้โดยสารได้คือ การเปิดใช้ท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่สองเพิ่มเติม คือท่าอากาศยานอู่ตะเภา จังหวัดระยอง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมการบินในประเทศให้กลับมาเป็นปกติ อีกทั้งเป็นการขยายโอกาสและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ทางรางของประเทศให้มากขึ้น โดยในระยะแรกเป็นการศึกษาเพื่อขยายเส้นทางของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังเมืองพัทยา และท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยกลุ่มบริษัทซีเมนส์ที่เป็นเจ้าของขบวนรถได้ยืนยันการขยายเส้นทางไปพัทยาที่สามารถเป็นไปตามแผนการดำเนินการ เพราะตัวรถได้รับการออกแบบสำหรับใช้เดินทางระยะไกลตั้งแต่แรกแล้ว แต่แล้วแผนทั้งหมดก็ถูกระงับเนื่องมาจากเกิดเหตุรัฐประหารขึ้นก่อน

ต่อมาในสมัย พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี ได้อนุมัติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้าง ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยจึงเสนอให้รัฐบาลดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงโดยใช้**โครงสร้างเดิมของรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** เนื่องจากจากโครงการรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน ใช้รางรูปแบบเดียวกันกับระบบรถไฟความเร็วสูง คือรางขนาดมาตรฐานความกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge ดังนั้นหากรัฐบาลต้องการดำเนินโครงการ เพียงแค่ก่อสร้างเส้นทางเพิ่ม และดำเนินการเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณในระบบเดิมให้เป็นระบบกลางของรถไฟความเร็วสูง สั่งซื้อขบวนรถใหม่ ก็สามารถเปิดใช้งานต่อได้ทันที เพราะโครงสร้างโดยรวมนั้นถูกออกแบบให้รองรับต่อการปรับเป็นรถไฟความเร็วสูงไว้ตั้งแต่ต้นอยู่แล้ว

การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินโครงการก่อสร้างด้วยวิธีการ**สรรหาเอกชนเข้ามาร่วมลงทุนในโครงการและรับผลประโยชน์กับความเสี่ยงในการดำเนินการทั้งหมด หรือ PPP-Net Cost** โดยก่อสร้างเป็นส่วนต่อขยายจากรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเดิมทั้งเส้นทางใต้ดินและยกระดับ โดยจากปลายทางด้านทิศตะวันตก (สถานีพญาไท) ให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และท่าอากาศยานดอนเมือง และจากทางด้านทิศตะวันออก (สถานีลาดกระบัง) ให้ก่อสร้างเส้นทางไปยังเขตจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดชลบุรี และไปจนถึงท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยใช้โครงสร้างทางแยกเดิมที่ทำไว้เป็นจุดเริ่มต้น

ปัจจุบันอยู่ในระหว่างการเวนคืนที่ดินเพื่อเตรียมใช้ก่อสร้างโครงการ คณะทำงานภายใต้คณะกรรมการ นโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (กพอ.) ได้**ติดตามความก้าวหน้าและเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่และการรื้อย้ายสาธารณูปโภค** เพื่อเตรียมดินหน้าก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อไป

4. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)

การพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือรถไฟฟ้านับเป็นทางออกในการแก้ปัญหาการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพ ฯ และปริมณฑลได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นอีกองค์กรหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้างิจได้ดำเนินการก่อสร้างระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) เพื่อเป็นเส้นทางสำคัญในการเดินทางระหว่างย่านใจกลางเมืองและย่านชานเมืองทั้ง 4 ทิศ

โดยโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง) แบ่งออกเป็นสองเส้นทางหลักตามแกนกลางของ กรุงเทพฯ ฯ คือสายสีแดงเข้ม (เหนือ - ใต้) วิ่งระหว่างสถานีธรรมศาสตร์รังสิต - สถานีหัวลำโพง และสายสีแดงอ่อน (ตะวันออก - ตะวันตก) วิ่งระหว่างสถานีศาลายา - สถานีหัวหมาก โดยมีสถานี ตีลังชันเป็นสถานีชุมทางแยกสายหลักกับสามแยกเพื่อมุ่งหน้าไปยังโรงพยาบาลศิริราช ทั้งสองสายมี จุดเชื่อมต่อซึ่งเป็นสถานีหลักของโครงการคือสถานีกลางบางซื่อ

ปัจจุบัน รถไฟฟ้าสายสีแดงได้มีการก่อสร้างในส่วนแรก (สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - ดลิ่งชัน) แล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2554 และส่วนที่สอง (สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - รังสิต) รวมถึงสถานีกลางบางซื่อ ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อ พ.ศ. 2562 เริ่มเปิดบริการอย่างไม่เป็นทางการในเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2564 โดยมี พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีในขณะนั้นเป็นประธานในพิธีเปิดการเดินรถ และ เปิดให้บริการเชิงพาณิชย์เต็มรูปแบบเมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2564 โดยมีบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด เป็นผู้ให้บริการชั่วคราวจนกว่าจะได้เอกชนเข้าร่วมลงทุนโครงการ ในส่วนที่เหลือของโครงการ ได้แก่ ช่วงดลิ่งชัน - ศาลายา ช่วงดลิ่งชัน - ศิริราช และช่วงบางซื่อ - หัวหมาก (สายสีแดงอ่อน) ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ และช่วงบางซื่อ - หัวหมาก (สายสีแดงเข้ม) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง ช่วงศาลายา - นครปฐม ช่วงพญาไท - แม่น้ำ ช่วงหัวหมาก - หัวตะเข้ และช่วงหัวตะเข้ - ณะเชิงเตรา (สายสีแดงอ่อน) ช่วงมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ - บ้านภาชี และช่วงหัวลำโพง - มหาชัย - ปากท่อ (สายสีแดงเข้ม) ยังเป็นเพียงแผนงาน



ที่มา: ค่มือเดินทางด้วยรถไฟชานเมืองสายสีแดง

รูปที่ 2.3.3 - 8 รายชื่อสถานีและเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน และช่วงบางซื่อ - รังสิต

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนและประโยชน์จากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) มีปัญหาเรื่องความล่าช้าของโครงการ 15 ปี นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 - 2564 โดยสาเหตุมาจากการฟ้องร้องคดีความระหว่างโฮปเวลล์และการรถไฟแห่งประเทศไทย ข้อพิพาททางสัญญาที่ซับซ้อน 2.5 ปี โครงสร้างโฮปเวลล์ล้มในพื้นที่ และเปลี่ยนการออกแบบ ซึ่งความล่าช้าจำนวนมากและการออกแบบใหม่เพิ่มเติมส่งผลให้งบประมาณสำหรับโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองระยะที่ 1 ได้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากเดิม 5.989 หมื่นล้านบาทในปี พ.ศ. 2550 เป็น 7.555 หมื่นล้านบาท ในปี พ.ศ. 2552 เพิ่มขึ้นเป็น 8.038 หมื่นล้านบาทในปี พ.ศ. 2555 และขอเงินลงทุนเพิ่มเติม 8.14 พันล้านบาท รวมงบประมาณทั้งหมด 8.852 หมื่นล้านบาท

ประโยชน์ของโครงการ

ถึงแม้โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ใช้เวลาหลายปีกว่าจะเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการ แต่ทางภาครัฐคาดการณ์ถึงผลบวกที่จะเกิดขึ้นต่อการเดินทาง รวมถึงการเติบโตของภาคอสังหาริมทรัพย์ตามแนวรถไฟฟ้า

1. การเดินทางจากชานเมือง

การที่รถไฟฟ้าสายสีแดงในปริมณฑลโดยรอบกรุงเทพฯ ขยายไปจนถึงจังหวัดอยุธยา ฉะเชิงเทรา นครปฐม และสมุทรสาคร จะทำให้เกิดพื้นที่อสังหาริมทรัพย์ใหม่ ๆ ไม่ว่าจะเป็นบ้านและคอนโดมิเนียม โดยเฉพาะโครงการบ้านจัดสรร ซึ่งจะมีราคาที่ดินถูกกว่าในกรุงเทพฯ

2. การเดินทางไปกลับสนามบิน

เนื่องจากรถไฟฟ้าสายสีแดงมีสถานีติดกับสนามบินดอนเมือง จึงทำให้การเดินทางไป - กลับจากสนามบินดอนเมืองเป็นเรื่องง่ายในปัจจุบัน

3. การเดินทางด้วยรถไฟไปยังภูมิภาค

โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สีแดง) มีสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เป็นสถานีหลักของโครงการ ซึ่งจะเป็นสถานีที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางของการเดินทางด้วยระบบรางจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ รองรับทั้งรถไฟฟ้าในเมือง (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) รถไฟทางไกล และรถไฟความเร็วสูงในอนาคต

4. เพิ่มศักยภาพเมืองใหม่

รังสิตถือเป็นชุมชนเมืองขนาดใหญ่ทางเหนือของกรุงเทพฯ มีทั้งนักศึกษาจากมหาวิทยาลัย รังสิตและผู้อยู่อาศัยอยู่ในย่านนี้เป็นจำนวนมาก ถือเป็นย่านที่ได้รับประโยชน์จากโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงเข้มมากที่สุดและเร็วที่สุด

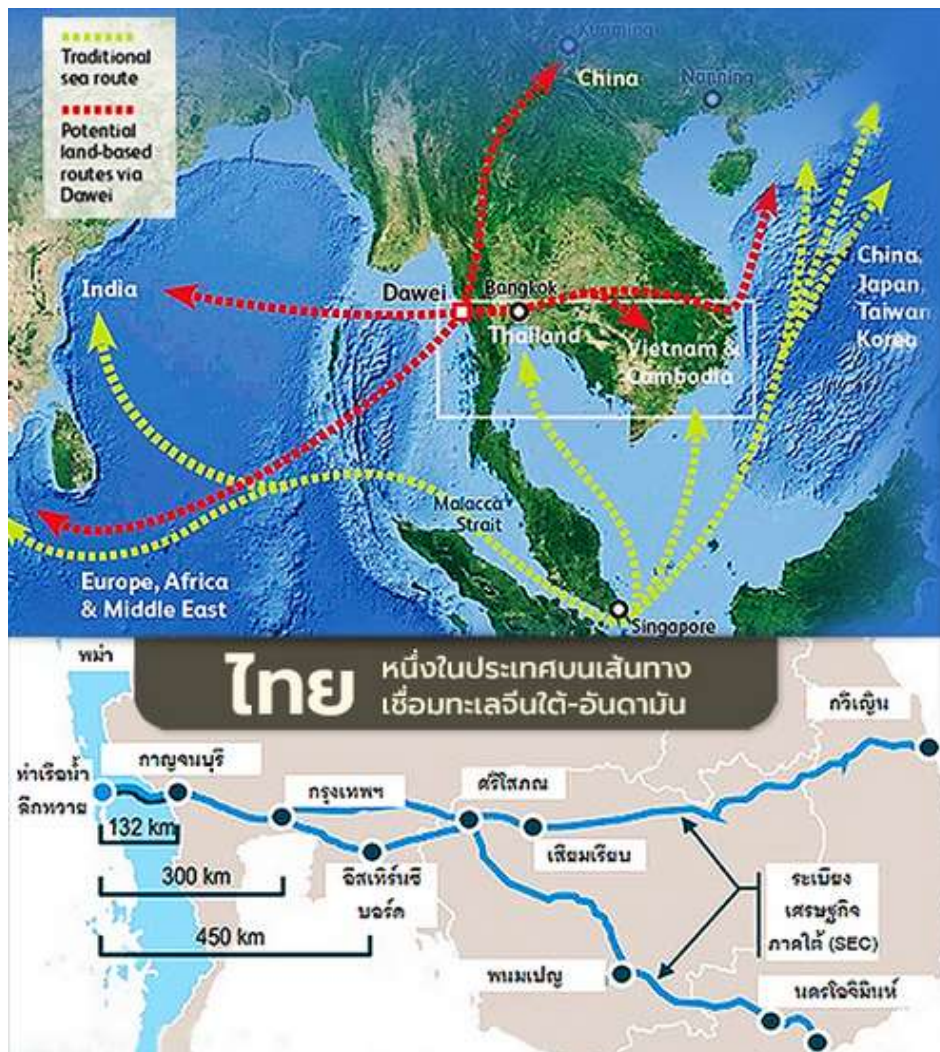
ศาลายาเป็นอีกย่านที่ได้รับประโยชน์ เพราะเป็นย่านที่อยู่อาศัยขนาดใหญ่ทางตะวันตกของกรุงเทพฯ และมีสถานที่สำคัญ อาทิ มหาวิทยาลัยมหิดลและพุทธมณฑล

หลักสี่ ได้รับความเปลี่ยนแปลงจากการมาของรถไฟฟ้าด้วยเช่นกัน โดยนอกจากจะมีรถไฟฟ้าสีแดงเข้าถึงแล้วยังมีสถานีของรถไฟฟ้าสายสีชมพูตัดกันอีกด้วย และในฝั่งเมืองกรุงเทพฯ ฉบับใหม่ ก็มีแผนจะสร้างให้ย่านหลักสี่กลายเป็นชุมชนเมืองแห่งใหม่ในอนาคต

2.3.3.3 โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

1. โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย

โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายเป็นโครงการสำคัญระดับภูมิภาคที่ไทยมีส่วนได้ส่วนเสียมากที่สุด เพราะท่าเรื่อน้ำลึกทวายจะช่วยเปิดทางออกของมหาสมุทรอินเดียให้กับไทย ซึ่งเมื่อประกอบกับความได้เปรียบด้านโครงสร้างพื้นฐานของไทยเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน การไหลของสินค้าในคาบสมุทรอินโดจีนนับตั้งแต่จีนตอนใต้ลงมา จะทำให้ขนส่งได้สะดวกรวดเร็วกว่าหากผ่านทางประเทศไทย โครงการทวายจึงเอื้อประโยชน์ให้กับไทยเป็นทวีคูณ โดยประเทศไทยจะได้เป็นศูนย์กลางของสะพานเชื่อม (land bridge) ระหว่างมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้



ที่มา: โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย

รูปที่ 2.3.3 - 9 โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย

นอกจากนี้ ผู้ที่ได้รับสัมปทานท่าเรื่อน้ำลึกทวายจะได้รับสัมปทานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษหลังท่าเรื่อนี้ด้วย ซึ่งเขตเศรษฐกิจพิเศษนี้ หากพัฒนาให้สอดคล้องกับโครงสร้างการผลิตและซัพพลายเชนของเศรษฐกิจไทย จะสามารถส่งเสริมศักยภาพของไทยให้กลายเป็นศูนย์กลางของภาคการผลิตและซัพพลายเชนในภูมิภาคนี้ได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง นิคมอุตสาหกรรมในเขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC ซึ่งอยู่ในเส้นทางโลจิสติกส์สำคัญของภูมิภาค ที่มีจุดเริ่มต้นที่ทวาย - กรุงเทพฯ - เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC - พนมเปญ - โฮจิมินห์ ในอนาคต ภาคอุตสาหกรรมไทยจำเป็นต้อง

ยกระดับสู่ภาคการผลิตที่มีมูลค่าเพิ่มสูง โดยเน้นส่งออกสินค้าทางเทคโนโลยีที่เป็นสินค้าชั้นกลาง ไปประกอบหรือผลิตเป็นสินค้าสำเร็จรูปในประเทศที่มีค่าจ้างแรงงานต่ำกว่า เพื่อส่งออกไปยัง อาเซียนและภูมิภาคอื่น เพราะฉะนั้น เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายตอบโจทย์การขยายตัวและการ บูรณาการของภาคอุตสาหกรรมไทยได้อย่างลงตัว

ปัจจุบัน ไทยนำเข้าน้ำมันดิบจากตะวันออกกลางและแอฟริกา มากกว่า 1 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ ในแต่ละปี เพื่อผลิตน้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก และเคมีภัณฑ์ ที่ใช้จำหน่ายในประเทศ และ ส่งออกไปยังภูมิภาคอาเซียน และเอเชียใต้เป็นส่วนใหญ่ หากผู้ประกอบการไทยในอุตสาหกรรม พิโตรเคมีลงทุนในเขตเศรษฐกิจทวาย ย่อมสามารถลดต้นทุนในการขนส่งน้ำมันดิบลงได้มาก ซึ่งปัจจุบันไทยต้องขนส่งน้ำมันดิบอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา ทำให้มีระยะทางขนส่งเพิ่มขึ้น ประมาณ 2,000 กิโลเมตร และใช้เวลาประมาณ 3 - 5 วัน และที่สำคัญ การขนส่งน้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก และเคมีภัณฑ์จากเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายไปยังเอเชียใต้ และภายในภูมิภาคอาเซียน ก็สามารถทำได้โดยสะดวกและรวดเร็ว ทำให้เขตเศรษฐกิจพิเศษทวายคือพื้นที่ยุทธศาสตร์สำหรับ อุตสาหกรรมปิโตรเคมีของไทย

เมื่อไทยเล็งเห็นผลประโยชน์มหาศาลจากโครงการทวายแล้ว จึงไม่แปลกใจที่ญี่ปุ่นและจีนจะ เล็งเห็นถึงผลประโยชน์อันนี้ด้วย เริ่มจากประเทศญี่ปุ่นเห็นผลประโยชน์ในการสร้างซัพพลายเชนใหม่ ในเมียนมา เช่น อุตสาหกรรมเหล็กกล้า สำหรับก่อสร้างหรือใช้ในการผลิตรถยนต์ ซึ่งความต้องการ สินค้าเหล่านี้ในภูมิภาคอาเซียน และเอเชียใต้ เติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่องตามระดับการพัฒนาทาง เศรษฐกิจ นอกจากนี้ อุตสาหกรรมประกอบรถยนต์ก็เป็นอีกหนึ่งอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ในการลงทุนที่ทวาย เพราะประเทศญี่ปุ่นมีซัพพลายเชนในอุตสาหกรรมยานยนต์ที่ไทยอยู่แล้ว เมื่อเพิ่มฐานการผลิตใหม่ที่มีต้นทุนต่ำกว่า การบริหารจัดการซัพพลายเชนอย่างครบวงจร ในอาเซียนก็จะมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งหากญี่ปุ่นได้รับสัมปทานโครงการนี้ไป ประเทศไทยอาจพอ ได้รับประโยชน์บ้างจากการส่งออกชิ้นส่วนยานยนต์ไปยังเมียนมาเพื่อเชื่อมต่อซัพพลายเชน อย่างไร ก็ตาม การลงทุนในโครงการทวายของญี่ปุ่นอาจเกิดความชะงักงัน เนื่องจากการเข้ายึดอำนาจของ กองทัพเมียนมาที่เข้ายึดอำนาจรัฐบาลพลเรือน

ในทางกลับกัน การเข้ายึดอำนาจของกองทัพอาจเปิดทางให้จีนมีโอกาสในการลงทุนในโครงการ ทำเรื่อน้ำลิกทวายมากขึ้น เพราะในสมัยรัฐบาลทหาร จีนเคยเป็นนักลงทุนต่างชาติอันดับหนึ่ง ในเมียนมาและยังเป็นแหล่งเงินทุนหลักของรัฐบาลเมียนมาจนถึงปัจจุบัน ดังนั้น การเข้ายึดอำนาจ ของทหารไม่ได้ส่งผลกระทบเชิงลบต่อแนวโน้มการลงทุนของจีนในเมียนมา หากการลงทุนใน โครงการทวายให้ผลคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์และทางภูมิรัฐศาสตร์ รัฐบาลจีนจึงสนใจลงทุน ในโครงการนี้ นอกจากนี้ ทำเรื่อทวายยังเป็นเส้นทางการค้าสำคัญ เชื่อมโยง กรุงเทพฯ - พนมเปญ - โฮจิมินห์ และเชื่อมต่อไปถึงมณฑลกว่างตุง ซึ่งเป็นมณฑลทางตอนใต้ที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจมาก มีประโยชน์ต่อทางการค้าอย่างมาก และยังสามารถเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าไปยังเมืองมณฑลทะเลย์ ก่อนเชื่อมโยงถึงมณฑลยูนนาน

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

- หากจีนจะเริ่มสร้างซัพพลายเชนในอาเซียน เพื่อตอบโจทย์ตลาดจีน อินเดีย และอาเซียนไป พร้อม ๆ กัน โดยใช้ท่าเรือและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย และได้รับสัมปทานโครงการทวายนี้ไป ประเทศไทยคงต้องรับมือกับสินค้าเมียนมาที่ผลิตโดยผู้ประกอบการจีน ซึ่งจะเข้ามาตีตลาด ในไทย กัมพูชา เวียดนาม และแย่งส่วนแบ่งตลาดไปจากผู้ประกอบการไทย นั่นคือ ไทยมี

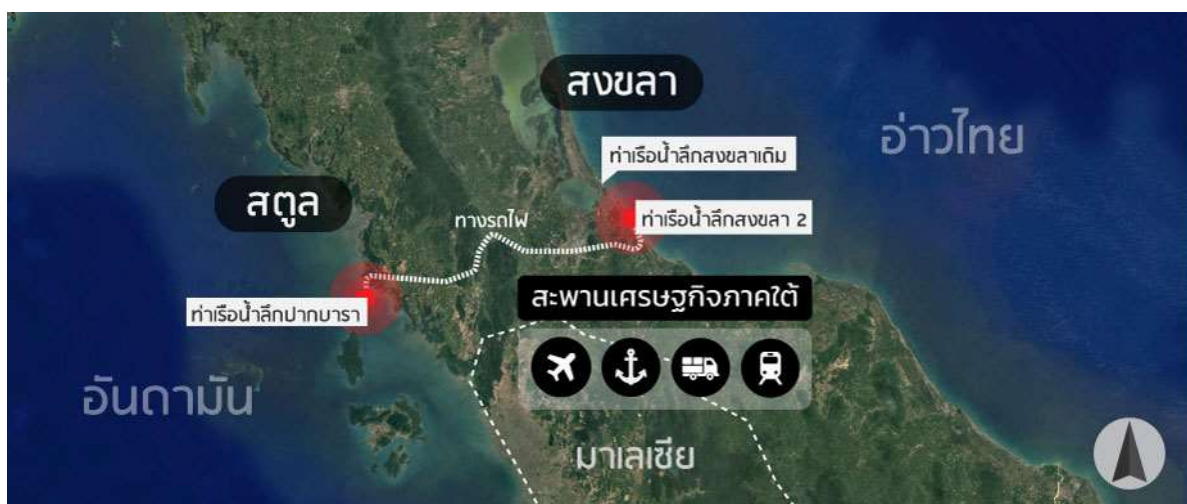
ส่วนได้ส่วนเสียจากโครงการทวายนอกเหนือจากด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังมี
ส่วนได้ส่วนเสียในด้านการลงทุนของภาคอุตสาหกรรม ซึ่งจะกระทบต่อความสามารถทางการ
แข่งขันของไทยในระยะยาว

- ปัจจุบัน เมื่อภาคเอกชนไทยถูกยกเลิกสัญญาสัมปทานในโครงการทวายทั้ง 7 ฉบับ บริษัท
สามารถขอรับความคุ้มครองด้านการลงทุนตามกฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการค้าและการลงทุน
ในภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Agreement for the Promotion and Protection of Investments) ได้ แต่การยกเลิกสัมปทานโครงการทวาย
ในครั้งนี้กระทบไปถึงยุทธศาสตร์สำคัญของประเทศไทย เพื่อต่อยอดศักยภาพในการพัฒนา
ภาคอุตสาหกรรม การค้าและการลงทุนในอนาคต ดังนั้น รัฐบาลไทยนำทีมโดยรัฐมนตรีว่าการ
กระทรวงการคลังจึงเข้ามามีส่วนร่วมในการเจรจาพูดคุยกับรัฐบาลเมียนมา และหาหนทางให้
เอกชนไทยกลับเข้าไปร่วมสัมปทานในการลงทุนโครงการนี้อีกครั้งให้ได้ ส่วนประเทศอื่น ๆ
ที่อาจเข้าร่วมลงทุนในอนาคต ไทยก็ควรเปิดกว้างให้ประเทศพันธมิตร ใช้ความเชี่ยวชาญ
ด้านอุตสาหกรรมและศักยภาพของประเทศนั้น ๆ เพื่อเก็บเกี่ยวผลประโยชน์จากโครงการ
ทวายนี้ได้เช่นเดียวกัน

2. โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าเรือขนาดใหญ่ ที่เป็นที่ยอมรับในระดับสากลอยู่หลายแห่ง แต่ในภาคใต้มี
เพียงท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาในฝั่งอ่าวไทยเท่านั้นที่เป็นท่าเรือหลัก ส่วนในฝั่งอันดามันไม่มีท่าเรื่อน้ำลึก
ที่มีศักยภาพเพียงพอ ต้องอาศัยท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้องเสียเงินให้ต่างประเทศเป็น
จำนวนมาก หากประเทศไทยสร้างท่าเรื่อน้ำลึกในฝั่งอันดามันเพิ่มขึ้น และสามารถเชื่อมโยงกับ
ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลาทางฝั่งอ่าวไทยได้โดยเป็นส่วนหนึ่งของโครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้
จะก่อให้เกิดประโยชน์และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้แก่ประเทศได้อย่างมหาศาล
ดังรูปที่ 2.3.3 - 10 และแผนการพัฒนา รูปที่ 2.3.3 - 11

โครงการสะพานเศรษฐกิจภาคใต้ เป็นการเปิดเส้นทางการค้าใหม่เชื่อมโลกตะวันออกจากฝั่งอ่าวไทย
(ท่าเรื่อน้ำลึกสงขลา) และโลกตะวันตกจากทะเลอันดามัน (ท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา) เพื่อช่วยเร่งเวลา
ลดระยะทางประหยัดต้นทุน และเพิ่มความมั่นคงปลอดภัย เพราะไม่ต้องเสียเวลาอ้อมผ่านไปทาง
ช่องแคบมะละกา นอกจากนี้จะเป็นทางเลือกใหม่ให้ต่างประเทศหันมาใช้บริการแล้วยังช่วยลด
ค่าใช้จ่ายของประเทศจากการพึ่งพาทางเลือกประเทศเพื่อนบ้านได้ปีละมหาศาล

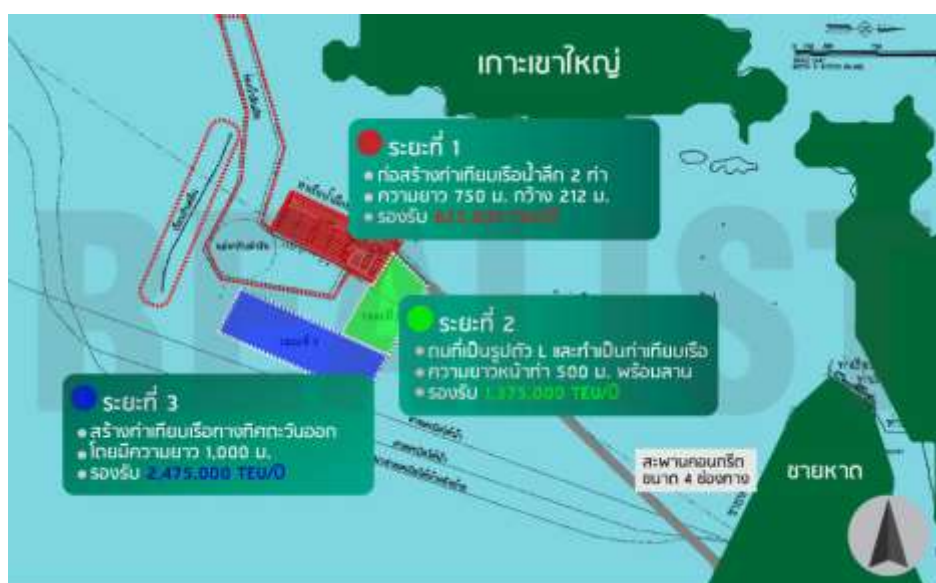


ที่มา: Realist Solution Co., Ltd. (2021). ปากบารา ท่าเรื่อน้ำลึก ขั้วเคลื่อนอนาคตประเทศไทย

รูปที่ 2.3.3 - 10 โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา

ประโยชน์ของโครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา

1. เปิดประตูการค้าฝั่งตะวันตก ประเทศไทยมีการค้ากับประเทศทางฝั่งตะวันตกประมาณ 30% ของปริมาณการค้าทั้งหมด แต่ทางฝั่งตะวันตกกับขาดท่าเรือหลัก ที่มีศักยภาพเพียงพอ ทำให้ต้องส่งสินค้า ออกจากท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ แล้วอ้อมแหลมมะละไยไปด้านตะวันตก แม้ว่าจะมีท่าเรือภูเก็ตและท่าเรือระนอง ซึ่งอยู่ทางฝั่งตะวันตกแล้ว แต่ก็เป็นเพียงท่าเรือ Feeder ให้กับท่าเรือของมาเลเซียและสิงคโปร์เท่านั้น
2. ลดการพึ่งพาท่าเรือต่างประเทศ ในปี 2547 สินค้าในภาคใต้ส่งออกโดยใช้ท่าเรือไทย (ท่าเรือสงขลา ภูเก็ต ระนอง) เพียง 25% ที่เหลือ 75% ส่งออกตามด่านชายแดนเข้าไปในมาเลเซีย ซึ่งในจำนวนนี้ 30% เป็นสินค้าที่บริโภคภายในมาเลเซีย ส่วนที่เหลืออีก 45% ส่งออกไปประเทศที่ 3 โดยผ่านท่าเรือของประเทศมาเลเซีย จะเห็นได้ว่าสินค้าจากไทยส่งไปประเทศที่ 3 โดยใช้ท่าเรือในประเทศมาเลเซียเกือบ 2 เท่าของสินค้าที่ผ่านท่าเรือไทย ทำให้เราต้องสูญเสียเงินมากมายให้กับต่างประเทศ และยังช่วยประหยัดระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ
3. การพัฒนาเศรษฐกิจสังคมและความมั่นคงในภาคใต้ หากไม่นับเรื่องการท่องเที่ยวพบว่า ปัจจุบันพื้นที่ภาคใต้ได้รับการพัฒนาไม่มากเท่าที่ควรเมื่อเทียบกับศักยภาพที่มี ประชากรส่วนใหญ่จึงมีรายได้ต่ำกว่ามาเลเซียซึ่งมีชายแดนติดกัน ชาวใต้จำนวนมากจึงต้องข้ามไปทำงานในประเทศมาเลเซีย แต่หากมีการก่อสร้างท่าเรื่อน้ำลึกขึ้นจะเป็นการจุดประกายให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ นักลงทุนจะมองเห็นโอกาสและเริ่มเข้ามาลงทุนพัฒนาช่วยสร้างงานสร้างรายได้ให้ประชาชนในท้องถิ่น
4. เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งปัจจุบันมีการจราจรทางเรือที่คับคั่งที่สุดแห่งหนึ่งของโลกเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และในอนาคตอาจจะคับคั่งจนเดินเรือได้ไม่สะดวก หากมีเส้นทางเดินเรือที่เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ก็จะช่วยประหยัดเวลา และช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคใต้ตอนล่างได้



ที่มา: Realist Solution Co., Ltd. (2021). ปากบารา ท่าเรื่อน้ำลึก ขับเคลื่อนอนาคตประเทศไทย

รูปที่ 2.3.3 - 11 แผนการพัฒนาท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

ที่ผ่านมาโครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบาราต้องหยุดชะงักไป ในเบื้องต้นสามารถวิเคราะห์ผลกระทบได้ตามมุมมองที่แตกต่างกันของภาครัฐและภาคประชาสังคม แสดงดังรูปที่ 2.3.3 - 12



ที่มา: เครือข่ายวิชาการเพื่อการปฏิรูป. (29 เมษายน 2556). มุมมองความเห็นที่แตกต่างในกรณีทำเรื่อน้ำลึกปากบารา.

รูปที่ 2.3.3 - 12 มุมมองความเห็นที่แตกต่างในกรณีทำเรื่อน้ำลึกปากบารา

มุมมองของภาครัฐ: กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่าได้นำเสนอข้อมูลด้านประโยชน์จากการเกิดท่าเรื่อน้ำลึกปากบาราไว้ในที่ประชุมระดมความเห็น ประเด็น “แผนพัฒนาภาคใต้” ครั้งที่ 2 ซึ่งจัดโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2555 เวลา 13.30 - 17.30 น. ไว้ดังนี้

ประโยชน์จากการเกิดท่าเรื่อน้ำลึกปากบารา

1) ประหยัดเวลา และลดต้นทุนค่าขนส่ง

การขนส่งยางพาราจากหาดใหญ่ไปญี่ปุ่น หากใช้การขนส่งทางบินจะใช้เวลา 16 วัน แต่หากมีการสร้างท่าเรือปากบารา จะใช้เวลา 9.2 วัน ประหยัดเวลา 6.8 วัน ประหยัดต้นทุน 1,600 บาทต่อ TEUs หรือเมื่อเปรียบเทียบการขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ ไปยุโรป (เรือเตอร์ดัม) โดยหากผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะใช้เวลา 24.30 วัน แต่หากผ่านปากบาราจะใช้เวลา 20.10 วัน ประหยัดเวลา 4.2 วัน ประหยัดต้นทุน 595 บาทต่อ TEUs ซึ่งการที่สินค้าสามารถส่งได้เร็วและทันเวลาจะช่วยเพิ่มมูลค่าของสินค้านั้นๆด้วย โดยเฉพาะในกรณีที่สินค้าสด

- ประหยัดค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือ 44,575 ล้านบาท
- ประหยัดค่าขนส่งในภาคใต้ 63,166 ล้านบาท
- ประหยัดค่าขนส่งในภาคอื่น 7,128 ล้านบาท

2) การขนส่งสินค้าส่งออกมีความสะดวกขึ้น

เช่น ปัจจุบันการขนรถยนต์ไปขายที่นิวซีแลนด์และออสเตรเลียต้องใช้เรือบรรทุก รถจากแหลมฉบังไปต่อที่สิงคโปร์ ซึ่งจุได้ประมาณ 3,000 คันต่อเที่ยว แต่ท่าเรือปากบาราจะช่วยเรื่องการขนส่งทางตรงที่ไม่ต้องแวะถ่ายสินค้า หากท่าเรือปากบาราสร้างเสร็จจะสามารถรองรับการขนส่งรถได้ประมาณ 5,000 ถึง 7,000 คันต่อเที่ยว และสามารถขนส่งเต็มศักยภาพที่ 820,000 DWT (ปัจจุบันขนส่งได้ 70,000 DWT)

3) ทำให้เกิดมูลค่าเพิ่มในที่ดิน 27,653 ล้านบาท

4) เพิ่มขีดความสามารถแข่งขันของประเทศ

- 5) ลดการพึ่งพาท่าเรือของต่างประเทศ
- 6) มีประตูการค้าด้านตะวันตก
- 7) ภาคใต้ได้รับการพัฒนาระดับค่าครองชีพให้สูงขึ้น เกิดการสร้างงาน ลดความเหลื่อมล้ำ
- 8) เกิดธุรกิจต่อเนื่องกับท่าเรือ เช่น โลจิสติกส์ พาณิชยกรรม และบริการ
- 9) ภาคใต้เป็นศูนย์กลางซื้อขายยางพารา เป็นผู้กำหนดราคายาง
- 10) ไม่ต้องใช้คลองคอคอดกะ เพื่อป้องกันปัญหาความมั่นคงเรื่องการแบ่งแยกดินแดน

มุมมองของภาคประชาชน

ในขณะที่ภาครัฐเห็นว่าโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา มีประโยชน์อย่างมาก แต่ภาคประชาชนกลับแสดงความกังวลต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้ (ข้อมูลจากการประชุมระดมความเห็น ประเด็น “แผนพัฒนาภาคใต้” ครั้งที่ 2 ซึ่งจัดโดยมูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ เมื่อวันที่ 13 กรกฎาคม 2555)

- 1) เกิดความเหลื่อมล้ำ ผลประโยชน์ไม่ได้ตกอยู่ที่ประชาชนอย่างแท้จริง แต่อาจตกอยู่ที่นายทุนที่ใช้ประโยชน์ด้านโลจิสติกส์ ไม่เกิดการกระจายรายได้แก่ประชาชนในพื้นที่
- 2) การเกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การถมทะเลจำนวน 400 กว่าไร่ จะส่งผลกระทบต่อพื้นที่เป็นการถมทะเล และการขุดทราย ทำลายภูเขาตามทะเล ซึ่งประเด็นนี้กรมเจ้าท่าชี้แจงว่าไม่ได้จะระเบิดหินทั้ง 8 ภูเขา เพียงแต่มีการทำการศึกษาว่าพื้นที่จังหวัดสตูลมีภูเขาทั้งหมดกี่ลูกและอยู่ที่ใดบ้าง ยังไม่ได้กำหนดว่าจะระเบิดที่ใดมาใช้
- 3) การที่จะสามารถใช้ท่าเรือปากบาราได้อย่างเต็มศักยภาพเมื่อสร้างครบระยะที่ 3 จะต้องมีการออกกฎหมายใหม่ ซึ่งเรื่องนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลว่า ไม่สามารถชี้ชัดลงไปได้เนื่องจากมีข้อมูลเฉพาะในส่วนที่ตนรับผิดชอบ ดังนั้นจะต้องมีผู้ที่มีหน้าที่มองภาพรวมทั้งประเทศเป็นผู้ให้ข้อมูลแก่ประชาชน
- 4) ยังไม่สามารถทำให้เกิดการมีส่วนร่วมที่แท้จริง
- 5) การไม่ทราบข้อมูลที่ชัดเจน ทำให้ไม่สามารถเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือจากผลกระทบด้านสาธารณสุข สิ่งแวดล้อม และสังคมตามมาได้เท่าที่ควร
- 6) จะเป็นการนำไปสู่การยกเลิกอุทยานแห่งชาติเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าหรือไม่ว่าอย่างไรก็ตาม เนื่องจากจะมีเรือมาจอดเทียบท่าใกล้อุทยานมาก ซึ่งทางกรมเจ้าท่ามองว่าไม่น่ามีผล เนื่องจากสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ ก็มีเรือขนาดใหญ่แล่นผ่านและไม่เคยมีผลกระทบอะไร
- 7) ประชาชนในพื้นที่กับหน่วยงานภาครัฐ มองผลการพัฒนาตามโครงการรัฐที่ต่างกัน โดยรัฐมองว่าโครงการฯ พัฒนาใหม่จะช่วยเรื่องการจ้างงานและพัฒนาคุณภาพชีวิต ในขณะที่ประชาชนในพื้นที่มองว่าลักษณะที่เป็นอยู่เดิมก็มีการจ้างงานและอาชีพเพียงพอแล้ว และมองว่าสิ่งที่อยู่เป็นอยู่เป็นการพัฒนาที่ประชาชนพอใจแล้ว ไม่ต้องการอุตสาหกรรมหนักเพิ่ม
- 8) โครงการปากบาราเป็นแค่องค์ประกอบอันหนึ่งที่จะนำทรัพยากรในภาคใต้มาใช้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจ เพื่อนิคมอุตสาหกรรม ปิโตรเคมี ที่พื้นที่อื่นในจังหวัดสตูล

- 9) ชุมชนที่อยู่ใกล้แหล่งการขนส่งสินค้า จะได้รับผลกระทบ เช่น รถคอนเทนเนอร์ และการขนส่งต่าง ๆ ที่แล่นผ่านชุมชนในแถบแหลมฉบัง ลดความสุขของคนในชุมชน ซึ่งชุมชนแถบปากบาราที่กังวลผลกระทบดังกล่าวเช่นกัน
- 10) ประชาชนไม่ไว้วางใจเรื่องการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ กรณีการใช้พื้นที่อุทยาน เนื่องจากที่ผ่านมา มีการอนุญาตให้บริษัทเอกชนใช้พื้นที่ป่าชายเลนที่อยู่ในเขตอนุรักษ์ทำเป็นคลังเก็บน้ำมัน โดยยังคงใช้สีเขียวแทนจุดที่ทำคลังน้ำมันในแผนที่ ซึ่งเป็นเหตุให้ประชาชนไม่ไว้วางใจ
- 11) ความสับสนด้านข้อมูลที่ได้รับจากหน่วยงานต่าง ๆ ประชาชนได้ข้อมูลจากหน่วยงานที่ลงไปในพื้นที่ว่า จะไม่ยกเลิกโครงการปากบาราแต่จะลดขนาดลงมา ซึ่งทำให้เกิดความสับสนเกี่ยวกับโครงการ ซึ่งประเด็นนี้ทางกรมเจ้าท่ายืนยันว่าจะไม่มีการลดขนาดของท่าเรือเพราะทำไปจะไม่คุ้มทุน หากประชาชนไม่เห็นด้วยจริง ๆ สุดท้ายน่าจะเป็นการยกเลิกมากกว่า

การแสดงความเห็นและข้อเสนอแนะของภาคประชาชน

- 1) EIA ไม่น่าเชื่อถือ ควรทำการประเมินผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment: SIA) และผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) ด้วย

หลายท่านเห็นว่าผลการศึกษา EIA ไม่น่าเชื่อถือ โดยนักวิชาการให้ข้อมูลว่าการศึกษา EIA ยังเป็นการศึกษาที่มีข้อจำกัด เช่น ใช้การทำโมเดลขึ้นมาสำหรับพื้นที่หนึ่ง และนำมาเทียบเคียงกับทั้งจังหวัด ซึ่งยังมีข้อจำกัดเรื่องความถูกต้องและความน่าเชื่อถือ นอกจากนี้ ภาคประชาสังคมไม่ยอมรับเนื่องจากมีการระบุว่าพื้นที่โครงการปากบาราเป็นพื้นที่เสื่อมโทรมสามารถก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกได้ โดยคนในพื้นที่มองว่าข้อเท็จจริงนั้นพื้นที่ปากบาราเป็นแหล่งที่อุดมสมบูรณ์ หากสร้างท่าเรือจะกระทบสิ่งแวดล้อมมาก ดังนั้นจึงเสนอว่าควรทำการประเมินผลกระทบทางสังคม (Social Impact Assessment : SIA) และผลกระทบด้านสุขภาพ (HIA) ด้วย

- 2) ประชาชนเป็นผู้กำหนดทิศทางการพัฒนา

ประชาชนในพื้นที่เสนอว่าต้องการเป็นผู้มีส่วนกำหนดทิศทางการพัฒนา มีฐานะการมีส่วนร่วมในการออกแบบการพัฒนาต่าง ๆ เท่าเทียมกับรัฐและผู้มีส่วนได้เสียอื่น ๆ ไม่ใช่เพียงผู้รับฟังการให้ข้อมูล และร่วมลงชื่อเห็นด้วยเท่านั้น และต้องการทิศทางการพัฒนาที่เน้นการอนุรักษ์ธรรมชาติ ไม่เอาอุตสาหกรรมหนัก และควรทบทวนนโยบายการพัฒนาประเทศร่วมกันใหม่ ว่าทิศทางการเป็นแบบใด ยังต้องการเป็นสะพานเศรษฐกิจอยู่หรือไม่

- 3) มีเวทีที่เปิดโอกาสให้รัฐและประชาชนได้พูดคุยกันมากขึ้น

เนื่องจากที่ผ่านมาหน่วยงานรัฐไม่มีโอกาสได้ชี้แจงกับภาคประชาสังคมอย่างเต็มที่ เนื่องจากไม่มีเวทีพูดคุย ที่ผ่านมามีหน่วยงานรัฐลงพื้นที่ มักถูกต่อต้านทันทีทำให้ไม่ได้ชี้แจงข้อมูลทั้งหมด ดังนั้น การจัดเวทีเพื่อรับฟังข้อมูลและความเห็นร่วมกันจึงยังคงจำเป็น

- 4) สิทธิในการคัดค้านอุตสาหกรรมหนักที่อาจเกิดตามมาจากโครงการปากบารา

กรณีที่มีความกังวลว่าจะเกิดอุตสาหกรรมหนักตามมาหลังเกิดท่าเรือปากบารานั้น ทางกรมเจ้าท่ายืนยันว่าได้เสนอโครงการปากบาราภายใต้ความคุ้มค่าโดยไม่ต้องมีอุตสาหกรรมหนัก และมีข้อเสนอแนะว่า หากหน่วยงานอื่นจะทำอุตสาหกรรมหนักตามมา จะต้องไปเปิดรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนใหม่อีกครั้งตามหลักรัฐธรรมนูญ ซึ่งประชาชนสามารถคัดค้านได้ ไม่ใช่จะทำต่อจากโครงการปากบาราได้เลย

- 5) เน้นการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเดิมแทนการสร้างท่าเรือปากบารา
มีความเห็นว่าควรเน้นการพัฒนาศักยภาพท่าเรือเดิมที่มีอยู่ เช่น ท่าเรือสงขลาให้มีศักยภาพ
แทนการสร้างท่าเรือปากบารา ซึ่งเรื่องนี้กรมเจ้าท่าให้ข้อมูลว่า เรื่องการขยายท่าเรือสงขลา
เคยจะทำ แต่ถูกคัดค้านเนื่องจากด้านหลังเป็นคูเมืองเก่า และหากขยายจะทำให้ทะเลสาบ
สงขลาตื้น จึงต้องไปสร้างที่อื่น
- 6) รัฐควรเน้นเรื่องประสิทธิภาพการดูแล การบริหารจัดการด้วย
เนื่องจากที่ผ่านมาแม้รัฐพยายามผลักดันให้เกิดสนามบิน หรือเส้นทางรถไฟใต้ดิน รถไฟ
ก็ประสบปัญหาการบริหารที่ขาดคุณภาพและขาดทุน ดังนั้นแม้จะเกิดท่าเรือขนาดใหญ่
แต่ก็เสี่ยงต่อการขาดทุน เนื่องจากขาดประสิทธิภาพการบริหารจัดการ
- 7) ควรมีการตั้งทีมทำงาน
ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานรัฐ ภาคประชาสังคมในพื้นที่ และนักวิชาการ เพื่อเกิดการ
เชื่อมโยงการทำงานร่วมกัน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความไม่เข้าใจกัน และลดการขัดแย้งในพื้นที่ได้

3. โครงการชุดคอคอดกระ

ใน พ.ศ. 2544 วุฒิสภาได้ตั้งคณะกรรมการวิสามัญเพื่อศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ
ชุดคอคอดกระ ผลการศึกษาที่รายงานต่อที่ประชุมมีสาระสำคัญให้เรียกชื่อคลองว่า “คลองไทย”
และบริเวณที่ขุดมีใช้คอคอดกระ เนื่องด้วยเหตุผลทางวิศวกรรมศาสตร์ อันได้แก่สภาพพื้นที่ที่ต้อง
ขุดที่คอคอดกระนั้นเป็นหินและภูเขา และความมั่นคงเนื่องจากบริเวณคอคอดกระอยู่ที่ชายแดน
พม่าปากแม่น้ำกระบุรี บริเวณที่วุฒิสภาเห็นว่ามีความเป็นไปได้และเกิดประโยชน์สูงสุดในการขุด
คลองไทย คือ เส้นทาง 9A ผ่านจังหวัดกระบี่ ตรัง พัทลุง นครศรีธรรมราช และสงขลา ระยะทาง
120 กิโลเมตร

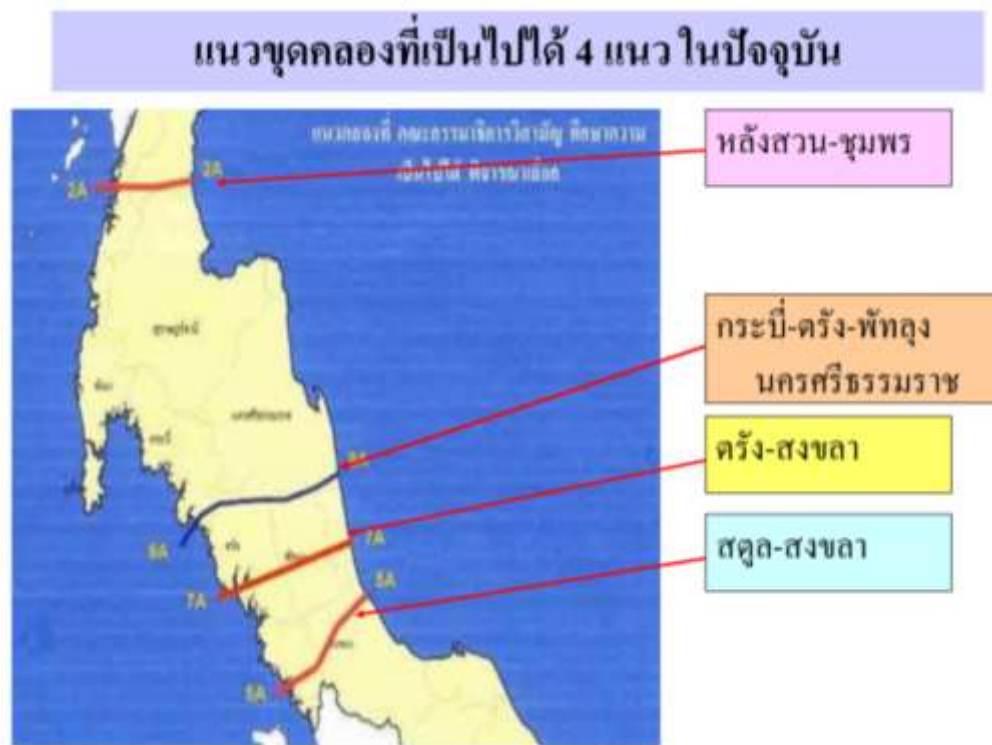
คอคอดกระ มีระยะทางจากฝั่งทะเลตะวันตกจรดฝั่งตะวันออกกว้างเพียง 50 กิโลเมตร พื้นที่ส่วนนี้
นับเป็นยุทธศาสตร์สำคัญ ที่ได้รับความสนใจตั้งแต่ในสมัยสมเด็จพระนารายณ์มหาราช ในการที่จะ
ขุดคลองตัดผ่านจนกระทั่งถึงรัชกาลที่ 4 ฝรั่งเศสคิดจะขุดคอคอดกระเพื่อร่นระยะทางในการ
เดินเรือจากฝั่งทะเลอันดามันข้ามมายังฝั่งอ่าวไทย โดยไม่ต้องอ้อมไปทางแหลมมลายู แต่เนื่องจาก
ความขัดแย้งทางผลประโยชน์กับอังกฤษที่เป็นเจ้าของกิจการท่าเรือในป็นังและสิงคโปร์โครงการนี้
จึงต้องระงับไป

สำหรับประเทศไทยเคยมีแนวคิดจะทำ “เส้นทางเดินเรือ” คล้าย ๆ กับ “คลองสุเอซ” นั่นคือ
การขุดเจาะบริเวณ “คอคอดกระ” ทะเลจากทะเลอันดามันข้ามไปอ่าวไทย แต่สุดท้ายไม่ได้
ดำเนินการ แม้จะมีการศึกษาหาความเป็นไปได้หลายครั้ง แต่รัฐบาลทุกยุคก็มักมีคำว่า “ได้ไม่คุ้มเสีย”
ได้แก่

- พ.ศ. 2529 สมัยรัฐบาลพลเอกเปรม ติณสูลานนท์ มีการดำเนินโครงการชุดคอคอดกระ โดยมี
ประเทศญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกาขอเป็นผู้ลงทุน แต่ถูกกลุ่มนักวิชาการคัดค้านเนื่องจากเหตุผล
ความมั่นคงทางการเมือง
- พ.ศ. 2537 รัฐบาลนายชวน หลีกภัย มีการศึกษารวบรวมข้อมูลโครงการชุดคอคอดกระ
มีบริษัท อธิฉิมวาจิณา ฮาริดา อินดัสทรี สนใจมาลงทุน แต่นักการเมืองฝ่ายค้านไม่เห็นด้วย
โดยใช้เหตุผลความมั่นคงทางการเมือง

- พ.ศ. 2537 - 2540 โครงการชุดคอคอดกระถูกระงับไปเนื่องจากรัฐบาลสนใจโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และประเทศไทยประสบปัญหาวิกฤตทางเศรษฐกิจ
- พ.ศ. 2544 มีการรื้อฟื้นโครงการชุดคอคอดกระรัฐบาลทักษิณ ชินวัตร ได้แต่งตั้งคณะกรรมการแห่งชาติศึกษาความเป็นไปได้ในการชุดคลองคอคอดกระเพื่อแก้ปัญหาเศรษฐกิจ และวุฒิสภาเห็นชอบให้ชุดคลองไทย เมื่อวันที่ 24 มิถุนายน 2548

แสดงดังรูปที่ 2.3.3 - 13



ที่มา: แนวคิดการชุดคลองคอคอดกระ

รูปที่ 2.3.3 - 13 แนวคิดการชุดคลองคอคอดกระ

แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้ศึกษารูปแบบหลักเน้นการสร้างสะพานเศรษฐกิจ (Land bridge) เชื่อมโยงฝั่งอันดามัน-อ่าวไทย เพื่อย่นระยะทางภูมิภาคตะวันออกกลางกับประเทศในฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้เกิดเป็นโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) หรือแลนด์บริดจ์ ดังรายละเอียดในลำดับต่อไป

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนจากโครงการ ดังนี้

ถอดบทเรียนโครงการชุดคอคอดกระ

ถึงแม้ว่า 20 ปีที่ผ่านมารัฐและหน่วยงานต่าง ๆ ต่างสนใจต่อการพัฒนาชุดคอคอดกระ แต่โครงการไม่สามารถดำเนินไปได้อย่างราบรื่น เพราะมีปัญหาในเรื่องการใช้ประโยชน์ของทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงทางการเมืองและงบประมาณมหาศาลในทุกยุคของรัฐบาล ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของประเทศ รวมถึงความร่วมมือระหว่างประเทศ ยิ่งถ้าโครงการไม่ได้รับการผลักดันให้เป็นวาระแห่งชาติ หรือภาครัฐมีนโยบายสนับสนุนที่ชัดเจน และที่สำคัญคือการสร้างการมีส่วนร่วมกับภาคประชาชนในท้องถิ่น จะทำให้โครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ทางน้ำไม่สามารถดำเนินการให้ประสบผลสำเร็จได้

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge)

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) หรือแลนด์บริดจ์ (รูปที่ 2.3.3 - 14) เป็นโครงการที่สอดคล้องกับแผนขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC) ที่ครอบคลุม 4 จังหวัดภาคใต้ตอนบน คือ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานีและนครศรีธรรมราช ซึ่งจะนำไปสู่การเชื่อมโยงการขนส่งและคมนาคมอย่างครบถ้วนกับโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) โครงการแลนด์บริดจ์แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ

- การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันโดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกกระนองและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชุมพร
- การพัฒนาทางหลวงและมอเตอร์เวย์เชื่อมระหว่าง จ.ระนอง และ จ.ชุมพร
- การพัฒนารถไฟทางคู่สายใหม่เชื่อมระหว่างจ.ระนอง และ จ.ชุมพร ระยะทางประมาณ 120 กิโลเมตร ควบคู่กับการพัฒนาเส้นทางมอเตอร์เวย์

สำหรับโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟชุมพรท่าเรือน้ำลึกกระนอง จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยยกระดับการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ระหว่างชายฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทยในลักษณะของ Land Bridge (สะพานเศรษฐกิจ) รวมทั้งจะช่วยขับเคลื่อนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode Shift) จากการขนส่งทางบก เป็นการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล



ที่มา: โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร (Land Bridge)

รูปที่ 2.3.3 - 14 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร (Land Bridge)

โครงการฯ ได้ศึกษาความเหมาะสมเพื่อบูรณาการการขนส่งทางท่อ ทางบก และทางราง เพื่อให้เชื่อมต่อกับ 2 ท่าเรืออย่างไร้รอยต่อ โดยศึกษาความเหมาะสมเพื่อพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ และการขนส่งทางท่อ โดยจะก่อสร้างคูขนานบนเส้นทางเดียวกัน เพื่อลดผลกระทบจากการเวนคืนที่ดินของภาคประชาชน ประกอบด้วย

1. ทางเรือ (ท่าเรือชุมพร / ท่าเรือระนองปัจจุบัน / ท่าเรือระนองใหม่ / ลองร่องน้ำระนอง)
2. ทางถนน (มอเตอร์เวย์ระนอง - ชุมพร)
3. ทางราง (ทางรถไฟสายใหม่ระนอง - ชุมพร)
4. ทางท่อ (ท่อส่งน้ำมันเชื่อมระนอง - ชุมพร)

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนและวิเคราะห์ความท้าทายของโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

มติคณะรัฐมนตรี 28 มิถุนายน 2548 เห็นชอบตามที่กระทรวงคมนาคมรายงานโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) ซึ่งสำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้ร่วมกันจัดทำแผนแม่บทการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศ (Logistics Master Plan) ขึ้น ซึ่งได้บรรจุโครงการที่จะสนับสนุนสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) ไว้ในยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนแม่บทดังกล่าว ทำให้โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land bridge) ที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) ได้รับการขับเคลื่อนจากกระทรวงคมนาคมอย่างจริงจังและชัดเจน ทำให้โครงการ Land bridge มีความก้าวหน้าเป็นอย่างดี

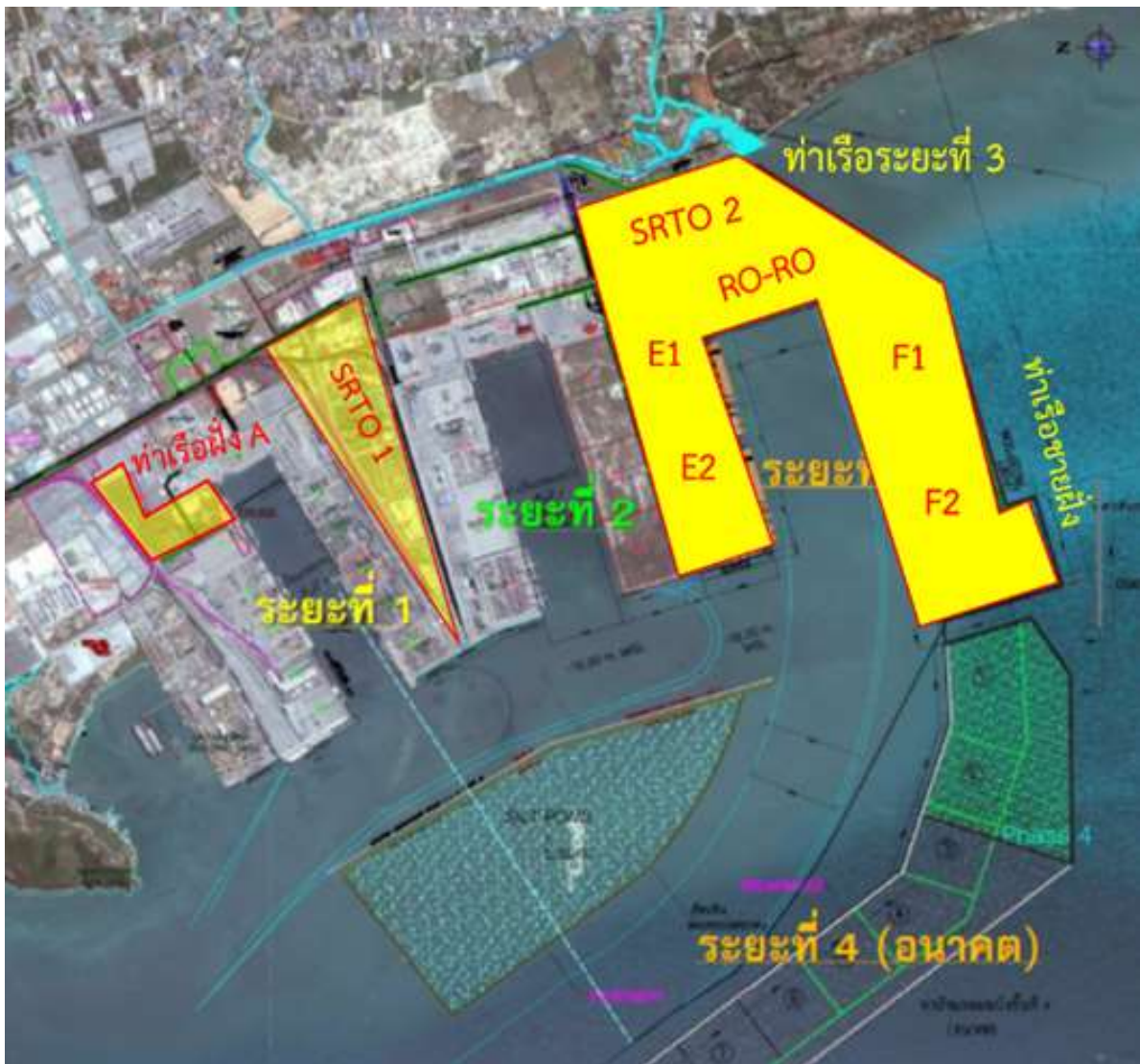
ความท้าทาย

ประเทศไทยได้วางยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนเข้าด้วยกัน เนื่องจากภูมิรัฐศาสตร์ของประเทศเอื้ออำนวยให้ประเทศสามารถเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ในขณะที่ประเทศไทยเคยมีการคิดโครงการขนาดใหญ่ (Mega Project) เพื่อที่จะผลักดันความสามารถในการแข่งขันของประเทศและทางด้านโลจิสติกส์ เช่น โครงการชุดคอคอดกระ โครงการอีสเทิร์นซีบอร์ด โครงการแลนด์บริดจ์ โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา โครงการท่าเรือน้ำลึกสงขลา 2 เป็นต้น แต่โครงการที่จะเชื่อมโยง 2 ฝั่งทะเลทางด้านอันดามันและอ่าวไทยต่างก็ประสบปัญหา ไม่สามารถที่จะสร้างโครงการใด ๆ ได้ซึ่งในความเป็นจริงประเทศไทยต้องการทางออกทางทะเล โดยเฉพาะฝั่งทะเลอันดามันเพื่อเชื่อมโยงกับโครงการท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบังและเชื่อมโยงกับโลก โดยไม่ต้องเดินทางอ้อมประเทศสิงคโปร์ อีกทั้งความมั่นคงทางทะเลก็มีความจำเป็นไม่น้อยไปกว่าทางด้านคมนาคมของประเทศ กล่าวได้ว่าเป็นประเทศที่ติดทั้งฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย และมีพื้นที่แคบที่สุดในโลก จากเหตุผลต่าง ๆ ที่ประเทศไทยได้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงเพื่อนบ้าน แต่หากว่ายังเป็นโครงการต่อยอดการขนส่งภายในประเทศเท่านั้น ประเทศไทยต้องหันมาศึกษาและขับเคลื่อนโครงการเชื่อม 2 ฝั่งทะเลให้สำเร็จ มิฉะนั้นประเทศไทยจะไม่สามารถแข่งขันและถูกประเทศเพื่อนบ้านชิงความได้เปรียบ ทั้งที่เป็นประเทศที่มีความพร้อมมากกว่าในทุกด้าน เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระดับอาเซียนและโลก ประเทศไทยต้องมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ทั้งในภูมิภาคอาเซียนและภูมิภาคของโลก เพื่อให้สามารถเปลี่ยนเส้นทางการเดินทางคมนาคมโลจิสติกส์ของโลกได้

4. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการท่าเรือแหลมฉบังเริ่มก่อสร้างขึ้นครั้งแรกในปี พ.ศ. 2530 แล้วเสร็จ เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม 2534 โดยรัฐบาลมีนโยบายให้เอกชนเข้าร่วมลงทุน บริหารและประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันโครงการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 1 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือทั้งสิ้น 11 ท่า และอู่ต่อซ่อมเรือ 1 อู่

ต่อมาบริษัท อิตาเลียนไทย จำกัด (มหาชน) ได้ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบังในระยะที่ 2 ตั้งแต่เดือนธันวาคม พ.ศ. 2540 แล้วเสร็จเมื่อเดือนมีนาคม พ.ศ. 2544 ประกอบด้วยท่าเทียบเรือ 2 ท่า และท่าเทียบเรือตู้สินค้า 3 ท่า และคาดว่าจะในปี พ.ศ. 2568 จะเปิดดำเนินการท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 โดยสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) หรือ EEC



ที่มา: โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร (Land Bridge)

รูปที่ 2.3.3 - 15 ท่าเรือแหลมฉบัง

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนและปัจจัยความสำเร็จจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

ตลอดอายุสัญญาสัมปทาน 30 ปี ได้ระบุเงื่อนไขว่า เมื่อมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วมากกว่า 75% ของความสามารถในการขนถ่ายสินค้าของท่าเทียบเรือที่เปิดดำเนินการแล้วไม่เกิน 7 ปี เรือทุกลำจะต้องใช้บริการนำร่องตามกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่ง หรือ ประกาศใด ๆ ของกรมเจ้าท่าที่กำหนดให้ใช้นำร่องในการเคลื่อนย้ายเรือภายในท่าเรือ รวมทั้งการเทียบท่าและออกจากท่า ทั้งนี้ ในปัจจุบันกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้จัดเจ้าพนักงานนำร่องและบริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องให้

โดยที่ กทท. ไม่มีหน้าที่ให้บริการในเรื่องดังกล่าวแต่อย่างใด เว้นแต่จะมีการเปลี่ยนแปลงหลักเกณฑ์การปฏิบัติเป็นอย่างอื่น เรือทุกลำจะต้องใช้บริการเรือลากจูงตามกฎหมาย ข้อบังคับ ระเบียบ คำสั่ง หรือ ประกาศใด ๆ ที่กรมเจ้าท่ากำหนดในการนำเรือเข้า - ออกจากท่าเรือ รวมทั้งการเทียบท่าและออกจากท่า โดย กทท. หรือบริษัทที่ กทท. มอบหมายจะเป็นผู้ให้บริการด้านเรือลากจูง บริษัท ฯ ต้องใช้ท่าเทียบเรือ C1, C2, D1, D2 และ D3 เพื่อการรับ / ส่งมอบ เก็บรักษา และบรรทุก / ขนถ่าย เฉพาะสินค้าในระบบตู้สินค้าเท่านั้น หากบริษัทประสงค์ที่จะดำเนินการในระบบอื่นจะต้องได้รับความเห็นชอบจาก กทท. ก่อน และบริษัทจะต้องใช้ท่าเทียบเรือ A3 เพื่อเป็นท่าเรือเอนกประสงค์ โดยให้สามารถขนส่งตู้สินค้าและสินค้าทั่วไป

รูปแบบโครงการ BOT (Build Operate Transfer) กทท. จะมอบพื้นที่ท่าเทียบเรือทั้งหมดตามสัญญาให้บริษัท ฯ เพื่อใช้ประกอบการภายใน 15 วัน นับจากลงนามในสัญญา บริษัท ฯ จะต้องจัดหาบรรดาเครื่องมืออุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ และโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมทั้งหมดเท่าที่จำเป็นสำหรับการประกอบกิจการท่าเทียบเรือ และเป็นผู้มีกรรมสิทธิ์ในบรรดาทรัพย์สินที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติม สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เครื่องมืออุปกรณ์ที่จัดหาใช้งานในท่าเทียบเรือตลอดอายุสัญญา หลังจากสัญญาได้สิ้นสุดลงไม่ว่ากรณีใด ให้บรรดาสงหาริมทรัพย์ต่าง ๆ ทั้งหมดต้องตกเป็นทรัพย์สินของ กทท. ทั้งนี้ ส่วนสังหาริมทรัพย์ กทท. มีสิทธิ์ที่จะซื้อทั้งหมดหรือบางส่วนตามราคาราคามูลค่าทางบัญชีที่ได้หักค่าเสื่อมราคาสะสมตามระยะเวลาการใช้งานแล้วหรือต่ำกว่านั้น

จากเงื่อนไขของสัมปทานข้างต้นทำให้ไม่เกิดการพัฒนาริเวณท่าเรือ B และ ท่าเรือ C ได้ ส่งผลให้ท่าเรือแหลมฉบังประสบปัญหาสินค้าล้นท่าเรือชายฝั่ง และไม่สามารถเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือเพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ

ปัจจัยความสำเร็จจากโครงการ

บทเรียนดังกล่าว จะสังเกตได้ว่าท่าเรือแหลมฉบังไม่สามารถพัฒนาต่อได้เพราะเงื่อนไขของสัมปทาน ต้องรอให้อายุสัญญา 30 ปี สิ้นสุดลง และปรับเปลี่ยนสัมปทานใหม่ ซึ่งในส่วนของท่านท่าเทียบเรือ B หมดอายุสัญญาสัมปทานในปี พ.ศ. 2563 และได้รับการต่อสัญญาใหม่อีก 5 ปี ถึงปี พ.ศ. 2568 ในขณะนี้ทาง กทท. ได้จ้างโครงการฯ ให้ดำเนินการศึกษาแผนและรูปแบบการลงทุน ซึ่งจะเป็นการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnership หรือ PPP) ภายใต้ พ.ร.บ. ร่วมลงทุน ฯ พ.ศ. 2562 คาดว่าในอนาคตท่าเทียบเรือ B จะมีการพัฒนาแก้ไข ปัญหาสินค้าล้นท่าเรือชายฝั่ง และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือและสินค้าประเภทต่าง ๆ แต่ในส่วนท่าเทียบเรือ C จะหมดอายุสัญญาสัมปทานในปี พ.ศ. 2576 จึงทำให้ต้องชะลอการพัฒนาท่าเทียบเรือออกไปก่อน

2.3.3.4 โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

1. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

การก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ 2 ในกรุงเทพมหานคร เริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2503 สมัยรัฐบาล จอมพล สฤษดิ์ ธนะรัชต์ ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการจัดตั้ง “สภาเศรษฐกิจแห่งชาติ” ในสมัยจอมพล แปลก พิบูลสงคราม เช่นเดียวกับการศึกษาของบริษัทลิทซ์ฟีลด์ และสำนักงานบริหารการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกา ซึ่งชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นของการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งที่ 2 ในกรุงเทพมหานคร

เหตุนี้เอง รัฐบาลจึงเริ่มเวนคืนและจัดซื้อที่ดิน ซึ่งเป็นขั้นตอนที่ใช้เวลายาวนานกว่า 14 ปี ในพื้นที่ตำบลหนองปรือ ตำบลบางโฉลง และตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ พื้นที่ที่เวนคืนส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ตำบลหนองปรือ ทำให้หมู่บ้านหายไปกว่า 7 หมู่ครึ่ง โดยรัฐบาลจะจ่ายเงินให้ครอบครัวละ 800,000 บาท นอกจากนี้ยังมีการเคลื่อนย้ายศาสนสถาน 1 แห่ง และโรงเรียนอีก 3 แห่ง ไปสร้างบริเวณใหม่

ต่อมาปี พ.ศ. 2506 รัฐบาลจอมพล ถนอม กิตติขจร ให้สัมปทานแก่บริษัทนอร์ททโรปแห่งสหรัฐอเมริกา แต่ยังไม่ทันก่อสร้างก็เกิดเหตุการณ์ 14 ตุลา จนสัมปทานถูกยกเลิก กระทั่งปี พ.ศ. 2520 รัฐบาลพลเอก เกรียงศักดิ์ ชมะนันทน์ ว่าจ้างบริษัทโครงการฯ แคมส์เพื่อศึกษาพื้นที่ในการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ จนเมื่อ พ.ศ. 2521 ก็ได้ข้อสรุปตามเดิมว่า หนองงูเห่าเป็นพื้นที่ที่เหมาะสมที่สุด

เมื่อถึง พ.ศ. 2534 รัฐบาล อานันท์ ปันยารชุน ของคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (รสช.) โดยมติคณะรัฐมนตรี อนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานกรุงเทพแห่งที่ 2 ณ บริเวณหนองงูเห่า โดยมอบหมายให้การทำท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปัจจุบัน) เป็นผู้ดำเนินการ และต่อมาปี 2535 รัฐบาล ชวน หลีกภัย ได้อนุมัติงบประมาณ 120,000 ล้านบาท เพื่อใช้ดำเนินโครงการ และให้การทำท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยไม่ต้องนำเงินกำไร 50% ส่งเข้าคลังเป็นเวลา 2 ปี เพื่อให้มีงบประมาณเพียงพอที่จะอพยพโยกย้ายประชาชนออกจากพื้นที่เวนคืน

หลังจากความไม่แน่นอนมานานหลายทศวรรษ ในปี พ.ศ. 2539 จึงมีการจัดตั้ง “บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด” แต่การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพิ่งจะสามารถเริ่มขึ้นได้ในเดือนมกราคม พ.ศ. 2545 ในสมัยรัฐบาล ทักษิณ ชินวัตร สืบเนื่องมาจากที่ผ่านมา รัฐบาลชวน มีการขาดเสถียรภาพทางการเมืองและเศรษฐกิจที่สำคัญ ได้แก่ วิกฤตการณ์ทางการเงินในเอเชีย พ.ศ. 2540 โดยก่อนหน้านี้มีการปรับปรุงพื้นที่เป็นเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2540 - 2544) ต่อมาในวันที่ 1 มกราคม 2549 มีการโอนหน้าที่อำนวยความสะดวกก่อสร้างและการจัดการให้แก่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พร้อมทั้งปิดกิจการบริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด เมื่อวันที่ 31 กรกฎาคม ปีเดียวกัน

เวลาเกือบ 30 ปีต่อมา รัฐบาลของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร ได้เห็นว่าสนามบินมีความสำคัญต่อการส่งเสริมและพัฒนาความเจริญด้านเศรษฐกิจ สังคม การท่องเที่ยว และด้านอื่นของประเทศเป็นอย่างมาก รัฐบาลจึงกำหนดให้การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องร่วมกันดำเนินการแบบบูรณาการ เพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมาย จึงได้เร่งการก่อสร้างตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2545

สนามบินได้เปิดทดลองใช้ในวันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2549 โดยมีสายการบินภายในประเทศ 6 สายการบินร่วมทดลอง ได้แก่ การบินไทย นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย บางกอกแอร์เวย์ พีบีแอร์ และ

โอเรียนท์ไทย โดยมีจำนวนผู้โดยสาร 4,800 คน จาก 24 เที่ยวบิน โดยพ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรีในขณะนั้น ได้เดินทางจากสนามบินดอนเมืองมายังสนามบินสุวรรณภูมิ นอกจากนี้ ได้มีกิจกรรมต่าง ๆ ซึ่งรวมถึงการแจกประกาศนียบัตรและบัตรโดยสารที่ระลึกแก่ผู้ร่วมเที่ยวบิน การนำผู้สนใจเยี่ยมชมบริเวณสนามบินโดยมีคณะที่อาสาสมัครจากมหาวิทยาลัยต่าง ๆ ร่วมกับ ทอท. และรถโดยสาร ขสมก. ได้จัดเส้นทางพิเศษเพื่อเข้าชมสนามบินและสถานที่ท่องเที่ยวใน บริเวณใกล้เคียง

นอกจากนี้รัฐบาลคาดว่าจะได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางอากาศ ภายใต้มาตรฐาน นานาชาติที่ออกโดย องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และ สมาคมการขนส่งทาง อากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อเปิดใช้ในทางพาณิชย์อย่างเป็นทางการ ในวันที่ 28 กันยายน 2549 (เริ่มย้ายและให้บินขึ้นลงได้ตั้งแต่ 15 กันยายน) และกำหนดให้วันที่ 1 กันยายน เป็นวันแรกของการทดลองบินของสายการบินจากต่างประเทศ ในการเริ่มการบินของสายการบินภายในประเทศ วันแรก ในวันที่ 15 กันยายน 2549 ได้เกิดปัญหาไฟฟ้าดับในช่วง 1:00 - 6:10 น. ทำให้ประสบปัญหา ในการเช็กอินของสายการบินในช่วงเวลานั้น

โครงการฯ ได้ถอดบทเรียนและปัจจัยความสำเร็จจากโครงการ ดังนี้

การถอดบทเรียนจากโครงการฯ

ประเทศไทยมีสนามบินดอนเมืองเป็นสนามบินพาณิชย์เพื่อการเดินทางภายในและระหว่างประเทศมานาน แต่ที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ทำให้ดอนเมืองเป็นสนามบินที่การบินพลเรือนกับการบินทหารปะปนกัน ยิ่งกว่านั้นคือพื้นที่ซึ่งอยู่ในเขตกองทัพทำให้ดอนเมืองเป็นสนามบินที่ขยายไม่ได้เลย

รัฐบาลไทยในอดีตว่าจ้างบริษัทต่างชาติศึกษาแนวคิดสนามบินพาณิชย์แห่งที่สองมานาน ผลศึกษาของโครงการฯ และองค์การบริหารการบินพลเรือนแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (FAA) เห็นว่าเราควรมีสนามบินพาณิชย์ที่แยกจากดอนเมืองตั้งแต่ปี พ.ศ. 2503 และ 2513 แต่การดำเนินการแทบไม่คืบหน้าเลย จนทำให้เกิดปัญหาดลุดระยะเวลาที่ผ่านมาในรัฐบาลหลายสมัย แม้แต่การเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสนามบินใหม่จะเสร็จสิ้นตั้งแต่ปี พ.ศ. 2516 แต่รัฐบาลทุกชุดทำได้เพียงเวนคืนที่ดิน มอบหมายให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบโครงการ และอนุมัติงบประมาณ รวมทั้งมาตรการต่าง ๆ เพื่อช่วยให้การทำอากาศยานดำเนินการได้เท่านั้นเอง จึงทำให้โครงการก่อสร้างยืดเยื้อเรื่อยมา ยาวนานเป็นระยะเวลา 46 ปี



ที่มา: โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

รูปที่ 2.3.3 - 16 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจัยความสำเร็จจากโครงการฯ

ในปี 2544 ดร.ทักษิณ ได้เร่งรัดโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่ล่าช้ามาแล้วเกือบครึ่งศตวรรษ จากนั้นการก่อสร้างจริง ๆ จึงเริ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2545 และเสร็จสิ้นในปี พ.ศ. 2549 หรือเริ่มต้นและเสร็จสิ้นในเวลาที่ดิน ดร.ทักษิณ เป็นนายกรัฐมนตรี **ปัจจัยความสำเร็จจึงเกิดจากการที่รัฐบาลกำหนดให้การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นวาระแห่งชาติ ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันดำเนินการแบบบูรณาการ** เพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมาย จึงทำให้สนามบินสุวรรณภูมิก่อสร้างแล้วเสร็จ เป็นสนามบินที่ทำสถิติใช้ระยะเวลาการก่อสร้างยาวนานที่สุด ถึง 45 ปี แต่มีความทันสมัยในระดับแนวหน้าของโลก อาทิ หอบังคับการบินที่สูงที่สุดในโลก ด้วยความสูง 132.2 เมตร พร้อมระบบการนำร่องอากาศยานที่ทันสมัย อาคารผู้โดยสาร เป็นอาคารผู้โดยสารเดี่ยว (มิใช่กลุ่มอาคาร) ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ในการก่อสร้างครั้งเดียว โดยมีพื้นที่ใช้สอยถึงประมาณ 563,000 ตร.ม. ก่อนที่สนามบินนานาชาติฮ่องกงได้ต่อเติมอาคารผู้โดยสารที่ 1 ออกไป จนมีขนาด 570,000 ตร.ม. ใหญ่กว่าของสุวรรณภูมิ และระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานทุกกิจกรรมที่ใช้ระบบไอทีติดอันดับโลก โดยถูกเชื่อมโยงด้วยระบบเทคโนโลยีทันสมัยที่เรียกว่า AIM (Airport Information Management System) มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารได้ถึง 45 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบินได้มากกว่า 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ขนถ่ายสินค้าทางอากาศได้ปีละ 3 ล้านตัน และสามารถขยายได้ถึง 6 ล้านตันต่อปี ถือเป็นความภาคภูมิใจของประเทศไทย

ตารางที่ 2.3.3 - 1 เป็นสรุปความสอดคล้องของโครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) กับตัวชี้วัดด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อวิเคราะห์ว่าโครงการใดไม่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ จากการวิเคราะห์พบว่า โครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) ส่วนใหญ่เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นโครงการที่ใช้งบประมาณจำนวนมาก หากเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันแล้ว โครงการเหล่านี้มีส่วนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของตัวชี้วัดของ IMD

(International Institute for Management Development) ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum) และตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พบว่า บางโครงการ เช่น โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่ และโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ซึ่งเป็นโครงการที่พัฒนาเพื่อการเดินทางของผู้โดยสาร ยังไม่ตอบโจทย์โลจิสติกส์ของประเทศ เนื่องจากองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 1) สินค้าต้นทาง-ปลายทาง 2) ระบบการเงิน และ 3) เอกสารและข้อมูล แต่โครงการเหล่านี้ ตอบโจทย์ตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศของ IMD ในด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ ได้แก่ เศรษฐกิจภายในประเทศ การจ้างงาน และด้านโครงสร้างพื้นฐาน ดังนั้น โครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) หากต้องการตอบโจทย์โลจิสติกส์และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ควรเน้นการพัฒนาและก่อสร้างโครงข่ายที่รองรับการขนส่งสินค้า ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการพัฒนาาระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยงานให้มีความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในโครงการเดียวกันหรือกำหนดแผนงาน Phasing เป็นอีกระยะ เพื่อให้โครงการสมบูรณ์และครอบคลุมในทุกด้าน

ตารางที่ 4.7-1 ความสอดคล้องของโครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) กับตัวชี้วัดด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	โครงการคมนาคมขนส่งทางบก			โครงการคมนาคมขนส่งทางราง				โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ				โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ
		1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางใหญ่-กาญจนบุรี	2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) ทั้งสายบางปะอิน-นครราชสีมา	3. โครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุดรภูมิข) ทางด่วนยกระดับ 2 โทลเวย์ และไฮเวย์ลล์	4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่	5. การลงทุนรถไฟความเร็วสูง แบบ PPP	6. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	7. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	8. โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวาย	9. โครงการทำเรื่อน้ำลึกปากบารา	10. โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ยกระดับท่าเรือสินค้า วางโครงข่ายโลจิสติกส์ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	11. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง	12. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
	ตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน												
1	ตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development)												
1)	สมรรถนะทางเศรษฐกิจ												
	• เศรษฐกิจภายในประเทศ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• การค้าระหว่างประเทศ	✓	✓			✓	✓		✓	✓	✓	✓	
	• การลงทุนระหว่างประเทศ					✓	✓						✓
	• การจ้างงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• ระดับราคา												
2)	โครงสร้างพื้นฐาน												
	• โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป												
	○ ความหนาแน่นของโครงข่าย (กม./ตร.กม.) [ทางถนน]	✓	✓	✓									
	○ ความหนาแน่นของโครงข่าย (กม./ตร.กม.) [ทางราง]				✓	✓	✓	✓					
	○ จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการโดยบริษัท [ทางอากาศ]												✓
	○ คุณภาพการขนส่งทางอากาศ												✓
	○ การจัดการโลจิสติกส์	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	โครงการคมนาคมขนส่งทางบก			โครงการคมนาคมขนส่งทางราง				โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ				โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ
		1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางใหญ่-กาญจนบุรี	2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พงสายนางประอิน-นครราชสีมา	3. โครงการตอนเหนือโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุดรธานี) ทางด่วนยกระดับ 2 โทลล์เวย์ และไฮเวย์	4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่	5. การลงทุนรถไฟความเร็วสูง แบบ PPP	6. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	7. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	8. โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย	9. โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา	10. โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ยกระดับท่าเรือสินค้า วางโครงการโยธาเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	11. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง	12. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
	o การขนส่งทางน้ำ ช่วยเชื่อมต่อโครงข่ายให้ครอบคลุม [ทางน้ำ]								✓	✓	✓	✓	
2	ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum)												
1)	ปัจจัยพื้นฐาน												
	• โครงสร้างพื้นฐาน												
	o คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)	✓	✓	✓									
	o ดัชนีการเชื่อมต่อถนน	✓	✓	✓									
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)				✓	✓	✓	✓					
	o ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง				✓	✓	✓	✓					
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)								✓	✓	✓	✓	
	o การเชื่อมต่อทางท่าเรือ								✓	✓	✓	✓	
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของท่าอากาศยาน (ระดับมาตรฐานการให้บริการ)												✓
	o การเชื่อมต่อทางการบิน												✓
	o ปริมาณที่นั่งของเที่ยวบิน												✓
2)	ปัจจัยยกระดับประสิทธิภาพ												
	• การศึกษาระดับสูงและการฝึกอบรม												

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	โครงการคมนาคมขนส่งทางบก			โครงการคมนาคมขนส่งทางราง				โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ				โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ
		1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางใหญ่-กาญจนบุรี	2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พังสายนางปะอิน-นครราชสีมา	3. โครงการตอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุดรภิรมย์) ทางด่วนยกระดับ 2 โทลเวย์ และไฮปาลล์	4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่	5. การลงทุนรถไฟความเร็วสูง แบบ PPP	6. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	7. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	8. โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย	9. โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา	10. โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ยกระดับท่าเรือสินค้า วางโครงข่ายโลจิสติกส์ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	11. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง	12. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
	ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า												
	ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน												
	ความพร้อมด้านเทคโนโลยี												
3)	ปัจจัยนวัตกรรมและศักยภาพทางธุรกิจ												
	ศักยภาพทางธุรกิจ												
	นวัตกรรม												
3	ตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index)												
1)	กฎระเบียบ นโยบาย และปัจจัยนำเข้าของห่วงโซ่อุปทาน												
	พิธีการศุลกากร												
	โครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
	สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ												
2)	ผลลัพธ์ของประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับดัชนีด้านเวลา ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ												
	คุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์												
	การติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง												
	ความทันเวลา												

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	โครงการคมนาคมขนส่งทางบก			โครงการคมนาคมขนส่งทางราง			โครงการคมนาคมขนส่งทางน้ำ			โครงการคมนาคมขนส่งทางอากาศ	
		1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางใหญ่-กาญจนบุรี	2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) พงสายนางปะอิน-นครราชสีมา	3. โครงการตอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุดรภูมิฯ) ทางด่วนยกระดับ 2 โทลเวย์ และไฮเวย์	4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่	5. การลงทุนรถไฟความเร็วสูง แบบ PPP	6. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	7. โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	8. โครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย	9. โครงการท่าเรือน้ำลึกปากบารา	10. โครงการแลนด์บริดจ์ (Land Bridge) ยกระดับท่าเรือสินค้า วางโครงการโลจิสติกส์ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน	11. โครงการท่าเรือแหลมฉบัง
4	ตัวชี้วัดของ Trading Across Borders อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ											
1)	การประเมินประสิทธิภาพด้าน “ขั้นตอนการค้าระหว่างประเทศ”											
	• เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการส่งออกสินค้า (จำนวน)											
	• ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการส่งออก (วัน)											
	• ค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งออก (เหรียญสหรัฐต่อตู้สินค้า)											
	• เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าสินค้า (จำนวน)											
	• ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการนำเข้า (วัน)											
	• ค่าใช้จ่ายสำหรับการนำเข้า (เหรียญสหรัฐต่อตู้สินค้า)											
5	ตัวชี้วัดของแผนบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์											
1)	ต้นทุนโลจิสติกส์/GDP	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓
2)	ดัชนี LPI	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓	✓

2.3.4 การประยุกต์ใช้แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ในกรณีประเทศไทย

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ได้ส่งผลกระทบต่อสถานะทางการเงิน และการดำเนินงานของหลายหน่วยงานในภาครัฐเป็นอย่างมาก ส่งผลให้ภาครัฐจำเป็นต้องมีแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์กลยุทธ์ และแผนการดำเนินงานเพื่อให้ผ่านพ้นวิกฤตการณ์นี้ไปได้ รวมถึงยังเป็นการเตรียมความพร้อม กับสถานการณ์และพฤติกรรมการใช้ชีวิตของผู้คนที่เปลี่ยนแปลงไป (New Normal) จากภาวะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 สิ่งนี้ทำให้กระทบต่อเศรษฐกิจของไทย ดังนั้น ประเทศไทยจำเป็นต้องลดการพึ่งพารายได้หลักจากภาคส่วนเดียว ควรที่การกระจายรายได้เข้าประเทศในหลาย ๆ ภาคส่วน และควรต้องวางแนวทางและมาตรการเพื่อรับมือกับภาวะการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ดังนี้

1) เปลี่ยนพฤติกรรมบริการสู่ระบบดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ (Digital Acceleration)

การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 เปรียบเสมือนสิ่งกระตุ้นให้ประชาชนและภาคธุรกิจเปิดใจยอมรับเทคโนโลยีให้เข้ามาเป็นส่วนสำคัญในชีวิตประจำวันมากยิ่งขึ้น เช่น การค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ (E - commerce), การทำงานระยะไกลด้วยเครื่องมือหรือซอฟต์แวร์ การสื่อสารที่ทันสมัย (Remote Office), การศึกษาทางไกลที่ใช้กันแพร่หลายในทุกระดับการศึกษา (Remote Classroom) ในขณะที่สื่อสังคมออนไลน์ (Social Media) ก็เป็นเครื่องมือสำคัญที่ช่วยบรรเทาความเครียดจากสถานการณ์ได้เป็นอย่างดี การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวสอดคล้องกับผลสำรวจทางสถิติโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ ซึ่งเปิดเผยว่า ประชากรไทยใช้สื่อสังคมออนไลน์เป็นอันดับแรกในการผ่อนคลายความวิตกกังวล การเปลี่ยนไปใช้บริการธุรกิจผ่านช่องทางดิจิทัลมากขึ้น ส่งผลให้ธุรกิจรับส่งพัสดุด่วน (Parcel Delivery) และธุรกิจขนส่งอาหาร (Online Food Delivery) โดยเฉพาะ Online Food Delivery เติบโตขึ้นมากกว่า 3 เท่าเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน Platform ที่ช่วยในการสื่อสารทางไกล จัดประชุมสัมมนา หรืออำนวยความสะดวกในการจัดแสดงนิทรรศการเพิ่มขึ้นมากกว่าในปัจจุบัน การเรียนการสอนในสถาบันการศึกษาจะหันไปใช้สื่อออนไลน์มากขึ้นหลังจากที่ต้องนำสื่อออนไลน์มาทดแทนการสอนทั้งหมดระหว่างช่วงที่มีการแพร่ระบาดสูงนอกจากนี้ ผู้คนอาจจะหลีกเลี่ยงการใช้เงินสดหรือธนบัตร เนื่องจากสามารถเป็นพาหะของเชื้อโรคได้ ทำให้ระบบการชำระเงินอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีทางการเงินเป็นที่นิยมมากยิ่งขึ้น

2) ปรับเปลี่ยนการวางรากฐาน Supply Chain ให้มีความยืดหยุ่น (Resilience)

วิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 แสดงให้เห็นว่า การพึ่งพิงระบบการผลิตระหว่างประเทศตามหลักโลกาภิวัตน์ทางเศรษฐกิจ (Globalization) ไม่ว่าจะเป็นการตั้งฐานการผลิต (Manufacturing site) ในประเทศที่อัตราค่าแรงต่ำ หรือการพึ่งพาการนำเข้าวัตถุดิบสำคัญจากต่างประเทศ เช่น การนำเข้าวัตถุดิบจำพวกโลหะจากประเทศจีน ซึ่งเป็นผู้ส่งออกรายใหญ่ให้กับอุตสาหกรรมทั่วโลกมากถึงร้อยละ 50 - 70 ของความต้องการใช้วัตถุดิบจำพวกโลหะ การพึ่งพาแหล่งส่งออกหรือผู้ผลิตเพียงรายเดียวเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain)

ของธุรกิจหยุดชะงัก เนื่องจากฐานการผลิตต้องปิดทำการชั่วคราวรวมถึงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศล่าช้าจากนโยบายปิดพรมแดนชั่วคราวของเกือบทุกประเทศทั่วโลก

ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ก่อนเกิดวิกฤตครั้งนี้ หลายประเทศเริ่มให้ความสำคัญนโยบายพึ่งพาตนเอง (Inward-looking policy) หรือปกป้องทางการค้า (protectionism) เห็นได้ชัดเจนจากสงครามการค้าระหว่างสหรัฐอเมริกาและประเทศจีน ซึ่งสหรัฐฯ มีนโยบายส่งเสริมให้บริษัทสัญชาติอเมริกันกลับมาผลิตในประเทศมากขึ้นและกีดกันการค้าจากต่างประเทศ ประเด็นนี้กลับมาชัดเจนยิ่งขึ้นไปอีกด้วยวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ในอนาคตผู้ประกอบการทั่วโลกอาจทบทวนและปรับเปลี่ยนการวางรากฐาน Supply Chain ให้มีความยืดหยุ่น (Resilience) และมีศักยภาพในการปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานต่อสถานการณ์ที่เข้ามากระทบได้ดียิ่งขึ้น กล่าวคือ **ประเทศไทยจะให้ความสำคัญกับการสร้างสมดุลของ Supply Chain ที่ทำให้ภาคการผลิตและบริการสามารถดำเนินต่อไปได้โดยไม่หยุดชะงักและสร้างความเสียหายต่อเศรษฐกิจ รวมถึงการกระจายความเสี่ยงด้านการผลิตและขายสินค้าโดยไม่พึ่งพาแต่ประเทศใดประเทศหนึ่งมากเกินไป** โดยผลกระทบเห็นได้ชัดเจนในภูมิภาคเอเชียที่เริ่มมีการย้ายฐานการผลิตจากประเทศจีนสู่ประเทศอื่นในภูมิภาค ที่มีอัตราการขยายตัวของชนชั้นกลางสูง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะมีกำลังและความต้องการใช้จ่ายสูงในระยะยาว ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ขับเคลื่อนภาคการผลิตในภูมิภาค นอกจากนี้ ประเทศที่รัฐบาลพึ่งพาการส่งออกและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเป็นหลัก จะมีการทบทวนนโยบายทางเศรษฐกิจของประเทศให้หันมาพึ่งพาการบริโภคและการลงทุนในประเทศที่สมดุลมากยิ่งขึ้น

3) ขับเคลื่อนการพัฒนาฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และเทคโนโลยีดิจิทัล

การพึ่งพาเทคโนโลยีที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมากจากการปรับตัวเพื่อรับวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ไม่ว่าจะเป็นในมิติการดำเนินธุรกิจหรือดำเนินชีวิตประจำวันนั้น ก่อให้เกิดข้อมูลในปริมาณมหาศาล ซึ่งฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) และการเป็นองค์กรที่ขับเคลื่อนด้วยข้อมูล (Data Driven Company) เป็นปัจจัยสำคัญของการทำธุรกิจในยุค 4.0 ธุรกิจที่สามารถเก็บรวบรวมข้อมูล วิเคราะห์หาความต้องการของลูกค้า แนวโน้มธุรกิจได้อย่างแม่นยำ จะส่งเสริมความสามารถทางการแข่งขันและศักยภาพในการให้บริการได้ เช่น ในประเทศจีน ธนาคารและ Fintech หลายแห่งนำข้อมูลพฤติกรรมจำนวนมาก เช่น ข้อมูลการขายของออนไลน์ พฤติกรรมเลือกซื้อสินค้า การใช้โปรโมชัน การเล่นเกมหรือข้อมูลตำแหน่งที่อยู่จากโทรศัพท์มือถือ มาวิเคราะห์ในหลากหลายแง่มุมโดยใช้ machine learning ซึ่งเป็นแขนงหนึ่งของปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) มาวิเคราะห์ความเต็มใจหรือความสามารถในการชำระหนี้ (willingness and ability to pay) เพื่อประกอบการตัดสินใจปล่อยสินเชื่อ อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์จากข้อมูลนั้นต้องอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัยและกฎหมายที่ป้องกันการละเมิดสิทธิส่วนบุคคลปัจจุบันมีความรัดกุมแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ดังนั้นในอนาคต จะมีการพัฒนาและปรับเปลี่ยนกฎหมายคุ้มครองด้านข้อมูลให้ครอบคลุมการใช้งานและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4) ปฏิรูประบบคมนาคมขนส่งใหม่ โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาช่วย

จากการทบทวนแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศของประเทศสเปน งานวิจัยเรื่อง Best Practices in Road Transport: An Exploratory Study ได้ศึกษาวิจัยเรื่องแนวทางปฏิบัติที่ดีเลิศของการจัดการขนส่งสินค้าและห่วงโซ่อุปทานในด้านคมนาคมขนส่งทางถนน โดยได้เก็บข้อมูลและศึกษาจากการปฏิบัติจริงของผู้ประกอบการ ได้แก่ ผู้ผลิต ผู้ขนส่ง ผู้ค้าส่ง และผู้ค้าปลีก ที่สามารถปรับตัวตามแนวทางปฏิบัติที่ดีและเกิดผลลัพธ์อย่างยั่งยืน ดังนั้น ภาครัฐควรปฏิรูประบบคมนาคมขนส่งใหม่ โดยการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้ร่วมด้วย อย่างเช่น ในด้านการขนส่งสินค้า ควรส่งเสริมให้ผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้จัดตารางเวลาเพื่อลำดับการบรรทุกและขนถ่าย (Loading & Unloading) และจัดเที่ยวรถในการขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ การใช้คอมพิวเตอร์เพื่อการจัดการเส้นทางที่เหมาะสม การใช้ซอฟต์แวร์เพื่อการติดตามการขนส่งในยานพาหนะ การโปรโมทการขับขี่ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การติดตามปริมาณสินค้าโดยใช้ RFID การใช้เชื้อเพลิงชีวภาพหรือเชื้อเพลิงทางเลือกอื่น

สำหรับการเดินทางของประชาชน ภาครัฐควรจัดทำแผนที่ถนนที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสำหรับการเดินทางในอนาคต มีการนำเทคโนโลยีสารสนเทศเข้ามาใช้เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ลดการเดินทางในพื้นที่หนาแน่น ลดการใช้พลังงานของประเทศได้อย่างยั่งยืน โดยภาครัฐต้องมีเป้าหมายดังนี้

1. ให้ประชาชนได้ใช้ประโยชน์จากข้อมูลแบบเรียลไทม์
2. สามารถวางแผนด้วยความคล่องตัว (ความรวดเร็วในการให้บริการ)
3. มุ่งสู่ความสะดวกสบายและความปลอดภัย
4. เผยแพร่และสื่อสารด้วยความชัดเจน

ดังนั้น ทุกภาคส่วนต้องร่วมมือกันและพิจารณาปัจจัยข้างต้นเพื่อการรองรับการเดินทางของประชาชน และการขนส่งสินค้าอย่างยั่งยืนในอนาคต

บทที่ 3

การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่ง
และระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพในอดีต และปัจจุบัน ด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

3.1 สถานการณ์ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เป็นปัญหาของระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และด้านกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) อย่างเช่น ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งยังคงพึ่งพาทางถนนเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 84.25 ทางรางร้อยละ 1.67 ค่าโดยสารเฉลี่ยของไทยยังคงมีราคาสูง โดยค่าโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร 3.84 บาท/กม. ต้นทุนการจราจรติดขัดที่เพิ่มสูงขึ้น โดยทางถนนมีระยะทางที่ V/C มากกว่า 1.0 คิดเป็น 3,860 กม. ในปี พ.ศ. 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่เพิ่มสูงขึ้น โดยในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 13.7 เทียบกับปี 2561 ร้อยละ 13.4 และความสามารถในการแข่งขันของไทยที่เป็นตัวชี้วัดทางด้าน Soft Side ยังคงอยู่ในอันดับที่ต่ำกว่าประเทศอื่น ดังแสดงในรูปที่ 3.1 - 1 และรายละเอียดในลำดับต่อไป



ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.1 - 1 ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

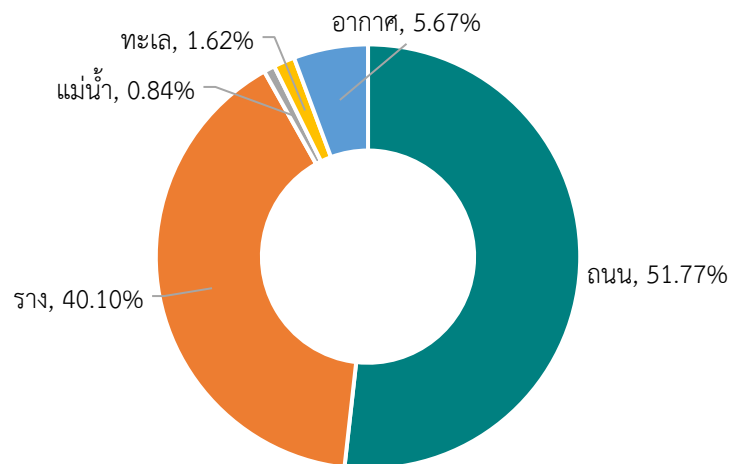
3.1.1 การคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน

3.1.1.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ

จากสถิติปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ พบว่า ปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณผู้โดยสารรวม 740,715 พันคน โดยการเดินทางทางถนนมีปริมาณมากที่สุด คือ 383,499 พันคน คิดเป็นร้อยละ 51.77 รองลงมาได้แก่ ทางราง 297,013 พันคน คิดเป็นร้อยละ 40.10 ทางอากาศ 41,996 พันคน คิดเป็นร้อยละ 5.67 ทางทะเล 11,964 พันคน คิดเป็นร้อยละ 1.62 และทางแม่น้ำ 6,243 พันคน คิดเป็นร้อยละ 0.84 สัดส่วนผู้โดยสารที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2563 ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1 - 1

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ (พันคน)

ปี 2563



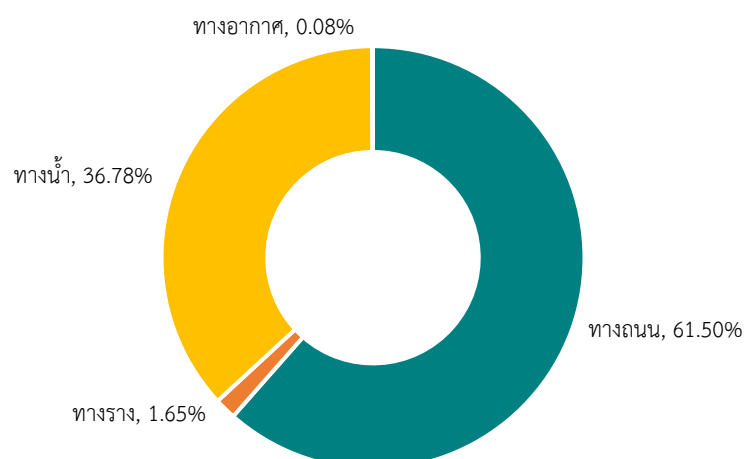
ที่มา: ศูนย์สารสนเทศ, กระทรวงคมนาคม, 2564

รูปที่ 3.1.1 - 1 สัดส่วนปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะภายในประเทศ
รายโหมด ปี พ.ศ. 2563

3.1.1.2 การขนส่งสินค้าภายในประเทศ

จากสถิติปริมาณการขนส่งสินค้าพบว่า ปี พ.ศ. 2563 มีปริมาณขนส่งสินค้ารวม 718,328 พันตัน ลดลงจากปี 2562 ร้อยละ 13 โดยการขนส่งสินค้าทางถนนมีปริมาณมากที่สุด คือ 441,766 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 61.50 รองลงมาได้แก่ ทางน้ำ 264,197 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 36.78 ทางราง 11,822 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 1.65 และทางอากาศ 543 พันตัน คิดเป็นร้อยละ 0.08 ทั้งนี้องค์การการค้าโลกคาดการณ์ว่าการค้าโลกจะฟื้นตัว เนื่องจากความต้องการสินค้าสามารถเติบโตได้มากถึง 8% ในปี 2564 หลังจากร่วงลง 5.3% ในปี 2563 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า แยกประเภทการขนส่ง ปี พ.ศ. 2563 ดังแสดงในรูปที่ 3.1.1 - 2

ปริมาณการขนส่งสินค้า (พันตัน) ปี 2563



ที่มา : สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2564

รูปที่ 3.1.1 - 2 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้า แยกประเภทการขนส่ง ปี พ.ศ. 2563

3.1.2 ดัชนีการจราจรติดขัด

ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) คืออัตราส่วนระหว่างปริมาณจราจรบนทางหลวงในช่วงชั่วโมงคับคั่งกับค่าขีดความสามารถของถนนหรือทาง ซึ่งวิธีการจัดเก็บข้อมูล คือการใช้เครื่องนับรถอัตโนมัติ 24 ชั่วโมง มากกว่า 100 วัน

จากข้อมูลของสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง แสดงให้เห็นว่าโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทยมีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการลดลงระดับการบริการ (Level of Service) และดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ในปี 2564 พบว่า บริเวณที่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัดสูงกว่า 0.80 (D) มี 293 แห่ง ดังแสดงในตารางที่ 3.1.2 - 1

ตารางที่ 3.1.2 - 1 ระดับชั้นของค่า V/C ปี พ.ศ. 2564

ระดับการบริการ (Level of Service)	ค่าดัชนีการจราจรติดขัด (Traffic Congestion Index)	จำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน Number of Highway Lane							
		2 ช่องจราจร		4 ช่องจราจร		มากกว่า 4 ช่องจราจร		รวม	
		จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)
A	0.00 - 0.60	939	21,249.45	558	13,252.52	142	2,936.68	1,639	37,438.65
B	0.61 - 0.70	68	1,532.19	22	561.72	12	237.72	102	2,331.62
G	0.71 - 0.80	55	1,491.80	13	268.61	6	118.69	74	1,879.10
D	0.81 - 0.90	28	638.74	9	176.85	12	201.95	49	1,017.54
E	0.91 - 1.00	31	804.83	10	206.80	5	60.78	46	1,072.42
F	มากกว่า 1.00	133	2,727.67	33	613.17	32	519.19	198	3,860.03
รวมระยะทางทั้งหมด (กม.)		1,254	28,444.67	645	15,079.68	209	4,075.01	2,108	47,599.36

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์ค่านิยมดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร ประจำปี 2564, กรมทางหลวง

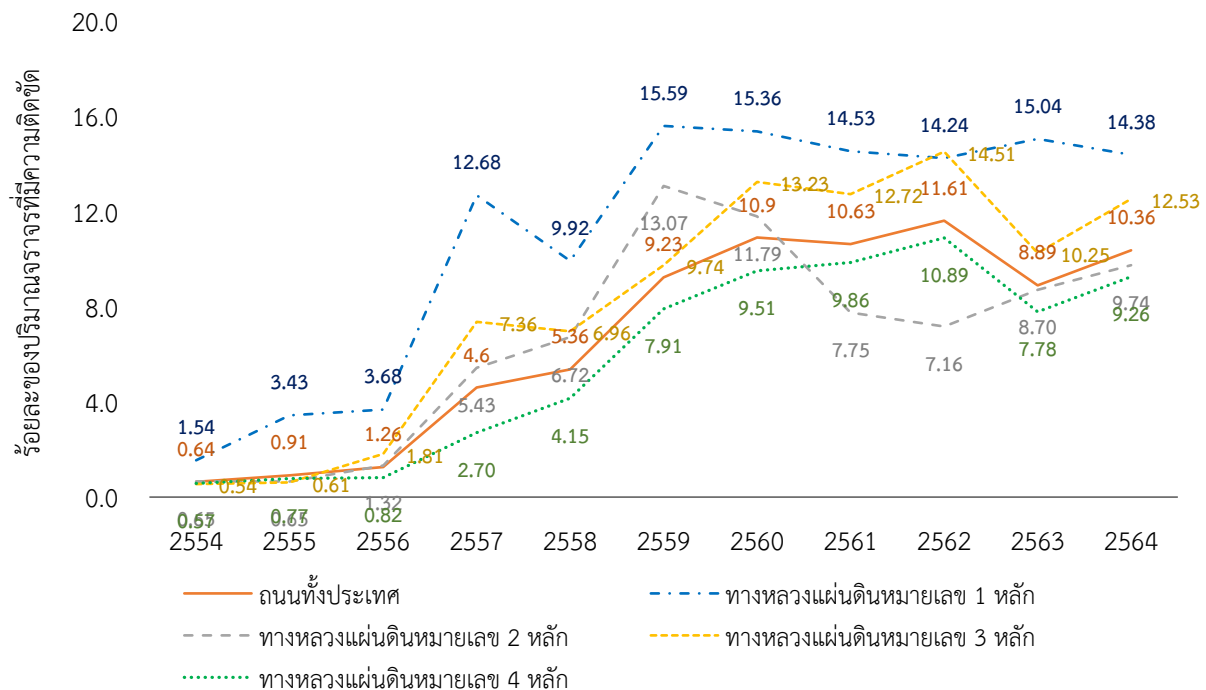
สำหรับระดับการบริการ (Level of Service) และดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 - 2564 แสดงได้ดังตารางที่ 3.1.2 - 2 จากข้อมูลพบว่า ร้อยละของปริมาณจราจรที่มีความติดขัดมีปริมาณสูงขึ้นทุกปี ในถนนทั้งประเทศ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และหมายเลข 2 หมายความว่า ถนนมีความติดขัดต่อเนื่องทุกปี ภาครัฐจึงมีความจำเป็นต้องเพิ่มเส้นทางและขยายปริมาณช่องทางของถนน เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นได้ อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ของระดับการบริการ (Level of Service) E+F มีค่าลดลงในถนนทั้งประเทศ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 เนื่องจากผลกระทบของโควิด 19 ที่ทำให้ปริมาณการเดินทางและขนส่งลดลง ดังแสดงในรูปที่ 3.1.2 - 1

ตารางที่ 3.1.2 - 2 ระดับการบริการ (Level of Service)
และดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 - 2564

ปี พ.ศ.	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ E (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละ ของ ปริมาณ จราจรที่ มีความ ติดขัด	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ F (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละ ของ ปริมาณ จราจรที่ มีความ ติดขัด	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ E และ F (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละของ ปริมาณ จราจรที่มี ความ ติดขัด
ถนนทั้งประเทศ									
2554	55.72	48,232.10	0.12	252.46	48,232.10	0.52	308.18	48,232.10	0.64
2555	78.95	48,314.06	0.16	360.04	48,314.06	0.75	438.99	48,314.06	0.91
2556	131.03	47,569.18	0.28	469.89	47,569.18	0.99	600.92	47,569.18	1.26
2557	584.28	47,423.45	1.23	1,597.03	47,423.45	3.37	2,181.31	47,423.45	4.6
2558	520.67	47,392.85	1.1	2,017.57	47,392.85	4.26	2,538.24	47,392.85	5.36
2559	678.99	47,324.70	1.43	3,690.66	47,324.70	7.8	4,369.65	47,324.70	9.23
2560	1,082.72	47,344.79	2.29	4,077.48	47,344.79	8.61	5,160.20	47,344.79	10.9
2561	853.66	47,317.50	1.8	4,175.91	47,317.50	8.83	5,029.57	47,317.50	10.63
2562	855.96	47,438.19	1.8	4,652.06	47,438.19	9.81	5,508.03	47,438.19	11.61
2563	692.59	47,505.82	1.46	3,529.03	47,505.82	7.43	4,221.61	47,505.82	8.89
2564	1,072.42	47,599.36	2.25	3,860.03	47,599.36	8.11	4,932.45	47,599.36	10.36
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1									
2554	26.27	3,261.92	0.81	24.11	3,261.92	0.74	50.377	3,261.92	1.54
2555	47.38	3,236.36	1.46	63.71	3,236.36	1.97	111.093	3,236.36	3.43
2556	52.33	3,074.89	1.7	60.72	3,074.89	1.97	113.049	3,074.89	3.68
2557	82.44	3,090.32	2.67	309.39	3,090.32	10.01	391.832	3,090.32	12.68
2558	15.25	3,137.86	0.49	296.05	3,137.86	9.43	311.299	3,137.86	9.92
2559	59.33	3,096.42	1.92	423.40	3,096.42	13.67	482.732	3,096.42	15.59
2560	75.07	3,108.12	2.42	402.31	3,108.12	12.94	477.378	3,108.12	15.36
2561	46.50	3,143.93	1.48	410.20	3,143.93	13.05	456.701	3,143.93	14.53
2562	36.62	3,147.00	1.16	411.44	3,147.00	13.07	448.064	3,147.00	14.24
2563	19.16	3,147.58	0.61	454.32	3,147.58	14.43	473.484	3,147.58	15.04
2564	43.59	3,141.42	1.39	408.21	3,141.42	12.99	451.81	3,141.42	14.38
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 2									
2554	0	3,676.06	0	24.04	3,676.06	0.65	24.04	3,676.06	0.65
2555	0	3,684.25	0	24.04	3,684.25	0.65	24.04	3,684.25	0.65
2556	23.13	3,939.41	0.59	28.96	3,939.41	0.74	52.09	3,939.41	1.32
2557	30.28	3,843.46	0.79	178.43	3,843.46	4.64	208.70	3,843.46	5.43
2558	47.94	3,898.00	1.23	213.95	3,898.00	5.49	261.89	3,898.00	6.72
2559	107.02	3,865.60	2.77	398.17	3,865.60	10.3	505.19	3,865.60	13.07
2560	94.74	3,841.10	2.47	358.10	3,841.10	9.32	452.84	3,841.10	11.79
2561	111.01	3,822.98	2.9	185.24	3,822.98	4.85	296.24	3,822.98	7.75
2562	63.43	3,818.94	1.66	210.15	3,818.94	5.5	273.58	3,818.94	7.16
2563	147.33	3,885.87	3.79	190.85	3,885.87	4.91	338.17	3,885.87	8.70

ปี พ.ศ.	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ E (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละ ของ ปริมาณ จราจรที่ มีความ ติดขัด	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ F (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละ ของ ปริมาณ จราจรที่ มีความ ติดขัด	ระยะทาง ระดับการ ให้บริการ E และ F (กิโลเมตร)	ระยะทาง ทั้ง ประเทศ (กิโลเมตร)	ร้อยละของ ปริมาณ จราจรที่มี ความ ติดขัด
2564	158.75	3,888.56	4.08	219.96	3,888.56	5.66	378.71	3,888.56	9.74
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 3									
2554	0	10,430.66	0	56.80	10,430.66	0.54	56.80	10,430.66	0.54
2555	0	10,457.72	0	64.27	10,457.72	0.61	64.27	10,457.72	0.61
2556	8.94	10,426.54	0.09	180.28	10,426.54	1.73	189.23	10,426.54	1.81
2557	215.77	10,449.28	2.06	553.01	10,449.28	5.29	768.77	10,449.28	7.36
2558	163.31	10,297.25	1.59	553.76	10,297.25	5.38	717.08	10,297.25	6.96
2559	138.42	10,416.94	1.33	875.81	10,416.94	8.41	1,014.24	10,416.94	9.74
2560	357.65	10,451.92	3.42	1,025.63	10,451.92	9.81	1,383.28	10,451.92	13.23
2561	143.23	10,439.63	1.37	1,185.09	10,439.63	11.35	1,328.32	10,439.63	12.72
2562	354.45	10,491.80	3.38	1,167.86	10,491.80	11.13	1,522.31	10,491.80	14.51
2563	206.03	10,528.85	1.96	873.43	10,528.85	8.3	1,079.46	10,528.85	10.25
2564	445.71	10,609.36	4.20	883.13	10,609.36	8.32	1,328.84	10,609.36	12.53
ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4									
2554	29.45	30,863.45	0.10	147.51	30,863.45	0.48	176.95	30,863.45	0.57
2555	31.57	30,935.73	0.10	208.02	30,935.73	0.67	239.60	30,935.73	0.77
2556	46.62	30,128.34	0.15	199.93	30,128.34	0.66	246.55	30,128.34	0.82
2557	255.80	30,040.39	0.85	556.21	30,040.39	1.85	812.00	30,040.39	2.70
2558	294.17	30,059.75	0.98	953.81	30,059.75	3.17	1,247.98	30,059.75	4.15
2559	374.22	29,945.74	1.25	1,993.28	29,945.74	6.66	2,367.49	29,945.74	7.91
2560	555.28	29,943.65	1.85	2,291.43	29,943.65	7.65	2,846.71	29,943.65	9.51
2561	552.92	29,910.95	1.85	2,395.38	29,910.95	8.01	2,948.30	29,910.95	9.86
2562	401.46	29,980.45	1.34	2,862.61	29,980.45	9.55	3,264.07	29,980.45	10.89
2563	320.07	29,943.53	1.07	2,010.43	29,943.53	6.71	2,330.50	29,943.53	7.78
2564	424.37	29,960.02	1.42	2,348.72	29,960.02	7.84	2,773.09	29,960.02	9.26

ปริมาณจราจรที่มีความติดขัด (LOS E+F) แยกตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ปี พ.ศ. 2554 – 2564



ที่มา : กรมทางหลวง

จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

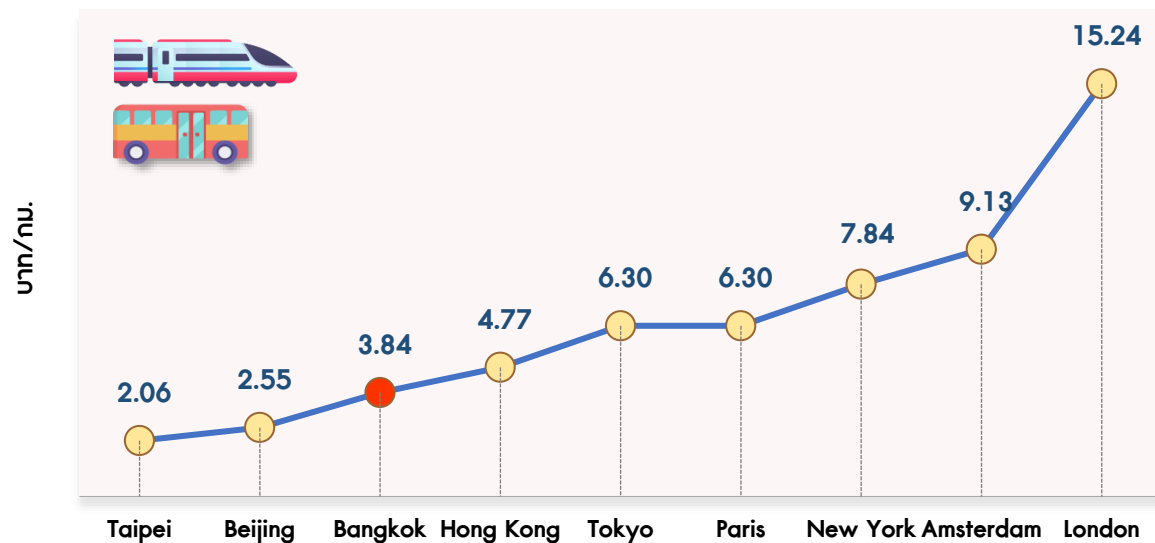
รูปที่ 3.1.2 - 1 ร้อยละของปริมาณจราจรที่มีความติดขัด (LOS E+F) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 - 2564

สัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงกับความจุของทางหลวง (V/C) หรือดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) ในช่วงต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงระดับการให้บริการ (Level of Service : LOS) ของทางหลวงช่วงต่าง ๆ แสดงได้ดังรูปที่ 3.1.2 - 1 ช่วงมีค่า V/C เกิน 1.00 หรือใกล้ 1.00 จะเป็นช่วงที่มีปริมาณจราจรหนาแน่น และมีปัญหาเรื่องความคล่องตัวในการเดินทาง

3.1.3 ค่าโดยสารเฉลี่ยของไทย

จากข้อมูลอัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบขนส่งสาธารณะทั่วโลก ได้แก่ รถโดยสาร รถไฟฟ้ารางเบา หรือรถไฟฟ้า (Average cost for public transport (bus, tram or metro) in selected cities around the world in 2018 (in U.S. dollars)) ของ Statista พบว่า อัตราค่าโดยสารเฉลี่ยของระบบขนส่งสาธารณะในเมืองลอนดอนสูงที่สุด 15.24 บาท/กม. รองลงมาคือ เมืองอัมสเตอร์ดัม 9.13 บาท/กม. ส่วนกรุงเทพฯ มีอัตราเฉลี่ย 3.84 บาท/กม. ซึ่งสูงกว่าปักกิ่งและไต้หวันประมาณ 1.3 - 1.8 บาท/กม. โดยข้อมูลได้วิเคราะห์จากค่าโดยสารต่อ 1 การเดินทาง (trip) โดยระยะการเดินทางเฉลี่ยคือ 10 กม. หรือ 10 สถานี ดังแสดงในรูปที่ 3.1.3 - 1

เปรียบเทียบค่าโดยสารเฉลี่ยระบบขนส่งสาธารณะของไทยกับต่างประเทศ (บาท/กม.)



หมายเหตุ : ระบบขนส่งสาธารณะ ได้แก่ รถโดยสาร (Bus) รถไฟฟ้ารางเบา (Tram) หรือรถไฟฟ้า (Metro),

ข้อมูลวิเคราะห์จากค่าโดยสารต่อ 1 การเดินทาง (trip) โดยระยะการเดินทางเฉลี่ยคือ 10 กม. หรือ 10 สถานี

ที่มา : Cost for public transport in cities worldwide, Statista 2018

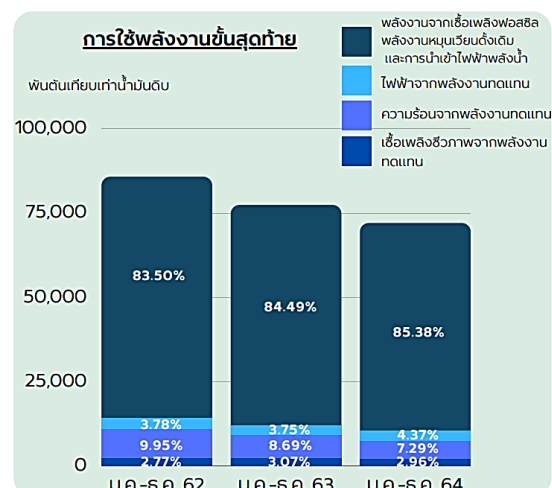
จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

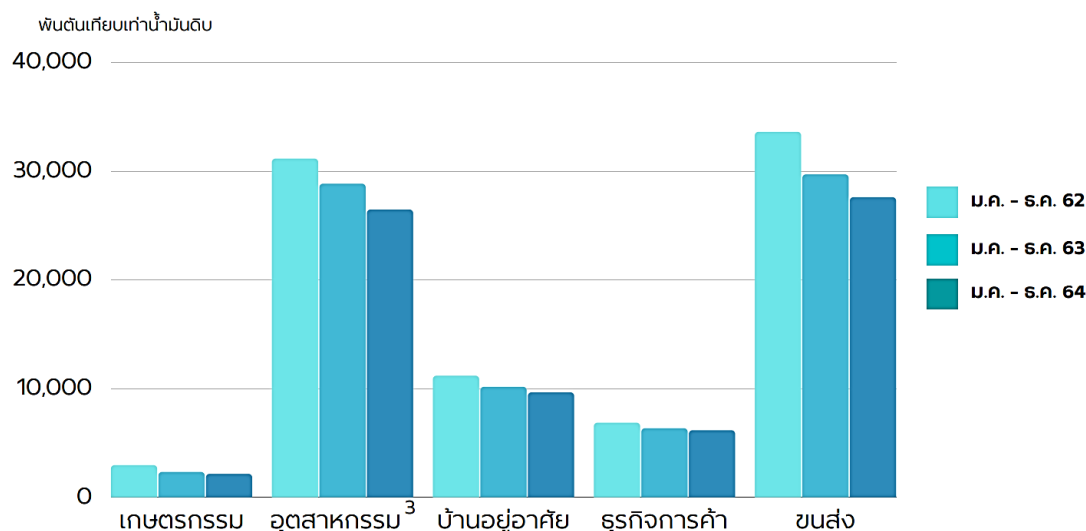
รูปที่ 3.1.3 - 1 เปรียบเทียบค่าโดยสารเฉลี่ยระบบขนส่งสาธารณะของไทยกับต่างประเทศ ปี พ.ศ. 2561

3.1.4 การใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง

ในปี 2564 สถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มีการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย 71,998 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ โดยพบว่ามี การใช้พลังงานทดแทนปริมาณ 10,527 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ มีอัตราการลดลงร้อยละ 12.3 จากช่วงเดียวกันของปีก่อน คิดเป็นสัดส่วนการใช้พลังงานทดแทนใน อัตราร้อยละ 14.62 ของการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายมีอัตราการลดลงในทุกสาขา เศรษฐกิจ โดยพบว่ามี การใช้พลังงานในสาขา เกษตรกรรม 2,143 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 3.0 ของการใช้พลังงานขั้นสุดท้าย มีอัตราการลดลงร้อยละ 7.5 จากช่วงเดียวกัน

ของปีก่อน สาขาอุตสาหกรรม 26,460 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36.8 มีอัตราการลดลงร้อยละ 8.2 สาขาบ้านอยู่อาศัย 9,642 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.4 มีอัตราการลดลงร้อยละ 5.0 สาขารัฐกิจการค้า 6,151 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 8.5 มีอัตราการลดลงร้อยละ 2.9 และมีการใช้พลังงานมากที่สุดในสาขาขนส่ง 27,602 พันตัน เทียบเท่าน้ำมันดิบ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 38.3 มีอัตราการลดลงร้อยละ 7.1 ดังรูปที่ 3.1.4 - 1 และตารางที่ 3.1.4 - 1





ที่มา : รายงานสถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มกราคม-ธันวาคม 2564

รูปที่ 3.1.4 - 1 การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ เดือน มกราคม - ธันวาคม 2564

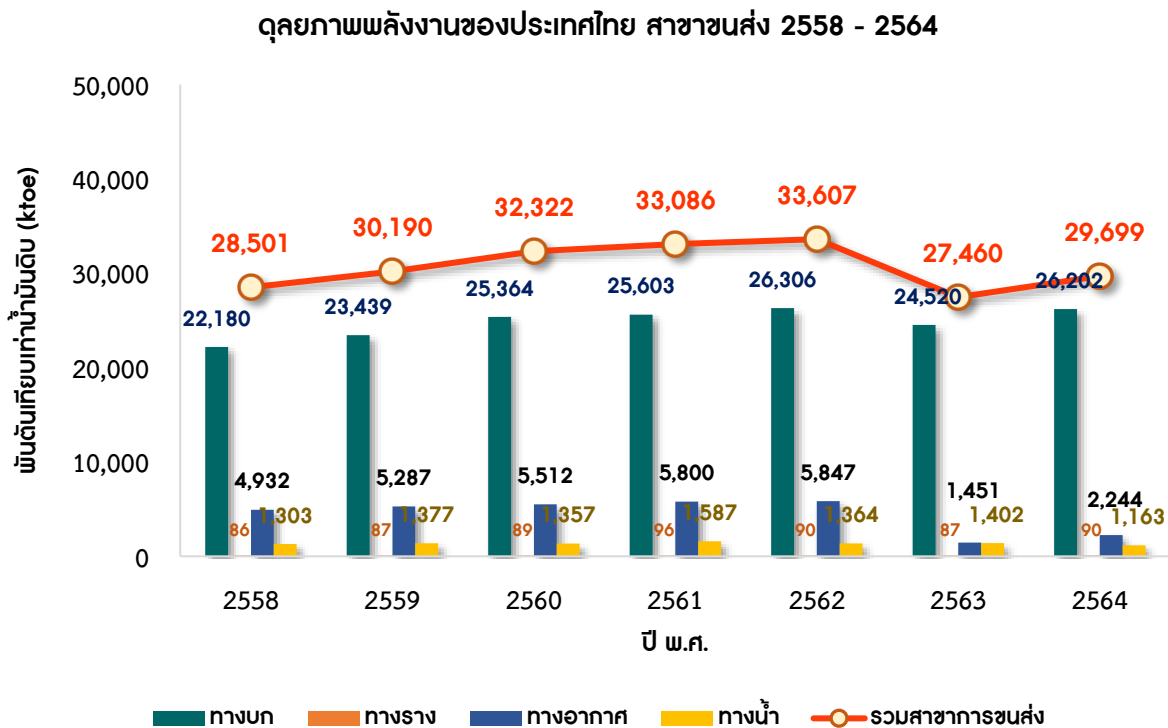
ตารางที่ 3.1.4 - 1 การใช้พลังงานขั้นสุดท้ายจำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ เดือน มกราคม - ธันวาคม 2564

การใช้พลังงานขั้นสุดท้าย จำแนกตามสาขาเศรษฐกิจ	ปริมาณ (พิกัดเทียบเท่าน้ำมันดิบ)			อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	
	ม.ค. - ธ.ค. 62	ม.ค. - ธ.ค. 63	ม.ค. - ธ.ค. 64	ม.ค. - ธ.ค. 63	ม.ค. - ธ.ค. 64
1. สาขาเกษตรกรรม	2,940	2,318	2,143	-21.2	-7.5
2. สาขาอุตสาหกรรม	31,144	28,837	26,460	-7.4	-8.2
3. สาขาก่อนอยู่อาศัย ³	11,171	10,150	9,642	-9.1	-5.0
4. สาขาธุรกิจการค้า	6,846	6,336	6,151	-7.4	-2.9
5. สาขาส่ง	33,607	29,699	27,602	-11.6	-7.1
รวม	85,708	77,340	71,998	-9.8	-6.9

หมายเหตุ : ³ สาขาอุตสาหกรรม ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการผลิต 26,223 พิกัดเทียบเท่าน้ำมันดิบ เหมืองแร่ 120 พิกัดเทียบเท่า
น้ำมันดิบ และก่อสร้าง 117 พิกัดเทียบเท่าน้ำมันดิบ

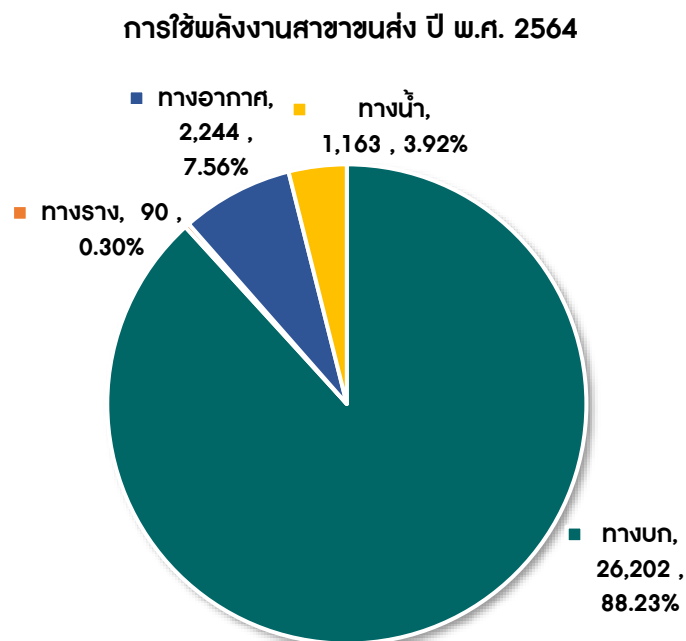
ที่มา : รายงานสถานการณ์พลังงานของประเทศไทย มกราคม-ธันวาคม 2564

จากสถิติของกระทรวงพลังงาน พบว่า การใช้พลังงานในสาขาการขนส่งยังคงมีแนวโน้มที่เพิ่มสูงขึ้น และส่งผลให้เกิดปัญหาหมอกพิษทางอากาศโดยมีอัตราการเติบโตของการใช้พลังงานอยู่ที่ ร้อยละ 4.21 ต่อปี จากปี พ.ศ. 2558 - 2562 แต่ในปี พ.ศ. 2563 การใช้พลังงานในสาขาส่งลดลงอยู่ที่ 27,460 พิกัดเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) และมีปริมาณการใช้พลังงานเพิ่มขึ้นในปี พ.ศ. 2564 โดยการขนส่งทางบกมีการใช้พลังงานมากที่สุด ซึ่งในปี พ.ศ. 2564 มีการใช้พลังงาน 26,202 พิกัดเทียบเท่าน้ำมันดิบ (ktoe) หรือประมาณร้อยละ 88.2 ของสาขาการขนส่งทั้งหมด โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปี (CAGR) คือ 4.36 (พ.ศ. 2558 - 2564) ดังแสดงในรูปที่ 3.1.4-2 และสัดส่วนการใช้พลังงานของไทย สาขาส่ง ปี พ.ศ. 2564 แสดงได้ดังรูปที่ 3.1.4-3



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน, https://www.dede.go.th/ewt_news.php?id=47341
 จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.1.4 - 2 ดูสภาพพลังงานของประเทศไทย สาขาขนส่ง ระหว่าง ปี พ.ศ. 2558 - 2564



ที่มา : กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน (พพ.) กระทรวงพลังงาน,
https://www.dede.go.th/ewt_news.php?id=47341
 จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ,
 สนข. 2566

รูปที่ 3.1.4 - 3 สัดส่วนการใช้พลังงานของประเทศไทย สาขาขนส่ง ปี พ.ศ. 2564

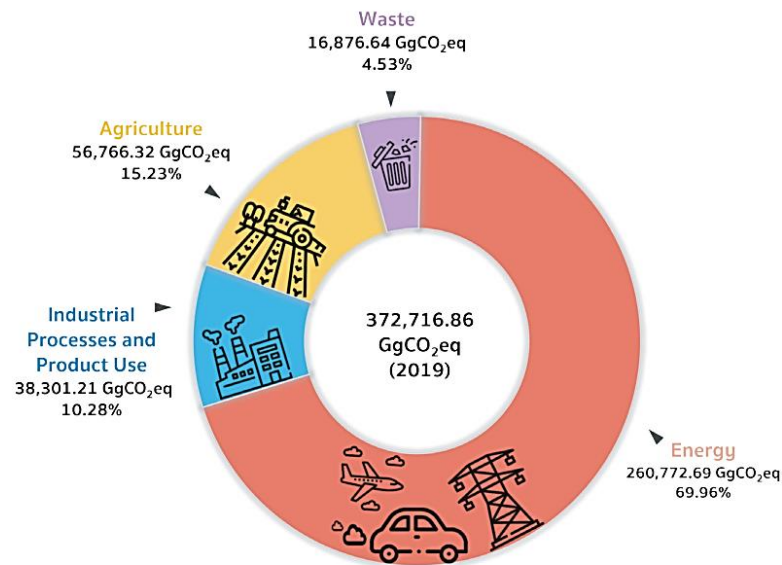
ปัจจัยที่ทำให้เกิดปัญหาพลังงาน คือความไม่เสถียรทางพลังงานภายในประเทศ โดยมีการมุ่งเน้นพลังงานด้านใดด้านหนึ่งมากเกินไป หรือมีกำลังการผลิตไม่เพียงพอต่อความต้องการใช้จนต้องนำเข้าพลังงานจากต่างประเทศ เป็นสาเหตุของการขาดเสถียรภาพด้านพลังงาน อย่างไรก็ตาม ยังมีแนวทางการแก้ไขปัญหาพลังงาน ซึ่งในปัจจุบันการแก้ไขปัญหาพลังงานโดยรวมของโลกยังคงเน้นด้านพลังงานทดแทนเป็นหลัก หรือเลือกใช้การกระจายแหล่งนำเข้าพลังงาน ลดการผูกขาดไม่เลือกนำเข้าพลังงานจากประเทศใดประเทศหนึ่งซึ่งอาจทำให้เกิดวิกฤตพลังงานในอนาคตได้ การเร่งสร้างเทคโนโลยีผลิตพลังงานสะอาด และสำหรับการแก้ไขปัญหาพลังงานในภาคการขนส่งทางบก อาจเลือกใช้วิธีการลดความต้องการใช้พลังงานฟอสซิล เช่น มีมาตรการและนโยบายที่สนับสนุนให้เปลี่ยนไปใช้ยานพาหนะพลังงานไฟฟ้า (EV) แทนยานพาหนะเครื่องยนต์สันดาปภายใน (ICE) เป็นต้น

3.1.5 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง

ตามที่ยุทธศาสตร์ระยะยาวในการพัฒนาที่ปล่อยก๊าซเรือนกระจกต่ำ ระบุถึงเป้าหมายความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon Neutrality) ใน 2 ฉากทัศน์ โดยเน้นการลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์จากภาคพลังงานและคมนาคมขนส่ง ภาคของเสีย ภาคกระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และภาคเกษตรกรรม คือ (1) ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี พ.ศ. 2613 ซึ่งจะมีสัดส่วนการผลิตไฟฟ้าจากพลังงานหมุนเวียนอย่างน้อย 50% ของกำลังการผลิตไฟฟ้าใหม่ภายในปี พ.ศ. 2593 และรถยนต์ใหม่ในตลาดจะเป็นรถยนต์ไฟฟ้า และรถยนต์ไฟฟ้าไฮบริดแบบปลั๊กอิน (PHEV) สัดส่วน 69% ภายในปี พ.ศ. 2578 และ (2) ความเป็นกลางทางคาร์บอนภายในปี พ.ศ. 2608 ซึ่งเป็นฉากทัศน์ที่ใช้ นโยบายและมาตรการเดียวกับฉากทัศน์แรกโดยเพิ่มการปรับปรุงประสิทธิภาพทางพลังงาน รวมถึงการส่งเสริมการลงทุนเทคโนโลยีดักจับและกักเก็บคาร์บอน ทำให้ภาคคมนาคมมีส่วนสำคัญต่อการดำเนินการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศ

ในปี พ.ศ. 2562 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวม (ไม่รวม LULUCF¹) (รูปที่ 3.1.1-9) คือ 372,717 GgCO₂e ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิ คือ 280,728 GgCO₂e (รวม LULUCF) ประกอบด้วย สาขาพลังงาน (Energy sector) 260,773 GgCO₂e สาขาเกษตรกรรม (Agriculture sector) 56,766 GgCO₂e สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ (Industrial Processes and Product Use : IPPU) 38,301 GgCO₂e และสาขาของเสีย (Waste sector) 16,877 GgCO₂e โดยสาขาพลังงานมีส่วน การปล่อยก๊าซเรือนกระจกมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 70 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวม สาขาเกษตรกรรม สาขากระบวนการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาของเสีย คิดเป็นร้อยละ 15, 10 และ 5 ตามลำดับ

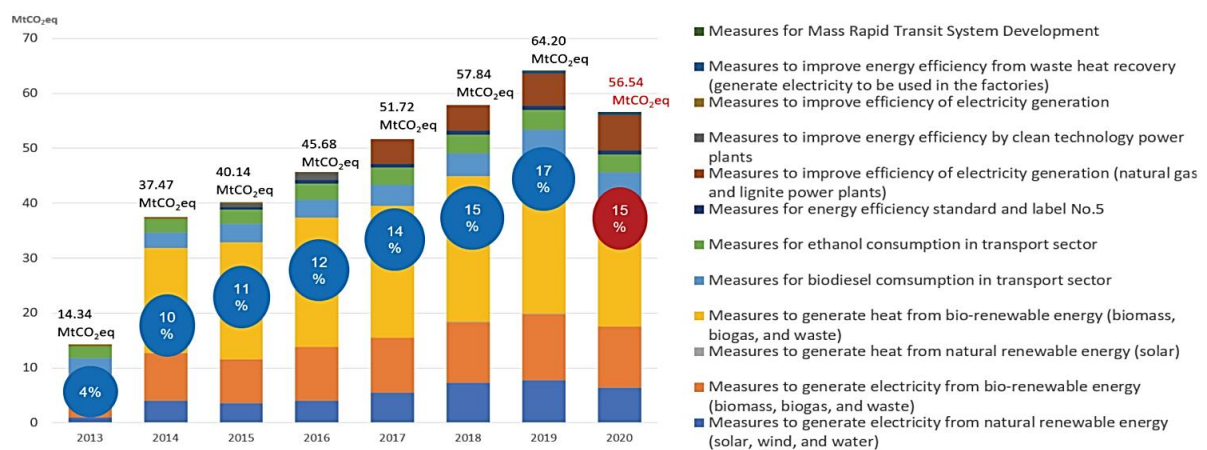
¹ ภาคการใช้ประโยชน์ของที่ดินและป่าไม้ (Land use, Land Use Change, and Forestry : LULUCF)



ที่มา : รายงาน Thailand's Fourth Biennial Update Report, สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2565

รูปที่ 3.1.5 - 1 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวมรายสาขา (ไม่รวม LULUCF) ปี พ.ศ. 2562

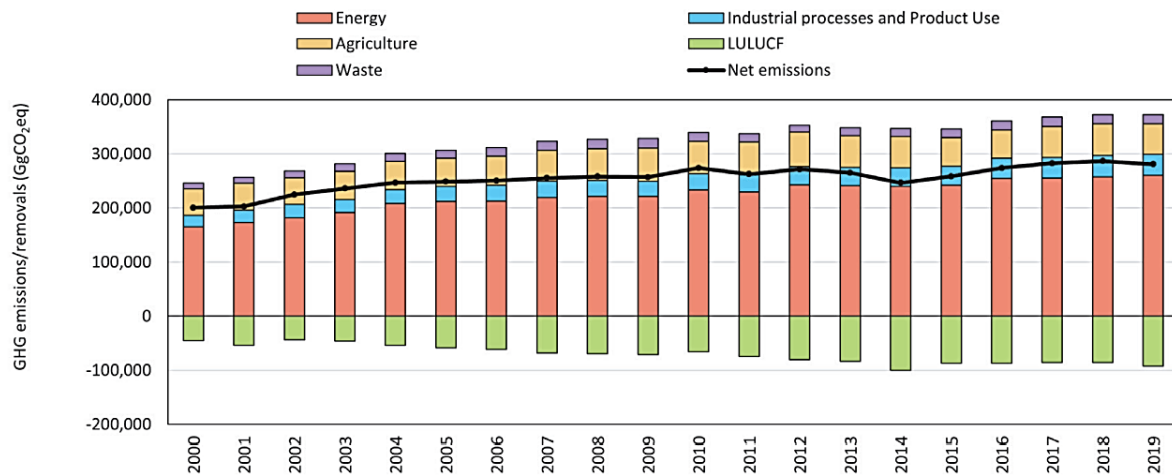
ประเทศไทยได้ดำเนินงานตามมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระดับชาติ (Nationally Appropriate Mitigation Actions: NAMA) และบรรลุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจก 56.54 MtCO₂e (รูปที่ 3.1.5 - 2) ในปี พ.ศ. 2563 จาก 10 มาตรการ โดยสาขาพลังงานและขนส่งคิดเป็นร้อยละ 15.4 ต่ำกว่ากรณีฐาน (BAU) ในช่วงก่อนปี พ.ศ. 2563 ประเทศไทยได้เปลี่ยนไปสู่ Nationally Determined Contribution (NDC) ซึ่งมีเป้าหมายการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงาน สาขาขนส่ง สาขาระบบการอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ สาขาเกษตรกรรม และสาขาของเสีย ทั้งนี้ ประเทศไทยได้พัฒนากลไกการสนับสนุนและมีส่วนร่วมเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก อย่างเช่น ตลาดคาร์บอน และฉลากคาร์บอน



ที่มา : รายงาน Thailand's Fourth Biennial Update Report, สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2565

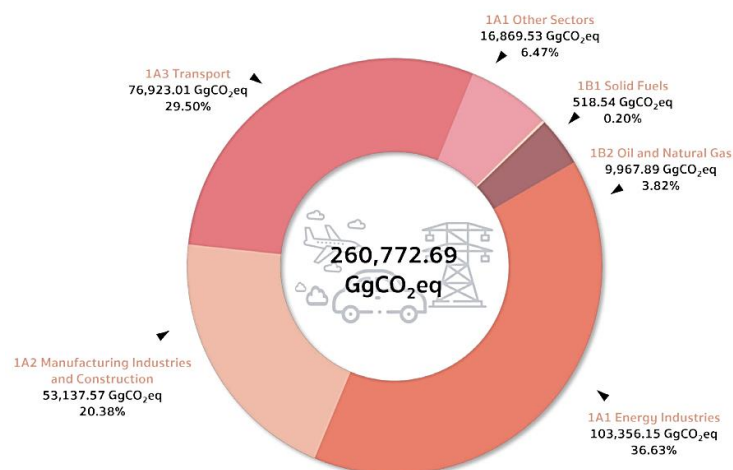
รูปที่ 3.1.5 - 2 การลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยตามมาตรการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกระดับชาติ (NAMA) ปี พ.ศ. 2556 - 2563 (ค.ศ. 2013 - 2020)

ในระหว่างปี พ.ศ. 2543 - 2562 สาขาหลักในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกคือสาขาพลังงาน โดยมี การเพิ่มขึ้นร้อยละ 58 จาก 165,092 GgCO₂e ในปี พ.ศ. 2543 เป็น 260,773 GgCO₂e ในปี พ.ศ. 2562 สัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 67 ของปริมาณการปล่อย ก๊าซเรือนกระจกรวมในปี พ.ศ. 2543 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 70 ของปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมในปี พ.ศ. 2562 สาขาเกษตรกรรมมีสัดส่วนการปล่อยลดลง และสาขากระบวนการอุตสาหกรรมและ การใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาของเสีย มีสัดส่วนการปล่อยเพิ่มขึ้น จากปี พ.ศ. 2543 ถึง 2562 ดังแสดงใน รูปที่ 3.1.5 - 3



ที่มา : รายงาน Thailand's Fourth Biennial Update Report, สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2565

รูปที่ 3.1.5 - 3 ปริมาณการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศรายสาขา ปี พ.ศ. 2543 - 2562



ที่มา : รายงาน Thailand's Fourth Biennial Update Report, สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม 2565

รูปที่ 3.1.5 - 4 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในสาขาขนส่ง ปี พ.ศ. 2562

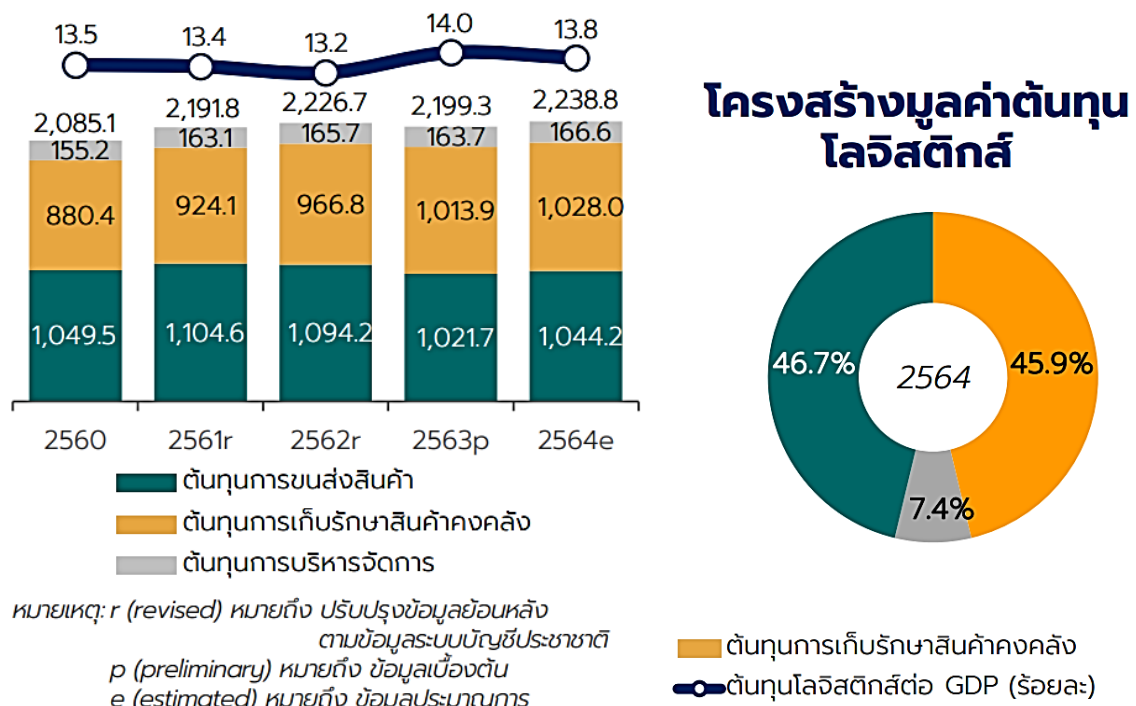
สาขาขนส่ง มีปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกรวม 260,773 GgCO₂e ในปี พ.ศ. 2562 แหล่งกำเนิดหลัก มาจากการเผาไหม้เชื้อเพลิง ประกอบด้วย อุตสาหกรรมพลังงาน 1A1 103,356 GgCO₂e (ร้อยละ 40) สัดส่วนการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากการคมนาคมขนส่ง โรงงานอุตสาหกรรมและการก่อสร้าง และอื่น ๆ คิดเป็น 76,923 GgCO₂e (ร้อยละ 30), 53,138 GgCO₂e (ร้อยละ 20) and 16,870 GgCO₂e (ร้อยละ 6) ดังแสดงในรูปที่ 3.1.5 - 4

3.1.6 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ

สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี ในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 พบว่าในช่วงสามปีแรกมีการลดลงเล็กน้อย ส่วนในช่วงปี พ.ศ. 2561 - 2562 มีแนวโน้มคงที่อยู่ที่ร้อยละ 13.4 และข้อมูลจากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทยประจำปี 2563 (สศช., 2563) พบว่า

- ในปี 2562 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,232.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ
- ปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่า 2,199.3 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) โดยมีมูลค่าลดลงจากปีก่อนหน้า หรือลดลงเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.2 เป็นไปในทิศทางเดียวกันกับภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศที่หดตัว โดยมีปัจจัยหลักจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19)
- ปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,238.8 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP โดยมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า หรือเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 1.8 ตามการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศจากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID-19 และแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลกส่งผลให้การส่งออกกลับมาขยายตัว

เมื่อพิจารณาส่วนประกอบของต้นทุนโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. 2564 พบว่าต้นทุนการขนส่งสินค้า มีสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีสัดส่วนร้อยละ 6.4 และต้นทุนการบริหารจัดการมีสัดส่วนร้อยละ 1.0 ทั้งนี้มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ ปี พ.ศ. 2564 อยู่ที่ 2.24 ล้านล้านบาท มีแนวโน้มอัตราการขยายตัวอย่างเพิ่มขึ้นเป็นไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ จากการผ่อนคลายมาตรการด้าน COVID - 19 ดังแสดงในรูปที่ 3.1.6 - 1



รูปที่ 3.1.6 - 1 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปี พ.ศ. 2564

3.1.7 ความสามารถในการแข่งขันของไทย (ตัวชี้วัดด้าน Soft Side)

ความสามารถในการแข่งขันของไทยสามารถประเมินได้จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งตัวชี้วัดส่วนใหญ่สามารถวัดได้ทั้งประสิทธิภาพด้านคมนาคมขนส่ง (Hard Side) และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงกฎระเบียบ และสิ่งอำนวยความสะดวก (Soft Side) โดยตัวชี้วัดประสิทธิภาพการแข่งขันระดับนานาชาติ ได้แก่

- 1) การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย IMD World Competitiveness Center ของ International Institute for Management Development (IMD)
- 2) การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย World Economic Forum (WEF) จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยใช้ตัวชี้วัดที่เรียกว่า Global Competitiveness Index (GCI)
- 3) การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย The International Bank for Reconstruction and Development ของ The World Bank จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์ โดยใช้ Logistics Performance Index (LPI)
- 4) การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยธนาคารโลก (World Bank) โดยใช้ดัชนี Trading Across Borders

ในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงตัวชี้วัดด้าน Soft Side เป็นหลัก โดยส่วนใหญ่จะอยู่ในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์ โดยใช้ Logistics Performance Index (LPI)

3.1.7.1 ตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ Logistics Performance Index (LPI)

การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย The International Bank for Reconstruction and Development ของ The World Bank จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์ โดยใช้ Logistics Performance Index (LPI) ซึ่งจัดทำทุก 2 ปี เผยแพร่ในรายงานชื่อ Connecting to Compete: Trade Logistics in the Global Economy ทั้งนี้ The World Bank ทำการประเมินสภาพการให้บริการด้านโลจิสติกส์และทำการเปรียบเทียบ 160 กว่าประเทศ การประเมิน LPI ได้จากการสำรวจผู้เชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ ทั้งผู้ให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal freight forwarders) และผู้ให้บริการขนส่งสินค้ารายใหญ่ จำนวน 1,000 ราย จาก 143 ประเทศ โดย LPI ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบหรือปัจจัย ดังนี้

- ศุลกากร (Customs)
- โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)
- การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Shipments)
- คุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Quality and Competence)
- การติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง (Tracking and Tracing)
- ความทันเวลา (Timeliness)

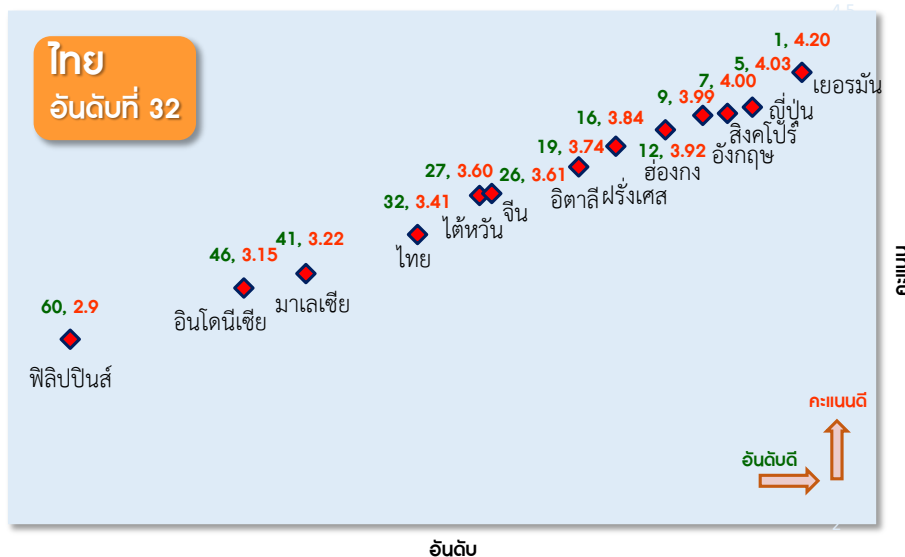
โดย 6 องค์ประกอบนี้ ประเมินบนพื้นฐานของ 2 ปัจจัย ได้แก่ 1) กฎระเบียบ นโยบาย และปัจจัยนำเข้าของห่วงโซ่อุปทาน ประกอบด้วย พิธีการศุลกากร (Customs) คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการค้าและการขนส่ง (Infrastructure) และ สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ (Services Quality) และ 2) ผลลัพธ์ของประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับดัชนีด้านเวลา ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ ประกอบด้วย ความตรงต่อเวลาของการบริการ (Timeliness) การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ (International Shipments) และระบบการติดตามและตรวจสอบ (Tracking and Tracing) โครงการฯ ได้แสดงการจัดลำดับใน 3 ด้าน ดังแสดงในตารางที่ 3.1.7 - 1 และรูปที่ 3.1.7 - 1

ตารางที่ 3.1.7 - 1 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้านโลจิสติกส์
Logistics Performance Index (LPI) ปี พ.ศ. 2561

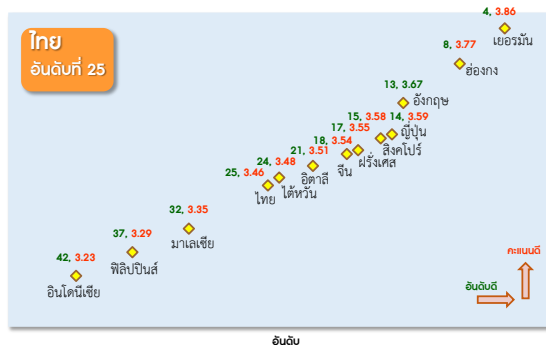
ดัชนี/ด้าน		ฟิลิปปินส์	อินโดนีเซีย	มาเลเซีย	ไทย	สิงคโปร์	ไต้หวัน	ฮ่องกง	จีน	ญี่ปุ่น	ฝรั่งเศส	อิตาลี	เยอรมัน	อังกฤษ
LPI	อันดับ	60	46	41	32	7	27	12	26	5	16	19	1	9
	คะแนน	2.9	3.15	3.22	3.41	4.00	3.60	3.92	3.61	4.03	3.84	3.74	4.20	3.99
• สมรรถนะ ผู้ให้บริการ โลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและ ธุรกิจ	อันดับ	37	42	32	25	15	24	8	18	14	17	21	4	13
	คะแนน	3.29	3.23	3.35	3.46	3.58	3.48	3.77	3.54	3.59	3.55	3.51	3.86	3.67
• คุณภาพและ ขีดความสามารถ ด้านโลจิสติกส์	อันดับ	69	44	36	32	3	30	12	27	4	17	24	1	7
	คะแนน	2.78	3.1	3.3	3.41	4.1	3.57	3.93	3.59	4.09	3.84	3.66	4.31	4.05

ที่มา : The World Bank, 2561

เปรียบเทียบประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI) ของแต่ละประเทศ
ปี 2561 (อันดับ, คะแนน)



เปรียบเทียบสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ
ของแต่ละประเทศ ปี 2561 (อันดับ, คะแนน)



เปรียบเทียบคุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์
ของแต่ละประเทศ ปี 2561 (อันดับ, คะแนน)



ที่มา : The World Bank, 2561

รูปที่ 3.1.7 - 1 เปรียบเทียบคะแนนและการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

จากการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ พบว่า ในกลุ่มอาเซียน คะแนนและอันดับของประเทศไทยยังอยู่ในอันดับต่ำ โดยประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ อันดับที่ 32 คะแนน 3.41 สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ อันดับที่ 25 คะแนน 3.46 และคุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ อันดับที่ 32 คะแนน 3.41 ประเทศไทยยังสามารถเพิ่มคุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ได้อีก โดยแก้ไขปัญหาลำบากดังต่อไปนี้

ข้อจำกัดในการเพิ่มคุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์

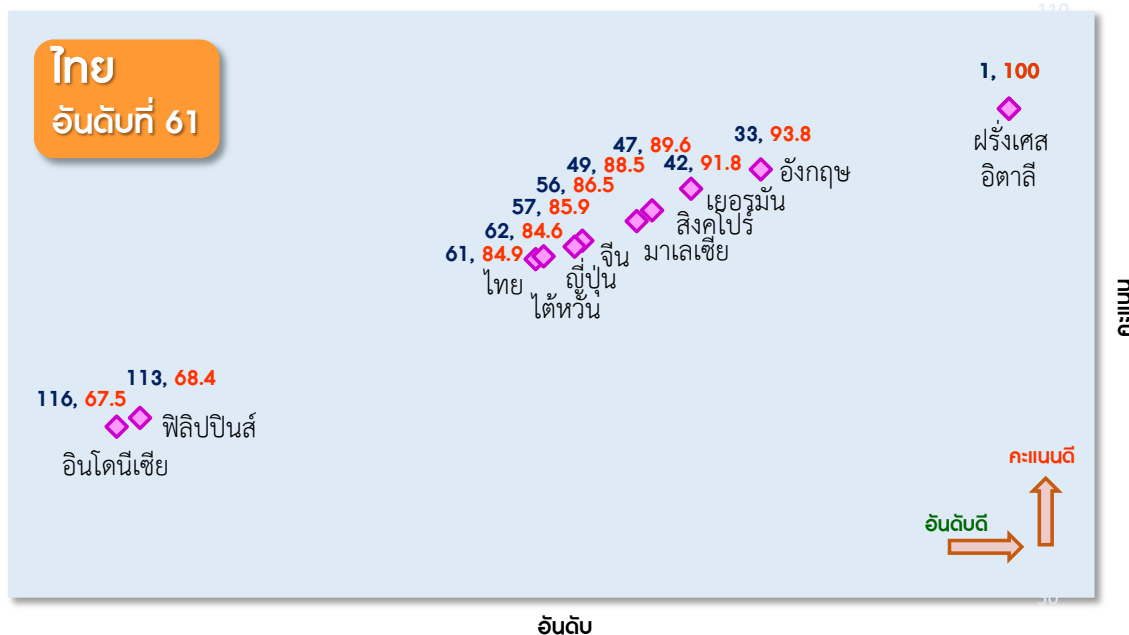
- คุณภาพพนักงาน : พนักงานที่ปฏิบัติงานไม่มีความเป็นมืออาชีพ ทักษะความรู้ในหน้าที่ ความรับผิดชอบ และเข้าใจกระบวนการให้บริการโลจิสติกส์อย่างถ่องแท้
- คุณภาพของข้อมูลในการบริการโลจิสติกส์ไม่ค่อยมีรายละเอียดเกี่ยวกับประเภทการบริการและอัตราค่าบริการที่ครบถ้วน ถูกต้อง หรือการแจ้งข้อมูลหากมีการเปลี่ยนแปลงการขนส่ง
- นโยบายค่าบริการที่ไม่เหมาะสมกับคุณภาพการบริการที่ลูกค้าได้รับ
- ขั้นตอนการสั่งซื้อเข้าใจยาก ไม่ชัดเจน และความล่าช้าของผู้ให้บริการโลจิสติกส์
- ธุรกิจโลจิสติกส์ไม่ได้นำเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้กับฐานข้อมูลของธุรกิจให้มีความเชื่อมโยงกันในทุกสาขาหรือเครือข่ายตัวแทน
- ผู้ให้บริการโลจิสติกส์มีความยืดหยุ่นด้านการให้บริการตามที่ลูกค้าต้องการ

3.1.7.2 ความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าระหว่างประเทศ (Trading Across Borders)

การอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation) เพื่อพัฒนาการค้าชายแดน เป็นแนวทางที่สำคัญต่อการค้าข้ามพรมแดน (Trading across borders) และการค้าชายแดน ในปัจจุบัน โดยมีวัตถุประสงค์ที่มุ่งเน้นให้เกิดความเรียบง่าย ความสอดคล้อง และความโปร่งใสในกระบวนการ พิธีการและขั้นตอนต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพจะช่วยลดต้นทุนทางการค้าและระยะเวลาการนำเข้าและส่งออก ซึ่งจะสนับสนุนให้ธุรกิจมีต้นทุนที่ลดลงและก่อให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุนอันจะนำมาซึ่งการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ

ธนาคารโลก (World Bank) ได้มีการศึกษาและจัดทำ “Doing Business Report 2020” ซึ่งเป็นรายงานที่ระบุถึงดัชนีด้านต่าง ๆ ในการดำเนินธุรกิจของแต่ละประเทศ โดยได้สรุปจากรายงานดังกล่าวในหัวข้อการค้าข้ามพรมแดน (Trading across border) จากรายงาน Doing Business พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) พบว่าอันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจของประเทศไทยอยู่ที่อันดับที่ 21 จาก 190 ประเทศของโลก ได้คะแนนรวม 80.1 จาก 100 คะแนน โดยอันดับในแต่ละประเภทการประกอบธุรกิจ และอันดับดัชนี Trading Across Borders ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2563 อยู่ที่อันดับที่ 61 จาก 190 ประเทศของโลก ได้คะแนนรวม 84.9 จาก 100 คะแนน ดังแสดงในรูปที่ 3.1.7 - 2

เปรียบเทียบการค้าระหว่างประเทศ Trading across borders ของแต่ละประเทศ ปี 2563 (อันดับ, คะแนน)



ที่มา : Doing Business Report 2020, World Bank

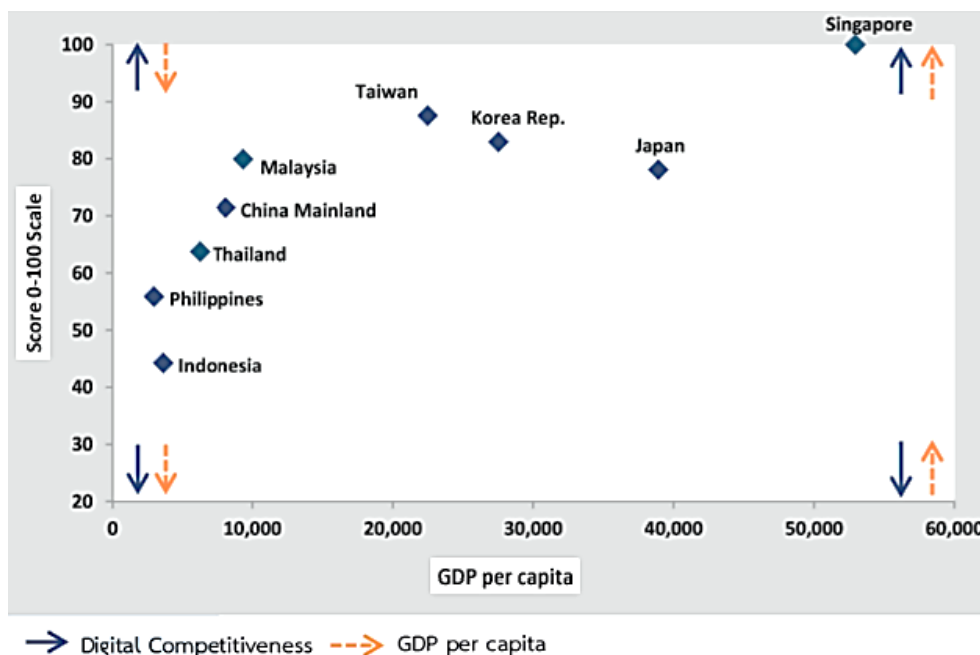
รูปที่ 3.1.7 - 2 ดัชนีการค้าระหว่างประเทศ Trading Across Borders

ข้อจำกัดในการค้าระหว่างประเทศ

- กฎระเบียบการขนส่งสินค้าผ่านแดนเพื่อการคมนาคมขนส่ง
- ประสิทธิภาพของผู้ขนส่งในการนำเทคโนโลยีมาใช้งาน
- ข้อตกลงเขตการค้าเสรี
- ธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของไทยขนาดเล็ก กลาง ใหญ่
- ระบบการพัฒนาซอฟต์แวร์เชื่อมโยงการขนส่งทุกรูปแบบ (Software Link Multimodal)
- ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน

3.1.7.3 ความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล (Digital Competitiveness) และรายได้ต่อหัวประชากร (GDP per capita)

การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางดิจิทัล (World Digital Competitiveness Ranking 2021) โดยสถาบัน IMD พบว่า คนไทยมีความพร้อมด้านดิจิทัลไม่สูงนักเมื่อเทียบกับประเทศอื่นโดยอยู่อันดับที่ 38 จากสมาชิกทั้งหมด 63 ประเทศทั่วโลก

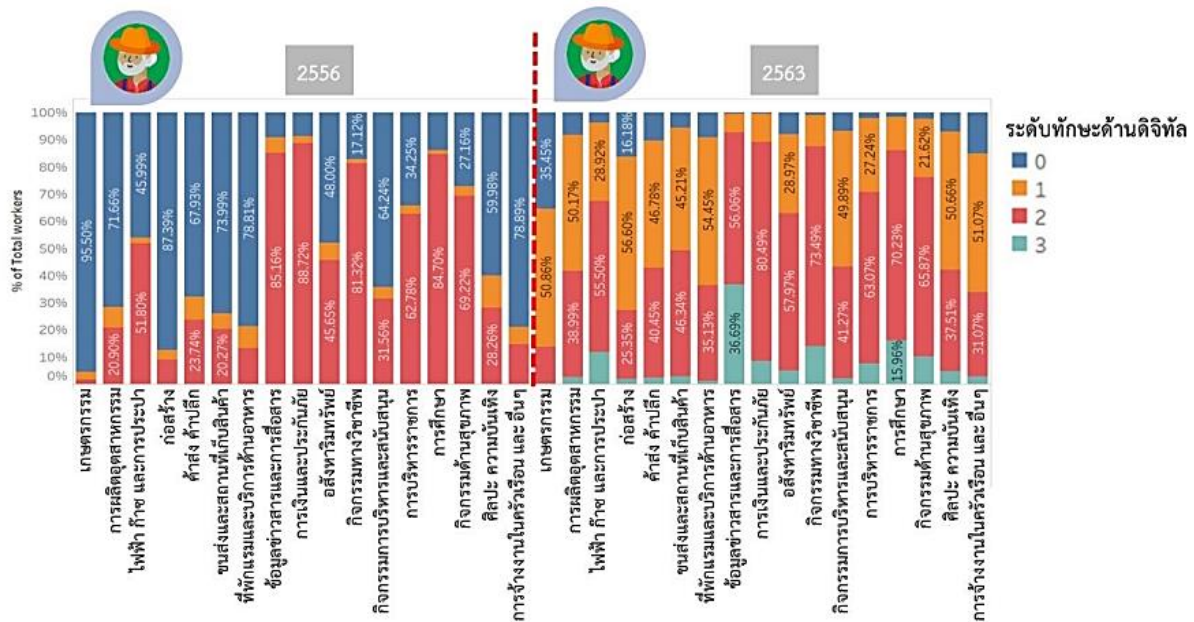


ที่มา : World Digital Competitiveness Ranking 2021, International Institute for Management Development (IMD)

รูปที่ 3.1.7 - 3 เปรียบเทียบคะแนนและการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางดิจิทัล (World Digital Competitiveness Ranking 2021)

การปรับตัวและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีได้อย่างเต็มที่ เป็นปัจจัยสำคัญในการช่วยพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตและสร้างความมั่งคั่งให้กับประชาชนในประเทศ ปัจจุบันหลายประเทศพยายามส่งเสริมและพัฒนาทักษะแรงงานของตนเองให้พร้อมก้าวเข้าสู่ยุคดิจิทัล ซึ่งเมื่อพิจารณากรณีของไทย พบว่า แม้คนไทยจะเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้ค่อนข้างมาก (ร้อยละ 75 ของประชากรทั้งหมด) แต่จากการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันทางดิจิทัล (World Digital Competitiveness Ranking 2021) โดยสถาบัน International Institute for Management Development (IMD) พบว่าคนไทยมีความพร้อมด้านดิจิทัลไม่สูงนัก เมื่อเทียบกับประเทศอื่นโดยอยู่อันดับที่ 38 จากสมาชิกทั้งหมด 63 ประเทศทั่วโลก (รูปที่ 3.1.7 - 3) นอกจากนี้ เครื่องมือการจ้างแรงงานด้านเทคนิคและวิทยาศาสตร์และเครื่องมือการฝึกอบรมและการศึกษาของไทยอยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ คือ อันดับที่ 58 และ 56 ตามลำดับ สะท้อนถึงปัญหาในการเตรียมกำลังแรงงานไทยเพื่อรองรับการทำงานในอนาคต

แรงงานไทยปรับตัวด้านดิจิทัลได้ดีสะท้อนจากสัดส่วนแรงงานที่สามารถใช้ดิจิทัลเพื่อชีวิตประจำวันได้เป็นอย่างดี (ทักษะระดับ 1 - 3) ในปี 2563 เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 83 โดยพบว่า กลุ่มอาชีพที่ลักษณะงานที่เน้นใช้ความคิด (Cognitive work) อาทิ กลุ่มผู้จัดการ และแรงงานในธุรกิจภาคบริการสมัยใหม่ (เช่น ธุรกิจเทคโนโลยีสารสนเทศ การเงิน การตลาด และการวิเคราะห์ธุรกิจ เป็นต้น) ดังแสดงในรูปที่ 3.1.7 - 4 ซึ่งสาเหตุส่วนหนึ่งมาจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของไทยที่ดีขึ้น โดยเฉพาะเรื่องความครอบคลุมของสัญญาณอินเทอร์เน็ต ประกอบกับความก้าวหน้าของเทคโนโลยี ทำให้ราคาโทรศัพท์มือถือถูกลง แรงงานจึงมีโทรศัพท์สมาร์ทโฟนเพิ่มขึ้นและสามารถเข้าถึงอินเทอร์เน็ตได้ง่ายขึ้น นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยเร่งเพิ่มเติมคือเกิดการล็อกดาวน์ประเทศในช่วงครึ่งแรกของปี 2563 จากสถานการณ์โควิด ทำให้แรงงานปรับตัวมาใช้ดิจิทัลมากขึ้น โดยจากข้อมูลพบว่า ในปี 2563 แรงงานที่มีทักษะระดับ 1 เข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 11 สูงกว่าค่าเฉลี่ยในอดีต (ปี 2555 - 2562) ที่ร้อยละ 7 โดยแรงงานทักษะระดับ 1 ที่เพิ่มขึ้น ส่วนใหญ่ใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อค้นหาและชำระค่าสินค้าออนไลน์เป็นหลัก



ที่มา : รายงานแนวโน้มความต้องการบุคลากรในอุตสาหกรรมดิจิทัล ของสำนักงานสภาพัฒนาการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) และ OECD Economic Thailand 2020

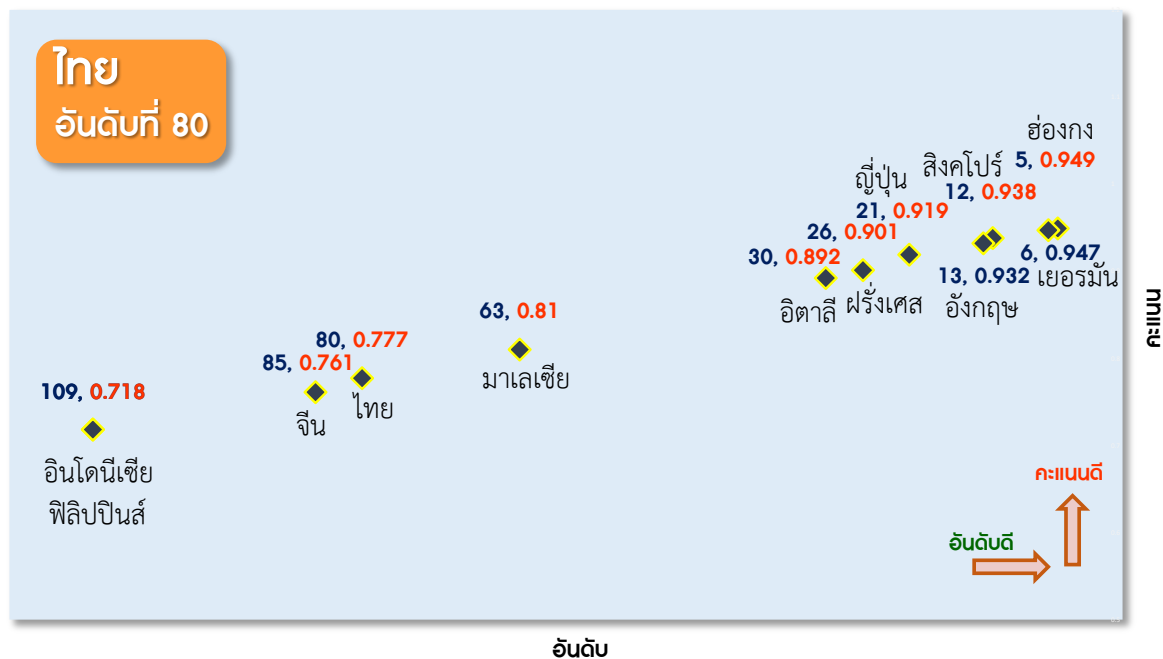
รูปที่ 3.1.7 - 4 ทักษะด้านดิจิทัลแยกตามประเภทอุตสาหกรรม/ธุรกิจ ระหว่างปี พ.ศ. 2556 และ 2563

จากรายงานแนวโน้มความต้องการบุคลากรในอุตสาหกรรมดิจิทัล ของสำนักงานสภาพัฒนาการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) และ OECD Economic Thailand (2020) ที่ชี้ว่าตลาดยังมีความต้องการแรงงานที่มีทักษะดิจิทัลอีกเป็นจำนวนมาก แต่แรงงานที่มีทักษะดิจิทัลเพื่อการทำงานยังมีจำนวนน้อยเพียง 1 ใน 3 ของแรงงานทั้งหมด

3.1.7.4 ดัชนีการพัฒนามนุษย์ Human Development Index (HDI)

สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) ได้มีการจัดทำดัชนีการพัฒนามนุษย์ (HDI) มีจุดมุ่งหมายเพื่อวัดระดับการพัฒนาคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาใน 3 เสาหลัก ได้แก่ การมีชีวิตที่ยืนยาว และสุขภาพดี ความรู้ และมาตรฐานคุณภาพชีวิตที่ดี จากการจัดอันดับพบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 80 คะแนน 0.777 ดังแสดงในรูปที่ 3.1.7 - 5

เปรียบเทียบดัชนีการพัฒนามนุษย์ Human Development Index (HDI) ของแต่ละประเทศ ปี 2562 (อันดับ, คะแนน)



ที่มา : ดัชนีการพัฒนามนุษย์ (HDI), สำนักงานโครงการพัฒนาแห่งสหประชาชาติ (UNDP) 2019

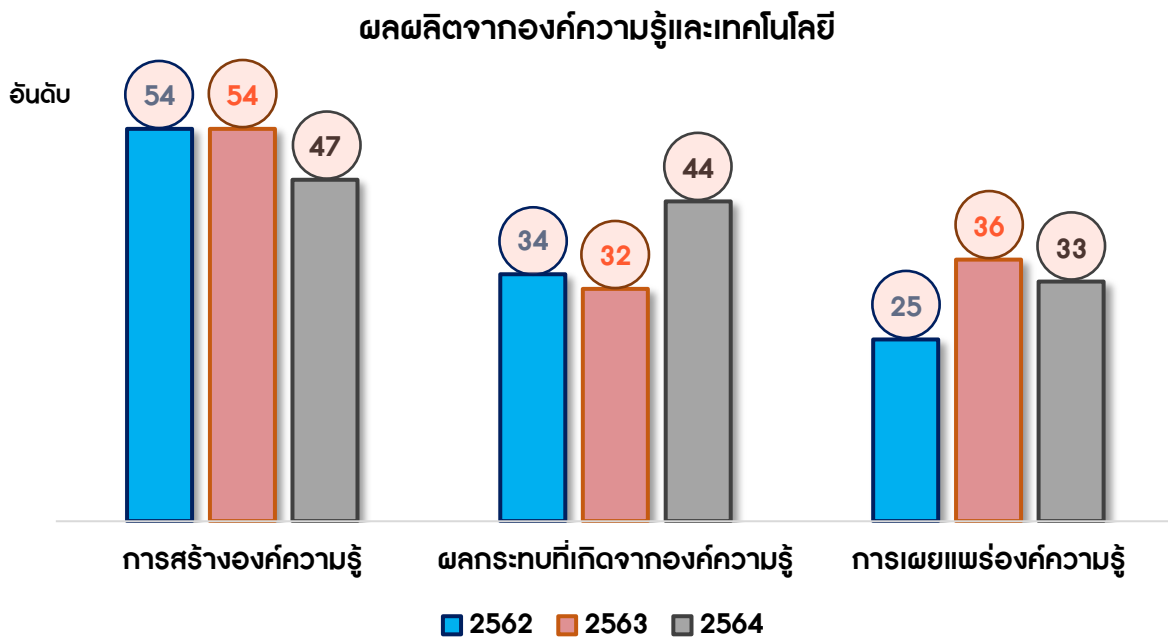
รูปที่ 3.1.7 - 5 เปรียบเทียบดัชนีการพัฒนามนุษย์ Human Development Index (HDI) ของแต่ละประเทศ ปี 2562 (อันดับ, คะแนน)

สำหรับการจัดอันดับการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านทักษะของ World Economic Forum (WEF) ปี พ.ศ. 2562 ได้จัดคะแนนความสามารถในการแข่งขันการพัฒนาทุนมนุษย์ด้านทักษะ (Skill) ของไทยที่มีแนวโน้มลดลงจากปี 2561 ที่อันดับ 66 เป็นอยู่ที่อันดับ 73 จาก 141 ประเทศทั่วโลก ทั้งนี้ สาเหตุสำคัญมาจากทักษะของบัณฑิตที่ลดลง และการสอนให้คิดเชิงวิเคราะห์ที่ยังมีคะแนนที่ค่อนข้างต่ำ

3.1.7.5 ความสามารถด้านนวัตกรรมของไทย

ความสามารถด้านนวัตกรรมของไทยปี พ.ศ. 2564 อยู่อันดับที่ 43 จาก 132 ประเทศทั่วโลก และเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง รวมถึงเป็นอันดับที่ 9 ของประเทศที่เป็นเจ้าของอนุสิทธิบัตรมากที่สุด โดยรายงาน GII 2021 ระบุว่า ไทยมีความสามารถด้านนวัตกรรมสูงขึ้น แม้เป็นช่วงแพร่ระบาดของ COVID - 19 โดยยังครองอันดับ 1 ของประเทศที่เอกชนมีการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา และเป็นอันดับที่ 42 ด้านการพัฒนา ความรู้และเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานด้านนวัตกรรม จากเดิมอันดับที่ 86 เมื่อปีที่ผ่านมา รวมทั้งยังเป็นอันดับที่ 51 ที่ภาครัฐให้บริการข้อมูลและคำปรึกษาผ่านระบบออนไลน์ จากเดิมอันดับที่ 81 เมื่อปีที่ผ่านมา ซึ่ง World Intellectual Property Organization (WIPO) เห็นว่ามีความสำคัญต่อการส่งเสริมการสร้างสรรคและการใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมอย่างมาก

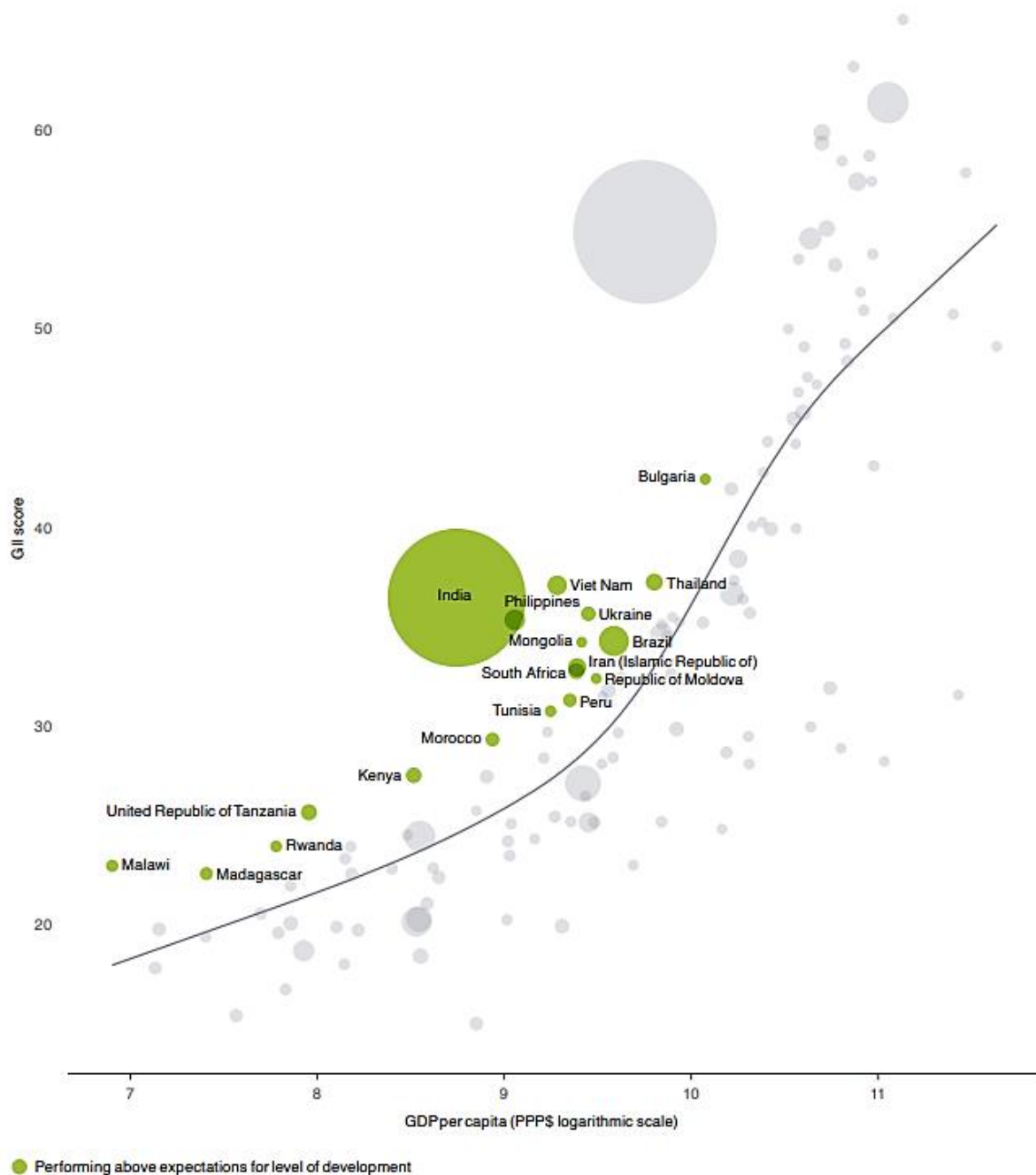
นอกจากนี้ รายงาน Global Innovation Index (GII) 2021 ระบุว่า ไทยมีผลผลิตจากองค์ความรู้และเทคโนโลยี เป็นอันดับที่ 40 ในปี พ.ศ. 2564 โดยในด้านการสร้างองค์ความรู้ ไทยอยู่อันดับที่ 47 ซึ่งดีขึ้นจากปี 2562 จากผลการจัดอันดับความสามารถทางด้านนวัตกรรมของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มคะแนนอันดับความสามารถทางนวัตกรรมโดยรวมสูงขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไปสลับขึ้นลงในอันดับที่ไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก ดังแสดงในรูปที่ 3.1.7 - 6



ที่มา : Global Innovation Index 2021

รูปที่ 3.1.7 - 6 ความสามารถในการแข่งขันของไทยด้านนวัตกรรม ปี พ.ศ. 2562 - 2564

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยถือว่าอยู่ในกลุ่มที่ประสบความสำเร็จในด้านการพัฒนานวัตกรรม หากเทียบกับกลุ่มและรายได้ของประเทศ ดังแสดงได้ในรูปที่ 3.1.7 - 7



หมายเหตุ : ขนาดวงกลมแสดงขนาดของจำนวนประชากร

ที่มา : Global Innovation Index 2021

รูปที่ 3.1.7 - 7 ความสัมพันธ์ระหว่างนวัตกรรมและการพัฒนา

อุปสรรคสำคัญในการสร้างขีดความสามารถนวัตกรรม ส่วนใหญ่เกิดขึ้นระหว่างปัจจัยนำเข้าทางนวัตกรรม อาทิ สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ การลงทุนในธุรกิจร่วมลงทุน การบริการนำเข้าเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การบริการส่งออกเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นต้น ประเทศไทยจึงต้องเร่งเสริมมาตรการที่เป็นจุดด้อยให้ตรงจุดโดยเฉพาะการเชื่อมโยงต่อยอดการสร้างนวัตกรรมที่มีอยู่แล้วในการสร้างการไต่ระดับพัฒนาการทางนวัตกรรมที่จะเป็นสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศต่อไป

3.2 กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ในด้านกฎหมาย ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ จากข้อมูลในแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 ประกอบด้วย

- 1) ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์มีมาตรฐานสูงขึ้นในระดับสากล เช่น การกำกับดูแลและพัฒนา มาตรฐานการคมนาคมขนส่ง และการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะในการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูล การขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ เป็นต้น
- 2) การลดภาระงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานฯ เช่น การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน และการลดภาระค่าใช้จ่ายการซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐาน

นอกจากนี้ ยังมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับคมนาคมและโลจิสติกส์ อาทิ พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464 พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์กรมหาชน) พ.ศ. 2564 พระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย พ.ศ. 2456 พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 พระราชบัญญัติพิทักษ์อัตราศุลกากร พ.ศ. 2530 ซึ่งจะนำมาใช้ประกอบการประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องต่อไป

นอกจากกฎระเบียบ ข้อบังคับ และระบบต่าง ๆ ที่สนับสนุนการใช้บริการโครงการสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ยังมีระบบ National Single Window ในปัจจุบัน และข้อมูลสถิติต่าง ๆ ที่สามารถนำไปวิเคราะห์แนวโน้มของการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ของไทยในอนาคต

3.2.1 กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ

1) พระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494

มาตรา 38 ในการดำเนินการกิจการของการรถไฟแห่งประเทศไทย ให้คำนึงถึง ประโยชน์ของรัฐและประชาชนและความปลอดภัย มาตรา 39 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2530 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อน จึงจะดำเนินการดังต่อไปนี้ได้ (1) สร้างทางรถไฟสายใหม่ (2) เลิกสร้างทางรถไฟที่ได้เริ่มสร้างหรือเลิกกิจกรรมในทางซึ่งเปิดเดินแล้ว (3) เพิ่มหรือลดทุน (4) กู้ยืมเงินหรือให้กู้ยืมเงินมีจำนวนเกินคราวละห้าล้านบาท (5) ลงทุนหรือร่วมลงทุนซึ่งมีวงเงินเกินห้าสิบล้านบาท (6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน (7) จำหน่ายอสังหาริมทรัพย์ (8) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด (9) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด

มาตรา 41 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะต้องไม่วางระเบียบว่าด้วยการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ตลอดจนการกำหนดค่าภาระการใช้รถไฟ บริการ และความสะดวก เช่นว่านั้น อันจะเป็นการขัดกับนโยบายของคณะรัฐมนตรีในทางเศรษฐกิจและการคลัง

2) พระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง พ.ศ. 2464

มาตรา 10 (มาตรา 10 แก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติจัดวางการรถไฟและทางหลวง แก้ไขเพิ่มเติม พุทธศักราช 2477) ให้คณะกรรมการรถไฟมีหน้าที่ควบคุมรถไฟราษฎรตามอำนาจ และ หน้าที่ซึ่งมีบทกำหนดไว้ว่า เป็นอำนาจหน้าที่ของสภากรรมการรถไฟตามพระราชบัญญัติ จัดวาง การรถไฟและทางหลวง พุทธศักราช 2464 ในส่วนรถไฟหลวง ให้คณะกรรมการนี้มีหน้าที่ รับปรึกษาในเมื่อรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเศรษฐกิจการเสนอในเรื่องต่อไปนี้

- (1) โครงการและนโยบายของการรถไฟ
- (2) การลงทุนใหม่
- (3) งบประมาณประจำปี และ
- (4) กิจกรรมอย่างอื่นเกี่ยวกับการรถไฟ

คณะกรรมการรถไฟอาจร้องขอให้บุคคลภายนอกมาให้คำแนะนำและความเห็น และอาจเชิญ เจ้าหน้าที่คนใด ๆ มาชี้แจงข้อความ หรืออาจตั้งอนุกรรมการขึ้นสอบสวนข้อความใด ๆ ได้

มาตรา 15 กรมรถไฟแผ่นดินมีอำนาจที่จะออกกฎข้อบังคับ และตั้งอัตราค่าระวาง ขึ้นไว้ได้ เมื่อเห็นว่าเป็นการจำเป็นในข้อต่อไปนี้ คือ

- (1) ว่าด้วยแบบและการสร้างรถ
- (2) ว่าด้วยวิธีจัดระเบียบการเดินรถและวางกำหนดอัตราให้รถวิ่งเร็วหรือช้าเพียงไร และ ให้เดินไปได้โดยสถานใด
- (3) ว่าด้วยอัตราค่าระวางซึ่งผู้โดยสารต้องเสีย
- (4) ว่าด้วยจำนวนผู้โดยสารในห้องรถห้องหนึ่ง ๆ ไม่ให้เกินกว่ากำหนดอย่างสูง ตามที่จะได้ ตั้งขึ้นไว้
- (5) ว่าด้วยการบรรทุกผู้โดยสารและจัดที่ให้ผู้โดยสารอยู่และว่าด้วยหัตถการของ ผู้โดยสารนั้น
- (6) ว่าด้วยรถขายอาหาร และห้องขายอาหาร
- (7) ว่าด้วยอัตราค่าระวางบรรทุก ข้อสัญญาและข้อสัญญาที่กรมรถไฟแผ่นดินจะ รับบรรทุก รับรักษาของ หรือรับฝากหัตถการ ครุการะ ห่อวัตถุ และสินค้าไว้ในที่แห่งใดแห่งหนึ่งของ รถไฟในนามของผู้เป็นเจ้าของ ผู้ส่งของหรือผู้รับของนั้น
- (8) ว่าด้วยกำหนดเวลาที่รถไฟจะออกเดิน
- (9) ว่าด้วยการเดินรถ
- (10) ว่าด้วยเครื่องอำนวยความสะดวกและโคมไฟของรถไฟ
- (11) ว่าด้วยการสับเปลี่ยนรถ หรือจัดให้รถหลักรางกัน
- (12) ว่าด้วยกฎแฉและเหล็กเปิดปิดราง รางซึ่งผ่านกัน และทางรถไฟผ่านถนนเสมอระดับ
- (13) ว่าด้วยจัดการเพื่อระงับ หรือลดหย่อนภัยอันตรายอันพึงเกิดขึ้นแก่กิจการของ รถไฟ และ เกี่ยวกับประชาชนหรือพนักงานรถไฟ
- (14) ว่าด้วยความปราศรัย ความผาสุก และความเรียบร้อยของประชาชนในระหว่าง เวลาเดินทาง อยู่ในรถหรือในที่ดินของรถไฟ แต่อัตราค่าระวางโดยสารและค่าบรรทุกอย่าง

สูงนั้น กรมรถไฟแผ่นดินและกระทรวงพาณิชย์ ต้องกำหนดโดยมีข้อตกลงกันก่อน
กฎข้อบังคับและอัตราค่าระวางดังกล่าวนี้ เมื่อผู้บัญชาการรถไฟแผ่นดินได้แจ้งความ
ออกประกาศให้ใช้แล้ว ก็เป็นอันใช้ได้ทีเดียว

3) พระราชบัญญัติการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543

มาตรา 6 ให้จัดตั้งการรถไฟฟ้ามหานครขึ้น เรียกว่า “การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย”
เรียกโดยย่อว่า “รฟม.” และ ให้ใช้ชื่อเป็นภาษาอังกฤษว่า “MASS RAPID TRANSIT
AUTHORITY OF THAILAND” เรียกโดยย่อว่า “MRTA” และให้มีตราเครื่องหมายของ “รฟม.”

มาตรา 7 ให้ รฟม. เป็นนิติบุคคล มีวัตถุประสงค์ดังต่อไปนี้

- (1) ดำเนินกิจการรถไฟฟ้ามหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดอื่นตามที่กำหนด
โดยพระราชกฤษฎีกา หรือระหว่างจังหวัดดังกล่าว
- (2) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำโครงการและแผนงานเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้ามหานครเพื่อปรับปรุงและ
พัฒนาให้ทันสมัย
- (3) ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟฟ้ามหานครและธุรกิจอื่นเพื่อประโยชน์แก่ รฟม. และประชาชน
ในการให้บริการกิจการรถไฟฟ้ามหานคร

มาตรา 9 ให้ รฟม. มีอำนาจกระทำการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และอำนาจ
เช่นว่านี้ให้รวมถึง

- (1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ
- (2) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำการนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร
- (3) เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและ
ความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้ามหานคร
- (4) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้ามหานคร และความปลอดภัยและความสงบ
เรียบร้อยในการโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร ตลอดจนการใช้และรักษารถไฟฟ้ามหานคร ทรัพย์สิน และ
การให้บริการและความสะดวกแก่การเดินรถไฟฟ้ามหานครและการโดยสารรถไฟฟ้ามหานคร
- (5) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร
- (6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน
- (7) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับ
กิจการของ รฟม. ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าว
ตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของ
ทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
- (8) ถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่อง
กับกิจการของ รฟม.
- (9) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการ
ของ รฟม.
- (10) ให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้ามหานครทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชน

- (11) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็น เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการรถไฟ
- (12) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ รฟม. มาตรา 10 ทูของ รฟม. ประกอบด้วย
 - (1) เงินและทรัพย์สินที่ได้รับโอนตามมาตรา 88 เมื่อได้หักหนี้สินแล้ว
 - (2) เงินที่รัฐบาลจ่ายให้เป็นทุนประเดิม
 - (3) เงินที่รัฐบาลจัดสรรเพิ่มเติมให้เป็นคราว ๆ เพื่อดำเนินงานหรือขยายกิจการ
 - (4) เงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
 - (5) เงินหรือทรัพย์สินอื่นที่รับโอนจากทางราชการ หรือองค์การของรัฐบาล

มาตรา 11 เงินสำรองของ รฟม. ให้ประกอบด้วย เงินสำรองธรรมดาซึ่งตั้งไว้เพื่อขาด เงินสำรองเพื่อขยายกิจการ เงินสำรองเพื่อการไถ่ถอนหนี้ และเงินสำรองอื่น ๆ ตามความประสงค์แต่ละอย่าง โดยเฉพาะ ทั้งนี้ ตามที่คณะกรรมการเห็นสมควร

4) ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.

มาตรา 13 ให้กรรมการขนส่งทางราง มีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำร่างนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณา กำหนด
- (2) ศึกษาและวิเคราะห์โครงข่ายของหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อเสนอคณะกรรมการประกอบการพิจารณาให้ความเห็นชอบ
- (3) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์หรือทรัพย์สินอื่นที่ได้รับประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางรางเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ
- (4) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดแนวทางในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานี เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากการประกอบกิจการขนส่งทางราง เพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ
- (5) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางบกอื่น รวมทั้งศูนย์กระจายสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อเสนอต่อคณะกรรมการ
- (6) ดำเนินการเกี่ยวกับการสำรวจพื้นที่เบื้องต้นเพื่อกำหนดแนวเส้นทางขนส่งทางราง
- (7) จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางราง เช่น มาตรฐานด้านการเดินรถขนส่งทางราง มาตรฐานด้านการซ่อมบำรุงและบำรุงทาง มาตรฐานด้านการประกอบกิจการขนส่งทางรางและการให้บริการ มาตรฐานด้านอื่นที่จำเป็นแก่การขนส่งทางราง เป็นต้น
- (8) ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับการกำหนดอัตราขั้นสูงของค่าโดยสาร ค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากรางเพื่อการขนส่งและทรัพย์สินที่จำเป็นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง และค่าบริการอื่น

- (9) ประสานงานและติดตามผลการดำเนินการกับหน่วยงานของรัฐ ในการปฏิบัติตามนโยบายและแผนพัฒนาการขนส่งทางรางที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบ หรือโครงการของหน่วยงานของรัฐในการประกอบกิจการขนส่งทางรางที่คณะกรรมการให้ความเห็นชอบ
- (10) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
- (11) ส่งเสริมและสนับสนุนเกี่ยวกับการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการใช้รางและทางเฉพาะ
- (12) กำกับ ติดตาม และตรวจสอบการดำเนินการของผู้ได้รับใบอนุญาตและผู้ประจำหน้าที่ให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
- (13) เสนอแนะ รายงานปัญหา และอุปสรรคในการดำเนินการที่เกี่ยวกับกิจการขนส่งทางรางต่อคณะกรรมการ
- (14) ให้การรับรองหน่วยงานหรือสถาบันที่ให้การรับรองความรู้และทักษะในการปฏิบัติหน้าที่เป็นผู้ประจำหน้าที่
- (15) จัดทำร่างระเบียบวิธีพิจารณาโทษปรับทางปกครอง
- (16) รวบรวม จัดทำ และเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการขนส่งทางรางและการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมถึงการเป็นศูนย์กลางข้อมูลเกี่ยวกับการขนส่งทางรางของประเทศ
- (17) กำกับและติดตามการใช้รางและทางเฉพาะ และการเชื่อมต่อรางเพื่อการขนส่งทางรางร่วมกันของผู้ได้รับใบอนุญาต เพื่อให้เป็นไปตามพระราชบัญญัตินี้
- (18) ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการ รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย ปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการมอบหมาย

มาตรา 14 ให้กรมการขนส่งทางรางจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางรางเสนอต่อคณะกรรมการเพื่อพิจารณาเสนอต่อคณะรัฐมนตรีให้ความเห็นชอบ ต้องมีรายละเอียดต่อไปนี้

- (1) เหตุผลและความจำเป็นในการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางราง
- (2) กรอบและแนวทางในการกำหนดโครงข่ายหรือแนวเส้นทางของระบบการขนส่งทางรางที่จำเป็นต่อการขนส่งสาธารณะ เพื่อความต่อเนื่องและประโยชน์ในการบริการประชาชน
- (3) โครงการขนส่งทางรางตามแผนพัฒนาการขนส่งทางราง โดยกำหนดหน่วยงานของรัฐที่เป็นเจ้าของโครงการที่สอดคล้องกับกรอบและแนวทางตาม (2)
- (4) รูปแบบการดำเนินการและการลงทุนของโครงการตาม (3)
- (5) กรอบระยะเวลาในการดำเนินการตามแผนพัฒนาการขนส่งทางรางตาม (2) และโครงการตาม (3)
- (6) รายละเอียดอื่นตามที่คณะกรรมการกำหนด

5) พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2564

มาตรา 7 สถาบันมีวัตถุประสงค์ ดังต่อไปนี้

- (1) จัดทำยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศเสนอต่อคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณา

- (2) วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง รวมทั้งสร้างนวัตกรรมเกี่ยวกับระบบราง และร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนเพื่อนำงานวิจัยและนวัตกรรมไปใช้ประโยชน์
- (3) วิจัยและพัฒนามาตรฐานระบบรางและระบบการทดสอบด้านระบบราง ดำเนินการทดสอบด้านระบบราง และรับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพสำหรับใช้ประกอบการยื่นคำขอ ใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง
- (4) ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้านการวิจัย และนวัตกรรมและการรับ แลกเปลี่ยน ถ่ายทอด และพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง และเป็นศูนย์กลาง ในการรับ แลกเปลี่ยน และถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง
- (5) พัฒนาบุคลากรด้านระบบรางและจัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อให้การรับรองความรู้และทักษะให้แก่บุคลากรด้านระบบราง
- (6) จัดทำฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบรางเพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัย และนวัตกรรม หน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบราง

มาตรา 8 เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 ให้สถาบันมีหน้าที่และอำนาจ ดังต่อไปนี้

- (1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง และมีทรัพย์สินต่าง ๆ
- (2) ก่อตั้งสิทธิหรือทำนิติกรรมทุกประเภท เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการของสถาบัน
- (3) ทำความตกลงและร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ ในกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน
- (4) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสถาบัน
- (5) เข้าร่วมทุนกับบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นในกิจการที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของสถาบัน
- (6) ถู้อุ่นหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในกิจการของนิติบุคคลอื่นด้านเทคโนโลยีระบบรางเพื่อส่งเสริมกิจการที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของสถาบัน โดยต้องไม่มีวัตถุประสงค์หลักในการมุ่งแสวงหากำไร
- (7) กู้ยืมเงินเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน
- (8) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทน หรือค่าบริการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการกำหนด
- (9) กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสถาบัน
- (10) ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดตามที่คณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการมอบหมาย การเข้าร่วมทุนตาม (5) การถู้อุ่นหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนตาม (6) และการกู้ยืมเงินตาม (7) ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ที่คณะรัฐมนตรีกำหนด

มาตรา 9 ทุนและทรัพย์สินในการดำเนินการของสถาบัน ประกอบด้วย

- (1) เงินที่รัฐบาลจ่ายให้เป็นทุนประเดิม
- (2) เงินอุดหนุนทั่วไปที่รัฐบาลจัดสรรให้ตามความเหมาะสมเป็นรายปี
- (3) เงินอุดหนุนจากภาคเอกชน หน่วยงานของรัฐ หรือองค์กรอื่น รวมทั้งจากต่างประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศ และเงินหรือทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้

- (4) ค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทน ค่าบริการ หรือรายได้จากการดำเนินกิจการต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน
- (5) ดอกผลหรือรายได้จากเงินและทรัพย์สินของสถาบัน

6) พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 14 คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบกมีอำนาจและหน้าที่ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดนโยบายการขนส่งทางบกระยะสั้นและระยะยาวเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (2) กำหนดนโยบายเกี่ยวกับการพัฒนาและดำเนินการสถานีขนส่งเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (3) กำหนดมาตรการและแผนพัฒนาการขนส่งทางบกเสนอต่อคณะรัฐมนตรี
- (4) กำหนดมาตรการเกี่ยวกับความปลอดภัยและความสะดวกในการขนส่งทางบก เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (5) กำหนดการห้ามรับจดทะเบียนรถเป็นครั้งคราวตามความจำเป็นโดยอนุมัติ คณะรัฐมนตรี เพื่อให้คณะกรรมการปฏิบัติ
- (6) ประสานงานที่เกี่ยวข้องระหว่างกันในการขนส่งทางบก ตลอดจน ประสานงานด้านการขนส่งทางบกกับการขนส่งทางน้ำและการขนส่งทางอากาศ
- (7) ให้คำปรึกษาต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการขนส่งทางบก

มาตรา 19 ให้คณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลางมีอำนาจและหน้าที่ ดังต่อไปนี้

- (1) กำหนดลักษณะของการขนส่งประจำทางและการขนส่งไม่ประจำทาง
- (2) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งประจำทาง ในเขตกรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ
- (3) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการขนส่งและจำนวนรถสำหรับการขนส่งไม่ประจำทางในเขต กรุงเทพมหานคร ระหว่างจังหวัดและระหว่างประเทศ
- (4) กำหนดเส้นทาง จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง และจำนวนรถสำหรับการขนส่งโดยรถขนาดเล็ก
- (5) กำหนดจำนวนผู้ประกอบการรับจัดการขนส่ง
- (6) กำหนดอัตราค่าขนส่งและค่าบริการอย่างอื่นในการขนส่ง
- (7) กำหนดอัตราค่าบริการในการดำเนินการของสถานขนส่ง
- (8) กำหนดสถานที่ จัดให้มีหรือจัดตั้ง และระเบียบเกี่ยวกับสถานีขนส่ง
- (9) กำหนดชนิดหรือสภาพรถที่มีให้รับจดทะเบียน
- (10) กำหนดประเภทหรือชนิดของรถที่ต้องเข้าหยุดหรือจอดเพื่อการรับส่งผู้โดยสารหรือขนถ่ายสินค้า ณ สถานีขนส่ง
- (11) กำหนดที่หยุดหรือจอดรถเพื่อรับส่งผู้โดยสาร
- (12) วางมาตรการในการกำหนด อนุญาต เพิกถอนการอนุญาตและการควบคุม กิจการขนส่งทางบก
- (13) ปฏิบัติการอื่นตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้และตามมติ คณะกรรมการนโยบายการขนส่งทางบก

7) พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

การประกอบการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศได้พัฒนาและขยายตัวมากขึ้น ทำให้มีความจำเป็นต้องปรับปรุงการดำเนินพิธีการศุลกากรและการดำเนินการอื่นที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับมาตรฐานสากล อันจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในพระราชบัญญัติมีบทบัญญัติเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ อาทิ การจัดเก็บอากร การนำเข้า ส่งออก การผ่านแดน การถ่ายลำ และของตกค้าง คลังสินค้าทัณฑ์บน โรงพักสินค้าที่มั่นคง และท่าเรือรับอนุญาต เขตปลอดอากร และบทกำหนดโทษ

มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ดังนี้

- “ด้านศุลกากร” หมายความว่า ท่า ที่ หรือสนามบินที่ใช้สำหรับการนำของเข้า การส่งของออก การผ่านแดน การถ่ายลำ และการศุลกากรอื่น เพื่อประโยชน์ในการปฏิบัติพิธีการศุลกากร
- “การผ่านแดน” หมายความว่า การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด้านศุลกากรแห่งหนึ่ง ที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด้านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร
- “การถ่ายลำ” หมายความว่า การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด้านศุลกากรแห่งเดียวกันโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร”

พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560 กำหนดให้การนำของเข้ามาในหรือส่งออกไปนอกราชอาณาจักร ให้เรียกเก็บอากรจากผู้นำของเข้าหรือผู้ส่งของออกตามพระราชบัญญัตินี้และตามกฎหมายว่าด้วยพิกัดอัตราศุลกากร ในมาตรา 13

กรมศุลกากรได้กำหนดพิธีการนำเข้าและพิธีการส่งออก ทั้งทางบก ทางเรือ และทางอากาศ และพิธีการสำหรับสินค้าถ่ายลำผ่านแดน ดังในเว็บไซต์ <https://www.customs.go.th/>

8) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ พ.ศ. 2552 เมื่อวันที่ 4 พฤษภาคม 2552

กำหนดให้มีคณะกรรมการคณะหนึ่งเรียกว่า “คณะกรรมการ พัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ : กบส.” เพื่อทำหน้าที่กำหนดนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแนวทางการดำเนินการเกี่ยวกับการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศให้สามารถบูรณาการได้อย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพอย่างต่อเนื่อง

9) ระเบียบสำนักงานมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ว่าด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์สำหรับการนำผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม ที่มีพระราชกฤษฎีกากำหนดให้ต้องเป็นไปตามมาตรฐานเข้ามาในราชอาณาจักร พ.ศ. 2559

ผู้นำเข้าจะต้องลงทะเบียนขอใช้บริการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์และยื่นใบสมัคร ขอใช้บริการพร้อมส่งหลักฐานเอกสาร ที่สำนักงาน และแจ้งข้อมูลการนำเข้าผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ผ่านระบบสัญญาณคอมพิวเตอร์ เข้ากับระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์ของสำนักงานตามรายการที่
ปรากฏพร้อมส่งหลักฐานเอกสาร

3.2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์

กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ มีหลายรูปแบบแต่ในการศึกษานี้ได้ทำการทบทวนกฎหมาย
ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน โดยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังนี้

1) กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะ รับขน

มาตรา 608 อันว่าผู้ขนส่งภายในความหมายแห่งกฎหมายลักษณะนี้ คือบุคคลผู้รับขนส่งของ
หรือคนโดยสารเพื่อำเนียงเป็นทางค้าปกติของตน

โดยกฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะ รับขน แบ่งออกเป็น 2 หมวด ดังนี้

☐ หมวด 1 รับขนของ

มาตรา 610 อันบุคคลผู้ทำความตกลงกับผู้ขนส่งเพื่อให้ขนของส่งไปนั้น เรียกว่า ผู้ส่ง
หรือผู้ตราส่ง

บุคคลผู้ซึ่งเขาส่งของไปถึงนั้น เรียกว่าผู้รับตราส่ง

บำเนียงอันจะต้องจ่ายให้เพื่อการขนส่งของนั้น เรียกว่าค่าระวางพาหนะ

มาตรา 616 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของอันเขาได้มอบหมายแก่ตนนั้นสูญหายหรือ
บุบสลายหรือส่งมอบช้าช้า เว้นแต่จะพิสูจน์ได้ว่าการสูญหายหรือบุบสลายหรือช้าช้านั้น
เกิดแต่เหตุสุดวิสัย หรือเกิดแต่สภาพแห่งของนั้นเอง หรือเกิดเพราะความผิดของผู้ส่งหรือ
ผู้รับตราส่ง

มาตรา 617 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบในการที่ของสูญหายหรือบุบสลายหรือส่งช้าช้าอันเกิด
แต่ความผิดของผู้ขนส่งคนอื่น หรือบุคคลอื่นซึ่งตนหากได้มอบหมายของนั้นไปอีกทอดหนึ่ง

มาตรา 625 ใบรับ ใบตราส่ง หรือเอกสารอื่น ๆ ทำนองนั้นก็ดี ซึ่งผู้ขนส่งออกให้แก่
ผู้ส่งนั้น ถ้ามีข้อความยกเว้นหรือจำกัดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งประการใด ท่านว่าความนั้น
เป็นโมฆะ เว้นแต่ผู้ส่งจะได้แสดงความตกลงด้วยชัดแจ้งในการยกเว้นหรือจำกัดความรับผิด
เช่นนั้น

มาตรา 628 ถ้าว่าของสูญหายไปเพราะเหตุสุดวิสัย ท่านว่าผู้ขนส่งไม่มีสิทธิจะได้เงินค่า
ระวางพาหนะ ถ้าและได้รับไปไว้ก่อนแล้วเท่าใดต้องส่งคืนทั้งสิ้น

☐ หมวด 2 รับขนคนโดยสาร

มาตรา 634 ผู้ขนส่งจะต้องรับผิดชอบต่อคนโดยสารในความเสียหายอันเกิดแก่ตัวเขาหรือ
ในความเสื่อมเสียอย่างใด ๆ อันเป็นผลโดยตรงแต่การที่ต้องช้าช้าในการขนส่ง เว้นแต่
การเสียหายหรือช้าช้านั้นเกิดแต่เหตุสุดวิสัยหรือเกิดแต่ความผิดของคนโดยสารนั้นเอง

มาตรา 637 สิทธิและความรับผิดชอบของผู้ขนส่งเพื่อเครื่องเดินทางอันได้มอบหมายแก่ผู้ขนส่ง
นั้น แม้ผู้ขนส่งจะมีได้คิดเอาค่าขนส่งต่างหากก็ตาม ท่านให้บังคับตามความในหมวด 1

2) พระราชบัญญัติการรับขนของทางทะเล พ.ศ. 2534 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการกำหนดหลักเกณฑ์ การขนส่ง สิทธิหน้าที่ของผู้ขนส่ง สิทธิหน้าที่ของผู้ส่งของ และความรับผิดของผู้ขนส่งสินค้าเพื่อความปลอดภัยอันเป็นผลจากการที่ของซึ่งได้รับมอบจากผู้ส่งของ สูญหาย เสียหาย หรือมีการส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่งการสูญหาย เสียหาย หรือการส่งมอบชักช้าขึ้นได้เกิดขึ้นในระหว่างที่ของดังกล่าวอยู่ในความดูแลของตน

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การขนส่งทางทะเลจากที่แห่งหนึ่งในราชอาณาจักรไปยังที่อีกแห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักร หรือจากที่แห่งหนึ่งนอกราชอาณาจักรมายังที่อีกแห่งหนึ่งในราชอาณาจักร เว้นแต่กรณีที่ได้ระบุในใบตราส่งว่าให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศ บังคับก็ให้เป็นไปตามนั้น แต่แม้ว่าจะได้ระบุไว้เช่นนั้นก็ตาม ถ้าปรากฏว่าคู่กรณีฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย ก็ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับ

3) พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556

กฎหมายฉบับนี้กำหนดสิทธิ หน้าที่ และความรับผิดในเรื่องการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศเป็นการเฉพาะเพื่ออำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ อีกทั้งยังเป็นการช่วยให้ผู้ประกอบการรับขนของทางถนนของประเทศไทยสามารถแข่งขันในการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศได้มากขึ้น

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนด้วยรถจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในราชอาณาจักรไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของนอกราชอาณาจักรหรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของนอกราชอาณาจักรมายังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในราชอาณาจักร หรือจากสถานที่ที่ผู้ขนส่งรับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ที่ระบุให้ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง โดยผ่านเข้ามาในราชอาณาจักร และให้ใช้บังคับแก่การรับขนของทางถนนระหว่างประเทศด้วยรถที่คู่สัญญาฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดเป็นผู้มีสัญชาติไทยหรือเป็นนิติบุคคลที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายไทย เว้นแต่กรณีที่คู่สัญญาระบุให้ใช้กฎหมายของประเทศอื่นหรือกฎหมายระหว่างประเทศก็ให้บังคับเป็นไปตามนั้น กรณีที่การรับขนของทางถนน มีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของระหว่างประเทศ²

โดยในพระราชบัญญัติฉบับนี้กำหนดให้มีการทำสัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ ซึ่งผู้ขนส่งต้องออกใบตราส่งให้แก่ผู้ส่ง ทั้งกำหนดหน้าที่ สิทธิ และความรับผิดของผู้ขนส่ง ผู้ส่ง และหากมีข้อพิพาทให้ศาลทรัพย์สินทางปัญญาและการค้าระหว่างประเทศเป็นศาลที่มีอำนาจตามพระราชบัญญัตินี้

ในกรณีที่การรับขนของทางถนนด้วยรถมีการขนส่งทางอื่นด้วย ไม่ว่าจะเป็นทางรถไฟ ทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยไม่มีการขนถ่ายของลงจากรถ ให้ถือว่าเป็นการรับขนของทางถนน³

สัญญารับขนของทางถนนระหว่างประเทศ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงที่จะดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งของทางถนน จากสถานที่ในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ในอีกประเทศหนึ่ง โดยผู้ส่งตกลงที่จะชำระค่าระวางให้แก่ผู้ขนส่ง⁴ สาระสำคัญของพระราชบัญญัตินี้

² พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 4

³ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 4

⁴ พระราชบัญญัติการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2556 มาตรา 7

- การดำเนินการรับขนของทางถนนระหว่างประเทศต้องมีเอกสารเรียกว่า ใบตราส่ง เป็นเอกสารแสดงรายละเอียดของผู้ส่ง ผู้ขนส่ง รายละเอียดสินค้า รายละเอียดทั่วไปเกี่ยวกับสภาพแห่งของ สถานที่ส่งของ
- กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ผู้ขนส่งต้องตรวจสอบความถูกต้องของรายการในใบตราส่ง ปริมาณ จำนวนและน้ำหนัก สภาพภายนอกแห่งของและหีบห่อที่บรรจุของนั้น
- กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ส่ง ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความสูญหายหรือเสียหายอันเกิดจากความไม่ถูกต้องไม่ครบถ้วน หรือไม่เพียงพอ ถ้าผู้ส่งไม่แจ้งสภาพอันตรายแห่งของ และข้อควรระวังให้ผู้ขนส่งทราบ ผู้ส่งต้องรับผิดชอบต่อผู้ขนส่งในความเสียหาย หรือค่าใช้จ่ายอันเกิดขึ้น

4) พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557

การรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและประเทศอื่น ๆ มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมให้การกำหนดหลักเกณฑ์เรื่องสิทธิ หน้าที่และความรับผิดชอบคู่สัญญาในสัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศมีความเป็นเอกภาพมากยิ่งขึ้น อันจะช่วยลดอุปสรรคในด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และสร้างความเชื่อมั่นให้แก่ผู้ประกอบการและผู้บริโภคที่ใช้บริการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ โดยมีสาระสำคัญดังนี้

“คนโดยสาร” หมายความว่า บุคคลซึ่งผู้ขนส่งได้ทำการขนส่งตามสัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

“ผู้ขนส่ง” หมายความว่า บุคคลซึ่งรับที่จะทำการขนส่งคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศเป็นทางค้าปกติของตน ไม่ว่าจะมีส่วนกำไรหรือไม่ก็ตาม

“การเดินทาง” หมายความว่า การเดินทางของคนโดยสารโดยรถจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทางตามที่กำหนดในสัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ และให้หมายความรวมถึงการขึ้นหรือลงรถในระหว่างการเดินทางนั้นด้วย

“รถ” หมายความว่า รถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก

พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับแก่สัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศในกรณี ที่ส่วนใดส่วนหนึ่งของการเดินทางมีการใช้การขนส่งรูปแบบอื่นในการขนส่งคนโดยสารและสัมภาระ ความสูญหายหรือเสียหายที่เกิดขึ้นกับคนโดยสารหรือสัมภาระในระหว่างการใช้การขนส่งรูปแบบอื่น ให้ผู้ขนส่งรับผิดชอบตามกฎหมายเกี่ยวกับการขนส่งรูปแบบอื่นนั้น

ในกรณีที่การเดินทางตามสัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศต้องหยุดลงด้วยเหตุใด ก่อนถึงจุดปลายทาง ให้ใช้พระราชบัญญัตินี้บังคับแก่การขนส่งนั้นด้วย ทั้งนี้ ไม่ว่าจุดที่หยุดลงนั้น จะอยู่ภายในประเทศต้นทางหรือประเทศอื่น⁵

สัญญาการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ⁶ คือ สัญญาที่ผู้ขนส่งตกลงกับคนโดยสารว่าจะรับดำเนินการหรือจัดให้มีการขนส่งคนโดยสารทางถนนและสัมภาระโดยรถจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังจุดปลายทางในอีกประเทศหนึ่ง หรือจากจุดต้นทางในประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่งแล้วกลับมาถึงจุดปลายทางในประเทศต้นทาง ทั้งนี้ ไม่ว่าจะมีส่วนกำไรหรือไม่ก็ตาม

⁵ พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 4

⁶ พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 6

ข้อตกลงใดในสัญญา รับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศซึ่งมีวัตถุประสงค์หรือมีผลไม่ว่าโดยตรงหรือโดยปริยาย เป็นการปลดเปลื้องความรับผิดชอบของผู้ขนส่งหรือเป็นผลให้ผู้ขนส่งต้องรับผิดชอบน้อยกว่าตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัตินี้ ข้อตกลงนั้นเป็นโมฆะ⁷

โดยในพระราชบัญญัตินี้ กำหนดให้ผู้ขนส่งต้องออกตั๋วโดยสาร และกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบเกี่ยวความรับผิดชอบของผู้ขนส่ง ทั้งนี้ได้กำหนดถึงการระงับข้อพิพาทที่อาจเกิดขึ้นจากสัญญา รับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ

5) พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548

พระราชบัญญัตินี้กำหนดหลักเกณฑ์ในการอนุญาตและหลักเกณฑ์ในการประกอบกิจการเพื่อรองรับการบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบดังกล่าว และเพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่การดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องดังนี้

การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หมายความว่า การรับขนของโดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง การดำเนินการรับหรือส่งมอบของตามที่ระบุไว้ในสัญญาขนส่งรูปแบบเดียวไม่ถือว่าเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ⁸ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเป็นการขนส่งระหว่างประเทศที่มีการประสมประสานกันหลายแบบในการขนส่งตลอดทางตั้งแต่ต้นทางอีกประเทศหนึ่งไปยังอีกประเทศหนึ่ง

องค์ประกอบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ MTO (Multimodal Transport Operators)

- (1) เป็นรูปแบบการขนส่งสินค้า หรือเคลื่อนย้ายสินค้าที่มีลักษณะการขนส่งหลายรูปแบบมาผสมผสานกัน ภายใต้ผู้ให้บริการขนส่งรายเดียว ซึ่งจะต้องรับผิดชอบตั้งแต่สินค้าต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง
- (2) การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ มุ่งเน้นให้เกิดประสิทธิภาพด้านต้นทุน เมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนน โดยการขนส่งประเภทนี้จะให้ความสำคัญต่อประเภทการขนส่งหลัก ได้แก่ การขนส่งทางรถไฟ หรือการขนส่งทางน้ำ โดยจำกัดระยะทางในการขนส่งทางถนนให้น้อยที่สุด รวมถึงการใช้ในระยะทางสั้น ๆ ในช่วงต้นทางหรือในช่วงการส่งมอบสินค้าปลายทาง
- (3) จะเป็นลักษณะของการขนส่ง ที่เรียกว่า Door to Door Delivery คือ การขนส่งจากต้นทางไปถึงผู้รับปลายทาง

รูปแบบของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ใช้ในปัจจุบัน มีดังต่อไปนี้

- ประเภท Sea - Air ซึ่งเป็นการใช้วิธีการขนส่งทางทะเลเชื่อมต่อกับวิธีการขนส่งทางอากาศ
- ประเภท Rail/Road/Inland หรือ Waterway - Sea - Rail/Road/Inland
- ประเภท Air - Truck ซึ่งเป็นการใช้การขนส่งทางรถบรรทุกสนับสนุนการขนส่งทางอากาศ
- ประเภท Land Bridge ซึ่งเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศที่ใช้รูปแบบการขนส่งทางบกเชื่อมกับการขนส่งทางทะเลเข้าด้วยกัน ในลักษณะ Sea - Land - Sea

⁷ พระราชบัญญัติการรับขนคนโดยสารทางถนนระหว่างประเทศ พ.ศ. 2557 มาตรา 7

⁸ พระราชบัญญัติขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4

โดยนิยมใช้ตู้สินค้าบรรทุกของขนส่งต่อเนื่องข้ามทวีป โดยเชื่อมต่อทะเลสองฟากแผ่นดิน
เข้าด้วยกันลักษณะคล้ายสะพานบก

- ประเภท Mini Bridge ซึ่งการขนส่งลักษณะนี้คล้ายกับ Land Bridge แต่เป็นการเชื่อมการ
ขนส่งแบบ Sea - Land เท่านั้น และโดยมากเป็นการเชื่อมระหว่างทางขนส่งทางทะเลกับ
ทางรถไฟ

สาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ

- การควบคุมการประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่ง
ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็นผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน หรือ
ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ประเทศไทยรับรอง
โดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดตั้งต่อนายทะเบียน หรือ
ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้งตัวแทน
- กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ตราส่ง ต้องแจ้งรายละเอียดต่าง ๆ เกี่ยวกับสภาพแห่งของ
เครื่องหมาย เลขหมาย น้ำหนัก ปริมาตร และปริมาณแห่งของที่ขนส่งนั้น ตลอดจนลักษณะ
อันตรายแห่งของที่ตนได้แจ้งไว้แก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
- กำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องต้องรับผิดชอบ
เพื่อความปลอดภัยอันเป็นผลจากการที่ของสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า ถ้าเหตุแห่ง
การสูญหาย เสียหายหรือส่งมอบชักช้า นั้นได้เกิดขึ้นตั้งแต่เวลาที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง
รับมอบของจนถึงเวลาที่ได้นำส่งมอบของนั้น

มาตรา 27 ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องไม่ต้องรับผิดชอบเพื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า
ถ้าพิสูจน์ได้ว่า การสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบชักช้า นั้นเกิดขึ้นหรือเป็นผลจาก

- (1) เหตุสุดวิสัย
- (2) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อของผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือ ตัวแทนของ
บุคคลดังกล่าว
- (3) การบรรจุหีบห่อ การทำเครื่องหมาย หรือการระบุจำนวนของที่บกพร่องหรือไม่ เพียงพอ
- (4) การยกขน การบรรจุหีบห่อ การขนถ่าย การเก็บรักษาของโดยผู้ตราส่ง ผู้รับตราส่ง ผู้แทนหรือ
ตัวแทนของบุคคลดังกล่าว
- (5) สภาพแห่งของนั้นเองหรือความชำรุดบกพร่องที่แฝงอยู่ภายในของนั้น
- (6) การนัดหยุดงาน การปิดงานด้าง การผลงาน หรืออุปสรรคหรือเหตุขัดข้อง ในด้าน
แรงงานด้วยประการใด ๆ
- (7) ในกรณีเป็นของที่ขนส่งทางทะเลหรือน่านน้ำภายใน เมื่อการสูญหาย เสียหาย หรือส่งมอบ
ชักช้าระหว่างการขนส่งเกิดขึ้นโดย
 - (ก) การกระทำโดยจงใจหรือประมาทเลินเล่อหรือความผิดพลาดในการเดินเรือ หรือ
ในการบริหารจัดการเรือไม่ว่าจะเป็นการกระทำของนายเรือ คนประจำเรือ
ผู้นำร่อง หรือลูกจ้าง ของผู้ขนส่ง
 - (ข) อัคคีภัย เว้นแต่อัคคีภยันนั้นเกิดจากความผิดหรืออยู่ในความรู้เห็นของผู้ขนส่ง

มาตรา 39 ห้ามมิให้ผู้ใดประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เว้นแต่จะเป็น ผู้ประกอบการ
ขนส่งต่อเนื่องจดทะเบียน ดังต่อไปนี้

- (1) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนตามมาตรา 41
- (2) ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องที่ได้จดทะเบียนในต่างประเทศที่ ประเทศไทย รับรองโดยสนธิสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ได้จัดตั้งต่อนายทะเบียนตามมาตรา 45 หรือ
- (3) ผู้ประกอบการขนส่งหรือขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในต่างประเทศที่ได้ตั้ง ตัวแทนตามมาตรา 48

6) พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556

การขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้าน มีความสำคัญต่อระบบการค้าระหว่างประเทศ และการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนได้มีการทำความตกลงระหว่างประเทศเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดนซึ่งวางกรอบความร่วมมือในการให้เจ้าหน้าที่สามารถดำเนินพิธีการร่วมกันในพื้นที่เดียวกัน ดังนั้น เพื่อเป็นการส่งเสริม การค้าระหว่างประเทศ สมควรกำหนดให้มีพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกัน และกำหนดหลักเกณฑ์กลางสำหรับเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยและเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคี

“การขนส่งข้ามพรมแดน” หมายความว่า การนำเข้ามาใน การส่งออกนอก หรือการนำผ่านราชอาณาจักร ซึ่งสัตว์พืช หรือของอื่นใดผ่านด่านพรมแดนตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากร หรือการเดินทาง เข้ามาในหรือออกไปนอกราชอาณาจักรของบุคคล พาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะตามช่องทาง ด่านตรวจคนเข้าเมือง เขตท่า สถานีหรือท้องที่ตามกฎหมายว่าด้วยคนเข้าเมือง ทั้งนี้ในบริเวณพรมแดน ระหว่างราชอาณาจักรกับต่างประเทศ⁹

“พื้นที่ควบคุมร่วมกัน” หมายความว่า พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักรและพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร

“พื้นที่ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร” หมายความว่า พื้นที่ในราชอาณาจักรที่รัฐบาลไทยกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

“พื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักร” หมายความว่า พื้นที่นอกราชอาณาจักรที่รัฐบาลประเทศภาคีตาม

ความตกลงกำหนดให้เป็นพื้นที่สำหรับดำเนินพิธีการร่วมกันของเจ้าหน้าที่

“เจ้าหน้าที่” หมายความว่า เจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยที่มีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินพิธีการ และเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลประเทศภาคีตามความตกลงที่เข้ามาดำเนินพิธีการในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมโดยความเห็นชอบของคณะรัฐมนตรีมีอำนาจประกาศกำหนดให้พื้นที่ ในเขตศุลกากร สถานี ท่าเรือ หรือพื้นที่หนึ่งพื้นที่ใดที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินพิธีการ เป็นพื้นที่ ควบคุมร่วมกันในราชอาณาจักร และให้รัฐมนตรีมีอำนาจออกระเบียบเพื่อกำหนดวิธีปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ของ รัฐบาลไทยในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ในเรื่องดังต่อไปนี้

- (1) การปฏิบัติหน้าที่ร่วมกันในระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อปฏิบัติการตามพระราชบัญญัตินี้
- (2) การนำระบบงาน เครื่องมือและอุปกรณ์ที่เป็นมาตรฐานสากลมาใช้ในการแลกเปลี่ยนข้อมูล เพื่อการดำเนินพิธีการและเชื่อมโยงกระบวนการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- (3) การส่งบุคคล สัตว์พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะ ที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวและการรายงานผลการดำเนินการตามมาตรา 10

⁹ พระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 มาตรา 3

(4) การร้องขอให้ส่งบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าวตามมาตรา 11

(5) การดำเนินการอื่นๆ ในพื้นที่ควบคุมร่วมกัน

พระราชบัญญัติฉบับนี้เป็นการกำหนดในกรอบการดำเนินการร่วมกันของเจ้าหน้าที่ของรัฐบาลไทยกับเจ้าหน้าที่รัฐบาลต่างประเทศในพื้นที่ควบคุมร่วมกันตามกฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก การนำผ่าน การกำกับ การควบคุม การตรวจสอบ การอนุญาต และการอนุมัติการเข้า การพักอาศัยอยู่ และการออกนอกราชอาณาจักรของบุคคล สัตว์ พืช ของ ตลอดจนพาหนะ ผู้ควบคุมพาหนะ และคนประจำพาหนะที่ใช้ขนส่งสิ่งดังกล่าว และกำหนดการกระทำความผิดเกี่ยวกับการขนส่งข้ามพรมแดนในพื้นที่ควบคุมร่วมกันนอกราชอาณาจักรและเป็นความผิดตามกฎหมายไทย ให้ถือว่าเป็นการกระทำความผิดในราชอาณาจักร

นโยบายของภาครัฐในการกำหนดให้มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับ CIQ รวมอยู่ ณ จุดเดียวกัน เพื่อดำเนินการแบบเบ็ดเสร็จ One Stop Service ได้ดำเนินการในบางด้านไปบ้างแล้ว แต่ยังไม่สามารถประสานงานในเชิงบูรณาการอย่างเป็นระบบ รวมทั้งขาดการนำเอาเทคโนโลยีสารสนเทศสมัยใหม่เข้ามาใช้ แม้ว่ารัฐบาลจะมีความตกลงกับกลุ่มประเทศอาเซียนในการใช้ระบบ National Single Window ระหว่างกันพบว่ายังมีปัญหาด้านการประสานงานระหว่างหน่วยงานในดำเนินการ รวมทั้งการส่งต่อข้อมูลระหว่างหน่วยงาน

โลจิสติกส์ (Logistics) เป็นกระบวนการบริหารจัดการในการวางแผน ดำเนินการ และการควบคุม เพื่อให้เกิดการผลิต การเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ และการกระจายสินค้า ตั้งแต่ยังเป็นวัตถุดิบ ผ่านการผลิตเป็นสินค้า บริการ และส่งมอบให้กับลูกค้า โดยในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ ใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะ รับขน และกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบตามที่ศึกษาทบทวนข้างต้น ซึ่งหากเป็นการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ นอกจากจะใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแล้ว เพื่อความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าจึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน พ.ศ. 2556 ซึ่งในการดำเนินการตามกฎหมายดังกล่าว ไม่ได้เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการโดยตรงในภาคขนส่ง แต่อาจมีอุปสรรคระหว่างหน่วยงานในการบูรณาการข้อมูลซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการได้

3.2.3 กรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนข้ามพรมแดน โดยมีกรอบความตกลงที่สำคัญที่เกี่ยวข้อง คือ

1) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Cross - Border Transport Agreement - GMS CBTA)

ความร่วมมือระหว่างประเทศในระดับอนุภูมิภาค ซึ่งมีประเทศสมาชิกจำนวน 6 ประเทศ ประกอบด้วย

1. ราชอาณาจักรไทย
2. สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา
3. สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว
4. ราชอาณาจักรกัมพูชา
5. สาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

6. สาธารณรัฐประชาชนจีน (ยูนนาน และ กวางสี)

เพื่อส่งเสริมและอำนวยความสะดวกการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทั้ง ข้ามแดน และผ่านแดน รวมทั้งส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศสมาชิก ทำให้ประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ สามารถขั้บรถ และดำเนินการขนส่งระหว่างกันได้โดยสะดวก และเป็นไปตามมาตรฐานสากล

สาระสำคัญ : ความตกลงนี้บังคับใช้กับการขนส่งทั้งที่เป็นเพื่อการพาณิชย์ เพื่อการส่วนตัว หรือเพื่อรับจ้างหรือรางวัลของสินค้าหรือบุคคลทางถนนข้ามพรมแดน มีการอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ และการยอมรับผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานของประเทศภาคีอื่น โดยประเทศสมาชิกจะต้องพยายามให้เกิดการปล่อยสินค้าในลักษณะ Single Window Inspection และ Single Stop Inspection มาใช้ รวมทั้งการยอมรับหนังสือรับรองการจดทะเบียน แผ่นป้ายทะเบียน หนังสือรับรองตรวจสอบสภาพรถ ใบอนุญาตขั้บรถซึ่งกันและกัน

2) ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ. 2542 และข้อตกลงกำหนดรายละเอียดการขนส่งทางถนนระหว่างไทย - ลาว พ.ศ 2544

เพื่ออำนวยความสะดวกให้แกกันและกันในการขนส่งระหว่างทั้งสองประเทศให้สะดวกยิ่งขึ้น และพัฒนาการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างกัน

สาระสำคัญ : ภาคีสัญญาจะให้สิทธิซึ่งกันและกันในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศ รวมทั้งการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านแดนโดยยานพาหนะที่ใช้ในการพาณิชย์ทั้งของรัฐและเอกชน โดยไม่มีการขนถ่ายจากดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งผ่านดินแดนของอีกฝ่ายหนึ่งไปยังประเทศที่สาม หรือในทางกลับกัน จากประเทศที่สามผ่านดินแดนของภาคีสัญญาฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งไปยังดินแดนของภาคีสัญญาอีกฝ่ายหนึ่ง ทั้งนี้ไม่รวมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของภาคีสัญญา และไม่มี การจำกัดจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่ง

โดยข้อตกลงกำหนดรายละเอียดในความตกลง มีการจัดตั้งคณะทำงานร่วมเพื่อติดตาม และ แก้ไขปัญหาการเปิดเสรีการขนส่งทางถนนไทย - ลาว และมีรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

- ครอบคลุมการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทั้งกรณีข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งมีผลทำให้ ยานพาหนะของไทยและลาวสามารถเดินทางเข้าไปในดินแดนของอีกฝ่าย หรือผ่านแดน ไปยังประเทศที่สามที่มีความตกลงกับประเทศคู่สัญญาได้
- ไม่ครอบคลุมถึงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างจุดภายในดินแดนของประเทศภาคี คู่สัญญา แต่มีการกำหนดจุดผ่านแดน/เส้นทางในการขนส่งไว้
- ไม่ครอบคลุมการขนส่งสินค้าอันตรายหรือสินค้าต้องห้ามตามกฎหมาย การขนส่งสินค้า อันตราย จะต้องได้รับอนุญาตจากประเทศภาคีอีกฝ่ายหนึ่งก่อน
- มีการยอมรับการประกอบการขนส่ง การจดทะเบียนยานพาหนะ และการตรวจสอบสภาพรถ ระหว่างกัน
- ประเภทของพาหนะในการขนส่ง สำหรับการขนส่งสินค้าได้แก่ รถบรรทุกเดี่ยว (Rigid Vehicle) ซึ่งมีความยาวไม่เกิน 12.20 เมตร และรถบรรทุกที่มีการพ่วง (Articulated Vehicle or Semi - Trailer) ซึ่งมีความยาวไม่เกิน 16 เมตร และสำหรับรถโดยสารให้มี ที่นั่งไม่เกิน 45 ที่นั่ง

3) **กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน**

เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพและเอกภาพ

สาระสำคัญ : ภาคีสัญญาจะได้รับสิทธิในการขนส่งสินค้าผ่านแดนโดยไม่ถูกทำให้ล่าช้าหรือถูกกีดกัน และได้รับยกเว้นการจัดเก็บภาษีศุลกากร ภาษี และค่าธรรมเนียมอื่น ๆ เว้นแต่ที่เก็บเพื่อบริการเฉพาะอย่างที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งดังกล่าว ทั้งนี้ จำกัดจำนวนรถที่จะทำการขนส่งไว้ 500 คัน/ประเทศ โดย 500 คันนี้เป็นโควตาที่ใช้ร่วมกันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

4) **กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน**

เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน สนับสนุนการดำเนินการของเขตการค้าเสรีอาเซียน ประสานกฎระเบียบด้านการขนส่ง การค้า และศุลกากร ให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

สาระสำคัญ : ภาคีสัญญาตกลงยินยอมให้ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับอนุญาตของภาคีสัญญาอื่น ทำการขนส่งสินค้าเข้าไปหรือออกจากดินแดน ของภาคีสัญญานั้นได้ แต่ห้ามทำการขนส่งสินค้าภายในประเทศ (Cabotage) ทั้งนี้ จำกัดจำนวนรถที่จะทำการขนส่งไว้ 500 คัน/ประเทศ โดย 500 คันนี้เป็นโควตาที่ใช้ร่วมกันกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน

5) **ความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน**

เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในประเทศสมาชิกอาเซียนโดยการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเทที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน

สาระสำคัญ : ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงร่วมกันในการยอมรับใบอนุญาตขับรถในประเททุกประเท เว้นแต่ใบอนุญาตขับรถชั่วคราว/เฉพาะกาล/ผู้หัดขับ ที่ออกโดยเจ้าหน้าที่ที่ได้รับมอบหมายหรือสมาคมยานยนต์แห่งชาติของประเทศสมาชิกอาเซียน

6) **ความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน**

เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนข้ามพรมแดนของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ออกให้โดยภาคีสัญญา

สาระสำคัญ : ประเทศสมาชิกอาเซียนตกลงยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ถูกต้อง ที่ออกให้สำหรับรถบรรทุกสินค้า และรถบริการสาธารณะ โดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่ได้รับมอบหมายของภาคีสัญญา หรือโดยบุคคลใดที่ได้รับมอบอำนาจหรือรับอนุญาตจากภาคีสัญญาหนึ่ง การยอมรับหนังสือรับรองดังกล่าวจะไม่บังคับใช้กับหนังสือรับรองที่ออกสำหรับรถใด ๆ ที่ใช้ขนส่งสินค้าอันตราย

7) การผ่านแดนและการถ่ายลำ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. 2560

เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนข้ามพรมแดนของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุกสินค้าและรถบริการสาธารณะระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ออกให้โดยภาคีสัญญา

กฎหมายศุลกากรฉบับนี้กำหนดบทบัญญัติที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดนและการถ่ายลำไว้ เพื่อให้การผ่านแดนและการถ่ายลำเป็นไปตามมาตรฐานสากลตามความตกลงทั่วไปว่าด้วยภาษีศุลกากรและการค้า (General Agreement on Tariffs and Trade : GATT) 1994 ใน Article V Freedom of Transit และเป็นไปตามหลักเกณฑ์ในอนุสัญญาระหว่างประเทศและความตกลงระหว่างประเทศต่าง ๆ โดยกฎหมายศุลกากรฉบับนี้ได้กำหนดคำนียามของคำว่า “การผ่านแดน” ไว้ตามหลักการเดิมแห่งพระราชบัญญัติศุลกากร (ฉบับที่ 21) พ.ศ. 2557 ตามที่บัญญัติไว้ในมาตรา 4 ไว้ดังนี้

“การผ่านแดน” หมายความว่า การขนส่งของผ่านราชอาณาจักรจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่ง ที่ขนส่งของเข้ามาไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งที่ขนส่งของออกไป ภายใต้การควบคุมของศุลกากร โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร ไม่ว่าการขนส่งนั้นจะมีการขนถ่ายของเพื่อเปลี่ยนยานพาหนะ การเก็บรักษาของ การเปลี่ยนภาชนะบรรจุของเพื่อประโยชน์ในการขนส่ง หรือการเปลี่ยนรูปแบบของการขนส่งของด้วยหรือไม่ก็ตาม ทั้งนี้ จะต้องไม่มีการใช้ประโยชน์ใด ๆ ซึ่งของนั้นหรือมีพฤติกรรมใด ๆ เพื่อประโยชน์ทางการค้าเกี่ยวกับของดังกล่าวในราชอาณาจักร มี 2 รูปแบบ คือ

(1) การผ่านแดนตามความตกลงระหว่างประเทศ ได้แก่

- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่ง เรียกว่า ผู้ขนส่งผ่านแดน ซึ่งต้องเป็นผู้ที่ได้รับอนุมัติจากกรมการขนส่งทางบกในการทำหน้าที่ขนส่งของผ่านแดน และการขนส่งต้องดำเนินการความตกลงฯ ในเรื่องด่านศุลกากรที่เป็นด่านศุลกากรผ่านเข้าและออก และเส้นทางการขนส่ง
- ความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้รับผิดชอบในฐานะผู้ขนส่งผ่านแดน เนื่องจากการขนส่งสินค้าของมาเลเซียระหว่างฝั่งตะวันออกไปยังฝั่งตะวันตกของคาบสมุทรมลายูโดยทางรถไฟในประเทศไทย (ด่านศุลกากรที่รับผิดชอบ คือ ด่านศุลกากรปางดงเบซาร์ และด่านศุลกากรสุโขทัย - ลก)

(2) การผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 ผู้ที่ทำหน้าที่รับผิดชอบการขนส่งนี้ เรียกว่า ผู้ขอผ่านแดน

สำหรับ “การถ่ายลำ” หมายความว่า การถ่ายของจากยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของเข้ามาในราชอาณาจักรไปยังอีกยานพาหนะหนึ่งที่ขนส่งของออกไปนอกราชอาณาจักร ภายใต้การควบคุมของศุลกากรในด่านศุลกากรแห่งเดียวกัน โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดสิ้นสุดของการขนส่งอยู่นอกราชอาณาจักร โดยความรับผิดชอบในเรื่องอากรขาเข้า และ อากรขาออก มีรายละเอียดดังนี้

- ของผ่านแดน หรือ ถ่ายลำ ที่ได้ยื่นใบขนสินค้าตามแบบ และ ดำเนินการตามหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขที่อธิบดีกำหนด และได้นำของออกไปนอกประเทศไทย

ภายใน 30 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นไม่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบ
ที่จะต้องเสียอากร กล่าวคือ ไม่ต้องชำระอากรขาเข้า และ อากรขาออก

- ของผ่านแดน หรือ ถ้ายาลำที่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้าภายในกำหนด
30 วัน นับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร และได้ปฏิบัติครบถ้วนตามกฎหมาย
ศุลกากรและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ของนั้นต้องชำระอากรขาเข้าโดย
คำนวณตามสภาพของ ราคาของ และพิกัดอัตราศุลกากร ที่เป็นอยู่ในเวลาที่นำของ
นั้นเข้ามาในราชอาณาจักร
- ของผ่านแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างรัฐบาลแห่ง
ราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ที่ไม่ได้
นำออกไปนอกประเทศไทย หรือ ไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้า ภายใน
90 วันนับแต่วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน
- ของผ่านแดนตามความตกลง GATT 1994 หรือ ของถ้ายาลำ ที่ไม่ได้นำออกไปนอก
ประเทศไทย หรือ ไม่มีการยื่นคำขอเปลี่ยนเป็นการนำเข้า ภายใน 30 วันนับแต่
วันที่นำเข้ามาในราชอาณาจักร ของนั้นตกเป็นของแผ่นดิน

ผู้ที่ประสงค์จะขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ้ายาลำ ต้องเป็น
ผู้ที่มีคุณสมบัติตามที่กรมศุลกากรกำหนดและยื่นคำขออนุมัติ เมื่อได้รับอนุมัติแล้วต้อง
ทำสัญญาประกันพันธบัตรและวางหลักประกันเป็นเงินสดหรือหนังสือค้ำประกันของ
ธนาคารเป็นประกันการดำเนินการ โดยผู้ขอผ่านแดนที่จดทะเบียนเป็นผู้ขอถ้ายาลำด้วย
สามารถใช้หลักประกันจำนวนเดียวกันค้ำประกันการดำเนินการทั้งสองประเภทได้ และ
หากเป็นผู้ประกอบการ AEO สามารถใช้หลักประกันของ AEO ค้ำประกันได้ด้วย
แต่เฉพาะ ผู้ขอผ่านแดนที่ขอเป็นผู้ขนส่งผ่านแดนด้วยต้องวางหลักประกันแยกกัน
โดยหลักประกันดังกล่าวครอบคลุมการดำเนินการทุกครั้งที่มีการขนส่ง ทั้งนี้ผู้ได้รับ
อนุมัติเป็นผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ้ายาลำ อาจเลือกการวาง
หลักประกันเป็นแบบรายเที่ยวก็ได้

ทั้งนี้ พิธีการศุลกากรในการขนย้ายของผ่านแดน และ ถ้ายาลำ ผู้ขนส่งผ่านแดน หรือ
ผู้ขอผ่านแดน หรือ ผู้ขอถ้ายาลำ ที่ได้รับอนุมัติ ต้องจัดทำใบขนสินค้าผ่านแดนหรือ
ใบขนสินค้าถ้ายาลำในระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารตามที่กรมศุลกากรกำหนด
ยกเว้น การผ่านแดนทางรถไฟตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่าง
ประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย ให้ใช้ใบขนสินค้าผ่านแดนในรูปแบบกระดาษ เรียกว่า
แบบ 448

3.2.4 ระบบ National Single Window (NSW)

มติคณะรัฐมนตรี วันที่ 7 ธันวาคม 2548 มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการ
จัดตั้ง National Single Window โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้ความร่วมมือ
เพื่อร่วมกันผลักดันให้ National Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย เป็นระบบบริการแบบ
อัตโนมัติ และกึ่งอัตโนมัติควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูป
เอกสารโดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ
และ ภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร เช่น การจัดเตรียมข้อมูลเพียงครั้งเดียว
ในการขอใบอนุญาต และใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ใบขนสินค้าและ
ชำระค่าภาษีอากรแบบอัตโนมัติ การใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูล

ใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ให้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถติดตามผลในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e - Tracking)

ข้อดีของการจัดทำระบบ National Single Window (NSW)

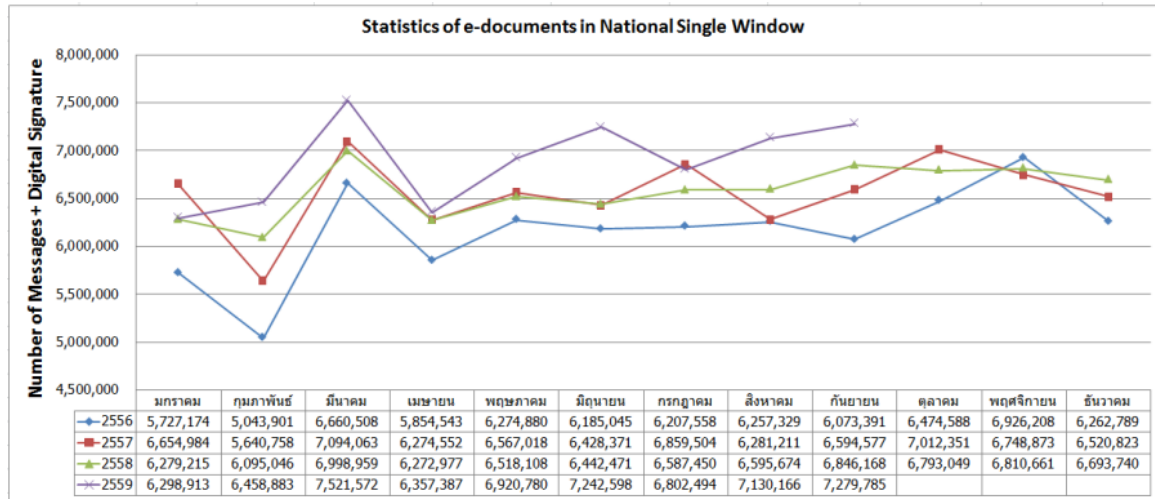
1. ลดภาระในการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนของผู้เกี่ยวข้องโดยสามารถกรอกข้อมูลเพียงชุดเดียวแล้วสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันทั้งหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ
2. ลดระยะเวลาการให้บริการของภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก
3. ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในกระบวนการนำเข้าและส่งออกในภาพรวมของประเทศ

ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการ เชื่อมโยงข้อมูลซึ่งประกอบด้วย การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคธุรกิจและภาคธุรกิจบางส่วน โดยมีความก้าวหน้าการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ กับระบบ NSW

ระบบ NSW ของประเทศ ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของประเทศ โดยเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โดยผู้ประกอบการค้าจัดทำข้อมูลเพียงครั้งเดียวหรือจัดเตรียมเอกสารเพียงหนึ่งชุดแล้วส่งให้ระบบ NSW ทางอิเล็กทรอนิกส์จากนั้นระบบ NSW จะทำหน้าที่ส่งข้อมูลเหล่านั้นให้ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงธุรกรรมทางการเงิน โดยผู้ให้บริการไม่ต้องเสียเวลาและค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการจัดทำข้อมูลหลายชุดเพื่อจัดส่งให้หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เนื่องจากระบบ NSW ทำหน้าที่เชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเองโดยอัตโนมัติสอดคล้องตามรูปแบบการให้บริการแบบ Single Window รวมถึงทำหน้าที่เป็น National Gateway สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงาน ภายในประเทศสมาชิกอาเซียน และประเทศอื่น ๆ นอกภูมิภาคอาเซียน ซึ่งระบบ NSW มีบริการหลัก ๆ ประกอบด้วย

- (1) การบริการเว็บไซต์ (www.thainsw.net) ระบบ NSW ของประเทศ ประกอบด้วยบริการข้อมูลข่าวสารการนำเข้า การส่งออก ที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ เช่น กฎหมายและระเบียบการจัดตั้ง NSW และ ASEAN Single Window มาตรฐานข้อมูล มาตรฐานการเชื่อมโยงข้อมูลกลุ่มผู้ให้บริการประกอบด้วย สาธารณชนทั่วไป และผู้รับบริการจาก หน่วยงานภาครัฐและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ โดย NSW Website ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ เช่น
 - นโยบายการพัฒนาระบบ NSW และ ASEAN Single Window รวมถึงความร่วมมือระหว่างประเทศอื่น ๆ
 - บทความเกี่ยวกับระบบ NSW ของประเทศไทย และ ASEAN Single Window
 - สถิติการใช้บริการธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์
 - แผนงานและเอกสารการพัฒนาคู่มือการนำร่อง ASEAN Single Window
 - กฎหมายและระเบียบของทุกส่วนราชการ รวมถึงความตกลงระหว่างหน่วยงานเกี่ยวกับการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการ
 - ความตกลงอาเซียน และพิธีสารอาเซียน สำหรับการจัดตั้ง ASEAN Single Window
 - รายงานการประชุมต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับ ASEAN Single Window และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างประเทศ
 - Link สำหรับเชื่อมโยงไปยังระบบ Single Window ของประเทศอาเซียน และประเทศอื่น ๆ

- (2) การบริการระบบเชื่อมโยงข้อมูลแบบปลอดภัย ระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจภายในประเทศไทย โดยมีทะเบียนผู้ใช้บริการจำนวนรวมทั้งสิ้น ประมาณ 10,000 ทะเบียน ซึ่งทำหน้าที่เป็นตัวแทนของผู้ใช้บริการนำเข้า ส่งออกทางอิเล็กทรอนิกส์ประมาณ 100,000 ราย โดยมีสถิติการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ตั้งแต่ ปี 2556 - กันยายน 2559 ดังรูปที่ 3.2-1



ที่มา : คู่มือการใช้งานระบบพิธีการนำเข้าส่งออกแบบ Single Window Entry ด้วยระบบการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียว, สำนักงานพัฒนารัฐบาลดิจิทัล 2561

รูปที่ 3.2 - 1 สถิติการทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW ตั้งแต่ ปี 2556 - กันยายน 2559

- (3) การบริการระบบฐานข้อมูล “National Standard Data Set” หรือ มาตรฐานข้อมูลของประเทศแบบเรียลไทม์ ซึ่งเป็นมาตรฐานข้อมูลสอดคล้องตามมาตรฐานขององค์การระหว่างประเทศ (UN WCO และ ASEAN) พร้อมแสดง ความสัมพันธ์ระหว่างมาตรฐานสากลจากแหล่งต่าง ๆ เช่น มาตรฐานที่จัดทำโดยองค์การสหประชาชาติและ มาตรฐานขององค์การศุลกากรโลก เพื่อให้ผู้ใช้บริการของหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถสืบค้นและนำไปใช้งานได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

ปัจจุบันระบบ NSW ให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลซึ่งประกอบด้วยการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ (G2G) การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (G2B) และการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาคธุรกิจและภาคธุรกิจ (B2B) บางส่วน จากการทบทวนผลการกำกับติดตามการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการรายปี ไตรมาสที่ 1 (พ.ศ. 2564) ของส่วนราชการ กรมศุลกากร กระทรวงการคลัง มีโครงการที่กรมศุลกากรเร่งผลักดันและเกี่ยวข้องกับภาคคมนาคม ได้แก่

1) โครงการผลักดันการพัฒนาระบบของหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้บริการแบบ B2G ผ่าน NSW

กรมศุลกากรได้ดำเนินงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในปี 2563 ได้แก่

- 1) กรมการค้าต่างประเทศ ดำเนินการ ดังนี้ ดำเนินการพัฒนาระบบคำขอหนังสือรับรองแหล่งกำเนิดสินค้า (Certificate of Origin) รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ NSW Single Form และเปิดใช้งานระบบฯ อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2563
- 2) สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย อยู่ระหว่างพัฒนาและทดสอบระบบคำขอใบอนุญาตนำเข้าและส่งออกน้ำตาลทรายในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ ผ่านระบบ NSW แบบ Single Form



ที่มา: โครงการผลักดันการพัฒนาของหน่วยงานภาครัฐเพื่อให้บริการแบบ B2G ผ่าน NSW

รูปที่ 3.2 - 2 ประโยชน์จากระบบ NSW แบบ B2G

- 2) โครงการเชื่อมโยงการนำระบบตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์สินค้า ด้วยเครื่อง x - Ray/ CCTV มาใช้ในการตรวจสอบ

ดำเนินการแต่งตั้งคณะทำงานร่างระเบียบปฏิบัติสำหรับการตรวจสอบสินค้าด้วยระบบเอกซเรย์ (x - Ray) ระบบโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) ระบบยานพาหนะผ่านแดน (Vehicle Information System: VIS) และระบบตรวจสอบป้ายทะเบียนยานพาหนะ (License Plate Recognition System: LPRs) เพื่อดำเนินการ ร่างระเบียบปฏิบัติฯ เรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างดำเนินการเตรียมจัดการประชุมคณะทำงานย่อยฯ ในวันที่ 19 มกราคม 2564 เพื่อกำหนดแนวทางการร่างระเบียบปฏิบัติฯ ต่อไป

- 3) โครงการการนำระบบฐานข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสาร (Passenger Name Record: PNR) มาใช้ในงานศุลกากร

ดำเนินการแจ้งประเด็นการขอ Change Request กับกลุ่มบริษัท 2S Consortium เพื่อแจ้งข้อควรแก้ไข ปรับปรุง ข้อเสนอแนะ (Change Request) โปรแกรมระบบ PNR พร้อมประสานงานกับกลุ่มบริษัท 2S Consortium ในการกำกับดูแลการส่งข้อมูล PNR ของสายการบินเพิ่มเติม

นอกจากนี้ ยังมีเทคโนโลยีที่เป็นเรื่องใหม่ที่กำลังได้รับความสนใจอย่างแพร่หลายในการเพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บและเชื่อมโยงข้อมูลในรูปแบบการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลการค้าระหว่างประเทศด้วย Blockchain ที่สามารถเข้ามาช่วยในกระบวนการรับรองเอกสาร (Notary Services) ตามมาตรฐานของ UN/CEFACT ผ่านบัญชี Blockchain สำหรับธุรกรรมส่วนตัวและสาธารณะที่ออกแบบสำหรับการเพิ่มประสิทธิภาพและลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์

การรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิด้านสถิติต่าง ๆ ทั้งด้าน Hard Side และ Soft Side ทำให้สามารถนำไปวิเคราะห์กรอบแนวความคิดการพัฒนาศักยภาพด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนาคตต่อไป

จากการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยส่วนใหญ่ข้อจำกัดและอุปสรรคของผู้ประกอบการที่ใช้ระบบคมนาคมขนส่งสินค้าจะเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการกิจการขนส่งผ่านแดน ตามประกาศที่ 169/2563 ข้อ 12 จำนวน 17 ฉบับ ดังแสดงในรูปที่ 3.2 - 3



จัดทำโดย : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.2 - 3 สรุปกฎหมายที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการกิจการขนส่งผ่านแดน ตามประกาศที่ 169/2563 ข้อ 12

ผู้ประกอบการกิจการขนส่งผ่านแดนส่วนใหญ่ประสบปัญหาติดขัดในด้านข้อจำกัดของการขนส่ง อาทิ กลุ่มเรือคอนเทนเนอร์เป็นลูกค้าที่สำคัญของการรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันและในอนาคต ผู้ประกอบการจะขึ้นตู้ไปต่อที่รถไฟ แต่ในปัจจุบัน ตู้คอนเทนเนอร์ของสายเรือยังไม่ได้รับอนุญาตให้ขึ้นบนรถไฟ บันไดขั้นแรกที่จะทำให้เพิ่มปริมาณสินค้าได้ คือการอนุญาตให้ตู้คอนเทนเนอร์สายเรือขึ้นบนรถไฟได้ บันไดขั้นที่สองคือหลังจากภาครัฐมีการขนส่งต่อเนื่อง จะเป็นเรื่องของตู้คอนเทนเนอร์ที่ต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ถ้าต้องการให้เกิดการขนส่งทางรางที่กว้างขวางกว่านี้ หรือเกิดการเชื่อมต่อกับรถบรรทุก ตู้สายเรือต้องสามารถขึ้นรถไฟได้ ปัจจุบันยังติดกฎหมายผ่านแดนไทย-ลาว เรื่องการถ่ายลำที่แหลมฉบัง ในอนาคตหากตู้จะขนส่งมาจากจีน เป็นสินค้า 200 รายการที่ถูกควบคุมด้วยกฎหมายของไทย จะไม่สามารถถ่ายลำได้เลย จะไม่สามารถขึ้นรถไฟจากจีนไปลงแหลมฉบัง เพราะมีกฎหมาย 17 ฉบับ เป็นอุปสรรคในหลายหน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการคลัง กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมศุลกากร หากกระทรวงคมนาคมสามารถเป็นหน่วยงานสนับสนุนผลักดันกฎหมายจะสามารถแก้ไขปัญหาอุปสรรคนี้ได้ อีกประเด็นที่สำคัญคือเรื่องพิธีการทางศุลกากร ในเอกสารแจ้งจะระบุปลายทางของการขนส่งสินค้า แต่ในอนาคตสินค้าจะต้องลงที่แหลมฉบัง และขนส่งต่อไปยังประเทศอื่น ซึ่งจะต้องมีการเตรียมการเพิ่มเติมว่าจะแจ้งเอกสารอย่างไรกับกรมศุลกากรและหน่วยงานอื่น ๆ

อย่างไรก็ตาม กฎหมาย 17 ฉบับก็ยังคงมีความสำคัญและควรได้รับการพิจารณาอย่างถี่ถ้วน เนื่องจากในปัจจุบันตู้คอนเทนเนอร์สายเรือบางประเภทสามารถขึ้นรถไฟได้ และมีการขนส่งต่อมายังระบบราง ภาครัฐควรต้องมีวิธีตรวจสอบว่าตู้คอนเทนเนอร์ประเภทไหนที่ยังไม่สามารถขึ้นรถไฟได้ และกฎหมายไทย 16 - 17 ฉบับที่ทำให้ไม่สามารถถ่ายลำได้ อาจเป็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับสินค้าต้องห้าม เช่น วัตถุระเบิด

ยาเสพติดให้โทษ เจ้าหน้าที่จึงต้องเข้มงวดในการตรวจสอบตู้คอนเทนเนอร์ก่อนขึ้นรถไฟ ประเด็นเหล่านี้ทำให้ภาครัฐต้องหารือกับแต่ละหน่วยงานที่บังคับใช้กฎหมายเหล่านี้ว่าจะสามารถแก้ไขได้อย่างไร อาจจะพิจารณาถึงวิธีการสำแดงสินค้า ถ้าตู้คอนเทนเนอร์ที่ไม่มีสินค้าต้องห้ามเหล่านี้เลย ควรต้องทำให้พิธีการง่ายขึ้น

สรุปข้อจำกัดของกิจการขนส่งผ่านแดน

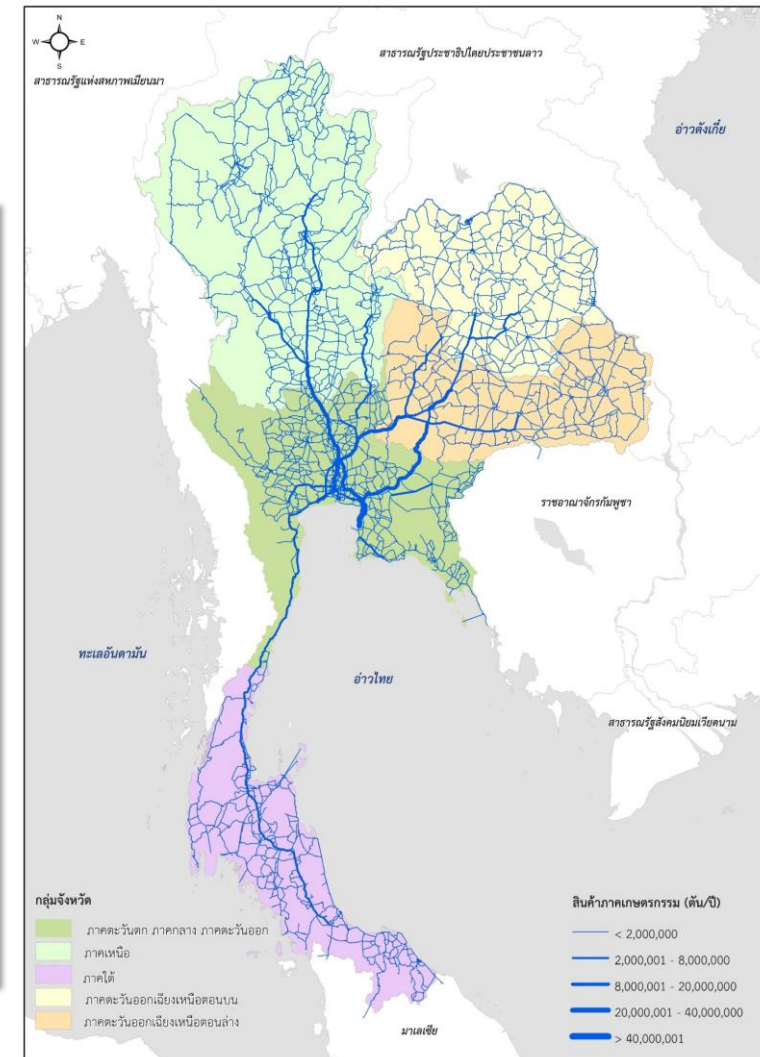
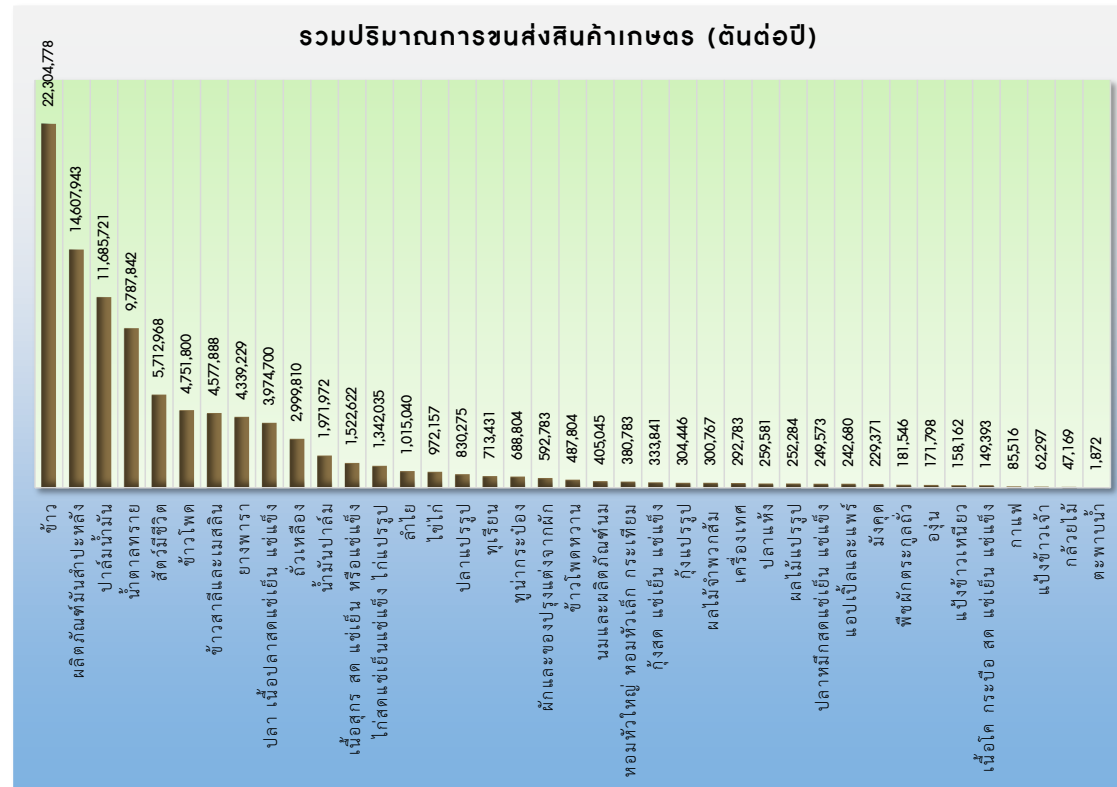
- กฎหมายไทยบางฉบับทำให้ไม่สามารถถ่ายลำได้ เช่น พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559 ต้องตรวจสอบก่อนให้ขนส่งได้
- กรมศุลกากรได้ดำเนินการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการดำเนินการขออนุญาตผ่านระบบ National Single Window (NSW) เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการขออนุญาต แต่บางหน่วยงานก็ไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบข้อมูลดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตรวจสอบเพื่อความมั่นคงของประเทศ
- ยังไม่มีการก่อสร้างเขตปลอดภาษี (Free Trade Zone) ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย ลานจอดพักสินค้า เป็นโลจิสติกส์ปาร์ก คลังสินค้าขนาดใหญ่ คลังสินค้าห้องเย็น เป็นต้น

3.3 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าและการเดินทางท่องเที่ยวของคนในประเทศ โดยทบทวนข้อมูลที่ได้จากการคาดการณ์จากรายงานต่าง ๆ และวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านจราจรทั้งในระดับมหภาค และระดับพื้นที่ ในการขนส่งและเดินทางแต่ละระบบ ได้แก่ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยแบ่งออกเป็นสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

3.3.1 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร

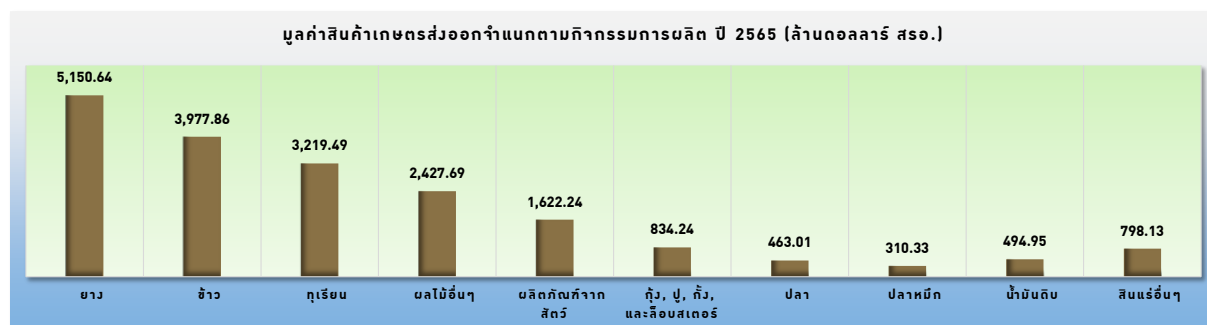
การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลพบว่าสินค้าเกษตรที่มีการขนส่งสูงสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ ข้าว มีปริมาณการขนส่ง 22,305 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 22 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด รองลงมาได้แก่ มันสำปะหลัง มีปริมาณการขนส่ง 14,608 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 15 ปาล์มน้ำมัน มีปริมาณการขนส่ง 11,686 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 12 น้ำตาลทราย มีปริมาณการขนส่ง 9,788 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 10 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.3.1 - 1



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.3.1 - 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตร เรียงตามอันดับที่มีการขนส่งสูงสุด

โดยข้อมูลจากกรมศุลกากรโดยธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่า 10 อันดับสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด ในปี พ.ศ. 2565 ได้แก่ ยางพารา 5,150 ล้านดอลลาร์ รองลงมาคือ ข้าว 3,978 ล้านดอลลาร์ ทุเรียน 3,219 ล้านดอลลาร์ ผลไม้อื่น ๆ 2,428 ล้านดอลลาร์ ผลิตภัณฑ์จากสัตว์ 1,622 ล้านดอลลาร์ อันดับและมูลค่าสินค้าเกษตรอื่น ๆ แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.1 - 2



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 256

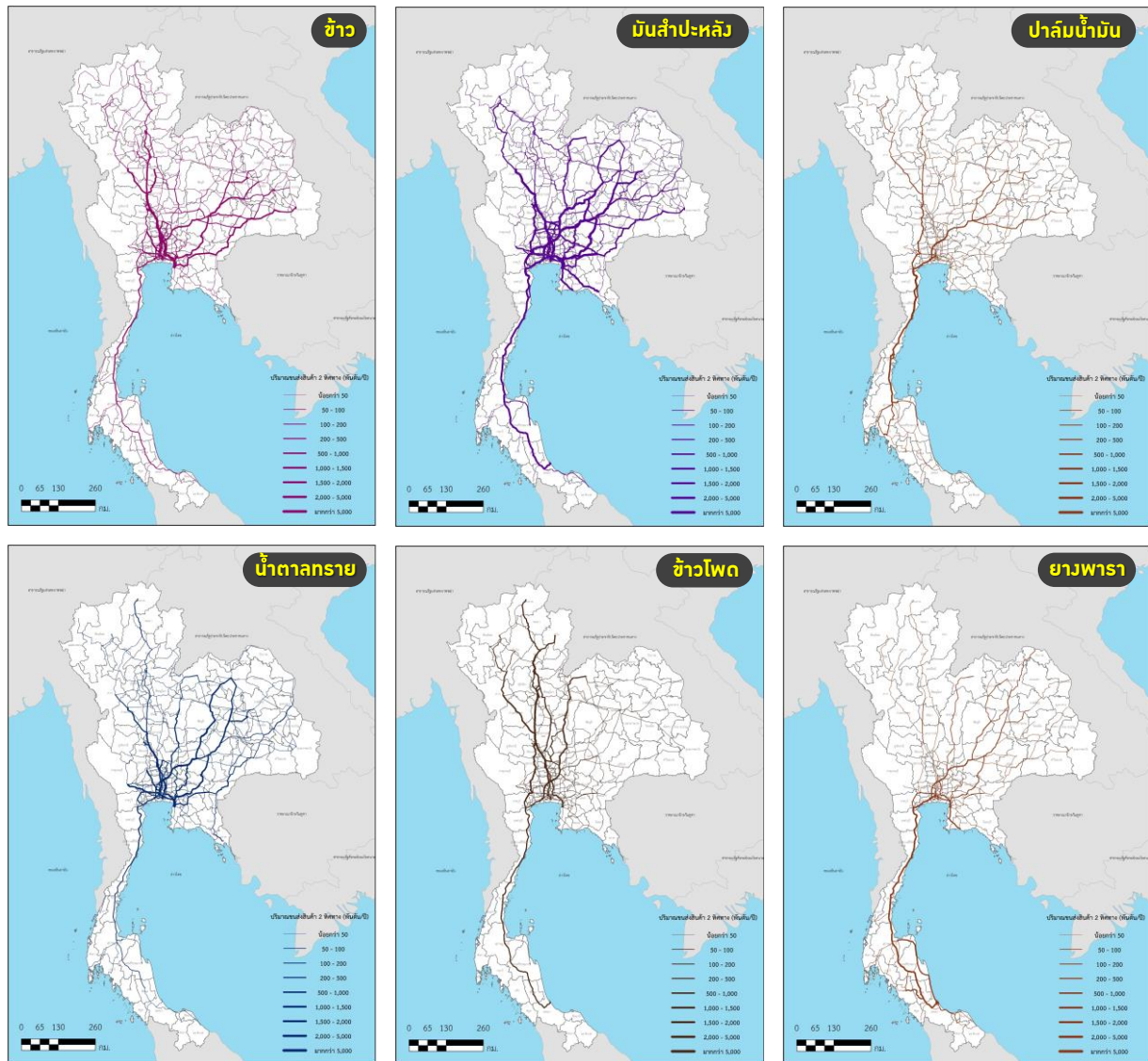
รูปที่ 3.3.1 - 2 มูลค่าสินค้าเกษตรส่งออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต ปี 2565 (ล้านดอลลาร์ สรอ.)

จากการรวบรวมข้อมูลข้างต้น การศึกษานี้จึงได้คัดเลือกสินค้าเกษตรที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดและมีมูลค่าสินค้ามากที่สุด 10 อันดับ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ทุเรียน มังคุด ปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม ยางพารา ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ลำไย และไก่สดแช่แข็ง (รายละเอียดสินค้าเกษตรแต่ละชนิดกล่าวถึงในภาคผนวก ก) ซึ่งแต่ละสินค้าเกษตรมีปริมาณและเส้นทางการขนส่งที่แตกต่างกัน

หากจำแนกประเภทสินค้าเกษตรที่มีการขนส่งทางถนน จะสามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาลทราย ปาล์มน้ำมัน ยางพารา และข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ โดยเส้นทางการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทางถนน แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.1 - 3

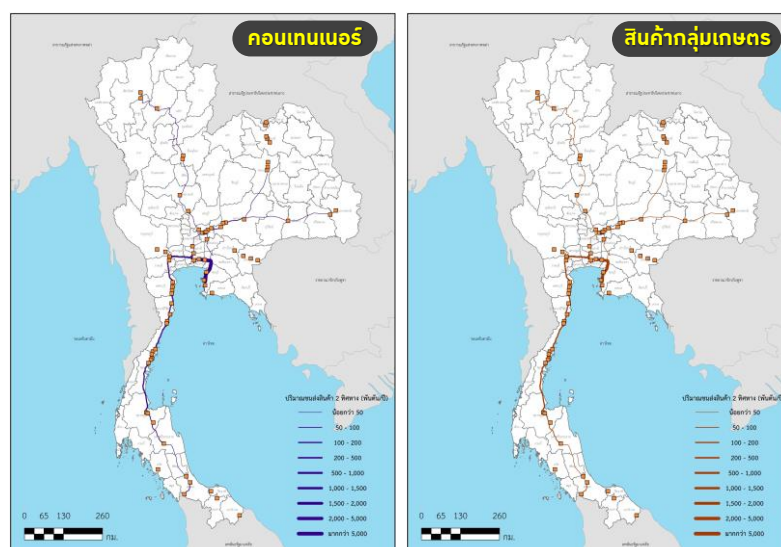
การขนส่งสินค้าทางราง สินค้าเกษตรไม่เป็นที่นิยมนัก จึงรวมกลุ่มสินค้าเกษตรทั้ง 10 ชนิด แสดงเส้นทางและปริมาณการขนส่ง ดังรูปที่ 3.3.1 - 4

ส่วนสินค้าเกษตรที่มีการขนส่งทางน้ำ จะสามารถแบ่งออกได้ 3 ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.1 - 5

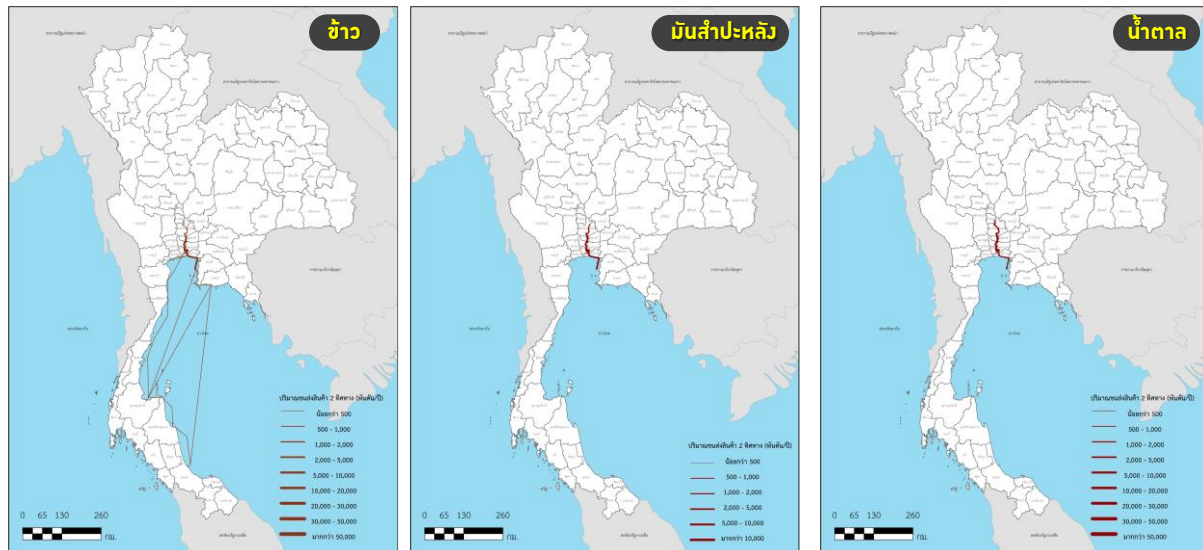


ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.3.1 - 3 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าเกษตรทางถนน แยกตามประเภทสินค้า



รูปที่ 3.3.1 - 4 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางราง แยกตามประเภทสินค้า



รูปที่ 3.3.1 - 5 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าเกษตรทางน้ำ แยกตามประเภทสินค้า

สรุปการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้า

การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้าเกษตรของประเทศ โดยพิจารณาสินค้าเกษตรที่มีการขนส่งมากและมีมูลค่าต่อการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับ รวมทั้งแสดงแนวทางแก้ไข สามารถสรุปรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3.3.1 - 1

ตารางที่ 3.3.1 - 1 ประเด็นการขนส่งสินค้าทางเกษตร

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
1. ข้าว	- ภาคเหนือ 9,300 ตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 11.6 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 6.9 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 0.43 ล้านตัน/ปี	14.18	8.51	5.67	28.36	- จากแหล่งเพาะปลูก เช่น พังงุลาโรงให้วิ่งเข้า CY แล้วขึ้นรถไฟ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลานานเกินไปประมาณ 4 - 5 ชั่วโมง - จุดรวบรวมสินค้าอยู่ห่างจากรถไฟ - ท่าเทียบเรือมีจำกัด ทำให้ภาคเอกชนต้องพยายามสร้างท่าเรือส่วนตัว - สินค้าที่ขนส่งทางเรือต้องมีปริมาณมาก ทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการจัดเก็บที่ปลายทาง แต่สถานที่เก็บที่ปลายทางไม่เพียงพอ	- ต้องมีพ่อค้าคนกลางรวบรวมกลุ่มข้าวใกล้ ๆ แหล่งผลิต ในปริมาณที่เยอะมาก ๆ เพื่อขนส่งขึ้นรถไฟแล้วคัมต้นทุน - เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ และเที่ยวเดินรถ - เพิ่มจุดขนถ่าย CY ใกล้แหล่งผลิต และแหล่งรวบรวมข้าวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. มันสำปะหลัง	- ภาคเหนือ 6.8 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 17.5 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 6.7 ล้านตัน/ปี	15.54	12.43	3.11	31.08	- ปริมาณผลผลิตที่จะขนส่งขึ้นรถไฟมีไม่มากพอเพื่อขนส่งไปโรงงานแปรรูป เนื่องจากโรงงานอยู่ห่างกันและกระจัดกระจาย - โรงงานแปรรูปผลิตแบบ Just in time ดังนั้นจึงต้องขนส่งเป็นล็อต ๆ ทำให้ขบวนและตารางเดินรถของรถไฟ ไม่สอดคล้องกับตารางการผลิตของโรงงาน	- นำรถบรรทุกขึ้นรถไฟ เพื่อลดปริมาณการวิ่งรถบรรทุกบนท้องถนน เช่น ขึ้นรถไฟจากขอนแก่นเข้าภาษี มาถึงอยุธยา จากนั้นค่อยนำรถบรรทุกลงเพื่อขนต่อไปยังจุดหมายปลายทาง - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port ในบริเวณใกล้แหล่งผลิตและโรงงาน
3. น้ำตาลทราย	- ภาคเหนือ 21.9 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 38.0 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 23.0 ล้านตัน/ปี	66.35	-	16.59	82.94	- จากโรงงานผลิตน้ำตาลจะส่งให้กับคลังสินค้าของ Modal Trade เลย ดังนั้น การขนส่งด้วยรถไฟจึงไม่เหมาะสม - น้ำตาลมักจะสูญหายในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมักจะเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง	- จัดทำมาตรการและข้อกำหนดในการเดินรถบรรทุก - จัดทำมาตรการและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำตาลทางเรือ - เพิ่มประสิทธิภาพระบบราง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ทางน้ำ เช่น เรือบรรทุกน้ำตาลลมน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากข้อจำกัดการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ห้ามขับ ทำให้บางครั้งขนส่งอ้อยที่ตัดแล้วเข้าสู่โรงงานไม่ทัน ทำให้เกิดอ้อยค้างคืน ค่าความหวานลดต่ำ ทำให้อ้อยเกิดความเสียหาย	- เพิ่มจุดขนถ่าย CY ในบริเวณใกล้โรงงานผลิตน้ำตาล เช่น ในจังหวัดกาญจนบุรี ชลบุรี และอุดรธานี - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. ทูเรียน	- ภาคเหนือ 27,000 ตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3,700 ตัน/ปี - ภาคตะวันออก 503,00 ตัน/ปี - ภาคใต้ 482,000 ตัน/ปี	0.61	0.31	0.10	1.02	- ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอในการขนส่งไปยังด่านชายแดนการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบพิธีการผ่านด่านชายแดนเวียดนาม - จีน เช่น การปิด - เปิดด่านโดยไม่ได้มีการแจ้งล่วงหน้า ส่งผลให้ทูเรียนค้างที่หน้าด่านเป็นเวลานาน ก่อให้เกิดความเสียหาย - ตัวจ่ายไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer) ของหัวรถลากกับหัวรถจักรไม่เหมือนกัน - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - เร่งทำ MOU ระหว่างไทย - จีน - สปป.ลาว ให้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (R9) รองรับการขนส่งสินค้าระบบราง - เจรจาความชัดเจนเรื่องระบบภาษีและสิทธิพิเศษของไทย
5. มังคุด	- ภาคเหนือ 70 ตัน/ปี - ภาคกลาง 180,000 ตัน/ปี - ภาคใต้ 170,000 ตัน/ปี	0.25	0.11	-	0.35	เมื่อขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้า	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้

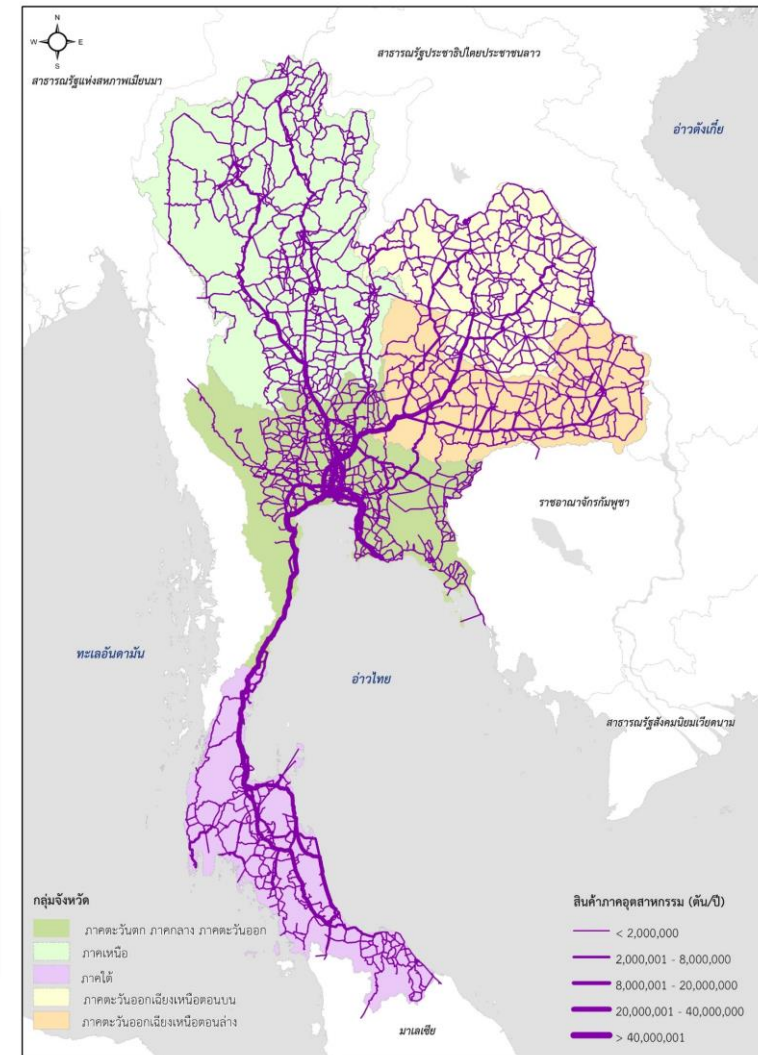
ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังตลาดปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการเข้าและเนาเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งมั่งคุดไปจีน - ราคามั่งคุดตก ส่งผลให้เกษตรกรเลิกเก็บมั่งคุดส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง ปลอมให้คนในพื้นที่เก็บกิน เพราะไม่คุ้มค่าจ้างเก็บและค่าขนส่ง ทำให้การขนส่งมั่งคุดน้อยลง	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี ระยอง ตราดและนครศรีธรรมราช - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
6. ปาล์มน้ำมัน	- ภาคเหนือ 0.216 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1.1 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 1.3 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 15 ล้านตัน/ปี	16.77	-	-	16.77	- ด้วยพฤติกรรมการขนถ่ายน้ำมัน จะต้องขนเป็นแท่งค์ ดังนั้นจึงขนถ่ายด้วยรถไฟไม่สะดวก - เนื่องจากเกษตรกรขนด้วยรถบรรทุก รถกระบะ ทำให้มีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง เพราะราคาน้ำมันที่สูงขึ้น	- พัฒนาให้รถไฟสามารถขนแบบแท่งค์ได้ และต้องเข้าถึงโรงงาน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตปาล์มน้ำมัน - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้
7. ยางพารา	- ภาคเหนือ 0.21 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1.1 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 0.45 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 3.1 ล้านตัน/ปี	3.39	1.45	-	4.84	- การดำเนินการส่งออกมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ยุ่งยากและมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกกิจกรรม - สถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณด่านยังมีการบริหารจัดการที่ยังไม่ค่อยดีนัก และยังขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก - เนื่องจากมาเลเซียเป็นโบรเกอร์รวบรวมผลผลิต ทำให้ไทยเสียรายได้ให้กับมาเลเซีย	- พัฒนาท่าเรือระนองและชุมพร เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออก - ไทยควรเป็นโบรเกอร์ร่วมด้วย - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้ - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
8. ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์	- ภาคเหนือ 3 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.74 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 0.54 ล้านตัน/ปี	4.22	-	-	4.22	- ขาดแคลนแหล่งเพาะปลูก ส่งผลให้ผลผลิตลดน้อยลง ซึ่งจะทำให้การขนส่งข้าวโพดลดน้อยลง - ด้วยปัญหาแหล่งเพาะปลูกขาดแคลน ทำให้ไม่สามารถส่งออกได้	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตข้าวโพดและโรงงานอาหารสัตว์ เช่น ในจังหวัดเพชรบูรณ์ นครราชสีมา สระบุรี และลพบุรี - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
9. ลำไย	- ภาคเหนือ 0.627 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 11,000 ตัน/ปี - ภาคตะวันออก 0.373 ล้านตัน/ปี	0.71	0.30	-	1.01	- เมื่อขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังตลาดปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการเข้าและนำเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี เชียงใหม่ และลำพูน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
10. โกสุด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป	- ภาคเหนือ 0.222 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.452 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 1.5 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 0.105 ล้านตัน/ปี	2.27	-	-	2.27	- ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ต่างประเทศมีการนำมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) มาใช้มากขึ้น ถ้าประเทศไทยยังไม่ได้เตรียมพร้อมรับมือหรือหาทางแก้ไขปัญหานี้ จะส่งผลกระทบต่อส่งออกเนื้อไก่ได้	- ปรับปรุงอาณัติสัญญาณเส้นทางลำานราย - พัฒนาเส้นทางขนส่งมาบะเบา ลพบุรี และปากน้ำโพ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อกับลาว - จีน

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
							- จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - จำเป็นต้องมีการควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ให้อยู่ที่ติดลบ 20 องศาเซลเซียส

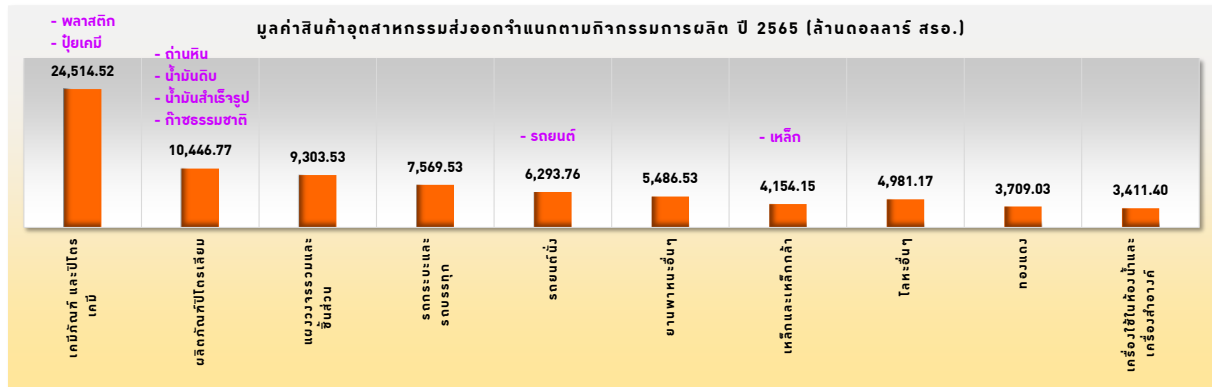
3.3.2 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม

สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งสูงสุด 10 อันดับแรก ได้แก่ ปูนซีเมนต์ มีปริมาณการขนส่ง 44,320 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 12 น้ำมันสำเร็จรูป มีปริมาณการขนส่ง 40,102 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 11 สินค้าอุปโภคบริโภค มีปริมาณการขนส่ง 36,500 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 10 ถ่านหิน มีปริมาณการขนส่ง 22,313 ตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 16 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.3.2 - 1



รูปที่ 3.3.2 - 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม เรียงตามอันดับที่มีการขนส่งสูงสุด

ข้อมูลจากกรมศุลกากรโดยธนาคารแห่งประเทศไทย พบว่า 10 อันดับสินค้าอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการส่งออกสูงสุด ในปี พ.ศ. 2565 ได้แก่ เคมีภัณฑ์ 24,514 ล้านดอลลาร์ รองลงมาคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (ถ่านหิน น้ำมันดิบ น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซธรรมชาติ) 10,447 ล้านดอลลาร์ แผงวงจรและชิ้นส่วน 9,304 ล้านดอลลาร์ รถกระบะและรถบรรทุก 7,570 ล้านดอลลาร์ รถยนต์นั่ง 6,293 ล้านดอลลาร์ อันดับและมูลค่าสินค้าอุตสาหกรรมอื่น ๆ แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.2 - 2



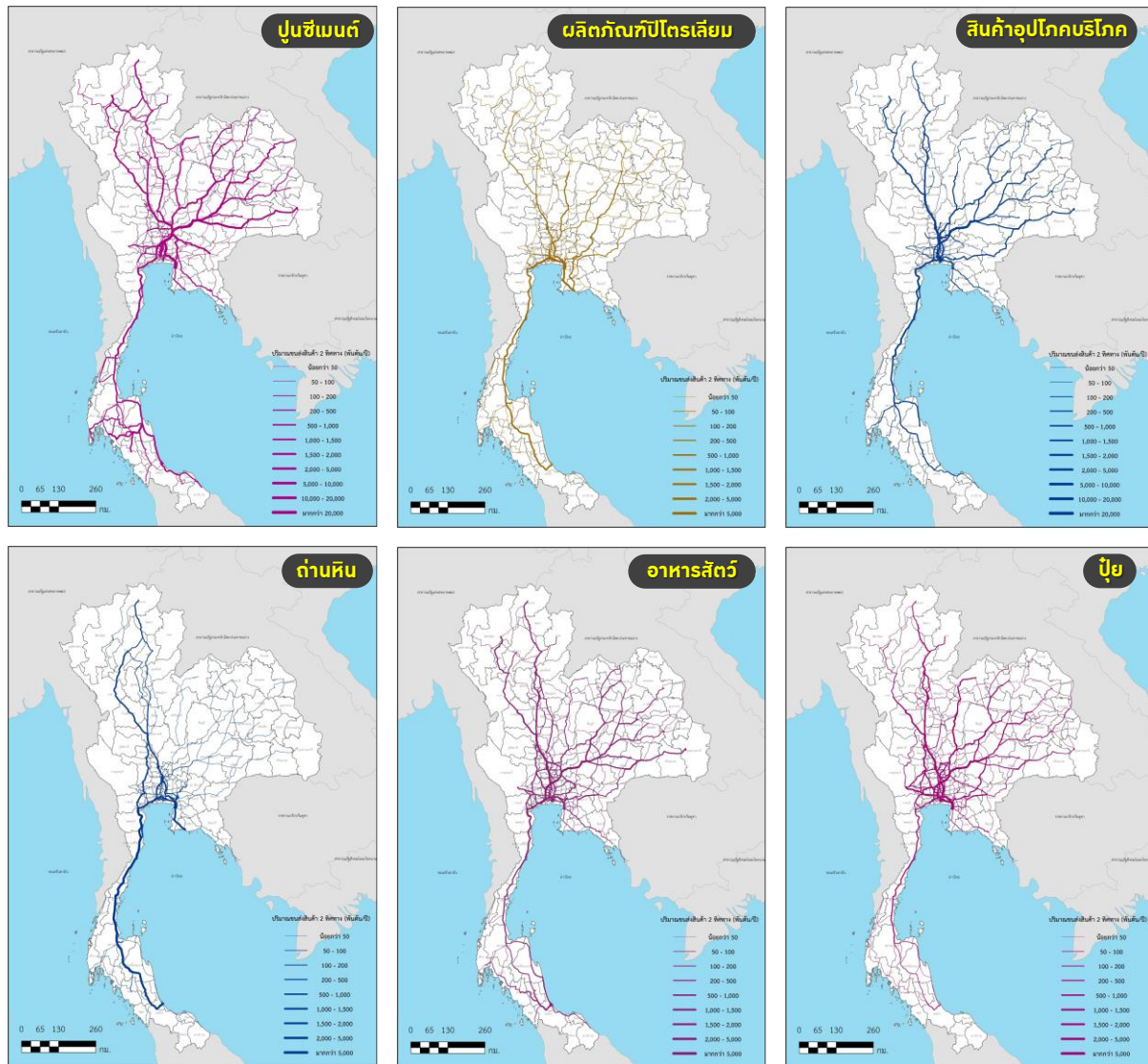
รูปที่ 3.3.2 - 2 มูลค่าสินค้าอุตสาหกรรมส่งออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต ปี 2565 (ล้านดอลลาร์ สรอ.)

จากการรวบรวมข้อมูลข้างต้น การศึกษาครั้งนี้จึงได้คัดเลือกสินค้าอุตสาหกรรมที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุด และมีมูลค่าสินค้ามากที่สุด 10 อันดับ ได้แก่ น้ำมันดิบ ถ่านหิน ปิโตรเคมี น้ำมันสำเร็จรูป ก๊าซธรรมชาติ เหล็ก พลาสติก รถยนต์ ปูนซีเมนต์ และสินค้าอุปโภคและบริโภค (รายละเอียดสินค้าอุตสาหกรรมแต่ละชนิดกล่าวถึงในภาคผนวก ก) ซึ่งแต่ละสินค้าเกษตรมีปริมาณและเส้นทางการขนส่งที่แตกต่างกัน

หากจำแนกประเภทสินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งทางถนน สามารถแบ่งออกได้เป็น 6 ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ถ่านหิน และปิโตรเคมี โดยเส้นทางและปริมาณการขนส่งอุตสาหกรรมทางถนน แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.2 - 3

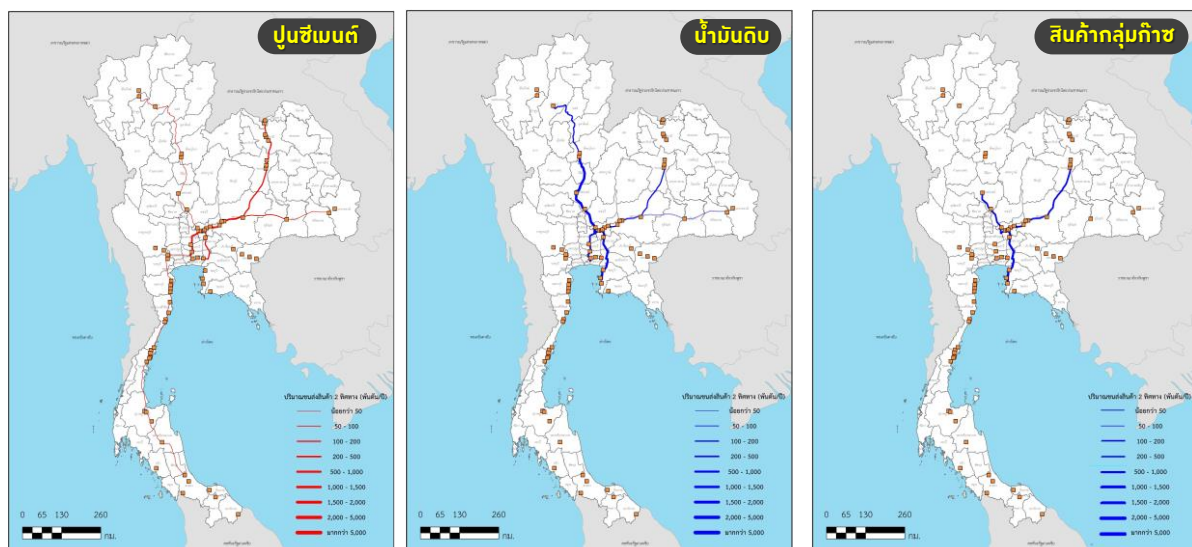
การขนส่งสินค้าทางรางส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ สินค้ากลุ่มก๊าซ โดยเส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางราง แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.2 - 4

สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งทางน้ำ สามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม แสดงได้ดังรูปที่ 3.3.2 - 5

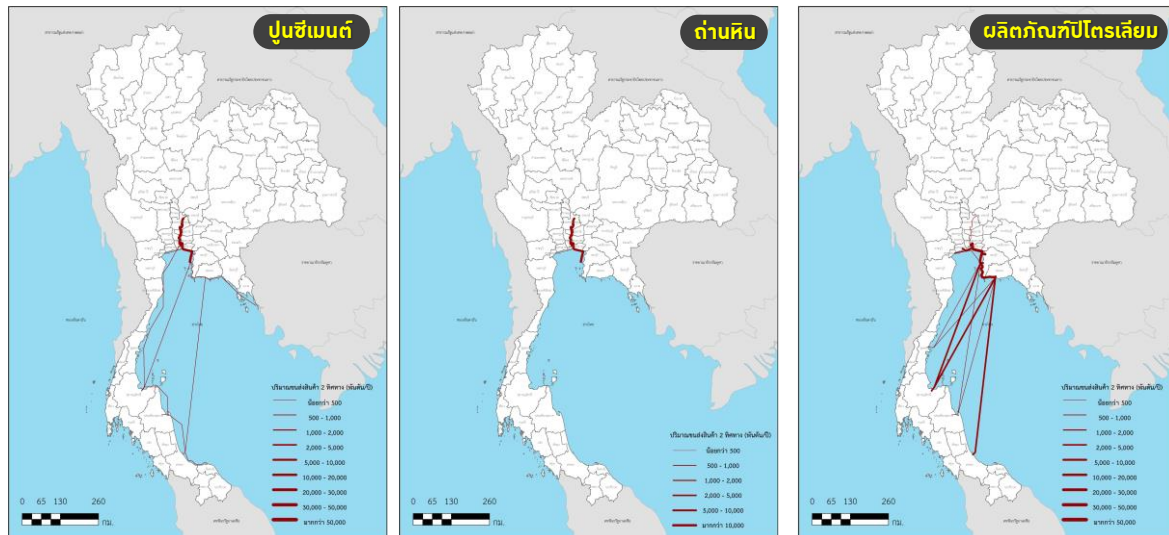


ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.3.2 - 3 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางถนน แยกตามประเภทสินค้า



รูปที่ 3.3.2 - 4 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางราง แยกตามประเภทสินค้า



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนช. 2566

รูปที่ 3.3.2 - 5 ปริมาณและเส้นทางการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมทางน้ำ แยกตามประเภทสินค้า

สรุปการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้า

การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมของประเทศ โดยพิจารณาสินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งมากและมีมูลค่าต่อการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับ รวมทั้งแสดงแนวทางแก้ไข สามารถสรุปรายละเอียด แสดงในตารางที่ 3.3.2 - 1

ตารางที่ 3.3.2 - 1 ประเด็นการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
1. น้ำมันดิบ	ชลบุรี ระยอง เพชรบุรี	8.2	2.5	2	12.7	สำหรับในประเทศไทย การขนส่งน้ำมันดิบทางรางไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากประเทศไทยมีระบบขนส่งทางรางที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด และยังมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง (หากรถไฟบรรทุกน้ำมันดิบเกิดตกรางหรือชนกัน น้ำมันดิบอาจรั่วไหลและเกิดเพลิงไหม้หรือระเบิดได้) ด้วยเหตุนี้ การขนส่งน้ำมันดิบจึงใช้วิธีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - สนับสนุน spur line ไปยังพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก
2. ถ่านหิน	ลำปาง อุบลราชธานี ประจวบคีรีขันธ์ ฉะเชิงเทรา ระยอง สมุทรปราการ	29.6	-	30.8	60.4	- ค่าบริการรถไฟ+ต้นทุน = แพงกว่า - จำนวนแคร่บรรทุกทุกและหัวรถจักรไม่เพียงพอและสภาพที่เก่าหรือไม่พร้อมใช้งาน	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุมเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง - วางแผนการจัดการ Backhauling - ปรับปรุงแคร่บรรทุกทุกและหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน - จัดซื้อแคร่บรรทุกทุกและหัวรถจักรเพิ่มเติม - สนับสนุน spur line ที่บ้านภาชี ไปยังนครหลวง - พัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า ที่อยุธยา - พัฒนา CY ที่แม่เมาะ จ.ลำปาง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
3. ปุ๋ยเคมี	กาญจนบุรี ออยุธยา นครปฐม นครราชสีมา พิษณุโลก	1.5	0.3	0.3	2.1	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - ต้องใช้รถบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากสถานีรถไฟไปจุดหมายปลายทาง - รถไฟมีความเร็วในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนน	- พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมโดยรอบ - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - พัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ มากขึ้นเพื่อให้เกษตรกรและผู้ประกอบการขนส่งสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก
4. น้ำมันสำเร็จรูป	สมุทรปราการ ชลบุรี	28.8	-	12.3	41.1	เส้นทางการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยส่วนใหญ่ ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อการขนส่งน้ำมันโดยเฉพาะ ทำให้ต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน เพื่อให้สามารถขนส่งน้ำมันได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	- ภาครัฐควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งน้ำมัน โดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย - ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการขนส่งน้ำมันทางรถไฟ เช่น การลดภาษี และการให้เงินอุดหนุน เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ในการขนส่งน้ำมันทางรถไฟมากขึ้น
5. ก๊าซธรรมชาติ	อ่าวไทย ระยอง สุราษฎร์ธานี	8	-	-	39.9	- เครือข่ายรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ - ต้นทุนการขนส่งสูง	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟ ให้มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งก๊าซธรรมชาติ เช่น การสร้าง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ยังไม่ได้รับการยอมรับจากภาคเอกชน	รางรถไฟที่แข็งแรงและปลอดภัย การสร้างสถานีรถไฟที่สามารถรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และการสร้างท่าเรือ LNG เพื่อขนถ่ายก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ - ลดต้นทุนการขนส่ง โดยอาจมีการอุดหนุนจากภาครัฐหรือเอกชน เพื่อให้ราคาค่าขนส่งก๊าซธรรมชาติโดยรถไฟใกล้เคียงกับราคาค่าขนส่งโดยรถยนต์หรือทางทะเล - สร้างความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับประโยชน์ของการขนส่งก๊าซธรรมชาติโดยรถไฟให้กับประชาชนและภาคธุรกิจ โดยชี้ให้เห็นถึงข้อดีด้านความปลอดภัย ความคุ้มค่า และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. เหล็ก	ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ปทุมธานี	32.2	1.8	3.6	37.4	- ความไม่สะดวกในบริการ เนื่องจากสภาพสถานีและรางเสื่อมสภาพ ขาดการลงทุน - ความล่าช้าในการขนส่ง - โครงสร้างทางรางเข้าไม่ถึงแหล่งผลิต	- ปรับปรุงสถานีและระบบราง - ปรับปรุงตารางเวลารถไฟ - สนับสนุน spur line ในพื้นที่แหล่งผลิต อาทิ บริเวณสถานีนาฝักขวง เป็น spur line และ CY - ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือการสนับสนุนค่าขนส่ง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
							บริการเสริม เช่น การขนส่งสินค้าตามเวลาที่กำหนด การรับประกันความเสียหายระหว่างขนส่ง
7. พลาสติก	ระยอง ปทุมธานี สระบุรี ชลบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ	123.4	7.0	7.0	137.4	- เครือข่ายเส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ - ความท้าทายในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง - ไม่ยืดหยุ่นในเรื่องของตารางเวลา - ปัญหาความ Fragility (ความเปราะบางของวัตถุ) - ความเร็วในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนน	- เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมโดยรอบ
8. รถยนต์	สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง ราชบุรี	2.9	-	0.5	3.4	- ความครอบคลุมของโครงข่ายที่จำกัด - การล่าช้าในการขนส่ง - กระบวนการโหลดและถอดรถที่ซับซ้อน - การจัดการรถพิเศษ - ขาดความยืดหยุ่นในกำหนดเวลา - ความจำเป็นในการประสานงานกับวิธีการขนส่งอื่น	- เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมขนส่งขึ้นส่วนรถยนต์ - พัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งทางรถไฟ เช่น การใช้รถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง
6. ปูนซีเมนต์	สระบุรี นครศรีธรรมราช ลำปาง	22.0	6.0	12.0	40.0	- เส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ - ประสิทธิภาพการขนส่งยังไม่สูงเท่าที่ควรเนื่องจากรถไฟไทยยังมีความเร็วเฉลี่ยต่ำ	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - เพิ่มแคร่บรรทุกสินค้า หรือปรับปรุงโครงสร้างระบบราง

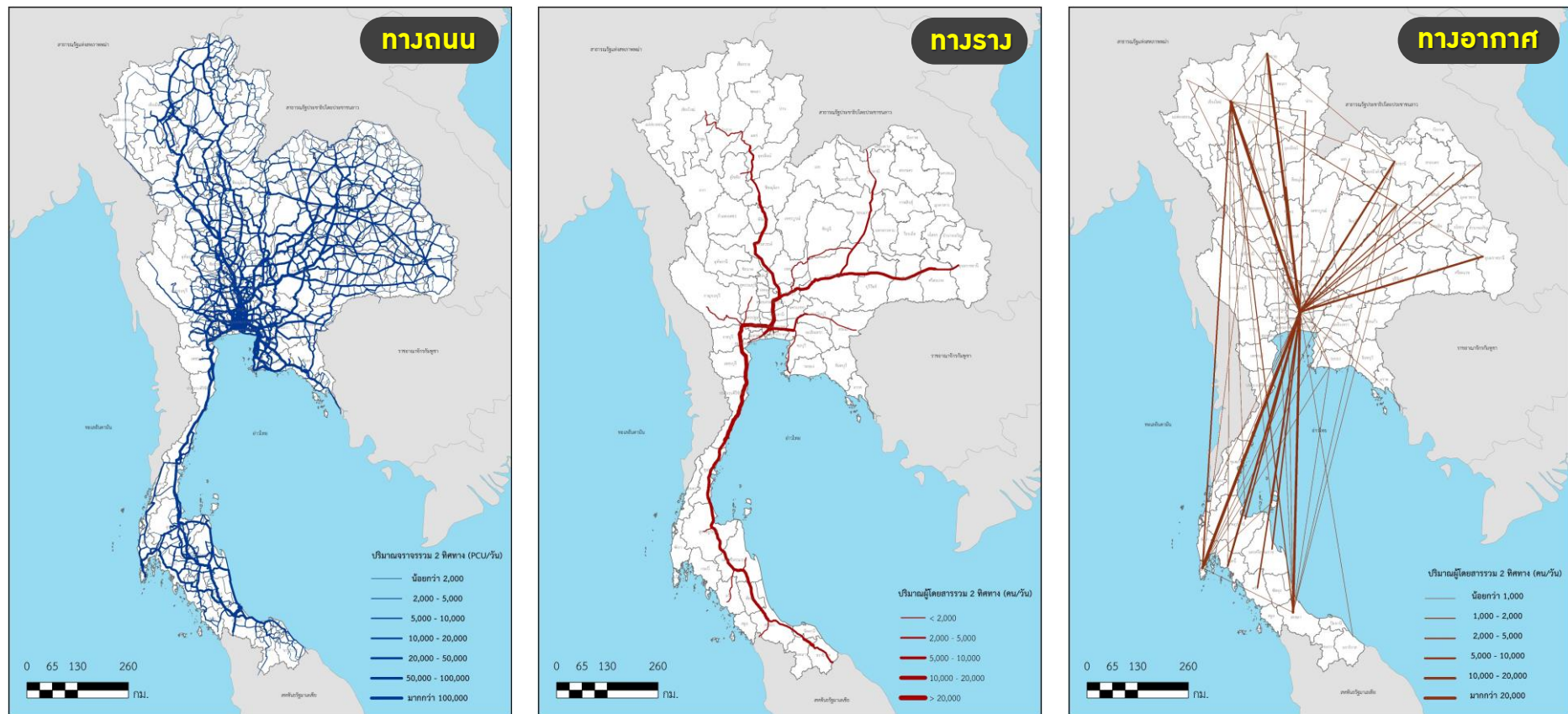
ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าการขนส่งทางถนนในระยะสั้น	- ปรับปรุงแคร่บรรทุกทุกและหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - เปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่ง และเดินรถ
10. สินค้าอุปโภคบริโภค	สมุทรปราการ กรุงเทพฯ ออยุธยา และทั่วภูมิภาค	35.7	0.8	-	36.5	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - โครงข่ายรถไฟเข้าไม่ถึงคลังสินค้า - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกใน CY และ Dry Port - ไม่มีมาตรการการรับประกันความเสียหายและชำรุดสินค้าจากการขนส่งสินค้าทางราง	- พัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนกับสถานีรถไฟและคลังสินค้าหรือศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - จัดทำมาตรการรับประกันความเสียหายและชำรุดสินค้าจากการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงมีบริการติดตามสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง

3.3.3 สถานการณ์และปัญหาการเดินทางท่องเที่ยว

เส้นทางและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารแบ่งออกเป็นทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยผู้โดยสารใช้เส้นทางทางถนนครอบคลุมทุกภูมิภาค ส่วนทางรางจะใช้เส้นทางรถไฟหลักของประเทศ และทางอากาศส่วนใหญ่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ดังรูปที่ 3.3.3 - 1 สำหรับนักท่องเที่ยวลักษณะการเดินทางเป็นเช่นเดียวกับผู้โดยสาร แต่ปริมาณการเดินทางน้อยกว่า ปรากฏได้จากขนาดเส้นปริมาณการเดินทางที่บางกว่า ดังรูปที่ 3.3.3 - 2

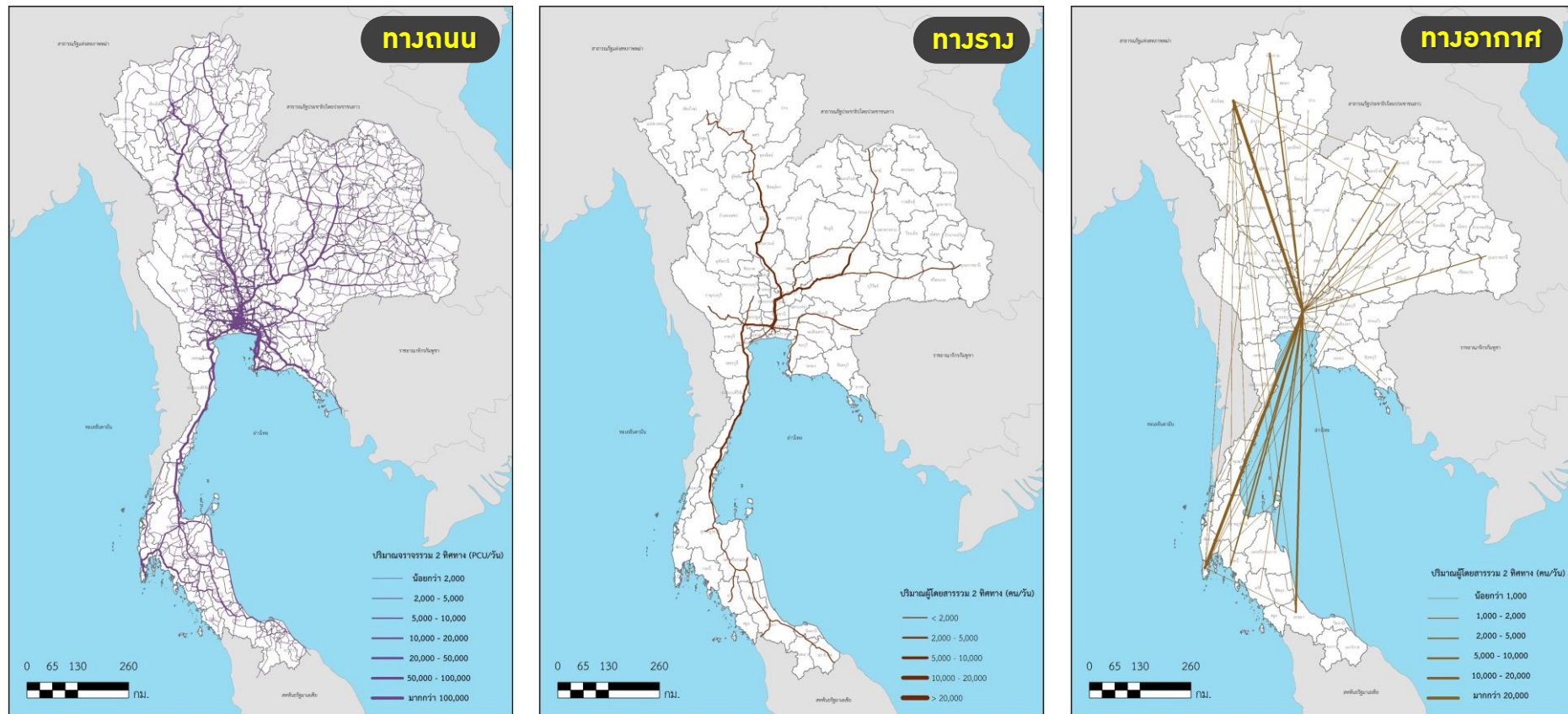
สรุปการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้า

การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ โดยพิจารณาจากการท่องเที่ยวมากที่สุด 10 อันดับ รวมทั้งแสดงแนวทางแก้ไข สามารถสรุปรายละเอียด แสดงในตารางที่ 3.3 - 1



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.3.3 - 1 ปริมาณและเส้นทางการเดินทางของผู้โดยสาร แยกตามรูปแบบการเดินทาง



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 3.3.3 - 2 ปริมาณและเส้นทางการเดินทางของนักท่องเที่ยว แยกตามรูปแบบการเดินทาง

ตารางที่ 3.3.3 - 1 ประเด็นการเดินทาง

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
กลาง	1. กรุงเทพฯ	70	- วัดพระแก้ว - วัดอรุณราชวราราม - ยาวราช - ตลาดนัดจตุจักร	1,043	7.6	8.6	1,059	• การจราจรติดขัดในเมืองหลวง • นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ทำให้สนามบินแออัด • จุดเชื่อมต่อรถไฟที่สถานีกลางบางซื่อไม่สะดวกต่อการใช้งาน เช่น ป้ายไม่ชัดเจน การเดินทางภายในสถานีไม่ไหลลื่น	• เร่งรัดการขยายวงแหวนรอบนอกเพื่อเลี่ยงรถติดในเมือง ใช้มาตรการห้ามรถบรรทุก และจำกัดเวลารถยนต์เข้าในพื้นที่เมือง • เร่งรัดการขยายสนามบินรองรับนักท่องเที่ยว • ปรับปรุงการใช้งานสถานีกลางบางซื่อที่เป็นจุดเชื่อมต่อให้สะดวกและทันสมัย
ตะวันออก	2. ชลบุรี	18.6	- พัทยา - หาดบางแสน - เกาะล้าน	176	3.4	2	181	• ขาดระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อการท่องเที่ยว • เพิ่มระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) รองรับผู้โดยสารจากสนามบินอยู่แต่ภายในเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว • ผู้ประกอบการรถบริการสาธารณะบางเจ้าขาดรีดค่าโดยสารจากนักท่องเที่ยว	• จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนทางรางตักนักท่องเที่ยวจาก กทม. ไปแหล่งท่องเที่ยวหลักและในเมือง • เพิ่มความเข้มงวดกับผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ • เพิ่มการพัฒนากระบวนการที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	3. ภูเก็ต	14.6	- หาดป่าตอง - ย่านตัวเมืองเก่า	79	1.9	3	84	ปัญหาการจราจรติดขัด และระเบียบการจราจรบริเวณหาดป่าตองและแหล่งท่องเที่ยวอื่น	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อรองรับและแก้ปัญหาการจราจรในเส้นทางหลักและเข้าถึงสนามบิน - จัดระเบียบการจราจรโดยมุ่งเน้นการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการใช้จักรยาน - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
เหนือ	4. เชียงใหม่	11.2	- พระธาตุดอยสุเทพ - ดอยอินทนนท์ - วัด ภูเข - ถนนนิมมานเหมินท์	69	0.5	3.4	70	- ระบบขนส่งมวลชนในเมืองผูกขาดโดยรถรับจ้าง - ตัวเลือกในการเดินทางจากสนามบินไปเมืองเชียงใหม่น้อย - ค่าโดยสารสาธารณะแพง ไม่มีมาตรฐาน	- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอื่นเชื่อมต่อสนามบินไปยังเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวหลัก - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - พัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
ใต้	5. สุราษฎร์ธานี	5.9	- เขื่อนรัชชประภา เกาะสมุย	58	1.0	2.2	61.2	ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	6. สงขลา	7.5	- เกาะยอ - ทะเลสาบสงขลา - ตลาดกิมหยง	47	0.4	0.8	48.2	• ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว • ค่าโดยสารในเมืองราคาไม่แน่นอน	• พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว • จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม • เพิ่มการพัฒนาระบบถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันออก	7. ระยอง	7.9	- เกาะเสม็ด - แหลมแม่พิมพ์ - เขาแหลมหญ้า	32	0.5	0.3	32.8	• ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	• พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
ตะวันออก เฉียงเหนือ	8. นครราชสีมา	9.9	- อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ - เขายายเที่ยง	31	0.4	0.3	31.7	• เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคอีสาน ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล	• พัฒนาทางด่วนพิเศษระหว่างเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร • พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนเดินทาง • เพิ่มการพัฒนาระบบถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันตก	9. กาญจนบุรี	9.6	- สะพานข้ามแม่น้ำแคว - ทางรถไฟสายมรณะ - สี่ขลุ่ย	40	0.9	0.5	41.4	• การเดินทางลำบาก ถนนยังไม่สมบูรณ์	• พัฒนาและปรับปรุงระบบทางถนนหรือทางพิเศษระหว่างเมือง • พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
กลาง	10. เพชรบุรี	9	- ทะเลชะอำ - เชื้อนแก่ง กระจาน	15	-	-	15	• เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคใต้ ทำให้การจราจรติดขัดช่วงจากแยกวังมะนาว เพชรบุรี ชะอำ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุด	• พัฒนาทางเลียบเมืองชะอำ แก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 • พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนเดินทาง

3.4 สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าและการเดินทางปัจจุบัน

ในปัจจุบัน การขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ได้แก่ ทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำ และทางอากาศ พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด 88.31 ล้านตัน/ปี หรือ 168,121 ล้านตัน - กม./ปี โดยเป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก จำนวน 141,648 ล้านตัน - กม./ปี คิดเป็นร้อยละ 84.25 ตามด้วยการขนส่งทางน้ำ จำนวน 22,011 ล้านตัน - กม./ปี คิดเป็นร้อยละ 13.09 ดังตารางที่ 3.4 - 1 และรูปที่ 3.4 - 1

ตารางที่ 3.4 - 1 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง (ล้านตัน-กม.)	ปี พ.ศ. 2565
ทางถนน	141,648
ทางรถไฟ	4,445
ทางน้ำ	22,011
ทางอากาศ	17

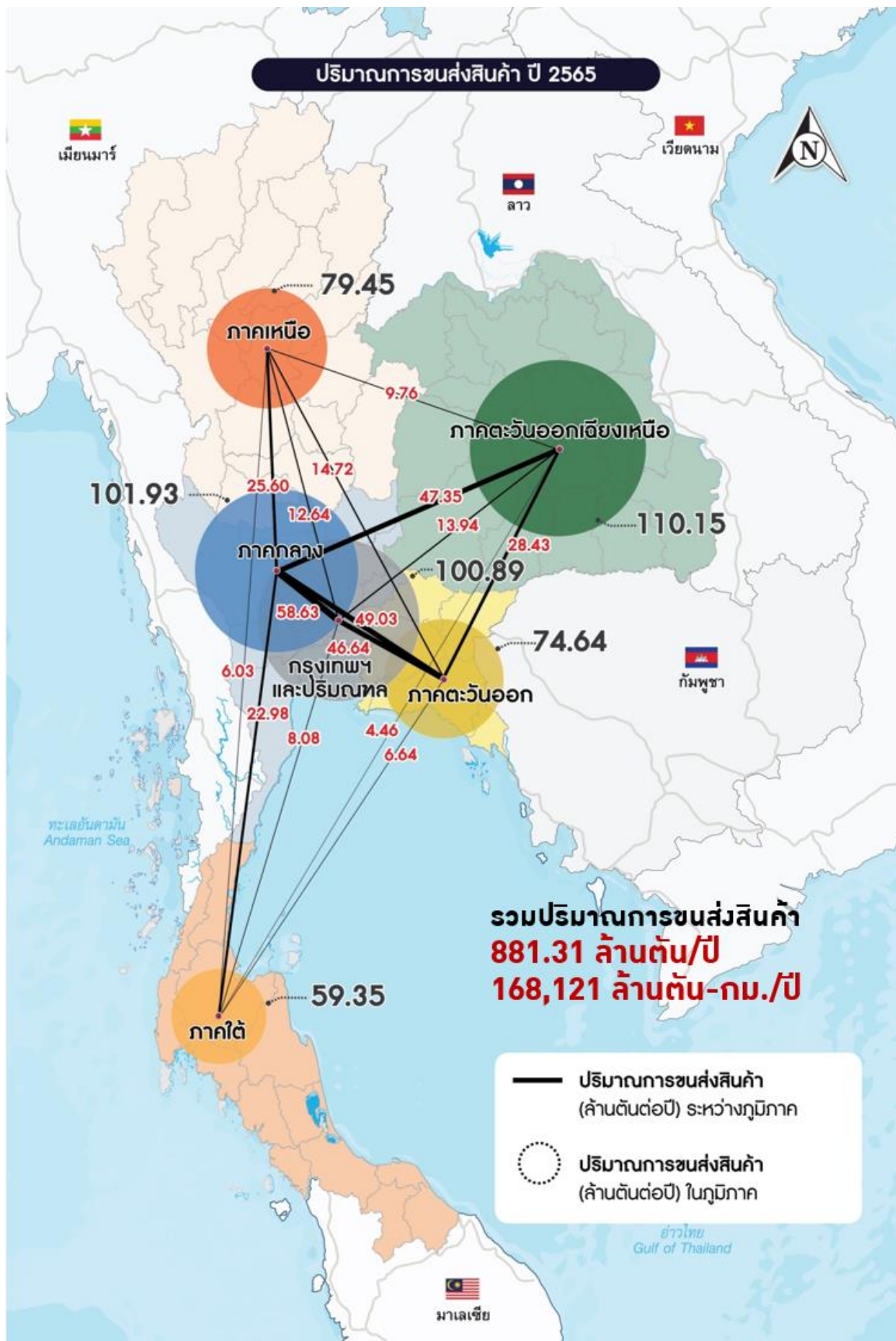
ในปัจจุบัน ต้นทุนการขนส่งสินค้าของแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในหน่วยบาท/ตัน - กม. แสดงได้ดังตารางที่ 3.4 - 2

ตารางที่ 3.4 - 2 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง

ปี พ.ศ. 2565	ทางถนน 	ทางรถไฟ 	ทางน้ำ 	ทางอากาศ 
ต้นทุนการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน-กม.)	1.45	0.75	0.54	20.93

ที่มา : การศึกษาสำรวจความต้องการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ, สนข. 2561

หมายเหตุ : ในการคาดการณ์ต้นทุนการขนส่งสินค้าในอนาคต จะใช้อัตราเงินเฟ้อในอดีต (2555 - 2565) เท่ากับ 0.76% และอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยสำหรับปี 2570 - 2580 เท่ากับ 1.5%



ที่มา : คำนวณโดยแบบจำลอง NAM, 2566

รูปที่ 3.4 - 1 ปริมาณการขนส่งสินค้า ปี 2565

ในส่วนของการเดินทางของผู้โดยสารในรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟความเร็วสูง และทางอากาศ พบว่าผู้โดยสารเดินทาง 2.73 พันคน - เที่ยว/วัน โดยผู้โดยสารเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก จำนวน 1,535 พันคน - เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ 56.21 รองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 1,004 พันคน - เที่ยว/วัน คิดเป็นร้อยละ 36.76 ดังตารางที่ 3.4 - 3 และรูปที่ 3.4 - 2

ตารางที่ 3.4 - 3 สัดส่วนการเดินทางของผู้โดยสารตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง (พันคน - เที่ยว/วัน)	ปี พ.ศ. 2565
รถยนต์ส่วนบุคคล	1,535
รถโดยสารประจำทาง	1,004
รถไฟ	109
รถไฟความเร็วสูง	0
อากาศ	83

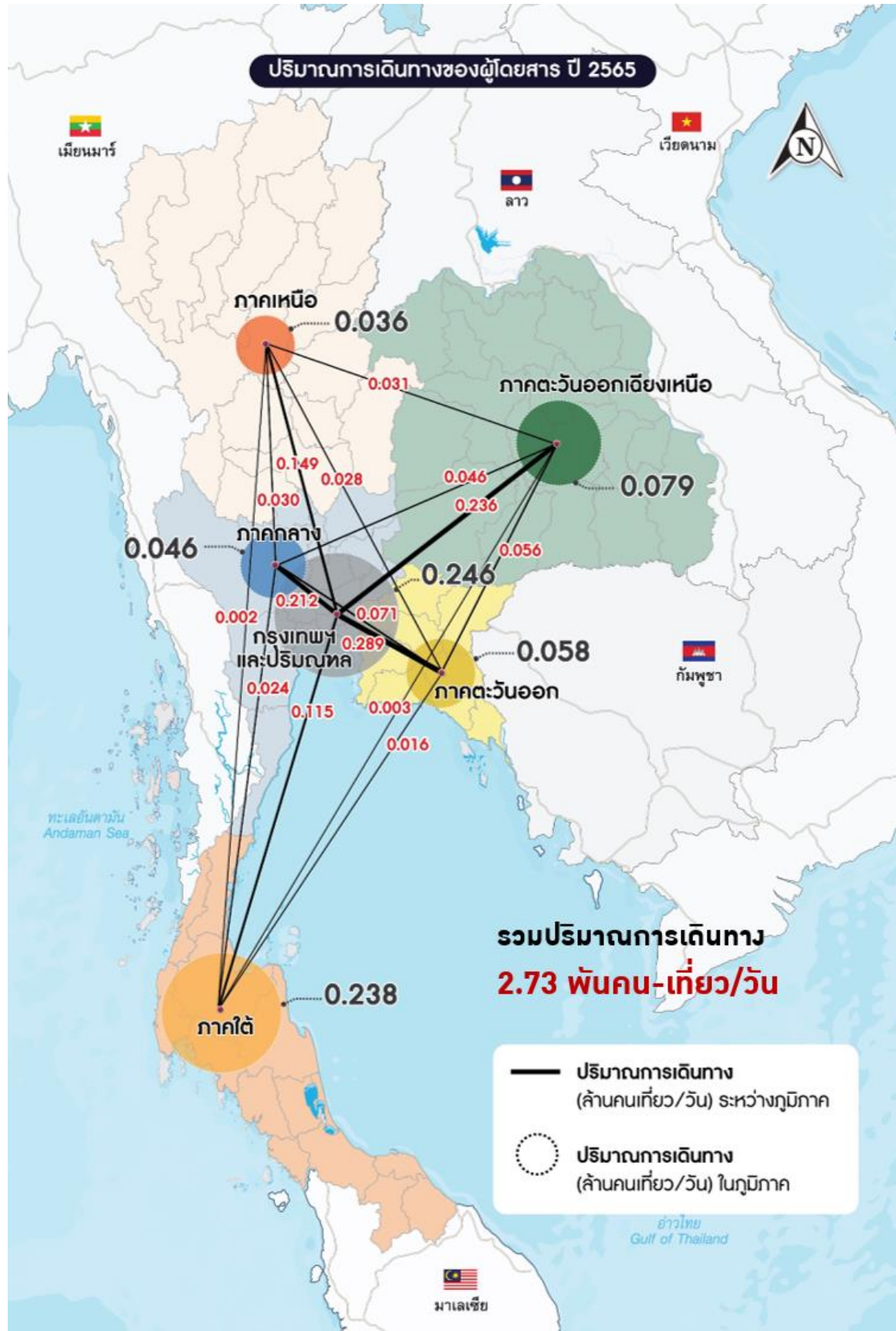
ในปัจจุบัน ต้นทุนการเดินทางของแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในหน่วยบาท/คน - กม. แสดงได้ดังตารางที่ 3.4 - 4

ตารางที่ 3.4 - 4 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่ง



ปี พ.ศ. 2565	รถยนต์ส่วนบุคคล ¹	รถโดยสารระหว่างจังหวัด ¹	รถโดยสารประจำทาง ²	เรือโดยสาร ³	รถไฟฟ้าในเมือง ²	รถไฟชานเมือง ⁴	รถไฟ HSR ⁴	เครื่องบิน ^{1*}
ต้นทุนการเดินทาง (บาท/คน-กม.)	4.0-6.0	1.3-2.1	1.6-2.8	1.0-2.6	2.15	1.85	2.3-3.2	1.7-3.5

ที่มา : ¹ วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา, 2566, ² โครงสร้างอัตราค่าโดยสารรวม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม, สนข. 2565, ³ <https://thaipublica.org/2015/02/bangkok-public-transportation/>, ⁴ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง (อยู่ในระหว่างการศึกษา), ขร. 2566, * รวมทั้ง Low cost และราคาปกติ, ระยะทางที่มากกว่า 300 กิโลเมตร



ที่มา : คำนวณโดยแบบจำลอง NAM, 2566

รูปที่ 3.4 - 2 ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ปี 2565

บทที่ 4

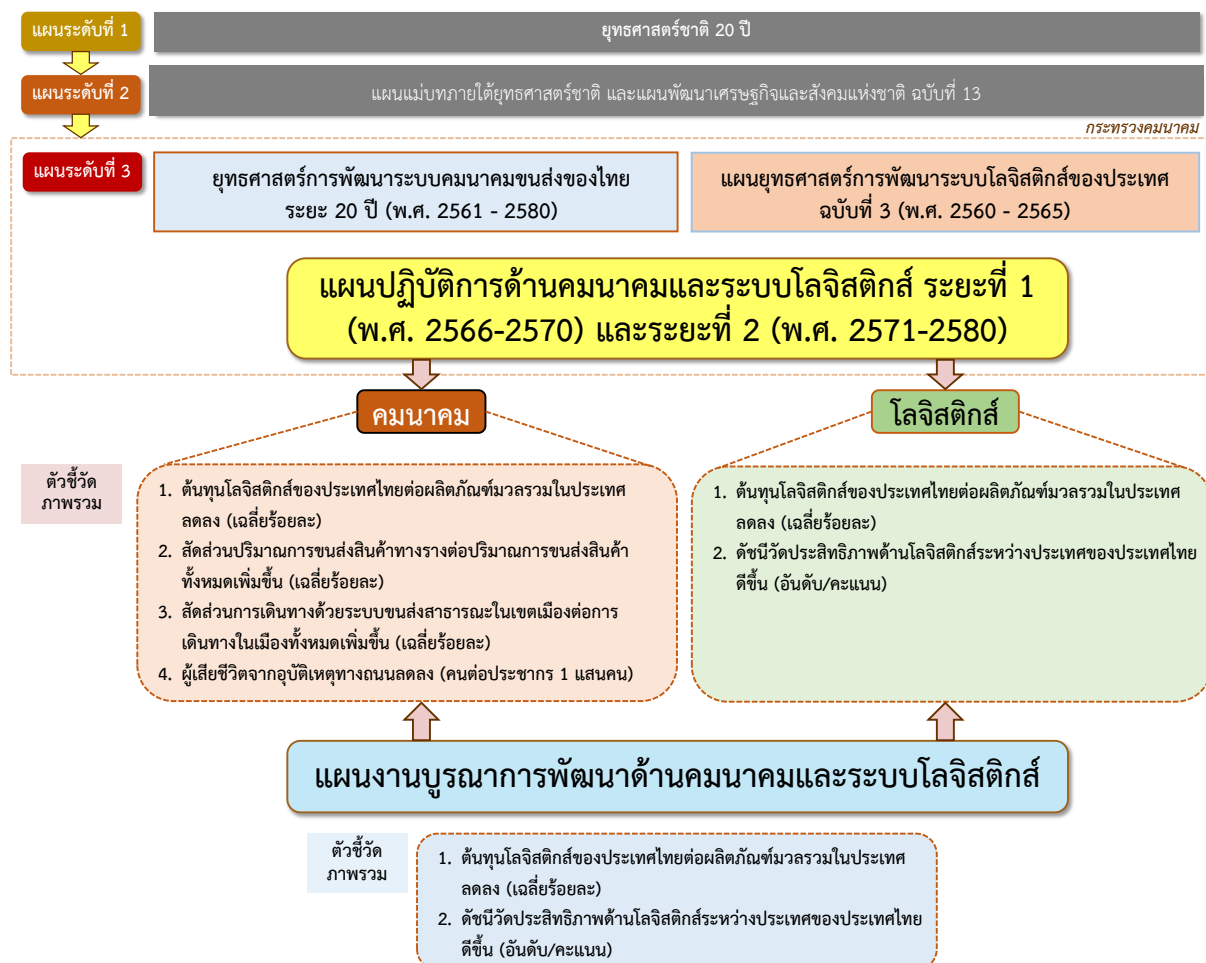
การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนา
ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564

บทที่ 4

การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

4.1 ผลลัพธ์ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่าง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

จากรายงานผลการดำเนินการตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้กำหนดผลลัพธ์ภาพรวมภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จำนวน 2 ผลลัพธ์ ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (LPI) โดยมีที่มาและเหตุผล ดังแสดงในรูปที่ 4.1 - 1



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.1 - 1 ความเชื่อมโยงในการกำหนดผลลัพธ์ภาพรวมภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์

จากรูปที่ 4.1 - 1 สามารถอธิบายที่มาและเหตุผลในการกำหนดผลลัพธ์ภาพรวมภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ได้ว่า ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2562 ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 ให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ขึ้น ซึ่งได้มุ่งเน้นการพัฒนา ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานในด้านการขนส่งทุกประเภทต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งในห่วงโซ่อุปทานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ส่งเสริมต่อการค้าและการลงทุนของประเทศ ซึ่งสอดคล้องโดยตรงกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการแผนงานเพื่อตอบสนอง เชื่อมโยง และบรรลุเป้าหมายในการดำเนินการตามนโยบายของประเทศ ดังนั้น หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องจัดทำแผนปฏิบัติ/แผนราชการที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับนโยบายของประเทศ โดยภาคคมนาคมขนส่งไม่ได้กำหนดแผนงานหรือโครงการต่าง ๆ เฉพาะด้านคมนาคมเท่านั้น จำเป็นต้องเพิ่มเติมด้านโลจิสติกส์ที่เป็นส่วนสำคัญของความสามารถในการแข่งขันกับนานาประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตัวชี้วัดด้านดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและด้านโลจิสติกส์ เพื่อให้ประเทศไทยยกระดับคุณภาพการขนส่งของไทยให้สามารถทัดเทียมนานาประเทศ

ดังนั้น แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จึงเป็นแผนที่มีความสำคัญอย่างมากในการสะท้อนความสำเร็จของการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่ได้รับงบประมาณภายใต้กระทรวงคมนาคม ซึ่งผลลัพธ์ในภาพรวมของแผนฯ จึงจำเป็นต้องมีตัวชี้วัดด้านต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (เฉลี่ยร้อยละ) และดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (อันดับ/คะแนน) ที่ได้รวมตัวชี้วัดทั้งด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ สอดคล้องกับเป้าหมายของภาคคมนาคมขนส่งให้อนาคต

4.2 การจัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

ในหัวข้อนี้เป็นการจัดทำรายงานประเมินฯ และข้อเสนอแนะสำหรับเป็นแนวทางการพัฒนาแผนงานบูรณาการฯ ในอนาคต โดยผลลัพธ์ของแผนงานบูรณาการฯ มีดังนี้

ผลลัพธ์หลัก 2 ประการที่ระบุไว้ในแผนงานบูรณาการฯ ได้แก่

ผลลัพธ์ที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลง ร้อยละ 2 ในปี 2564 (ปี 2560 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นร้อยละ 13.8) ลดลงร้อยละ 2 (ปี 2562 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยเป็นร้อยละ 13.4)

ผลลัพธ์ที่ 2 ดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (LPI) สูงขึ้น 5 อันดับ หรือเป็นอันดับ 2 ของอาเซียน ในปี 2564 สูงขึ้น 5 อันดับ หรือ อันดับที่ 2 ในอาเซียนในปี 2564 (ปี 2561 อันดับ LPI ด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ที่อันดับที่ 41 และเป็นอันดับที่ 3 ของอาเซียน)

4.2.1 การประเมินผลผลิต และผลลัพธ์ ตามเป้าหมายของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

การประเมินผลผลิต และผลลัพธ์ ตามเป้าหมายของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จะใช้วิธีการ Logic Model ในการวิเคราะห์ผลผลิต และผลลัพธ์ของโครงการ โดยรวบรวมเป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 เพื่อให้ทราบว่าการดำเนินงานของแต่ละปีภายใต้เป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ มีการใช้งบประมาณเป็นจำนวนเท่าใด ทั้งนี้ ผลการประเมินผลลัพธ์หลักของแผนงานบูรณาการฯ ทั้งสองรายการข้างต้น โดยอ้างอิงจากข้อมูลที่หน่วยงานต่าง ๆ ได้จัดทำไว้นามาประกอบผลการประเมิน โดยมีรายละเอียดผลการประเมินในระดับกลุ่มเป้าหมาย จำนวน 12 กลุ่มเป้าหมาย โดยใช้วิธีการ Logic Model

- | | |
|---------------------|---|
| กลุ่มเป้าหมายที่ 1 | เพิ่มการขนส่งทางน้ำและทางราง (Modal Shift) บริหารการจัดส่งหลากหลายรูปแบบ (Multimodal) เพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้าประหยัดเวลา ผู้โดยสาร (Mobility) |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 2 | เปิดประตูการค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 3 | เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 4 | Modal Shift ปริมาณการขนส่งทางน้ำและรางเพิ่มขึ้น |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 5 | Multi-modal, Hub & Spoke บริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ระบบรวบรวมและกระจายสินค้า |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 6 | Mobility เพิ่มความคล่องตัว ประหยัดเวลาเดินทางและขนส่งสินค้า |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 7 | Connectivity เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเพื่อสนับสนุนระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 8 | Supply Chain Enhancement เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 9 | ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์มีมาตรฐานสูงขึ้นในระดับสากล |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 10 | ลดภาระงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมโลจิสติกส์ |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 11 | โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ |
| กลุ่มเป้าหมายที่ 12 | การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล |

*กลุ่มเป้าหมายที่ 1 - 3 คือเป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ ปี 2560 กลุ่มเป้าหมายที่ 4 - 6 คือเป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ ปี 2561 กลุ่มเป้าหมายที่ 7 - 9 คือเป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ ปี 2562 และกลุ่มเป้าหมายที่ 10 - 12 คือเป้าหมายของแผนงานบูรณาการฯ ปี 2563 และปี 2564

สรุปผลการประเมิน Logic Model จำนวน 12 กลุ่มเป้าหมาย แสดงรายละเอียดดังนี้

จากผลการประเมินระดับผลลัพธ์ของแผนงานบูรณาการฯ และผลการประเมินในระดับกลุ่มเป้าหมายย่อยทั้ง 12 กลุ่มเป้าหมาย นำมาวิเคราะห์โดยบูรณาการร่วมกันทั้งสองส่วนเพื่อให้สามารถฉายภาพผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นพร้อมกับสาเหตุที่อธิบายได้อย่างมีเหตุผล โดยผลการประเมินในระดับต่าง ๆ นั้น การศึกษานี้จะพิจารณาในเชิงคุณภาพเป็นสำคัญโดยการแทนค่าสัญลักษณ์ผลการประเมินดังกล่าวข้างต้นและกำหนดให้มีความหมายดังนี้

-  ทำได้ตามแผน/ตามเป้าหมาย
-  ทำได้ตามแผน/ตามเป้าหมายเกินกว่ากึ่งหนึ่ง
-  ทำได้ตามแผน/ตามเป้าหมายประมาณกึ่งหนึ่ง
-  ทำได้ตามแผน/ตามเป้าหมายบ้าง
-  ไม่สามารถทำตามแผน/ตามเป้าหมายได้

เมื่อนำผลการประเมินมาบูรณาการร่วมกันตามวิธีการข้างต้น จะได้ผลสรุปดังตารางที่ 4.2.1 - 1 ซึ่งสามารถชี้ให้เห็นถึงภาพรวมในประเด็นสำคัญ ๆ ดังนี้

- (1) ผลการดำเนินงานในภาพรวมของแผนงานบูรณาการฯ คาดว่าจะเกิดผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ได้เพียงประการเดียว คือ ดัชนี LPI ที่ดีขึ้น ณ ปี 2561 (โดยในปี 2563 ยังไม่มีรายงานเนื่องจาก LPI มีการประเมินผลทุก ๆ 2 ปี ในปี 2561 LPI ของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 32 มีค่าคะแนน 3.41 คะแนน) และคาดว่าจะอยู่ใน 25 อันดับแรก หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.50 คะแนน ภายในปี 2565 ส่วนผลลัพธ์ด้านสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP นั้น คาดว่าจะสามารถบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ได้น้อย ซึ่งเกิดจากการที่ไม่สามารถผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการในระดับกลุ่มเป้าหมายย่อยได้ในปีที่ทำการเบิกจ่ายงบประมาณ ประกอบกับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของ COVID - 19 ซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่อเศรษฐกิจในประเทศ ทำให้มีอัตราการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์
- (2) กลุ่มเป้าหมายย่อยส่วนใหญ่มีผลลัพธ์อยู่ในระดับที่น่าพอใจ ซึ่งส่วนใหญ่มีแนวทางการดำเนินงานที่มีผลผลิตที่ชัดเจน และผลลัพธ์สามารถประเมินได้ในปีที่ทำการเบิกจ่ายงบประมาณ หรือผลผลิตสามารถนำไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ได้ในภายในปี พ.ศ. 2564
- (3) เมื่อพิจารณาย้อนกลับไปในรายละเอียดของการดำเนินงานของระดับกลุ่มเป้าหมายย่อยในปี พ.ศ 2562 - 2564 พบว่า กลุ่มเป้าหมายที่ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10 และ 12 มีผลการประเมินที่ดีเยี่ยม เพราะได้คะแนนเต็มครบทุกข้อ ถือได้ว่ากลุ่มเป้าหมายดังกล่าวสามารถดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ (Outcomes) ได้ตามที่กำหนดไว้ในเป้าหมาย ในส่วนของกลุ่มเป้าหมายที่ 4, 5 และ 6 มีผลการประเมินผลลัพธ์อยู่ในระดับกึ่งหนึ่ง ได้คะแนนในช่องผลลัพธ์เกือบเต็ม เนื่องจากผลลัพธ์ยังไม่สามารถประเมินได้ ณ ปีที่ทำการเบิกจ่ายงบประมาณ แต่ในขณะที่กลุ่มเป้าหมายที่ 11 ได้คะแนนผลการประเมินน้อยสุด เพราะคะแนนในการประเมินผลผลิตและผลลัพธ์ไม่เต็ม เนื่องจากบางโครงการต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานกว่าแผน จึงทำให้บรรลุผลการศึกษาแต่ยังไม่เกิดผลลัพธ์ในการดำเนินงาน อาทิ โครงการรถไฟทางคู่/ขานเมือง/ความเร็วสูง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า เชื่อมโยงการขนส่งทางรางและถนนเพื่อรองรับความเป็น Gateway ของ CLMV และศูนย์เปลี่ยนถ่าย สถานี ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า 5 แห่ง เป็นต้น

ตารางที่ 4.2.1 - 1 สรุปการประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

กลุ่มเป้าหมาย	ผลประเมินระดับกลุ่มเป้าหมาย				ตัวชี้วัดหลักของเป้าหมาย	ผลลัพธ์ระดับ แผนงาน บูรณาการฯ
	ปัจจัย นำเข้า	กิจกรรม	ผลผลิต	ผลลัพธ์		
เป้าหมายที่ 1 เพิ่มการขนส่งทางน้ำและทางราง / บริหารการจัดส่ง หลากหลายรูปแบบ/เพิ่มความคล่องตัวในการขนส่งสินค้า ประหยัดเวลาผู้โดยสาร (ปี 60)					สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในปี 2563	 (ผลลัพธ์ที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์) (ผลลัพธ์ที่ 2 ดัชนี LPI)
					สัดส่วนการขนส่งทางรางในปี 2563	
					ความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายคมนาคมปี 2560	
เป้าหมายที่ 2 เปิดประตูการค้าสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (ปี 60)					จำนวนคนผ่านประตูหลักของประเทศ ณ ปี 2563	
					ปริมาณสินค้าผ่านประตูหลักของประเทศ ณ ปี 2563	
เป้าหมายที่ 3 เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน (ปี 60)					ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม	
เป้าหมายที่ 4 Modal Shift ปริมาณการขนส่งทางน้ำและรางเพิ่มขึ้น (ปี 61)					การขนส่งทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งทั้งหมด ในปี 2561	
					การขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งทั้งหมด ในปี 2561	
เป้าหมายที่ 5 Multi-modal, Hub & Spoke บริหารจัดการขนส่งสินค้า หลายรูปแบบ ระบบรวบรวมและกระจายสินค้า (ปี 61)					ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี 2561	
					ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี 2561	
เป้าหมายที่ 6 Mobility เพิ่มความคล่องตัว ประหยัดเวลาเดินทางและขนส่ง สินค้า (ปี 61)					ระยะเวลาเดินทางบนทางหลวงสายหลักในปี 2562	
					ขีดความสามารถรองรับจำนวนคนเดินทาง/วัน ด้วยระบบ การขนส่งสาธารณะในปี 2562	
					จำนวนผู้ใช้ระบบการขนส่งทางอากาศในปี 2562	
เป้าหมายที่ 7 Connectivity เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งเพื่อสนับสนุน ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) (ปี 61)					ความสามารถในการรองรับปริมาณคนและสินค้าผ่านประตูหลัก ของประเทศ ในปี 2563	
เป้าหมายที่ 8 Supply Chain Enhancement เพิ่มประสิทธิภาพการ จัดการโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน (ปี 61)					ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม ในปี 2562	

กลุ่มเป้าหมาย	ผลประเมินระดับกลุ่มเป้าหมาย				ตัวชี้วัดหลักของเป้าหมาย	ผลลัพธ์ระดับ แผนงาน บูรณาการฯ
	ปัจจัย นำเข้า	กิจกรรม	ผลผลิต	ผลลัพธ์		
เป้าหมายที่ 9 ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์มีมาตรฐานสูงขึ้นในระดับสากล (ปี 61)					อันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของ World Economic Forum (WEF) สูงขึ้นในปี 2561	 (ผลลัพธ์ที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์) (ผลลัพธ์ที่ 2 ดัชนี LPI)
เป้าหมายที่ 10 ลดภาระงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมโลจิสติกส์ (ปี 61)					จำนวนโครงการที่ลดภาระงบประมาณ ลงทุน ซ่อมบำรุงด้าน โครงสร้างพื้นฐานคมนาคม	
เป้าหมายที่ 11 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็วและมี ประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและ ต่างประเทศ (ปี 62, 63, 64*)					สัดส่วนผู้ใช้ระบบรถไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขต กทม. และ ปริมณฑล จากร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 ในปี 2564	
					การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 4 ของปริมาณการ ขนส่งทั้งหมดในปี 2564	
					สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่าร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ของประเทศในปี 2564	
					การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 15 ของปริมาณ การขนส่งทั้งหมดในปี 2564	
เป้าหมายที่ 12 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้ มาตรฐานสากล (ปี 62, 63, 64*)					ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ทำอากาศยานใน กทม. เพิ่มขึ้นเป็น 120 ล้านคนต่อปี ในปี 2564	
					ประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศไทย อยู่ในระดับที่ดีขึ้นในปี 2564 (อันดับด้านการค้าระหว่างประเทศ ของธนาคารโลก (Trading Across Border))	
					สัดส่วนต้นทุนต่อ GDP ลดลงร้อยละ 0.1 ต่อปี	

ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

จากตารางที่ 4.2.1 - 1 สรุปการประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า ตัวชี้วัดหลักของกลุ่มเป้าหมายที่ 1 - 12 เป็นตัวชี้วัดที่เชื่อมโยงไปสู่ผลลัพธ์ระดับแผนงานบูรณาการฯ ได้แก่ ผลลัพธ์ที่ 1 ดัชนีโลจิสติกส์ต่อ GDP และผลลัพธ์ที่ 2 ดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์ (LPI) ได้ ทั้งโดยตรงและบางส่วน แต่ในบางเป้าหมายยังไม่สามารถประเมินผลลัพธ์ได้ ณ ปีที่ทำการเบิกจ่ายงบประมาณ เนื่องจากผลลัพธ์จะประเมินได้ หลังจากที่เกิดกิจกรรมแล้วเสร็จ และผลผลิตเกิดขึ้น และบางโครงการมีผลผลิตคือผลการศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่ยังไม่มีการดำเนินการก่อสร้างให้เกิดเป็นผลลัพธ์จริง จึงทำให้ยังไม่สามารถประเมินผลลัพธ์ให้เป็นไปตามเป้าหมายได้

จากการประเมินผลผลิต และผลลัพธ์ในระดับกลุ่มเป้าหมาย ทั้ง 12 เป้าหมาย ด้วยวิธี Logic Model สามารถสรุปปัจจัยนำเข้า กิจกรรม ผลลัพธ์ และปัญหาและอุปสรรคต่าง ๆ ในแต่ละเป้าหมายได้ ซึ่งปัญหาและอุปสรรคและตัวชี้วัดเหล่านี้ จะสามารถนำไปประกอบการวิเคราะห์ตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินผลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม ยังไม่สามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ในภาพรวมของแผนงานบูรณาการฯ ได้อย่างชัดเจน และยังไม่สามารถระบุงบประมาณรายรูปแบบของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง (ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ) ที่มีผลต่อการเบิกจ่ายงบประมาณแยกตามโครงการในแต่ละรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการพัฒนาด้าน Soft Side ในหลาย ๆ โครงการได้ ดังนั้น จึงต้องมีการประเมินในอีกรูปแบบหนึ่ง คือการจัดกลุ่มโครงการทั้งหมดใหม่ให้เป็นเป้าหมายที่เหมือนกัน เพื่อการประเมินงบประมาณรวมแยกตามรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน ผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ได้อย่างชัดเจน

4.2.2 การประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

การประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จะใช้วิธีการรวบรวมแผนงานและโครงการของหน่วยงานด้าน Hard Side ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และหน่วยงานด้าน Soft Side ภายใต้แผนงานบูรณาการฯ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มาจัดกลุ่มให้เป็นเป้าหมายที่เหมือนกัน โดยแบ่งเป็น 2 เป้าหมายหลัก ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล เพื่อให้ทราบว่าการดำเนินงาน ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 แต่ละหน่วยงานมีการใช้งบประมาณจำนวนเท่าใด ผลผลิตที่ได้บรรลุเป้าหมายหรือไม่ ซึ่งจะสามารถนำไปเชื่อมโยงกับผลลัพธ์หลักในภาพรวมของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้

สรุปผลงานประมาณและผลการประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 โดยแบ่งเป็น 2 เป้าหมายหลัก ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล พบว่าแผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่ได้จัดกลุ่มแผนงานและโครงการที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ มีการจัดสรรงบประมาณให้กรมทางหลวง (ทล.) มากที่สุด จำนวนเงิน 500,475.09 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 371,708.73 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ กรมทางหลวงชนบท (ทช.) งบประมาณที่มีขอรับเป็นจำนวนเงิน 127,731.99 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 106,914.20 ล้านบาท และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) งบประมาณที่มีขอรับเป็นจำนวนเงิน 50,688.32 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 47,023.50 ล้านบาท ตามลำดับ สำหรับกลุ่มแผนงานและโครงการที่สอดคล้องกับเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล พบว่า มีการจัดสรรงบประมาณให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มากที่สุด จำนวนเงิน 151.03 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 81.14 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย (วว.) งบประมาณที่มีขอรับเป็นจำนวนเงิน 113.75 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 70.85 ล้านบาท และกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (กสอ.) งบประมาณที่มีขอรับเป็นจำนวนเงิน 96.94 ล้านบาท และมีการเบิกจ่ายเป็นจำนวนเงิน 96.88 ล้านบาท ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2 - 1

จากการสรุปงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการฯ จะเห็นได้ว่า กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีการเบิกจ่ายงบประมาณมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และท่าอากาศยาน ตามลำดับ เนื่องจากประเทศไทยใช้การขนส่งทางบกหรือทางถนนในปริมาณมาก จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างถนนเส้นทาง ๆ ใหม่ ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์เวย์เชื่อมต่อเมืองหลักเมืองรอง และการก่อสร้างทางถนนสามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ได้ค่อนข้างชัดเจน ดังนั้นจึงมีการให้งบประมาณให้กับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลักของประเทศที่ต้องใช้งบประมาณสูง เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมครอบคลุมสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

จากการจับคู่แผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 พบว่า โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จำนวน 19 โครงการช่วยสนับสนุนแผนงานของกระทรวงคมนาคมระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองชุมทางจิระ - ขอนแก่น	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองนครปฐม - หัวหิน	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองมาบกะเบา - นครราชสีมา	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา - ชุมทาง ถนนจิระ, จิระ - ขอนแก่น และขอนแก่น - หนองคาย
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองลพบุรี - ปากน้ำโพ	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ
โครงการขั้วรถไฟระหว่างเมืองหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์
โครงการรถไฟฟ้ามห.รังสิต - มหาชัย	โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้มช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
โครงการรถไฟฟ้า ศาลายา - หัวหมาก	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา
โครงการรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงค์	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายระยะที่ 1 ช่วงพญาไท - บางซื่อ (รฟท.)
โครงการรถไฟฟ้า ลำลูกกา - บางปู	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู
โครงการรถไฟฟ้า ยศแส - บางหว้า	-
โครงการรถไฟฟ้า บางซื่อ - ท่าพระ - พุทธมณฑล สาย 4	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ
โครงการรถไฟฟ้า บางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ และช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ
โครงการรถไฟฟ้า จรัญสนิทวงศ์ - ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี
โครงการรถไฟฟ้า แคราย - มีนบุรี	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี
โครงการรถไฟฟ้า ลาดพร้าว - สำโรง	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว - สำโรง
โครงการขั้วถนนระหว่าง กรุงเทพฯ - นครสวรรค์	-
โครงการขั้วถนนระหว่าง กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	-
โครงการขั้วถนนระหว่าง กรุงเทพฯ - กาญจนบุรี	-
โครงการขั้วถนนระหว่าง กรุงเทพฯ - หัวหิน	-
โครงการขั้วถนนระหว่าง กรุงเทพฯ - ชลบุรี	-
ก่อสร้าง ทล.1 ตอน กรุงเทพฯ - แม่สาย (จ.เชียงราย)	-
ก่อสร้าง ทล. 2 ตอน สระบุรี - หนองคาย	-
ก่อสร้าง ทล. 3 ตอน กรุงเทพฯ - หาดเล็ก (จ.ตราด)	-
ก่อสร้าง ทล. 4 ตอน กรุงเทพฯ - สะเดา	-
ก่อสร้าง ทล.11 ตอน สิงห์บุรี - เชียงใหม่	-
ก่อสร้าง ทล. 32 ตอน อุทัยธานี - อุทัยธานี	-
ก่อสร้าง ทล. 35 ตอน ธนบุรี - ปากท่อ	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)
ก่อสร้าง ทล. 41 ตอน ชุมพร - พัทลุง	-
ก่อสร้าง ทล. 43 ตอน หาดใหญ่ - ยะหริ่ง (จ.ปัตตานี)	-
ก่อสร้าง ทล. 117 ตอน นครสวรรค์ - พิษณุโลก	-

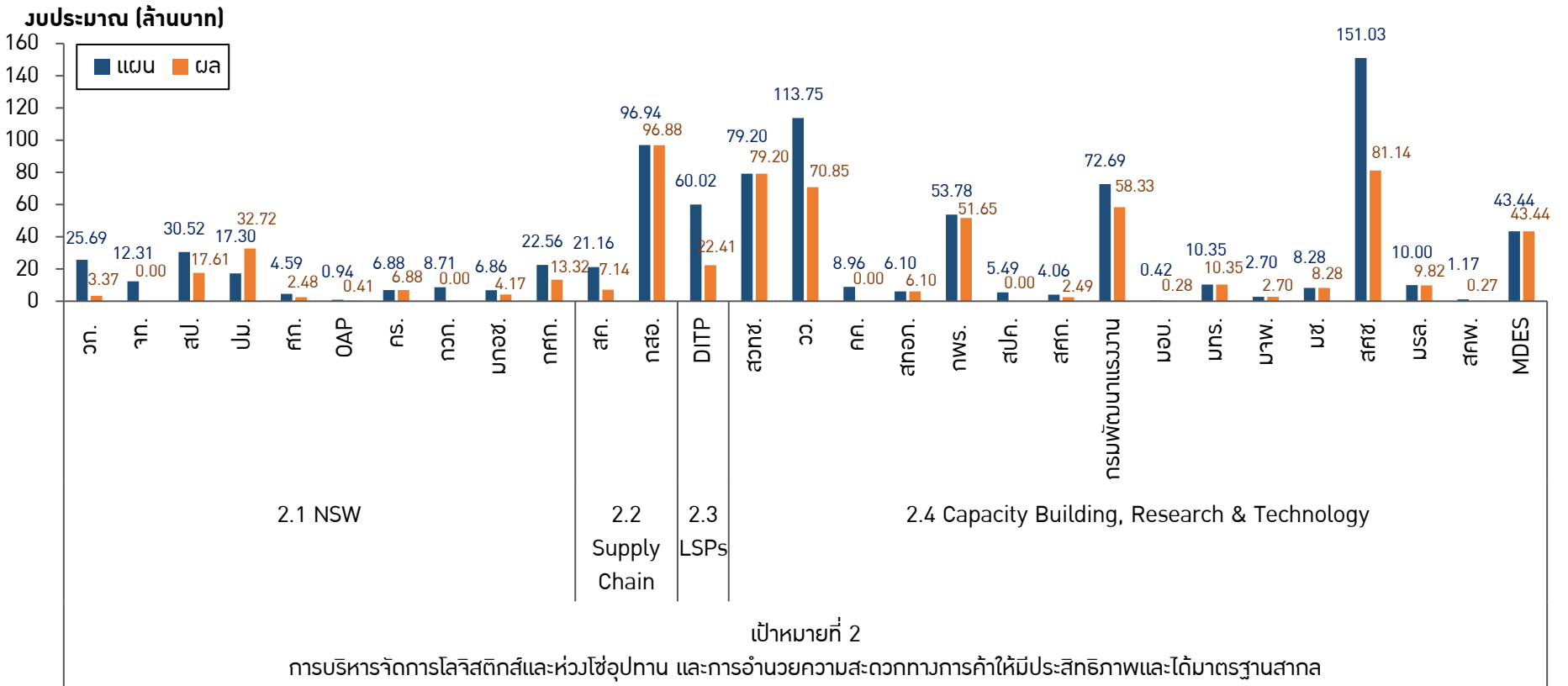
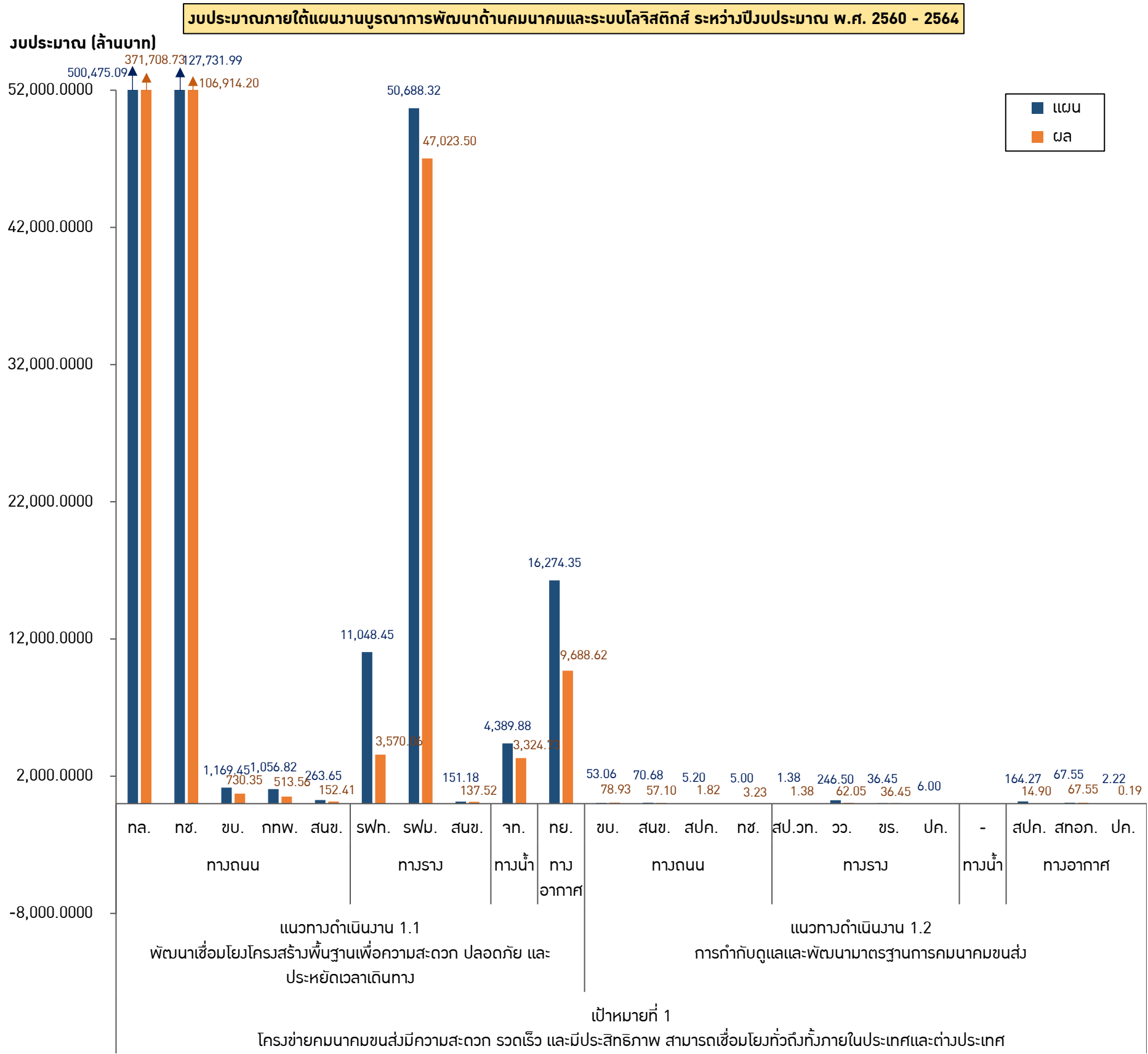
ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
ก่อสร้าง ทล. 331 ตอน สัตหีบ - มาบเียง, สัตหีบ - ฉะเชิงเทรา	-
ก่อสร้าง ทล. 1095 ตอน เชียงใหม่ - ปาย - แม่ฮ่องสอน	-
สถานีขนส่งทางลำน้ำ จ. อ่างทอง	-
ท่าเรือชุมพร	-
ท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ. สตูล (ระยะที่ 1)	-
เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	โครงการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสนับสนุนระบบโลจิสติกส์
ท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	-
ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2	-
ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานท่าอากาศยาน
ท่าอากาศยานดอนเมือง	-
ท่าอากาศยานภูเก็ต	-
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	-
ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง

สำหรับการพัฒนาด้าน Soft Side หากพิจารณาแผนงานโครงการในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (2560 - 2564) พบว่า มีหลายโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่สอดคล้องและช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (2560 - 2564)	แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
โครงการพัฒนาบุคลากรประเภทคนขับรถบรรทุก	โครงการพัฒนามาตรฐานฝีมือแรงงานแห่งชาติ และพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์
โครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยความสะดวกและสิ่งก่อสร้างประกอบพร้อมครุภัณฑ์ของสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)	โครงการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์
โครงการศึกษาในการให้ศูนย์ฝึกพาณิชยนาวีเป็น องค์กรอิสระ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี	โครงการพัฒนาขีดความสามารถของบุคลากรด้านโลจิสติกส์
โครงการอบรมผู้ตรวจสอบและผู้ประเมินความปลอดภัยทางงานทาง	โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน
โครงการพัฒนาระบบประกันคุณภาพงานให้มีมาตรฐานระดับสากล	โครงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐานความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากร วิจัย นวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาข้อมูลและการติดตามประเมินผล)
โครงการพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนน รองรับการพัฒนาเศรษฐกิจอาเซียน	โครงการฝึกอบรมฝีมือแรงงานรองรับระบบขนส่งด้านโลจิสติกส์ และก่อสร้าง
โครงการพัฒนาศักยภาพความปลอดภัย ในการประกอบการขนส่ง และบริหารจัดการความปลอดภัยด้านการขนส่งสินค้า	โครงการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐานความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากร วิจัย นวัตกรรมและเทคโนโลยี พัฒนาข้อมูลและการติดตามประเมินผล)

จากผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 สามารถประเมินผลผลิตของโครงการ โดยนับจำนวนตามตัวชี้วัดของผลการดำเนินงาน ได้ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2 - 1 และรายงานโครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 100 (2) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 50 และ (3) โครงการที่ยังประเมินผลสัมฤทธิ์ไม่ได้ จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบ ได้ในลำดับต่อไป

จากผลผลิตของโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2 - 2 พบว่า โครงการที่สอดคล้องเป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศ และต่างประเทศ เช่น โครงการทางถนน ระยะทางของถนนที่สร้างเสร็จทั้งสิ้น 12,413.50 กม. จากแผนที่วางไว้ 14,329.87 กม. คิดเป็นความสำเร็จร้อยละ 86.63 ซึ่งโครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล อาทิ โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง จำเป็นต้องมีการติดตามผลการดำเนินงานต่อไป อย่างไรก็ตาม หากประเมินสัดส่วนของระยะทางที่ได้ก่อสร้างสำเร็จโดยใช้งบประมาณของแผนงานบูรณาการฯ เทียบกับของความยาวโครงข่ายถนนทั้งประเทศ โดยระยะทางที่เพิ่มขึ้นในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 คิดเป็น 439.04 กม. (ถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงมีระยะทางทั่วประเทศ ปี พ.ศ. 2560 = 51,781.16 กม. และปี พ.ศ. 2564 = 52,220.20 กม. โดยไม่รวมทางหลวงที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง) พบว่า ระยะทางที่ได้ก่อสร้างสำเร็จที่ใช้งบประมาณของแผนงานบูรณาการฯ มีส่วนร่วมในการพัฒนาค่อนข้างมาก สำหรับโครงการทางราง จำเป็นต้องติดตามอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโครงการทางรางส่วนใหญ่ติดปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินและเอกสารประกวดราคา จึงทำให้ผลผลิตของโครงการอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ คิดเป็นร้อยละ 36.20 ของเส้นทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ นอกจากนี้ หากเป็นโครงการที่เป็นงานศึกษา ร้อยละความสำเร็จอยู่ที่ 56.00 เนื่องจากเป็นโครงการต่อเนื่องที่กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ เป็นงบประมาณในปี พ.ศ. 2564 - 2565 ทั้งนี้ ผลผลิตของโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่สอดคล้องเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล พบว่า โครงการเกือบทั้งหมดมีผลสัมฤทธิ์เกินร้อยละ 100 โดยหน่วยวัดจะนับเป็นจำนวนระบบ/ผู้ประกอบการ/การจับคู่ธุรกิจ/บุคลากรที่ผลการดำเนินงานได้มากกว่าแผนที่กำหนดไว้

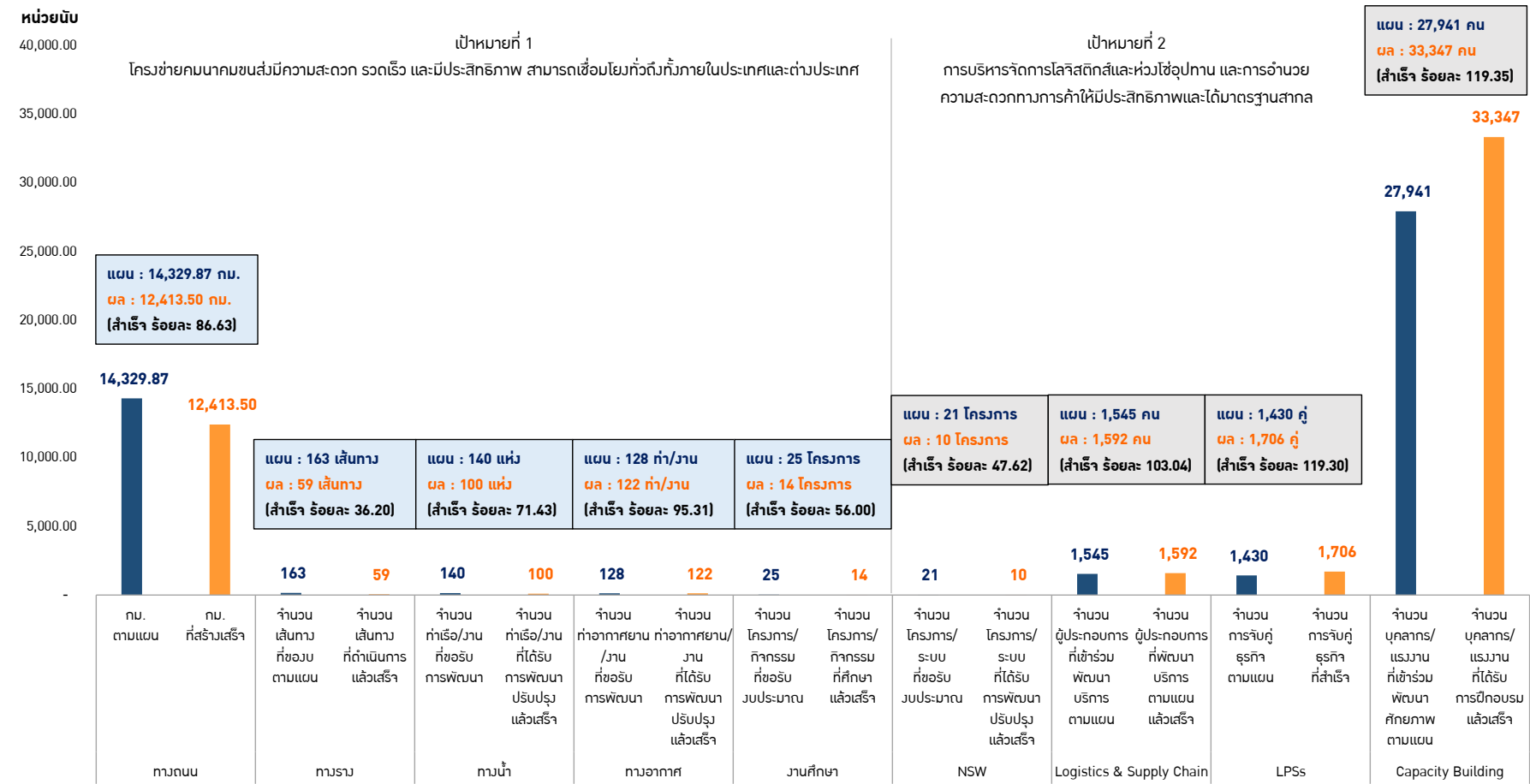


หมายเหตุ : 2.1 พัฒนา NSW, 2.2 พัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์, 2.3 พัฒนาศูนย์บริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs), 2.4 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐาน ความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากร วิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี)

ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.2.2 - 1 งบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จำแนกตามหน่วยงานและเป้าหมายของแผนฯ

ผลผลิตและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 –



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.2.2 - 2 ผลผลิตและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564
จำแนกตามเป้าหมายของแผนฯ

โดยโครงการที่มีผลสัมฤทธิ์สิ้นสุดร้อยละ 100 ที่ได้จากการดำเนินแผนงานบูรณาการทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และงานศึกษา มีดังต่อไปนี้

ทางบก

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทล.)
2. โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่ (ทล.)
3. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (ทล.)
4. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ (ทล.)
5. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (ทล.)
6. โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง (ทช.)
7. โครงการพัฒนาถนนผังเมือง (ทช.)
8. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.)
9. โครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (เมืองหลัก) (ขบ.)
10. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (กทพ.)
11. โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกรังเป็นทางลาดยาว (ทล.)
12. โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย (ทล.)
13. โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ (ทล.)
14. โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย (ทล.)
15. โครงการแก้ไขปัญหาและฟื้นฟูทางหลวงที่ได้รับผลกระทบภัยพิบัติ (ทล.)
16. โครงการพัฒนาโครงข่ายสะพาน (ทล.)
17. โครงการยกระดับมาตรฐาน (ทช.)
18. โครงการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค (ทช.)
19. โครงการก่อสร้างเพื่อยกระดับมาตรฐานสะพาน (ทช.)
20. โครงการอำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน (ทช.)
21. โครงการก่อสร้างอาคารขนถ่ายสินค้าและอาคารสินค้าภายในศูนย์ขนส่งสินค้า พุทธมณฑล (ขบ.)
22. โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน (ทล.)
23. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ทล.)
24. โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ทช.)
25. โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (สนข.)
26. โครงการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบระบบรวมและกระจายสินค้า (สนข.)
27. โครงการก่อสร้างขยายทางคู่ขนานลอยฟ้าถนนบรมราชชนนี (ทล.)
28. โครงการควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกบนทางหลวง (ทล.)
29. โครงการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลัก (ทช.)
30. โครงการเพิ่มความคล่องตัวประหยัดเวลาเดินทางและขนส่งสินค้า (สนข.)
31. โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.)
32. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง (ทล.)
33. โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (ทล.)
34. โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2) (ทล.)
35. โครงการปรับปรุงบริเวณคอขวดไหล่ทาง (ทช.)

36. โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเส้นทางรถไฟทางคู่ (ทช.)
37. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (สนข.)
38. โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน (ทช.)
39. โครงการปรับปรุงทางแยกและจุดเชื่อมต่อ (ทช.)
40. โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน (ทช.)
41. โครงการปรับปรุงจุดเสี่ยงจุดอันตราย (ทช.)
42. โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (ทช.)

ตาราง

1. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ และ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (รฟม.)
3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (รฟม.)
4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 (รฟม.)
5. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (รฟม.)
6. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรม (รฟม.)
7. โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายระยะที่ 1 ช่วงพญาไท - บางซื่อ (รฟท.)
8. โครงการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเพื่อเตรียมการก่อสร้างทางรถไฟสายแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ (รฟท.)
9. โครงการเพิ่มความคล่องตัวประหยัดเวลาเดินทาง และขนส่งสินค้า (สนข.)
10. โครงการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (สนข.)
11. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (รฟม.)

ทางน้ำ

1. โครงการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ (จท.)
2. โครงการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ (จท.)

ทางอากาศ

1. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง (ทย.)
2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ทย.)
3. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ทย.)
4. โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานเรังด่วน (ทย.)
5. โครงการจัดหารถดับเพลิงอากาศยานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ทย.)
6. โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง (ทย.)
7. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานท่าอากาศยาน (ทย.)
8. โครงการแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน (ทย.)
9. โครงการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพท่าอากาศยาน (ทย.)

งานศึกษา

1. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงภายในประเทศและต่างประเทศ (สนข.)
2. โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดเพื่อรองรับการพัฒนาระบบราง (สป.วท.)
3. โครงการบริการวิเคราะห์และทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยระบบขนส่งทางราง (วว.)
4. โครงการคมนาคมขนส่งทางรางมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (ขร.)
5. โครงการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง (ปค.)
6. โครงการศึกษาพัฒนาระบบการบริการข้อมูลข่าวสารการบิน (สปค.)
7. โครงการพัฒนาเครื่องมือภูมิสารสนเทศเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินอากาศ (สตอภ.)

โครงการที่มีผลสัมฤทธิ์สิ้นสุดร้อยละ 100 ทั้งหมดนี้ จะถูกพิจารณาถึงความสำคัญของโครงการ โดยพิจารณาจากโครงการที่มีความเชื่อมโยง ระหว่างประเทศ ประเทศเพื่อนบ้าน หรือเชื่อมโยงภูมิภาค หรือตอบสนองต่อดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ (LPI - Logistics Performance Index) โดยโครงการที่มีความสำคัญดังนี้

ทางบก

1. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (ทล.)
2. โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค (ทล.)
3. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (ทล.)
4. โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง (ทช.)
5. โครงการพัฒนาถนนฝั่งเมือง (ทช.)
6. โครงการทางพิเศษสายศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.)
7. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (เมืองหลัก) (ขบ.)
8. โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (กทพ.)
9. โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่ (ทล.)
10. โครงการก่อสร้างอาคารขนถ่ายสินค้าและอาคารสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล (ขบ.)
11. โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุน (ทล.)
12. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ทล.)
13. โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ (ทช.)
14. โครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์รองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (สนข.)
15. โครงการบริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบระบบรวมและกระจายสินค้า (สนข.)
16. โครงการเพิ่มความคล่องตัวประหยัดเวลาเดินทางและขนส่งสินค้า (สนข.)
17. โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.)
18. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง (ทล.)
19. โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (ทล.)
20. โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2) (ทล.)
21. โครงการทางหลวงชนบทสนับสนุนเส้นทางรถไฟทางคู่ (ทช.)

22. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวกรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (สนข.)
23. โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบ
โลจิสติกส์ (ทช.)

ทางราง

1. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)
2. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - ราษฎร์บูรณะ และ ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ (รฟม.)
3. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค (รฟม.)
4. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 (รฟม.)
5. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (รฟม.)
6. โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรม (รฟม.)
7. โครงการระบบรถไฟฟ้ามหานคร เชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายระยะที่ 1
ช่วงพญาไท - บางซื่อ (รฟท.)
8. โครงการเพิ่มความคล่องตัวประหยัดเวลาเดินทาง และขนส่งสินค้า (สนข.)
9. โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (สนข.)
10. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (รฟม.)

ทางน้ำ

1. โครงการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ (จท.)
2. โครงการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ (จท.)

ทางอากาศ

1. โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง (ทย.)
2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (ทย.)
3. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ทย.)
4. โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง (ทย.)
5. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานท่าอากาศยาน (ทย.)

งานศึกษา

1. โครงการโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง
ทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (สนข.)
2. โครงการคมนาคมขนส่งทางรางมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ (ขร.)
3. โครงการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง (ปค.)
4. โครงการศึกษาพัฒนาระบบการบริการข้อมูลข่าวสารการบิน (สปค.)

จากการประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้าน
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่าโครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล
แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 100 (2) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์
ผล น้อยกว่าร้อยละ 50 และ (3) โครงการที่ยังประเมินผลสัมฤทธิ์ไม่ได้ จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบ ดังนี้

1) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 100

1. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (ทล.) ปี 2563 งบประมาณ 26,698.4562 ล้านบาท
2. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม (ขบ.) ปี 2560 งบประมาณ 15.0 ล้านบาท
3. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย (ขบ.) ปี 2560 งบประมาณ 577.2123 ล้านบาท
4. โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) ปี 2563 งบประมาณ 3,501.7914 ล้านบาท
5. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 243.13 ล้านบาท
6. โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (DITP) ปี 2563 งบประมาณ 21.121 ล้านบาท

2) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 50

1. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 975.2045 ล้านบาท
2. โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 35,127.6079 ล้านบาท
3. โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย (ทล.) ปี 2563 งบประมาณ 330.390 ล้านบาท
4. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสาร (ขบ.) ปี 2564 งบประมาณ 17.974 ล้านบาท
5. โครงการก่อสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 3,683.7706 ล้านบาท
6. โครงการอำนวยความสะดวกปลอดภัยสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (ทช.) ปี 2564 งบประมาณ 5.0 ล้านบาท
7. โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (รฟท.) ปี 2563 งบประมาณ 175.0 ล้านบาท
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 6.95 ล้านบาท
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 7.36 ล้านบาท
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 7.36 ล้านบาท
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 7.36 ล้านบาท
12. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.) ปี 2560 งบประมาณ 30.8533 ล้านบาท
13. โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือแหลมฉบัง-ท่าเรือน้ำลึกทวาย (รฟท.) ปี 2560 งบประมาณ 100.0 ล้านบาท
14. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 6.95 ล้านบาท
15. โครงการปรับปรุงทางรถไฟ (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 79.2105 ล้านบาท
16. โครงการรถไฟสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ (รฟม.) ปี 2564 งบประมาณ 102.28 ล้านบาท
17. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบะเภา - ชุมทางถนนจิระ (รฟท.) ปี 2563 งบประมาณ 55.98 ล้านบาท
18. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อนช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา (รฟท.) ปี 2561 งบประมาณ 36.31 ล้านบาท
19. โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงเข้มช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.) ปี 2561 งบประมาณ 104.4 ล้านบาท

20. โครงการปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 848.9455 ล้านบาท
21. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 500.0 ล้านบาท
22. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร (รฟท.) ปี 2563 งบประมาณ 245.7904 ล้านบาท
23. โครงการพัฒนาและเชื่อมโยง แลกเปลี่ยนข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออก ผ่านระบบ NSW (มกช.) ปี 2563 งบประมาณ 6.864 ล้านบาท
24. โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (DITP) ปี 2564 งบประมาณ 20.1369 ล้านบาท

3) โครงการที่ยังประเมินผลสัมฤทธิ์ไม่ได้ จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบ

1. โครงการปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 575.998 ล้านบาท
2. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง (ทล.) ปี 2563 งบประมาณ 7,710.598 ล้านบาท
3. โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 9,170.5 ล้านบาท
4. โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 1,660.4832 ล้านบาท
5. โครงการส่งเสริมการใช้อย่างพาราในการกิจของกรมทางหลวง (ทล.) ปี 2563 งบประมาณ 300.0 ล้านบาท
6. โครงการส่งเสริมการใช้อย่างพาราในการกิจของกรมทางหลวง (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 300.0 ล้านบาท
7. โครงการยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 817.34 ล้านบาท
8. โครงการยกระดับความปลอดภัยจุดกลับรถในระดับเดียวกัน (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 500.0 ล้านบาท
9. โครงการก่อสร้างจุดพักรถเพื่อยกมาตรฐานงานทาง (ทล.) ปี 2564 งบประมาณ 443.3727 ล้านบาท
10. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางถนน (ขบ.) ปี 2562 งบประมาณ 4.9724 ล้านบาท
11. โครงการความร่วมมือด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ไทย - จีน (รฟท.) ปี 2560 งบประมาณ 1,000.0 ล้านบาท
12. โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง (รฟม.) ปี 2561 งบประมาณ 31.6868 ล้านบาท
13. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว - สำโรง (รฟม.) ปี 2560 งบประมาณ 2.2 ล้านบาท
14. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู (รฟม.) ปี 2564 งบประมาณ 11.04 ล้านบาท
15. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา (รฟม.) ปี 2560 งบประมาณ 7.8 ล้านบาท
16. โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 111.7281 ล้านบาท
17. โครงการก่อสร้างทางรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 6.95 ล้านบาท
18. โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนชนิดคานทำงานอัตโนมัติ บริเวณจุดตัดทางรถไฟ (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 63.3675 ล้านบาท
19. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (รฟท.) ปี 2562 งบประมาณ 6.1 ล้านบาท
20. โครงการก่อสร้างทางเชื่อมต่อทางเชื่อม skywalk ระหว่างโรงพยาบาลจุฬาลงกรณ์กับสถานีหลักสี่ตามพระดำริ (รฟท.) ปี 2564 งบประมาณ 250.816 ล้านบาท
21. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (ทย.) ปี 2563 งบประมาณ 212.0829 ล้านบาท

22. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง (ทย.) ปี 2563 งบประมาณ 460.4034 ล้านบาท
23. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานลำปาง (ทย.) ปี 2563 งบประมาณ 37.5 ล้านบาท
24. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหัวหิน (ทย.) ปี 2563 งบประมาณ 37.5 ล้านบาท
25. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (ทย.) ปี 2563 งบประมาณ 121.644 ล้านบาท
26. โครงการพัฒนางานด้านค้นหา และช่วยเหลืองานนิรภัยการบิน และสอบสวนด้านการบินพลเรือน ตามมาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) (สปค.) ปี 2564 งบประมาณ 71.366 ล้านบาท
27. โครงการพัฒนาระบบบริหาร จัดการกิจกรรมบั้งไฟ พลุ ตะไล โคมลอย โคมไฟ โคมควน หรือ วัตถุอันตรายที่คล้ายคลึงกัน เพื่อความปลอดภัยในการจราจรทางอากาศ (Bampen) (ปค.) ปี 2563 งบประมาณ 2.22 ล้านบาท
28. โครงการโครงการข่ายคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยง ทั้งถึง ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ (สนข.) ปี 2564 งบประมาณ 123.8127 ล้านบาท
29. โครงการออกแบบและพัฒนาระบบใบรับรองอิเล็กทรอนิกส์สุขอนามัย และสุขอนามัยพืชมาน ระบบ NSW (กก.) ปี 2563 งบประมาณ 8.711 ล้านบาท
30. โครงการพัฒนาระบบการให้บริการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์ (ปม.) ปี 2564 งบประมาณ 13.346 ล้านบาท
31. โครงการพัฒนาระบบการควบคุม อาวุธยุทธภัณฑ์และการออกใบอนุญาต ด้วยระบบ อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับการเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ National Single Window ส่วนเพิ่มเติม (สป.) ปี 2563 งบประมาณ 8.711 ล้านบาท
32. โครงการพัฒนาระบบบริการด้านการป้องกันควบคุมโรคเชื่อมโยงข้อมูล กับผู้ประกอบการ ผ่านระบบ National Single Window (NSW) (คร.) ปี 2563 งบประมาณ 8.711 ล้านบาท
33. โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาและปรับปรุงระบบ NSW (กศก.) ปี 2563 งบประมาณ 8.711 ล้านบาท

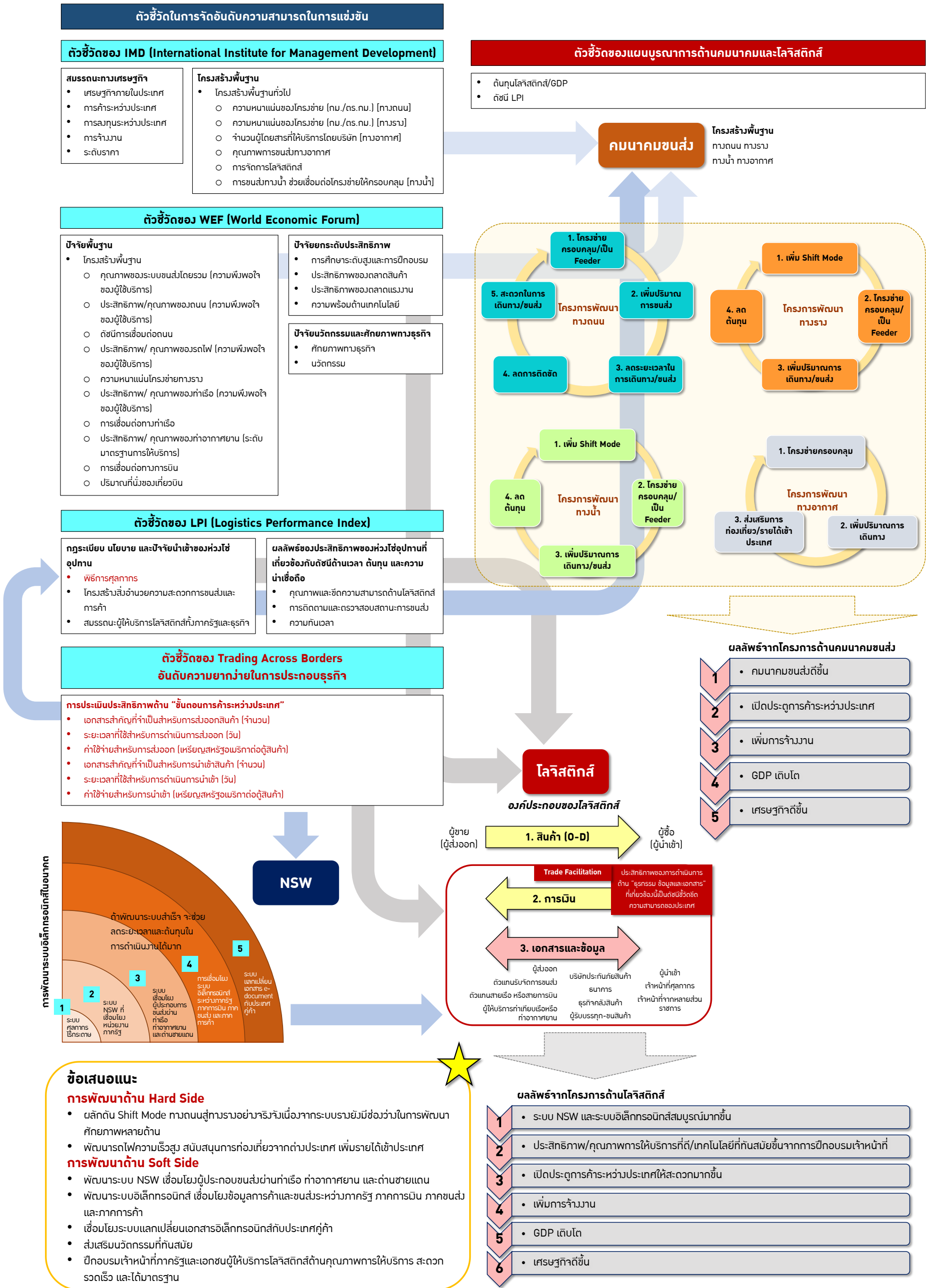
สำหรับการพัฒนาด้าน Soft Side หากดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่กำหนดจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World - recognized Certificate เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ในประเด็นการพัฒนา ด้านการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ พบว่า แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการจำนวน 1,592 คน ดังแสดงในรูปที่ 4.2.2 - 2

ในด้านการพัฒนาบุคลากร จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) กำหนดให้ต้องมีอบรมบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิคและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน และจำนวน โครงการวิจัย/มูลค่าเชิงพาณิชย์จากงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 - 10 ต่อปี ในประเด็นการพัฒนาด้านการพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่าง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาบุคลากร จำนวน 33,347 คน หรือคิดเป็น 6,669 คนต่อปี

ในด้านการพัฒนา NSW จากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ในประเด็น 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริการดิจิทัล และมุ่งดำเนินการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการบริการภาครัฐ เพื่อให้ประชาชนและผู้รับบริการทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส มีหลากหลายช่องทาง สามารถตรวจสอบได้ โดยกำหนดค่าเป้าหมายของสัดส่วนความสำเร็จของกระบวนการที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ในปี 2561 - 2565 ร้อยละ 100 (2,180 กระบวนการ) พบว่า แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 10 โครงการ

4.3 การประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสรุปการเชื่อมโยงตัวชี้วัดโครงการภายใต้แผน บูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ความเชื่อมโยงตัวชี้วัดของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศและผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินงานโครงการของหน่วยงานภายใต้แผนบูรณาการฯ ทำให้สามารถทราบตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมีทั้งปัจจัยพื้นฐาน และปัจจัยที่สนับสนุนการยกระดับประสิทธิภาพของระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ แสดงดังรูปที่ 4.3 - 1 และตารางที่ 4.3 - 1



ตารางที่ 4.3 - 1 สรุปความสอดคล้องของโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564
กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	เป้าหมายที่ 1				เป้าหมายที่ 2			
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	พัฒนา NSW	พัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	พัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs),	พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐานความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากรวิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี)
	ตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน								
1	ตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development)								
1)	สมรรถนะทางเศรษฐกิจ								
	• เศรษฐกิจภายในประเทศ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• การค้าระหว่างประเทศ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• การลงทุนระหว่างประเทศ	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• การจ้างงาน	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	• ระดับราคา	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
2)	โครงสร้างพื้นฐาน								
	• โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป								
	○ ความหนาแน่นของโครงข่าย (กม./ตร.กม.) [ทางถนน]	✓							
	○ ความหนาแน่นของโครงข่าย (กม./ตร.กม.) [ทางราง]		✓						
	○ จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการโดยบริษัท [ทางอากาศ]				✓				
	○ คุณภาพการขนส่งทางอากาศ				✓				
	○ การจัดการโลจิสติกส์					✓	✓	✓	✓
	○ การขนส่งทางน้ำ ช่วยเชื่อมต่อโครงข่ายให้ครอบคลุม [ทางน้ำ]			✓					
2	ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum)								
1)	ปัจจัยพื้นฐาน								
	• โครงสร้างพื้นฐาน								
	○ คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)	✓	✓	✓	✓				

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	เป้าหมายที่ 1				เป้าหมายที่ 2			
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	พัฒนา NSW	พัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	พัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs),	พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐาน ความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากรวิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี)
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)	✓							
	o ดัชนีการเชื่อมต่อถนน	✓							
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)		✓						
	o ความหนาแน่นโครงข่ายทางราง		✓						
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ)			✓					
	o การเชื่อมต่อทางท่าเรือ			✓					
	o ประสิทธิภาพ/คุณภาพของท่าอากาศยาน (ระดับมาตรฐานการให้บริการ)				✓				
	o การเชื่อมต่อทางการบิน				✓				
	o ปริมาณที่นิ่งของเที่ยวบิน				✓				
2)	ปัจจัยยกระดับประสิทธิภาพ								
	• การศึกษาระดับสูงและการฝึกอบรม								✓
	• ประสิทธิภาพของตลาดสินค้า					✓	✓		
	• ประสิทธิภาพของตลาดแรงงาน					✓	✓		
	• ความพร้อมด้านเทคโนโลยี	✓	✓	✓	✓	✓			✓
3)	ปัจจัยนวัตกรรมและศักยภาพทางธุรกิจ								
	• ศักยภาพทางธุรกิจ					✓	✓	✓	✓
	• นวัตกรรม						✓	✓	✓
3	ตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index)								
1)	กฎระเบียบ นโยบาย และปัจจัยนำเข้าของห่วงโซ่อุปทาน								
	• พิธีการศุลกากร					✓			
	• โครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งและการค้า	✓	✓	✓	✓				
	• สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ						✓	✓	✓

ลำดับ	ตัวชี้วัดและปัจจัย	เป้าหมายที่ 1				เป้าหมายที่ 2			
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	พัฒนา NSW	พัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์	พัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs),	พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐานความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากรวิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี)
2)	ผลลัพธ์ของประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานที่เกี่ยวข้องกับดัชนีด้านเวลา ต้นทุน และความน่าเชื่อถือ								
	• คุณภาพและขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์						✓	✓	✓
	• การติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง					✓			
	• ความทันเวลา					✓			
4	ตัวชี้วัดของ Trading Across Borders อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ								
1)	การประเมินประสิทธิภาพด้าน “ขั้นตอนการค้าระหว่างประเทศ”								
	• เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการส่งออกสินค้า (จำนวน)					✓			
	• ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการส่งออก (วัน)					✓			
	• ค่าใช้จ่ายสำหรับการส่งออก (เหรียญสหรัฐต่อมูลค่าสินค้า)					✓			
	• เอกสารสำคัญที่จำเป็นสำหรับการนำเข้าสินค้า (จำนวน)					✓			
	• ระยะเวลาที่ใช้สำหรับการดำเนินการนำเข้า (วัน)					✓			
	• ค่าใช้จ่ายสำหรับการนำเข้า (เหรียญสหรัฐต่อมูลค่าสินค้า)					✓			
5	ตัวชี้วัดของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์								
1)	ต้นทุนโลจิสติกส์/GDP	✓	✓	✓	✓		✓	✓	
2)	ดัชนี LPI	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

หมายเหตุ : เป้าหมายที่ 1 โครงการช่วยคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ, เป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

สรุปการเชื่อมโยงแสดงได้ดังรูปที่ 4.3 - 2 จากการวิเคราะห์ดังแสดงในตารางที่ 4.3 - 2 พบว่า โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ส่วนใหญ่เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นโครงการที่ได้งบประมาณจำนวนมาก หากเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันแล้ว โครงการเหล่านี้มีส่วนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development) ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum) และตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พบว่า มีความซับซ้อนกว่าด้านคมนาคม และค่อนข้างยังไม่บรรลุเป้าหมายของการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศเท่าใด เนื่องจากองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วย 1) สินค้าต้นทาง - ปลายทาง 2) ระบบการเงิน และ 3) เอกสารและข้อมูล เหล่านี้ล้วนต้องอาศัยระบบอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาช่วยให้เกิดผลสำเร็จ อย่างเช่น ตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) ในด้านพิธีการศุลกากร ที่มีส่วนเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดของ Trading Across Borders อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ ซึ่งหากจะเพิ่มความสามารถในการประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่ง ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลจะช่วยลดขั้นตอนในการจัดเก็บ ประมวลผลเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ จำนวนมาก และช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และระบบ NSW จะช่วยให้พิธีการศุลกากรสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ความยากของการพัฒนาระบบ NSW คือ ประเทศไทยเพิ่งใช้ระบบศุลกากรไร้กระดาษ และกำลังพัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐที่ใกล้จะสมบูรณ์แล้ว ขั้นตอนที่ยังจำเป็นต้องพัฒนาต่อไปในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน การเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e - document กับประเทศคู่ค้า ยังคงต้องใช้ระยะเวลาต่อไป

อย่างไรก็ตาม เหตุผลที่หน่วยงานยังไม่สามารถดำเนินการได้ตามผลลัพธ์ภาพรวม ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ได้ตามเป้าหมายที่ตั้งไว้ เนื่องจาก

- การประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นแบบระดับมหภาค หรือแบบ Top - down ใช้ข้อมูลภาพรวมของประเทศ แต่แผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นข้อมูลรายโครงการ ซึ่งต้องใช้การประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค หรือแบบ Bottom - up ซึ่งเป็นการคำนวณต้นทุนฐานกิจกรรม (Activity - Based Costing) ทำให้ต้องใช้ข้อมูลละเอียดตั้งแต่จุดเริ่มต้นเดินทางหรือขนส่งไปจนถึงปลายทางของการเดินทางหรือขนส่ง หน่วยงานหรือผู้เก็บข้อมูลจะต้องมีข้อมูลที่ละเอียดมากขึ้น ซึ่งต้องใช้เวลาในการดำเนินการมากขึ้น
- ขาดหน่วยงานกลางในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค หรือแบบ Bottom - up ซึ่งหน่วยงานกลางจำเป็นต้องมีข้อมูลฐาน (Baseline data) สำหรับหน่วยงานในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และด้านบริหารจัดการที่เป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการคำนวณผลลัพธ์ที่กำหนดเป็นเป้าหมายของประเทศ
- ขาดแนวทางและวิธีการที่ชัดเจนในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถคำนวณผลลัพธ์ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้
- การพัฒนาระบบ NSW ยังไม่สมบูรณ์ ทำให้ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) ยังไม่บรรลุตามเป้าหมาย สิ่งที่ยังจำเป็นต้องพัฒนาต่อไปในอนาคตคือการได้รับความร่วมมือกับ

ภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ การพัฒนาระบบ
เชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน การเชื่อมโยงระบบ
อิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และการพัฒนาระบบ
แลกเปลี่ยนเอกสาร e - document กับประเทศคู่ค้า

ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาโครงการด้าน Hard Side ควรผลักดัน Shift Mode ทางถนนสู่ทางราง
อย่างจริงจัง เนื่องจากระบบรางยังมีช่องว่างในการพัฒนาศักยภาพหลายด้าน เช่น การพัฒนาโครงข่าย
ให้ครอบคลุม และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญมากขึ้น สร้างโอกาสการจ้างงาน
ทำให้ GDP เติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น อีกทั้งควรเร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง สนับสนุนการท่องเที่ยว
จากต่างประเทศ เพิ่มรายได้เข้าประเทศ เนื่องจากปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเป็นระบบหลักในการ
ดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ หากมีรถไฟความเร็วสูงช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้าน
จะช่วยเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศได้มากขึ้น

4.4 สรุปผลการประเมิน

การศึกษานี้ได้ทำการวิเคราะห์ประเด็น เป้าหมาย ตัวชี้วัด แผนงานโดยรวม อ้างอิงจากเป้าหมายหลักของ
แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ของ
กระทรวงคมนาคม ได้แก่ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลง กับ (2) ดัชนีประสิทธิภาพโลจิสติกส์
ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (LPI) ดีขึ้น โดยใช้แนวทางการประเมินด้วย Goals - based evaluation (Logic Model)
และผลที่ได้จากการประเมินด้วยหลักการ Theory - based ของแต่ละกลุ่มเป้าหมายมาบูรณาการเข้า
ด้วยกัน จัดทำประเด็นสำคัญที่สามารถวิเคราะห์ได้จากการประเมินในแต่ละกลุ่มเป้าหมายของแผนงาน
บูรณาการฯ ทั้งในส่วนของปัจจัยที่ส่งผลให้ประสบความสำเร็จและปัจจัยที่เป็นอุปสรรคต่อความสำเร็จของ
แผนงาน และโดยใช่วิธีการจัดกลุ่มโครงการทั้งหมดใหม่ให้เป็นเป้าหมายที่เหมือนกัน เพื่อการประเมิน
งบประมาณรวมแยกตามรูปแบบโครงสร้างพื้นฐาน ผลผลิต และผลลัพธ์ได้อย่างชัดเจน จากนั้น นำมา
จัดทำเป็นสรุปและข้อเสนอแนะสำหรับการปรับปรุงแผนงานบูรณาการฯ ในระยะถัดไป เพื่อให้เกิด
ประสิทธิภาพและประสิทธิผลมากยิ่งขึ้นต่อไป

การประเมินโดยวิธี Goals - based evaluation (Logic Model) พบว่า กลุ่มเป้าหมายย่อยส่วนใหญ่มี
ผลลัพธ์อยู่ในระดับที่น่าพอใจ ซึ่งส่วนใหญ่มีแนวทางการดำเนินงานที่มีผลผลิตที่ชัดเจน และผลลัพธ์สามารถ
ประเมินได้ในปีที่ทำการเบิกจ่ายงบประมาณ หรือผลผลิตสามารถนำไปดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ได้ในภายใน
ปี 2564 โดยกลุ่มเป้าหมายที่ 1, 2, 3, 7, 8, 9, 10 และ 12 มีผลการประเมินที่ดีเยี่ยม ถือได้ว่ากลุ่มเป้าหมาย
ดังกล่าวสามารถดำเนินการให้เกิดผลลัพธ์ (Outcomes) ได้ตามที่ กำหนดไว้ในเป้าหมาย
ในส่วนของกลุ่มเป้าหมายที่ 4, 5 และ 6 ได้แก่ Modal Shift ปริมาณการขนส่งทางน้ำและรางเพิ่มขึ้น และ
Multi - modal, Hub & Spoke บริหารจัดการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ระบบรวบรวมและกระจายสินค้า
มีผลการประเมินผลลัพธ์อยู่ในระดับกึ่งหนึ่ง เนื่องจากผลลัพธ์ยังไม่สามารถประเมินได้ ณ ปีที่ทำการเบิกจ่าย
งบประมาณ แต่ในขณะที่กลุ่มเป้าหมายที่ 11 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็วและ
มีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ได้คะแนนผลการประเมินน้อยสุด
เนื่องจากบางโครงการต้องใช้ระยะเวลาในการก่อสร้างนานกว่าแผน จึงทำให้บรรลุผลการศึกษาแต่ยังไม่
เกิดผลลัพธ์ในการดำเนินงาน อาทิ โครงการรถไฟทางคู่/ขานเมือง/ความเร็วสูง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า
เชื่อมโยงการขนส่งทางรางและถนนเพื่อรองรับความเป็น Gateway ของ CLMV และศูนย์เปลี่ยนถ่ายสถานี
ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า 5 แห่ง เป็นต้น อย่างไรก็ตาม แผนงานและโครงการภายใต้กลุ่มเป้าหมายที่ 11
ถือเป็นโครงการของภาครัฐด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต้องใช้งบประมาณสูงตามมูลค่าของโครงการ
เพื่อสร้างพื้นฐานในการรองรับการคมนาคมขนส่ง การเชื่อมต่อโครงข่าย และเป็นส่วนสำคัญของการพัฒนา

ด้านสิ่งอำนวยความสะดวกและการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าต่าง ๆ ของประเทศ

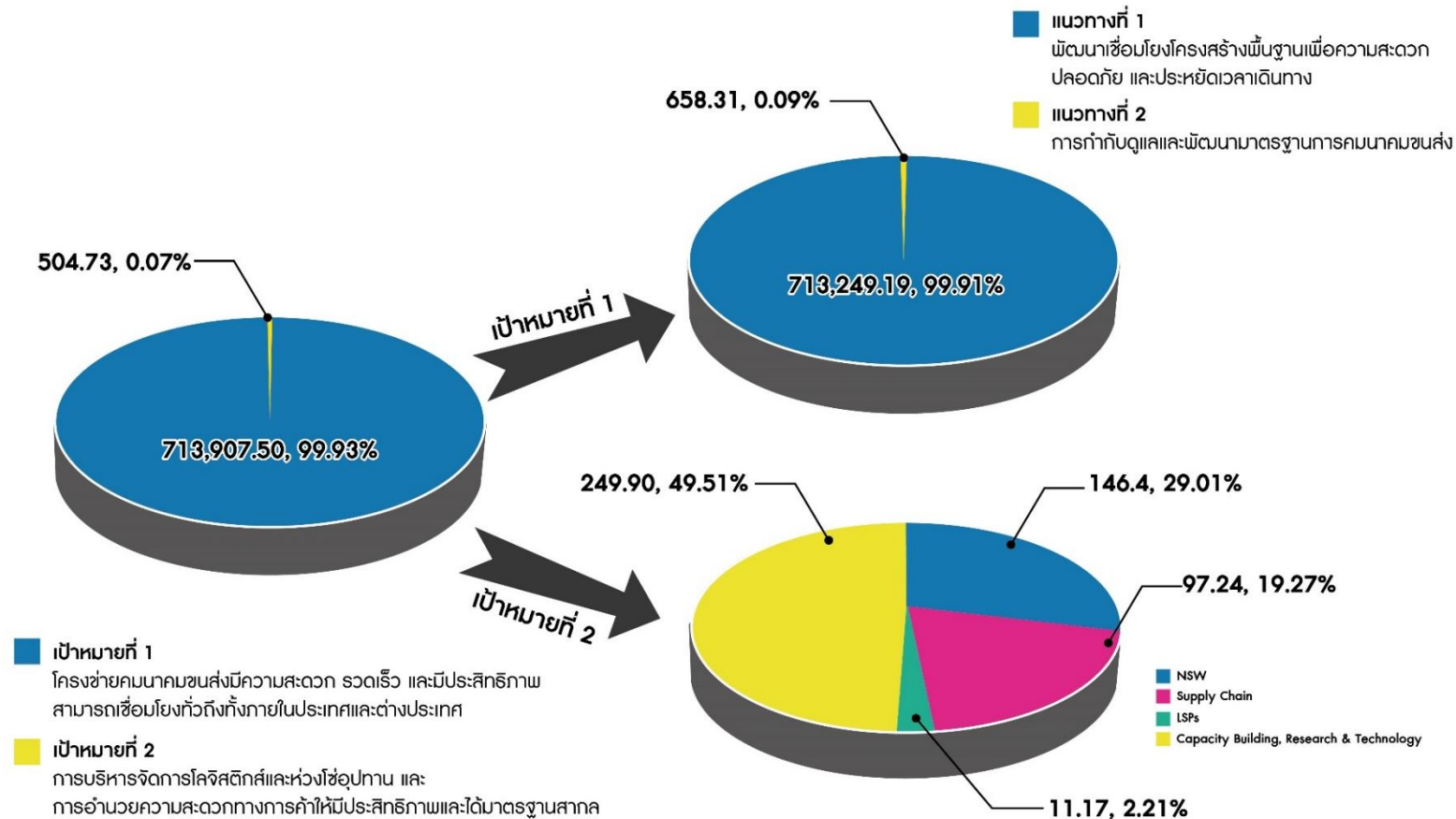
เนื่องจากการพิจารณาแบบกลุ่มเป้าหมายยังไม่สามารถตอบโจทย์ตัวชี้วัดและเป้าหมายด้านความสามารถในการแข่งขันได้อย่างชัดเจน การศึกษานี้จึงจำเป็นต้องจัดกลุ่มโครงการทั้งหมดภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ใหม่ โดยรวมกลุ่มโครงการในลักษณะเดียวกันและอยู่ภายใต้เป้าหมายหลักของแผนงานบูรณาการฯ ซึ่งวิธีการนี้จะทำให้สามารถวิเคราะห์โครงการใดที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล และสามารถเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในระดับประเทศได้

การประเมินโดยวิธีการจัดกลุ่มโครงการทั้งหมดใหม่ให้เป็นเป้าหมายที่เหมือนกัน ผลการประเมินสรุปได้ว่า หากพิจารณาวิธีการประเมินผลผลิต และผลสัมฤทธิ์ ตามแผนงานและโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่ใช้วิธีการรวบรวมแผนงานและโครงการของหน่วยงานด้าน Hard Side ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และหน่วยงานด้าน Soft Side ภายใต้แผนงานบูรณาการฯ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มาจัดกลุ่มให้เป็นเป้าหมายที่เหมือนกัน โดยแบ่งเป็น 2 เป้าหมายหลัก ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ทำให้สามารถสรุปสัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุนที่จำแนกการจัดกลุ่มเป้าหมายและผลลัพธ์ของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ของกระทรวงคมนาคม ได้ดังรูปที่ 4.4 - 1

รูปที่ 4.4 - 1 แสดงสัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุน ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า มีการเบิกจ่ายงบประมาณตามแผนรวม 714,412.23 ล้านบาท ได้แก่ เป้าหมายที่ 1 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ รวม 713,907.50 ล้านบาท เป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากลรวม 504.73 ล้านบาท โดยสัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณเป้าหมายที่ 1 แนวทางดำเนินงาน 1.1 พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง ตามแผนจำแนกตามประเภทการลงทุนในแต่ละรูปแบบการเดินทาง แบ่งเป็น งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 630,697.01 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 88.43 งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางราง 61,887.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.68 งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ 4,389.88 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.62 และงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ 16,274.35 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.28 แนวทางดำเนินงาน 1.2 การกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐานการคมนาคมขนส่งแบ่งเป็น งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 133.95 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.35 งบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางราง 290.33 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 44.10 และงบประมาณด้านโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ 234.04 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.55 ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 2

หากพิจารณาสัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามหน่วยงาน พบว่า กรมทางหลวงได้รับงบประมาณมากที่สุด เป็นจำนวนเงินรวม 500,475.09 ล้านบาท รองลงมาคือกรมทางหลวงชนบท เป็นจำนวนเงินรวม 127,736.99 ล้านบาท การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวม 50,688.32 ล้านบาท กรมท่าอากาศยานรวม 16,274.35 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย รวม 11,048.45 ล้านบาท ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 3

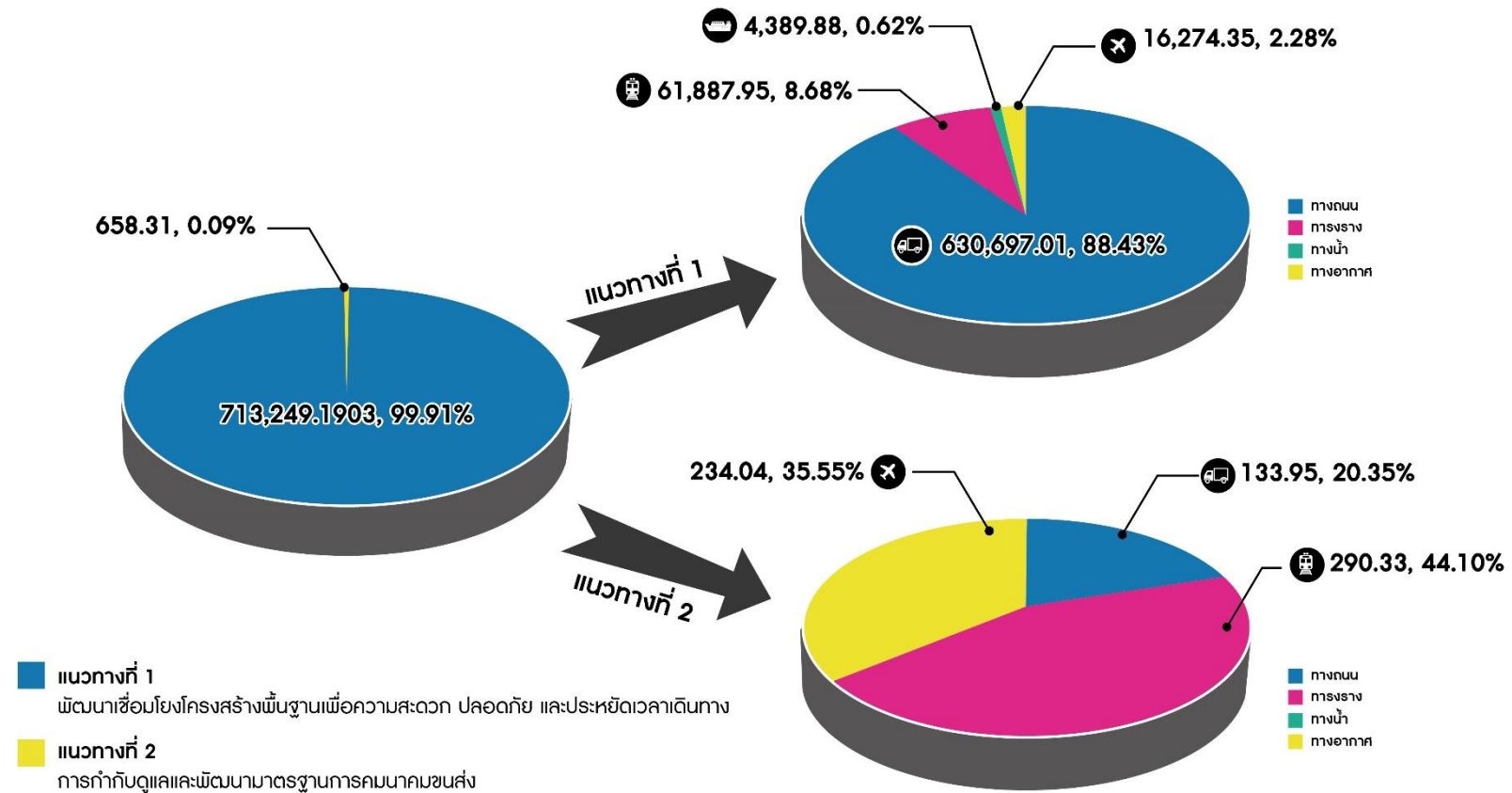
สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2564 (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

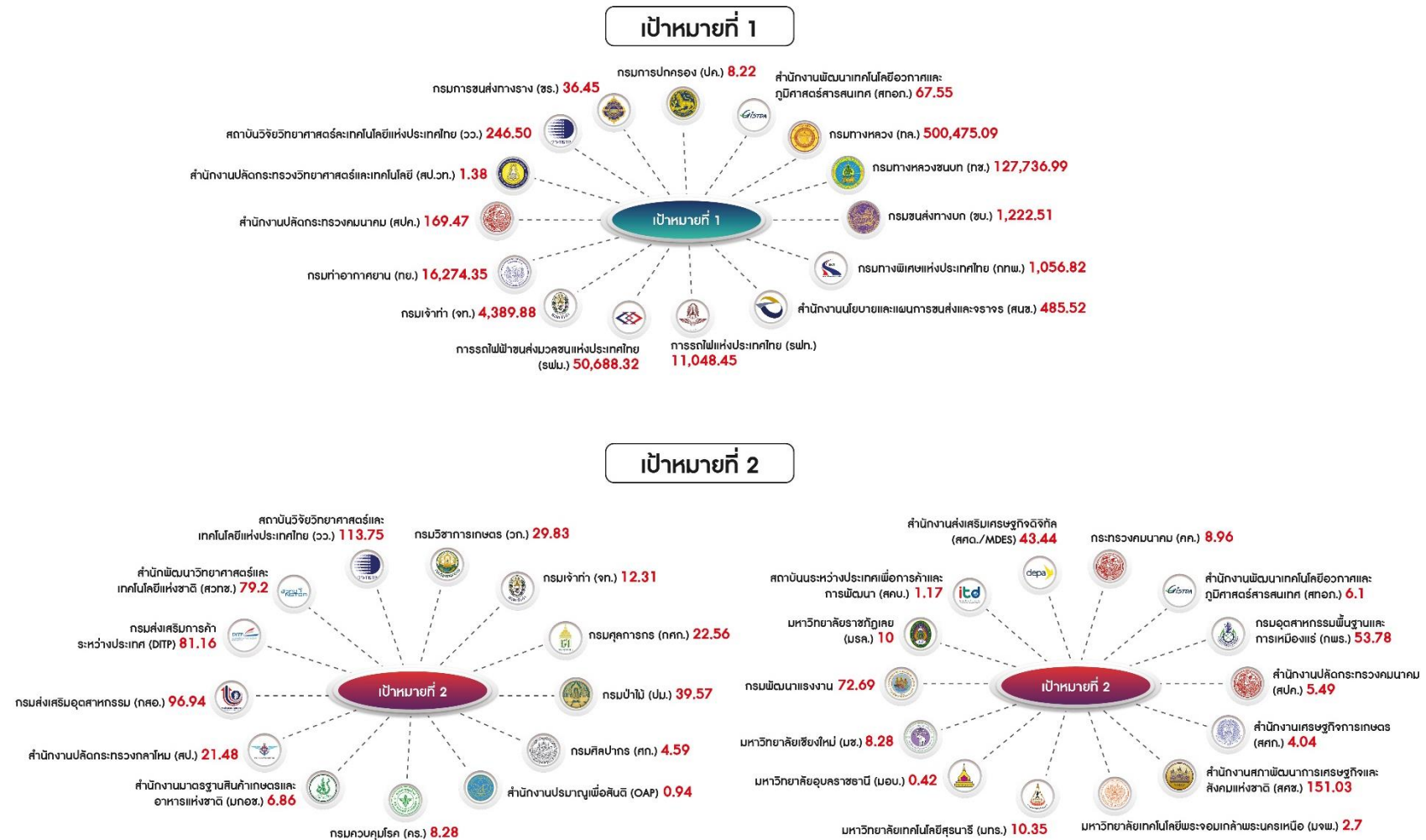
รูปที่ 4.4 - 1 สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุน จำแนกตามเป้าหมายของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 (ล้านบาท)

สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560-2564 (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.4 - 2 สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุน จำแนกตามแนวทางการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.4 - 3 สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุน จำแนกตามหน่วยงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 (ล้านบาท)

จากการสรุปงบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการฯ จะเห็นได้ว่า กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีการเบิกจ่ายงบประมาณมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และท่าอากาศยาน ตามลำดับ เนื่องจากประเทศไทยใช้การขนส่งทางบกหรือทางถนนในปริมาณมาก จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างถนนเส้นทาง ๆ ใหม่ ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์เวย์เชื่อมต่อเมืองหลักเมืองรอง และการก่อสร้างทางถนนสามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ได้ค่อนข้างชัดเจน ดังนั้นจึงมีการให้งบประมาณให้กับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลักของประเทศที่ต้องใช้งบประมาณสูง เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมครอบคลุมสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ในการประเมินผลสำเร็จของโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า มีจำนวน 19 โครงการ ที่สอดคล้องและช่วยสนับสนุนแผนงานของกระทรวงคมนาคมระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และหลายโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (2560 - 2564) และช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม

สรุปผลจากการวิเคราะห์ (ตารางที่ 4.3 - 1) พบว่า โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ส่วนใหญ่เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นโครงการที่ได้งบประมาณจำนวนมาก หากเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันแล้ว โครงการเหล่านี้มีส่วนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมอย่างมาก ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานของตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development) ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum) และตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ พบว่า มีความซับซ้อนกว่าด้านคมนาคม และค่อนข้างยังไม่บรรลุเป้าหมายของการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศเท่าใด เนื่องจากองค์ประกอบของระบบโลจิสติกส์ประกอบด้วย 1) สินค้าต้นทาง - ปลายทาง 2) ระบบการเงิน และ 3) เอกสารและข้อมูล เหล่านี้ล้วนต้องอาศัยระบบอิเล็กทรอนิกส์และเทคโนโลยีดิจิทัลเข้ามาช่วยให้เกิดผลสำเร็จ อย่างเช่น ตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) ในด้านพิธีการศุลกากร ที่มีส่วนเชื่อมโยงกับตัวชี้วัดของ Trading Across Borders อันดับความยากง่ายในการประกอบธุรกิจ ซึ่งหากจะเพิ่มความสามารถในการประกอบธุรกิจการค้าและการขนส่ง ระบบเทคโนโลยีดิจิทัลจะช่วยลดขั้นตอนในการจัดเก็บ ประมวลผลเอกสารและข้อมูลต่าง ๆ จำนวนมาก และช่วยลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน และระบบ NSW จะช่วยให้พิธีการศุลกากรสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ แต่ความยากของการพัฒนาระบบ NSW คือ ประเทศไทยพึ่งใช้ระบบศุลกากรไร้กระดาษ และกำลังพัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐที่ใกล้จะสมบูรณ์แล้ว ขั้นตอนที่ยังจำเป็นต้องพัฒนาต่อไปในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน การเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e-document กับประเทศคู่ค้า ยังคงต้องใช้ระยะเวลาต่อไป

ผลการประเมิน สามารถสรุปเป็นประเด็นที่สำคัญ ได้ดังนี้

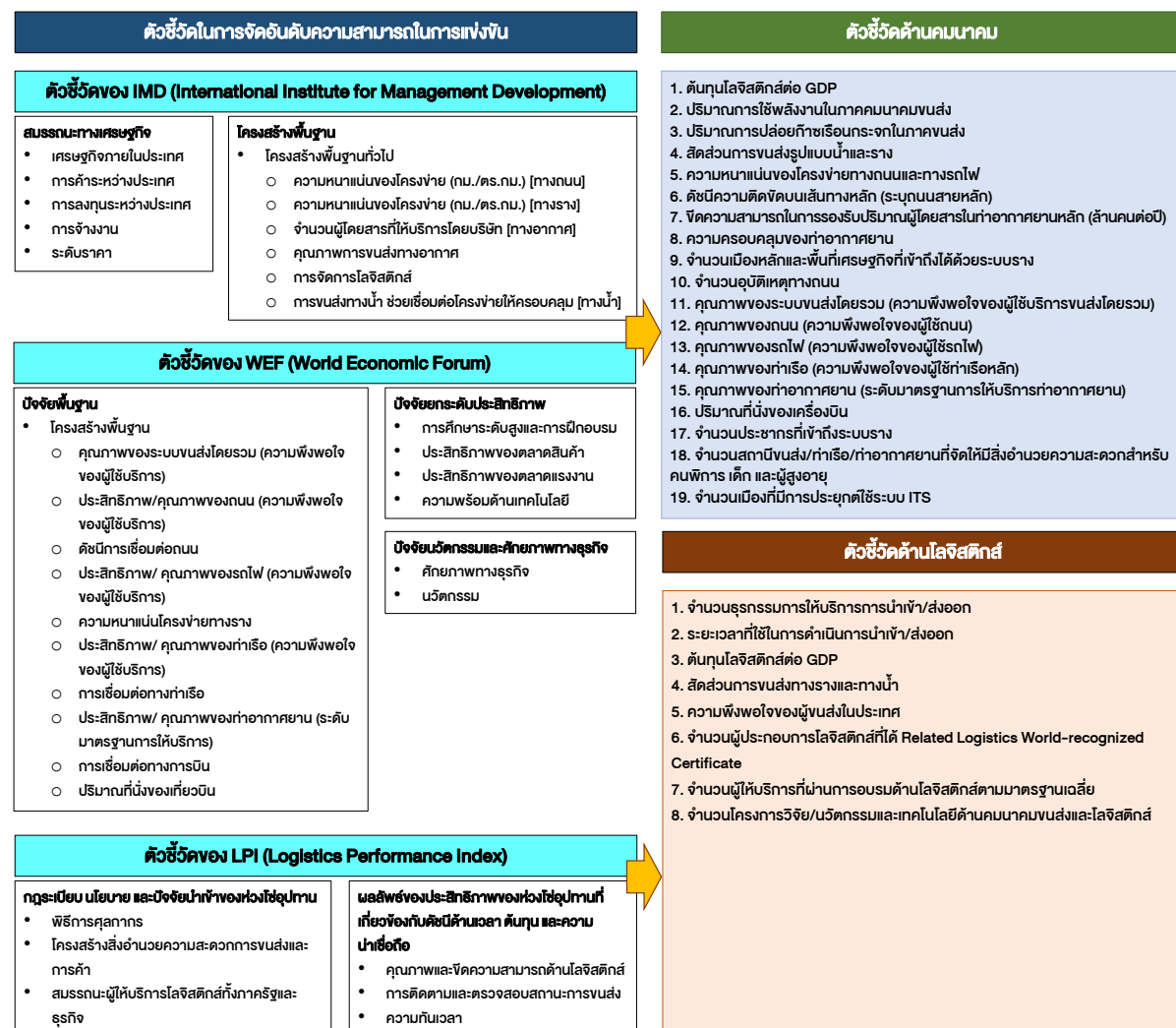
- ในการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) จากการประเมินผลสำเร็จของโครงการ พบว่า โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 สอดคล้องและช่วยสนับสนุนแผนงานของกระทรวงคมนาคมระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (2560 - 2564)
- การดำเนินงานโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า โครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ยังไม่ประสบความสำเร็จในร้อยละ 100 โดยโครงสร้างพื้นฐานทางถนน สำเร็จร้อยละ 86.63 โครงสร้างพื้นฐานทางราง สำเร็จร้อยละ 36.20 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ สำเร็จร้อยละ 71.43 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ สำเร็จร้อยละ 95.31 และโครงการที่เป็นงานศึกษา สำเร็จร้อยละ 56.00 ซึ่งโครงการทางรางส่วนใหญ่ติดปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินและเอกสารประกวดราคา จึงทำให้ผลผลิตของโครงการอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ โครงการที่เป็นงานศึกษา ร้อยละความสำเร็จอยู่ที่ 56.00 เนื่องจากเป็นโครงการต่อเนื่องที่กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ เป็นงบประมาณในปี พ.ศ. 2564 - 2565 แต่สำหรับการดำเนินงานโครงการด้าน Soft Side ส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จเกินร้อยละ 100 โดยการพัฒนา NSW ให้เชื่อมโยงแลกเปลี่ยนกระบวนการนำเข้าส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ ได้อย่างสมบูรณ์ สำเร็จร้อยละ 47.62 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ สำเร็จร้อยละ 103.04 การพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) สำเร็จร้อยละ 119.30 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐาน ความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากร วิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี พัฒนาข้อมูลและการติดตามประเมินผล) สำเร็จร้อยละ 119.35
- ในการดำเนินงานด้าน Soft Side จากการประเมินผลสำเร็จของโครงการ พบว่า ในด้านการพัฒนาบุคลากร แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาบุคลากร จำนวน 33,347 คน หรือคิดเป็น 6,669 คนต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่กำหนดให้ต้องมีอัตรากำลังบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิคและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักรวบรวมข้อมูลด้านทักษะดิจิทัล ในอุปทานแรงงานของไทย ปี พ.ศ. 2563 พบว่า ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลของ IMD ปี 2564 ระบุว่าอันดับด้านการฝึกอบรมและการศึกษาของไทยมีอันดับต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับคะแนนด้านอื่น โดยอยู่รั้งท้ายและอันดับปรับลดลงต่อเนื่อง โดยในปี 2564 ไทยอยู่อันดับที่ 56 (จากทั้งหมด 63 ประเทศ) ลดลงจากปี 2561 ที่อยู่อันดับ 44 นอกจากนี้ งานศึกษาของ AlphaBeta Advisors (2021) และ Deloitte (2020) ยังพบว่ามีเพียงร้อยละ 33 ของภาคธุรกิจไทย พร้อมจะปรับตัวและลงทุนสำหรับการเปลี่ยนแปลงด้านดิจิทัล (Digital Transformation) ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกที่ร้อยละ 59 นอกจากนี้ จากรายงานแนวโน้มความต้องการบุคลากรในอุตสาหกรรมดิจิทัล ของสำนักงานสภานโยบายการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) และ OECD Economic Thailand (2020) ที่ชี้ว่าตลาดยังมีความต้องการแรงงานที่มีทักษะดิจิทัลอีกเป็นจำนวนมาก แต่แรงงานที่มีทักษะดิจิทัลเพื่อการทำงาน

ยังมีจำนวนน้อยเพียง 1 ใน 3 ของแรงงานทั้งหมด และกระจุกตัวในบางธุรกิจ มีความเป็นไปได้สูงที่แรงงานไทยประสบปัญหา Digital - skilled Mismatch ดังนั้น ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงเตรียมความพร้อมด้านอุปทานของแรงงานที่สามารถใช้ดิจิทัลเพื่อการทำงานอีกมาก โดยเฉพาะด้านการฝึกอบรมและการศึกษาของไทย เพื่อให้เท่าทันต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในอนาคต

จากการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่ได้วิเคราะห์และเชื่อมโยงข้อจำกัดต่าง ๆ ของผลผลิตผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ สามารถเสนอแนะแนวทางและประเด็นในการพัฒนา รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับแผนงานบูรณาการฯ ในอนาคต ได้ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 4

แนวคิดของข้อเสนอแนะตัวชี้วัดที่เหมาะสมริเริ่มจากการจำแนกเป้าหมายและแนวทางพัฒนาใน 5 ด้าน ได้แก่ 1) โครงสร้างพื้นฐาน 2) คุณภาพการบริการ 3) ห่วงโซ่อุปทาน 4) กฎระเบียบ กฎหมายและการกำกับดูแล และ 5) บุคลากรและนวัตกรรม เนื่องจากการเป็นการจำแนกตามกรอบภาพใหญ่ของงานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทั้งในแผนยุทธศาสตร์ในอดีตที่ผ่านมาและประเด็นสถานการณ์ที่เปลี่ยนไปของโลกในอนาคต จากนั้นข้อเสนอแนะตัวชี้วัดที่เหมาะสม ได้จำแนกตัวชี้วัดตามประเภทของการขนส่ง ได้แก่ ตัวชี้วัดด้านคมนาคม และตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากตัวชี้วัดในแต่ละประเภทมีความสำคัญต่อการชี้วัดความสำเร็จที่แตกต่างกัน เช่น ตัวชี้วัดด้านคมนาคมส่วนใหญ่ เป็นตัวชี้วัดที่สามารถทำได้ในระดับกรมหรือหน่วยงาน หรือเป็นตัวชี้วัดที่หน่วยงานหลักสามารถตรวจวัดหรือติดตามผลได้ เรียกว่าเป็นตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) ที่วัดผลประสิทธิภาพการดำเนินงานระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ แต่ตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ เป็นตัวชี้วัดที่ต้องอิงกับนานาชาติประเทศ ที่ต้องสอดคล้องกับตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน หรือเรียกว่าเป็นดัชนีวัดประสิทธิภาพการแข่งขัน (Relative Performance Index) ประกอบด้วย ตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development) ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum) และตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) จึงทำให้กรมหรือหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเบิกงบประมาณนั้นจะทำการตรวจวัดได้ยาก ดังนั้นตัวชี้วัดที่เหมาะสมควรเป็นตัวชี้วัดที่สามารถตรวจวัดผลการดำเนินงานและผลการปฏิบัติงานได้ ซึ่งตัวชี้วัดที่เหมาะสมและภาคคมนาคมมีอยู่แล้ว คือ ตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (Transport Performance Index : TPI)

ประเภท	เป้าหมาย/แนวทางพัฒนา		ประเด็นพัฒนา
คมนาคม	1. โครงสร้างพื้นฐาน	▪ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน	○ ทางถนน ○ ทางราง ○ ทางน้ำ ○ ทางอากาศ
	2. คุณภาพการบริการ	▪ การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	
โลจิสติกส์	3. ห่วงโซ่อุปทาน	▪ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)	○ NSW ○ Logistics & Supply Chain ○ เทคโนโลยีดิจิทัล Digital Platform ○ ประสิทธิภาพการค้า Trade Gate
คมนาคม	4. กฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล	▪ การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ	○ กฎระเบียบ ○ การกำกับดูแล ○ ข้อตกลงระหว่างประเทศ
	5. บุคลากรและนวัตกรรม	▪ การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	○ บุคลากร ○ ผู้ให้บริการ LPSs ○ มาตรฐาน ○ นวัตกรรม



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 4.4 - 4 ตัวชี้วัดที่เสนอแนะจากโครงการ

4.5 ข้อเสนอแนะ

จากผลการประเมินการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 สามารถแบ่งข้อเสนอแนะออกเป็น 3 ประเภท ประกอบด้วย ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ และข้อเสนอแนะสำหรับการศึกษาต่อไป ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- 1) ภาครัฐควรเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถดำเนินการแล้วเสร็จโดยเร็ว อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครสายต่าง ๆ เพื่อให้สามารถผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการในระดับกลุ่มเป้าหมายต่อไปสู่ผลลัพธ์ในภาพรวมได้
- 2) การพัฒนาและลงทุนด้าน Soft Side ใช้งบประมาณไม่ถึงร้อยละ 1 แต่ผลลัพธ์ที่ได้รับอยู่ในระดับที่ดีมาก อาทิ เป้าหมายที่ 8 Supply Chain Enhancement เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ในโซ่อุปทาน และเป้าหมายที่ 10 โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ดังนั้น ภาครัฐควรผลักดันการพัฒนาภาคและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกฎระเบียบ มาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาด้าน Hard Side ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดภาระงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ โดยกฎระเบียบที่ควรผลักดัน เช่น การลดระเบียบหรือลดความยุ่งยากในการนำเข้า - ส่งออก เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าข้ามแดน และลดอุปสรรคทางการค้า ระบบเครือข่ายที่เชื่อมโยงการขนส่ง ซึ่งถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- 3) เป้าหมายด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยในอนาคต คือ การทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค เป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาคและเป็นประตูการค้าการลงทุน ซึ่งสอดคล้องกับหมวดหมู่ที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ในกรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และหากภาครัฐต้องการมุ่งไปสู่เป้าหมายนี้ให้เร็วขึ้น ควรต้องส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพบุคลากร (Capacity building) ศักยภาพของผู้ประกอบการ เนื่องจากเป้าหมายที่ 12 การบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ยังเกิดผลลัพธ์ต่ำ แต่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพของผลลัพธ์ให้ดีขึ้นได้ หากสนับสนุนด้าน Soft Side ในด้านห่วงโซ่อุปทาน
- 4) ภาครัฐควรเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ด้วยเทคโนโลยีส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ที่ผ่านมาระบบ NSW ได้ประสบความสำเร็จในส่วนของ G2G แล้ว ในระยะต่อไปจะเป็นในส่วนของ B2G ที่ต้องอาศัยความพร้อมของภาคเอกชนในมีส่วนร่วมมากขึ้น เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์และเป็นรูปธรรมมากขึ้น ทำให้ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ทันสมัยและก้าวสู่ระดับสากล
- 5) ภาครัฐควรสนับสนุนและส่งเสริมแผนการตลาด แผนการเชื่อมโยงโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นแผนการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและระบบที่สร้างเสร็จที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มการพัฒนาด้านบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

- 1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ควรต้องเป็นผู้กำหนดเป้าหมายภาพรวม แนวทางและวิธีการกลไกและขั้นตอนการปฏิบัติไปสู่เป้าหมาย โดยเสนอแนะแนวทางและรับฟังความคิดเห็น ข้อจำกัดและรายละเอียดของการดำเนินงานที่หน่วยงานสามารถดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้
- 2) จากการประเมินรายงานผลการดำเนินงานตามแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินในอนาคต ควรเป็นตัวชี้วัดที่สามารถวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยไม่สอดคล้องหรือเกี่ยวข้องกับปัจจัยหรือผลการปฏิบัติงานอื่น หรือไม่ใช่ดัชนีวัดประสิทธิภาพการแข่งขัน (Relative Performance Index) เนื่องจากอาจไม่ใช่ตัวชี้วัดที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานอย่างแท้จริง ดังนั้น หน่วยงานหลักที่เป็นผู้ประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) ที่วัดผลประสิทธิภาพการดำเนินงานระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ จึงจะสามารถวัดผลการปฏิบัติงานได้อย่างแท้จริง การศึกษาชี้ให้เห็นข้อเสนอแนะตัวชี้วัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานที่เหมาะสมสำหรับการประเมินในอนาคต โดยตัวชี้วัดที่ยังขาดสำหรับแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ ตัวชี้วัดการดำเนินงานด้านคมนาคม ซึ่งตัวชี้วัดที่เหมาะสมและภาคคมนาคมมีอยู่แล้ว คือ ตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (Transport Performance Index : TPI) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) สำหรับหน่วยงานในภาคคมนาคม สำหรับตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้กำหนดไว้ครอบคลุมแล้ว ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI)
ดังนั้น ภาครัฐควรพิจารณาตัวชี้วัดผลลัพธ์ของการดำเนินงานใน 2 มิติ ในมิติระดับหน่วยงานปฏิบัติงาน ควรใช้ตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) และในมิติระดับประเทศควรมีหน่วยงานหลักเป็นผู้ประเมินตัวชี้วัดด้านการแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านหรือนานาชาติ จึงจะเหมาะสมและสามารถขับเคลื่อนประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรม
- 3) ควรมีหน่วยงานกลางในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค หรือแบบ Bottom-up ซึ่งหน่วยงานกลางจำเป็นต้องมีข้อมูลฐาน (Baseline data) สำหรับหน่วยงานในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และด้านบริหารจัดการที่เป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการคำนวณผลลัพธ์ที่กำหนดเป็นเป้าหมายของประเทศ
- 4) ควรมีแนวทางและวิธีการที่ชัดเจนในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถคำนวณผลลัพธ์ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้
- 5) ควรเร่งพัฒนาระบบ NSW ซึ่งจะช่วยให้พิธีการศุลกากรสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ ขั้นตอนที่ยังจำเป็นต้องพัฒนาต่อในอนาคต ได้แก่ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน การเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e - document กับประเทศคู่ค้า ที่ผ่านมาโครงการต่าง ๆ ของทั้งกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่น ต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐเท่านั้น แต่ยังไม่เห็นแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่ง

ทั้งทางท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด้านชายแดน (Sea/Air/Land e - Freight) ภาครัฐจึงควรวางแผนการดำเนินงานให้ชัดเจน รวมทั้งให้ความรู้และความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการในโอกาสของการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง และส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งของไทยในการพัฒนาระบบไอทีเพื่อปรับปรุงงานบริหารจัดการให้พร้อมและดีขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากภัยคุกคามและการแข่งขันของประเทศคู่แข่งในอาเซียนได้มีการเตรียมความพร้อมที่ดีและพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง

- 6) โครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่กำลังจะขอรับงบประมาณในแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ควรเน้นการพัฒนาและก่อสร้างโครงข่ายที่รองรับการขนส่งสินค้า ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยงานให้มีความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในโครงการเดียวกันหรือกำหนดแผนงาน Phasing เป็นอีกระยะ เพื่อให้โครงการสมบูรณ์และครอบคลุมในทุกด้าน และตอบโจทย์โลจิสติกส์ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 7) การพัฒนาโครงการด้าน Hard Side ควรผลักดัน Shift Mode ทางถนนสู่ทางรางอย่างจริงจัง เนื่องจากระบบรางยังมีช่องว่างในการพัฒนาศักยภาพหลายด้าน เช่น การพัฒนาโครงข่ายให้ครอบคลุม และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญมากขึ้น สร้างโอกาสการจ้างงาน ทำให้ GDP เติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น อีกทั้งควรเร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง สนับสนุนการท่องเที่ยวจากต่างประเทศ เพิ่มรายได้เข้าประเทศ เนื่องจากปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเป็นระบบหลักในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ หากมีรถไฟความเร็วสูงช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้าน จะช่วยเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศได้มากขึ้น

4.5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

- 1) ตัวชี้วัดด้านดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้มีการกำหนดใช้มาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 จนถึงฉบับที่ 13 โดยในฉบับที่ 12 กำหนดว่า ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) อยู่ในอันดับที่ 25 ในปี 2565 ซึ่งเป็นค่าเป้าหมายที่ผู้กำหนดยุทธศาสตร์คาดว่าจะมีความเป็นไปได้ที่จะสามารถบรรลุความสำเร็จของเป้าหมาย ทั้งนี้ ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) เป็นดัชนีที่ครอบคลุมทั้งด้าน Hard Side โครงสร้างพื้นฐานที่หากต้องการยกระดับดัชนี LPI ต้องเน้นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่ไร้รอยต่อมากขึ้น และด้าน Soft Side คือด้านสมรรถนะการบริการและความพึงพอใจของผู้ได้รับบริการ ที่หากผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการธุรกิจก็จะสามารถยกระดับดัชนี LPI ได้

สำหรับต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จากแผนฉบับที่ 11 มีแนวโน้มที่ลดลง แต่ในปี 2563 มีค่าเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14.1 ทั้งนี้เป็นเพราะ GDP มีการเปลี่ยนแปลงเนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 ทำให้ผู้ประกอบการมีสินค้าคงคลังคงเหลือ ซึ่งหากสถานการณ์โควิด 19 ดีขึ้น คาดว่าจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ปรับตัวดีขึ้น โดยในแผนฉบับที่ 13 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP น่าจะเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 11

- 2) ในการพัฒนาด้าน Soft Side ตามที่ปลัดกระทรวงคมนาคมต้องการผลักดันโครงการในภาคคมนาคมไปสู่การพัฒนาด้าน Soft Side ที่มากขึ้น เป็นการเน้นการพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่สนับสนุนการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่มากขึ้น โดยเฉพาะการมุ่งเน้นระบบราง ดังนั้น ในการพัฒนางานด้าน Soft Side ควรต้องดึงภาคเอกชนในพื้นที่ภูมิภาคให้เข้ามามีส่วนร่วมในการรวบรวม กระจ่ายสินค้าและการให้บริการไปสู่ระบบรางเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการนำแผนระดับ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ ที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่อง และแผนระดับ 2 ไทยเป็นประตูการค้าและการลงทุน ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค และไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค ที่ให้ความสำคัญกับการขนส่งสินค้า ถ่ายทอดไปสู่แผนระดับ 3 การลงพื้นที่และภูมิภาค เพื่อบูรณาการแต่ละภาคส่วนหรือหน่วยงานท้องถิ่นได้อย่างเป็นรูปธรรม
 - 3) ปัจจุบัน จากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ทำให้บริบทและพฤติกรรมของการดำเนินชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป ซึ่งแตกต่างจากสถานการณ์เดิมที่เกิดขึ้นในอดีต ดังนั้น ไม่เพียงแต่ประชาชน ภาครัฐยังจำเป็นต้องปรับตัวและปรับวิธีการบริหารประเทศให้ทันสมัยตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ไม่เพียงแต่การปรับเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาด้านระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เท่านั้น ภาครัฐควรบูรณาการการพัฒนาในทุกมิติด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ได้แก่ อุตสาหกรรมการเกษตร การท่องเที่ยว เศรษฐกิจและสังคม เน้นการบริหารจัดการด้าน Soft Side ที่มากขึ้นที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและใช้การบริหารจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และการซื้อขายด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมต่อโลกอินเทอร์เน็ตให้ผู้ที่มีหน้าที่บริหารจัดการและผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อได้จากทุกที่ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย อาทิ การชำระเงินแบบ e-Payment การบริหารจัดการการจัดส่งสินค้าในช่วงสุดท้าย (Last Mile Delivery) และระบบจัดการยานพาหนะ (Fleet Management) แม้แต่งานด้านการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ก็ควรต้องนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ อาทิ การจัดการโซ่อุปทานในงานก่อสร้าง (Construction Supply Chain Management) เป็นต้น
- นอกจากการพัฒนาระบบสู่โลกยุคใหม่ ยังต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงานในทุกมิติ อาทิ ผู้ประกอบการและ SME เข้มแข็ง เกษตรกรอัจฉริยะ ผู้ให้บริการมีระดับประทับใจ (ทั้งงานบริการของภาครัฐ การท่องเที่ยว และการแพทย์) เป็นต้น

บทที่ 5

การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคน
และการขนส่งสินค้าในอนาคต

บทที่ 5

การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคต

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรม สถิติ ทิศทาง และความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ

การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรม สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านการค้า การลงทุน ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม ดังนี้

5.1.1 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคตและแนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค

5.1.1.1 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต

ในการวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต จำเป็นต้องนำปัจจัยหลายด้านมาวิเคราะห์โครงการที่สำคัญสำหรับประเทศในอนาคต จากนั้นนำมาวิเคราะห์เชิงแผนที่เพื่อให้เห็นภาพรวมและพิจารณาเชิงพื้นที่ที่ภูมิภาคได้อย่างเหมาะสม ปัจจัยในการวิเคราะห์มีดังนี้

- ชั้นภาพที่ 1 ถนน/ราง/ท่าอากาศยาน
- ชั้นภาพที่ 2 ความต้องการเดินทาง/ความต้องการขนส่ง (Demand)
- ชั้นภาพที่ 3 ดัชนีการติดขัด (V/C) ความสามารถในการรองรับต่อความจุทาง
- ชั้นภาพที่ 4 ระยะทางและเวลาในการเดินทาง
- ชั้นภาพที่ 5 เส้นทางโครงการที่สำคัญที่ต้องพิจารณาก่อน (ใช้ความต้องการ Demand และ $V/C > 0.75$)

ในการวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต ได้แบ่งการวิเคราะห์ออกเป็นประเภทการเดินทางหรือขนส่งด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางถนน (รูปที่ 5.1.1 - 1) ทางราง (รูปที่ 5.1.1 - 2) และทางอากาศ (รูปที่ 5.1.1 - 3) การศึกษานี้ไม่ได้ทำการวิเคราะห์ทางน้ำ เนื่องจากการเดินทางทางน้ำมีปริมาณน้อย และการขนส่งสินค้ามีแค่ภาคกลางและภาคตะวันออก

การประเมินการเดินทางหรือขนส่งด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

จากรูปที่ 5.1.1 - 1 ใช้ชั้นภาพที่ 1 คือทางหลวงหมายเลข 1 - 3 หลัก เป็นฐานสำหรับการประเมินเชิงแผนที่ เมื่อนำข้อมูลความต้องการเดินทาง (Demand) และดัชนีการติดขัด (V/C) ของถนน ปี 2570 (การศึกษานี้เน้นการเดินทางของผู้โดยสารและวิเคราะห์ในอีก 5 ปีข้างหน้า สำหรับการประเมินทางถนน) มาซ้อนทับ สามารถประเมินได้ดังนี้

จากการประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนน พบว่า ในปี พ.ศ. 2570 มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนการเดินทางต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ค่อนข้างสูงในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นทางดำและสีเขียว แสดงว่ายังสามารถรองรับปริมาณขนส่งได้ แต่บางเส้นทางในภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล เส้นความหนาแน่นเป็นสีแดงและสีน้ำเงิน แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนมีความหนาแน่นสูงมาก ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ และบางเส้นทางเกินความสามารถในการรองรับของถนน

หากซ้อนทับ (Overlay) กับการคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง และดัชนีการติดขัด (V/C) ของถนน ปี 2570 พบว่า มีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน โดยภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก มีปริมาณความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคสูง มีความจำเป็นต้องขยายโครงสร้างพื้นฐาน หรือเพิ่มทางเลือกในการเดินทางอื่น ๆ ให้กับประชาชน

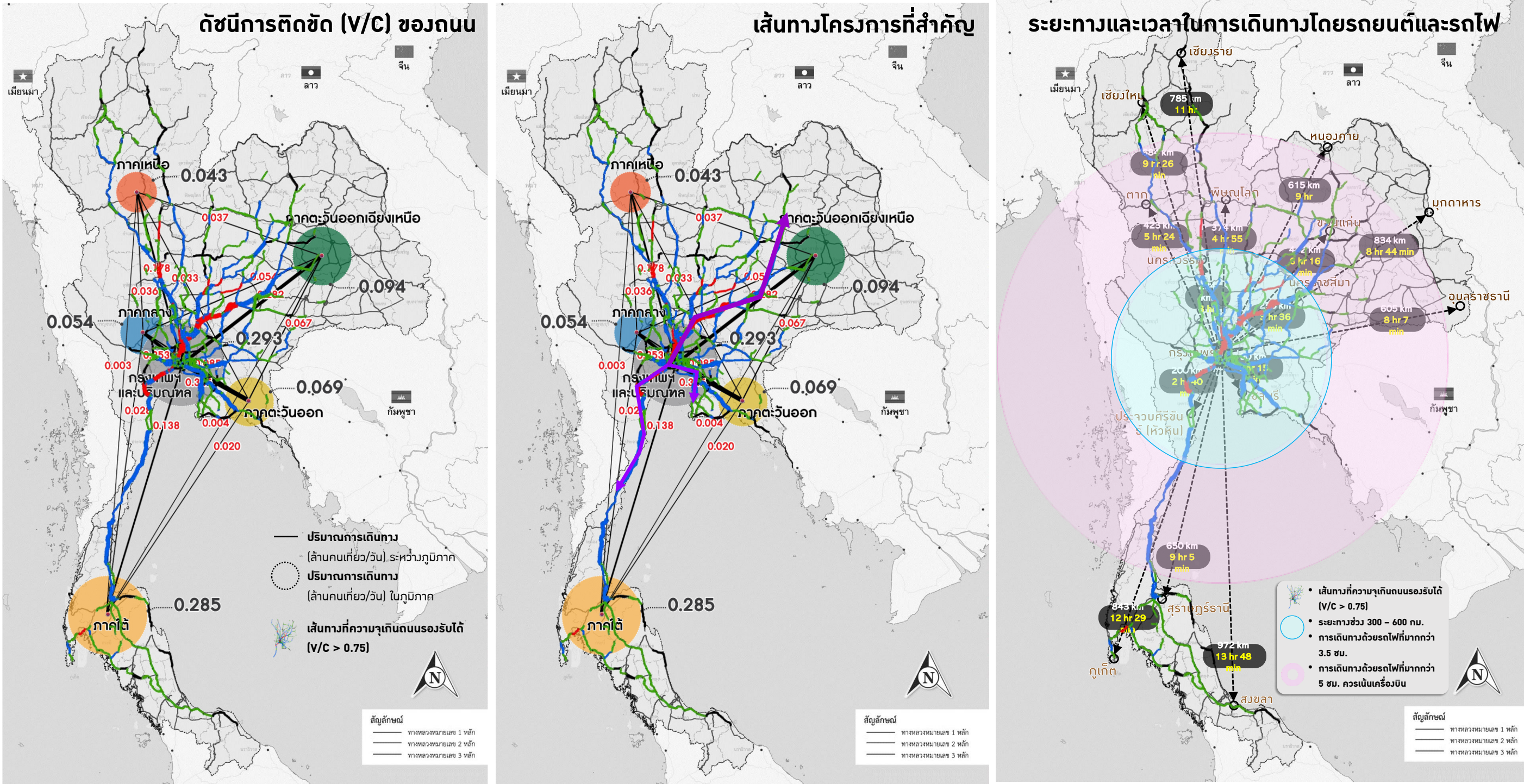
จากการวิเคราะห์เชิงแผนที่ พบว่า เส้นทางที่มีการเดินทางมากที่สุดในช่วงศูนย์กลางของกรุงเทพฯ ไปยังภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ ดังแสดงในแผนที่สีแดงและสีน้ำเงิน ขนาดความหนาแน่นแสดงปริมาณการเดินทางที่สูง จึงทำให้เส้นทางสีม่วง (รูปกลางของ **รูปที่ 5.1.1 - 1**) เป็นโครงการสำคัญที่ควรพิจารณาก่อนเป็นลำดับต้น ๆ และหากพิจารณาระยะทางและเวลาในการเดินทาง โดยเทียบกับรถยนต์ ที่ระยะทางในรัศมีช่วง 300 - 600 กิโลเมตร ที่อยู่ภายในรัศมีวงกลมสีชมพู หรือเป็นการเดินทางด้วยรถไฟที่มากกว่า 5 ชั่วโมง ที่อยู่เกินขอบในของรัศมีวงกลมสีชมพูและเกินขอบนอกของรัศมีวงกลมสีฟ้า (รูปขวาของ **รูปที่ 5.1.1 - 1**) พบว่า จังหวัดที่อยู่นอกรัศมีวงกลมสีฟ้าควรพิจารณาการเดินทางด้วยรถไฟเป็นหลัก เนื่องจากถ้าเดินทางด้วยรถยนต์จะต้องขับระยะทางเกินกว่า 300 กิโลเมตร หรือ 3.5 ชั่วโมง และควรต้องพิจารณาการเดินทางด้วยเครื่องบินเป็นหลัก หากระยะทางเกินขอบนอกของรัศมีวงกลมสีชมพู เนื่องจากระยะทางที่เกิน 600 กิโลเมตรนี้ การออกแบบและเลือกรูปแบบที่เหมาะสมกับการเดินทางในโครงการของประเทศที่พัฒนาแล้ว จะเป็นการแข่งขันระหว่างรถไฟความเร็วสูงและเครื่องบิน

การประเมินการเดินทางหรือขนส่งด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางราง

จากรูปที่ 5.1.1 - 2 ใช้ชั้นภาพที่ 1 คือระบบรถไฟทางคู่ เป็นฐานสำหรับการประเมินเชิงแผนที่ เมื่อนำข้อมูลความต้องการเดินทาง (Demand) และดัชนีการติดขัด (V/C) ของทาง ปี 2575 การศึกษานี้เน้นการขนส่งของสินค้าและวิเคราะห์ในอีก 10 ปีข้างหน้า สำหรับการประเมินทางราง เนื่องจากรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จะแล้วเสร็จทั้งหมดในปี พ.ศ. 2575 มาซ้อนทับ สามารถประเมินได้ดังนี้

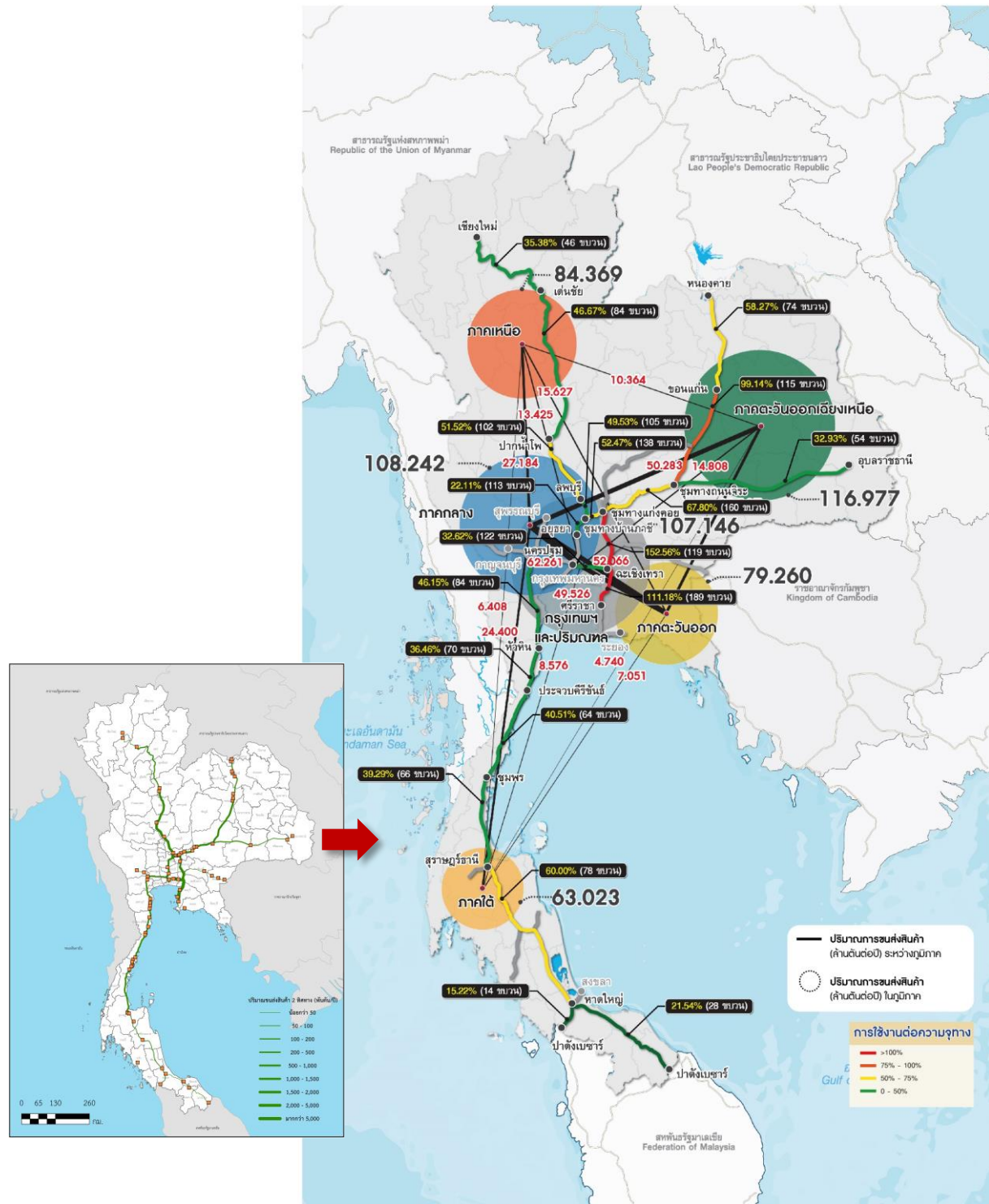
จากการประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง พบว่า ในปี พ.ศ. 2575 มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนการขนส่งต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ค่อนข้างปานกลางในภาคเหนือ และภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นสีเหลืองและสีเขียว แสดงว่ายังสามารถรองรับปริมาณขนส่งได้ แต่บางเส้นทางในภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นความหนาแน่นเป็นสีแดงและสีส้ม แสดงว่ารถไฟมีการใช้งานใกล้เต็มความจุทาง

หากซ้อนทับ (Overlay) กับการคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า และดัชนีการติดขัด (V/C) ของรถไฟ ปี 2575 พบว่า มีแนวโน้มไปในทิศทางเดียวกัน โดยภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคตะวันออก มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างภูมิภาคสูง ซึ่งสอดคล้องกับแผนที่เล็กด้านซ้ายมือที่แสดงปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ที่มีการขนส่งระหว่างภูมิภาคในปริมาณมากจากภาคกลางไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคเหนือ มีความจำเป็นต้องขยายโครงสร้างพื้นฐาน หรือเพิ่มทางเลือกในการเดินทางอื่น ๆ ให้กับผู้ประกอบการ



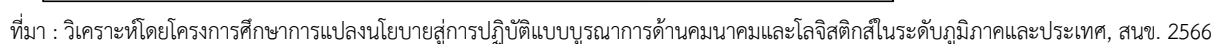
ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 1 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต (ประเมินโครงสร้างพื้นฐานทางถนน)



ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 2 การวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการในอนาคต (ประเมินโครงสร้างพื้นฐานทางราง)



การประเมินการเดินทางหรือขนส่งด้วยโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

จากการประเมินศักยภาพภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศ พบว่า ในปี พ.ศ. 2570 มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนการเดินทางต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) เกิน 1.00 ที่ภาคเหนือ คือท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง กรุงเทพฯ คือท่าอากาศยานดอนเมือง และภาคใต้ คือท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งสอดคล้องกับแผนที่เล็กด้านขวามือที่แสดงปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ

ที่มีการเดินทางระหว่างภูมิภาคในปริมาณมากจากภาคกลางไปยังภาคเหนือ และภาคใต้ จึงมีความจำเป็น
ต้องขยายโครงสร้างพื้นฐานหรือเพิ่มทางเลือกในการเดินทางอื่น ๆ ให้กับผู้เดินทาง

5.1.1.2 แนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาค

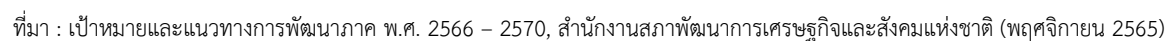
การศึกษาวิเคราะห์โครงการนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อนำผลวิเคราะห์ด้านต่าง ๆ ไปจัดทำแผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
เพื่อเป็นแนวทางให้กับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมีทิศทางในการ
ปฏิบัติงาน และสามารถจัดสรรงบประมาณได้อย่างเหมาะสม ดังนั้น การกำหนดรูปแบบการเดินทาง
สำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในภูมิภาคว่าจะมีแนวโน้มอย่างไรในอนาคต
จึงมีความสำคัญต่อการคัดเลือกโครงการที่มีความสำคัญ และควรบรรจุอยู่ในระยะเร่งด่วน เพื่อการพัฒนา
ประเทศอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

สำหรับการวิเคราะห์แนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ในภูมิภาค มีปัจจัยในการวิเคราะห์ดังนี้

- 1) โครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ ที่ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง
- 2) โครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เช่น Dry Ports และสถานีขนส่งสินค้า
- 3) โครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์
- 4) การให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้าน Connectivity, Capacity (V/C), Sustainability (บทที่ 6)
- 5) เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม (ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี)

ขั้นตอนการวิเคราะห์แนวโน้มรูปแบบการเดินทางสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ใน
ภูมิภาค จำเป็นต้องพิจารณาโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Backbone) ของประเทศก่อน จากนั้น
พิจารณาโครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพด้านการขนส่งสินค้า และทำการพิจารณาเป้าหมายและ
แนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
(พฤศจิกายน 2565) ประกอบเป็นทิศทางในแต่ละพื้นที่ภูมิภาค จากนั้นกำหนดเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบ
การเดินทางของโครงการด้านคมนาคม (ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี) และวิเคราะห์รูปแบบ
การเดินทางของโครงการด้านคมนาคม (ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 10 ปี และระยะที่ 3 : 11 - 15 ปี)

สำหรับทิศทางในแต่ละพื้นที่ภูมิภาค โครงการฯ พิจารณาจากเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค
พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พฤศจิกายน 2565) ประกอบ
ร่วมกับโครงการ Backbone ของภาคคมนาคม ซึ่งทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เน้นการ
เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการ
ขนส่งได้อย่างรวดเร็วและเพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางจึงมีความสำคัญกับภูมิภาคนี้
ทิศทางของการพัฒนาภาคใต้ เน้นการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพ แหล่งผลิตสินค้าเกษตร
ปลอดภัยและมูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถ
รองรับการเดินทางและการขนส่งได้อย่างเพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำและทางอากาศ
จึงมีความสำคัญกับภูมิภาคนี้ สำหรับทิศทางการพัฒนาภาคอื่น ๆ สามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมได้จาก
เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม
แห่งชาติ (พ.ย. 2565) ทั้งนี้ โครงการฯ ได้สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570
ในแต่ละภูมิภาค ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 4



รูปที่ 5.1.1 - 4 สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พฤศจิกายน 2565)

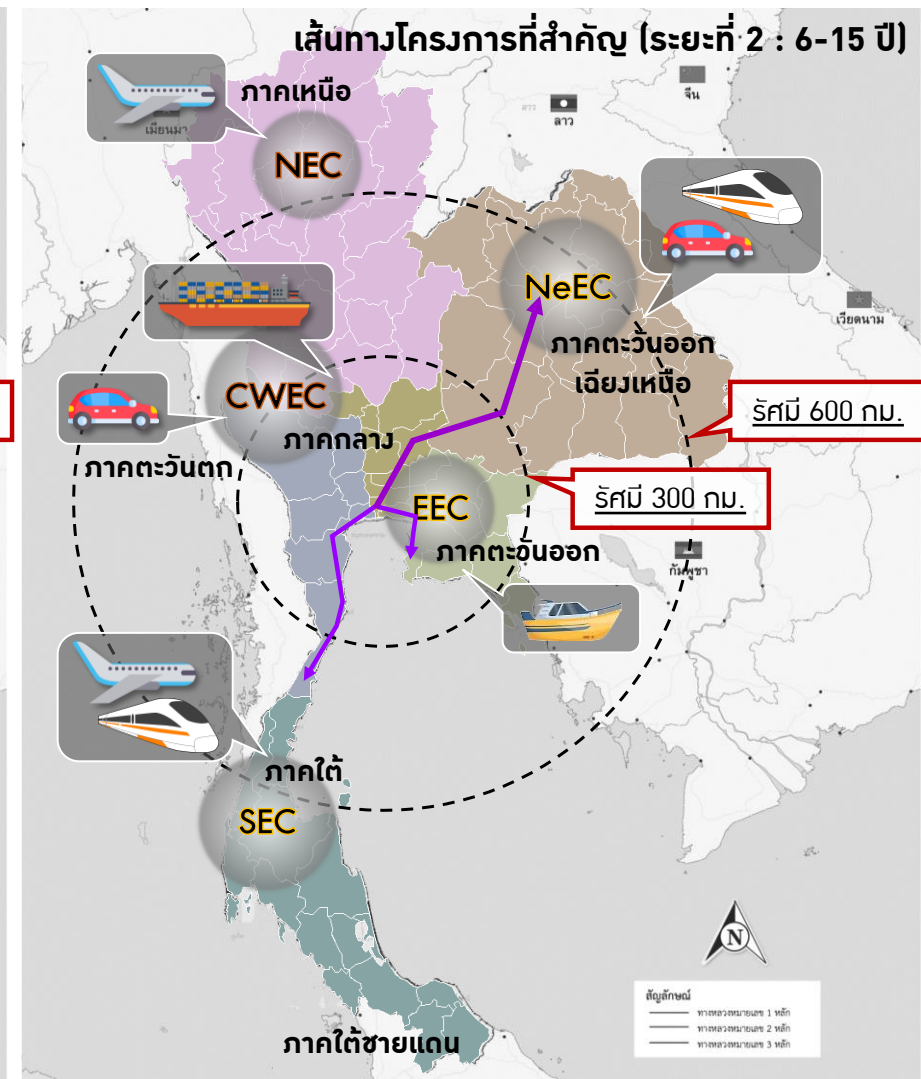
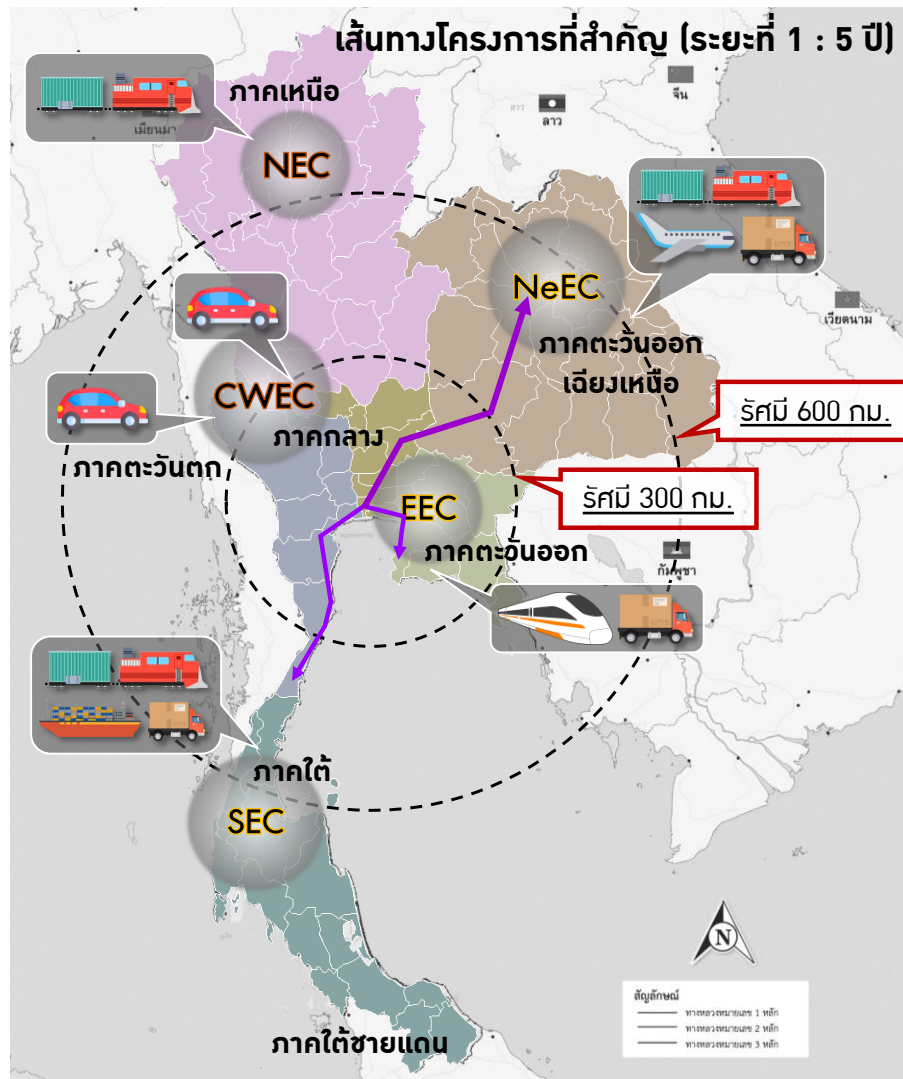
เนื่องจากในการคัดเลือกโครงการที่เป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ พบว่ามีหลายโครงการจากหลายหน่วยงานที่เป็นหน่วยงานวางแผนและปฏิบัติงาน ซึ่งทุกโครงการมีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศทั้งสิ้น การศึกษานี้จึงต้องกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นมากที่สุด เพื่อนำมากำหนดเป็นแผนการดำเนินการอย่างเร่งด่วนและกำหนดพื้นที่ภูมิภาคที่มีความแตกต่างกันให้เหมาะสมกับรูปแบบการเดินทางที่มีความสำคัญอย่างแท้จริง โดยได้กำหนดเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม (ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี) และทำการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม (ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี) โดยพิจารณาปัจจัยของแต่ละรูปแบบการเดินทางกับความเกี่ยวข้องในแต่ละภูมิภาค และคัดเลือกโครงสร้างพื้นฐานที่ต้องส่งเสริมก่อน ซึ่งพิจารณาจากการวิเคราะห์ความสำคัญของโครงการ และระบบที่เหมาะสมกับภูมิภาค โดยเลือกจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องมากที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 1

ตารางที่ 5.1.1 - 1 เกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม
(ระยะที่ 1 : 5 ปี, ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี)

ระบบ	ปัจจัย	ภาคเหนือ	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	ภาคกลาง	ภาคตะวันออก	ภาคใต้	ภาคตะวันตก
ทางถนน	เชื่อมโยงระยะเบี่ยงเศรษฐกิจ		X	X	X	X	X
	เชื่อมโยงด้านชายแดน		X		X	X	X
ทางราง	ประตูเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน	X	X		X	X	
	ศูนย์กลางเชื่อมโยงโลจิสติกส์			X	X		
	ฐานการผลิต และอุตสาหกรรม		X	X	X	X	
	เชื่อมโยงระยะเบี่ยงเศรษฐกิจ	X		X	X	X	
ทางน้ำ	มีทะเล มีแม่น้ำ			X	X	X	
	ศูนย์กลางเชื่อมโยงโลจิสติกส์					X	
ทางอากาศ	ส่งเสริมการท่องเที่ยว		X				
	รัศมีเกิน 300 กม.	X	X			X	
	การเดินทางเกิน 5 ชม.	X	X			X	
โครงสร้างพื้นฐานที่จัดให้ต้องส่งเสริมก่อน ระยะที่ 1 : 1 - 5 ปี		รถไฟ	รถไฟทางคู่	Motorway	รถไฟความเร็วสูง	รถไฟ	Motorway
			สนามบิน		ถนน	ท่าเรือสินค้า	
			ถนน			ถนน	
ระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี		สนามบิน	รถไฟความเร็วสูง	ท่าเรือสินค้า	ท่าเรือท่องเที่ยว	สนามบิน	Motorway
			Motorway			รถไฟความเร็วสูง	

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

จากตารางที่ 5.1.1 - 1 สามารถสรุปรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 : 5 ปี และระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี ได้ดังแผนภาพในรูปที่ 5.1.1 - 5



ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 5 รูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 : 5 ปี และระยะที่ 2 : 6 - 15 ปี

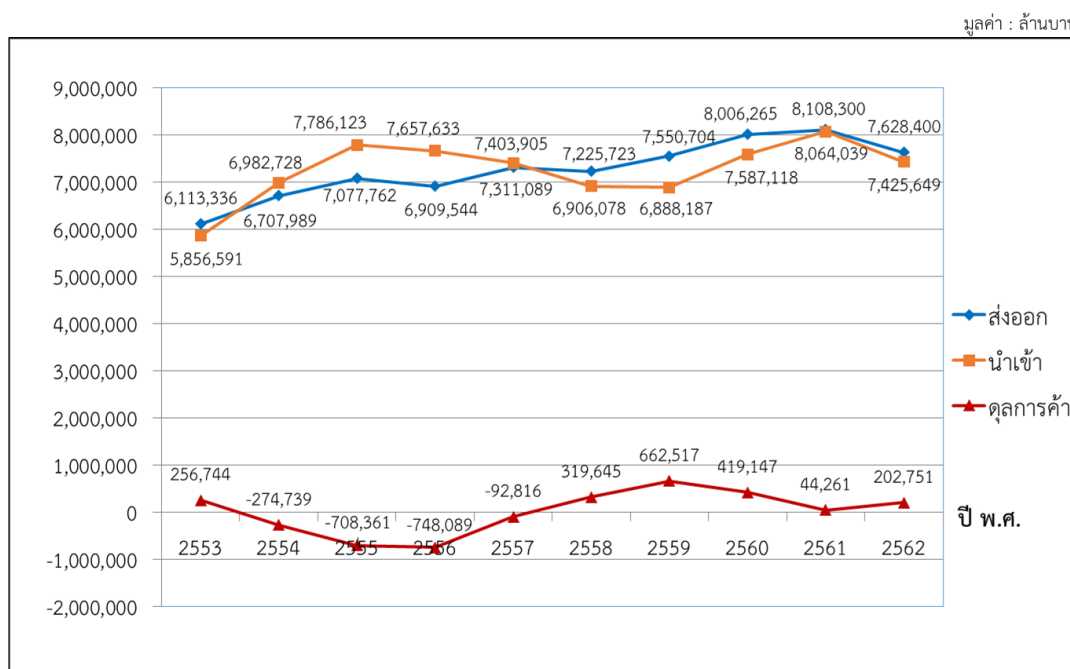
5.1.1.3 การวิเคราะห์ความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ

การวิเคราะห์ความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านการค้าการลงทุน ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม เพื่อนำไปประกอบการวางแผนและจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เพื่อเป็นแนวทางให้กับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมีทิศทางในการวางแผนนโยบายและโครงการในอนาคต

(1) การค้าการลงทุน

○ การค้า¹

ในปี 2562 ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกรวมทั้งสิ้น 7,628,400 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้ารวมทั้งสิ้น 7,425,649 ล้านบาท โดยช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา ปี พ.ศ. 2553 - 2562 พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งออกมากกว่ามูลค่าการนำเข้าแสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 6



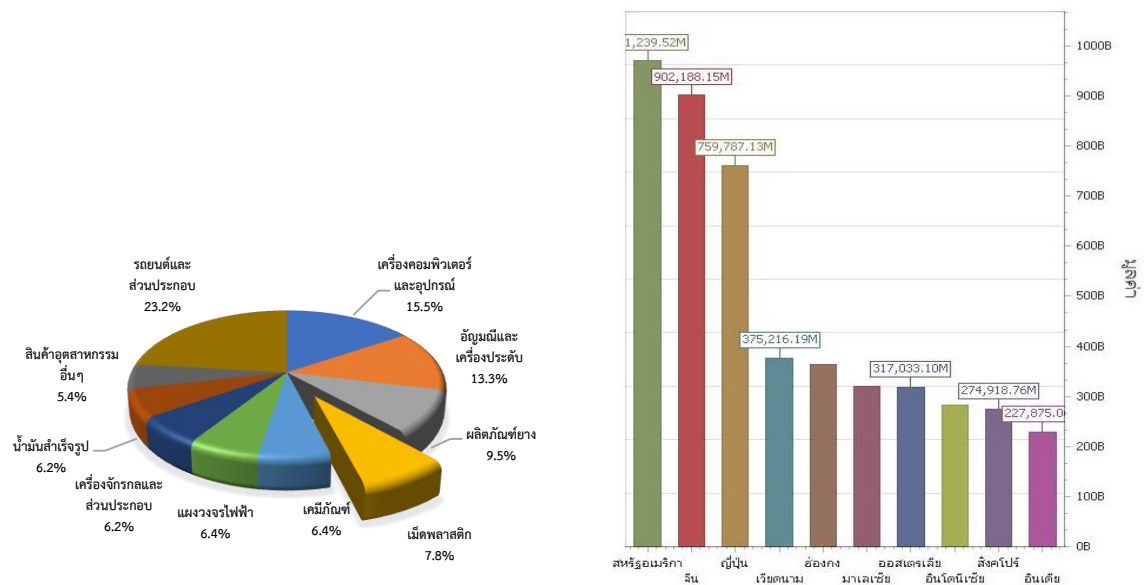
รูปที่ 5.1.1 - 6 สถิติการค้าระหว่างประเทศของไทยในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2562

จากสถิติข้อมูลมูลค่าการส่งออกของไทยในช่วงปี พ.ศ. 2553 - 2562 พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มของมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 2.49 ต่อปี และในส่วนของมูลค่าการนำเข้าของไทยในช่วงปี พ.ศ. 2553 - 2562 พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มของมูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้น โดยมีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ย ร้อยละ 2.67 ต่อปี ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 7 และรูปที่ 5.1.1 - 8

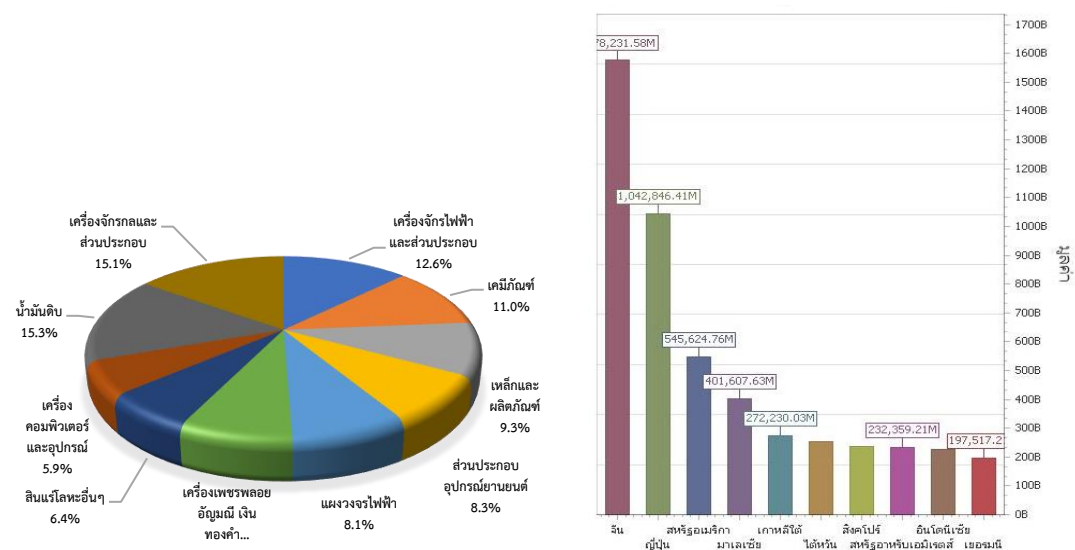
กลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าการส่งออกมากที่สุด คือ รถยนต์และส่วนประกอบ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ อัญมณีและเครื่องประดับ ผลิตภัณฑ์ยาง เม็ดพลาสติก เคมีภัณฑ์ ตามลำดับ ส่วนกลุ่มสินค้าที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด คือ น้ำมันดิบ เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ ตามลำดับ โดยประเทศคู่ค้าสำคัญที่มีมูลค่าการนำเข้ามากที่สุด ได้แก่

¹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์), 2562

จีน ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา มาเลเซีย เกาหลีใต้ ไต้หวัน สิงคโปร์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
อินโดนีเซีย เยอรมนี ตามลำดับ



รูปที่ 5.1.1 - 7 ประเภทสินค้าสำคัญในการส่งออกสินค้า และประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ปี 2562



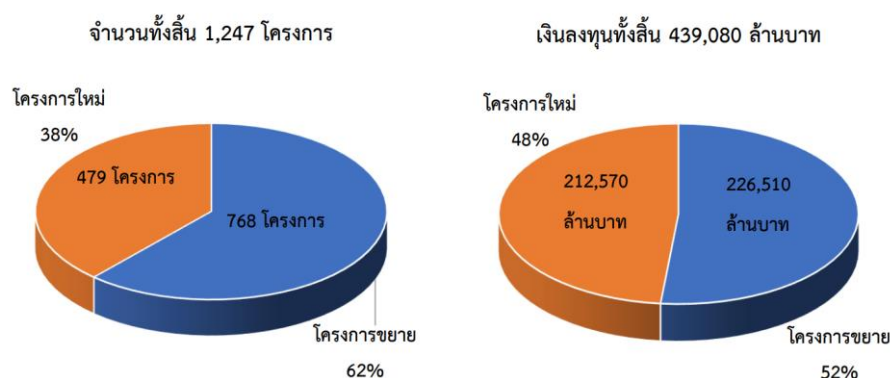
รูปที่ 5.1.1 - 8 ประเภทสินค้าสำคัญในการนำเข้าสินค้า และประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ปี 2562

○ การลงทุน²

จากรายงานภาวะการส่งเสริมการลงทุนตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน ในเดือนมกราคม - กันยายน 2565 มีการขอรับการส่งเสริมการลงทุน 1,247 โครงการ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 9 และมีมูลค่าการลงทุน 439,080 ล้านบาท ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 14 ในขณะที่การอนุมัติให้การส่งเสริม มีจำนวน 1,197 โครงการ ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 1 และมีมูลค่าเงินลงทุน 502,700 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 43 ในส่วนของการออกบัตรส่งเสริม มีจำนวน 1,101 โครงการ เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 18 และมีมูลค่าเงินลงทุน 357,550 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 57

² รายงานภาวะส่งเสริมการลงทุนตามนโยบายส่งเสริมการลงทุน ปี 2565 (สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน), 2565

หากพิจารณาถึงคำขอรับการส่งเสริมตามลักษณะการลงทุน พบว่าเป็นโครงการใหม่ 479 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 38 ของจำนวนคำขอทั้งสิ้น และมีเงินลงทุนรวม 212,570 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 48 ของเงินลงทุนทั้งสิ้น และเป็นโครงการขยาย 768 โครงการ ร้อยละ 62 ของจำนวนคำขอทั้งสิ้น และมีเงินลงทุนรวม 226,510 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 52 ของเงินลงทุนทั้งหมด แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 9



รูปที่ 5.1.1 - 9 คำขอรับการส่งเสริมการลงทุนในเดือนมกราคม - กันยายน 2565

การขอรับการส่งเสริมการลงทุนในประเทศไทยจากตารางที่ 5.1.1 - 2 พบว่ามีการขอรับการส่งเสริมการลงทุนในพื้นที่ภาคกลางมากที่สุด จำนวน 549 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 44 ของจำนวนโครงการทั้งหมด เงินลงทุน 90,410 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21 ของเงินลงทุนทั้งหมด โดยมีการลงทุนในภาคตะวันออกมากที่สุดเป็นอันดับที่ 2 มีคำขอรับการส่งเสริมการลงทุน 419 โครงการ คิดเป็นร้อยละ 34 ของจำนวนโครงการทั้งหมด แต่มีเงินลงทุนมากที่สุด 253,850 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58 ของเงินลงทุนทั้งหมด

ตารางที่ 5.1.1 - 2 การขอรับการส่งเสริมการลงทุนของโครงการ

แหล่งที่ตั้ง	จำนวนโครงการ	เงินลงทุน (ล้านบาท)
ภาคกลาง	549	90,410
ภาคตะวันออก	419	253,850
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	70	36,670
ภาคเหนือ	67	6,630
ภาคตะวันตก	44	9,650
ภาคใต้	68	16,520
อื่น ๆ*	30	25,350
รวม	1,247	439,080

หมายเหตุ: * กิจกรรมที่ไม่มีที่ตั้งแน่นอน เช่น กิจกรรมขนส่งทางอากาศ กิจกรรมขนส่งทางเรือ และกิจกรรมขนส่งทางท่อ เป็นต้น

หน่วยงานภาครัฐกระทรวงคมนาคมได้กำหนดวงเงินลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2565 ออกเป็น 3 ส่วน ประกอบด้วย วงเงินลงทุนของกระทรวงคมนาคม 460,604.00 ล้านบาท วงเงินลงทุนโครงการลงทุนต่อเนื่อง 663,029.01 ล้านบาท และโครงการลงทุนใหม่ 1,668,882.11 ล้านบาท โดยวงเงินโครงการลงทุนต่อเนื่อง (ตารางที่ 5.1.1 - 3) และวงเงินโครงการลงทุนใหม่ตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 ดังรายละเอียดในตารางที่ 5.1.1 - 4

ตารางที่ 5.1.1 - 3 วงเงินโครงการลงทุนต่อเนื่อง (ล้านบาท)

	โครงการลงทุน	หน่วยงาน	ปีที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน
	ทางถนน จำนวน 4 โครงการ			178,293.00
1	มอเตอร์เวย์ M6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	2559 - 2566	81,121.00
2	มอเตอร์เวย์ M81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	2559 - 2566	62,452.00
3	มอเตอร์เวย์ M82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	2564 - 2567	32,220.00
4	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	2563 - 2566	2,500.00
	ทางบก จำนวน 1 โครงการ			2,864.73
1	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	2553 - 2568	2,864.73
	ทางราง จำนวน 7 โครงการ			476,154.98
	รถไฟทางคู่			88,511.98
1	ลพบุรี ปากน้ำโพ	รฟท.	2561 - 2565	20,679.98
2	มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	2561 - 2567	27,454.00
3	นครปฐม - ชุมพร	รฟท.	2561 - 2565	40,378.00
	รถไฟความเร็วสูง			179,413.00
1	กรุงเทพฯ - นครราชสีมา	รฟท.	2560 - 2569	179,413.00
	รถไฟฟ้าใน กทม.และปริมณฑล			208,230.00
1	สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี	รฟม.	2560 - 2568	109,135.00
2	สายสีชมพู แคราย - มีนบุรี	รฟม.	2560 - 2566	50,970.00
3	สายสีเหลือง ลาดพร้าว - สำโรง	รฟม.	2560 - 2566	48,125.00
	ทางน้ำ จำนวน 0 โครงการ			-
	ทางอากาศ จำนวน 4 โครงการ			5,716.30
1	ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	2561 - 2565	2,004.90
2	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	2563 - 2566	169
3	ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	2561 - 2565	2,923.40
4	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	2564 - 2567	619
รวมทั้งสิ้น				663,029.01

ตารางที่ 5.1.1-4 วงเงินโครงการลงทุนใหม่ (ล้านบาท)

	โครงการลงทุน	หน่วยงาน	ปีดำเนินการ	วงเงินลงทุน	แหล่งเงิน
	ทางถนน จำนวน 12 โครงการ			281,205.00	
1	มอเตอร์เวย์ M9 วงแหวนตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง	ทล.	2565 - 2568	56,035.00	PPP
2	มอเตอร์เวย์ M5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตสาหกรรม - ช่วงรังสิต - บางปะอิน	ทล.	2566 - 2569	27,800.00	PPP
3	โครงข่ายเชื่อมต่อ M6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา กับ ทล. 32	ทล.	2566 - 2568	4,700.00	PPP
4	มอเตอร์เวย์ M7 ทางยกระดับช่วงศรีนครินทร์ - สุวรรณภูมิ	กทพ.	2567 - 2570	29,550.00	PPP
5	มอเตอร์เวย์ M8 สายนครปฐม - ชะอำ ช่วงนครปฐม - ปากท่อ	ทล.	2567 - 2507	51,760.00	PPP
6	ทางพิเศษ ชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N1 และ N2	กทพ.	2567 - 2570	37,870.00	PPP
7	ทางพิเศษ ส่วนต่อขยายสายฉลองรัช ช่วงจตุโชติ - ถนนวงแหวนรอบที่ 3	กทพ.	2567 - 2570	21,919.00	PPP
8	โครงการทางพิเศษ กะทู้ - ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	2566 - 2570	14,470.00	PPP
9	โครงการทางพิเศษ ช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จ.ภูเก็ต	กทพ.	2568 - 2571	30,456.00	PPP
10	ถนนเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน - สะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 นครพนม	ทช.	2565 - 2567	1,600.00	งบประมาณ
11	สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) จ.อุบลราชธานี	ทล.	2566 - 2568	4,765.00	เงินกู้
	ทางบก จำนวน 1 โครงการ			1,361.36	
1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	2565 - 2567	1,361.36	PPP
	ทางราง จำนวน 20 โครงการ			1,255,618.09	
	รถไฟทางคู่สายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง			153,310.00	
1	เด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	รฟท.	2565 - 2569	85,345.00	เงินกู้
2	บ้านไผ่ - นครพนม	รฟท.	2565 - 2569	67,965.00	เงินกู้
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง			267,853.00	
3	ขอนแก่น - หนองคาย	รฟท.	2565 - 2570	25,842.00	เงินกู้
4	ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	รฟท.	2565 - 2570	36,683.00	เงินกู้
5	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	รฟท.	2565 - 2570	23,080.00	เงินกู้
6	สุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่	รฟท.	2565 - 2570	56,992.00	เงินกู้
7	ปากน้ำโพ - เด่นชัย	รฟท.	2565 - 2570	59,400.00	เงินกู้
8	ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	รฟท.	2565 - 2570	7,864.00	เงินกู้
9	เด่นชัย - เชียงใหม่	รฟท.	2565 - 2570	57,992.00	เงินกู้
	รถไฟความเร็วสูง จำนวน 2 เส้นทาง			476,891.59	
10	รถไฟเชื่อม 3 สนามบิน	รฟท.	2565 - 2571	224,544.00	PPP
11	กรุงเทพฯ - หนองคาย ระยะที่ 2 นครราชสีมา - หนองคาย	รฟท.	2567 - 2572	252,347.59	เงินกู้
	รถไฟฟ้ามหานครและปริมณฑล จำนวน 6 เส้นทาง			302,552.19	
12	สายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม - บางขุนนนท์	รฟม.	2565 - 2570	122,067.00	PPP

	โครงการลงทุน	หน่วยงาน	ปีดำเนินการ	วงเงินลงทุน	แหล่งเงิน
13	สายสีม่วง เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	2565 - 2570	123,112.00	PPP
14	สายสีแดง (เหนือ) รังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.	2566 - 2569	6,570.40	เงินกู้
15	สายสีแดง (ใต้) บางซื่อ - หัวลำโพง และสายสีแดง (ตะวันออก) บางซื่อ - มักกะสัน - หัวหมาก	รฟท.	2567 - 2569	44,157.76	เงินกู้
16	สายสีแดง (ตะวันตก) ดอนเมือง - ศิริราช	รฟท.	2569 - 2569	6,645.03	เงินกู้
	ระบบขนส่งมวลชนเมืองภูมิภาค 3 จังหวัด			52,849.00	
17	ขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	2569 - 2571	19,912.00	PPP
18	ขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	รฟม.	2567 - 2571	25,736.00	PPP
19	ขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	รฟม.	2567 - 2571	7,201.00	PPP
	การจัดการโลจิสติกส์			2,162.31	
20	จัดการโลจิสติกส์ทุติยภูมิ (บพค.) จำนวน 965 คัน	รฟท.	2566 - 2569	2,162.31	เงินกู้
	ทางน้ำ จำนวน 4 โครงการ			70,469.65	
1	แนวป้องกันการกัดเซาะตลิ่ง			6,115.00	
	เขื่อนป้องกันตลิ่งช่วง อ.พระนครศรีอยุธยา 4 กม.	จท.	2565	1,010.00	งบประมาณ
	เขื่อนป้องกันตลิ่ง อ.พระนครศรีอยุธยา ถึง อ.นครหลวง อีก 13 กม.	จท.	2566	5,105.00	งบประมาณ
2	ฟื้นฟูชายหาด			1,446.00	
	หาดจอมเทียน ระยะที่ 1	จท.	2565	586	งบประมาณ
	หาดจอมเทียน ระยะที่ 2	จท.	2566	420	งบประมาณ
	หาดบางแสน	จท.	2566	440	งบประมาณ
3	ปรับปรุงท่าเรือรองรับสถานีท่าเรือ				
	จำนวน 8 ท่า ได้แก่ ท่าช้าง ท่าเตียน ท่าราชินี ท่าสาทร ท่าพิชัย ท่าเกียกกาย	จท.	2565	73.03	งบประมาณ
	ท่าบางโพ และท่าพระราม 7				
4	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (ในส่วนท่าเทียบ เรือ F)	กทท.	2565 - 2567	62,835.62	
	การขุดลอกและถมพื้นที่			31,964.25	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ
	ก่อสร้างท่าเทียบเรือ จัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ในการ ยกขน เคลื่อนย้ายตู้สินค้า			30,871.37	PPP
	ทางอากาศ จำนวน 4 โครงการ			59,448.01	
1	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1	ทอท.	2567 - 2569	15,818.51	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ
2	ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	ทอท.	2567 - 2572	36,829.50	งบลงทุน รัฐวิสาหกิจ
3	ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	2567 - 2569	3,250.00	งบประมาณ
4	ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	2566 - 2568	3,550.00	งบประมาณ
	รวมทั้งสิ้น จำนวน 41 โครงการ			1,668,102.11	

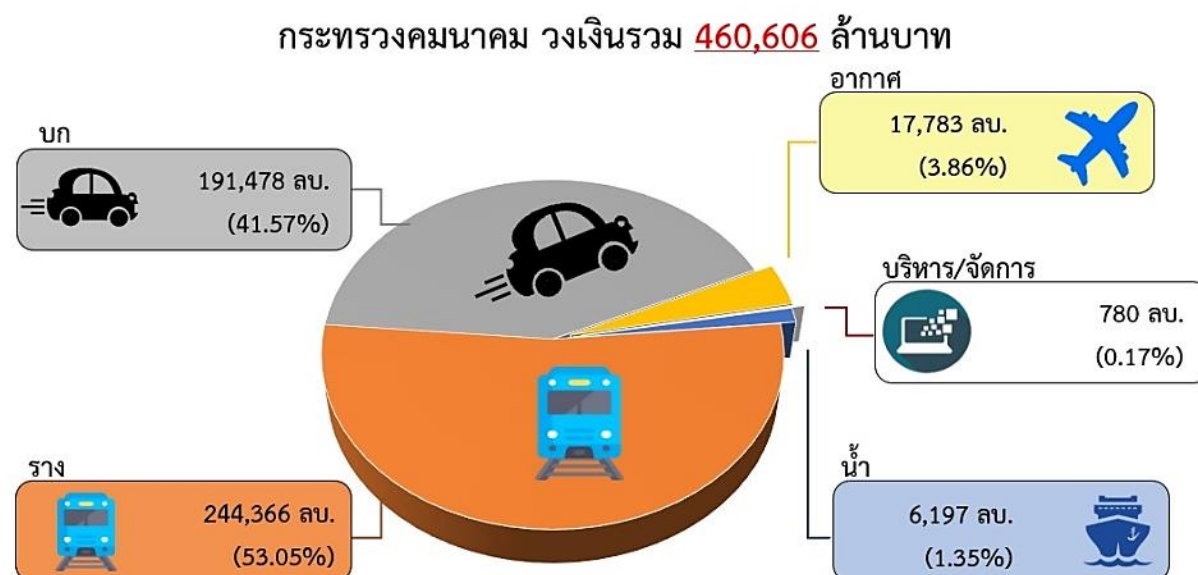
การวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ ในด้านผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ
จำแนกเป็นทางถนน ทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ และการบริหารจัดการ ได้ใช้ค่าตัวคูณผลตอบแทน

จากการลงทุน (Public Investment Cumulative Multiplier (Recession)) เนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 เท่ากับ 1.6 อ้างอิงจาก Global Infrastructure Hub and Cambridge Economic Policy Associates (GIH, 2020) ที่ได้วิเคราะห์อัตราการตอบสนองจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานโดยพิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์โรคโควิด-19 ซึ่งค่าตัวคูณผลตอบแทนลดลงจากปกติอยู่ที่ 2 - 2.5 เท่า ผลการวิเคราะห์ผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐแสดงได้ดังตารางที่ 5.1.1 - 5 และแสดงการแจกแจงวงเงินของกระทรวงคมนาคมในแต่ละโครงสร้างพื้นฐาน แสดงได้ดังรูปที่ 5.1.1 - 10

ตารางที่ 5.1.1 - 5 วงเงินโครงการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 (ล้านบาท)

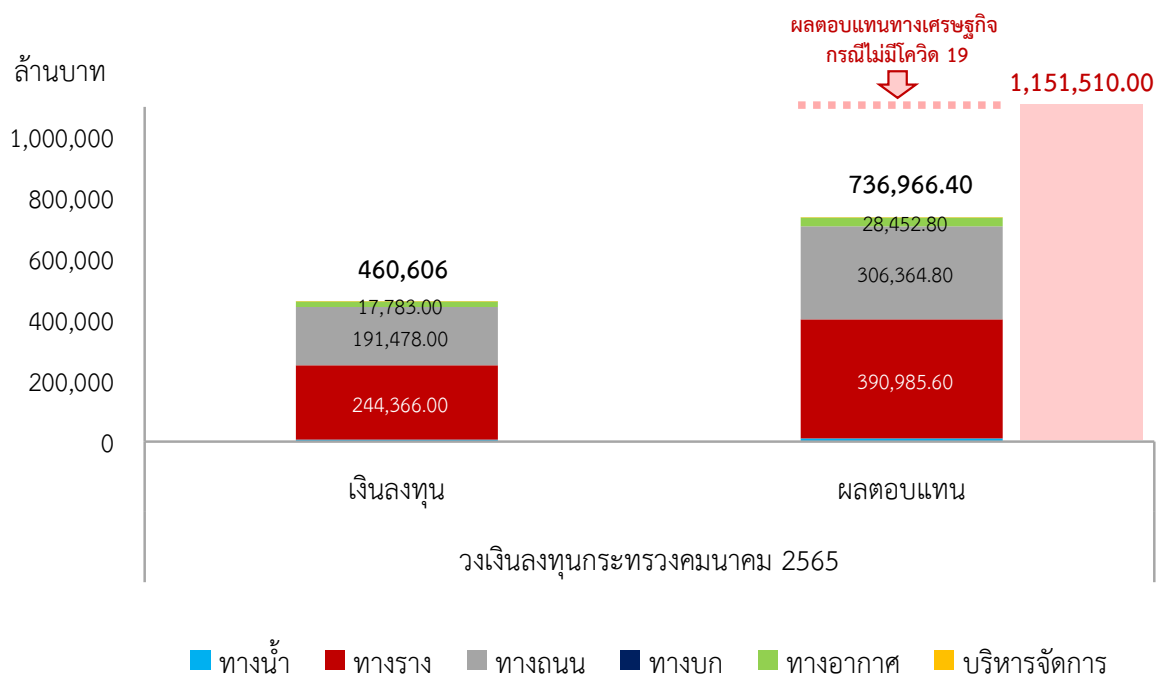
รูปแบบ	วงเงินลงทุนกระทรวงคมนาคม 2565		โครงการลงทุนต่อเนื่อง		โครงการลงทุนใหม่	
	เงินลงทุน	ผลตอบแทน	เงินลงทุน	ผลตอบแทน	เงินลงทุน	ผลตอบแทน
ทางน้ำ	6,197.00	9,915.20	-	-	70,469.65	112,751.44
ทางราง	244,366.00	390,985.60	476,154.98	761,847.97	1,255,618.09	2,008,988.94
ทางถนน	191,478.00	306,364.80	178,293.00	285,268.80	281,205.00	449,928.00
ทางบก	-	-	2,864.73	4,583.57	1,361.36	2,178.18
ทางอากาศ	17,783.00	28,452.80	5,716.30	9,146.08	59,448.01	95,116.82
บริหารจัดการ	780.00	1,248.00	-	-	-	-
รวม	460,606.00	736,966.40	663,029.01	1,060,846.42	1,668,882.11	2,670,211.38

ที่มา : Public Investment Cumulative Multiplier (Recession) = 1.6 ข้อมูลจาก Global Infrastructure Hub and Cambridge Economic Policy Associates (GIH, 2020)



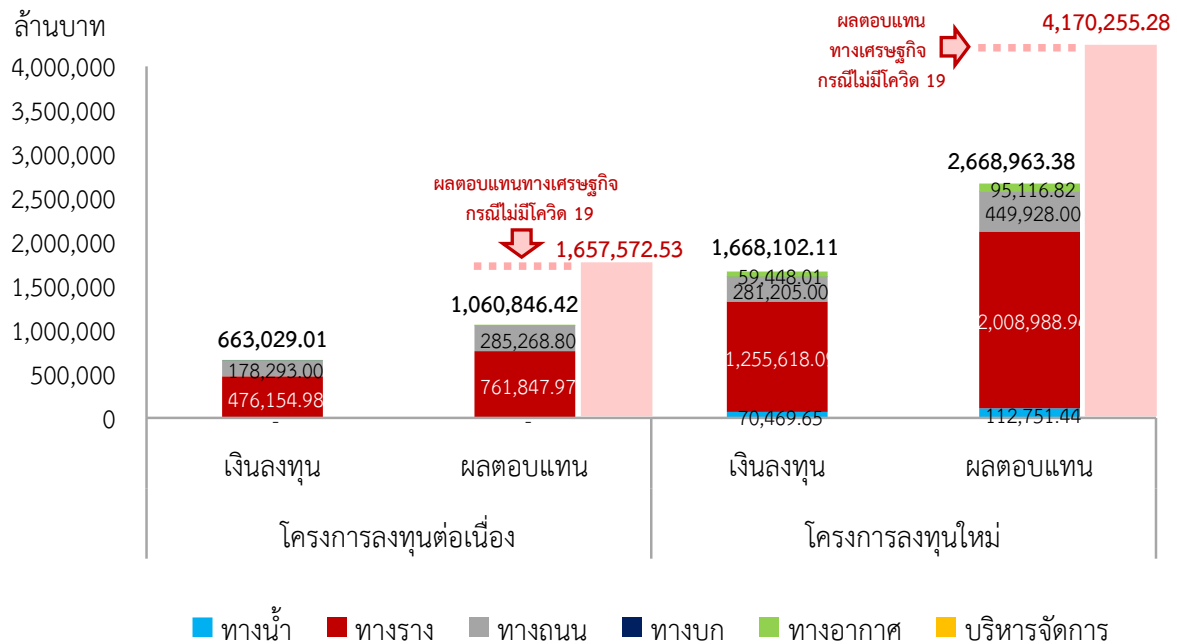
รูปที่ 5.1.1 - 10 วงเงินโครงการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 แยกตามประเภทการขนส่ง

ผลจากการวิเคราะห์ด้านเศรษฐศาสตร์ ในด้านผลตอบแทนจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ จำแนกเป็นทางถนน ทางน้ำ ทางราง ทางอากาศ และการบริหารจัดการ พบว่า หากไม่มีสถานการณ์โควิด 19 ผลตอบแทนการลงทุนโครงการในกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 คาดว่าเป็นเงิน 1,151,510.00 ล้านบาท แต่ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด ทำให้ผลตอบแทนการลงทุน เป็นเงิน 736,966.40 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 414,543.60 ล้านบาท แสดงได้ดังรูปที่ 5.1.1 - 11 ผลตอบแทนการลงทุนในโครงการลงทุนต่อเนื่องตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 คาดว่าเป็นเงิน 1,657,572.53 ล้านบาท แต่ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด ทำให้ผลตอบแทนการลงทุน เป็นเงิน 1,060,846.42 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 596,726.11 ล้านบาท และผลตอบแทนการลงทุนในโครงการลงทุนใหม่ตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565 คาดว่าเป็นเงิน 4,170,255.28 ล้านบาท แต่ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด ทำให้ผลตอบแทนการลงทุน เป็นเงิน 2,668,963.38 ล้านบาท ลดลงเป็นจำนวน 1,501,291.9 ล้านบาท ดังรายละเอียดในรูปที่ 5.1.1 - 12



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 11 ผลตอบแทนการลงทุนโครงการในกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565



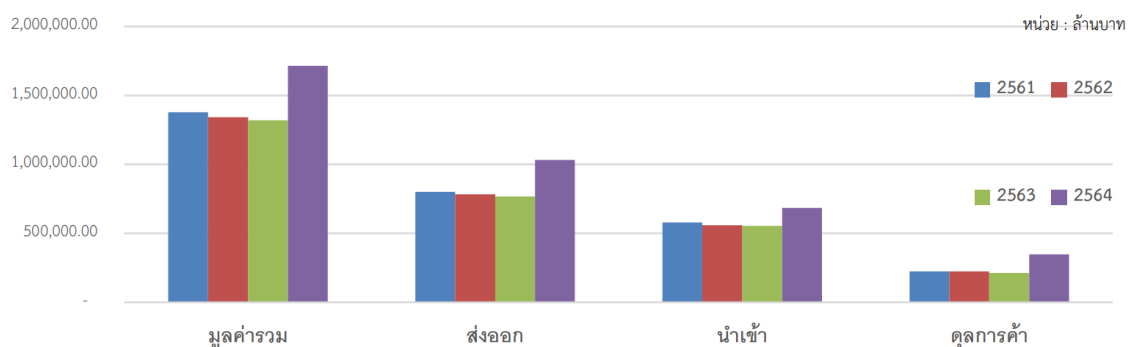
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 12 ผลตอบแทนการลงทุนในโครงการลงทุนต่อเนื่องและลงทุนใหม่ตามนโยบายรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ปี พ.ศ. 2565

○ การค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนของไทย

ในปี 2564 การค้าชายแดน (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา) และการค้าผ่านแดน (สิงคโปร์ จีน เวียดนาม) ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีมูลค่าการค้ารวม 1,715,345 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 30.03 % โดยการส่งออกมีมูลค่า 1,031,330 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34.60 % และการนำเข้ามีมูลค่า 684,015 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23.70% ไทยได้ดุลการค้ารวมทั้งสิ้น 347,315 ล้านบาท

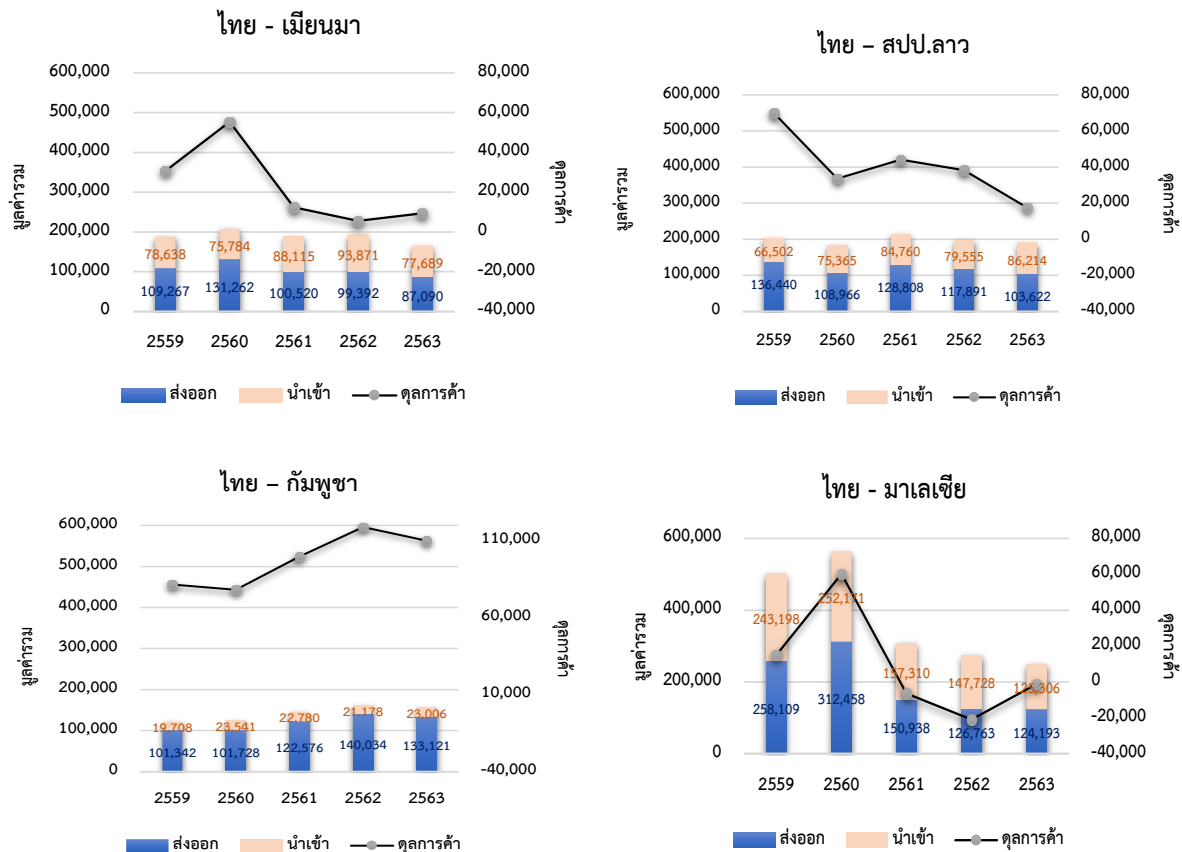
รูปที่ 5.1.1 - 13



ที่มา : กองความร่วมมือการค้าและการลงทุน กรมการค้าต่างประเทศ, มกราคม 2565

รูปที่ 5.1.1 - 13 มูลค่าการค้าของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน 4 ประเทศ (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว กัมพูชา) ปี 2564 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ยกเว้นในปี 2563 ที่ลดลงเนื่องจากสถานการณ์โควิด 19 โดยไทยได้ดุลการค้ากับ 3 ประเทศ โดยเฉพาะการค้ากับกัมพูชาที่ได้ดุลการค้าเพิ่มขึ้น แต่ขาดดุลการค้ากับมาเลเซีย ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 14



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566
ข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ 2564

รูปที่ 5.1.1 - 14 การค้าชายแดนของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ข้อมูลจากกรมการค้าต่างประเทศ ในปี 2564 แสดงการค้าชายแดน (มาเลเซีย เมียนมา สปป.ลาว และกัมพูชา) และการค้าผ่านแดน (สิงคโปร์ จีน เวียดนาม) ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

การค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - สปป. ลาว มีมูลค่าการค้ารวม 214,814 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 13.17% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 124,769 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 20.42% และการนำเข้ามีมูลค่า 90,045 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4.44% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 34,724 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรหนองคายคิดเป็นร้อยละ 34.93 ของการค้าชายแดนไทย - สปป.ลาว รองลงมาได้แก่ด่านฯ มุกดาหาร (18.94%) ด่านฯ พงษ์ช้าง (13.20%) ด่านฯ ชองเม็ก (11.64%) และด่านฯ ท่าลี่ (9.42%)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ทองคำยังไม่ขึ้นรูป คิดเป็นร้อยละ 9.70 ของมูลค่าการส่งออกทั้งหมด น้ำมันดีเซล (9.55%) น้ำมันสำเร็จรูปอื่น ๆ (6.39%) รถยนต์นั่ง (5.34%) และเครื่องสำอาง เครื่องหอมและสบู่ (2.75%)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เชื้อเพลิงอื่น ๆ (ไฟฟ้า) คิดเป็นร้อยละ 64.92 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ผักและของปรุงแต่งจากผัก (8.16%) เครื่องรับ - ส่งสัญญาณและอุปกรณ์ฯ (3.85%) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ฯ (2.77 %) และปูนซีเมนต์ (2.10%)

การค้าชายแดนไทย - เมียนมา

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - เมียนมา มีมูลค่าการค้ารวม 204,167 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 23.90% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 119,655 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37.41% และการนำเข้ามีมูลค่า 84,512 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.76% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 35,143 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรแม่สอดคิดเป็นร้อยละ 52.24 ของการค้าชายแดนไทย - เมียนมา รองลงมาได้แก่ ด้านฯ สัตหีบบุรี (27.46%) ด้านฯ ระนอง (13.28%) และด้านฯ แม่สาย (6.80%)

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ น้ำมันดีเซล คิดเป็นร้อยละ 6.10 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (5.05%) น้ำมันสำเร็จรูปอื่น ๆ (4.54%) สายไฟฟ้า เคเบิล (4.29%) และเครื่องเทศและสมุนไพร (3.83%)

สินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ กาชาธรรมชาติ คิดเป็นร้อยละ 56.27 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ธัญพืช (14.78%) สัตว์น้ำ (3.77%) เหล็ก (1.95%) และ ผักและของปรุงแต่งจากผัก (1.82%)

การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - กัมพูชา มีมูลค่าการค้ารวม 169,104 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 8.37% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 143,115 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 7.57% และการนำเข้ามีมูลค่า 25,989 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 12.99% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 117,126 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรอรัญประเทศ คิดเป็นร้อยละ 61.05 ของการค้าชายแดนไทย - กัมพูชา รองลงมา ได้แก่ ด้านฯ คลองใหญ่ (18.46%) ด้านฯ จันทบุรี (12.74%) ด้านฯ ของจอม (6.45%) และด้านฯ ของสง่า (1.30%)

สินค้าส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ คิดเป็นร้อยละ 8.81 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด รถยนต์นั่ง (8.09%) รถจักรยานยนต์ (3.96%) เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบ (3.56%) และยานพาหนะอื่น ๆ (3.36%)

สินค้านำเข้าที่สำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ ผักและของปรุงแต่งจากผัก คิดเป็นร้อยละ 30.29 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด อลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ (23.10%) ลวดสายและสายเคเบิล (12.18%) ทองแดงและผลิตภัณฑ์ (5.57%) และเหล็ก (2.58%)

การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย มีมูลค่าการค้ารวม 335,996 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 34.67% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 182,464 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 46.92% และการนำเข้ามีมูลค่า 153,532 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 22.52% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 28,932 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเตา คิดเป็นร้อยละ 82.94 ของการค้าชายแดนไทย - มาเลเซีย รองลงมาได้แก่ ด้านฯ ปาดังเบซาร์ (14.83%) ด้านฯ สุโงโก - ลก (0.89%) และ ด้านฯ เบตง (0.77%)

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์อุปกรณ์ คิดเป็นร้อยละ 16.61 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด ยางพารา (13.93%) รถยนต์และอุปกรณ์ (5.58%) เครื่องวีดีโอ (4.17%) และแผงวงจรไฟฟ้า (3.22%)

สินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เทปแม่เหล็กงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ คิดเป็นร้อยละ 20.78 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ (6.91%) เครื่องจักรไฟฟ้า (4.75%) เม็ดพลาสติก (4.68%) และไดโอด (4.34%)

การค้าผ่านแดนไทย - จีน

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - จีน มีมูลค่าการค้ารวม 366,968 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 53.72% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 194,820 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 59.71% และการนำเข้ามีมูลค่า 172,148 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 47.46% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 22,672 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหาร คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 46.68 ของการค้าผ่านแดนไทย - จีน รองลงมาได้แก่ ด้านฯ นครพนม (22.55%) ด้านฯ ปาดังเบซาร์ (13.59%) ด้านฯ เชียงของ (10.32%) และด้านฯ สะเดา (5.77%)

สินค้าส่งออก 5 อันดับแรกทั้งหมด ได้แก่ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44.25 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ (15.09%) ยางพารา (14.51%) ผลิตภัณฑ์ยาง (9.64%) และไม้แปรรูป (6.71%)

สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 19.94 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด เทปแม่เหล็กงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ (9.72%) เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ (9.45%) เคมีภัณฑ์อื่น ๆ (7.42%) และ เครื่องรับ-ส่งสัญญาณฯ (7.05%)

การค้าผ่านแดนไทย - เวียดนาม

ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - เวียดนาม มีมูลค่าการค้ารวม 75,412 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 27.03% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 46,308 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.03% และการนำเข้ามีมูลค่า 29,105 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 90.52% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 17,203 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรมุกดาหารคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.55 รองลงมาได้แก่ ด้านฯ นครพนม (26.72%) ด้านฯ อรัญประเทศ (5.32%) ด้านฯ บึงกาฬ (1.40%) และด้านฯ สะเดา (1.29%)

สินค้าส่งออก 5 อันดับแรก ได้แก่ อุปกรณ์กึ่งตัวนำทรานซิสเตอร์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 24.23 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ (23.71%) ผลไม้สด แช่เย็นแช่แข็ง (10.47%) สินค้าปศุสัตว์ อื่น ๆ (9.98%) และผาผืนและด้าย (4.07%)

สินค้านำเข้า 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องรับวิทยุโทรศัพท์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 20.35 ของมูลค่านำเข้า สื่อบันทึกข้อมูล ภาพเสียง (13.32%) เคมีภัณฑ์อื่น ๆ (13.32%) เครื่องจักรใช้ในการแปรรูปไม้ (7.22%) และ พืชและผลิตภัณฑ์จากพืชอื่น ๆ (6.30%)

การค้าผ่านแดนไทย - ลิงคโพร

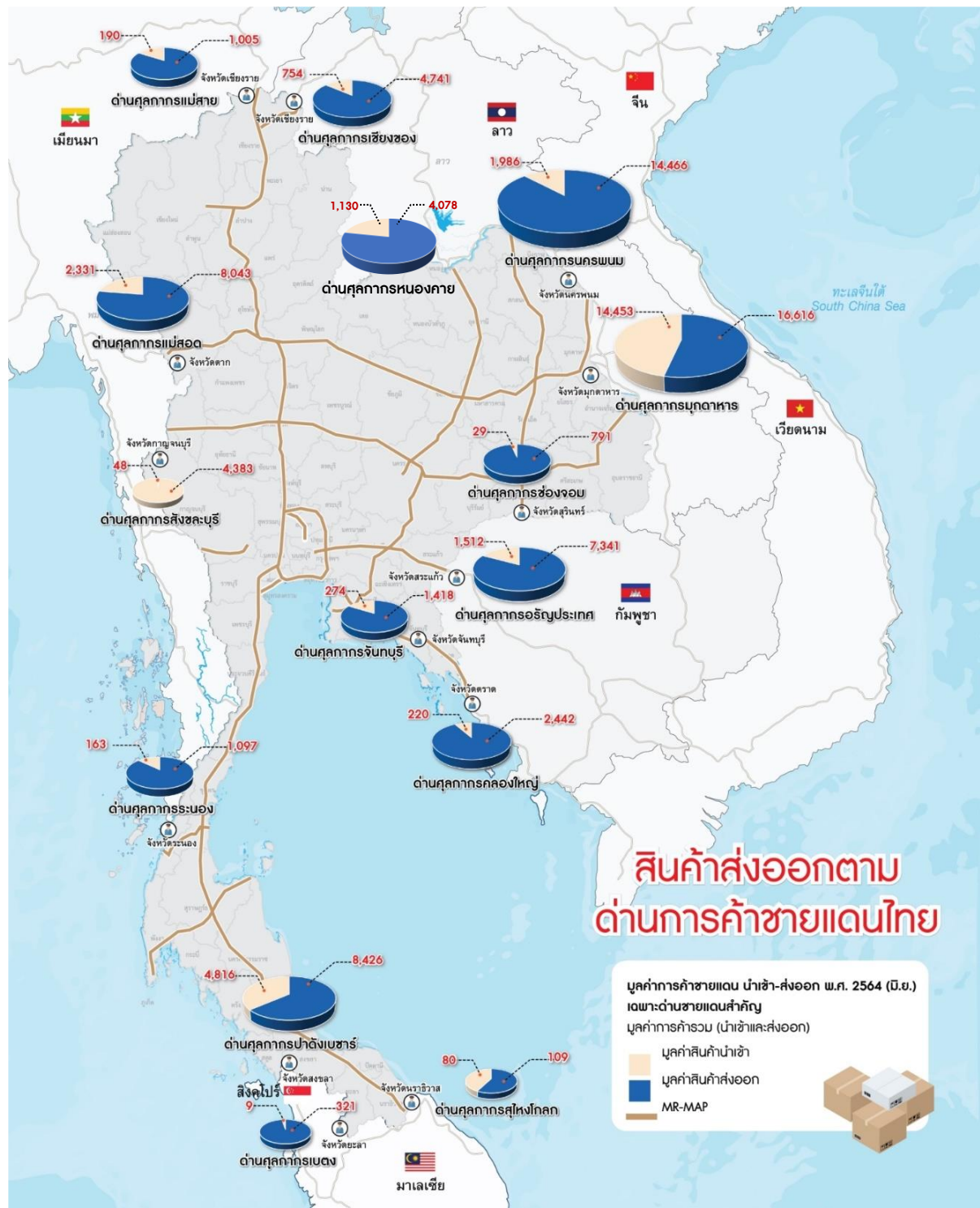
ในปี 2564 การค้าชายแดนไทย - ลิงคโพร มีมูลค่าการค้ารวม 122,0111 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 37.51% เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน โดยเป็นการส่งออกมูลค่า 53,853 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 51.49% และการนำเข้ามีมูลค่า 68,158 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 28.16% ดังนั้นไทยได้ดุลการค้า 14,305 ล้านบาท

ด้านการค้าที่มีมูลค่าการค้ารวมสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ ด้านศุลกากรสะเดา คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 59.41 ของการค้าผ่านแดนไทย - ลิงคโพร รองลงมาได้แก่ ด้านฯ ปาดังเบซาร์ (26.22%) ด้านฯ มุกดาหาร (12.50%) ด้านฯ ระนอง (1.32%) และด้านฯ ประจวบคีรีขันธ์ (0.34%)

สินค้าส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.43 ของมูลค่าส่งออกทั้งหมด เครื่องยนต์สันดาป (8.42%) แผงวงจรไฟฟ้า (7.02%) เครื่องตัดต่อวงจรไฟฟ้า (4.31%) และเครื่องคอมพิวเตอร์เซอร์ของเครื่องทำความเย็น (3.25%)

สินค้านำเข้าสำคัญ 5 อันดับแรก ได้แก่ เทปแม่เหล็กงานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 63.12 ของมูลค่านำเข้าทั้งหมด สารหอมระเหยสกัดจากพืช (5.06%) แผงวงจรไฟฟ้า (4.00%) เครื่องจักรใช้ในอุตสาหกรรมฯ (2.23%) และเครื่องจักรกลอื่น ๆ (2.14%)

มูลค่าการนำเข้าส่งออกในแต่ละด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2564 แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 15



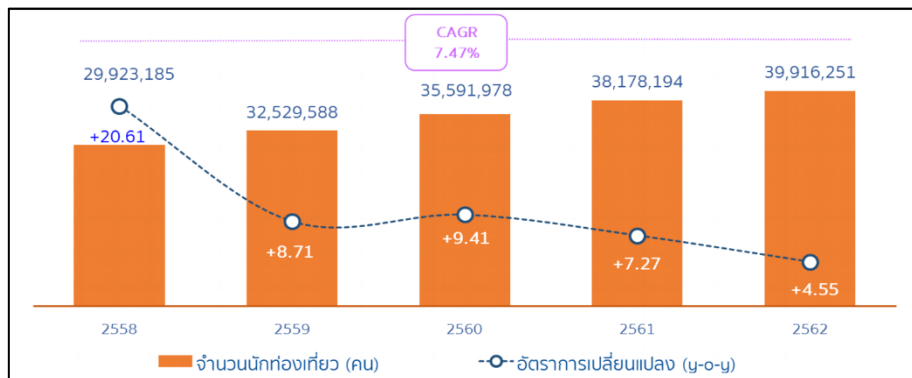
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 15 มูลค่าการนำเข้าส่งออกในแต่ละด้านศุลกากร ปี พ.ศ. 2564

(2) ด้านการท่องเที่ยว

○ การท่องเที่ยวระหว่างประเทศ³

จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศปี 2562 ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.55 จากปีก่อนหน้า มีนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศ ที่เดินทางมาประเทศไทยจำนวน 39,916,251 คน โดยมีวันพักเฉลี่ยอยู่ที่ 9.26 คน/วัน ค่าใช้จ่ายเฉลี่ย 5,172.29 บาท/คน/วัน และมีรายได้จากนักท่องเที่ยวชาวต่างประเทศมูลค่า 1,911,807.95 ล้านบาท ขยายตัวร้อยละ 1.90 จากปีก่อนหน้า แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 16



รูปที่ 5.1.1 - 16 จำนวนนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2558 - 2562

ปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยว ปี 2564⁴

- มาตรการกระตุ้นการท่องเที่ยวภายในประเทศ และมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจผ่านโครงการเราเที่ยวด้วยกัน/กำลังใจ และโครงการคนละครึ่งมีส่วนช่วยให้ภาคการท่องเที่ยวฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง
- การกระตุ้นการบริโภค/การท่องเที่ยวภายในประเทศผ่านการเพิ่มวันหยุด
- โครงการ Workcation Thailand เพื่อส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวเมืองรอง
- ให้มีการเดินทางเข้าประเทศของนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติผ่านการตรวจลงตราท่องเที่ยวประเภทพิเศษ Special Tourist Visa (STV)

ปัจจัยเสี่ยงการท่องเที่ยว ปี 2564⁵

- การระบาดของโรค COVID - 19 ยังคงมีการระบาดอย่างต่อเนื่องทั่วโลก และเป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวระหว่างประเทศ
- การระบาดระลอกใหม่ของโรค COVID - 19 ในประเทศไทยส่งผลให้การท่องเที่ยวภายในประเทศยังชะลอตัว
- ความไม่แน่นอนจากการระบาดของโรค COVID - 19 ยังคงมีอยู่มาก ภาครัฐจึงมีการสลับใช้ระหว่างมาตรการผ่อนปรนและเข้มงวดตามสถานการณ์ของโรค ส่งผลให้เศรษฐกิจไม่สามารถฟื้นฟูได้อย่างเต็มที่
- ปิดกั้นกิจกรรมทางสังคมและเศรษฐกิจในระดับประเทศไปจนถึงการปิดพรมแดนระหว่างประเทศ

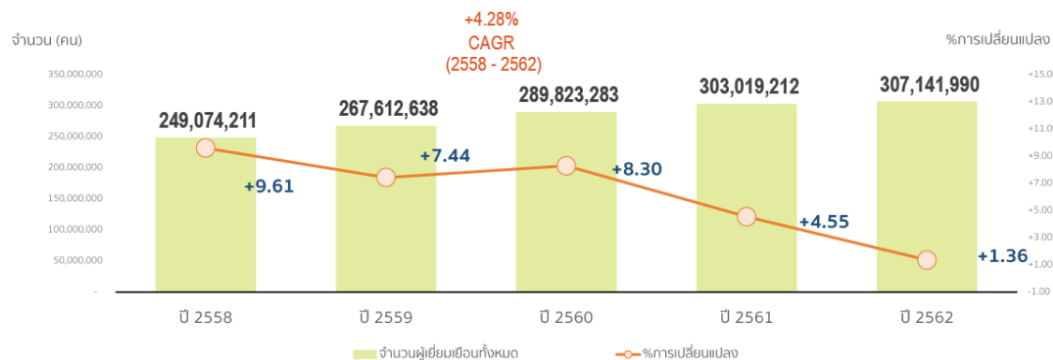
³ สถานการณ์ท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ปี 2562 (คณะกรรมการสนับสนุน กำกับ และติดตาม การจัดทำสถิตินักท่องเที่ยวและรายได้ด้านการท่องเที่ยว), 2562

⁴ สถานการณ์ท่องเที่ยวเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา), 2563

⁵ สถานการณ์ท่องเที่ยวเดือนธันวาคม พ.ศ. 2563 (กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา), 2563

○ การท่องเที่ยวภายในประเทศ⁶

ประเทศไทยมีผู้เยี่ยมเยือนภายในประเทศในปี 2562 จำนวน 307,141,990 คน จำนวนการท่องเที่ยวที่เกิดขึ้นในประเทศไทย ขยายตัวร้อยละ 1.36 ซะลอกจากปีที่ผ่านมา และเป็นการชะลอตัวปีที่ 2 ติดต่อกันนับจากปี 2560 ในระหว่างปี 2558 - 2562 การท่องเที่ยวในประเทศไทยขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 4.28 ต่อปี โดยขยายตัวสูงสุดในปี 2558 และขยายตัวต่ำสุดในปี 2562 ตามแนวโน้มการชะลอตัวของชาวต่างชาติที่มาท่องเที่ยวประเทศไทย และชาวไทยที่เดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศ แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 17

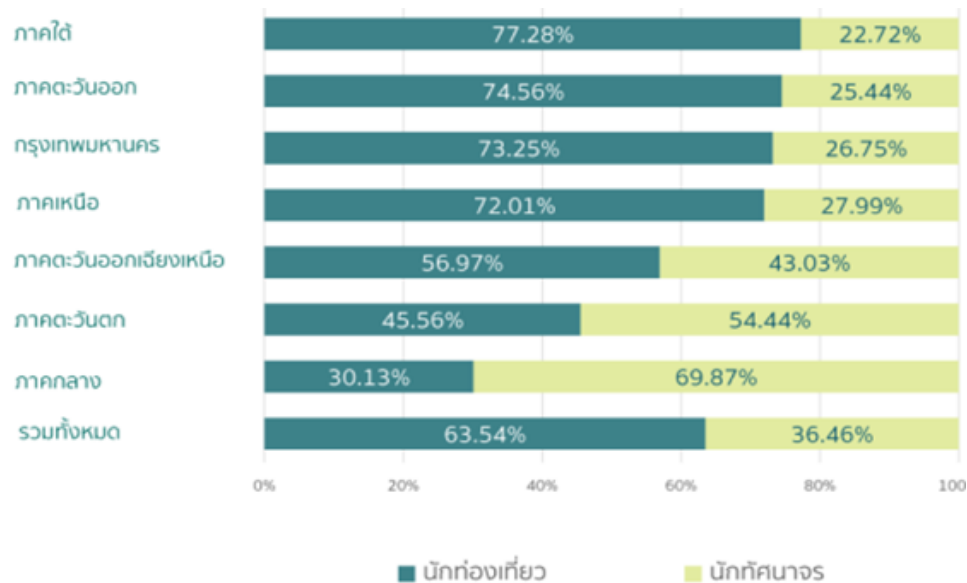


รูปที่ 5.1.1 - 17 จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด ปี พ.ศ. 2558 - 2562

เมื่อพิจารณารูปแบบการท่องเที่ยวของไทยจำแนกตามลักษณะการจัดการเดินทางซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ คือ 1) นักท่องเที่ยว หรือผู้ไปท่องเที่ยวและค้างคืนในแหล่งท่องเที่ยว 2) นักทัศนาจร หรือผู้ไปท่องเที่ยวและไม่ค้างคืนในแหล่งท่องเที่ยว พบว่า โดยภาพรวมผู้เยี่ยมเยือนร้อยละ 63.54 เป็นนักท่องเที่ยว โดยมี 5 ภูมิภาคที่มีสัดส่วนผู้เยี่ยมเยือนที่เป็นนักท่องเที่ยว มากกว่านักทัศนาจร ได้แก่ ภาคใต้ร้อยละ 77.28 ภาคตะวันออกร้อยละ 74.56 กรุงเทพฯ ร้อยละ 73.25 ภาคเหนือร้อยละ 72.01 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 56.97 ตามลำดับ สำหรับผู้เยี่ยมเยือนที่เป็นนักทัศนาจร พบว่า โดยภาพรวมนักทัศนาจรมีสัดส่วนร้อยละ 36.46 โดยมี 2 ภูมิภาคที่สัดส่วนผู้เยี่ยมเยือนที่เป็นนักทัศนาจรมากกว่านักท่องเที่ยว คือ ภาคกลางร้อยละ 69.87 และภาคตะวันตกร้อยละ 54.44 ดังนั้นจึงกล่าวได้ว่า โดยภาพรวม 3 ใน 5 ของผู้เยี่ยมเยือนภายในประเทศเป็นนักท่องเที่ยว ซึ่งเป็นตัวชี้วัดหนึ่งสะท้อนให้เห็นถึงศักยภาพในการสร้างประโยชน์ด้านเศรษฐกิจจากการท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นกลุ่มที่ใช้จ่ายด้านการท่องเที่ยวมากกว่านักทัศนาจร จากการใช้จ่ายด้านที่พัก อาหาร และอื่น ๆ โดยเฉพาะภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคเหนือ และกรุงเทพฯ ที่มีสัดส่วนของนักท่องเที่ยวสูงกว่าร้อยละ 70 แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 18

⁶ สถานการณ์ท่องเที่ยวระหว่างประเทศ ปี 2562

(คณะกรรมการสนับสนุน กำกับ และติดตาม การจัดทำสถิตินักท่องเที่ยวและรายได้ด้านการท่องเที่ยว, 2562)



รูปที่ 5.1.1 - 18 สัดส่วนจำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมดจำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2562

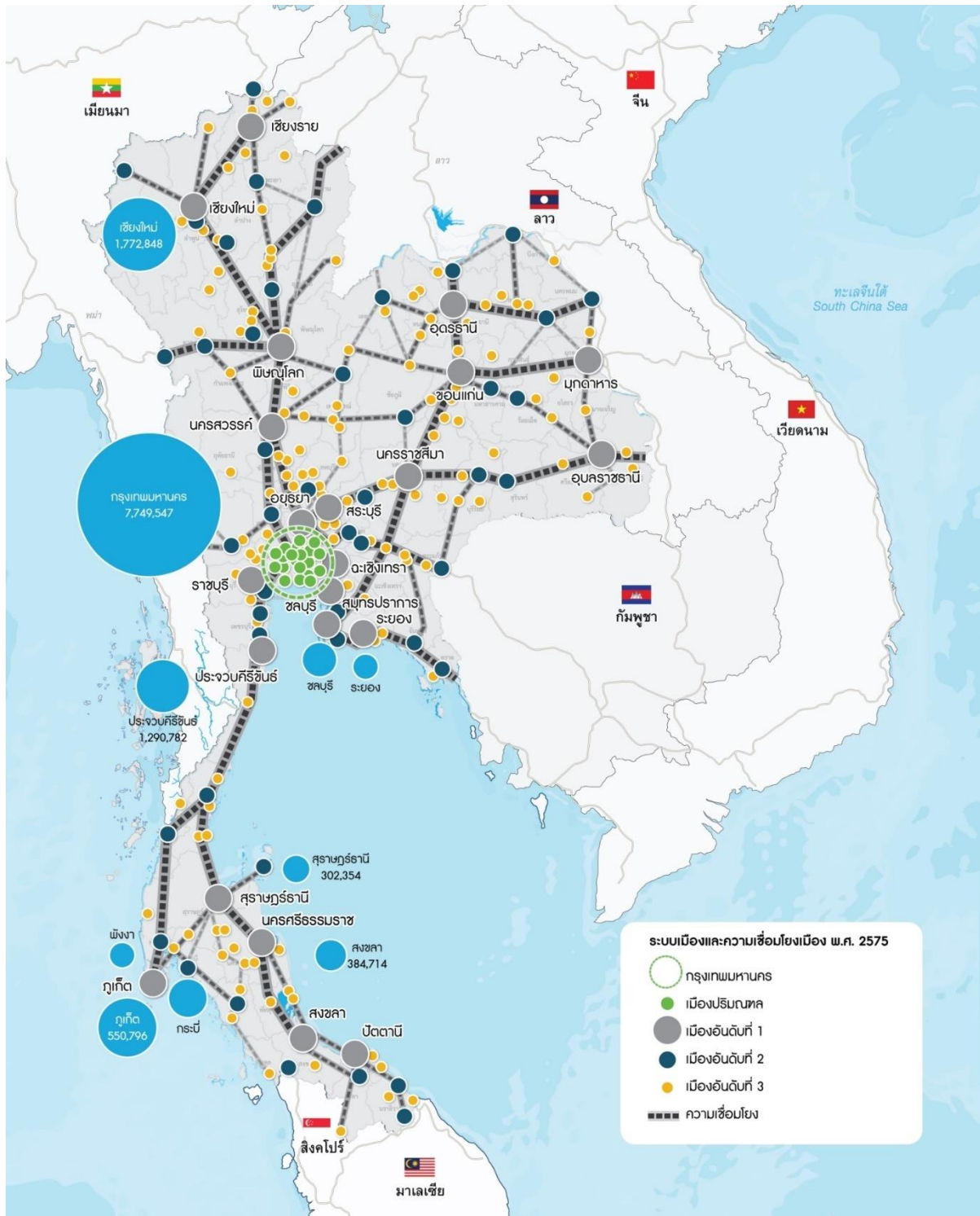
ข้อมูลจากกองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า ในปี พ.ศ. 2564 รายได้จากการท่องเที่ยวของกรุงเทพมหานครสูงสุด เป็นเงิน 43,022.09 ล้านบาท แต่ในปี พ.ศ. 2563 และ 2564 รายได้ลดลงอย่างมาก เนื่องจากผลกระทบจากโควิด 19 รองลงมา ได้แก่ เชียงใหม่ 11,933.48 ล้านบาท และภูเก็ต 7,052.98 ล้านบาท ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 5

ตารางที่ 5.1.1 - 5 รายได้จากการท่องเที่ยวใน 10 อันดับจังหวัดที่มีรายได้สูงสุด

10 อันดับ จังหวัด	รายได้จากการท่องเที่ยว (ล้านบาท)				
	2560	2561	2562	2563	2564
กรุงเทพมหานคร	947,946.30	1,051,118.51	1,067,813.76	254,740.16	43,022.09
เชียงใหม่	99,070.42	108,012.95	110,670.33	49,841.03	11,933.48
ภูเก็ต	423,012.85	477,324.35	442,890.67	108,463.53	7,052.98
ประจวบคีรีขันธ์	39,714.82	42,987.75	42,392.63	18,020.81	5,900.17
กระบี่	105,029.06	118,676.13	112,055.50	29,031.66	3,128.87
ชลบุรี	240,610.45	272,435.77	276,328.34	62,499.43	2,792.11
สงขลา	59,831.77	68,097.42	66,365.52	22,870.56	2,484.16
สุราษฎร์ธานี	92,228.01	104,503.71	94,287.12	24,242.61	1,686.48
พังงา	46,758.39	51,914.75	51,704.82	11,728.56	1,587.83
ระยอง	33,811.36	37,023.96	37,081.19	12,563.29	1,451.89

ที่มา : กองเศรษฐกิจการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา 2564

การศึกษานี้ได้พิจารณารายได้จากการท่องเที่ยวประกอบกับลำดับค้ำยของระบบเมืองและความเชื่อมโยงเมือง พบว่า **ภาคใต้และภาคตะวันออกมีกลุ่มจังหวัดที่มีรายได้จากการท่องเที่ยวหลายจังหวัด** ดังนั้น จึงควรส่งเสริมด้านการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดเหล่านี้ ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 19



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 19 รายได้จากการท่องเที่ยวและลำดับศักดิ์ของระบบเมืองและความเชื่อมโยงเมือง

(3) ด้านอุตสาหกรรม

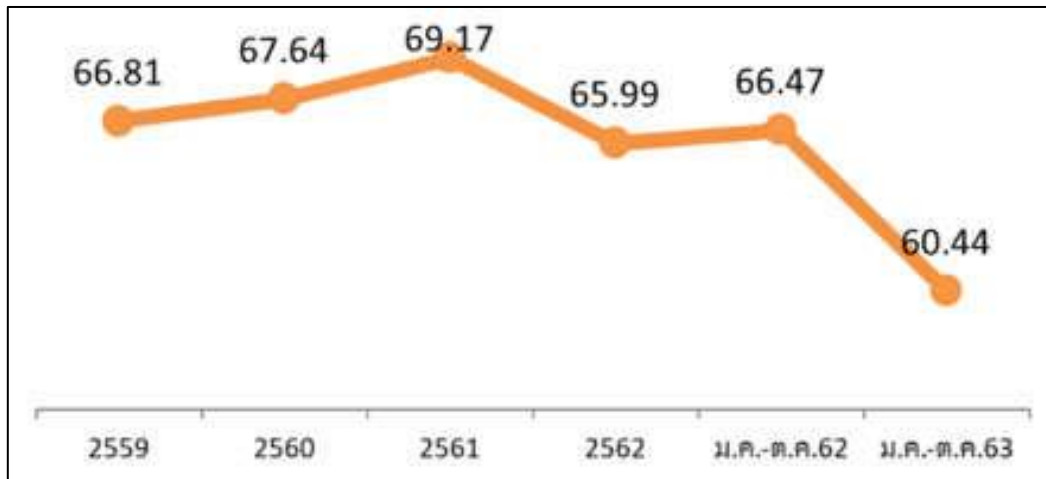
อุตสาหกรรมในปี 2563 เมื่อพิจารณาจากดัชนีผลผลิตอุตสาหกรรม (MPI) คาดว่าจะหดตัว ร้อยละ 8.0 ในขณะที่ปี 2562 MPI หดตัวร้อยละ 3.6 โดย อุตสาหกรรมสำคัญที่หดตัวในปี 2563 อาทิ รถยนต์ เป็นการลดลงของตลาดในประเทศและตลาดส่งออกเนื่องจากผลกระทบของการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ในหลายประเทศทั่วโลก ส่วนปัจจัยในประเทศมีการหยุดการผลิตชั่วคราวช่วงเดือน เมษายน - พฤษภาคม 2563 ตามมาตรการลดการแพร่ระบาด การกลั่นปิโตรเลียม ภาวะการผลิตลดลง เนื่องจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในประเทศ และการส่งออกในปีได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจลดลงไป อย่างล้น จากการชะลอตัวของตลาดทั้งใน และต่างประเทศ ซึ่งสอดคล้องกับการหดตัวของอุตสาหกรรมรถยนต์ ส่วนอุตสาหกรรมที่มีการขยายตัวดี ในปี 2563 อาทิ เกษษณภัณฑ์เพิ่มขึ้นจากปีก่อนตามแนวโน้มความต้องการใช้ที่สูงขึ้นจากสถานการณ์ การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ของตลาดทั้งในและต่างประเทศ อาหารสัตว์สำเร็จรูป ภาวะการผลิต เพิ่มขึ้นจากความต้องการสินค้าทั้งในประเทศและต่างประเทศ และเป็นผลจากความต้องการบริโภค เนื้อสัตว์ที่ขยายตัวต่อเนื่องในช่วงที่มีการระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ⁷

เศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทยรายสาขา ปี 2563

- อุตสาหกรรมเหล็กและเหล็กกล้า
- อุตสาหกรรมไฟฟ้า
- อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์
- อุตสาหกรรมรถยนต์และชิ้นส่วนรถยนต์
- อุตสาหกรรมรถจักรยานยนต์และชิ้นส่วนรถจักรยานยนต์
- อุตสาหกรรมพลาสติก
- อุตสาหกรรมปิโตรเคมี
- อุตสาหกรรมเยื่อกระดาษ กระดาษ และสิ่งพิมพ์
- อุตสาหกรรมเซรามิก
- อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์
- อุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม
- อุตสาหกรรมไม้และเครื่องเรือน
- อุตสาหกรรมยา
- อุตสาหกรรมยางและผลิตภัณฑ์ยาง
- อุตสาหกรรมรองเท้าและเครื่องหนัง
- อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ
- อุตสาหกรรมอาหาร

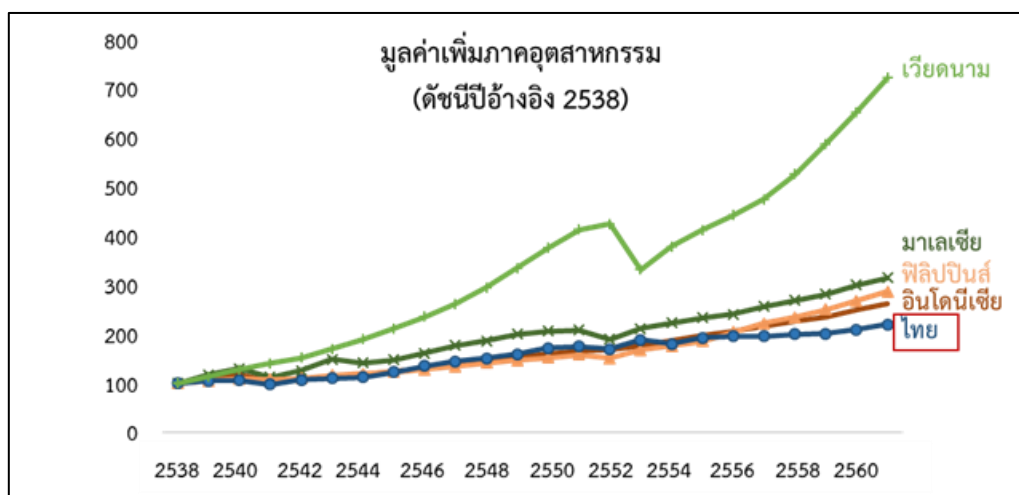
⁷ รายงานสภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทย ปี 2563 (กระทรวงอุตสาหกรรม), 2563

ในช่วง เดือนมกราคม - ตุลาคม ของปี 2563 อัตราการใช้กำลังการผลิตอยู่ที่ระดับร้อยละ 60.44 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2562 (ร้อยละ 66.47) อุตสาหกรรมที่ส่งผลให้อัตราการใช้กำลังการผลิตลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2562 อาทิ การผลิตยานยนต์ การผลิตน้ำตาล และการผลิตจักรยานยนต์ แสดงดังรูปที่ 5.1.1 - 20



รูปที่ 5.1.1 - 20 อัตราการใช้กำลังการผลิต ม.ค. - ต.ค. 2563 ⁸

มูลค่าเพิ่มภาคอุตสาหกรรมไทยในช่วง ปี 2538 - 2561 เติบโตได้ต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ 3.5 ต่อปี ตั้งแต่ปี 2554 - 2561 มูลค่าเพิ่มภาคอุตสาหกรรมไทยเติบโตชะลอลงเหลือเพียง ร้อยละ 1 ต่อปี เมื่อเทียบกับประเทศในภูมิภาคที่เติบโตถึง ร้อยละ 1.5 - 3 ต่อปี ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 21 ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจาก สงครามการค้า การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทยสูงขึ้น แต่การสร้างมูลค่าเพิ่มต่อหัวประชากร และสัดส่วนมูลค่าเพิ่มของสาขาอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีเข้มข้นยังน้อยกว่าประเทศในภูมิภาค ดังดัชนีมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมไทยเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค



รูปที่ 5.1.1 - 21 ดัชนีมูลค่าเพิ่มอุตสาหกรรมไทย เทียบกับประเทศในอื่น ๆ ภูมิภาค ⁹

⁸ รายงานสภาวะเศรษฐกิจอุตสาหกรรมไทย ปี 2563 (กระทรวงอุตสาหกรรม), 2563

⁹ UNIDO, 2017

ข้อมูลมูลค่าสินค้าออกและเข้าสำคัญ 10 อันดับแรกของไทยในปี พ.ศ. 2564 จากการค้าไทย กระทรวงพาณิชย์ พบว่า รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ส่งออกสูงสุด มีมูลค่า 914,103.1 ล้านบาท รองลงมาคือ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ 695,024.3 ล้านบาท และประเทศไทยได้นำเข้าเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ มูลค่า 324,768.0 ล้านบาท ทำให้ไทยได้ดุลการค้าสินค้าประเภทนี้ สินค้าที่มีการส่งออกรองลงมาอันดับ 3 คือ ผลิตภัณฑ์ยาง 454,122.5 ล้านบาท และ เม็ดพลาสติก 354,658.7 ล้านบาท ตามลำดับ โดยเส้นทางของสินค้าส่งออกส่วนใหญ่อยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง และเส้นทางอื่น ๆ ได้แก่ ตามชายแดนการค้ากับประเทศไทย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 5.1.1 - 6, 5.1.1 - 7 และรูปที่ 5.1.1 - 22

ตารางที่ 5.1.1 - 6 มูลค่าสินค้าออกสำคัญ 10 อันดับแรก (ล้านบาท) ปี พ.ศ. 2564

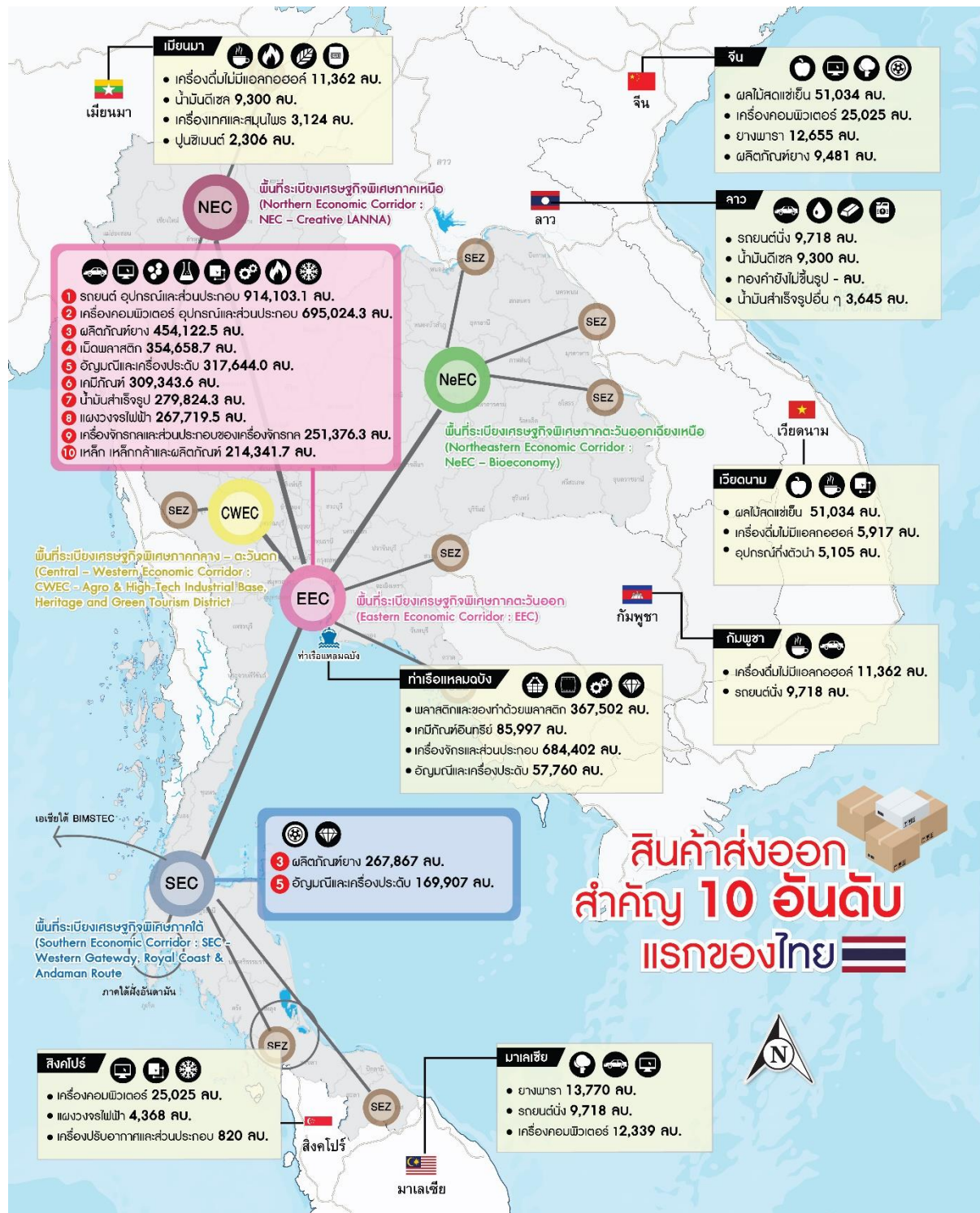
มูลค่าสินค้าออกสำคัญ 10 อันดับแรก (ล้านบาท)		2564/2021
1	รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	914,103.1
2	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	695,024.3
3	ผลิตภัณฑ์ยาง	454,122.5
4	เม็ดพลาสติก	354,658.7
5	อัญมณีและเครื่องประดับ	317,644.0
6	เคมีภัณฑ์	309,343.6
7	น้ำมันสำเร็จรูป	279,824.3
8	แผงวงจรไฟฟ้า	267,719.5
9	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบของเครื่องจักรกล	251,376.3
10	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	214,341.7

ที่มา : การค้าไทย กระทรวงพาณิชย์ 2564 <http://www2.ops3.moc.go.th/>

ตารางที่ 5.1.1 - 7 มูลค่าสินค้าเข้าสำคัญ 10 อันดับแรก (ล้านบาท) ปี พ.ศ. 2564

มูลค่าสินค้าเข้าสำคัญ 10 อันดับแรก (ล้านบาท)		2564/2021
1	น้ำมันดิบ	774,378.5
2	เครื่องจักรกลและส่วนประกอบ	668,562.3
3	เคมีภัณฑ์	659,170.5
4	เครื่องจักรไฟฟ้าและส่วนประกอบ	615,325.6
5	เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์	524,734.9
6	แผงวงจรไฟฟ้า	484,703.3
7	สินแร่โลหะอื่น ๆ เศษโลหะและผลิตภัณฑ์	413,909.5
8	เครื่องเพชรพลอย อัญมณี เงินแท่งและทองคำ	378,647.2
9	ส่วนประกอบและอุปกรณ์ยานยนต์	361,077.6
10	เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ	324,768.0

ที่มา : การค้าไทย กระทรวงพาณิชย์ 2564 <http://www2.ops3.moc.go.th/>



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 22 มูลค่าสินค้าส่งออก 10 อันดับของไทย และการส่งออกสินค้าตามชายแดนการค้าต่าง ๆ
ปี พ.ศ. 2564

(4) ด้านเกษตรกรรม

จากข้อมูลทางสถิติการส่งออกของไทยในปี 2562 ภาพรวมการส่งออกสินค้าเกษตรของไทยมีการขยายตัวลดลงร้อยละ 9.31 ทั้งนี้ กลุ่มประเทศสำคัญที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นในการส่งออก ได้แก่ จีน มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.86 โดยมีสินค้าที่ส่งออกเพิ่มขึ้น 3 อันดับแรก ได้แก่ ผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง (+99.22%), ไก่สดแช่เย็นแช่แข็ง (+237.49%), กุ้งสดแช่เย็นแช่แข็ง (+62.15%) โดยสาเหตุที่มีการนำเข้าไก่ไทยเพิ่มมากขึ้นเนื่องจากจีนกำลังเผชิญกับสถานการณ์ขาดแคลนเนื้อสุกรจากโรค ASF ส่งผลให้ราคาเนื้อสุกรมีราคาสูงชาวจีนจึงหันมาบริโภคเนื้อไก่ทดแทน อีกทั้งจีนไม่มีการเก็บภาษีนำเข้าสินค้าไก่เพียง 2 ประเทศ คือ ไทย และชิลี ทำให้เป็นโอกาสสำคัญของสินค้าไก่ไทยที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2562 สินค้าที่มีการส่งออกขยายตัว ได้แก่ ไก่ สุกร ทุเรียน ลำไย มังคุด และเงาะ แสดงในตารางที่ 5.1.1 - 8

ตารางที่ 5.1.1 - 8 ภาพรวมการส่งออกรายสินค้าปี 2562 ¹⁰

สินค้า	ตลาดที่ขยายตัวได้ดี	ตลาดที่มีการหดตัว	ภาพรวม ปี 2562
ข้าว	สหรัฐอเมริกา แคนาดา	เบนิิน จีน แอฟริกาใต้ ออสเตรเลีย	-28.3%
ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	ฮ่องกง	เมียนมา ฟิลิปปินส์	-97.4%
มันสำปะหลัง	สิงคโปร์ เวียดนาม	จีน ญี่ปุ่น อินโดนีเซีย	-18.91%
ปาล์มน้ำมัน	อินเดีย เยอรมนี	มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ ไนจีเรีย	-53.16%
ยางพารา	สหรัฐอเมริกา ตุรกี ฝรั่งเศส	จีน มาเลเซีย ญี่ปุ่น	-12.79%
สับปะรดกระป๋อง	โปแลนด์ สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์	สหรัฐอเมริกา เยอรมนี รัสเซีย	-17.23%
ลำไย	จีน อินโดนีเซีย ฮ่องกง	เวียดนาม อินเดีย	+20.86%
ทุเรียน	จีน อินโดนีเซีย ฮ่องกง	ไต้หวัน มาเลเซีย	+50.68%
มังคุด	จีน อินโดนีเซีย ฮ่องกง	ลาว ออสเตรเลีย	+129.72%
เงาะ	เวียดนาม จีน โอมาน	เมียนมา ลาว ซาอุดีอาระเบีย	+72.81%
ไก่	จีน มาเลเซีย เกาหลีใต้	ญี่ปุ่น ลาว เนเธอร์แลนด์	+10.49%
ไข่ไก่	กาตาร์ มาเก๊า จีน	ฮ่องกง สิงคโปร์ เมียนมา	-24.72%
สุกร	ฮ่องกง กัมพูชา อินเดีย	ลาว เมียนมา มาเลเซีย	+95.5%
กุ้ง	จีน สหราชอาณาจักร เมียนมา	สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น แคนาดา	-8.90%

ดัชนีเศรษฐกิจการเกษตรในเดือนกุมภาพันธ์ 2564 มีอัตราการเปลี่ยนแปลง ดังนี้ ดัชนีราคาสินค้าเกษตรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 8.57 ขณะที่ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตรลดลง ร้อยละ 1.44 ส่งผลทำให้ดัชนีรายได้เกษตรกรเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.01 เมื่อเทียบกับเดือนกุมภาพันธ์ 2563 ¹¹ แสดงในตารางที่ 5.1.1 - 9 และรูปที่ 5.1.1 - 23

ตารางที่ 5.1.1 - 9 ตารางแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงดัชนีเศรษฐกิจการเกษตร (%YoY) ¹²

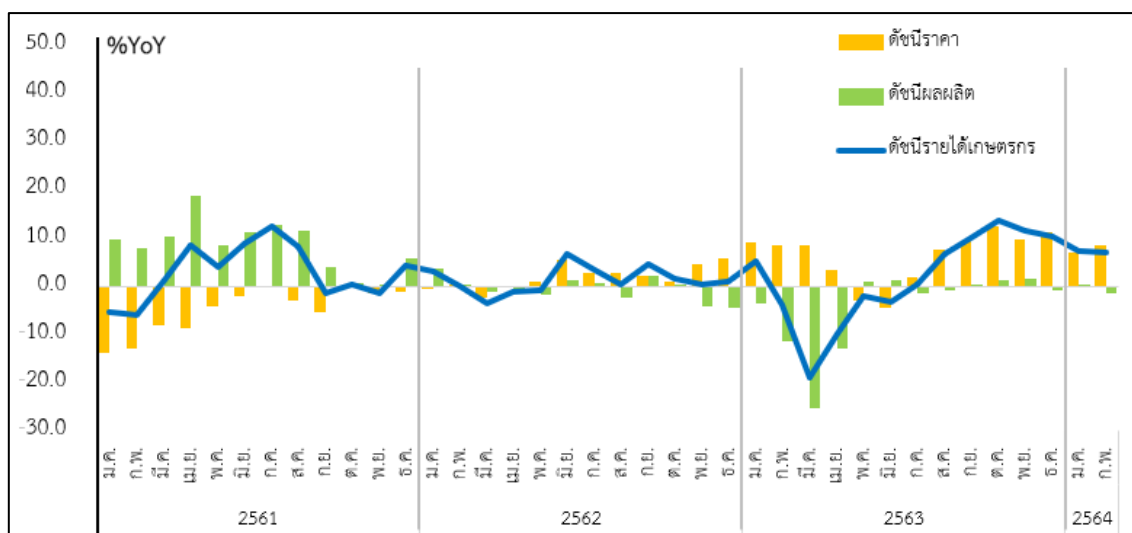
	2562		2563		2564	
	Q1	Q2	Q1	Q2	มกราคม	กุมภาพันธ์
ดัชนีผลผลิตสินค้าเกษตร	0.84	-0.43	-13.14	-13.14	0.10	-1.44
ดัชนีราคาสินค้าเกษตร	-0.94	2.02	8.63	8.63	7.06	8.57
ดัชนีรายได้เกษตรกร	-0.10	1.58	1.58	-5.64	7.17	7.01

หมายเหตุ : %YoY คือ เปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีที่ผ่านมา

¹⁰ แนวโน้มการค้าสินค้าการเกษตรสำคัญปี 2563 (กรมการค้าภายใน กองส่งเสริมการค้าสินค้าเกษตร), 2563

¹¹ ดัชนีเศรษฐกิจการเกษตร เดือนกุมภาพันธ์ 2564 (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์), 2564

¹² ศูนย์ข้อมูลเกษตรแห่งชาติ (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร), 2564



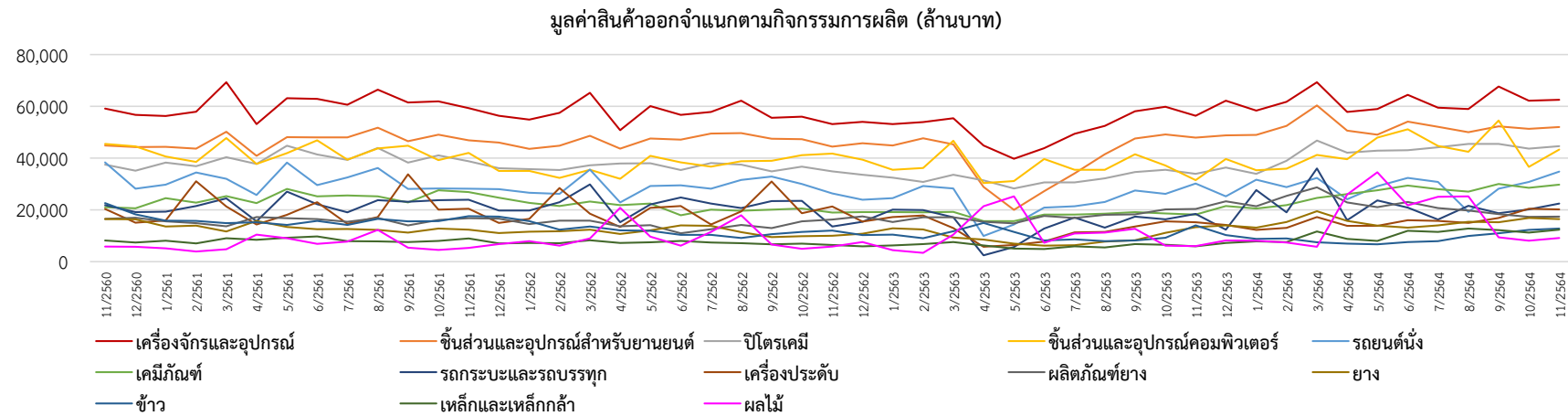
รูปที่ 5.1.1 - 23 กราฟแสดงอัตราการเปลี่ยนแปลงของดัชนีเศรษฐกิจการเกษตร

ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 พบว่า มูลค่าสินค้าออก - นำเข้า รายเดือน จำแนกตามกิจกรรมการผลิต ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2564 สินค้าประเภทเครื่องจักรและอุปกรณ์มีการส่งออกและนำเข้าสูงสุด รองลงมา คือ ชิ้นส่วนและอุปกรณ์สำหรับยานยนต์ และชิ้นส่วนและอุปกรณ์คอมพิวเตอร์ ส่วนสินค้าเกษตรที่มีการส่งออกในปริมาณสูงของประเทศ ได้แก่ ข้าว ยาง ผลิตภัณฑ์ยาง และผลไม้ ดังแสดงในรูปที่ 5.1.1 - 24 และรูปที่ 5.1.1 - 25

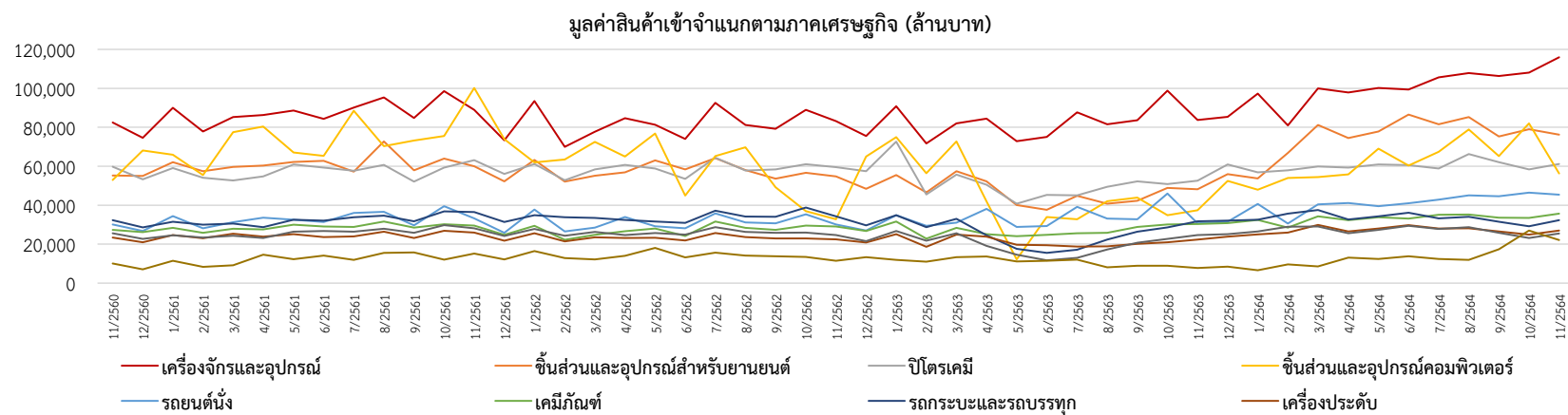
หากวิเคราะห์เฉพาะสินค้าเกษตรและสินค้าเกษตรแปรรูปที่ส่งออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต ในหน่วยเมตริกตัน พบว่า ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาลมีปริมาณการส่งออกสูง ข้อมูล ณ เดือนพฤศจิกายน 2564 จากธนาคารแห่งประเทศไทย ดังนี้

- ข้าว ปริมาณส่งออก 755,496.36 ตัน ฤดูกาลเก็บเกี่ยวและส่งออก พ.ย. - ธ.ค.
- มันสำปะหลัง ปริมาณส่งออก 621,871.47 ตัน ฤดูกาลเก็บเกี่ยวและส่งออก ม.ค. - มี.ค.
- น้ำตาล ปริมาณส่งออก 362,642.32 ตัน ฤดูกาลเก็บเกี่ยวและส่งออก (อ้อย) พ.ย. - ม.ค.
- ยาง ปริมาณส่งออก 317,527.89 ตัน ฤดูกาลเก็บเกี่ยวและส่งออก ก.ย. - ธ.ค.
- ผลไม้ ปริมาณส่งออก 208,327.01 ตัน ฤดูกาลเก็บเกี่ยวและส่งออก มี.ค. - เม.ย.

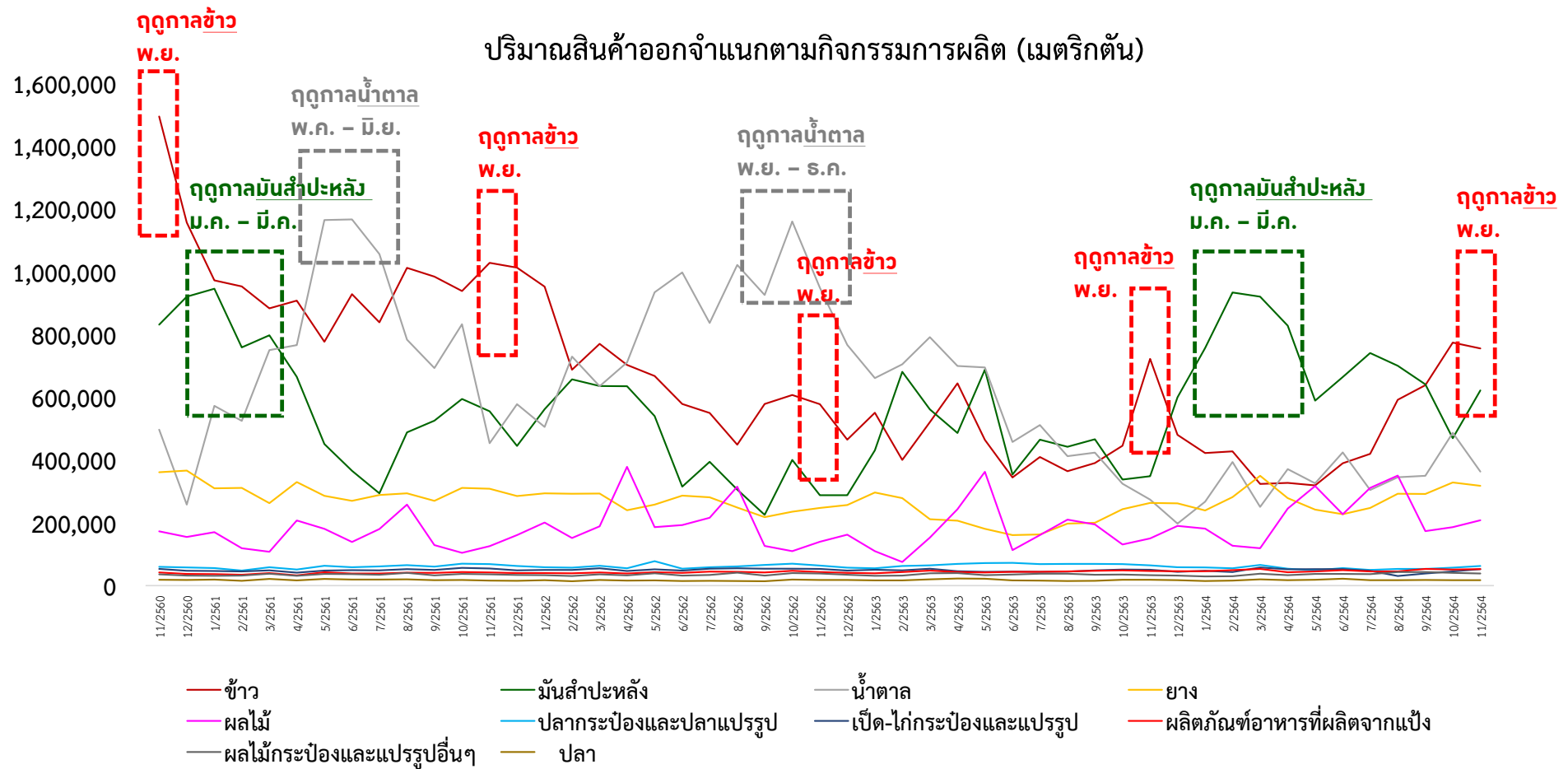
รายละเอียดปริมาณสินค้าเกษตรส่งออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต (รายเดือน) ปี พ.ศ. 2560 - 2564 แสดงในรูปที่ 5.1.1 - 26 และฤดูกาลส่งออกสินค้าเกษตร ปี พ.ศ. 2563 แสดงในรูปที่ 5.1.1 - 27



รูปที่ 5.1.1 - 24 มูลค่าสินค้าออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต (ล้านบาท)



รูปที่ 5.1.1 - 25 มูลค่าสินค้าเข้าจำแนกตามภาคเศรษฐกิจ (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566, ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย, 2564

รูปที่ 5.1.1 - 26 ปริมาณสินค้าเกษตรส่งออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต (รายเดือน) ปี พ.ศ. 2560 - 2564

ชนิดสินค้า	ม.ย.	ก.ค.	ส.ค.	ก.ย.	ต.ค.	พ.ย.	ธ.ค.	ม.ค.	ก.พ.	มี.ค.	เม.ย.	พ.ค.
ข้าวนาปี												
ข้าวนาปรัง												
มันสำปะหลัง												
อ้อย												
กระเทียม												
หอมแดง												

หมายเหตุ

ช่วงเดือนที่เก็บเกี่ยวผลผลิต

ช่วงเดือนที่เก็บเกี่ยวผลผลิตมาก

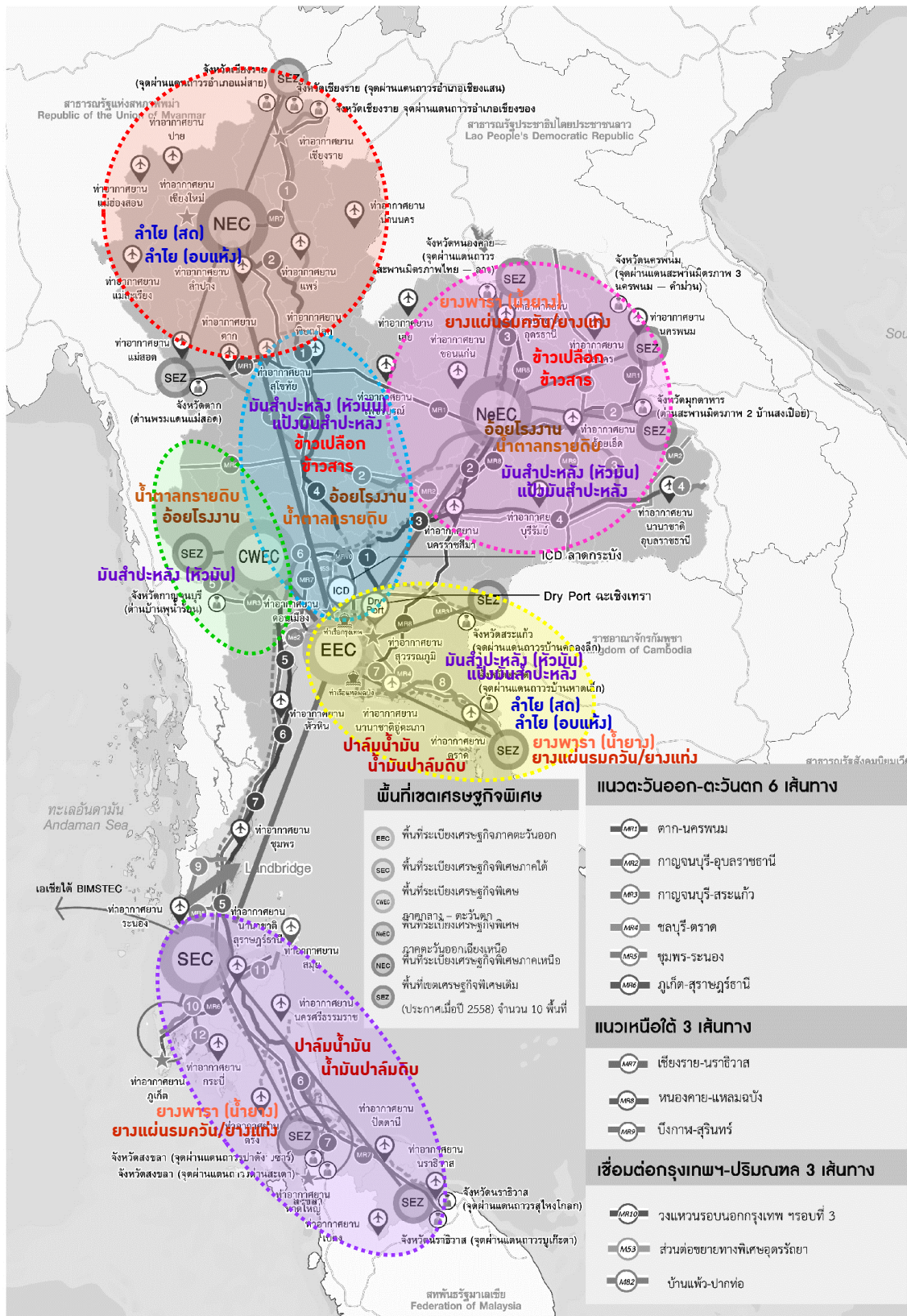
ที่มา : เศรษฐกิจการเกษตรรายสินค้า ปี 2563 <https://www.oae.go.th/assets/portals/1/files/journal/2564/commodity2563.pdf>

รูปที่ 5.1.1 - 27 ฤดูกาลส่งออกสินค้าเกษตร ปี พ.ศ. 2563

แหล่งผลิตหลักของสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปตามแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย แสดงได้ดังตารางที่ 5.1.1 - 10 และรูปที่ 5.1.1 - 28 จากการวิเคราะห์พื้นที่ที่มีศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรหากเชื่อมโยงกับนโยบายที่มีผลกระทบเกษตรกรรม ได้แก่ องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations, FAO) เขตการค้าเสรี (Free Trade Area, FTA) และเกษตรสัญญา (Contract Farming) สามารถประเมินศักยภาพของพื้นที่ที่เหมาะสมกับการปลูกสินค้าเกษตรแต่ละประเภท อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพในการเพาะปลูกข้าวมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้าวนาปี และการเพาะปลูกอ้อย ภาคใต้มีศักยภาพในการเพาะปลูกพืชไร่ น้ำมัน ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 11

ตารางที่ 5.1.1 - 10 แหล่งผลิตหลักของสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปตามแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย

1	ข้าวเปลือก	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2	ข้าวสาร	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3	อ้อยโรงงาน	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4	น้ำตาลทรายดิบ	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
5	มันสำปะหลัง (หัวมัน)	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
6	มันเส้น	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
7	แป้งมันสำปะหลัง	ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
8	ยางพารา (น้ำยาง)	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
9	น้ำยางข้น	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
10	ยางแผ่นรมควัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
11	ยางแท่ง	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
12	ลำไย (สด)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
13	ลำไย (อบแห้ง)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
14	ปาล์มน้ำมัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
15	น้ำมันปาล์มดิบ	ภาคใต้ ภาคตะวันออก



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 28 แหล่งผลิตหลักของสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปตามแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย

ตารางที่ 5.1.1 - 11 พื้นที่ที่มีศักยภาพในการผลิตสินค้าเกษตรที่เชื่อมโยงกับนโยบายด้านเกษตรกรรม

ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง	นโยบายที่มีผลกระทบเกษตรกรรม	ผลกระทบเชิงพื้นที่
องค์การอาหารและเกษตรแห่งสหประชาชาติ (Food and Agriculture Organization of the United Nations, FAO)	บรรลุความมั่นคงทางอาหารและส่งเสริมเกษตรกรรมอย่างยั่งยืน และได้ให้ความสำคัญในการพัฒนาพลังงานทดแทนกันมากขึ้น ซึ่งผลิตได้จากผลิตผลทางการเกษตรต่าง ๆ ได้แก่ อ้อย มันสำปะหลัง ปาล์ม น้ำมัน ถั่วเหลือง และข้าวโพด เป็นต้น	- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพในการเพาะปลูกข้าวมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นข้าวนาปี และจังหวัดที่มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปีมากที่สุด คือ จังหวัดอุบลราชธานี รองลงมา เป็นจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และร้อยเอ็ด และการเพาะปลูกอ้อย จังหวัดที่มีเนื้อที่เก็บเกี่ยวอ้อยโรงงานมากที่สุด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ อุตรธานี รองลงมา เป็นจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และชัยภูมิ - ภาคเหนือมีศักยภาพในการเพาะปลูกธัญพืช พืชตระกูลถั่ว จังหวัดที่มีเนื้อที่เพาะปลูกถั่วเหลืองมากที่สุด คือ จังหวัดแม่ฮ่องสอน รองลงมา เป็นจังหวัดเชียงราย และน่าน - ภาคใต้มีศักยภาพในการเพาะปลูกพืชน้ำมันจังหวัดที่มีเนื้อที่ให้ผลปาล์มน้ำมันมากที่สุด คือ จังหวัดสุราษฎร์ธานี รองลงมา เป็นจังหวัดกระบี่ และชุมพร
เขตการค้าเสรี (Free Trade Area, FTA)	หลายกำแพงภาษีศุลกากรระหว่างกัน และขจัดอุปสรรคที่ไม่ใช่ภาษีต่าง ๆ ที่มีผลกระทบต่อการส่งออกสินค้าเกษตร ซึ่งส่วนใหญ่ประเทศไทยจะเป็นการส่งออกข้าวและผลิตภัณฑ์ รองลงมา คือ น้ำตาลและผลิตภัณฑ์ และมันสำปะหลังและผลิตภัณฑ์ รวมถึง มีการส่งเสริมการค้าด้านปศุสัตว์ในด้านนมและผลิตภัณฑ์	- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีศักยภาพในการเพาะปลูกข้าวมากที่สุด ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นข้าวนาปี และจังหวัดที่มีเนื้อที่ปลูกข้าวนาปีมากที่สุด คือ จังหวัดอุบลราชธานี รองลงมา เป็นจังหวัดนครราชสีมา สุรินทร์ และร้อยเอ็ด และการเพาะปลูกอ้อย จังหวัดที่มีเนื้อที่เก็บเกี่ยวอ้อยโรงงานมากที่สุด ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ อุตรธานี รองลงมา เป็นจังหวัดนครราชสีมา ขอนแก่น และชัยภูมิ - ภาคตะวันตกมีศักยภาพด้านปศุสัตว์ในด้านนม สุกร โค และผลิตภัณฑ์ที่มีการผลิตเพื่อส่งออกไปยังประเทศคู่ค้า
เกษตรสัญญา (Contract Farming)	ข้อตกลงไว้ล่วงหน้าถึงปริมาณและคุณภาพของผลผลิตที่เกษตรกรจะป้อนให้ และผู้ประกอบการจะเป็นผู้ประกันราคาพร้อมทั้งสนับสนุนทุน พันธุ์พืช และเทคโนโลยี	- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนครัวเรือนภาคการเกษตรมากที่สุด รองลงมา คือ ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง และภาคตะวันออก ซึ่งบ่งบอกถึงการลงทุนในพื้นที่ดังกล่าว เพื่อสนับสนุนด้านภาคเกษตรกรรม อันนำไปสู่การพัฒนาเป็นเกษตรกร 4.0

สำหรับการวิเคราะห์ในหัวข้อการศึกษานี้ จะใช้ผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ย้อนหลัง 10 ปี เพื่อดูแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการขยายตัวด้านคมนาคมขนส่ง จากรายงานการเติบโตเศรษฐกิจของไทย ของสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พบว่า ตัวเลขผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ไตรมาสที่ 4 รวมทั้งปี 2565 และแนวโน้มในปี 2566 รายงานว่า เศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2565 ขยายตัว 1.4 % เทียบกับไตรมาสที่ 3 ของปี 2565 รวมทั้งปี 2565 เศรษฐกิจไทยขยายตัว 2.6% ต่อปี แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในปี 2566 คาดว่าจะขยายตัวในช่วง 2.7 - 3.7% ต่อปี โดยมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ 3.2% ต่อปี ต่ำกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ว่าจะขยายตัวอยู่ในช่วง 3 - 4% ต่อปี โดยมีปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญมาจาก 1) การฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว 2) การขยายตัวของการลงทุนทั้งภาคเอกชนและภาครัฐ 3) การขยายตัวในเกณฑ์ดีต่อเนื่องของการอุปโภคบริโภคภาคเอกชน และ 4) การขยายตัวในเกณฑ์ดีของภาคเกษตร ทั้งนี้ คาดว่าการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนจะขยายตัว 3.2% ส่วนการลงทุนภาคเอกชนและการลงทุนภาครัฐขยายตัว 2.1% และ

2.7% ตามลำดับ และมูลค่าการส่งออกสินค้าในรูปดอลลาร์สหรัฐลดลง 1.6% อัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ในช่วง 2.5 - 3.5% และดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุล 1.5% ของ GDP

สำหรับภาพรวมของเศรษฐกิจไทยในปี 2565 ที่ขยายตัว 2.6% ต่อปีนั้น เป็นผลมาจากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว และการปรับตัวดีขึ้นอย่างต่อเนื่องของอุปสงค์ภายในประเทศ ทั้งการบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) คือ มูลค่าของสินค้าและบริการขั้นสุดท้ายทั้งหมดที่ผลิตได้ภายในอาณาเขตของประเทศ โดยไม่คำนึงว่าเป็นการผลิตของบุคคลในท้องถิ่นหรือของชาวต่างชาติและไม่นับรวมผลผลิตของผู้ที่ถือสัญชาติของประเทศนั้นผลิตได้ในต่างประเทศ โดยทั่วไป GDP จะจัดทำในรูปแบบการประมวลผลบัญชีรายได้ประชาชาติใน 2 ด้าน คือ ด้านการผลิต (Production Approach) และด้านรายจ่าย (Expenditure Approach)¹³ สรุปพลดังนี้

- ด้านการผลิต สาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง (Agriculture, Forestry and Fishing) ขยายตัว 2.5% เติบโตขึ้นจากการขยายตัว 2.3% ในปี 2564 ขณะที่สาขาการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมขยายตัว 0.4% ชะลอตัวลงจากการขยายตัว 4.7% ในปี 2564 สาขาที่พักแรมและบริการด้านอาหาร (Accommodation and food service activities) กลับมาขยายตัวที่ 39.3% ปรับตัวดีขึ้นจากที่ลดลง 15% ของปีก่อนหน้า สาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า (Transport and Storage) เพิ่มขึ้น 7.1% ปรับตัวดีขึ้นจากการลดลง 2.8% ในปี 2564 อัตราการเติบโตเฉลี่ยย้อนหลัง 10 ปี พ.ศ. 2555 - 2565 แสดงดังรูปที่ 3.2.3-8
- ด้านการใช้จ่าย โดยการอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัว 6.3% และการลงทุนภาคเอกชนขยายตัว 5.1% เติบโตดีขึ้นจากปี 2564 ที่ขยายตัว 0.6% และ 3.0% ตามลำดับ โดยการส่งออกบริการกลับมาขยายตัวในเกณฑ์สูง 65.7% เทียบกับปีก่อนลดลง 19.9% ขณะที่การส่งออกสินค้าขยายตัวแค่ 1.3% เทียบกับปีก่อนขยายตัว 15.3% ส่วนการลงทุนภาครัฐลดลง 4.9%

ส่วนภาพรวมเศรษฐกิจไทยในไตรมาสที่ 4 ของปี 2565 ที่ขยายตัว 1.4 % ต่อปี มีรายละเอียดดังนี้

ด้านการใช้จ่าย มีปัจจัยสนับสนุนจากการขยายตัวเร่งขึ้นของการส่งออกบริการ การขยายตัวในเกณฑ์ดีของการอุปโภคบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน และการปรับตัวขึ้นของการลงทุนภาครัฐ ในขณะที่การส่งออกสินค้าและการใช้จ่ายอุปโภคบริโภคของภาครัฐปรับตัวลดลง การอุปโภคบริโภคภาคเอกชนขยายตัว 5.7% โดยการใช้จ่ายหมวดสินค้าคงทนลดลง 0.8% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 17.7% หมวดสินค้ากึ่งคงทนขยายตัว 1.6% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 3.6% หมวดบริการขยายตัว 10.5% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 16% และหมวดสินค้าไม่คงทนขยายตัว 3.7% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 3.2% สำหรับดัชนีความเชื่อมั่นผู้บริโภคเกี่ยวกับภาวะเศรษฐกิจโดยรวมในไตรมาสนี้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับ 42.0 จากระดับ 37.6 ในไตรมาสก่อนหน้า

¹³ การประมวลผลบัญชีรายได้ประชาชาติด้านการผลิต (Production Approach) ใช้วิธีการหามูลค่าเพิ่ม (Value Added) จากส่วนต่างระหว่างมูลค่าการผลิต (Gross Output) และค่าใช้จ่ายขั้นกลาง (Intermediate Consumption) ของสถานประกอบการในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องทั้งหมด เมื่อนำมูลค่าเพิ่มของทุกสาขาการผลิตมารวมกันก็จะได้อุปทานมวลรวม (Aggregate Supply) หรือผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของระบบเศรษฐกิจ

การประมวลผลบัญชีรายได้ประชาชาติด้านรายจ่าย (Expenditure Approach) เป็นการคำนวณหามูลค่าการใช้จ่ายเพื่อซื้อผลิตภัณฑ์ขั้นสุดท้าย (Final Consumption) หรืออุปสงค์มวลรวม (Aggregate Demand) ของระบบเศรษฐกิจ โดยรายจ่ายของหน่วยเศรษฐกิจ ได้แก่ การอุปโภคบริโภค ของครัวเรือน การอุปโภคบริโภคของรัฐบาล การสะสมทุน และการส่งออกสุทธิ

สูงสุดในรอบ 7 ไตรมาส การใช้จ่ายเพื่อการอุปโภคของรัฐบาลลดลง 8 % ลดลงต่อเนื่องจากไตรมาสก่อนที่ลดลง 1.5%

ด้านการลงทุนรวม ขยายตัว 3.9% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 5.5% โดยการลงทุนภาคเอกชนขยายตัว 4.5% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 11.2% แบ่งเป็นการลงทุนในหมวดเครื่องจักรเครื่องมือขยายตัว 5.1% การลงทุนในหมวดก่อสร้างขยายตัว 1.9% การลงทุนภาครัฐ กลับมาขยายตัวครั้งแรกในรอบ 4 ไตรมาสที่ 1.5% เทียบกับไตรมาสก่อนลดลง 6.8% โดยเป็นผลจากการลงทุนของรัฐวิสาหกิจขยายตัว 10.3% ขณะที่การลงทุนรัฐบาลลดลง 2.2% สำหรับอัตราการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายลงทุนในไตรมาสที่อยู่ที่ 18.6% (ต่ำกว่าอัตราเบิกจ่าย 21.2% ในไตรมาสก่อนหน้า แต่สูงกว่า 17.2% ในช่วงเดียวกันของปีก่อน)

ด้านการค้าระหว่างประเทศ เริ่มจากการส่งออกสินค้ามีมูลค่า 65,814 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 7.5% เมื่อ เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 6.7% โดยปริมาณส่งออกลดลง 10.3% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 2.1% สอดคล้องกับการชะลอตัวของเศรษฐกิจประเทศคู่ค้าสำคัญ ขณะที่ราคาส่งออกเพิ่มขึ้น 3.1% เทียบกับไตรมาสก่อนเพิ่มขึ้น 4.4% ตามต้นทุนราคาพลังงานและราคาสินค้าโภคภัณฑ์ที่ชะลอตัวลง

ส่วนการนำเข้าสินค้า มีมูลค่า 62,844 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลดลง 0.3% เทียบกับไตรมาสก่อนขยายตัว 23.2% โดยปริมาณนำเข้าลดลง 9.2% ขณะที่ราคานำเข้าเพิ่มขึ้น 9.8% ส่งผลให้ดุลการค้าเกินดุล 3 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (108.8 พันล้านบาท)

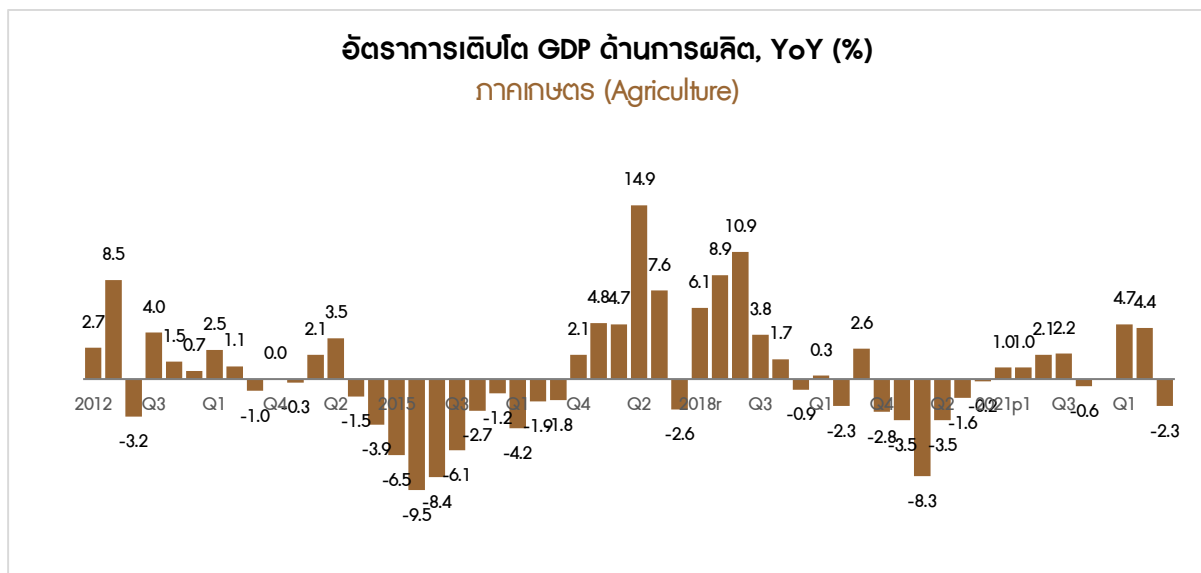
ด้านการผลิต สาขาเกษตรกรรมและสาขาก่อสร้างกลับมาขยายตัว ส่วนสาขาที่พักรวมและบริการด้านอาหาร สาขาการขายส่งขายปลีกและการซ่อมฯ และสาขาขนส่งและสถานที่เก็บสินค้ายังขยายตัวในเกณฑ์ดีตามการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว ขณะที่สาขาการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมปรับตัวลดลง โดยสาขาเกษตรกรรม การป่าไม้ และการประมง กลับมาขยายตัว 3.6% ส่วนราคาสินค้าเกษตร เพิ่มขึ้น 12.8% ส่งผลให้ดัชนีรายได้เกษตรกรโดยรวม เพิ่มขึ้น 16.5% ต่อเนื่องเป็นไตรมาสที่ 4

การผลิตสินค้าสำคัญ ๆ ที่ลดลง อาทิ การผลิตคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ต่อพ่วงลดลง 42.5% การผลิตผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นปิโตรเลียมลดลง 8.7% การผลิตพลาสติกและยางสังเคราะห์ขั้นต้นลดลง 19.6% การผลิตเฟอร์นิเจอร์ลดลง 38.5% และการผลิตเหล็กและเหล็กกล้าขั้นมูลฐานลดลง 10.5% เป็นต้น

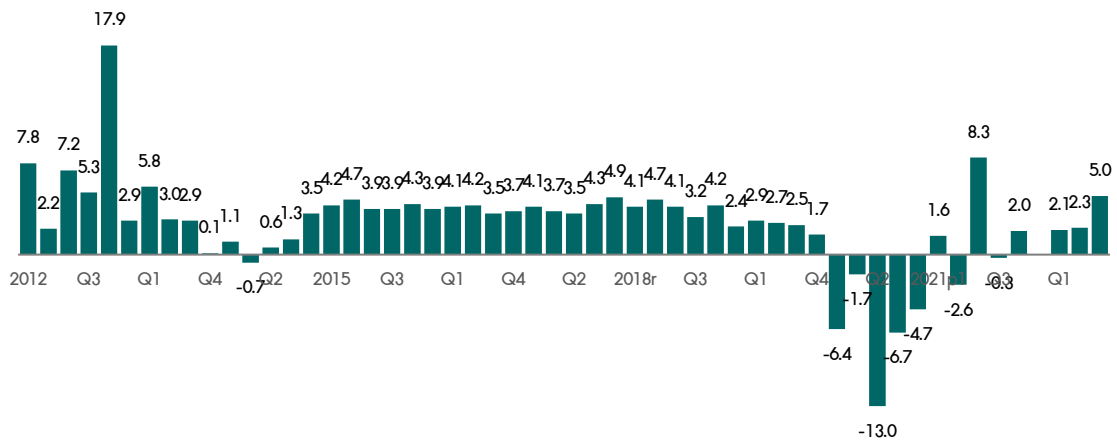
ส่วนการผลิตสินค้าสำคัญ ๆ ที่เพิ่มขึ้น อาทิ การผลิตยานยนต์เพิ่มขึ้น 8.5% การผลิตน้ำมันปาล์มเพิ่มขึ้น 30.6% การผลิตผลิตภัณฑ์คอนกรีต ปูนซีเมนต์ และปูนปลาสเตอร์ เพิ่มขึ้น 6.1% การผลิตชิ้นส่วนและแผ่นวงจรอิเล็กทรอนิกส์ เพิ่มขึ้น 3.4% และการผลิตผลิตภัณฑ์ยาสูบเพิ่มขึ้น 36.5% เป็นต้น

เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ อัตราการว่างงานอยู่ที่ 1.15% ต่ำกว่าไตรมาสก่อน 1.23% และต่ำกว่าไตรมาสเดียวกันของปีก่อน 1.66% ส่วนอัตราเงินเฟ้อทั่วไปเฉลี่ยอยู่ที่ 5.8% และอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานเฉลี่ยอยู่ที่ 3.2% สำหรับดุลบัญชีเดินสะพัดเกินดุล 1.2 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ (4.3 หมื่นล้านบาท) ขณะที่เงินทุนสำรองระหว่างประเทศ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 อยู่ที่ 2.2 แสนล้านดอลลาร์สหรัฐ และหนี้สาธารณะ ณ สิ้นเดือนธันวาคม 2565 มีมูลค่าทั้งสิ้น 10,587,313.0 ล้านบาท คิดเป็น 60.7% ของ GDP

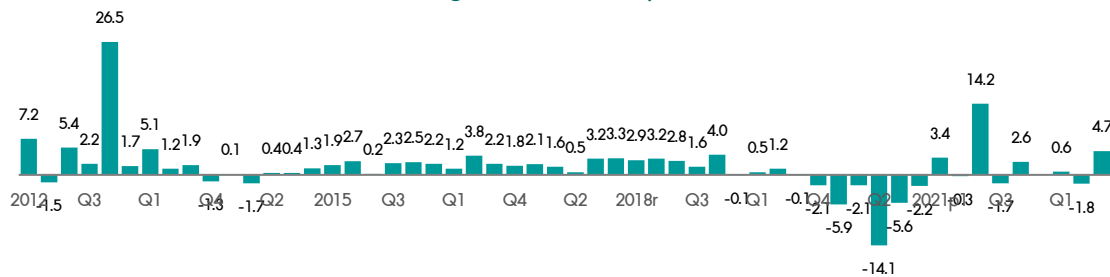
อัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) YoY (%) ย้อนหลัง 10 ปี พ.ศ. 2555 - 2565
แสดงในรูปที่ 5.1.1 - 29 และรูปที่ 5.1.1 - 30



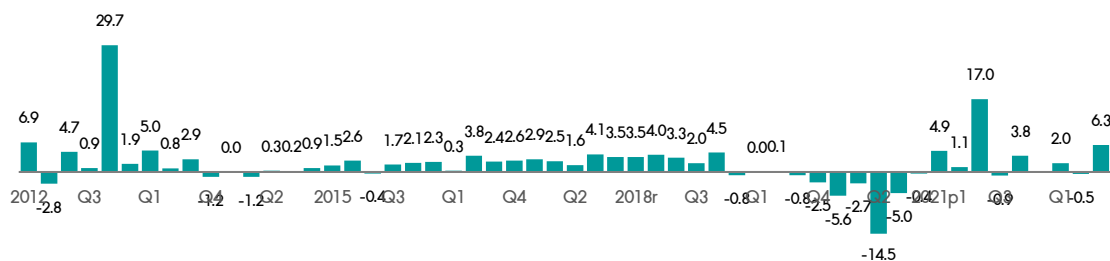
อัตราการเติบโต GDP ด้านการผลิต, YoY (%) นอกภาคเกษตร (Non-Agriculture)



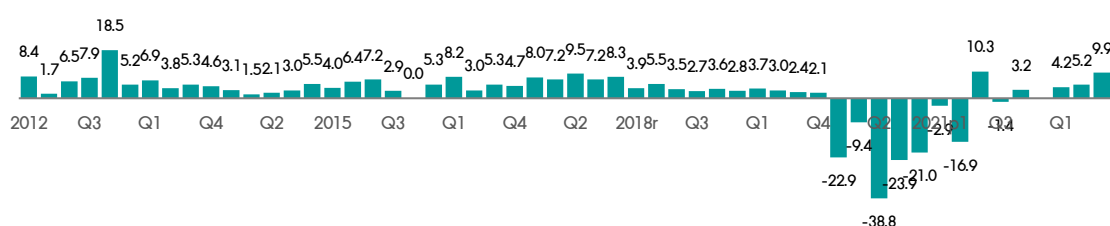
อัตราการเติบโต GDP ด้านการผลิต, YoY (%) นอกภาคเกษตร (Non-Agriculture), เฉพาะอุตสาหกรรม (Industrial)



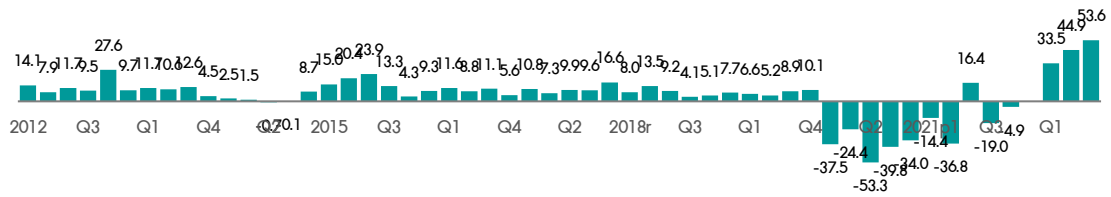
อัตราการเติบโต GDP ด้านการผลิต, YoY (%) นอกภาคเกษตร (Non-Agriculture), เฉพาะการผลิต (Manufacturing)



อัตราการเติบโต GDP ด้านการผลิต, YoY (%) นอกภาคเกษตร (Non-Agriculture), เฉพาะการขนส่งและคลัง (Transport and Storage)



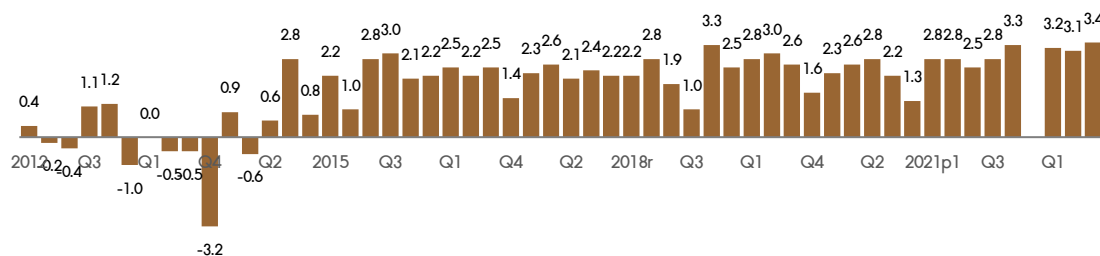
อัตราการเติบโต GDP ด้านการผลิต, YoY (%)
นอกภาคเกษตร (Non-Agriculture), เฉพาะโรงแรมและกิจการบริการด้านอาหาร
(Accommodation and food service activities)



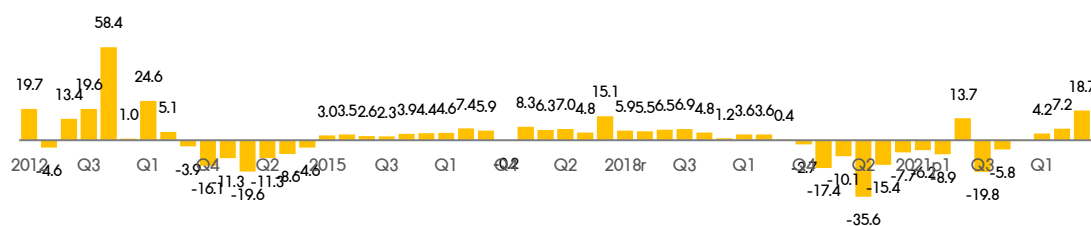
ที่มา : จัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566, ข้อมูลจาก https://www.nesdc.go.th/main.php?filename=qgdp_page, สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2565

รูปที่ 5.1.1 - 29 อัตราการเติบโตเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)
(GDP By Production Approach), YoY (%) ย้อนหลัง 10 ปี พ.ศ. 2555 - 2565

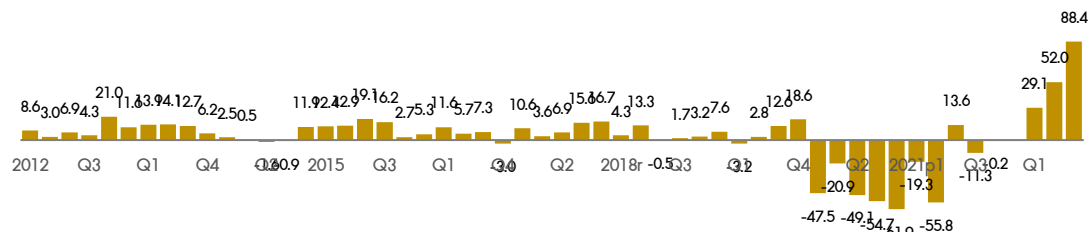
อัตราการเติบโต GDP ด้านรายจ่าย, YoY (%)
อาหารและเครื่องดื่มที่ไม่ใช่แอลกอฮอล์ (Food and Non-alcoholic)

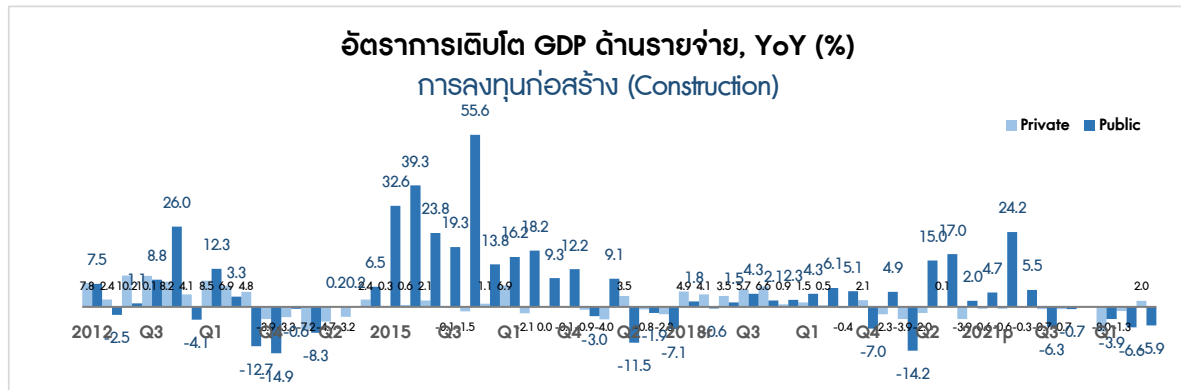


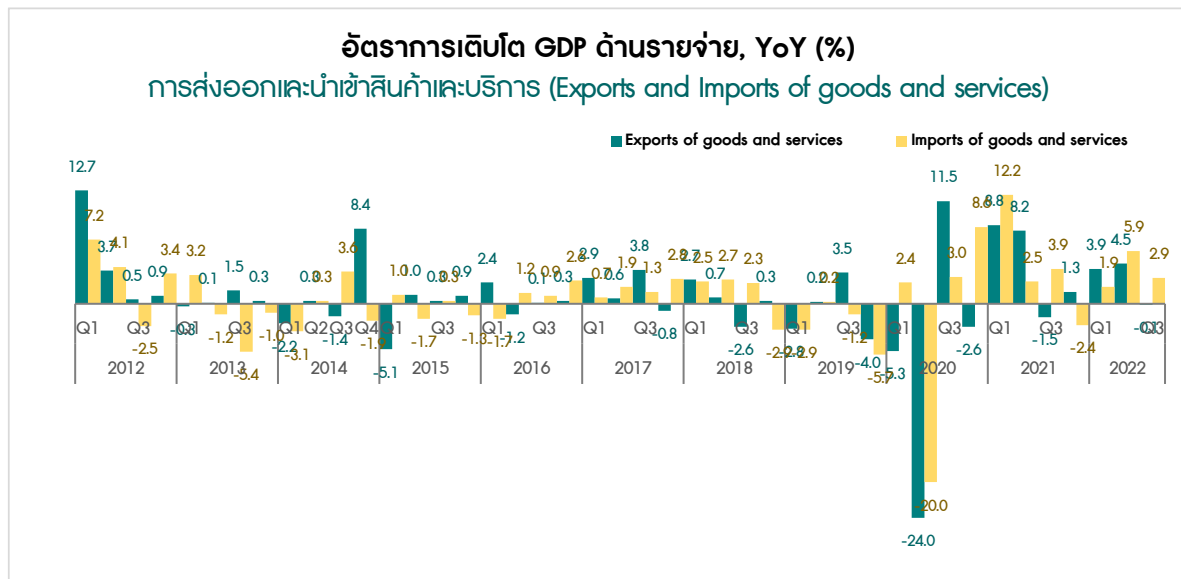
อัตราการเติบโต GDP ด้านรายจ่าย, YoY (%)
ขนส่ง (Transport)



อัตราการเติบโต GDP ด้านรายจ่าย, YoY (%)
ร้านอาหารและโรงแรม (Restaurants and Hotels)







ที่มา : จัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566, ข้อมูลจาก https://www.nesdc.go.th/main.php?filename=qgdp_page, สภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2565

รูปที่ 5.1.1 - 30 อัตราการเติบโตเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) (GDP By Expenditure Approach), YoY (%) ย้อนหลัง 10 ปี พ.ศ. 2555 - 2565

จากรูปที่ 5.1.1 - 29 และรูปที่ 5.1.1 - 30 จะเห็นได้ว่า อัตราการเติบโตเฉลี่ยของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ของสาขาส่ง ทั้งด้านการผลิต สาขาส่งและสถานที่เก็บสินค้า (Transport and Storage) และด้านการใช้จ่าย สาขาส่ง (Transport) ปรับตัวดีขึ้นจากปี 2564 โดยสาขาส่งเพิ่มขึ้นสอดคล้องกับการส่งออกที่เพิ่มขึ้น และที่เพิ่มขึ้นในอัตราที่สูงคือ ด้านการท่องเที่ยว โรงแรมและการบริการ ประเด็นการบริหารนโยบายเศรษฐกิจมหภาคในปี 2566 ที่ สศช. แนะนำให้ควรให้ความสำคัญมีรายละเอียดดังนี้

- 1) การรักษาแรงขับเคลื่อนจากการส่งออกสินค้า โดย (i) การอำนวยความสะดวกและลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการส่งออก (ii) การส่งออกสินค้าไปยังตลาดที่ยังมีแนวโน้มการขยายตัวทางเศรษฐกิจในเกณฑ์ดี และการสร้างตลาดใหม่ที่มีกำลังซื้อสูง (iii) การติดตามประเมินสถานการณ์และเงื่อนไขการค้าโลก (iv) การพัฒนาสินค้าเกษตร อาหาร และสินค้าอุตสาหกรรม ให้มีคุณภาพและมาตรฐานตรงตามข้อกำหนดของประเทศผู้นำเข้า ควบคู่ไปกับการปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิต (v) การใช้ประโยชน์จากกรอบความตกลงหุ้นส่วนทางเศรษฐกิจระดับภูมิภาค (RCEP) ควบคู่ไปกับการเร่งรัดการเจรจาความตกลงการค้าเสรีที่กำลังอยู่ในขั้นตอนของการเจรจา และ (vi) การส่งเสริมให้ภาคธุรกิจบริหารจัดการความเสี่ยงอย่างเหมาะสมเพื่อรองรับความผันผวนของอัตราแลกเปลี่ยน
- 2) การส่งเสริมการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นการขนส่งหลักของประเทศ แต่ควรเป็นการส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน เพื่อลดภาระหนี้สินของภาครัฐ โดย (i) การขับเคลื่อนการลงทุนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจและโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญ (ii) การกำกับดูแล และใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
- 3) การส่งเสริมการลงทุนภาคเอกชน โดย (i) การเร่งรัดให้ผู้ประกอบการที่ได้รับอนุมัติและออกบัตรส่งเสริมการลงทุนในช่วงปี 2563 - 2565 ให้เกิดการลงทุนจริง โดยเฉพาะโครงการลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย (ii) การแก้ไขปัญหาที่นักลงทุนและผู้ประกอบการต่างประเทศเห็นว่าเป็นอุปสรรคต่อการลงทุนและการประกอบธุรกิจ รวมทั้งปัญหาการขาดแคลนแรงงานในภาคการผลิต

- (iii) การดำเนินมาตรการส่งเสริมการลงทุนเชิงรุกและอำนวยความสะดวกเพื่อดึงดูดนักลงทุนในกลุ่มอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย (iv) การส่งเสริมการลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ และ (v) การพัฒนากำลังแรงงานทักษะสูงเพื่อรองรับกับอุตสาหกรรมที่เน้นเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้มข้น
- 4) การสนับสนุนการฟื้นตัวของการท่องเที่ยวและบริการเกี่ยวเนื่อง โดย (i) การแก้ไขปัญหาและเตรียมความพร้อมให้ภาคการท่องเที่ยวรองรับการกลับมาของนักท่องเที่ยวต่างชาติ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสินเชื่อและมาตรการสนับสนุนอื่น ๆ ให้ผู้ประกอบการสามารถกลับมาประกอบธุรกิจได้ (ii) การส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูงและยั่งยืน (iii) การจัดกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และ (iv) การส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ

5.1.1.4 การวิเคราะห์และประมาณการต้นทุนการขนส่งที่ลดได้จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

การวิเคราะห์และประมาณการสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยใช้สัดส่วนการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบในประเทศ หลักการวิเคราะห์และประมาณการต้นทุนการขนส่ง ประกอบด้วย

1. ประมาณการต้นทุนการขนส่งในภาคคมนาคม จากสัดส่วนการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ และคาดการณ์ต้นทุนการขนส่ง ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 จากอัตราเงินเฟ้อ
2. วิเคราะห์ Factor สัดส่วนต้นทุนการขนส่งของคมนาคมต่อต้นทุนการขนส่งของ สศช. ย้อนหลัง และคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580
3. คาดการณ์ GDP ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580
4. วิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580

ขั้นตอนการวิเคราะห์มีดังนี้

1) ประมาณการต้นทุนการขนส่งในภาคคมนาคม

ประมาณการต้นทุนการขนส่งในภาคคมนาคม จากสัดส่วนการขนส่งสินค้าในแต่ละรูปแบบด้วยต้นทุนการขนส่งสินค้าแต่ละรูปแบบ โดยปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยล้านตัน-กิโลเมตร และสัดส่วนรูปแบบการขนส่งแสดงได้ดังตารางที่ 5.1.1 - 12 การขนส่งทางถนนมีปริมาณมากที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2570 มีปริมาณ 168,662 ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 81.76 และปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณ 171,669 ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 76.62 ลดลงจากปี พ.ศ. 2565 และการขนส่งทางราง ในปี พ.ศ. 2570 มีปริมาณ 13,304 ล้านตัน - กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 6.45 และปี พ.ศ. 2580 มีปริมาณ 24,027 ล้านตัน-กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 10.72 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2565 ทั้งนี้ จากปี พ.ศ. 2565 ถึงปี พ.ศ. 2580 สัดส่วนทางถนนและทางน้ำลดลง แต่สัดส่วนทางรางเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 5.1.1 - 12 สัดส่วนการขนส่งสินค้า ในปี พ.ศ. 2565 - 2580

หน่วย : ล้านตัน-กม.

รูปแบบการขนส่ง	2560	2561	2562	2564	2565	2570	2575	2580
ทางถนน	134,935	143,175	148,772	136,245	141,648	168,662	169,147	171,669
ทางรถไฟ	2,836	2,767	2,632	2,673	4,445	13,304	20,027	24,027
ทางน้ำ	22,021	22,774	22,759	21,556	22,011	24,287	26,299	28,311
ทางอากาศ	68	60	45	12	17	39	40	41
รวม	159,860	168,776	174,208	160,486	168,121	206,292	215,513	224,048

หน่วย : เปอร์เซ็นต์

รูปแบบการขนส่ง	2560	2561	2562	2564	2565	2570	2575	2580
ทางถนน	84.41%	84.83%	85.40%	84.89%	84.25%	81.76%	78.49%	76.62%
ทางรถไฟ	1.77%	1.64%	1.51%	1.67%	2.64%	6.45%	9.29%	10.72%
ทางน้ำ	13.77%	13.49%	13.06%	13.43%	13.09%	11.77%	12.20%	12.64%
ทางอากาศ	0.04%	0.04%	0.03%	0.01%	0.01%	0.02%	0.02%	0.02%
รวม	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%	100.00%

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566, ข้อมูลจากแบบจำลอง NAM, 2566

จากนั้นทำการคาดการณ์ต้นทุนการขนส่ง ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 จากอัตราเงินเฟ้อโดยใช้อัตราเงินเฟ้อในอดีต (2555 - 2565) เท่ากับ 0.76% และอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยสำหรับปี 2570 - 2580 เท่ากับ 1.5% ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 13

ตารางที่ 5.1.1 - 13 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน - กิโลเมตร) ในปี พ.ศ. 2565 - 2580

รูปแบบการขนส่ง	ต้นทุนในการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน - กม.)								
	2559	2560	2561	2562	2564	2565	2570	2575	2580
ทางถนน	1.38	1.39	1.41	1.42	1.44	1.45	1.56	1.68	1.81
ทางรถไฟ	0.71	0.72	0.72	0.73	0.74	0.75	0.80	0.87	0.93
ทางน้ำ	0.52	0.52	0.53	0.53	0.54	0.54	0.58	0.63	0.68
ทางอากาศ	20.00	20.15	20.31	20.46	20.77	20.93	22.55	24.29	26.17

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566, อัตราเงินเฟ้อในอดีต (2555 - 2565) เท่ากับ 0.76% และอัตราเงินเฟ้อเฉลี่ยสำหรับปี 2570-2580 เท่ากับ 1.5%

ในการประเมินต้นทุนการขนส่งสินค้าในภาคคมนาคม สามารถคำนวณได้ดังนี้

ต้นทุนการขนส่งสินค้าในภาคคมนาคม = ต้นทุนการขนส่งสินค้า (บาท/ตัน - กิโลเมตร) × ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน - กิโลเมตร)

โดยในปีพ.ศ. 2570 ต้นทุนการขนส่งรวมคิดเป็น 288,912 พันล้านบาท และในปี พ.ศ. 2580 ต้นทุนการขนส่งรวมคิดเป็น 353,521 พันล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 14

ตารางที่ 5.1.1 - 14 ต้นทุนการขนส่งสินค้า (พันล้านบาท) ในปี พ.ศ. 2565 - 2580

หน่วย : พันล้านบาท

รูปแบบการขนส่ง	2560	2561	2562	2564	2565	2570	2575	2580
ทางถนน	188,170	201,177	210,631	195,838	205,152	263,156	284,309	310,848
ทางรถไฟ	2,038	2,003	1,920	1,979	3,316	10,694	17,342	22,413
ทางน้ำ	11,493	11,977	12,060	11,597	11,932	14,183	16,545	19,187
ทางอากาศ	1,365	1,221	916	255	350	879	972	1,073
รวม	203,065	216,378	225,526	209,670	220,750	288,912	319,167	353,521

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

2) การวิเคราะห์ Factor สัดส่วนต้นทุนการขนส่งของคมนาคมต่อต้นทุนการขนส่งของ สศข.

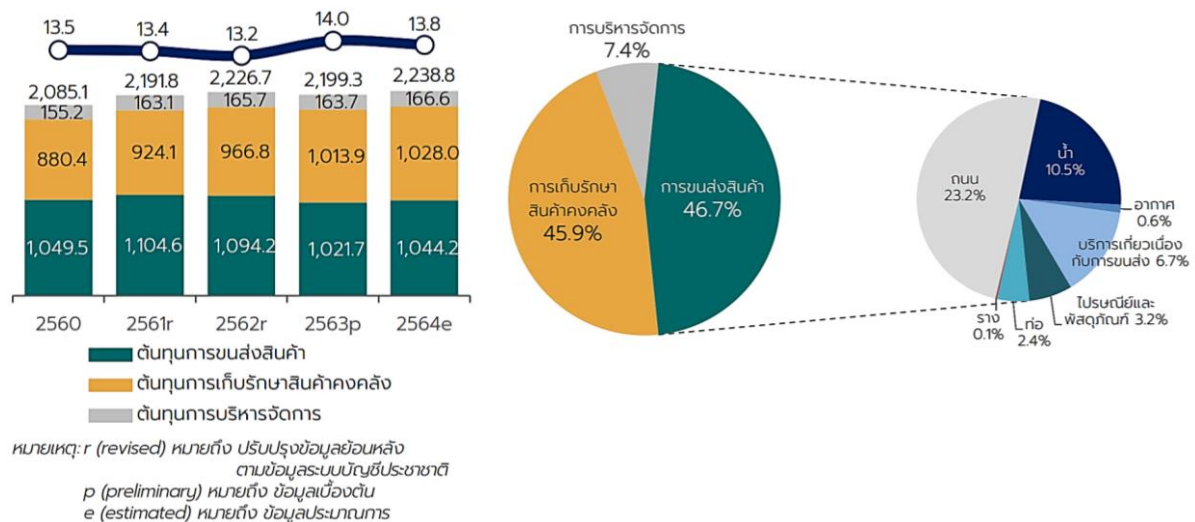
ในการประเมินสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP จำเป็นต้องวิเคราะห์ Factor สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อต้นทุนโลจิสติกส์ย้อนหลัง และคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 เนื่องจากภาคคมนาคมสามารถหาสัดส่วนต้นทุนการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในภาพรวมได้ แต่ต้นทุนการขนส่งในระดับมหภาคของ สศข. มียังมีต้นทุนการขนส่งอื่น ๆ อีก ซึ่งไม่สามารถประเมินได้ จึงจำเป็นต้องหา Factor ระหว่างค่าต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up เพื่อใช้ประเมินและคาดการณ์ในอนาคตได้

จากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2564 ของ สศข. ได้สรุปสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย อยู่ที่ร้อยละ 13.8 ประกอบด้วย สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ร้อยละ 6.4 สัดส่วนต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP ร้อยละ 6.4 สัดส่วนต้นทุนการบริหารจัดการต่อ GDP ร้อยละ 1.0 ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 15 และรูปที่ 5.1.1 - 31 ซึ่งต้นทุนการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2561 2562 2563 2564 คิดเป็น 1,104.6 1,094.2 1,021.7 และ 1,044.2 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อนำไปหารกับต้นทุนการขนส่งของภาคคมนาคมดังตารางที่ 5.1.1 - 16 ทำให้ได้ Factor ระหว่างค่าต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 17

ตารางที่ 5.1.1-15 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทย

หน่วย: พันล้านบาท											Unit: Billion Baht
ด้านโลจิสติกส์	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Logistics Cost
ต้นทุนการขนส่งสินค้า	932.2	953.4	994.9	1,016.3	1,078.3	1,049.5	1,104.6	1,094.2	1,021.7	1,044.2	Transportation Cost
ทางท่อ	39.4	35.6	49.6	43.6	51.9	62.4	68.2	61.1	53.2	53.2	Pipeline
ทางราง	2.1	2.1	1.8	1.8	2.1	2.1	2.1	2.0	1.9	1.8	Rail
ทางถนน	554.5	562.3	577.1	590.9	631.0	559.0	567.6	564.5	517.8	519.0	Road
ทางน้ำ	201.8	203.6	205.0	220.4	224.3	233.2	243.0	238.6	226.7	234.4	Water
ทางอากาศ	41.4	41.1	39.5	36.4	39.7	42.4	46.1	42.5	44.0	44.6	Air
บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง	76.1	87.1	97.9	99.8	103.9	113.7	126.0	127.3	138.1	149.3	Transport-Related Services
บริการไปรษณีย์และพัสดุภัณฑ์	16.9	21.6	24.0	23.4	25.4	36.7	51.8	58.2	70.0	71.9	Parcel Services
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง	682.9	713.9	711.2	724.1	743.1	880.4	924.1	966.8	1,013.9	1,028.0	Inventory Holding Costs
ต้นทุนการถือครองสินค้า	668.1	696.2	696.8	709.2	730.1	689.0	732.3	773.4	815.7	824.9	Inventory Carrying Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	14.8	17.7	14.4	14.9	13.0	191.4	191.8	193.4	198.2	203.1	Warehousing Cost
ต้นทุนการบริหารจัดการ	161.5	166.7	170.6	174.0	182.1	155.2	163.1	165.7	163.7	166.6	Logistics Administration Cost
มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม	1,776.6	1,834.0	1,876.7	1,914.4	2,003.5	2,085.1	2,191.8	2,226.7	2,199.3	2,238.8	Total Logistics Cost
มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี	12,357.3	12,915.2	13,230.3	13,743.5	14,554.6	15,488.7	16,373.3	16,892.4	15,636.9	16,180.6	Gross Domestic Product (GDP)
หน่วย: ร้อยละ ต่อ GDP											Unit: Percent to GDP
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศไทย	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561r	2562r	2563p	2564e	Proportion of Logistics Costs to GDP
ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP	7.6	7.4	7.5	7.4	7.4	6.8	6.8	6.5	6.5	6.4	Transportation Cost to GDP
ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP	5.5	5.5	5.4	5.2	5.1	5.7	5.6	5.7	6.5	6.4	Inventory Holding Cost to GDP
ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP	1.3	1.3	1.3	1.3	1.3	1.0	1.0	1.0	1.0	1.0	Logistics Administration Cost to GDP
ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP	14.4	14.2	14.2	13.9	13.8	13.5	13.4	13.2	14.0	13.8	Logistics Costs to GDP

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2564 (Thailand's Logistics Report 2021), สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2565



ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2564 (Thailand's Logistics Report 2021), สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2565

รูปที่ 5.1.1 - 31 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP และโครงสร้างมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ตารางที่ 5.1.1 - 16 Factor สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อต้นทุนโลจิสติกส์

หน่วย : พันล้านบาท

Factor	2560	2561	2562	2565	2570	2575	2580
Factor เทียบการคำนวณ Bottom up/Top down							
ต้นทุนการขนส่งของภาคคมนาคม	203,065	216,378	225,526	209,670	288,912	319,167	353,521
ต้นทุนการขนส่งของ สศช.	1,049,500	1,104,600	1,094,200	1,044,200	1,236,283	1,288,967	1,342,038
สัดส่วน Bottom up/Top down	0.193	0.196	0.206	0.201	0.234	0.248	0.263

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

Factor ระหว่างค่าต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 มีค่าเท่ากับ .0234 0.248 และ 0.263 ตามลำดับ

3) การคาดการณ์ GDP

การคาดการณ์ GDP ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 ใช้อัตราการเติบโตคงที่ ร้อยละ 2.8 ต่อปี ดังแสดงในตารางที่ 5.1.1 - 17

ตารางที่ 5.1.1 - 17 การคาดการณ์ GDP (ล้านล้านบาท) ในปี พ.ศ. 2565 - 2580

ปี พ.ศ.	2560	2561	2562	2564	2570	2575	2580
GDP (ล้านล้านบาท)	15,489	16,373	16,892	16,182	20,848	23,734	26,761

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

4) การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP

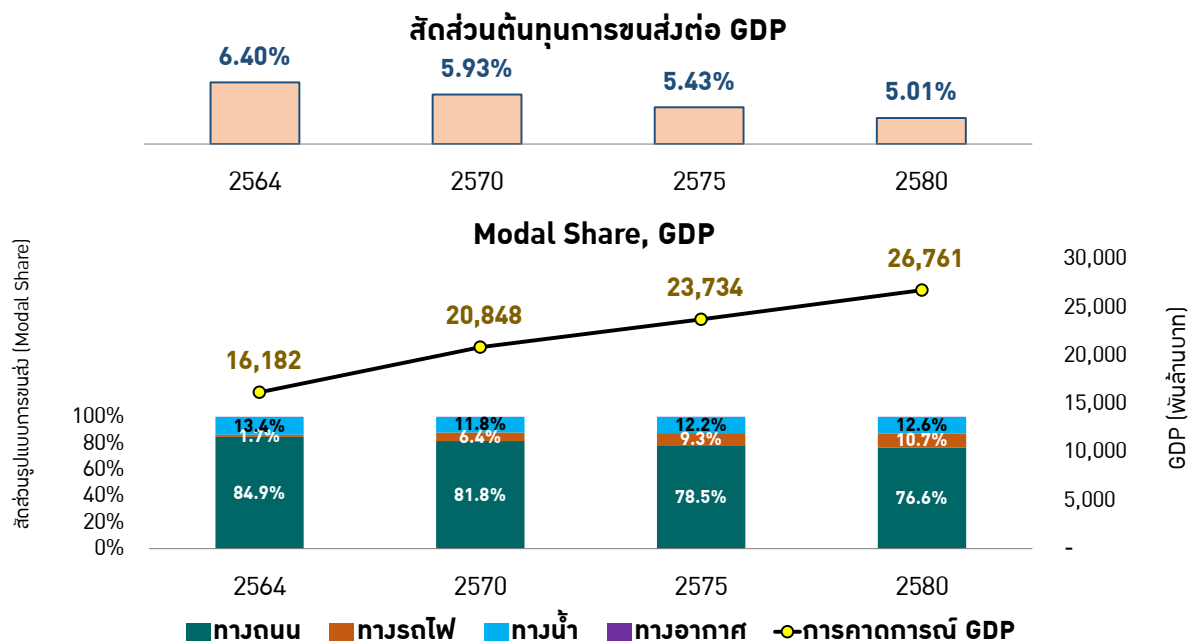
การวิเคราะห์สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 ใช้ต้นทุนการขนส่งรวมหาร GDP โดยทำการปรับสัดส่วนต้นทุนการขนส่งด้วย Factor ต้นทุนการขนส่งแบบ Top - down / Bottom - up ดังตารางที่ 5.1.1 - 16 จะสามารถคำนวณสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ได้ดังตารางที่ 5.1.1 - 18

ตารางที่ 5.1.1-18 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP (ร้อยละ) ในปี พ.ศ. 2565 - 2580

รูปแบบการขนส่ง	2565	2570	2575	2580
ทางถนน	205	263	284	311
ทางรถไฟ	3	11	17	22
ทางน้ำ	12	14	17	19
ทางอากาศ	0.4	0.9	1.0	1.1
รวมต้นทุนการขนส่ง (ล้านล้านบาท)	220	289	319	353
GDP (ล้านล้านบาท)	16,182	20,848	23,734	26,761
สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP	6.40%	5.93%	5.43%	5.01%

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

จากการประเมินสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP พบว่า ในปี พ.ศ. 2570 คิดเป็นร้อยละ 5.93 ปี พ.ศ. 2575 คิดเป็นร้อยละ 5.43 และปี พ.ศ. 2580 คิดเป็นร้อยละ 5.01 ซึ่งสามารถบรรลุต้าชีวิตด้านสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ของประเทศในปี พ.ศ. 2580 ได้ สรุปกราฟสัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ที่ได้จากการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง แสดงได้ดังรูปที่ 5.1.1 - 32



ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.1.1 - 32 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ที่ได้จากการขนส่งในแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580

นอกจากนี้ การศึกษาฯ ได้วิเคราะห์และสรุปการเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity) ได้แก่ การพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวกปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง และจะทำการประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องโดยใช้ข้อมูลสถิติ และการวิเคราะห์สถานการณ์เฉพาะ เช่น เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการขนส่งและการเดินทางตามสภาวะปกติและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป จะนำไปใช้ในการจัดทำกรอบแนวคิดการพัฒนาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคตต่อไป

5.2 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. เพื่อนำไปสู่การบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นระบบและเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม โดยทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากรายงานประจำปี แผนพัฒนา ผลการดำเนินงานจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รายละเอียดดังนี้

5.2.1 การพัฒนาภาค¹⁴

○ ภาคกลาง

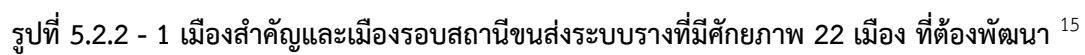
- เพิ่มความสามารถแข่งขันของฐานอุตสาหกรรมเดิม และส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมแห่งอนาคต
- พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานการผลิตอาหารและสินค้าเกษตรให้ทันสมัยและเป็นสากล
- ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและภาพลักษณ์ที่ได้มาตรฐานสากล

¹⁴ ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ)

- เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการน้ำ แก้ไขปัญหาน้ำในภาคตะวันออก และภาคกลางตอนบน
- ภาคเหนือ
 - พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพและความยั่งยืน
 - พัฒนาประสิทธิภาพการผลิตทางการเกษตร และสร้างมูลค่าเพิ่ม
 - พัฒนาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - พัฒนาระบบการดูแลสุขภาพผู้สูงอายุ
- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 - เพิ่มศักยภาพการผลิตสินค้าเกษตรสู่มาตรฐานเกษตรอินทรีย์และอาหารปลอดภัย
 - พัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปไปสู่ผลิตภัณฑ์ที่มีมูลค่าเพิ่มสูง
 - ยกระดับการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ
 - เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการน้ำเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน
 - พัฒนาป่าไม้ให้อุดมสมบูรณ์และรักษาความหลากหลายทางชีวภาพในพื้นที่ต้นน้ำ
- ภาคใต้
 - เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตร
 - ยกระดับรายได้จากการท่องเที่ยวให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง
 - พัฒนาเศรษฐกิจจังหวัดชายแดนให้เป็นพื้นที่เศรษฐกิจเฉพาะ
 - วางระบบป้องกันและแก้ไขความเสื่อมโทรมทรัพยากรฯ และสิ่งแวดล้อม

5.2.2 การพัฒนาเมือง

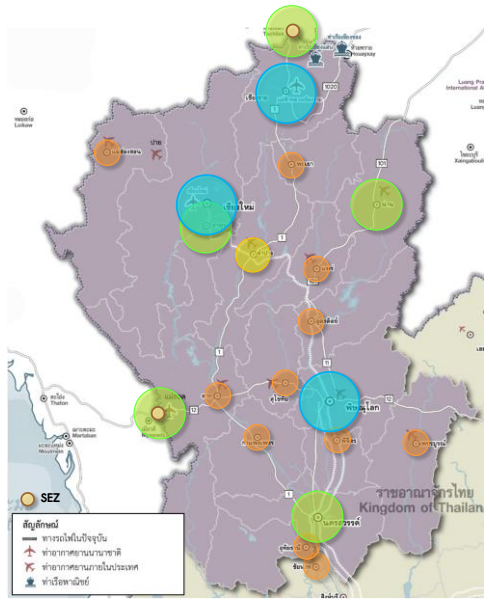
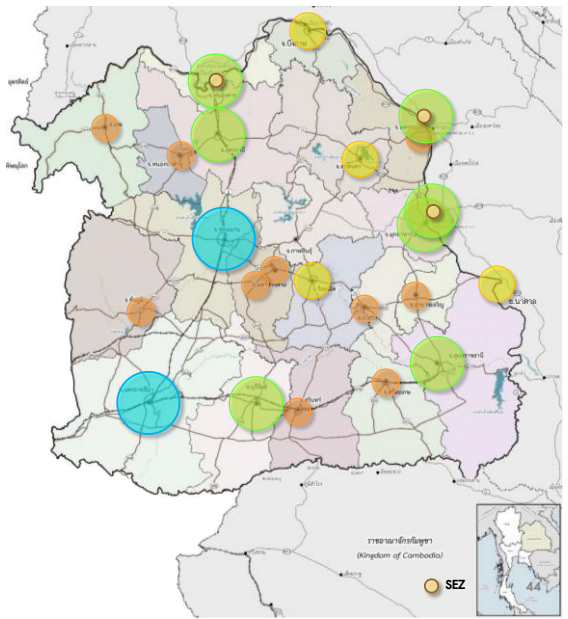
- เมืองศูนย์กลาง
 - ภาคกลาง กรุงเทพฯ และเมืองปริมณฑล (สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร)
 - ภาคเหนือ เมืองเชียงใหม่ เมืองพิษณุโลก
 - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เมืองขอนแก่น เมืองนครราชสีมา
 - ภาคใต้ เมืองภูเก็ต เมืองหาดใหญ่
- เมืองที่มีศักยภาพ
 - พื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพที่สำคัญ อาทิ เมืองอยุธยา เมืองนครสวรรค์ เมืองขอนแก่น และเมืองทุ่งสง
 - บริเวณเมืองชายแดนที่มีศักยภาพรวมทั้งบริเวณใกล้พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน อาทิ เมืองเบตง เมืองสะเดา เมืองพุน้ำร้อน เมืองอรัญประเทศ เมืองนครพนม เมืองหนองคาย เมืองเชียงของ

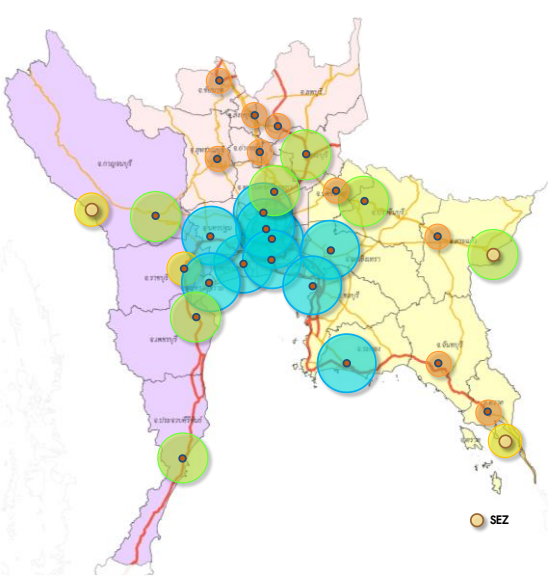
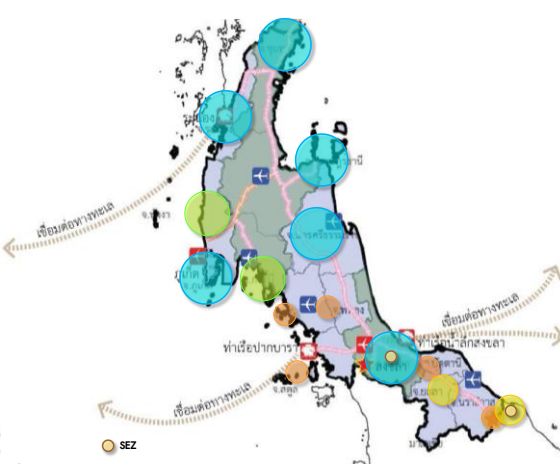


จากการทบทวนข้อมูลการพัฒนาเมืองของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดลำดับเมืองสำคัญตามพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ที่ได้พิจารณาทั้งเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และประตูการค้า ตามแผนแม่บทยานยนต์ยุทธศาสตร์ชาติ และเมืองที่มีความสำคัญในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยแบ่งออกเป็นเมือง 4 ระดับลำดับศักยภาพ แยกตามภูมิภาค ดังตารางที่ 5.2.3 - 1

5-53

ตารางที่ 5.2.3 - 1 การจัดลำดับเมืองสำคัญตามพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

ภูมิภาค/ระดับเมือง	จังหวัดในภูมิภาค
ภาคเหนือ	
 เมืองระดับที่ 1 เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และประตูการค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย พะเยา  เมืองระดับที่ 2 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 1 และ 2 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกลุ่มที่มีปริมาณการเดินทางและขนส่งสูงในปัจจุบัน ได้แก่ นครสวรรค์ ลำพูน น่าน SEZ ตาก SEZ เชียงราย  เมืองระดับที่ 3 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 3 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และด่านชายแดนที่มีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ ลำปาง  เมืองระดับที่ 4 เมืองอื่นๆ	
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	
 เมืองระดับที่ 1 เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และประตูการค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่น  เมืองระดับที่ 2 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 1 และ 2 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกลุ่มที่มีปริมาณการเดินทางและขนส่งสูงในปัจจุบัน ได้แก่ อุดรธานี มุกดาหาร หนองคาย อุบลราชธานี บุรีรัมย์ SEZ หนองคาย SEZ นครพนม SEZ มุกดาหาร  เมืองระดับที่ 3 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 3 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และด่านชายแดนที่มีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ สกลนคร ร้อยเอ็ด สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ) และสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 (นาคา)  เมืองระดับที่ 4 เมืองอื่นๆ	

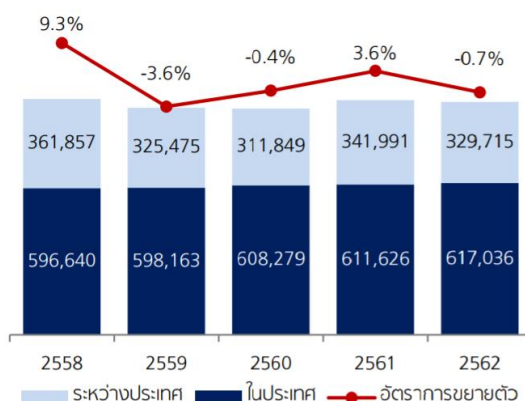
ภาคกลาง ภาคตะวันตก และภาคตะวันออก	
 เมืองระดับที่ 1 เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และประตูการค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี, ปทุมธานี, สมุทรปราการ, สมุทรสาคร, นครปฐม, และรวมพื้นที่เชื่อมต่อกับแนวรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล) ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา  เมืองระดับที่ 2 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 1 และ 2 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกลุ่มที่มีปริมาณการเดินทางและขนส่งสูงในปัจจุบัน ได้แก่ สระบุรี อโยธยา ปราจีนบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ SEZ สระแก้ว  เมืองระดับที่ 3 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 3 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และด่านชายแดนที่มีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ ราชบุรี SEZ ตราด SEZ กาญจนบุรี  เมืองระดับที่ 4 เมืองอื่นๆ	
ภาคใต้	
 เมืองระดับที่ 1 เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และประตูการค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช ภูเก็ต สงขลา  เมืองระดับที่ 2 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 1 และ 2 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกลุ่มที่มีปริมาณการเดินทางและขนส่งสูงในปัจจุบัน ได้แก่ กระบี่ พังงา  เมืองระดับที่ 3 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 3 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และด่านชายแดนที่มีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ ยะลา SEZ นราธิวาส  เมืองระดับที่ 4 เมืองอื่นๆ ได้แก่ นราธิวาส สตูล ปัตตานี พัทลุง ตรัง	

5.3 รูปแบบ (Mode of Transport) และความต้องการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า (Travel Demand)

จากการทบทวนข้อมูลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ จากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ปี 2562 สามารถสรุปสัดส่วนการขนส่งได้ดังนี้

(1) การทบทวนข้อมูลสัดส่วนการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

ในปี 2562 ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมีปริมาณรวม 946,751 พันตัน ลดลงเล็กน้อยจาก 953,617 พันตันในปี 2561 มีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยปริมาณการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศมีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.6 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 0.9



ที่มา: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2562

รูปที่ 5.3 - 1 ปริมาณการขนส่งสินค้าในภาพรวม (พันตัน) ปี พ.ศ. 2562

(1.1) ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ

ในปี 2562 การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีปริมาณรวม 617,036 พันตัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 611,626 พันตันในปี 2561 หรือมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 0.9 จากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก เพิ่มขึ้นทั้งการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลภายในประเทศ โดยมีปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศแยกตามรูปแบบการขนส่ง สรุปได้ดังนี้ ดังแสดงในตารางที่ 5.3 - 1 และรูปที่ 5.3 - 2

ตารางที่ 5.3 - 1 ปริมาณการขนส่งในประเทศ ปี พ.ศ. 2562

รูปแบบ	2558	2559	2560	2561	2562
ทางถนน ¹	482,358	484,884	482,596	483,760	483,168
ขยายตัว (ร้อยละ)	3.7	0.5	-0.5	0.2	-0.1
ทางราง ²	11,388	11,937	11,695	10,232	10,262
ขยายตัว (ร้อยละ)	5.4	4.8	-2.0	-12.5	0.3
ทางน้ำ ³	102,779	101,222	113,876	117,537	123,532
ขยายตัว (ร้อยละ)	6.2	-1.5	12.5	3.2	5.1
ลำน้ำ	50,907	50,327	53,026	55,739	57,242
ขยายตัว (ร้อยละ)	1.6	-1.1	5.4	5.1	2.7
ชายฝั่งทะเล	51,872	50,895	60,850	61,798	66,290
ขยายตัว (ร้อยละ)	11.1	-1.9	19.6	1.6	7.3
ทางอากาศ ⁴	115	120	112	97	74
ขยายตัว (ร้อยละ)	0.9	4.3	-6.7	-13.4	-23.7
รวมทั้งหมด	596,640	598,163	608,279	611,626	617,036
ขยายตัว (ร้อยละ)	4.2	0.3	1.7	0.6	0.9

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562 (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ), 2562

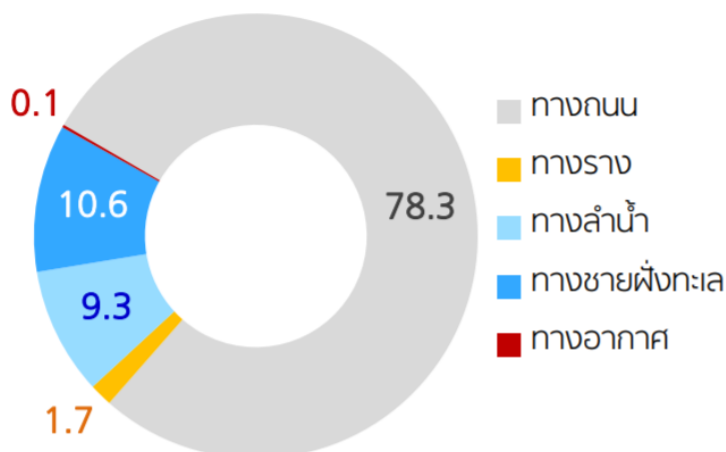
อ้างอิงข้อมูลจาก

¹ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

² การรถไฟแห่งประเทศไทย

³ กรมเจ้าท่า

⁴ กรมท่าอากาศยาน, สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)



ที่มา: รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2562

รูปที่ 5.3 - 2 การขนส่งสินค้าในประเทศไทย พ.ศ. 2562

(1.2) ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ในปี 2562 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมีปริมาณ 329,715 พันตัน ลดลงจาก 341,991 พันตันในปี 2561 หรือมีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.6 จากการลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการนำเข้าส่งออกสินค้าในภาพรวมที่ลดลง ดังแสดงในตารางที่ 5.3 - 2

ตารางที่ 5.3 - 2 ปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. 2562

รูปแบบ	2558	2559	2560	2561	2562
ทางถนน	33,564	34,172	35,936	35,925	36,569
ขยายตัว (ร้อยละ)	-8.8	1.8	5.2	-0.1	1.8
ทางราง	126	223	324	402	413
ขยายตัว (ร้อยละ)	57.5	77.0	45.3	24.1	2.7
ทางน้ำ	327,650	290,570	275,045	305,029	291,948
ขยายตัว (ร้อยละ)	22.8	-11.3	-5.3	10.9	-4.3
ทางอากาศ	517	510	544	635	785
ขยายตัว (ร้อยละ)	-17.7	-1.4	6.7	16.7	23.6
รวมทั้งหมด	361,857	325,475	311,849	341,991	329,715
ขยายตัว (ร้อยละ)	18.9	-10.1	-4.2	9.7	-3.6

ที่มา : รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2562, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ 2562

อ้างอิงข้อมูลจาก ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร, สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม 2562

(1.3) รูปแบบและสัดส่วนของการเดินทางและขนส่งสินค้า

จากการทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข., 2561) พบว่า จากการวิเคราะห์รูปแบบและสัดส่วนของการเดินทางและขนส่งสินค้าตามรูปแบบการเดินทางและขนส่งต่าง ๆ ในปี 2580 การเดินทางโดยระบบรถไฟจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10.4 (ร้อยละ 17.3 หากรวมรถไฟความเร็วสูง) สัดส่วนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะลดลงเป็นร้อยละ 45.1 จากปัจจุบัน ร้อยละ 51.3 ดังตารางที่ 5.3 - 3

ส่วนการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2565 หลังสิ้นสุดการลงทุนของแผนระยะเร่งด่วน (ระยะที่ 1) การขนส่งสินค้าทางราง (ในหน่วยตัน) จะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 4.3 ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคมนาคมขนส่งของ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งกำหนดให้เพิ่มปริมาณการขนส่ง สินค้าทางรางเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 และหลังจากการลงทุนแผนแม่บทฯ ระยะ 20 ปี การขนส่งสินค้าทางรางจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7.9 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนจะ ลดลงเป็นร้อยละ 81.3 จากปัจจุบัน ร้อยละ 87.5 ดังตารางที่ 5.3 - 4

ตารางที่ 5.3 - 3 สัดส่วนการเดินทางตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2570	ปี พ.ศ. 2575	ปี พ.ศ. 2580
รถส่วนบุคคล	51.26%	49.37%	47.59%	44.73%	45.08%
รถโดยสาร	38.59%	37.25%	36.13%	37.04%	34.55%
รถไฟ	6.41%	8.08%	9.36%	10.13%	10.43%
เครื่องบิน	3.75%	3.79%	3.12%	3.09%	3.02%
รถไฟความเร็วสูง	0.00%	1.51%	3.80%	5.01%	6.92%

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่, สนข. 2561

ตารางที่ 5.3 - 4 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยตัน

รูปแบบการเดินทาง	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2570	ปี พ.ศ. 2575	ปี พ.ศ. 2580
ทางถนน	87.51%	84.58%	82.19%	81.40%	81.28%
ทางรถไฟ	1.40%	4.32%	6.71%	7.57%	7.87%
ทางน้ำ	11.08%	11.08%	11.08%	11.02%	10.84%
ทางอากาศ	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%	0.02%

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่, สนข. 2561

ตารางที่ 5.3 - 5 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยตัน-กม.

รูปแบบการเดินทาง	ปี พ.ศ. 2560	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2570	ปี พ.ศ. 2575	ปี พ.ศ. 2580
ทางถนน	92.56%	88.77%	85.49%	83.99%	83.37%
ทางรถไฟ	1.04%	4.83%	8.13%	9.66%	10.38%
ทางน้ำ	6.37%	6.36%	6.35%	6.31%	6.22%
ทางอากาศ	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%	0.03%

ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่, สนข. 2561

จากตารางที่ 5.3 - 5 หากพิจารณาในหน่วยตัน-กม. หลังจากการลงทุนแผนแม่บทฯ ระยะ 20 ปี การขนส่งสินค้าทางรางจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10.4 สัดส่วนการขนส่งสินค้า ทางถนนจะลดลงเป็นร้อยละ 83.4 จากปัจจุบัน ร้อยละ 92.6 การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ดังกล่าวจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ในส่วนของทางขนส่งลดลงจาก 2.017 บาทต่อตัน - กม. ในปัจจุบัน เป็น 1.972 บาทต่อตัน - กม. หลังจากการลงทุนแผนระยะเร่งด่วน (ปี พ.ศ. 2565) และลดลงเป็น 1.910 บาทต่อตัน - กม. หลังจากการลงทุนแผนทั้ง 3 ระยะ (ปี พ.ศ. 2580) คิดเป็นการลดร้อยละ 5.3 จากต้นทุนปัจจุบัน

จากการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสามารถลดปริมาณการเดินทางบนโครงข่าย
ถนนและเวลาในการเดินทางได้ดังตารางที่ 5.3 - 6

ตารางที่ 5.3 - 6 ระยะทางและเวลาในการเดินทางบนโครงข่ายถนนที่ลดลงจากการพัฒนาโครงการตามแผนแม่บทฯ

รายการ	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2570	ปี พ.ศ. 2575	ปี พ.ศ. 2580
ระยะการเดินทางที่ลดลง (ล้าน PCU - กม. ต่อปี)	5,703.03	11,833.32	18,997.43	21,110.32
เวลาในการเดินทางที่ลดลง (ล้าน PCU - ชม. ต่อปี)	74.04	155.41	227.45	286.07

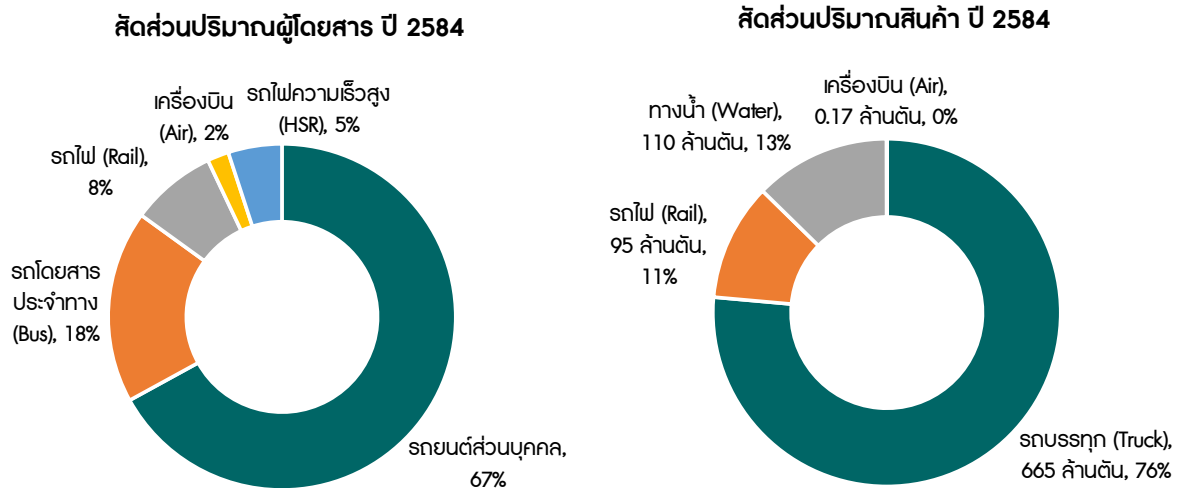
ที่มา: แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่, สนช. 2561

จากรายงานประจำปี พ.ศ. 2561 ของการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้สรุปผลการดำเนินงาน
พัฒนาด้านบริการ พบว่า ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 34.95 ล้านคน/ปี เป็น 79.90 ล้านคน/ปี
ในปี พ.ศ. 2570 (เพิ่มขึ้น 128.60%) และการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 12.17 ล้านตัน/ปี
เป็น 46.89 ล้านตัน/ปี ในปี พ.ศ. 2570 (เพิ่มขึ้น 285.25%)

(1.4) ความต้องการในการเดินทางและขนส่งระหว่างเมืองในอนาคต

จากการทบทวนข้อมูลทุติยภูมิจากแผนพัฒนาฯ และรายงานต่าง ๆ อาทิ แผนยุทธศาสตร์
การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนยุทธศาสตร์
กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3
(พ.ศ. 2560 - 2565) แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2560 - 2579) แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และ
การพัฒนาพื้นที่ และแผนยุทธศาสตร์การรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะ 20 ปี พบว่า ปริมาณ
ความต้องการในระบบรางและทางอากาศมีแนวโน้มสูงขึ้น

จากการทบทวนแผนแม่บทและแผนดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมือง ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าของแต่ละรูปแบบในอนาคต ในกรณีที่ม
การพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรางตามแผนที่ได้กำหนดไว้ พบว่าในปี พ.ศ. 2584
สัดส่วนของปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางระบบรางเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณ
การเดินทางและขนส่งทั้งหมดจะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 13 สำหรับปริมาณการเดินทางของ
ผู้โดยสาร และคิดเป็นร้อยละ 11 สำหรับการขนส่งสินค้า ตามลำดับ ดังแสดงใน
รูปที่ 5.3 - 3



ที่มา : แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

รูปที่ 5.3 - 3 สัดส่วนและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2584

5.4 ความสามารถและศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในอนาคต

ความสามารถและศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในอนาคต ได้จากการวิเคราะห์และประเมินสถานภาพปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ โดยใช้ดัชนีการจราจรติดขัดหรือสัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายกับความจุของระบบ (Volume Capacity Ratio : V/C) การวิเคราะห์แบ่งออกตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ สมมติฐานของการประเมินและคาดการณ์ ดังนี้

สมมติฐานของการประเมินและคาดการณ์

- ปีประเมินของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางน้ำ ได้แก่ ปี 2565, 2570, 2575 และ 2580
- ปีประเมินของโครงสร้างพื้นฐานทางราง ได้แก่ ปี 2565, 2570, 2575 และ 2580 (ตามการพัฒนาแบบจำลองของประเทศไทย)
- ปีประเมินของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ได้แก่ ปี 2565, 2570, 2575, และ 2580
- การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและสินค้า ใช้ข้อมูลดังนี้
 - ทางถนน - หน่วยยานที่รับผิดชอบจัดเก็บ ได้แก่ กรมทางหลวง และการคาดการณ์ใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร
 - ทางราง - รายงานการศึกษาโครงการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ แผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนข., 2561) และโครงการศึกษาการกักกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ (กรมการขนส่งทางราง, 2564)
 - ทางน้ำ - การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางน้ำ

- ทางอากาศ - หน่วยงานที่รับผิดชอบวางแผน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
- การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แบ่งเป็น 2 กรณี ได้แก่ กรณีก่อน (หัวข้อ 5.4.1) และหลังมีโครงการโครงสร้างพื้นฐาน (หัวข้อ 6.4)

การวิเคราะห์และประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และ ศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต กรณีก่อนมีโครงการ แสดงดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) การคมนาคมขนส่งทางถนน

การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นระบบคมนาคมขนส่งหลักของประเทศไทย เนื่องจากการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมพื้นที่ค่อนข้างสมบูรณ์ สามารถรองรับการเดินทางเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ใกล้-ไกลระหว่างอำเภอ จังหวัด รวมถึงภูมิภาคได้ ตลอดจนการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางถนนเป็นระยะทางยาวประมาณ 270,000 กิโลเมตร

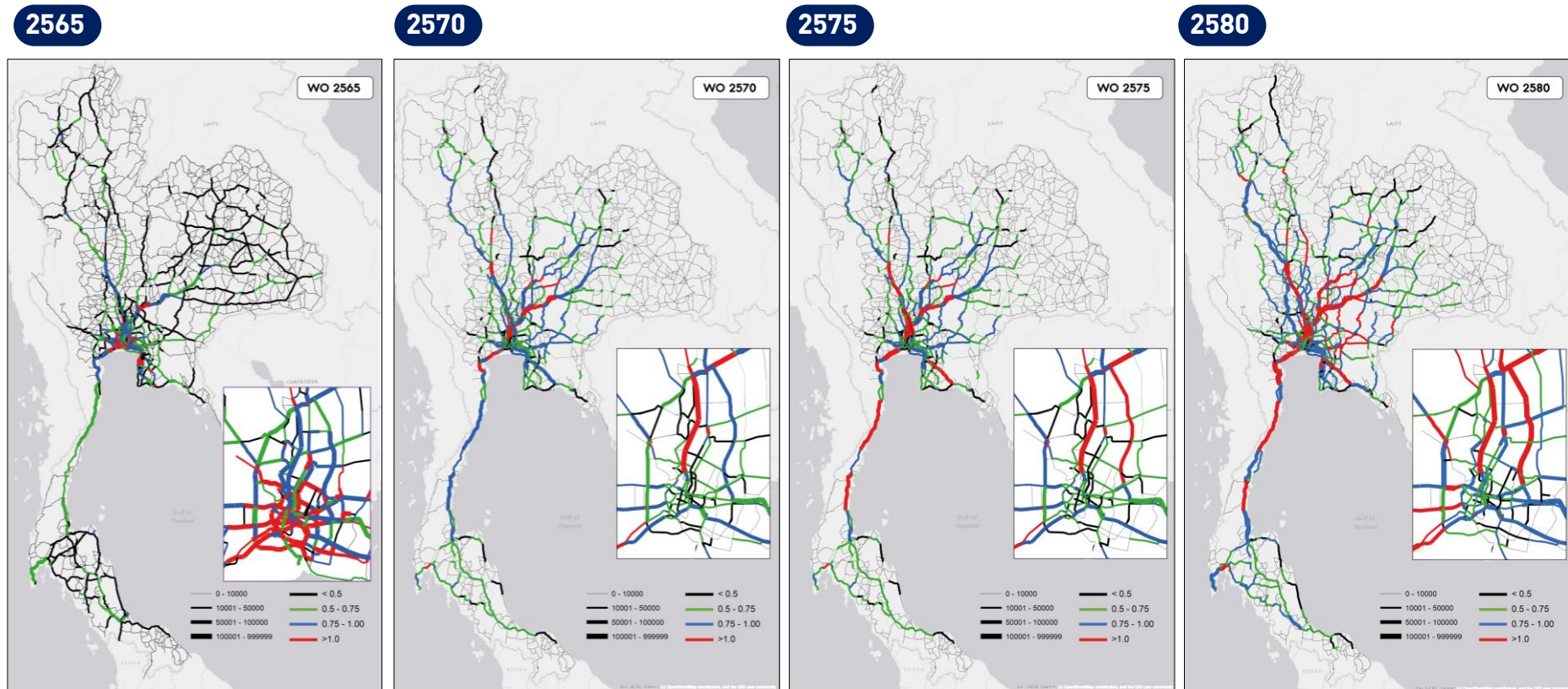
จากข้อมูลของสำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง แสดงให้เห็นว่าโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทยมีปริมาณจราจรเพิ่มสูงขึ้นในแต่ละปี ส่งผลให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการลดลง โดยรูปที่ 5.4.1 - 1 แสดงสัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายทางหลวงกับความจุของทางหลวง (V/C) ในปี พ.ศ. 2565 2570 2575 และ 2580 พบว่า ค่า V/C เกิน 1.00 หรือใกล้ 1.00 (เส้นสีแดง) มีปริมาณมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะในพื้นที่เชื่อมต่อหรือจุดศูนย์กลางของประเทศ ซึ่งเป็นทางหลวงสายหลักบริเวณกรุงเทพฯ ปริมาณการติดขัดเพิ่มขึ้นในพื้นที่ภาคตะวันออกและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เนื่องจากการขนส่งสินค้ามากขึ้น

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต โครงการฯ ใช้แบบจำลอง NAM ในการประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน ที่มีแผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนตามแผนของภาครัฐ ผลการประเมินแสดงในรูปเชิงแผนที่ ดังแสดงในรูปที่ 5.4.1 - 1

จากรูปที่ 5.4.1 - 1 สามารถประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2565 มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ค่อนข้างน้อยในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นสีดำและสีเขียว แสดงว่ายังสามารถรองรับปริมาณขนส่งได้ แต่บางเส้นทางในภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล เส้นความหนาแน่นเป็นสีแดงและสีน้ำเงิน แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนมีความหนาแน่นสูงมาก ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ และบางเส้นทางเกินความสามารถในการรองรับของถนน

การคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2580 พบว่าเส้นทางส่วนใหญ่ในภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคตะวันออก เกินความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งทางถนนได้ รวมทั้งในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้เริ่มมีเส้นความหนาแน่นเป็นสีน้ำเงินและสีแดงในบางพื้นที่

นอกจากนี้ยังสามารถประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนนได้ว่า บางเส้นทางและในบางจังหวัด มีปริมาณการใช้ถนนในการขนส่งค่อนข้างน้อย เพราะเส้นความหนาแน่นเป็นสีดำ แต่ในขณะที่บางจังหวัดเส้นทางถนนเกินความสามารถในการรองรับแล้ว จำเป็นต้องมีการแก้ไขในอนาคต อาจจะเป็นการสร้างเส้นทางขนส่งทางถนนเพิ่ม หรือการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งหรือเดินทาง (Shift Mode) เป็นทางราง ทางน้ำ หรือทางอากาศ เป็นต้น



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 1 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีก่อนมีโครงการ

2) การคมนาคมขนส่งทางราง

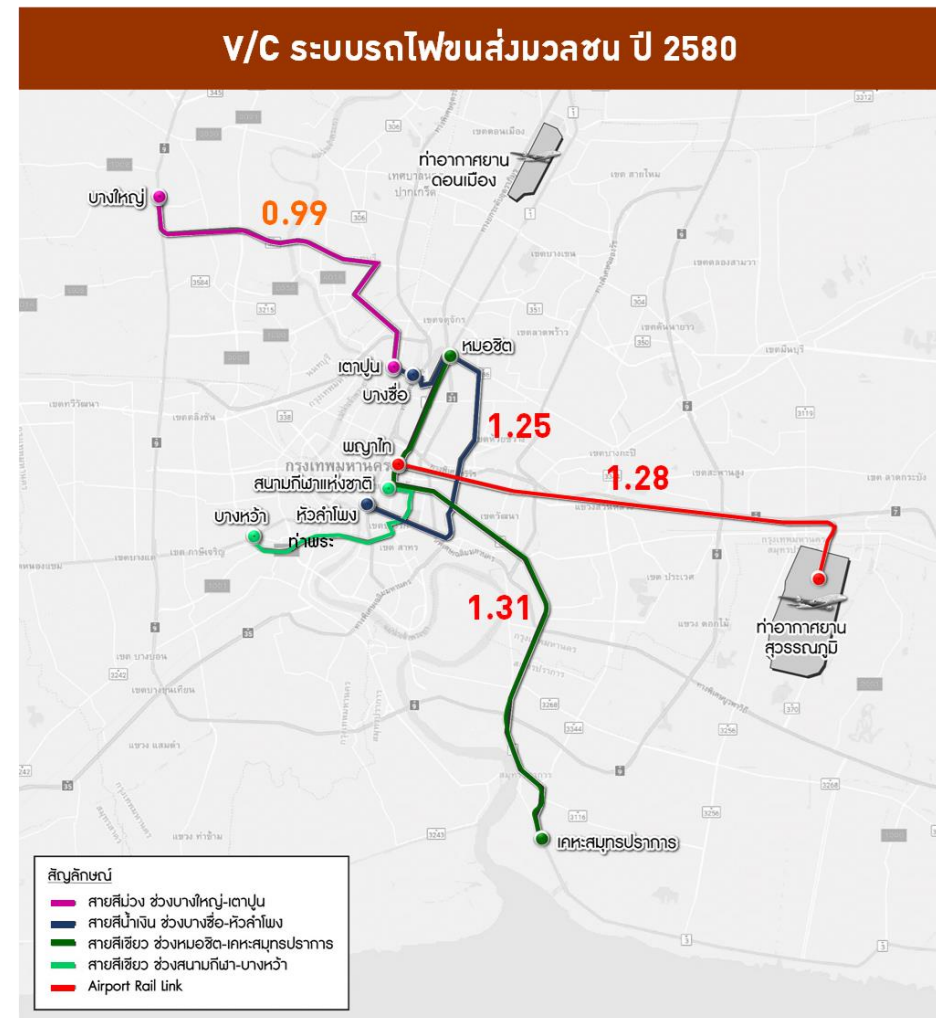
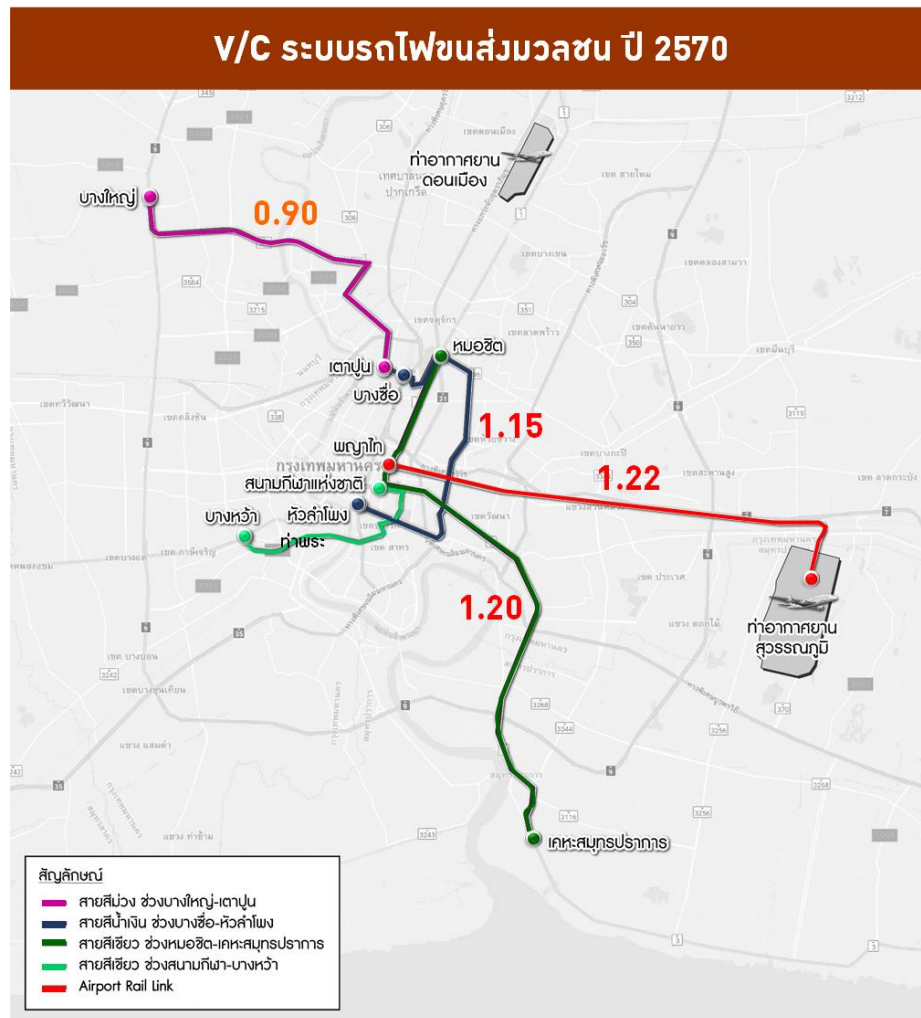
โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคตของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สำโรง รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ของรถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS) และรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ มีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับของรถไฟฟ้า ส่วนรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินเกินความสามารถในการรองรับ คือ 1.15 และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ยังไม่เกินความสามารถในการรองรับของรถไฟฟ้า คือ 0.90 ผลการประเมิน ณ ปี พ.ศ. 2570 และ 2580 แสดงในรูปเชิงแผนที่ ดังแสดงในตารางที่ 5.4.1 - 1 และรูปที่ 5.4.1 - 2

ตารางที่ 5.4.1 - 1 การวิเคราะห์ความจุ V/C รถไฟฟ้าในเมือง ในปี 2565 2570 และ 2580

ปี 2565					
รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสารต่อชม. Capacity / Hr	ปริมาณผู้โดยสารต่อขบวน Capacity / Train	จำนวนขบวนต่อชม. Train / Hr	ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้สูงสุด Maximum Line Loaded (Peak hr)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ (V/C)
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	7,100	960	10	8,600	0.90
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	14,000	960	15	16,500	1.15
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	25,600	1,572	16	30,200	1.20
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	1,080	900	6	1,100	1.22
ปี 2570					
รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสารต่อชม. Capacity / Hr	ปริมาณผู้โดยสารต่อขบวน Capacity / Train	จำนวนขบวนต่อชม. Train / Hr	ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้สูงสุด Maximum Line Loaded (Peak hr)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ (V/C)
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	7,100	960	10	9,000	0.94
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	14,000	960	15	17,000	1.21
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	25,600	1,572	16	31,000	1.23
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	1,080	900	6	1,100	1.22
ปี 2580					
รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสารต่อชม. Capacity / Hr	ปริมาณผู้โดยสารต่อขบวน Capacity / Train	จำนวนขบวนต่อชม. Train / Hr	ปริมาณผู้โดยสารที่รองรับได้สูงสุด Maximum Line Loaded (Peak hr)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ (V/C)
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	7,100	960	10	9,500	0.99
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	14,000	960	15	18,000	1.25
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	25,600	1,572	16	32,900	1.31
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	1,080	900	6	1,150	1.28

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 2 การวิเคราะห์ความจุ V/C รถไฟฟ้าในเมือง ในปี 2570 และ 2580

จากตารางที่ 5.4.1 - 1 และรูปที่ 5.4.1 - 2 สามารถประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางรถไฟไฟฟ้าขนส่งมวลชน ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2570 คาดการณ์ว่ารถไฟฟฟ้ายูเอชอาร์ที เรลลิงก์ จะมีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับ มากที่สุดเมื่อเทียบกับรถไฟฟฟ้ายูเอชอาร์ที อื่น ๆ คือ 1.22 ตามด้วยรถไฟฟฟายูเอชอาร์ที (BTS) และสายสีน้ำเงิน ที่มีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับ ส่วนรถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีม่วง ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ คือ 0.94

แต่เมื่อคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2580 ปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับของรถไฟฟฟายูเอชอาร์ที (BTS) กลับมากที่สุด เมื่อเทียบกับรถไฟฟฟ้ายูเอชอาร์ที อื่น ๆ คือ 1.31 ตามด้วยรถไฟฟฟายูเอชอาร์ที เรลลิงก์ 1.28 และรถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีน้ำเงิน 1.25 ส่วนรถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีม่วง ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ คือ 0.99

จากการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคตของโครงการรถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีขนส่งมวลชน ในปี พ.ศ. 2570 และ พ.ศ. 2580 จะเห็นได้ว่ารถไฟฟฟ้ายูเอชอาร์ที เรลลิงก์ รถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีเขียว (BTS) และรถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีน้ำเงิน มีปริมาณผู้โดยสารเกินความสามารถในการรองรับ ในขณะที่ รถไฟฟฟายูเอชอาร์ทีสีม่วง ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับแล้ว

อย่างไรก็ตาม การประเมินความสามารถในการรองรับของผู้โดยสารในเมือง คิดเฉพาะช่วงเวลาเร่งด่วน แต่ถ้าในช่วงเวลาปกติ ยังสามารถรองรับความจุของผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ

โครงการรถไฟทางคู่

โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยในปี 2564 มีระยะทางให้บริการรวม 4,044 กิโลเมตร ซึ่งยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ โดยบางจังหวัดยังไม่มีโครงข่ายการให้บริการรถไฟผ่าน และขาดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เมียนมา และกัมพูชา จากข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟจะเห็นว่ามีความแออัด เนื่องจากโครงข่ายยังเป็นระบบทางเดี่ยวมากถึง 3,687 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 91.17 ของโครงข่ายระบบรางทั้งหมด ทำให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานขาดการพัฒนาและปรับปรุงมาเป็นเวลานาน เช่น สถานีรถไฟรองรับผู้โดยสารแต่ละแห่ง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) รองรับการแข่งขันสินค้าทางรถไฟมีเพียงแห่งเดียวคือที่ลาดกระบัง

แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในช่วงระยะเวลา 15 - 30 ปี ข้างหน้า ถือเป็นแผนการพัฒนาที่เพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศอย่างมาก หลังจากที่ขาดการพัฒนาเป็นเวลานาน การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และเพิ่มโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่จะช่วยรองรับการให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น (ตารางที่ 5.4.1 - 2) เนื่องจากความจุทางเพิ่มขึ้น และโครงข่ายทางรถไฟสามารถเข้าถึงพื้นที่ทั่วประเทศได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น ส่วนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศ จากทางถนนและทางน้ำมาสู่ระบบรางมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น สามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ 5.4.1 - 2 การวิเคราะห์ความจุทาง ในปัจจุบันและเมื่อมีการพัฒนารถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และ 2 แล้วเสร็จ

สาย	ช่วงเส้นทาง	ความจุทาง (ขบวน)		จำนวนขบวน				ความจุทาง คงเหลือ	การใช้งาน ในปัจจุบัน
		ปัจจุบัน	ทางคู่	โดยสาร	รถสินค้า (ประจำ)	รถสินค้า (เมื่อต้องการ)	รวม		
เหนือ	ภาชี - ลพบุรี	212	212	35	14	14	63	149	29.7%
	ลพบุรี - ปากน้ำโพ	80	198	28	14	14	56	24	70.0%
	ปากน้ำโพ - เด่นชัย	64	180	16	2	8	26	38	40.6%
	เด่นชัย - เชียงใหม่	47	130	12	2	8	22	25	46.8%
อีสาน	อยุธยา - ภาชี	511	511	67	12	6	85	426	16.6%
	ภาชี - แก่งคอย	263	263	40	18	38	96	167	36.5%
	แก่งคอย - จิระ	95	236	24	0	28	52	43	54.7%
	จิระ - ขอนแก่น	84	116	14	2	25	41	43	48.8%
	ขอนแก่น - พนงคายน	36	127	14	2	10	26	10	72.2%
	จิระ - อุบลราชธานี	58	164	26	0	10	36	22	62.1%
ใต้	นครปฐม - หัวหิน	67	182	38	2	10	50	17	74.6%
	หัวหิน - ประจวบฯ	72	192	28	2	8	38	34	52.8%
	ประจวบฯ - ชุมพร	59	158	26	2	8	36	23	61.0%
	ชุมพร - สุราษฎร์ธานี	63	168	26	2	10	38	25	60.3%
	สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่	51	130	30	6	10	46	5	90.2%
	หาดใหญ่ - ปาดังฯ	36	92	8	4	2	14	22	38.9%
	หาดใหญ่ - สุโขทัย	48	130	20	2	0	22	26	45.8%
	หัวตะเข้ - ฉะเชิงเทรา	374	374	24	22	12	58	316	15.5%
ตะวันออก	ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา	170	170	4	44	25	73	97	42.9%
	ฉะเชิงเทรา - แก่งคอย	78	78	10	20	29	59	19	75.7%

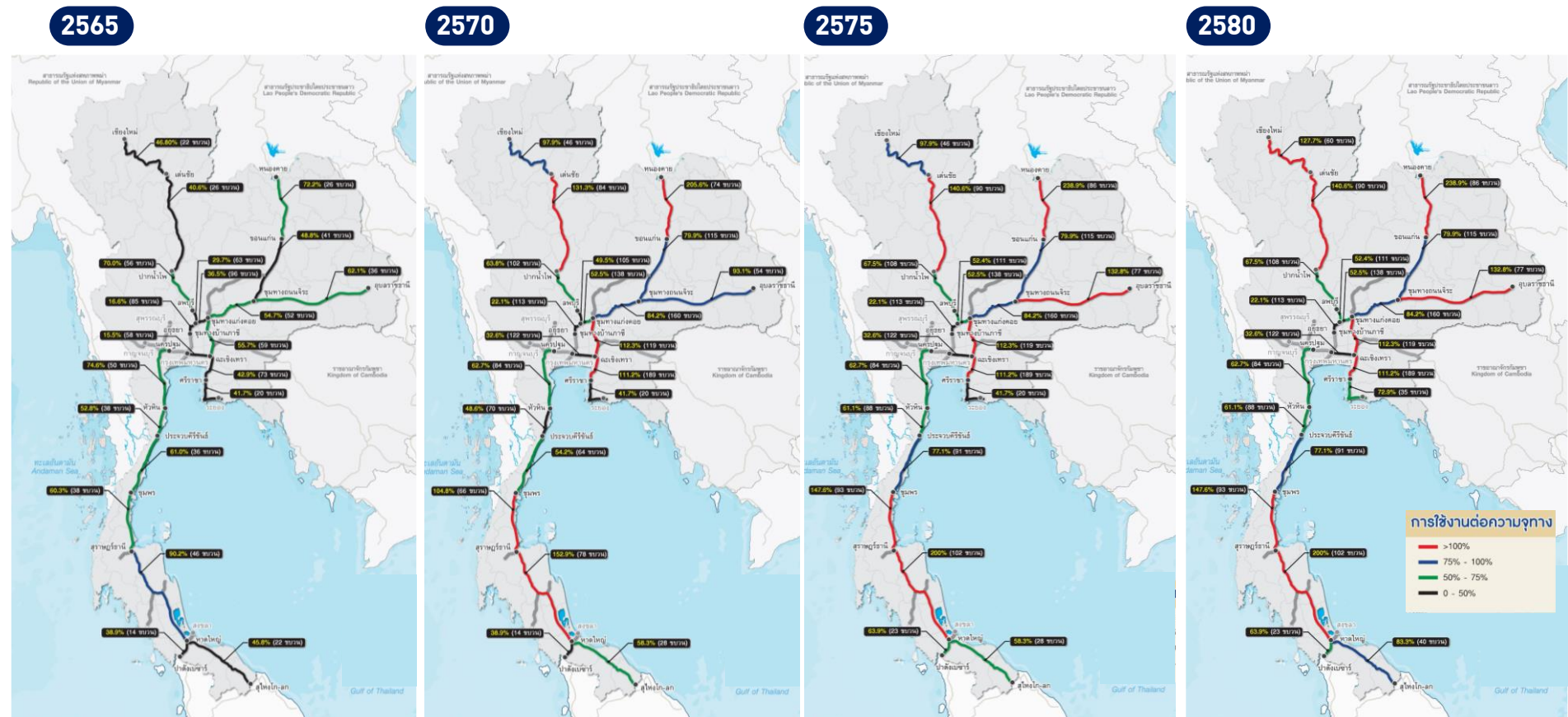
ที่มา : โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ, กรมการขนส่งทางราง 2564

การวิเคราะห์ความจุ V/C ในโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยในอนาคต
โครงการฯ ได้พิจารณาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในช่วงระยะเวลา 15 - 30 ปี ข้างหน้า
โดยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และเพิ่มโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่จะช่วยรองรับการให้บริการ
ได้เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น ผลการประเมิน ณ ปี พ.ศ. 2565 และ 2575 ดังแสดงใน
รูปที่ 5.4.1 - 3

จากการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของโครงการรถไฟทางคู่ พบว่า
ก่อนรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมให้บริการ เส้นทางชุมทาง
แก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ มีปริมาณการขนส่งสินค้าใกล้เคียงเต็ม
ความสามารถในการรองรับ คือ 0.75 และ 0.90 ตามลำดับ เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จ
พร้อมให้บริการในปี พ.ศ. 2563 พบว่าเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา สามารถรองรับปริมาณ
การขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่เส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ ยังใกล้เคียงเต็มความสามารถ
ในการรองรับ

โดยคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2575 เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทาง
ชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา มีจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้น
จาก 59 ขบวน เป็น 119 ขบวน และ 73 ขบวน เป็น 189 ขบวน ตามลำดับ เนื่องจากมีปริมาณ
การขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น แต่ความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้ากลับเกินความสามารถ

(V/C) คือ 1.52 และ 1.11 ตามลำดับ ในขณะที่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น จากที่รองรับปริมาณขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอในปี พ.ศ. 2563 กลับใกล้จะเต็มความสามารถในการรองรับคือ 0.99 เนื่องจากจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก 41 ขบวน เป็น 115 ขบวน ทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นตาม โครงการฯ ได้ทำการประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยแบ่งเป็นช่วงปี พ.ศ. 2565 2570 2575 และ 2580 ดังรูปที่ 5.4.1 - 3



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 3 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีก่อนมีโครงการ

3) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำของไทยมีทั้งการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางทะเล โดยการขนส่งทางลำน้ำส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ซึ่งใช้เส้นทางคมนาคมในแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน เป็นหลัก ทำให้การขนส่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณพื้นที่ภาคกลางของประเทศ ส่วนการขนส่งทางลำน้ำระหว่างประเทศจะใช้แม่น้ำโขง ซึ่งขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศสหประชาชาติ ได้แก่ จีน เมียนมา ไทย และ สปป. ลาว สำหรับปัญหาการขนส่งทางลำน้ำจะเป็นเรื่องล่องน้ำต้นทุนในช่วงหน้าแล้ง และมีแก่งหินในบางพื้นที่ทำให้การขนส่งไม่มีความต่อเนื่อง โดยการขนส่งสินค้าทางลำน้ำนั้นจะขนส่งแค่สินค้าบางประเภทเท่านั้น เนื่องจากมีระยะทางการขนส่งสั้นไม่ครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาค และขนส่งในบางฤดูกาลไม่ได้ผู้ประกอบการจึงมักเลือกใช้การขนส่งรูปแบบอื่นมากกว่า

การขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยสินค้านำเข้า - ส่งออกของประเทศเกือบทั้งหมดใช้การขนส่งทางทะเล เนื่องจากขนส่งได้ครั้งละมาก และมีระยะทางการขนส่งไกล ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งน้อยกว่ารูปแบบอื่น ปัญหาการขนส่งทางทะเลของไทยคือยังมีจำนวนท่าเรือน้ำลึกที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่ง ขาดการพัฒนาพื้นที่ภายในท่า และขาดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางน้ำกับทางราง

กระทรวงคมนาคมได้มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ โดยมีโครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาและน่าน เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล โครงการพัฒนาท่าเรือสงขลา แผนก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งใหม่ อาทิ ท่าเทียบเรือ 20G บริเวณเขื่อนตะวันออก ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ท่าเรือแหลมฉบัง และสร้างพื้นที่จอดเรือบริเวณสามแยกท่าทองและบริเวณปากแม่น้ำบางปะกง รวมถึงมีการลงทุนรักษาร่องน้ำทั่วประเทศ นับว่าเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและทางทะเลของประเทศอย่างมาก ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้ามาเป็นทางน้ำมากขึ้น ทำให้ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ของประเทศลดลง

สำหรับท่าเรือหลักของประเทศ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการพัฒนาระยะที่ 3 เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่สอดคล้องกับการคาดการณ์ในอนาคต และรองรับการพัฒนาพื้นที่ EEC

ข้อมูลจำนวนตู้สินค้าและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ แสดงได้ดังตารางที่

5.4.1 - 3

ตารางที่ 5.4.1 - 3 จำนวนตู้สินค้าและปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพ
ปี พ.ศ. 2558 - 2562

ท่าเรือ	2562	2561	2560	2559	2558
จำนวนตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง (TEU)					
ท่าเรือกรุงเทพ					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	880,139	880,911	868,333	884,375	896,714
- ตู้บรรจุสินค้า	868,910	864,893	846,084	859,742	864,620
- ตู้สินค้าเปล่า	11,229	16,018	22,249	24,633	32,094
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	570,992	616,533	629,586	621,132	662,049
- ตู้บรรจุสินค้า	536,331	583,444	611,885	605,223	650,703
- ตู้สินค้าเปล่า	34,661	33,089	17,701	15,909	11,346
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	1,451,131	1,497,444	1,497,919	1,505,507	1,558,763
ท่าเรือแหลมฉบัง					
ตู้บรรจุสินค้าขาเข้า	3,997,581	3,955,688	3,753,493	3,457,758	3,339,166
- ตู้บรรจุสินค้า	2,473,271	2,312,909	2,168,898	1,957,386	1,841,310
- ตู้สินค้าเปล่า	1,482,546	1,600,699	1,541,675	1,469,830	1,460,963
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	41,764	42,080	42,920	30,543	36,894
ตู้บรรจุสินค้าขาออก	4,066,403	4,060,192	3,923,786	3,602,937	3,440,538
- ตู้บรรจุสินค้า	3,941,174	3,960,491	3,822,600	3,501,346	3,338,247
- ตู้สินค้าเปล่า	84,685	58,450	58,714	72,345	72,015
- จำนวนตู้สินค้าถ่ายลำ	40,544	41,252	42,472	29,247	30,277
รวมตู้สินค้าผ่านท่า	8,107,615	8,015,880	7,677,279	7,060,695	6,779,705
จำนวนสินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง (ล้านตัน)					
ท่าเรือกรุงเทพ					
สินค้าขาเข้า	13.297	13.027	12.887	11.996	12.088
สินค้าขาออก	8.180	9.024	9.327	9.050	9.760
รวม	21.477	22.051	22.214	21.046	21.848
ท่าเรือแหลมฉบัง					
สินค้าขาเข้า	36.693	34.738	32.575	29.029	27.471
สินค้าขาออก	52.510	51.082	50.286	47.654	45.135
สินค้าถ่ายลำ	0.954	0.986	1.028	0.765	0.482
รวม	90.157	86.806	83.889	77.448	73.088

ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนช. 2566 ข้อมูลจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำในอนาคต เน้นท่าเรือขนส่งสินค้า โดยวิเคราะห์จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือขนส่งสินค้าน้ำย้อนหลัง 5 - 10 ปี และทำการคาดการณ์ปริมาณสินค้าไปยังปี พ.ศ. 2570 และ 2580 ดังแสดงในตารางที่ 5.4.1 - 4 และรูปที่ 5.4.1 - 4 จากนั้นประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต โดยวิเคราะห์สัดส่วนจำนวนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (V/C) ดังแสดงในตารางที่ 5.4.1 - 5 และรูปที่ 5.4.1 - 5

เมื่อวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลาแล้ว สามารถประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำ ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2563 ท่าเรือกรุงเทพใกล้จะเต็มความสามารถในการรองรับ โดยคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2570 และ 2580 มีท่าเรือกรุงเทพที่สามารถรองรับปริมาณขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่ท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือสงขลาจะมีปริมาณการขนส่งสินค้าเกินความจุ

ตารางที่ 5.4.1 - 4 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ในปี พ.ศ. 2558 - 2580

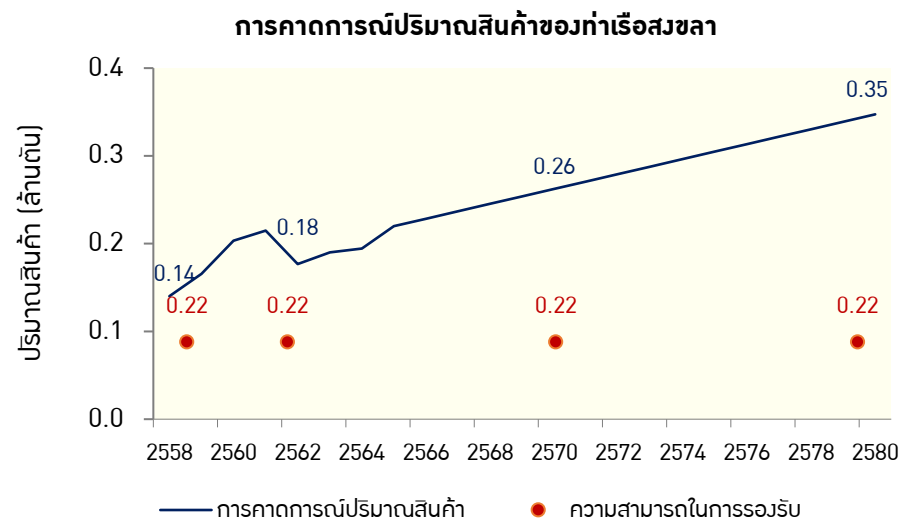
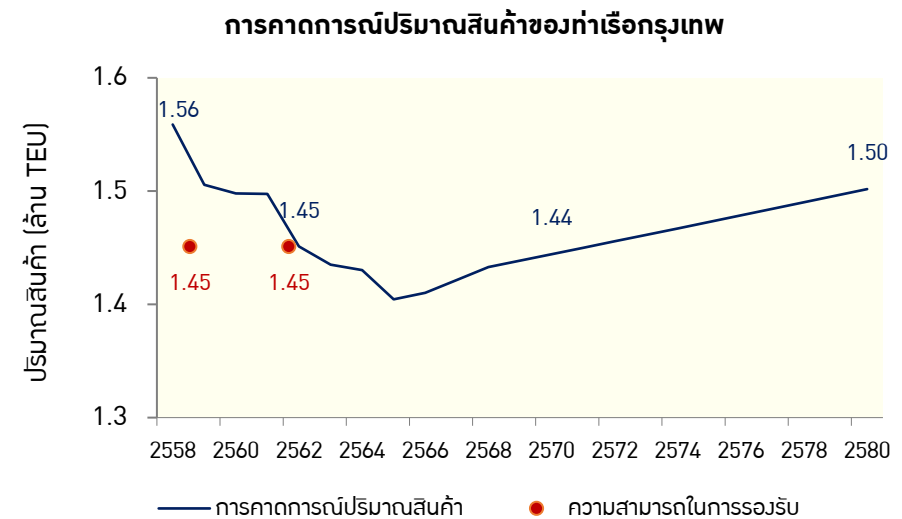
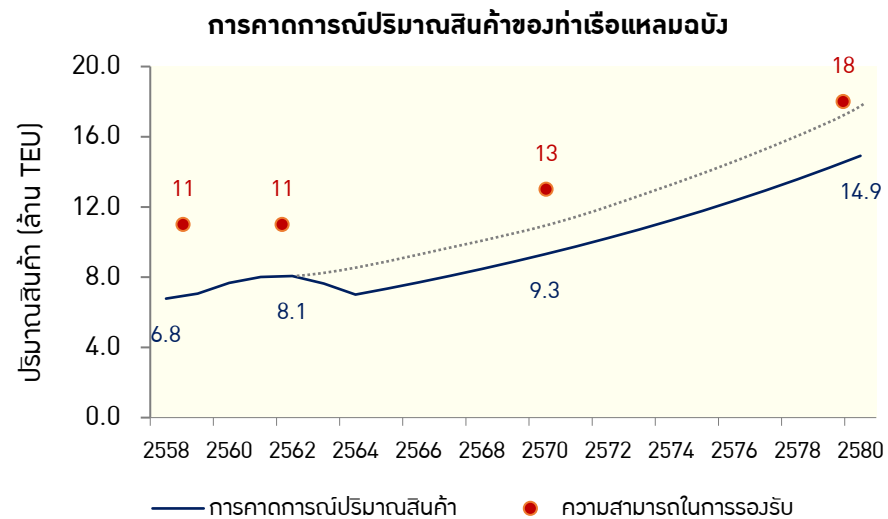
ท่าเรือ	หน่วย	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
แหลมฉบัง	สินค้า (ล้าน TEU)	6.78	7.06	7.68	8.02	8.06	7.64	7.01	7.35	7.71	8.08	8.47	8.88	9.31	9.75	10.23	10.72	11.24	11.78	12.35	12.95	13.57	14.23	14.91
กรุงเทพ	สินค้า (ล้าน TEU)	1.56	1.51	1.50	1.50	1.45	1.44	1.43	1.40	1.41	1.42	1.43	1.44	1.44	1.45	1.46	1.46	1.47	1.47	1.48	1.48	1.49	1.50	1.50
สงขลา	สินค้า (ล้านตัน)	0.14	0.17	0.20	0.21	0.18	0.19	0.19	0.22	0.23	0.24	0.25	0.25	0.26	0.27	0.28	0.29	0.30	0.30	0.31	0.32	0.33	0.34	0.35

ที่มา : คำนวณโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ตารางที่ 5.4.1 - 5 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ในปี พ.ศ. 2565, 2570, 2575 และ 2580

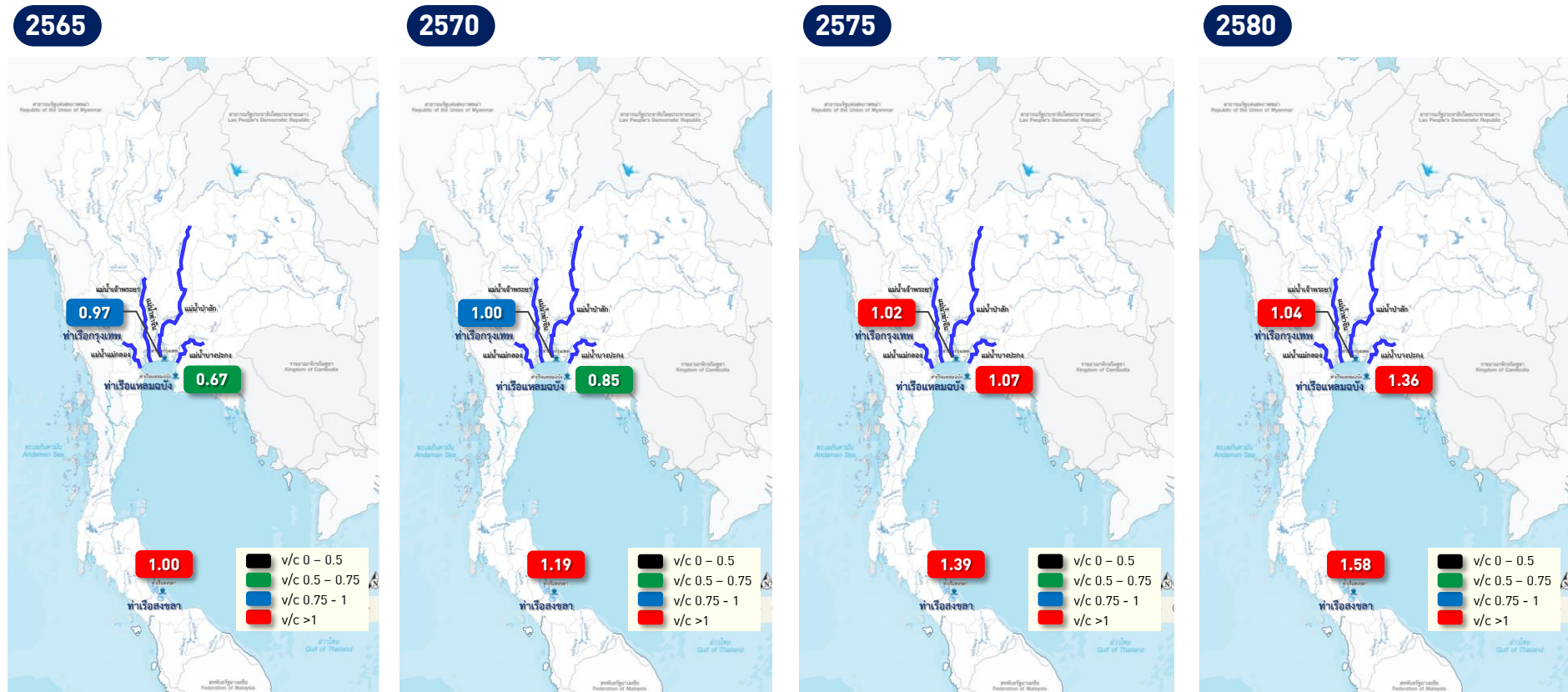
ท่าเรือ	พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570			พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
	ปริมาณสินค้า ที่รองรับได้	ปริมาณสินค้า เฉลี่ยต่อปี	V/C	ปริมาณสินค้า ที่รองรับได้	ปริมาณสินค้า เฉลี่ยต่อปี	V/C	ปริมาณสินค้า ที่รองรับได้	ปริมาณสินค้า เฉลี่ยต่อปี	V/C	ปริมาณสินค้า ที่รองรับได้	ปริมาณสินค้า เฉลี่ยต่อปี	V/C
แหลมฉบัง (ล้าน TEU)	11.0	7.35	0.67	11.0	9.31	0.85	11.0	11.78	1.07	11.0	14.91	1.36
กรุงเทพ (ล้าน TEU)	1.45	1.40	0.97	1.45	1.44	1.00	1.45	1.47	1.02	1.45	1.50	1.04
สงขลา (ล้านตัน)	0.22	0.22	1.00	0.22	0.26	1.19	0.22	0.30	1.39	0.22	0.35	1.58

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : คาดการณ์โดยที่โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 4 การคาดการณ์ปริมาณสินค้าในท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลา



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 5 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีก่อนมีโครงการ

4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม**ทางอากาศ**ในอนาคต โครงการฯ วิเคราะห์ทั้งจำนวนผู้โดยสารและสินค้า โดยผู้โดยสารวิเคราะห์ทั้งสนามบินหลักและสนามบินในภูมิภาค ส่วนสินค้าวิเคราะห์เฉพาะสนามบินหลักเท่านั้น โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเดินทางและขนส่งสินค้าของท่าอากาศยานย้อนหลัง 5 - 10 ปี และคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าไปยังปี พ.ศ. 2570 และ 2580 โดยใช้เทคนิคการคาดการณ์เชิงปริมาณ โดยได้เลือกใช้เทคนิครูปแบบอนุกรมเวลา (Time - series model) เป็นการนำข้อมูลในอดีตเพื่อมาคาดการณ์ในอนาคต โดยตั้งอยู่บนสมมติฐานที่ว่าข้อมูลในอดีตจะสามารถใช้คาดการณ์อนาคตได้ การคาดการณ์รูปแบบอนุกรมเวลา (Time - series model) เป็นการคาดการณ์ข้อมูลในอนาคตจากข้อมูลในอดีตเพียงเท่านั้น ตัวแปรอื่น ๆ จะไม่นำมาใช้ในการพิจารณา ซึ่งการคาดการณ์จะอาศัยการนำข้อมูลในอดีตใส่เข้าไปในโมเดลเพื่อคาดการณ์ข้อมูลในอนาคต โดยรูปแบบของการคาดการณ์แบบอนุกรมเวลายังแบ่งออกเป็น 3 ลักษณะ ได้แก่

1. ข้อมูลตามแนวโน้ม (Trend)
2. ข้อมูลตามฤดูกาล (Seasonality)
3. ข้อมูลตามวัฏจักร (Cycles)

โดยโครงการฯ ได้เลือกแนวคิดการคาดการณ์ของ Box-Jenkins โดยมีชื่อเทคนิคว่า Autoregressive integrated moving average (ARIMA) เป็นเทคนิคในการคาดการณ์ในครั้งนี้ การคาดการณ์ด้วยวิธี ARIMA เป็นการอาศัยพฤติกรรมของข้อมูลในอดีตเพื่อกำหนดรูปแบบในปัจจุบัน และอธิบายแนวโน้มหรือปรากฏการณ์ต่าง ๆ ของตัวข้อมูลเองในอนาคต โดยปกติแล้วข้อมูลที่นำมาวิเคราะห์จะได้อิทธิพลจากปัจจัยแวดล้อมต่าง ๆ อยู่ก่อนแล้ว ดังนั้นผลที่ได้จากการคาดการณ์จะอยู่ภายใต้เงื่อนไขปัจจัยนั้น ๆ เช่นเดิม นิยามของวิธี ARIMA แบ่งออกเป็น

- AR : using the *lags* of previous values
- I : *non-stationary differencing*
- MA : *moving average* for the error term

ดังนั้น ในการคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า จะใช้ข้อมูลกิจกรรมการเดินทางและกิจกรรมทางโลจิสติกส์ย้อนหลังในปีที่เกิดสถานการณ์โควิด 19 ซึ่งผลกระทบของตัวเลขที่ลดลงจากสถานการณ์โควิด 19 จะมีผลต่อแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นในปีอนาคต ผลการคาดการณ์แสดงได้ดังตารางที่ 5.4.1 - 6 และรูปที่ 5.4.1 - 6

หลังจากนั้น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้พยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ เพื่อใช้วางแผนพัฒนาที่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคต โดยใช้แบบจำลอง Vector Autoregressive Model (VAR) สำหรับการพยากรณ์ผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้า ในปี พ.ศ. 2563 - 2572 (ตารางที่ 5.4.1 - 7) โดยพิจารณาผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 ทั้งนี้ โครงการฯ ได้ใช้ผลคาดการณ์ของ กพท. ในการประเมินความสามารถในการรองรับท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ. 2563 - 2572 และตั้งแต่ปี พ.ศ. 2573 - 2580 ใช้ผลคาดการณ์ของโครงการฯ การประเมินความสามารถในการรองรับท่าอากาศยาน แสดงได้ดังตารางที่ 5.4.1 - 8 และ 5.4.1 - 9

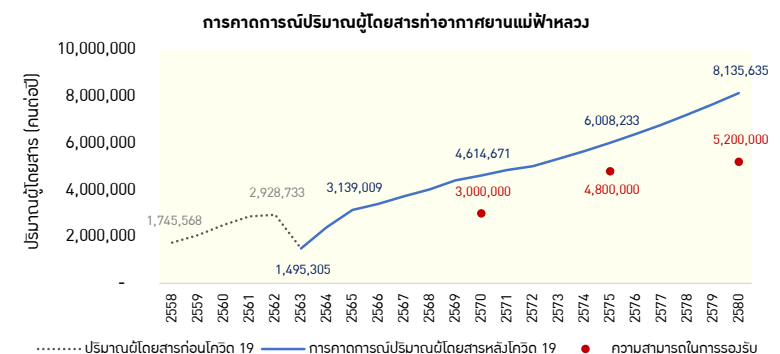
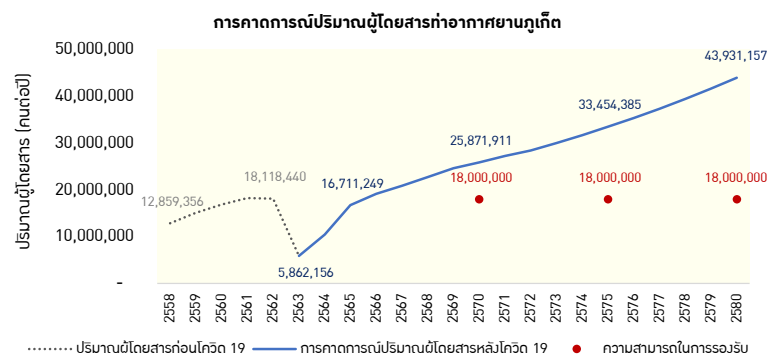
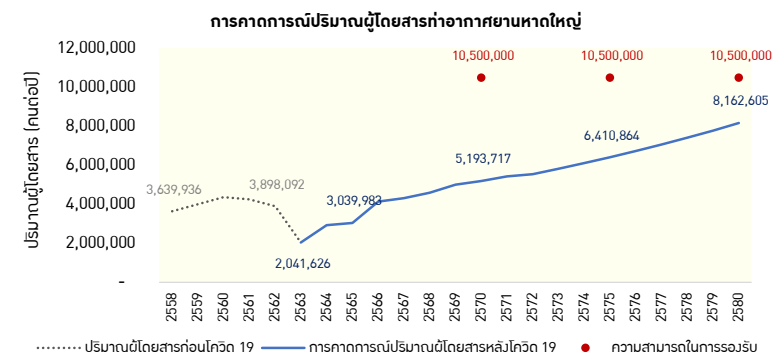
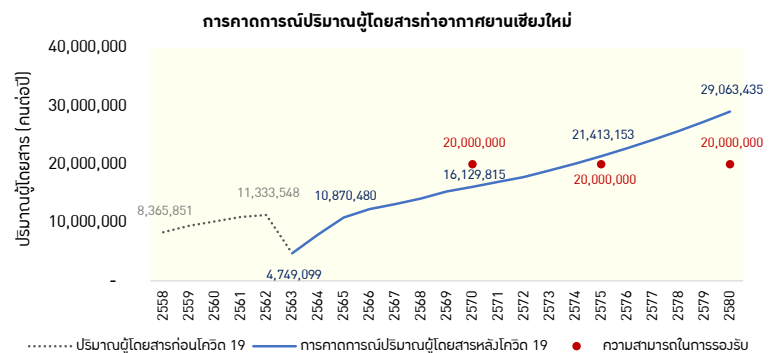
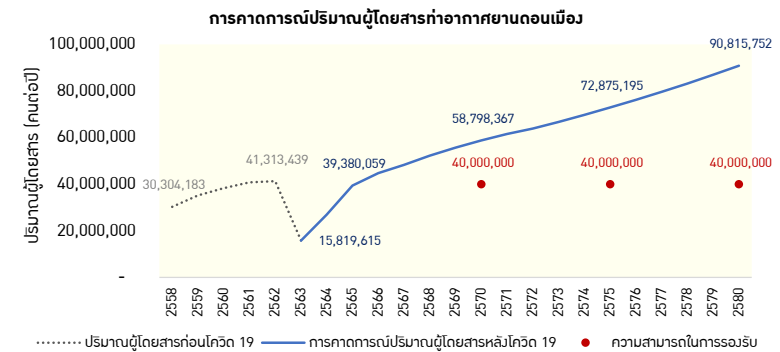
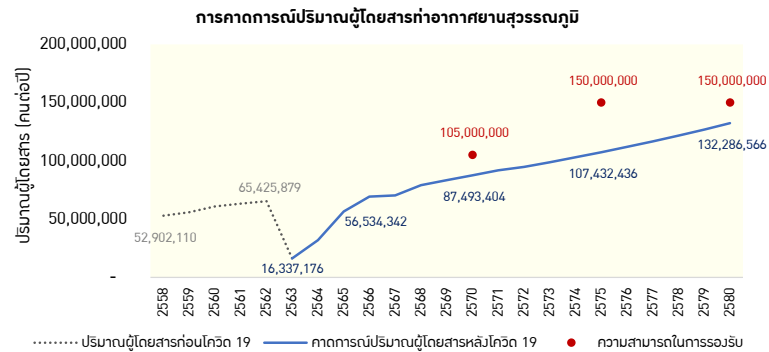
ตารางที่ 5.4.1 - 6 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2558 – 2580 (คาดการณ์โดยโครงการฯ เนื่องจากสถานการณ์โควิด)

การคาดการณ์	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
ท่าอากาศยาน สังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด																							
ผู้โดยสาร (คน)																							
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	52,902,110	55,892,663	60,860,358	63,379,077	65,425,879	16,706,233	16,940,120	35,997,756	60,296,241	63,823,571	67,557,250	71,509,349	75,692,646	80,120,665	84,807,724	89,768,976	95,020,461	100,579,158	106,463,039	112,691,127	119,283,558	126,261,646	133,647,952
ท่าอากาศยานดอนเมือง	30,304,183	35,203,757	38,299,757	40,758,148	41,313,439	15,765,843	15,986,565	17,745,087	26,617,630	33,272,038	34,523,848	35,846,371	37,183,020	38,533,888	39,899,117	41,278,815	42,415,110	43,561,118	44,717,240	45,883,205	47,059,403	47,951,787	48,849,897
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	8,365,851	9,446,320	10,230,280	10,989,869	11,333,548	4,851,475	4,919,396	5,460,529	8,190,794	9,828,953	10,401,593	10,978,914	11,553,288	12,124,601	12,693,183	13,258,698	13,977,966	14,692,548	15,402,348	16,107,573	16,808,237	17,735,101	18,653,863
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	3,639,936	4,004,665	4,367,364	4,256,107	3,898,092	2,371,193	2,404,390	2,668,873	3,069,203	3,376,124	3,582,301	3,789,240	3,998,532	4,210,057	4,423,921	4,640,004	4,794,964	4,951,021	5,108,204	5,266,516	5,425,902	5,511,527	5,597,493
ท่าอากาศยานภูเก็ต	12,859,356	15,107,185	16,855,178	18,221,525	18,118,440	5,429,709	5,505,725	6,111,355	10,389,303	17,142,350	18,069,303	18,993,541	19,922,448	20,855,631	21,793,706	22,736,267	23,408,601	24,083,184	24,760,186	25,439,647	26,121,359	26,486,358	26,852,154
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง	1,745,568	2,060,200	2,503,375	2,867,289	2,928,733	1,513,294	1,534,480	1,703,273	2,214,255	2,590,678	2,848,491	3,123,626	3,397,356	3,669,629	3,940,596	4,210,110	4,552,890	4,893,442	5,231,713	5,567,806	5,901,719	6,343,442	6,781,294
รวม (คน)	109,817,004	121,714,790	133,116,312	140,472,015	143,018,131	46,637,747	47,290,675	69,686,872	110,777,426	130,033,713	136,912,283	144,234,950	151,968,931	160,107,289	168,515,574	177,268,164	185,850,051	194,729,874	203,906,024	213,377,607	223,254,949	233,287,109	243,757,709
สินค้า (ตัน)																							
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	1,230,563	1,306,435	1,439,941	1,494,599	1,324,268	904,363	917,024	1,017,897	1,628,635	2,280,089	2,364,879	2,449,548	2,535,121	2,621,606	2,709,009	2,797,339	2,870,085	2,943,455	3,017,471	3,092,117	3,167,419	3,224,550	3,282,047
ท่าอากาศยานดอนเมือง	45,488	67,884	67,777	55,250	43,586	15,229	15,442	17,141	25,711	32,139	33,348	34,626	35,917	37,222	38,541	39,873	40,971	42,078	43,195	44,321	45,457	46,319	47,187
ท่าอากาศยานเชียงใหม่	19,284	19,227	17,646	14,612	12,311	4,915	4,984	5,532	8,298	9,958	10,538	11,123	11,705	12,283	12,859	13,432	14,161	14,885	15,604	16,318	17,028	17,967	18,898
ท่าอากาศยานหาดใหญ่	12,147	11,938	11,568	8,440	7,794	4,691	4,757	5,280	6,072	6,679	7,087	7,496	7,910	8,329	8,752	9,179	9,486	9,795	10,106	10,419	10,734	10,904	11,074
ท่าอากาศยานภูเก็ต	37,859	43,214	53,306	60,950	54,356	11,904	12,071	13,398	22,777	37,583	39,615	41,641	43,678	45,724	47,780	49,847	51,321	52,800	54,284	55,773	57,268	58,068	58,870
ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง	5,273	5,484	4,827	3,545	2,537	963	976	1,084	1,409	1,649	1,813	1,988	2,162	2,335	2,508	2,679	2,897	3,114	3,329	3,543	3,756	4,037	4,315
รวม (ตัน)	1,350,614	1,454,182	1,595,065	1,637,396	1,444,852	942,065	955,254	1,060,332	1,692,902	2,368,096	2,457,279	2,546,422	2,636,493	2,727,498	2,819,449	2,912,350	2,988,921	3,066,126	3,143,988	3,222,492	3,301,662	3,361,845	3,422,391
ท่าอากาศยาน สังกัดกรมท่าอากาศยานไทย																							
ผู้โดยสาร (คน)																							
ท่าอากาศยานกระบี่	2,262,041	3,181,122	3,487,482	3,582,845	3,680,816	3,781,465	3,884,867	3,991,097	4,100,231	4,212,350	4,327,534	4,445,868	4,567,438	4,692,332	2,262,041	3,181,122	3,487,482	3,582,845	3,680,816	3,781,465	3,884,867	3,991,097	4,100,231
ท่าอากาศยานอุดรธานี	1,666,352	2,054,178	2,163,645	2,278,946	2,400,392	2,528,309	2,663,043	2,804,957	2,954,433	3,111,875	3,277,708	3,452,377	3,636,355	3,830,137	1,666,352	2,054,178	2,163,645	2,278,946	2,400,392	2,528,309	2,663,043	2,804,957	2,954,433
ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	1,453,410	1,651,103	1,721,548	1,794,998	1,871,583	1,951,435	2,034,694	2,121,505	2,212,020	2,306,396	2,404,800	2,507,402	2,614,381	2,725,925	1,453,410	1,651,103	1,721,548	1,794,998	1,871,583	1,951,435	2,034,694	2,121,505	2,212,020
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	1,187,956	1,267,993	1,321,515	1,377,296	1,435,432	1,496,021	1,559,168	1,624,981	1,693,571	1,765,057	1,839,560	1,917,208	1,998,133	2,082,474	1,187,956	1,267,993	1,321,515	1,377,296	1,435,432	1,496,021	1,559,168	1,624,981	1,693,571
ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	1,153,065	1,281,279	1,320,053	1,360,000	1,401,155	1,443,557	1,487,241	1,532,247	1,578,615	1,626,387	1,675,604	1,726,310	1,778,551	1,832,373	1,153,065	1,281,279	1,320,053	1,360,000	1,401,155	1,443,557	1,487,241	1,532,247	1,578,615
ท่าอากาศยานขอนแก่น	1,213,977	1,643,651	1,738,983	1,839,844	1,946,555	2,059,455	2,178,904	2,305,280	2,438,986	2,580,448	2,730,114	2,888,460	3,055,991	3,233,238	1,213,977	1,643,651	1,738,983	1,839,844	1,946,555	2,059,455	2,178,904	2,305,280	2,438,986
ท่าอากาศยานตรัง	426,408	547,104	561,093	575,440	590,154	605,244	620,720	636,591	652,869	669,562	686,682	704,241	722,248	740,715	426,408	547,104	561,093	575,440	590,154	605,244	620,720	636,591	652,869
ท่าอากาศยานพิษณุโลก	378,914	425,097	441,146	457,801	475,085	493,022	511,635	530,952	550,997	571,800	593,388	615,791	639,040	663,166	378,914	425,097	441,146	457,801	475,085	493,022	511,635	530,952	550,997
ท่าอากาศยานนครพนม	247,928	287,060	299,885	313,282	327,278	341,899	357,173	373,130	389,799	407,213	425,406	444,410	464,264	485,005	247,928	287,060	299,885	313,282	327,278	341,899	357,173	373,130	389,799
ท่าอากาศยานสกลนคร	261,611	268,295	275,869	283,656	291,663	299,897	308,362	317,067	326,017	335,220	344,683	354,413	364,418	374,705	261,611	268,295	275,869	283,656	291,663	299,897	308,362	317,067	326,017
ท่าอากาศยานลำปาง	164,831	192,297	198,786	205,495	212,431	219,600	227,011	234,672	242,592	250,780	259,243	267,992											

การคาดการณ์	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
สินค้า (ต้น)																							
ท่าอากาศยานกระบี่	1,078,776	1,517,089	1,663,193	1,708,672	1,755,394	1,803,395	1,852,707	1,903,369	1,955,415	2,008,885	2,063,817	2,120,251	2,178,228	2,237,790	1,078,776	1,517,089	1,663,193	1,708,672	1,755,394	1,803,395	1,852,707	1,903,369	1,955,415
ท่าอากาศยานอุดรธานี	1,050,439	1,294,917	1,363,924	1,436,607	1,513,164	1,593,801	1,678,735	1,768,195	1,862,422	1,961,671	2,066,209	2,176,317	2,292,293	2,414,450	1,050,439	1,294,917	1,363,924	1,436,607	1,513,164	1,593,801	1,678,735	1,768,195	1,862,422
ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	1,313,871	1,492,583	1,556,265	1,622,664	1,691,895	1,764,081	1,839,346	1,917,823	1,999,648	2,084,963	2,173,919	2,266,671	2,363,379	2,464,214	1,313,871	1,492,583	1,556,265	1,622,664	1,691,895	1,764,081	1,839,346	1,917,823	1,999,648
ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	425,656	454,334	473,511	493,498	514,329	536,038	558,665	582,246	606,822	632,436	659,132	686,953	715,950	746,170	425,656	454,334	473,511	493,498	514,329	536,038	558,665	582,246	606,822
ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	358,629	398,506	410,566	422,990	435,790	448,978	462,565	476,563	490,984	505,842	521,150	536,921	553,169	569,909	358,629	398,506	410,566	422,990	435,790	448,978	462,565	476,563	490,984
ท่าอากาศยานขอนแก่น	410,227	555,422	587,636	621,719	657,779	695,930	736,294	778,999	824,181	871,984	922,559	976,067	1,032,679	1,092,574	410,227	555,422	587,636	621,719	657,779	695,930	736,294	778,999	824,181
ท่าอากาศยานตรัง	260,690	334,479	343,032	351,803	360,798	370,024	379,485	389,188	399,140	409,346	419,812	430,547	441,556	452,846	260,690	334,479	343,032	351,803	360,798	370,024	379,485	389,188	399,140
ท่าอากาศยานพิษณุโลก	144,794	162,442	168,574	174,939	181,544	188,398	195,510	202,892	210,552	218,501	226,750	235,311	244,195	253,415	144,794	162,442	168,574	174,939	181,544	188,398	195,510	202,892	210,552
ท่าอากาศยานนครพนม	192	222	232	243	254	265	277	289	302	316	330	344	360	376	192	222	232	243	254	265	277	289	302
ท่าอากาศยานสกลนคร	27,008	27,698	28,480	29,284	30,110	30,960	31,834	32,733	33,657	34,607	35,584	36,588	37,621	38,683	27,008	27,698	28,480	29,284	30,110	30,960	31,834	32,733	33,657
ท่าอากาศยานลำปาง	9,101	10,617	10,976	11,346	11,729	12,125	12,534	12,957	13,394	13,846	14,314	14,797	15,296	15,812	9,101	10,617	10,976	11,346	11,729	12,125	12,534	12,957	13,394
ท่าอากาศยานนราธิวาส	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานน่านนคร	359	372	385	400	415	430	446	463	480	498	516	536	556	576	359	372	385	400	415	430	446	463	480
ท่าอากาศยานแม่สอด	1,110	1,303	1,339	1,377	1,415	1,455	1,496	1,538	1,581	1,625	1,671	1,717	1,766	1,815	1,110	1,303	1,339	1,377	1,415	1,455	1,496	1,538	1,581
ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานระนอง	141	150	162	174	187	201	217	233	251	270	290	312	336	362	141	150	162	174	187	201	217	233	251
ท่าอากาศยานเลย	12,586	13,591	13,843	14,099	14,360	14,626	14,897	15,173	15,454	15,741	16,032	16,329	16,632	16,940	12,586	13,591	13,843	14,099	14,360	14,626	14,897	15,173	15,454
ท่าอากาศยานชุมพร	155	179	186	193	201	209	217	226	235	244	254	264	275	286	155	179	186	193	201	209	217	226	235
ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานแพร่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	7	8	8	9	9	9	10	10	10	11	11	11	12	12	7	8	8	9	9	9	10	10	10
ท่าอากาศยานหัวหิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานปาย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานนครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
รวม (ต้น)	5,093,740	6,263,912	6,622,312	6,890,016	7,169,374	7,460,926	7,765,235	8,082,896	8,414,529	8,760,786	9,122,349	9,499,937	9,894,301	10,306,230	5,093,740	6,263,912	6,622,312	6,890,016	7,169,374	7,460,926	7,765,235	8,082,896	8,414,529

ตารางที่ 5.4.1 - 7 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี พ.ศ. 2563 – 2572 (คาดการณ์โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เนื่องจากสถานการณ์โควิด)

ท่าอากาศยาน	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572
สุวรรณภูมิ	16,337,176	31,993,433	56,534,342	69,392,074	70,339,394	79,183,788	83,421,154	87,493,404	91,918,397	94,821,590
ดอนเมือง	15,819,615	26,897,137	39,380,059	44,770,632	48,261,865	52,203,016	55,706,019	58,798,367	61,560,154	63,860,286
แม่ฟ้าหลวง	1,495,305	2,397,972	3,139,009	3,395,380	3,725,126	4,015,950	4,402,125	4,614,671	4,838,795	5,009,103
เชียงใหม่	4,749,099	7,929,132	10,870,480	12,335,867	13,195,914	14,159,116	15,357,646	16,129,815	16,989,237	17,827,105
หาดใหญ่	2,041,626	2,928,946	3,039,983	4,138,589	4,313,282	4,594,517	5,004,038	5,193,717	5,428,941	5,545,864
ภูเก็ต	5,862,156	10,453,864	16,711,249	19,144,821	20,873,807	22,690,589	24,615,327	25,871,911	27,216,256	28,409,350
กระบี่	1,547,431	2,660,405	3,884,070	4,430,851	4,790,682	5,153,469	5,606,037	5,923,048	6,320,007	6,681,866
อุดรธานี	1,326,076	1,866,860	2,201,548	2,559,866	2,654,282	2,750,542	2,846,870	2,945,703	3,045,609	3,146,578
สุราษฎร์ธานี	3,995,078	1,480,517	1,934,755	2,091,597	2,203,382	2,448,084	2,855,325	3,016,630	3,241,991	3,331,645
นครศรีธรรมราช	938,133	1,055,242	1,214,814	1,431,237	1,498,750	1,518,115	1,559,928	1,573,455	1,601,920	1,645,678
อุบลราชธานี	967,400	1,275,327	1,499,270	1,802,735	1,812,997	1,853,386	1,905,130	1,943,076	1,982,873	2,025,570
ขอนแก่น	1,025,482	1,580,709	1,817,845	2,123,899	2,247,590	2,271,280	2,377,264	2,435,147	2,515,988	2,592,393
ตรัง	414,709	506,051	580,961	696,998	718,806	726,074	729,905	755,622	763,800	766,260
พิษณุโลก	355,266	518,822	592,348	729,337	734,013	739,952	784,542	831,710	802,302	804,579
นครพนม	204,587	312,682	368,975	416,829	444,466	461,078	463,487	490,587	513,336	536,105
สกลนคร	228,639	285,150	339,841	399,449	405,427	413,234	416,059	421,271	426,533	434,230
น่านนคร	228,149	345,977	420,852	455,331	490,544	525,757	560,970	596,184	631,397	666,610
เลย	135,909	187,191	221,740	266,666	266,775	276,993	284,664	289,904	292,545	300,519
บุรีรัมย์	186,565	283,283	344,084	377,550	403,290	429,939	457,477	488,604	494,003	522,124
สมุย	980,839	1,656,689	2,187,353	2,588,314	2,689,812	2,828,618	3,088,115	3,207,252	3,383,425	3,511,946
อุตะเภา	870,366	1,450,234	1,726,897	1,878,078	2,038,705	2,155,258	2,240,723	2,337,095	2,457,291	2,512,959



ที่มา : คาคการณ์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 6 การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก 6 แห่ง

ตารางที่ 5.4.1 - 8 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2560, 2565, 2570, 2575 และ 2580

ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2560			พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570			พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ
สุวรรณภูมิ	45,000,000	60,860,358	1.35	45,000,000	56,534,342	1.26	45,000,000	87,493,404	1.94	45,000,000	107,432,436	2.39	45,000,000	132,286,566	2.94
ดอนเมือง	30,000,000	38,299,757	1.28	30,000,000	39,380,059	1.31	30,000,000	58,798,367	1.96	30,000,000	72,875,195	2.43	30,000,000	90,815,752	3.03
เชียงใหม่	8,000,000	10,230,280	1.28	8,000,000	10,870,480	1.36	8,000,000	16,129,815	2.02	8,000,000	21,413,153	2.68	8,000,000	29,063,435	3.63
หาดใหญ่	2,500,000	4,367,364	1.75	2,500,000	3,039,983	1.22	2,500,000	5,193,717	2.08	2,500,000	6,410,864	2.56	2,500,000	8,162,605	3.27
ภูเก็ต	6,500,000	16,855,178	2.59	6,500,000	16,711,249	2.57	6,500,000	25,871,911	3.98	6,500,000	33,454,385	5.15	6,500,000	43,931,157	6.76
แม่ฟ้าหลวง	3,000,000	2,503,375	0.83	3,000,000	3,139,009	1.05	3,000,000	4,614,671	1.54	3,000,000	6,008,233	2.00	3,000,000	8,135,635	2.71
กระบี่	2,920,000	4,344,238	1.49	2,920,000	3,884,070	1.33	2,920,000	5,923,048	2.03	2,920,000	8,151,196	2.79	2,920,000	11,352,564	3.89
อุดรธานี	2,336,000	2,577,678	1.10	2,336,000	2,201,548	0.94	2,336,000	2,945,703	1.26	2,336,000	3,478,565	1.49	2,336,000	4,111,524	1.76
สุราษฎร์ธานี	2,500,000	2,246,858	0.90	2,500,000	1,934,755	0.77	2,500,000	3,016,630	1.21	2,500,000	4,196,913	1.68	2,500,000	6,166,642	2.47
นครศรีธรรมราช	913,960	1,500,013	1.64	913,960	1,214,814	1.33	913,960	1,573,455	1.72	913,960	1,746,407	1.91	913,960	1,928,174	2.11
อุบลราชธานี	2,920,000	1,791,694	0.61	2,920,000	1,499,270	0.51	2,920,000	1,943,076	0.67	2,920,000	2,162,220	0.74	2,920,000	2,410,762	0.83
ขอนแก่น	2,920,000	1,703,356	0.58	2,920,000	1,817,845	0.62	2,920,000	2,435,147	0.83	2,920,000	2,865,909	0.98	2,920,000	3,387,390	1.16
ตรัง	884,760	799,277	0.90	884,760	580,961	0.66	884,760	755,622	0.85	884,760	798,896	0.90	884,760	856,406	0.97
พิษณุโลก	2,920,000	603,568	0.21	2,920,000	592,348	0.20	2,920,000	831,710	0.28	2,920,000	856,339	0.29	2,920,000	950,112	0.33
นครพนม	1,089,160	419,311	0.38	1,089,160	368,975	0.34	1,089,160	490,587	0.45	1,089,160	599,573	0.55	1,089,160	722,485	0.66
สกลนคร	913,960	378,717	0.41	913,960	339,841	0.37	913,960	421,271	0.46	913,960	450,051	0.49	913,960	477,710	0.52
ลำปาง	750,440	280,062	0.37	750,440	64,125	0.09	750,440	205,495	0.27	750,440	242,592	0.32	750,440	286,387	0.38
นราธิวาส	922,720	258,864	0.28	922,720	90,956	0.10	922,720	196,979	0.21	922,720	275,388	0.30	922,720	385,008	0.42

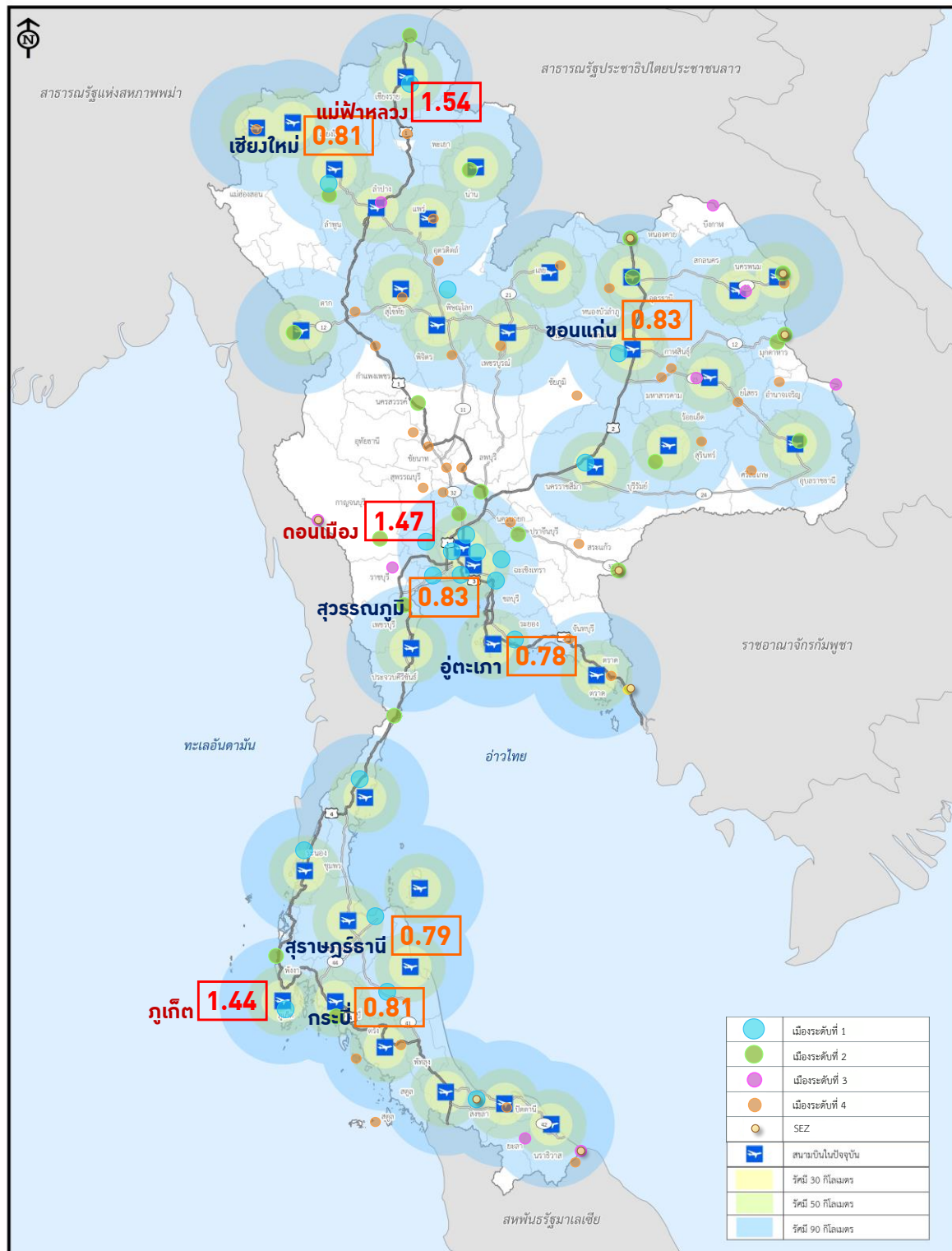
ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2560			พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570			พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ
น่านนคร	876,000	349,956	0.40	876,000	420,852	0.48	876,000	596,184	0.68	876,000	796,192	0.91	876,000	1,070,520	1.22
แม่สอด	484,720	180,094	0.37	484,720	26,819	0.06	484,720	151,748	0.31	484,720	174,222	0.36	484,720	200,025	0.41
ร้อยเอ็ด	913,960	395,609	0.43	913,960	106,405	0.12	913,960	371,333	0.41	913,960	469,756	0.51	913,960	594,266	0.65
ระนอง	700,800	121,472	0.17	700,800	44,523	0.06	700,800	153,844	0.22	700,800	221,868	0.32	700,800	319,970	0.46
เลย	668,680	270,284	0.40	668,680	221,740	0.33	668,680	289,904	0.43	668,680	319,852	0.48	668,680	354,877	0.53
ชุมพร	730,000	87,948	0.12	730,000	31,633	0.04	730,000	113,261	0.16	730,000	137,764	0.19	730,000	167,567	0.23
แม่ฮ่องสอน	1,022,000	61,432	0.06	1,022,000	18,398	0.02	1,022,000	98,714	0.10	1,022,000	117,188	0.11	1,022,000	139,119	0.14
แพร่	598,600	81,511	0.14	598,600	15,153	0.03	598,600	53,702	0.09	598,600	69,325	0.12	598,600	89,494	0.15
บุรีรัมย์	934,400	220,856	0.24	934,400	344,084	0.37	934,400	488,604	0.52	934,400	604,424	0.65	934,400	771,415	0.83
หัวหิน	811,760	6,966	0.01	811,760	10,803	0.01	811,760	50,536	0.06	811,760	60,332	0.07	811,760	72,027	0.09
ปาย	36,500	2,780	0.08	36,500	3,683	0.10	36,500	16,929	0.46	36,500	23,058	0.63	36,500	31,407	0.86
สุโขทัย	876,000	76,680	0.09	876,000	66,911	0.08	876,000	87,601	0.10	876,000	99,533	0.11	876,000	112,651	0.13
ตราด	876,000	95,406	0.11	876,000	38,671	0.04	876,000	102,499	0.12	876,000	116,461	0.13	876,000	131,809	0.15
สมุย	5,840,000	2,631,710	0.45	5,840,000	2,187,353	0.37	5,840,000	3,207,252	0.55	5,840,000	4,182,784	0.72	5,840,000	5,597,508	0.96
อุตะภา	-	-	-	3,000,000	1,726,897	0.58	3,000,000	2,337,095	0.78	3,000,000	2,762,005	0.92	3,000,000	3,233,129	1.08

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ตารางที่ 5.4.1 - 9 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการขนส่ง
สินค้า ในปี พ.ศ. 2565, 2570, 2575 และ 2580

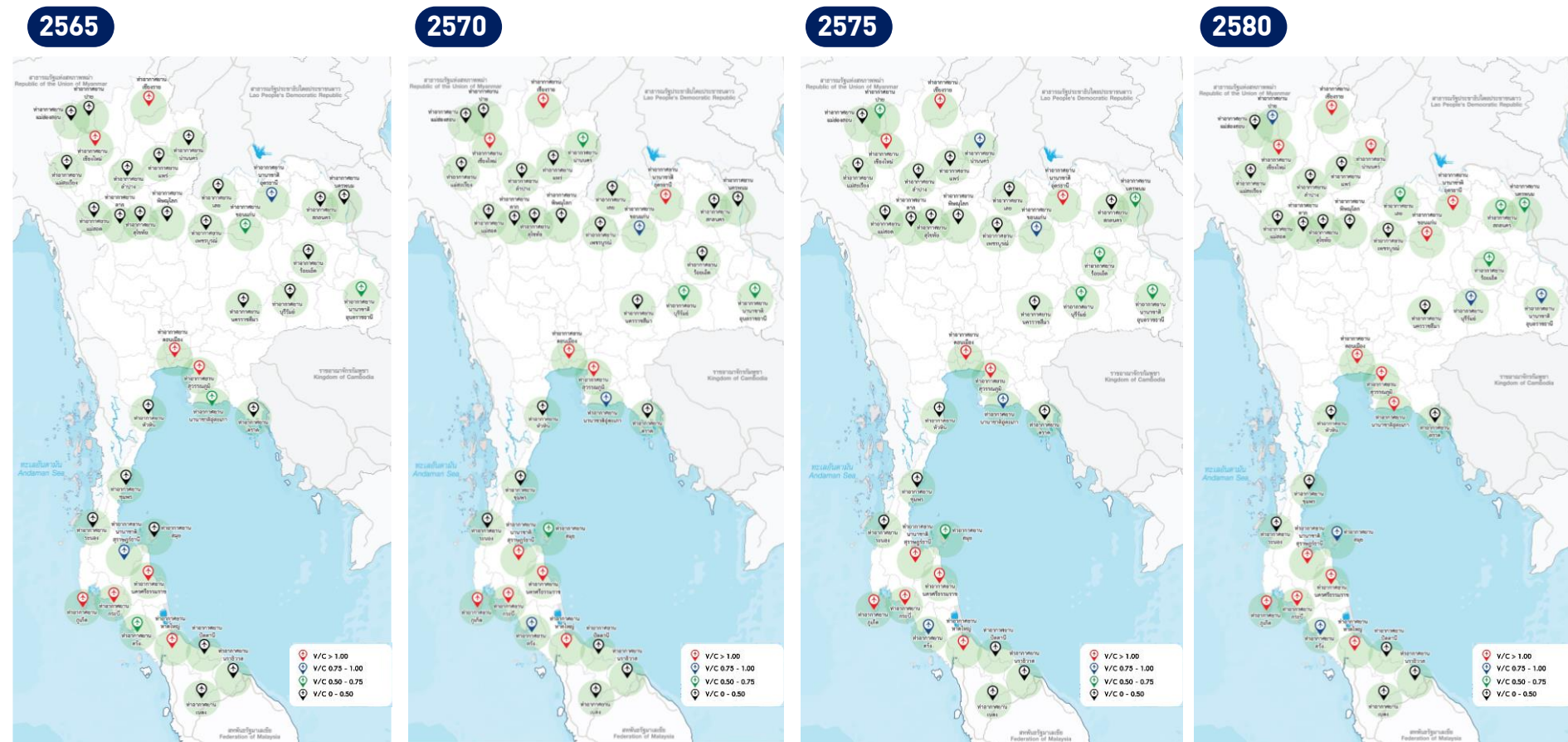
ท่าอากาศยาน	ความสามารถ ในการรองรับ สินค้า (ตันต่อปี)	จำนวนสินค้า เฉลี่ยต่อปี (ตัน)	สัดส่วนจำนวนสินค้า ต่อความสามารถใน การรองรับ	ความสามารถ ในการรองรับ สินค้า (ตันต่อปี)	จำนวนสินค้า เฉลี่ยต่อปี (ตัน)	สัดส่วนจำนวนสินค้า ต่อความสามารถใน การรองรับ
	พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570		
สุวรรณภูมิ	1,700,000	1,017,897	0.60	1,700,000	2,535,121	1.49
ดอนเมือง	520,000	17,141	0.03	520,000	35,917	0.07
เชียงใหม่	35,000	5,532	0.16	35,000	11,705	0.33
หาดใหญ่	14,000	5,280	0.38	14,000	7,910	0.57
ภูเก็ต	45,000	13,398	0.30	45,000	43,678	0.97
แม่ฟ้าหลวง	3,000	1,084	0.36	3,000	2,162	0.72
ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
สุวรรณภูมิ	3,000,000	2,943,455	0.98	3,000,000	3,282,047	1.09
ดอนเมือง	520,000	42,078	0.08	520,000	47,187	0.09
เชียงใหม่	35,000	14,885	0.43	35,000	18,898	0.54
หาดใหญ่	14,000	9,795	0.70	14,000	11,074	0.79
ภูเก็ต	45,000	52,800	1.17	45,000	58,870	1.31
แม่ฟ้าหลวง	3,000	3,114	1.04	3,000	4,315	1.44

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนช. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 7 การประเมินความสามารถในการรองรับ V/C ของท่าอากาศยานสำหรับผู้โดยสาร
(เฉพาะ V/C ที่เกิน 0.75) ในปี พ.ศ. 2575



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4.1 - 8 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีก่อนมีโครงการ

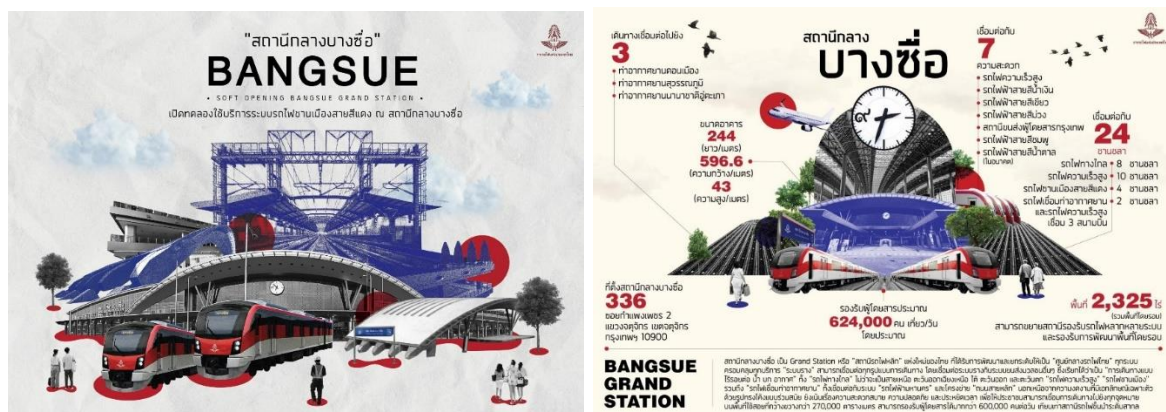
จากตารางที่ 5.4.1 - 8 และ รูปที่ 5.4.1 - 7 สามารถประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2565 มีท่าอากาศยานส่วนมากสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ แต่มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ที่เกินความสามารถในการ โดยมีค่า V/C เกิน 1.00

จากตารางที่ 5.4.1 - 9 และ รูปที่ 5.4.1 - 8 สามารถประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการขนส่งสินค้า ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2565 หลายท่าอากาศยานที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่ในปี พ.ศ. 2575 และ 2580 ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเกินความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า

5.5 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)¹⁶

5.5.1 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity) ได้แก่ การพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง ซึ่ง “การเชื่อมต่อการเดินทาง” ไม่ใช่เพียงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม ถนน รถไฟ หรือ รถไฟความเร็วสูง แล้วจะส่งผลทำให้คุณภาพชีวิตการเป็นอยู่ดี แต่การเชื่อมต่อกันนั้นหมายถึงความต่อเนื่องในการขนส่งโดยสารทั้งระบบในทุกรูปแบบ เพราะการคมนาคมขนส่งคือการเชื่อมต่อจากจุดต้นทางไปยังจุดปลายทาง นำพาผู้คนและสิ่งของไปยังสถานที่ที่ต้องการ ทั้งนี้การเชื่อมต่อกันนี้ทุกคนย่อมแสวงหาสิ่งที่ดีที่สุด ใช้เวลาน้อยที่สุด ยกตัวอย่าง สถานีกลางบางซื่อที่ออกแบบเพื่อใช้เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ดังแสดงในรูปที่ 5.5.1 - 1



ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 5.5.1 - 1 สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์

¹⁶ Theerapat Charoensuk. The MATTER. Connectivity : การเชื่อมต่อเพื่อคุณค่าของชีวิต. (4 January 2017).

<https://thematter.co/social/connectivity/15662>

รูปแบบการเดินทางที่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้คนได้มากที่สุดคือยานพาหนะส่วนตัว เนื่องจากสามารถนำพาผู้โดยสารจากจุดตั้งต้นไปถึงจุดหมายได้โดยเดินทางเพียงรูปแบบเดียว แต่เมื่อทุกคนใช้รถยนต์ส่วนตัวรวมถึงรถบรรทุก การจราจรจึงเกิดความแออัด เสื่อมทรุดเสียสภาพ และเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ การจะแก้ปัญหานี้ทั้งการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุ ด้วยระบบขนส่งมวลชน ต้องแข่งขันด้านจุดเชื่อมต่อกับรถยนต์ โดยพิจารณาถึงความสะดวกของผู้เดินทางเป็นประจำ ดังนั้น การจะให้ระบบขนส่งมวลชนเชื่อมเข้าจากต้นทางสู่ปลายทางโดยมีการเชื่อมต่อมากที่สุด ต้องมีศูนย์กลางของระบบขนส่งมวลชนอยู่ใกล้ศูนย์กลางเมือง เพื่อให้สามารถไปถึงเป้าหมายได้ง่ายที่สุด สะดวกที่สุด นี่คือโจทย์ที่รถตู้โดยสารตอบสนองต่อความต้องการของคนเดินทาง



ที่มา : รถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่น

รูปที่ 5.5.1 - 2 รถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่น

การย้ายศูนย์กลางรถโดยสาร รถตู้ รถทัวร์ ออกไปนอกเมืองไกลขึ้นเรื่อย ๆ (เช่น สายใต้ ไปสายใต้ใหม่ สายใต้ใหม่กว่า) คือการผลักภาระให้ผู้คนไปใช้รถยนต์ส่วนบุคคลแทนการใช้รถสาธารณะ ซึ่งบรรทุกคนจำนวนมากโดยใช้พื้นที่ถนนน้อยกว่าจะเข้าเมืองได้ เนื่องจากมีความสะดวกมากกว่า ไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายหลายระบบ เช่น จากรถโดยสารไปต่อรถรับจ้างขนาดเล็ก ทำให้เพิ่มจำนวนรถบนท้องถนน และค่าใช้จ่ายมากขึ้น การจราจรยิ่งติดมากขึ้นมากกว่าจุดเดิมหรือใจกลางเมือง

ในประเทศพัฒนาแล้วส่วนใหญ่ ศูนย์กลางคมนาคมยังอยู่ใจกลางเมืองเดิม โดยเพิ่มการเชื่อมต่อโดยระบบรางรถไฟใต้ดิน และถนนทางลอดต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น สถานีโตเกียว สถานีโซล สถานีกลางนิวยอร์ก สถานีฟิลาเดลเฟีย สถานีไทเป (รูปที่ 5.5.1 - 2 และ รูปที่ 5.5.1 - 3)



ที่มา : สถานีรถไฟ Kaohsiung ประเทศไต้หวัน

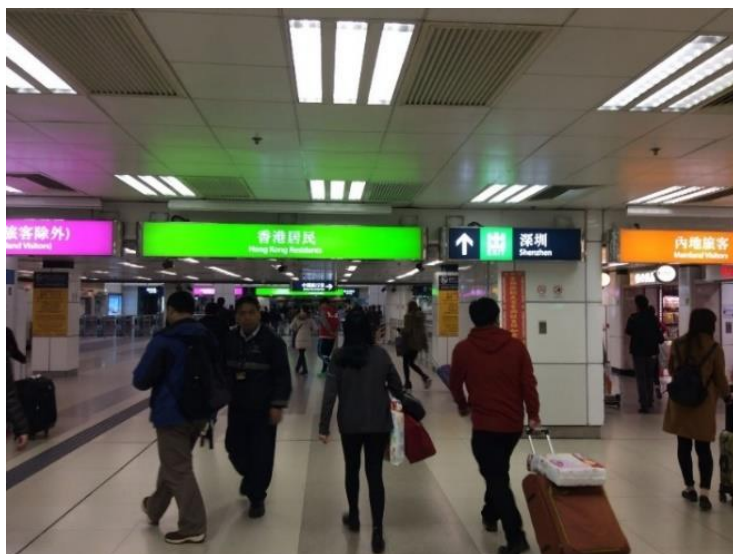
รูปที่ 5.5.1 - 3 สถานีรถไฟ Kaohsiung ประเทศไต้หวัน

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

- เวลาในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต้องเดินไม่เกิน 10 นาที การเชื่อมต่อกันระหว่างขนส่งต่างรูปแบบจะเปลี่ยนรถไฟเป็นรถโดยสารประจำทาง เป็นเรือ เป็นรถแท็กซี่รับจ้าง เป็นเครื่องบิน ต้องมีการเชื่อมถึงกันโดยเสียเวลาเดินไม่เกิน 10 นาที และสถานีรวมควรอยู่ใกล้กัน มีป้ายบอกให้เห็นชัดเจน

ตัวอย่างของความไม่เชื่อมต่อกันของระบบขนส่งมวลชน ได้แก่ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพฯ กับ ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ที่ต้องเดินทางด้วยรถเมล์หรือรถรับจ้าง จากสถานีรถไฟไป/กลับจากสถานีขนส่งผู้โดยสาร ผ่านตลาดจตุจักรที่มีคนมากมายและการจราจรติดขัด และ 1 กิโลเมตรที่หายไปของ MRT สายสีม่วงต่อสายสีน้ำเงิน (เมื่อปี พ.ศ. 2559)

ในการขนส่งทางเรือของกรุงเทพ เรือด่วนเจ้าพระยาไม่เชื่อมต่อกับเรือคลองแสนแสบ และรถไฟฟ้าสายสีม่วงสถานีสะพานพระนั่งเกล้าไม่มีท่าเรือเชื่อมเข้ากับท่าเรืออื่น (เมื่อปี พ.ศ. 2559 - 2563)



ที่มา : ภายในสถานีรถไฟฟ้าวังทอง

รูปที่ 5.5.1 - 4 ภายในสถานีรถไฟฟ้าวังทอง

การเชื่อมต่องดกล่าวนี้ไม่จำเป็นจะต้องเป็นการขนส่งรูปแบบใดรูปแบบหนึ่งเป็นพิเศษ ไม่จำเป็นจะต้องเป็นรถไฟความเร็วสูงเสมอไป ขอให้สามารถเข้าถึง และนำพาผู้โดยสารจากต้นทางที่ไกลที่สุดไปสู่ปลายทางที่ไกลที่สุด ด้วยการเปลี่ยนจุดเชื่อมต่อที่น้อยที่สุดและเร็วที่สุด ผู้เดินทางจะได้รับประโยชน์และเลือกเดินทางในรูปแบบนั้น เช่นเดียวกับรถตู้ที่มีความเสี่ยงและอันตราย แต่ตอบโจทย์การเชื่อมต่อการเดินทาง การแก้ปัญหาที่ต้องแข่งที่ความสะดวกในการเชื่อมต่อของทางเลือกอื่นไม่ใช่เพียงแค่งบค้ำหรือยกเลิกเท่านั้น (รูปที่ 5.5.1 - 4 และ รูปที่ 5.5.1 - 5)



ที่มา : รถไฟใต้ดิน ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

รูปที่ 5.5.1 - 5 รถไฟใต้ดิน ณ กรุงลอนดอน สหราชอาณาจักร

ถึงแม้จะมีรถไฟความเร็วสูง แต่ถ้ารถไฟความเร็วสูงไม่มีการเชื่อมต่อกับระบบอื่น รถไฟความเร็วสูงนั้นก็จะมีผู้ใช้บริการน้อยหรือไม่ ซึ่งทำให้เกิดการขาดทุนสะสมหรือต้องยกเลิกการให้บริการ ดังเช่นในช่วงการขาดทุนปี 2006 - 2010 ของรถไฟความเร็วสูงได้หวัน

- **ตัวเลือกและราคาที่มีให้หลากหลาย** ถึงแม้ว่ารถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานครมีราคาแพง แต่ถ้าเพิ่มตัวเลือกเข้าไปในระบบ กลไกตลาดจะหาจุดสมดุลราคา แล้วกระจายความต้องการเดินทางของผู้ที่สามารถจ่ายในราคานี้ได้ออกมาจากระบบ ความแออัดโดยรวมก็จะลดลง (รูปที่ 5.5.1 - 6) อย่างเช่น ปี พ.ศ. 2538 ที่กรุงเทพฯมีการจราจรที่หนาแน่น แต่หลังจากมีรถไฟฟ้ามหานครในมือ ปริมาณและความหนาแน่นของการใช้งานรถโดยสารประจำทางและรถยนต์ส่วนบุคคลลดลง



ที่มา : รถไฟประเทศญี่ปุ่น

รูปที่ 5.5.1 - 6 รถไฟประเทศญี่ปุ่น

- **ตารางเวลาของการเดินทางชัดเจน** ต้องกำหนดตารางเวลาของการเดินทางให้ได้ชัดเจน จากจุดหนึ่งสู่จุดหนึ่ง เช่น สนามบินต่างจังหวัด เที่ยวบินขึ้นลงจัดรถโดยสารเข้าเมืองแบบเผื่อเวลารับกระเป๋า สถานีรถไฟจัดตารางเวลาส่งผู้โดยสารเชื่อมกันเป็นทอดเวียนระยะไม่เกิน 5-10 นาที กำหนดเวลาเดินทางให้สอดคล้องกับฤดูกาลและเวลาทำงาน รวมถึงเทศกาลที่รู้ล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงและลดเวลาที่เสียไปกับการรอให้เหลือน้อยที่สุด (รูปที่ 5.5.1 - 7)



ที่มา : youinJapan

รูปที่ 5.5.1 - 7 สถานีรถไฟชินจูกุ ประเทศญี่ปุ่น

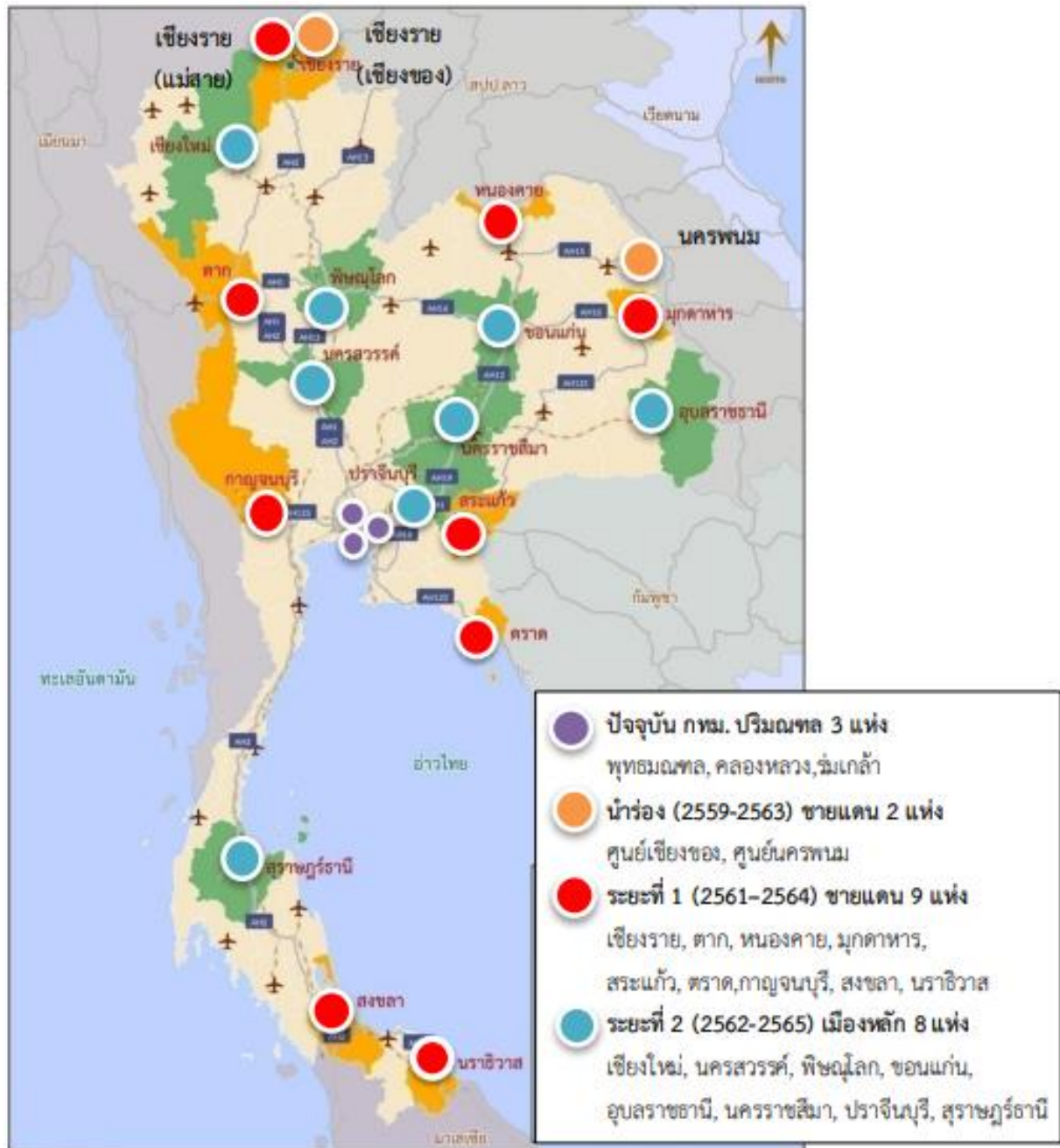
- **เพิ่มผลผลิต (Productivity) ของสังคม** การเชื่อมต่อการเดินทางจะเกิดประโยชน์มากที่สุดหากประชาชนรับรู้ข้อมูลด้านคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จากงานวิจัยทางการตลาดของ บ.อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ชั้นนำ พบว่า คนกรุงเทพฯ หากมีที่อยู่อาศัยและที่ทำงานอยู่ในแนวสถานีรถไฟจะสามารถประหยัดเวลาเดินทางเฉลี่ยวันละ 2 ชั่วโมง คิดเป็น ปีละ 20 วัน (ทำงาน 240 วัน ใน 1 ปี) ทำให้ประชาชนได้เวลาคืนกลับมาใช้พักผ่อน/พัฒนาตนเอง/ทำงานเสริม ถ้าคิดจากฐานประชากรวัยทำงานของกรุงเทพฯ 4 ล้านคน จะได้ชั่วโมงทำงาน (manhour) คืนมาให้ประเทศถึง 92 ล้านวัน คิดจากค่าแรงขั้นต่ำมีมูลค่าถึง 27,600 ล้านบาท ไม่รวมผลประโยชน์ทางอื่น

ที่สำคัญที่สุด การเชื่อมต่อการเดินทางด้วยระบบรางสามารถช่วยลดอุบัติเหตุบนท้องถนน จากสถิติอุบัติเหตุของบริษัทกลางประกันภัย พบว่า อุบัติเหตุในกรุงเทพฯ และปริมณฑลบนถนนเส้นที่มีรถไฟฟ้ามลลลงอย่างมากเมื่อรถไฟฟ้ามลลลงเปิดทำการ ในปี พ.ศ. 2559 ที่มีรถไฟฟ้ามลลลงสายสีม่วงเปิดทำการครั้งแรก พบว่า อุบัติเหตุลดลงจากปี พ.ศ. 2558 ถึง 70 ราย ถ้าประเมินในเบื้องต้น ชีวิต 1 คนสร้างมูลค่าเฉลี่ย 15 ล้านบาท ปีหนึ่งคนเสียชีวิตบนท้องถนนเฉลี่ย 14,000 คน หากมีระบบรางและการเชื่อมต่อที่ดี จะสามารถช่วยลดอัตราการตายได้ครั้งหนึ่ง จะคืนมูลค่าชีวิตสู่ระบบประเทศปีละ 105,000 ล้านบาท ไม่รวมถึงอนาคตของปัจเจกบุคคลหรือการสร้างคุณประโยชน์ด้านอื่นๆ ให้กับครอบครัวและประเทศ

5.5.2 การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

กรมการขนส่งทางบกมีสถานีขนส่งสินค้าที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) จำนวน 3 แห่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า (ลาดกระบัง) สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล (นครปฐม) และสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง (ปทุมธานี) ซึ่งได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการขนส่งเข้ามาเช่าใช้เต็มพื้นที่ โดยแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แสดงรายละเอียดดังรูปที่ 5.5.2 - 1

- 1) **สถานีขนส่งสินค้าในเมืองชายแดน** จำนวน 9 แห่ง ตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงราย (อำเภอแม่สาย) ตาก (อำเภอแม่สวด) หนองคาย (อำเภอเมืองหนองคาย) มุกดาหาร (อำเภอเมืองมุกดาหาร) สระแก้ว (อำเภออรัญประเทศ) ตราด (อำเภอคลองใหญ่) กาญจนบุรี (อำเภอเมืองกาญจนบุรี) สงขลา (อำเภอสะเดา) และนราธิวาส (อำเภอสุไหงโกลก) ซึ่งกรรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างศึกษาและวิเคราะห์ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562
- 2) **สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก** จำนวน 8 แห่ง ตั้งอยู่ในจังหวัดเชียงใหม่ (อำเภอสารภี) พิษณุโลก (ตำบลบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก) นครสวรรค์ (อำเภอเมืองนครสวรรค์) ขอนแก่น อุบลราชธานี (อำเภอวารินชำราบ) นครราชสีมา (อำเภอเมืองนครราชสีมา) ปราจีนบุรี (อำเภอกบินทร์บุรี) และสุราษฎร์ธานี (อำเภอพุนพิน) ซึ่งกรรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างศึกษาและวิเคราะห์ให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ตามมาตรา 22 แห่งพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2562



ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

รูปที่ 5.5.2 - 1 ตำแหน่งสถานีขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก

ยกตัวอย่าง ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย จำนวนเนื้อที่ประมาณ 330 ไร่ 18 ตารางวา เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบการขนส่งทางราง (เส้นทางรถไฟเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ) กับทางถนน รวมทั้งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดน และพัฒนาพื้นที่รองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนตอนใต้ที่ขนส่งข้ามสะพานมิตรภาพข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ดังรูปที่ 5.5.2 - 2



ที่มา:ฐานเศรษฐกิจ (2560), <http://www.thansettakij.com/content/123527>

รูปที่ 5.5.2 - 2 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย

จากรายงานการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคของสถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง ได้วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค และเสนอแนะสำหรับการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าของรัฐในอนาคต ดังนี้

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

- **การกำหนดการไหลของสินค้าและการใช้สถานที่ (Logistics Flow)** ควรมีการกำหนดรูปแบบกิจกรรมของผู้เข้าพื้นที่ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าและการออกแบบสถานีขนส่งสินค้าในอนาคต ต้องรับฟังความต้องการจากผู้ใช้งาน (Facility Planning)
- **กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ (Soft Infrastructure) ที่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน** ควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารสถานีขนส่งสินค้า เพื่อความคล่องตัวในการตอบสนองต่อข้อร้องเรียนต่าง ๆ ควรมีการวางแผนเฉพาะพื้นที่รอบสถานีขนส่งสินค้าให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และกฎระเบียบควรมีความยืดหยุ่นต่อการขนส่งประเภทอื่น ๆ นอกจากสินค้าทั่วไป
- **มีระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน** ทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีด้านยานพาหนะและการขนส่งที่ทันสมัย เช่น ระบบ GPS ระบบการวางแผนเส้นทางและติดตามยานพาหนะ โปรแกรมสำหรับการบริหารจัดการ อาทิ ERP (Enterprise Resource Planning) และระบบ CRM (Customer Relationship Management) การจัดการปัญหาการบรรทุกที่เกี่ยวเนื่องเป็นต้น รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศจัดการแทนระบบเอกสาร ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและภาครัฐควรมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถใช้งานร่วมกันได้ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **เครือข่ายการให้บริการและการรวมกลุ่ม** การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้าจะช่วยให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ สามารถลดลงได้จากการใช้ทรัพยากรร่วมกันในการดำเนินงานและการพัฒนาคุณภาพการบริการ ซึ่งเป็นแนวทางของการประหยัดต่อขนาดในเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) เช่น การรวมกลุ่มกันเพื่อศึกษาและเผยแพร่ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคจะสามารถช่วยลดการผูกขาดตลาดการค้าจากผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ โดยเฉพาะผู้ประกอบการต่างชาติที่มีประสบการณ์และความเข้าใจการค้าในตลาดโลกที่ดีกว่า

5.6 นวัตกรรม (Innovation) ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า¹⁷

นวัตกรรม (Innovation) ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า ได้แก่ ยานยนต์ไฟฟ้า (EV) อากาศยานไร้คนขับ (Drone) และการให้บริการขนส่งสินค้า E-commerce เป็นต้น

การขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบเดิมนั้นเป็นการทำงานแบบ Manual รวมถึงการเก็บข้อมูลขนาดใหญ่จำนวนมากที่ไม่เป็นระบบ ทำให้การจัดการข้อมูลต่าง ๆ ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยจัดการปัญหาเหล่านี้ ได้แก่ AI, Advance Analytics และ Automation ทำให้ช่วยในการจัดการระบบโลจิสติกส์ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งหลังจากเริ่มปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นมา เทคโนโลยีที่เคยใช้ได้เริ่มมีการพัฒนาให้มีความชาญฉลาดและทำงานได้หลากหลายขึ้น 5 นวัตกรรมที่กำลังมาเปลี่ยนแปลงโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ มีดังต่อไปนี้

(1) ปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานซับซ้อนมากขึ้น (Artificial and Augmented Intelligence)

หลายปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ได้เริ่มนำเอา AI หรือ “ปัญญาประดิษฐ์” เข้ามาใช้งาน เช่น ระบบขนส่งอัจฉริยะ, การวางแผนการเดินทาง, การวางแผนปฏิบัติงานเพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ซึ่งเหล่านี้คือจุดเริ่มต้นของการเอาเทคโนโลยี AI เข้ามา โดยในตอนนี้ AI กำลังเพิ่มขีดความสามารถในงานโลจิสติกส์ เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาต่าง ๆ เช่น การส่งสินค้า, การให้บริการ, ผู้ผลิต, ลูกค้า ได้ดียิ่งขึ้นมากยิ่งขึ้น รวมไปถึงระบบคลังสินค้าอัตโนมัติที่ควบคุมโดยระบบคอมพิวเตอร์ ช่วยเพิ่มศักยภาพของระบบการทำงานได้มากขึ้น รวมถึงมีการใช้เทคโนโลยีของ AI เข้ามาเลียนแบบความสามารถของมนุษย์ และขยายขีดความสามารถทางปัญญาของมนุษย์เขียนออกมาเป็นซอฟต์แวร์ที่ช่วยเพิ่มความสามารถของระบบโลจิสติกส์ ยกตัวอย่าง การรวมเอาปัญญาประดิษฐ์และปัญญาของมนุษย์เข้าด้วยกันในการวางแผนโลจิสติกส์ โดยใช้ข้อมูลการวางแผนของมนุษย์ให้กับระบบได้เรียนรู้ เช่น ประสบการณ์ ความรับผิดชอบ การให้บริการลูกค้า ความยืดหยุ่นในการทำงาน รวมถึงสามัญสำนึกต่าง ๆ ช่วยให้ระบบปัญญาประดิษฐ์นี้สามารถปฏิบัติงานที่มนุษย์ต้องทำซ้ำหลายรอบได้อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การทำงานของระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดเวลามากขึ้น ลดความผิดพลาดของการทำงาน และประหยัดค่าใช้จ่าย

(2) เข้าถึงข้อมูลโซ่อุปทานแบบเรียลไทม์ (Real - Time Supply Chain Visibility)

Supply Chain Visibility หรือทัศนวิสัยในโซ่อุปทานมีมาอย่างยาวนานแล้วในสายโลจิสติกส์ ซึ่งเมื่อมีการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการจัดการข้อมูล ทำให้เจ้าของธุรกิจสามารถจัดการข้อมูลของโซ่อุปทานได้แบบเรียลไทม์ Real - Time Supply Chain Visibility เป็นเทคโนโลยีที่ช่วยให้บริษัทที่ทำธุรกิจขนส่งโลจิสติกส์สามารถเข้าถึงข้อมูลที่มีการอัปเดตอยู่ตลอดเวลา เช่น ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า รูปแบบของการจราจร สภาพอากาศ สภาพการเดินทางขนส่ง และสภาพถนน ซึ่งเมื่อพบปัญหาเกี่ยวกับการเดินทางขนส่งสินค้า ก็สามารถใช้ข้อมูลเหล่านี้มาวางแผนการเดินทางขนส่งให้รวดเร็วยิ่งขึ้น

นอกจากนี้ยังสามารถใช้งาน IoT Sensor มาเป็นเครื่องมือสำคัญในการติดตามพัสดุ โดยจะมีการติดตั้งเครื่องมือ IoT บนพัสดุเพื่อให้ทางคลังสินค้าสามารถติดตามสินค้า หรือดูการจราจรผ่านระบบ Cloud Services ได้ตลอดเวลา ระบบนี้จะช่วยให้ตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว จากการวิเคราะห์และคาดการณ์ข้อมูลแบบเรียลไทม์ จะช่วยผู้ดูแลระบบสามารถปรับเปลี่ยนและจัดการทัศนวิสัยในโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพสูงสุดอยู่ตลอดเวลา

¹⁷ บริษัท โทรคมนาคมแห่งชาติ จำกัด (มหาชน). 5 นวัตกรรมที่เปลี่ยนโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์.

<https://www.tot.co.th/sme-tips/SME-tips/2020/06/30/5-นวัตกรรมที่เปลี่ยนโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์>

(3) เครื่องมือคาดการณ์ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ (Predictive Analytics Platform)

ปกติอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะเก็บข้อมูลการทำงานเป็นจำนวนมาก ซึ่งการเก็บข้อมูลในรูปแบบดั้งเดิมมักเป็นรูปแบบที่กระจัดกระจาย และมีปริมาณมหาศาลจนจัดการกับข้อมูลเหล่านี้ได้ยาก ซึ่งเมื่อมีการนำเอา Data Science เข้ามาจัดการกับคลังข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) นี้ จะช่วยให้สามารถดึงเอาข้อมูลต่าง ๆ ที่เคยเก็บไว้มาใช้ประโยชน์ได้ด้วยการพยากรณ์ การพยากรณ์ที่ว่านี้ไม่ใช่การคาดเดาขึ้นมา แต่เป็นการดึงเอาข้อมูลที่เคยเก็บเอาไว้ในคลังข้อมูลออกมาพยากรณ์ โดยสร้างเป็นแบบจำลองทางสถิติที่ช่วยให้สามารถคาดการณ์สิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้นจากเหตุการณ์ที่เคยมีการเก็บข้อมูลเอาไว้ เมื่อนำมาใช้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะช่วยให้สามารถ

- จัดการระบบขนส่งเพื่อติดตามและจัดการการจัดส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- จัดการกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่ส่งผลกระทบต่อขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สภาพอากาศ การขาดแคลนของสินค้า อุบัติเหตุ
- คาดการณ์ระยะเวลาการบำรุงรักษาของเครื่องจักรและเครื่องมือ

สำหรับการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ การใช้งาน Data Driven ในการตัดสินใจ ผ่านแบบจำลองที่ใช้ในการคาดการณ์ข้อมูล จะช่วยให้สามารถพยากรณ์สถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นตั้งแต่ต้นจนจบ และวางแผนแก้ไขได้ทันเวลา ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและสามารถจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

(4) เทคโนโลยีจำลองที่ช่วยอุดรอยรั่วของการขนส่ง (Digital Twins)

อีกหนึ่งเทคโนโลยีที่ใช้การจำลองภาพเสมือนจริงของต้นแบบ จากการรวมเทคโนโลยีหลากหลาย เช่น AI, IoT, Cloud Computing ในการศึกษาข้อมูลเชิงลึกของวัตถุตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน ไปจนถึงการคาดการณ์ผลในอนาคต เพื่อวิเคราะห์หาจุดด้อยและหาทางอุดรอยรั่วเหล่านั้นให้หมดไป

ตัวอย่าง การใช้ Digital Twins ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพวัสดุบรรจุภัณฑ์ ซึ่งหลายองค์กรกำลังมองหาการเลือกใช้งานวัสดุบรรจุภัณฑ์ที่มีความยั่งยืน และส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด เช่น IKEA บริษัทเฟอร์นิเจอร์จากสวีเดน ได้เปลี่ยนแพ็คเกจสินค้าจากโฟมมาใช้เป็นวัสดุย่อยสลายที่ได้จากการเพาะเชื้อราของเห็ด ซึ่งสามารถย่อยสลายได้เองตามธรรมชาติอย่างรวดเร็ว

(5) การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Eco Logistics)

เรื่องของภาวะโลกร้อนและการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศโลก เป็นหัวข้อที่องค์กรทุกภาคส่วนรู้จักและตระหนักถึงผลกระทบมายาวนานเป็น 10 ปี ซึ่งการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่ต้องช่วยรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม จึงเป็นการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในด้านที่เกี่ยวกับการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน โดยเริ่มตั้งแต่แหล่งที่มาและการจัดหาวัตถุดิบ การออกแบบผลิตภัณฑ์และกระบวนการ กระบวนการผลิต การบริการ การขนส่งทั้งภายในและนอกองค์กร และการบริโภค รวมไปถึงการจัดการตลอดวงจรชีวิตของผลิตภัณฑ์ ซึ่งการจัดการนี้จะเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้วงการโลจิสติกส์ได้ลดต้นทุน ช่วยเพิ่มความสามารถในการตอบสนองผู้บริโภคได้อย่างมีคุณภาพ น่าเชื่อถือ และรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

5.6.1 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย¹⁸

นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทยที่นำมาใช้ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

- การใช้ระบบ GPS เพื่อติดตามการเดินทาง Online แบบ Real - time ซึ่งเป็นมาตรการกำกับ ควบคุม ดูแล ในเชิงป้องกันตั้งแต่ต้นเหตุ ทั้งยังเป็นระบบบริหารจัดการร่วมกันแบบ 360 องศา ของกรมการขนส่งทางบก
- การตรวจสอบสภาพรถผ่านทางสารสนเทศ (Inspection Online) และกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถด้วย ระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด (CCTV) เป็นการยกระดับมาตรฐานวิศวกรรมยานยนต์เพื่อความปลอดภัยในระดับสากลของกรมการขนส่งทางบก พัฒนาเป็นศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบสภาพรถ (VICC) ให้มีมาตรฐานเดียวกันทั่วประเทศ และเชื่อมโยงข้อมูลผลการตรวจสอบสภาพรถผ่านระบบสารสนเทศ เชื่อมต่อกับระบบงานทะเบียนและภาษีรถ
- การปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในโครงการ Smart Bus Terminal หรือ สถานีรถโดยสารระบบดิจิทัล นำข้อมูลจากระบบ GPS ที่มีอยู่แล้วของรถโดยสารสาธารณะ เชื่อมโยงกับระบบการเดินทาง แสดงตารางการเดินทางที่เป็น Real-time
- ยกย่องมาตรฐานในกระบวนการออกใบอนุญาตขับรถเพิ่มความเข้มงวดในทุกขั้นตอนของ กระบวนการทดสอบ จัดตั้งศูนย์ราชการสะดวก Government Easy Contact Center: GECC ทุกสำนักงานขนส่งจังหวัด พร้อมขยายผลโครงการ eForm - iFound สร้างความรู้ความเข้าใจ การเตรียมเอกสาร การ Download การยื่นคำขอในระบบงานต่าง ๆ ผ่านแอปพลิเคชันทางโทรศัพท์มือถือ
- การให้บริการเคลื่อนล้อต่อภาษี Drive Thru For Tax ทุกสำนักงานขนส่งจังหวัด ซึ่งเริ่มดำเนินการในปี 2561 เพื่ออำนวยความสะดวกประชาชนในการเข้าถึงบริการจากภาครัฐ รองรับยุคดิจิทัลพร้อมยกระดับ มาตรฐานการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางถนนทั้งระบบ สู่มาตรฐานความปลอดภัยอย่างยั่งยืน
- นโยบายยานยนต์พลังงานไฟฟ้าแห่งชาติ (บอรรถ EV) ได้กำหนดนโยบายผลิตรถยนต์ไฟฟ้าให้ได้ร้อยละ 100 ในปี 2578 จำนวนรวม 18.41 ล้านคัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง - รถปิกอัพ 8.62 ล้านคัน รถจักรยานยนต์ 9.33 ล้านคัน รถบัส - รถบรรทุก 0.458 ล้านคัน โดยปี 2573 จะผลิตรถยนต์ EV ให้ได้ร้อยละ 30 หรือประมาณ 6.22 ล้านคัน แบ่งเป็นรถยนต์นั่ง-รถปิกอัพ 2.93 ล้านคัน รถจักรยานยนต์ 3.13 ล้านคัน รถบัส-รถบรรทุก 0.156 ล้านคัน ทั้งนี้ปี 2563 ประเทศไทยมีรถไฮบริด (HEV) ปลั๊ก - อินไฮบริด (PHEV) 186,272 คัน แบ่งเป็น รถยนต์ 179,034 คัน รถจักรยานยนต์ 7,236 คัน รถโดยสาร 1 คัน รถบรรทุก 1 คัน และรถ BEV 5,685 คัน แบ่งเป็น รถยนต์ 2,202 คัน รถจักรยานยนต์ 3,128 คัน รถสามล้อ 235 คัน รถโดยสาร 120 คัน แสดงดังรูปที่ 5.6.1 - 1



ที่มา: กระทรวงพลังงาน

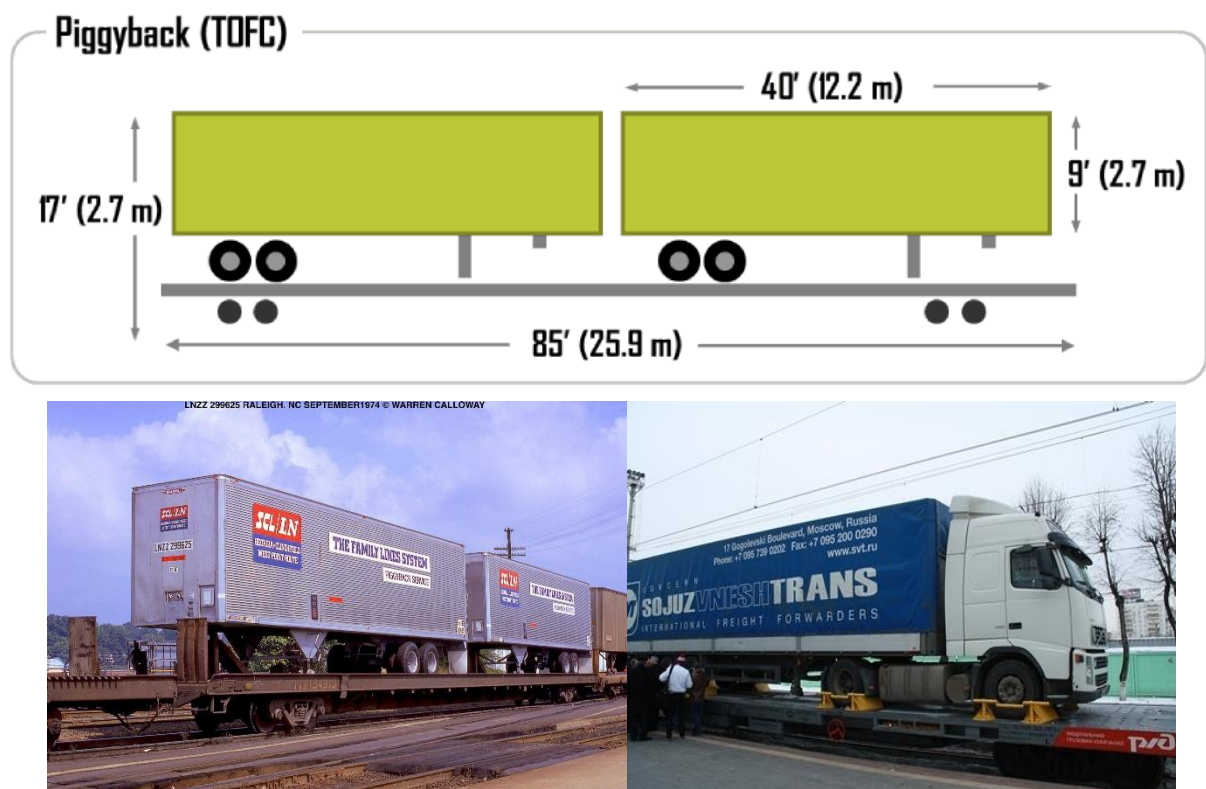
รูปที่ 5.6.1 - 1 ปริมาณรถ BEV ในไทย ปี 2563 และเป้าหมายการผลิตรถยนต์ไฟฟ้า ปี 2578

¹⁸ กรมการขนส่งทางบก. 2560. https://www.dlt.go.th/th/public-news/view.php?_did=1774

5.6.2 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศไทย

นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศไทยที่นำมาใช้ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

- สำหรับระบบการขนส่งทางรางที่ใช้ในการเดินทางของประชาชน ภาครัฐได้นำเทคโนโลยีสมัยใหม่เข้ามาช่วยพัฒนาการบริหารและบริการภายในองค์กร เพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยก้าวไปสู่เศรษฐกิจและสังคมในยุคใหม่ ได้แก่ การให้บริการจองและซื้อตั๋วโดยสารผ่านอินเทอร์เน็ตด้วยระบบ E-Ticket (e - TSRT) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
- สำหรับระบบการขนส่งสินค้าทางราง เทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดการและวางแผนข้อมูล ERP (Enterprise Resource Planning) สามารถนำมาใช้ในการบริการจัดการขนส่งสินค้าด้วยการบรรทุกทุกเที่ยวเปล่า รวมถึงการคำนวณอัตราการบริหารจัดการการใช้งานของแคร่และหัวรถจักร (Fleet Utilization) เป็นหนึ่งในมาตรการของภาครัฐที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในด้านการบริหารจัดการ สำหรับในต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศในกลุ่มสหภาพยุโรป อเมริกา หรือประเทศจีน ได้แก้ไขปัญหारेื่องการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode Shift) ด้วยการนำแคร่ Piggy Back ซึ่งเป็นการขนส่งแบบผสมผสานระหว่างการขนส่งทางรถไฟรวมกับการขนส่งทางรถบรรทุก นิยมมากในประเทศละตินอเมริกา และประเทศในยุโรป เนื่องจากการขนส่งที่สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายและประหยัดเวลาในการขนส่งในแต่ละครั้ง รวมทั้งมีความคล่องตัวในการรวบรวมและการจัดส่งสินค้าในลักษณะ Door to Door โดยรถบรรทุก ดังแสดงในรูปที่ 5.6.2 - 1



ที่มา: การบริการจัดการขนส่งสินค้าด้วยการนำแคร่ Piggy Back

รูปที่ 5.6.2 - 1 การบริการจัดการขนส่งสินค้าด้วยการนำแคร่ Piggy Back

- นวัตกรรมไร้คนขับของรถไฟฟ้าสายสีทอง เป็นการสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (Link Line) เพื่อเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนหลักสายอื่น ๆ ที่มีในปัจจุบันและอนาคต โดยมี บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (BTS) เป็นผู้จัดการจัดการเดินรถ ซึ่งเป็นระบบขนส่งมวลชนแบบนำทางอัตโนมัติ Automated Guideway Transit (AGT) แบบไร้คนขับมาให้บริการประชาชน เป็นครั้งแรกของประเทศไทย น่าจะเป็นระบบที่เข้ามาตอบโจทย์ในปัจจุบันและอนาคตได้มากที่สุด อีกทั้งยังมีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยปัจจุบันรถไฟฟ้ารูปแบบนี้ มีการให้บริการอยู่ที่สนามบินชั้นนำระดับโลก ที่มีนักท่องเที่ยวหลายสิบล้านคนต่อปี เช่น London Heathrow (United Kingdom), Frankfurt/Main (Germany), Dallas/Fort Worth and San Francisco International Airport (United States) and Beijing Capital International Airport (China) รถไฟฟ้าสายสีทองมีจุดเด่น คือ เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมอย่างครบวงจร สามารถเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ ทั้งทางรถไฟ ทางรถ และทางเรือ ช่วยสร้างความสะดวกในการเดินทางมากขึ้น และจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า 3 สาย คือ สายสีเขียวอ่อน (สีลม) ที่สถานีกรุงธนบุรี (G1) สายสีม่วง (เตาปูน - ราษฎร์บูรณะ) ที่สถานีประชาธิปไตย (G4) และสายสีแดง (หัวลำโพง - มหาชัย) ที่สถานีคลองสาน (G3)

5.6.3 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย¹⁹

นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทยที่นำมาใช้ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า อาทิ การเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อุโมงค์เรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง ด้วยการนำเทคโนโลยีอากาศยานและภูมิสารสนเทศมาใช้ในการบริหารจัดการเชิงพื้นที่ ซึ่งเป็นข้อมูลจากดาวเทียม และภูมิสารสนเทศ โดยบูรณาการความร่วมมือระหว่างสำนักงานพัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ (องค์การมหาชน) หรือ GISTDA ภายใต้กระทรวงการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรม (อว.) ร่วมกับ กรมเจ้าท่า เป็นการส่งเสริมภารกิจทางด้านการกำกับและดูแลระบบขนส่งทางน้ำ และสร้างทักษะองค์ความรู้ทางด้านเทคโนโลยีภูมิสารสนเทศ อันจะนำไปสู่การพัฒนาศักยภาพและประสิทธิภาพของการทำงาน และเล็งเห็นถึงคุณภาพชีวิตของประชาชนที่ยั่งยืน

5.6.4 นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทย²⁰

นวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยที่นำมาใช้ในการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า อาทิ

- เทคโนโลยีรถไฟฟ้าล้อแบบไร้คนขับที่ใช้ในระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ Automated People Mover (APM) ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) สามารถรองรับผู้โดยสารจากสนามบินได้ 210 คนต่อชบวน จำนวน 6 ชบวน ถือเป็นระบบที่มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ขับเคลื่อนและส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาและสร้างนวัตกรรมสำหรับท่าอากาศยาน โดยความร่วมมือระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (AOT) และสำนักงานนวัตกรรมแห่งชาติ (สนช.) ประกอบด้วย 3 แนวทาง คือ 1) การขับเคลื่อนและผลักดันให้เกิดการรังสรรค์นวัตกรรมบริการรูปแบบใหม่ (Service Innovation) ที่สอดคล้องและเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสารและสายการบินต่าง ๆ ที่มาใช้บริการท่าอากาศยานของ ทอท. ตลอดจนการปรับปรุงกระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อเพิ่มคุณภาพการบริการและสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้กับผู้โดยสารและสายการบิน 2) การยกระดับความสามารถทางนวัตกรรม (Innovation Capabilities) โดยการฝึกอบรมพนักงานให้มีโอกาสในการสร้างสรรค์ผลงานนวัตกรรมร่วมกับหน่วยงาน วิจัยที่มีศักยภาพ

¹⁹ จิสต้า' จับมือ 'กรมเจ้าท่า' ร่วมพัฒนานวัตกรรมระบบขนส่งทางน้ำ. 2563. <https://www.bangkokbiznews.com/tech/902565>

²⁰ ryt9. AOT ร่วมสนช.ส่งเสริมนวัตกรรมพัฒนาเทคโนโลยี-อุตสาหกรรมการบินหวังยกระดับบริการ. 2559. <https://www.ryt9.com/s/iq05/2360732>

และพร้อมที่จะนำองค์ความรู้ทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยาน และ 3) การดำเนินโครงการสร้างโอกาสและเชื่อมโยงธุรกิจนวัตกรรมไทย (Business Opportunity) ผ่านท่าอากาศยานสำคัญของไทย เพื่อรองรับการเติบโตของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

5.6.5 นวัตกรรมความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงาน

การปฏิบัติการร่วมกันในการช่วยเหลือประชาชนและการพัฒนาประเทศตามกรอบบันทึกความร่วมมือประกอบด้วย การปฏิบัติการโดยเน้นการใช้อากาศยานไร้คนขับ (Drone หรือ UAV) ควบคู่กับการพิจารณาใช้ประโยชน์จากเครื่องบินทหาร ภาพถ่ายทางอากาศ และภาพถ่ายดาวเทียม เป็นการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคมและกองทัพอากาศ แนวทางการปฏิบัติการในงานด้านคมนาคมครอบคลุมการพัฒนาใน 3 มิติ ได้แก่

- **มิติด้านการแก้ไขปัญหารถจราจรช่วงเทศกาล** การใช้อากาศยานไร้คนขับของกรมทางหลวง และกล้อง CCTV ติดตั้งตลอดแนวถนน เพื่อติดตามสภาพจราจรบนเส้นทางจราจรหลักที่เป็นปัจจุบัน (Real Time) สำรวจเส้นทางคมนาคมในการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยสำหรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาล และจะถูกเชื่อมต่อไปยังศูนย์ปฏิบัติการ เพื่อการควบคุม สั่งการ สำหรับบริหารจัดการจราจรบนสายทางให้เกิดความคล่องตัวยิ่งขึ้น อาทิ การจัดเปิดช่องทางพิเศษ (Reversible Lane) นอกจากนี้แล้ว สามารถใช้ประโยชน์ในการควบคุมและสั่งการเพื่อรองรับเหตุการณ์ฉุกเฉินบนถนนให้ทันสถานการณ์ได้ และรายงานข้อมูลผ่านแอปพลิเคชัน Thailand Highway Traffic ของกรมทางหลวง
- **มิติด้านการติดตามงานก่อสร้างโครงการสำคัญ** การใช้ประโยชน์จากอากาศยานไร้คนขับ และทรัพยากรอื่น ๆ ของกองทัพอากาศเพื่อการติดตามความก้าวหน้าในโครงการพัฒนาก่อสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สำคัญ อาทิ การติดตามงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินและโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) บางใหญ่ - กาญจนบุรี การติดตามโครงการก่อสร้างโครงการระบบรถไฟฟ้าทางคู่เพื่อการขนส่งและการจัดการโลจิสติกส์ในระยะเร่งด่วน เป็นต้น นอกจากนี้ สามารถนำมาสำรวจพื้นที่ที่เข้าถึงได้ยาก อาทิ พื้นที่เขตป่าหุบเขา ทะเล และพื้นที่เสี่ยงภัยธรรมชาติ เป็นต้น สามารถช่วยลดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ ตลอดจนได้รับข้อมูลเชิงลึกสำหรับการวางแผนพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง
- **มิติด้านการวางแผนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์** เป็นการนำทรัพยากรด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมทางอากาศเพื่อการวางแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในลักษณะการพัฒนาเชิงพื้นที่ขนาดใหญ่ (Area Base) และ การพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (Corridor Base) โดยเฉพาะการวิเคราะห์เส้นทางเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง รวมถึงการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ ที่จะครอบคลุมมิติทั้งด้านเศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สังคม อาทิ เส้นทางพัฒนาสะพานเชื่อมเศรษฐกิจหรือแลนด์บริดจ์เพื่อเชื่อมโยงทะเลอันดามันและอ่าวไทย การวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมรองรับการพัฒนาระเบียงเขตเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (SEC) เป็นต้น

การดำเนินงานร่วมกันตามกรอบบันทึกความร่วมมือว่าด้วยการช่วยเหลือประชาชนและการพัฒนาประเทศนี้ จะสามารถสนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมสู่กิจกรรมการพัฒนาทางด้านคมนาคม เป็นการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้กับประชาชน และส่งเสริมความเจริญก้าวหน้าแก่ประเทศชาติยิ่งขึ้น

5.6.6 ประเทศไทยกับดัชนีด้านนวัตกรรม

การจัดทำดัชนีนวัตกรรมระดับโลก ถือเป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนให้เห็นถึงผลผลิตด้านความรู้ เทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ การวิจัยและพัฒนาของแต่ละประเทศทั่วโลก โดยมีทรัพย์สินทางปัญญาเป็นปัจจัยชี้วัดความสามารถด้านนวัตกรรม ประเทศไทยให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับการนำทรัพย์สินทางปัญญาไปใช้ในการขับเคลื่อน เศรษฐกิจและยกระดับการพัฒนาประเทศ เพื่อก้าวข้ามกับดักประเทศที่มีรายได้ปานกลาง โดยได้ดำเนินการส่งเสริมการสร้างสรรค์ การใช้ประโยชน์ การให้ความคุ้มครอง และการบังคับใช้สิทธิให้กับนักคิด นักประดิษฐ์ และผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม ภารกิจที่สำคัญอีกประการหนึ่ง ในการพัฒนาเศรษฐกิจฐานรากของประเทศ และส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นของประชาชน คือ การส่งเสริมและคุ้มครองสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ของชุมชนท้องถิ่น ทั้งนี้ ประเทศไทยครองอันดับ 9 ดัชนีนวัตกรรมโลก ที่เป็นเจ้าของอนุสิทธิบัตรมากที่สุด โดยมุ่งเน้นเรื่องยกระดับการบริการ

ความสามารถด้านนวัตกรรมของไทยปี พ.ศ. 2564 อยู่อันดับที่ 43 จาก 132 ประเทศทั่วโลก และเป็นอันดับที่ 5 ของกลุ่มประเทศรายได้ปานกลาง รวมถึงเป็นอันดับที่ 9 ของประเทศที่เป็นเจ้าของอนุสิทธิบัตรมากที่สุด โดยรายงาน The Global Innovation Index (GII) 2021 ระบุว่า ไทยมีความสามารถด้านนวัตกรรมสูงขึ้น แม้เป็นช่วงแพร่ระบาดของ COVID - 19 โดยยังครองอันดับ 1 ของประเทศที่เอกชนมีการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา และเป็นอันดับที่ 42 ด้านการพัฒนา ความรู้และเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานด้านนวัตกรรม จากเดิมอันดับที่ 86 เมื่อปีที่ผ่านมา รวมทั้งยังเป็นอันดับที่ 51 ที่ภาครัฐให้บริการข้อมูลและคำปรึกษาผ่านระบบออนไลน์ จากเดิมอันดับที่ 81 เมื่อปีที่ผ่านมา ซึ่ง WIPO เห็นว่ามีความสำคัญต่อการส่งเสริมการสร้างสรรค์และการใช้ประโยชน์จากนวัตกรรมอย่างมาก แสดงดังรูปที่ 5.6.6 - 1



ที่มา: The Global Innovation Index (GII) 2021

รูปที่ 5.6.6 - 1 อันดับความสามารถทางด้านนวัตกรรม GI ของประเทศไทย



ที่มา: The Global Innovation Index (GII) 2021

รูปที่ 5.6.6 - 2 เปรียบเทียบปัจจัยชี้วัดความสามารถทางนวัตกรรมของไทย

รายงาน GI 2021 ยังระบุว่า ไทยมีพัฒนาการด้านระบบตลาด (Market Sophistication) เป็นอันดับที่ 27 โดยในด้านการค้า การแข่งขันและขนาดของตลาด ไทยอยู่อันดับที่ 19 ในปี พ.ศ. 2564 แสดงดังรูปที่ 5.6.6 - 2

จากผลการจัดอันดับความสามารถทางด้านนวัตกรรมของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา มีแนวโน้มคะแนนอันดับความสามารถทางนวัตกรรมโดยรวมสูงขึ้นแบบค่อยเป็นค่อยไปสลับขึ้นลงในอันดับที่ไม่แตกต่างจากเดิมมากนัก อุปสรรคสำคัญในการสร้างขีดความสามารถนวัตกรรม ส่วนใหญ่เกิดขึ้นระหว่างปัจจัยเข้าทางนวัตกรรม อาทิ สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ การลงทุนในธุรกิจร่วมลงทุน การบริการนำเข้าเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การบริการส่งออกเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นต้น ประเทศไทยจึงต้องเร่งเสริมมาตรการที่เป็นจุดด้อยให้ตรงจุดโดยเฉพาะการเชื่อมโยงต่อยอดการสร้างนวัตกรรมที่มีอยู่แล้วในการสร้างการไต่ระดับพัฒนาการทางนวัตกรรมที่จะเป็นสิ่งสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศต่อไป

บทที่ 6

การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1
(พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

บทที่ 6

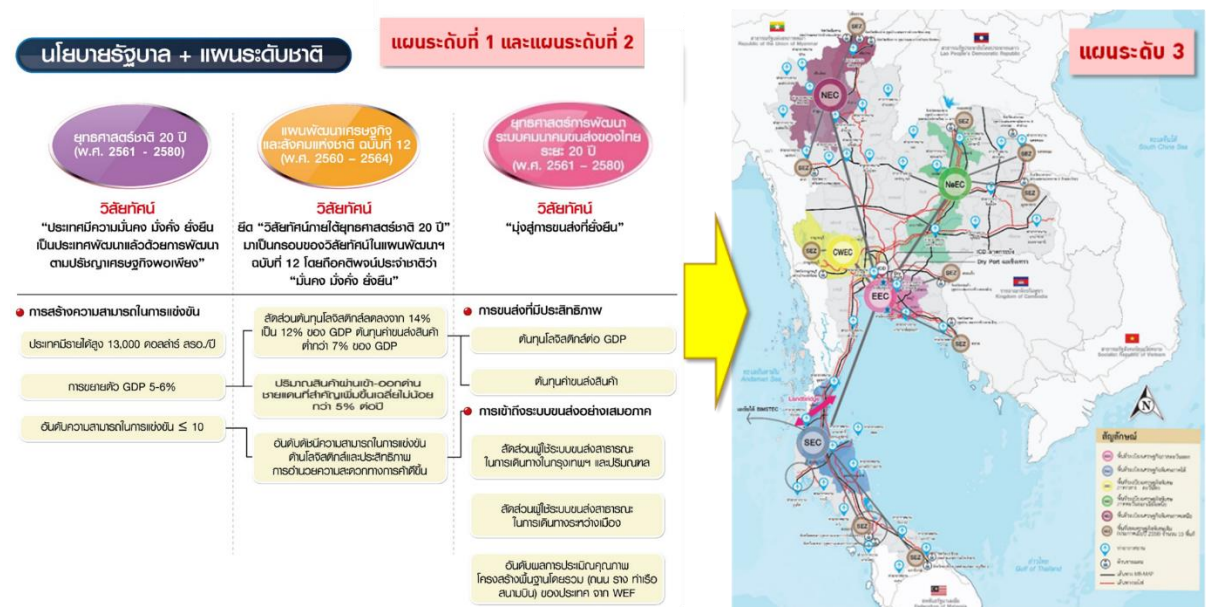
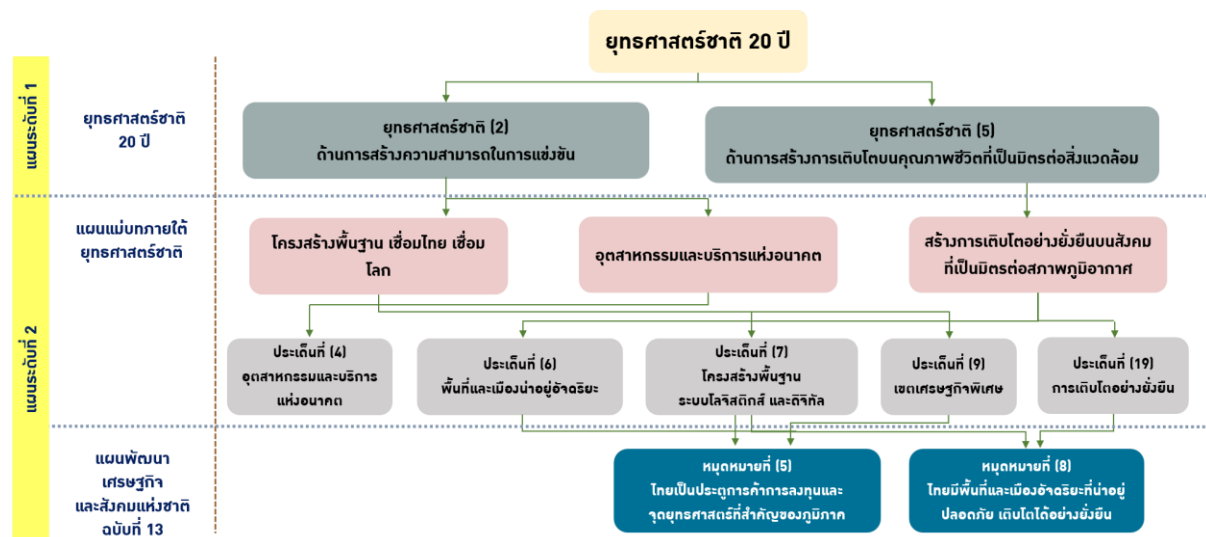
การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

6.1 การสังเคราะห์ บูรณาการและพัฒนาหลักการ กรอบการดำเนินงาน เป้าหมาย
การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ
การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

6.1.1 หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบ
โลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ

6.1.1.1 ความสอดคล้องของแผนและกลยุทธ์การพัฒนาของประเทศ

การวิเคราะห์ความสอดคล้องด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี
(พ.ศ. 2561 - 2580) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) นอกจากนี้ยังมีแผน
และนโยบาย ยุทธศาสตร์ และข้อมูลอื่น ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงเป้าหมายและยุทธศาสตร์ใน
ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์กับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1
(พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
หรือแผนระดับ 3 ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 6.1.1 - 1



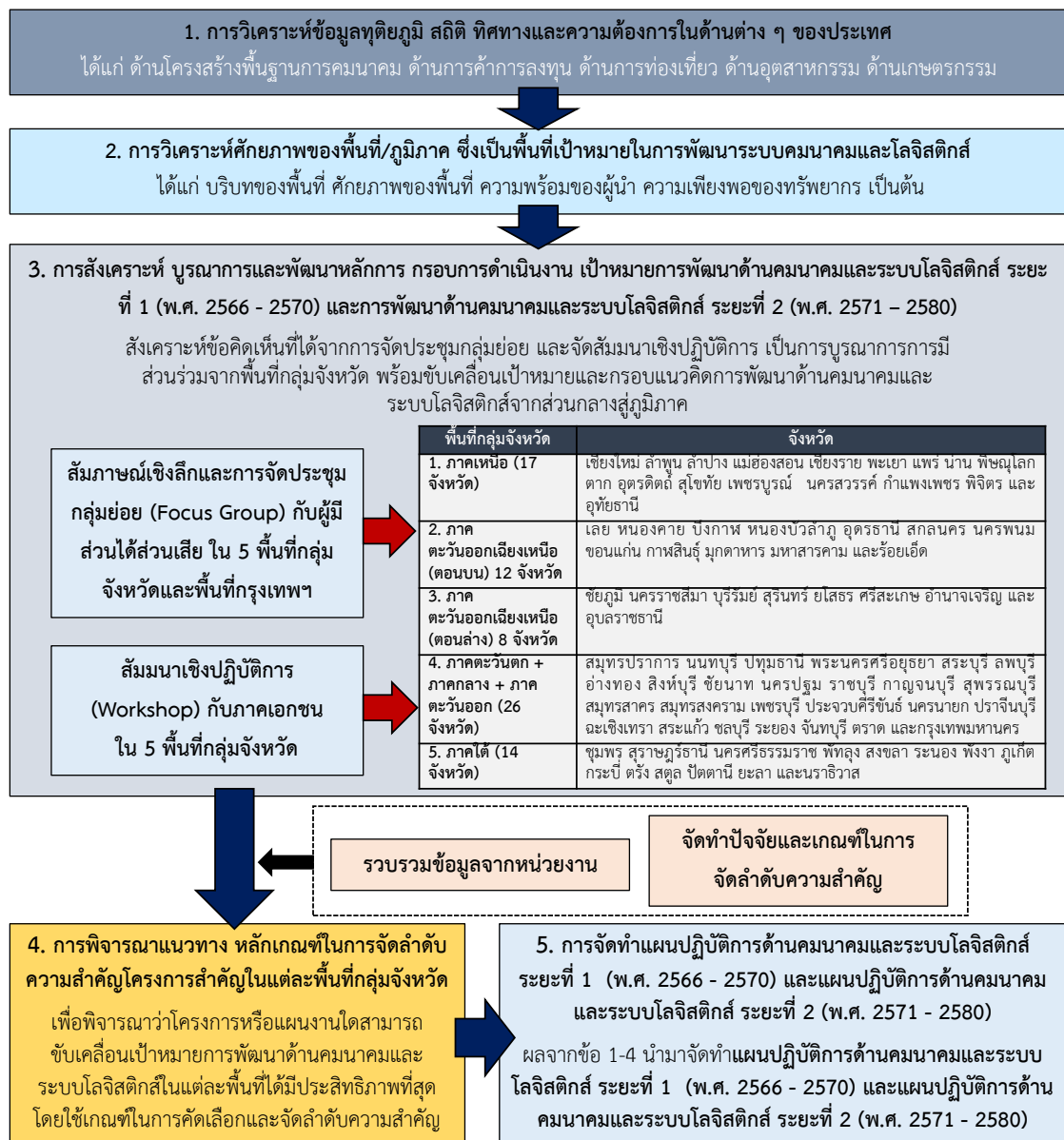
รูปที่ 6.1.1 - 1 ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ แผนระดับที่ 1 แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3

6.1.1.2 กรอบการดำเนินงาน

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดกรอบการดำเนินงานนโยบายและยุทธศาสตร์ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกัน กรอบการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะ 5 ปี
- แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ระยะ 10 ปี

โดยขั้นตอนการดำเนินงานมีรายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6.1.1 - 2 และศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดที่ทำการสัมมนาเชิงลึกและจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) และจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ตามแนวคิดการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ แสดงได้ในรูปที่ 6.1.1 - 2 และตารางที่ 6.1.1 - 1



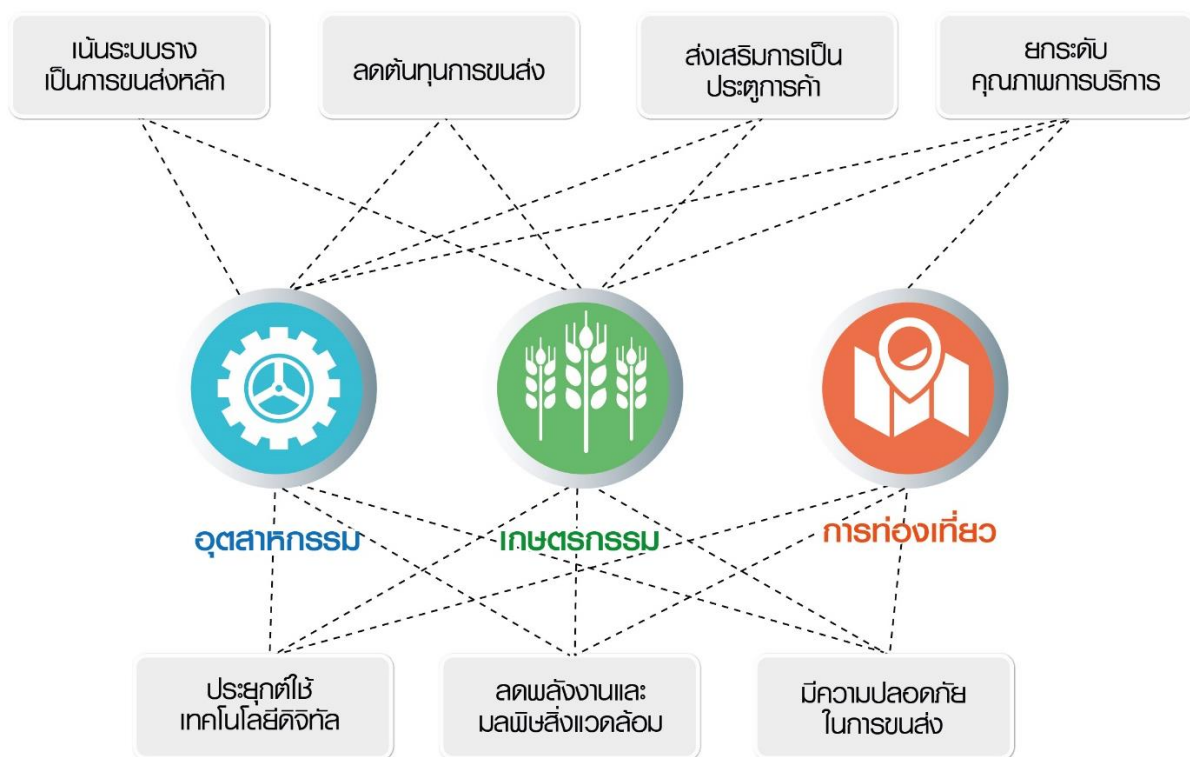
รูปที่ 6.1.1 - 2 กรอบและขั้นตอนการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ตารางที่ 6.1.1 - 1 ศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดตามแนวคิดการพัฒนา
พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

พื้นที่กลุ่มจังหวัด	คลัสเตอร์จังหวัด	จังหวัดที่จัด Focus Group	เป้าหมายการพัฒนา
1. ภาคเหนือ (17 จังหวัด)	เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน พิจิตรโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	พิจิตรโลก	อารยธรรมล้านนา ศิลปวัฒนธรรม เศรษฐกิจเชิง สร้างสรรค์ กับ Digital Platform
2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) 12 จังหวัด	เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มหาสารคาม และ ร้อยเอ็ด	ขอนแก่น	เกษตรและอุตสาหกรรมชีวภาพ ฐานการผลิตพืช เศรษฐกิจ (อ้อยโรงงาน มันสำปะหลัง และข้าว) ที่ตั้งโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปเกษตร เขต พัฒนาเศรษฐกิจฐานชีวภาพ (Bioeconomy Corridor) เทคโนโลยีดิจิทัลเพื่อการผลิตและ การค้า
3. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) 8 จังหวัด	ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี	นครราชสีมา	
4. ภาคตะวันตก + ภาคกลาง + ภาคตะวันออก (26 จังหวัด)	นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์	กาญจนบุรี	ฐานผลิตพืชและปศุสัตว์เศรษฐกิจ Smart Farming
	สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท สุพรรณบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม และ กรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานคร	อุตสาหกรรมเกษตร เกษตรอาหารแปรรูป อุตสาหกรรมไฮเทคระดับมาตรฐานสากล (ยานยนต์และชิ้นส่วน อิเล็กทรอนิกส์) เชื่อมโยงประตูการค้าการลงทุนและการ ท่องเที่ยว (ทวาย และ EEC)
	นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด	ชลบุรี	ฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ปิโตรเคมี พลังงาน และยานยนต์ อุตสาหกรรม ยานยนต์สมัยใหม่ อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ การเกษตรและเทคโนโลยีชีวภาพ แปรรูปอาหาร การท่องเที่ยว การบินและโลจิสติกส์
5. ภาคใต้ (14 จังหวัด)	ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส	สงขลา/หาดใหญ่	การท่องเที่ยวชายฝั่งทะเล ฐานการผลิตสินค้าเกษตรหลัก (ยางพารา ปาล์มน้ำมัน) ประตูการค้าคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคต่าง ๆ อุตสาหกรรมแปรรูปสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม ชีวภาพ

6.1.1.3 เป้าหมายการพัฒนา

จากการทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพและประสิทธิภาพของ (1) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต (2) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (3) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และ (4) เขตเศรษฐกิจพิเศษ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ทำให้สามารถสังเคราะห์เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ได้ออกเป็น 7 ด้าน โดยด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการระหว่างภาคส่วนอื่น รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6.1.1 - 3



รูปที่ 6.1.1 - 3 เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

จากรูปที่ 6.1.1 - 3 สามารถนำมาจำแนกเป้าหมายการพัฒนาตามกรอบการดำเนินงาน และได้ขยายความของเป้าหมายการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และมิติการพัฒนา ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) และความยั่งยืน (Sustainability) ซึ่งมิติการพัฒนานี้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) รายละเอียดกรอบและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังตารางที่ 6.1.1 - 2

ตารางที่ 6.1.1 - 2 กรอบและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

กรอบการดำเนินงาน	มิติการพัฒนา	พื้นที่ในการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะ 5 ปี	การเชื่อมโยง (Connectivity)	• แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ EVEC NSEC และ SEC และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC SEC และ NeEC • พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ (มุกดาหาร สงขลา นราธิวาส ตาก สระแก้ว และหนองคาย) • เมืองศูนย์กลาง (6 เมือง (กรุงเทพ และปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรปราการ ปทุมธานี) เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) สงขลา และภูเก็ต)) • เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา 7 เมือง (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และมุกดาหาร)	• เชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ • พัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สู่รางและน้ำ • พัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐให้สมบูรณ์ • ผลิตุคูณการด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและได้มาตรฐาน
	ความคล่องตัว/ แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)		• ลดการติดขัดจราจร (V/C) • ยกระดับคุณภาพบริการ • กำกับดูแล • ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล
	ความยั่งยืน (Sustainability)		• ส่งเสริมการลด เปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และปรับปรุงประสิทธิภาพ ยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode) • ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emission Reduction)
ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ระยะ 10 ปี	การเชื่อมโยง (Connectivity)	• พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ NEC CWEC • พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ (นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และตราด) • เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา 13 เมือง (สุราษฎร์ธานี น่าน อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์ สระบุรี ร้อยเอ็ด สกลนคร กระบี่ ยะลา ราชบุรี และลำปาง)	• เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค • พัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน • เชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า • พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e-document กับประเทศคู่ค้า • ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบ

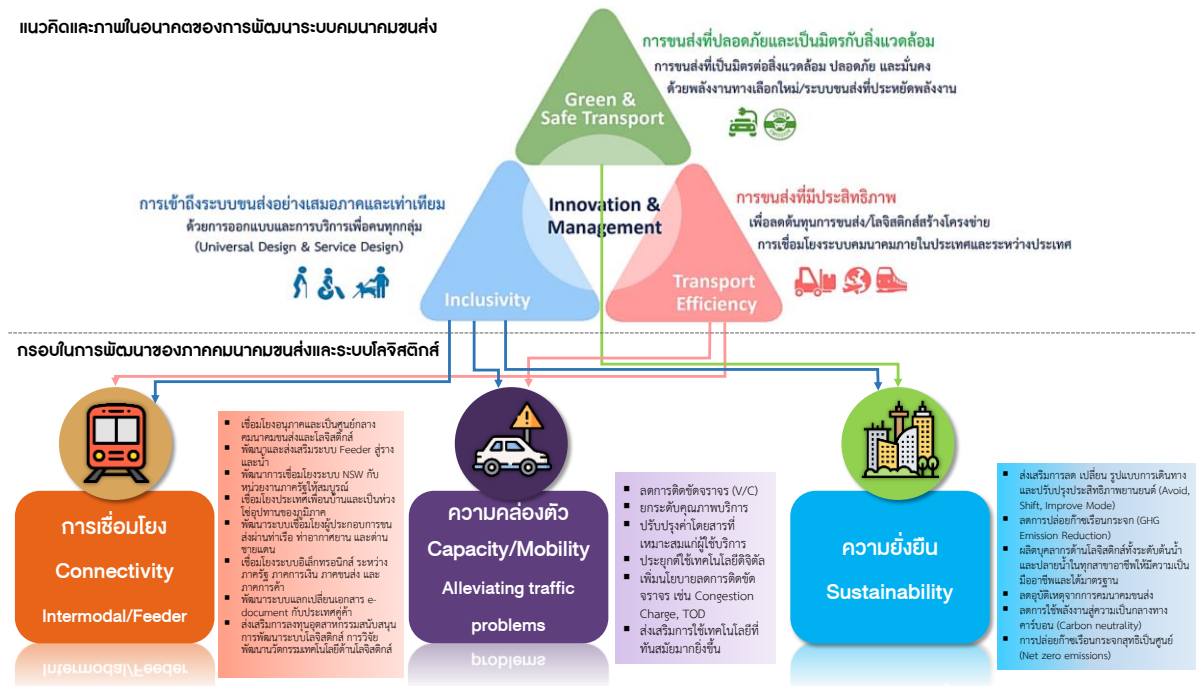
กรอบการดำเนินงาน	มิติการพัฒนา	พื้นที่ในการพัฒนา	เป้าหมายการพัฒนา
			โลจิสติกส์ การวิจัย พัฒนา นวัตกรรมเทคโนโลยีด้าน โลจิสติกส์
	ความคล่องตัว/ แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)		• เพิ่มนโยบายลดการติดขัดจราจร เช่น Congestion Charge, TOD • ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ
	ความยั่งยืน (Sustainability)		• ลดการใช้พลังงานสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) • การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emissions)

6.1.1.4 มิติการพัฒนา

มิติการพัฒนา คือทิศทางในการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สำหรับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ได้แบ่งมิติการพัฒนาด้านเดียวกัน ซึ่งเป็นรูปแบบหลักที่ใช้ในทั้งระยะที่ 1 และระยะที่ 2 แต่รายละเอียดของพื้นที่และเป้าหมายในการพัฒนาจะมุ่งสู่กรอบการดำเนินงานในแต่ละระยะเวลาที่แตกต่างกันในการศึกษาและวางแผนนโยบายของภาคคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ครอบคลุมใน 3 มิติ ดังนี้

1. **การเชื่อมโยง (Connectivity)** เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ ว่าได้ให้ความสำคัญกับการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่เป็นเสาหลักของการพัฒนาเศรษฐกิจมากน้อยเพียงใด การเชื่อมโยงที่ครอบคลุมและทั่วถึงจะช่วยส่งเสริมการค้าการลงทุนจากต่างประเทศ และการบูรณาการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเมืองศูนย์กลางสำคัญภายในประเทศ จะเพิ่มปริมาณการเดินทางและขนส่ง ส่งผลให้เกิดการสร้างโอกาสการจ้างงาน ทำให้ GDP เติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น
2. **ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)** เป็นมิติที่สะท้อนปริมาณจราจรของทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยใช้ดัชนีการติดขัด V/C เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของ การเดินทางของยานพาหนะ ปริมาณและเส้นทางจากต้นทาง - ปลายทางของการขนส่งสินค้าทาง อุตสาหกรรม และเกษตรกรรม และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว จะสะท้อนออกมาเป็นความสามารถในการรองรับการเดินทางและขนส่งของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง
3. **ความยั่งยืน (Sustainability)** เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และนโยบายของภาครัฐ ว่าประสบความสำเร็จและเทียบชั้นกับประเทศเพื่อนบ้าน มากน้อยเพียงใด สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน

แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



รูปที่ 6.1.1 - 4 มิติการพัฒนา

การพัฒนาความเชื่อมโยงในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องเน้นการพัฒนาการเชื่อมโยงการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าโดยระบบรางที่มีความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้เกิดการเดินทางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งในระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร และระหว่างเมืองหลักกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานภายในกลุ่มเมือง รวมทั้งเพื่อสามารถรองรับการขนส่งสินค้าไปสู่ประตูการค้าหลัก เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกันต้องดำเนินการพัฒนาเมืองขนาดกลาง เพื่อลดการกระจุกตัวและการโตเดี่ยว เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสม ทัวถึงและเป็นธรรม อีกทั้ง ขับเคลื่อนการพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ โดยเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน เชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e - document กับประเทศคู่ค้า

ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจรในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องเน้นความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง เพิ่มอัตราความเร็วในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น และควรเพิ่มและขับเคลื่อนนโยบายลดการติดขัดจราจร เช่น Congestion Charge และ TOD รวมถึงการพิจารณาปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการทุกรูปแบบการเดินทางอย่างเป็นระบบ

การมุ่งสู่ความยั่งยืนในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า เน้นการลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม ภาคคมนาคมจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนรูปแบบเชื้อเพลิงและประสิทธิภาพของยานพาหนะ ศึกษาบทบาทของยานยนต์สมัยใหม่ (Next - generation automotive) และส่งเสริมการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพพลังงาน การลดการใช้พลังงานและความเป็นกลางทางคาร์บอน (Carbon neutrality) และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emissions) ในภาคขนส่งทางถนนของประเทศ

ความเชื่อมโยงแผนระดับที่ 1 แผนระดับที่ 2 และแผนระดับที่ 3 และกรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ข้างต้น สามารถใช้ในการ กำหนดกรอบการจัดทำแผนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกันต่อไป

6.2 เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญ ในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด

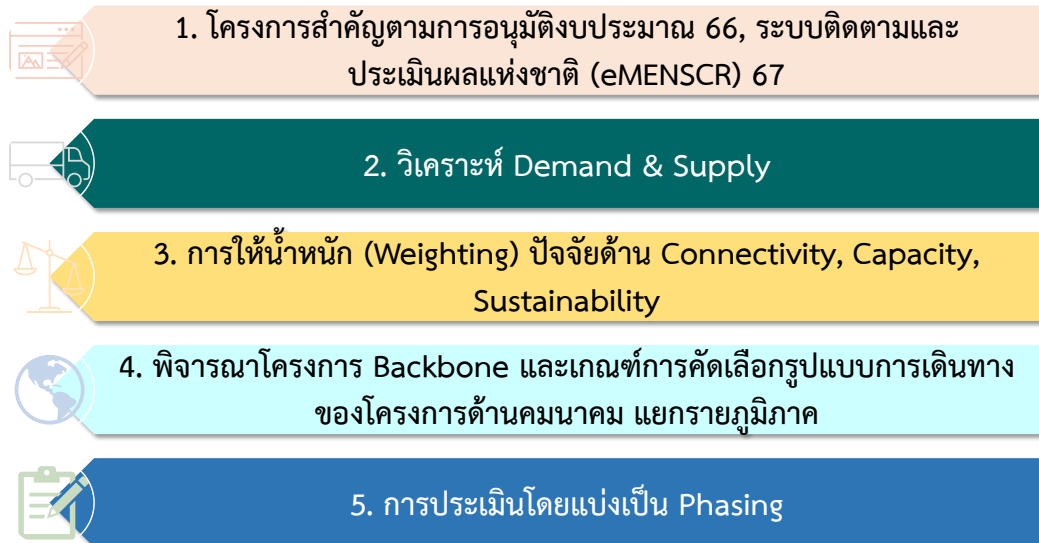
การศึกษาวเคราะห์เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญใน แต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัดและนำหลักเกณฑ์ที่ได้พัฒนาขึ้นมาใช้ประเมินโครงการที่สำคัญในอดีต เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) โดยได้ศึกษาทบทวน แนวคิดและหลักการในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และเสนอแนะแนวทางการจัดลำดับ ความสำคัญที่มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับความจำเป็นและยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้าน ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นต้น โดยมีปัจจัยในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

6.2.1 การคัดกรองและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การศึกษาทบทวนการจัดลำดับความสำคัญของโครงการจัดทำแผนที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึง แนวคิดและกระบวนการในการประเมินผลโครงการ รวมถึงเกณฑ์ในการให้คะแนนโครงการ เพื่อนำมา พิจารณาปรับใช้กับการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยนโยบายและแผนพัฒนาที่การศึกษาครั้งนี้ได้ทำการศึกษาทบทวน ประกอบด้วย

- ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)
- แผนระดับที่ 2
 - แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)
 - นโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ
- แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง
 - ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
 - แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565)
 - แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่นำมาจัดทำแผนที่ 6.2.1 - 1



รูปที่ 6.2.1 - 1 เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย

1. โครงการสำคัญตามการอนุมัติงบประมาณ 2566, ระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSCR) 2567 เป็นโครงการที่สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นร่วมกันว่าเป็นโครงการสำคัญและพิจารณาให้งบประมาณ ดังนั้น โครงการเหล่านี้บรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ นี้
2. การวิเคราะห์อุปสงค์และอุปทาน (Demand & Supply) ได้นำการศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้ม การเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคตมาพิจารณาคัดเลือกโครงการที่สำคัญ ในหัวข้อ 5.1.1.1 ซึ่งพบว่า จากศูนย์กลางของประเทศมีความต้องการเดินทางมากที่สุด ไปยังภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้
3. การให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้าน Connectivity, Mobility, Sustainability
นำผลการศึกษาจากหัวข้อ 5.1.1.2 ที่ได้วิเคราะห์ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มตามความต้องการใช้ระบบ โดยมีเกณฑ์ในการให้น้ำหนักตามมิติของการพัฒนา ได้แก่
 - 1) การเชื่อมโยง (Connectivity) เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ
 - 2) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) เป็นมิติที่สะท้อนปริมาณจราจรของทั้งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า โดยใช้ดัชนีการติดขัด V/C เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของการเดินทางของยานพาหนะ ปริมาณและเส้นทางจากต้นทาง-ปลายทางของการขนส่งสินค้าทางอุตสาหกรรม และเกษตรกรรม และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว
 - 3) ความยั่งยืน (Sustainability) เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และนโยบายของภาครัฐ สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน
4. พิจารณาโครงการ Backbone และเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม แยกรายภูมิภาค ได้จากการนำผลการศึกษาจากหัวข้อ 3.2.3 ที่ได้วิเคราะห์มาใช้จัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด
5. การประเมินโดยแบ่งเป็น Phasing หลังจากนั้น ทำการประเมินโดยแบ่งโครงการเป็นระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

6.2.2 การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

เนื่องจากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เป็นแผนที่ต้องพิจารณาโครงการต่าง ๆ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และได้กำหนดตัวชี้วัดในภาพรวม ได้แก่

- (1) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)
- (2) ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) (อันดับ/คะแนน)
- (3) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- (4) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- (5) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)

ดังนั้น ในการกำหนดแผนฯ จำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่มีความสำคัญเพื่อให้สามารถบรรลุผลลัพธ์และเป้าหมายของแผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

ในบางปัจจัยจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยหลัก และปัจจัยย่อยของแต่ละปัจจัยหลักเป็นลำดับขั้น เพื่อหาคะแนนความสำคัญ โดยวิธี Multi Criteria Analysis (MCA) เช่นเดียวกัน เพื่อเปรียบเทียบคะแนนสำหรับการพิจารณาคัดเลือกกว่าโครงการหรือแผนงานใดสามารถขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ได้มีประสิทธิภาพที่สุด โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญที่กำหนดไว้ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ มีดังต่อไปนี้

6.2.2.1 ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

แบ่งออกเป็น 3 ปัจจัยหลัก ได้แก่ 1) โครงการด้านนโยบาย 2) โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์ และ 3) โครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ โดยการให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้าน Connectivity, Capacity, Sustainability แสดงได้ดังตาราง

ลำดับ	ปัจจัยหลัก/ปัจจัยย่อย	น้ำหนัก (ร้อยละ)
1	โครงการด้านนโยบาย	30
1.1	โครงการสำคัญต่อเนื่องในปี 2566, โครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน, โครงการในระบบ eMENSCR	
1.2	โครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (สนช.)	
1.3	โครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	
2	โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์	30
2.1	โครงข่ายหลัก (Backbone)	
2.2	ด้านชายแดน/ประตูการค้า	
2.3	โครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	
3	โครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	40
3.1	มิติที่ 1 : การเชื่อมโยง (Connectivity)	
3.1.1	การเชื่อมโยงเมือง แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ	
3.1.2	การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง	
3.2	มิติที่ 2 : ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)	
3.3	มิติที่ 3 : ความยั่งยืน (Sustainability)	
	รวมน้ำหนักปัจจัยหลัก (1+2+3)	100

6.2.2.2 ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

1) ด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) ปัจจัยย่อย ได้แก่

- (1) การเชื่อมโยงแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ EWEC SEC และ NSEC และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC SEC NEC CWEC และ NeEC และเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ โดยให้น้ำหนักกับพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความสำคัญกับภาคคมนาคม เช่น เป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ได้รับการสนับสนุนจากนโยบายภาครัฐเป็นลำดับต้น ๆ โดยในการพิจารณาการให้คะแนน จะรวมถึงการที่พื้นที่นั้นมีมูลค่าทางเศรษฐกิจของด้านการค้าชายแดนสูงเช่นกัน
- (2) การเชื่อมต่อเมืองหลักในภูมิภาค เป็นปัจจัยที่พิจารณาเพื่อส่งเสริมการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนสำหรับการเชื่อมต่อเมืองหลักในภูมิภาคของแต่ละโครงการ โดยกรณีโครงการเป็นสายทางที่เชื่อมโยงกับหัวเมืองหลักและเมืองหลักของประเทศเพื่อนบ้าน ได้คะแนนเต็ม 5 คะแนน และพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับ การพัฒนา เพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำ ในทุกมิติ ได้แก่ เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และเมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา ได้คะแนนเต็ม 5 คะแนน เมืองขนาดกลางที่ยังไม่ได้ผลักดันให้ได้รับการพัฒนา ได้คะแนน 3 คะแนน และเมืองอื่น ๆ ได้คะแนน 1 คะแนน หากไม่เชื่อมโยงเมืองใด ๆ ได้คะแนน 0 คะแนน
- (3) การเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบคมนาคมขนส่ง โดยเกณฑ์การพิจารณาให้คะแนนสำหรับการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมอื่น โดยเฉพาะระบบรางและน้ำ กรณีโครงการมีการเชื่อมต่อกับระบบรางหรือการขนส่งทางน้ำได้คะแนนเต็ม 5 คะแนน และกรณีโครงการเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบคมนาคมทางอากาศ ได้คะแนน 3 คะแนน เชื่อมต่อกับระบบทางถนน ได้คะแนน 1 คะแนน และหากไม่เชื่อมต่อกับระบบรางและน้ำ ได้คะแนน 0 คะแนน

2) ด้านความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)

การวิเคราะห์ด้านความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) เน้นความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง เพิ่มอัตราความเร็วในการเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วมากขึ้น ลดปัญหาการติดขัดจราจร โดยใช้ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของ การเดินทางของยานพาหนะ ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยดัชนีการจราจรติดขัด (V/C) น้อยกว่า 0.5 ได้คะแนนเต็ม 5 ดัชนี V/C 0.1 - 0.75 ได้คะแนน 3 ดัชนี V/C 0.75 - 1.00 ได้คะแนน 1 และดัชนี V/C มากกว่า 1.00 ได้คะแนน 0 คะแนน

3) ด้านความยั่งยืน (Sustainability)

ความยั่งยืนเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาของประเทศเพื่อให้สามารถแข่งขันกับนานาชาติ และส่งผลประโยชน์ต่อประชาชนในประเทศในระยะยาว ซึ่งในหลายประเทศที่พัฒนาแล้ว ได้บรรจุปัจจัยด้านความยั่งยืนไว้ในนโยบายและยุทธศาสตร์มานานหลายปี ซึ่งในการให้คะแนนด้านความยั่งยืน (Sustainability) ได้กำหนดหลักการของความมั่นคงทางพลังงานและสิ่งแวดล้อม โดยเน้นการส่งเสริมการลด เปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง และปรับปรุงประสิทธิภาพยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode) และการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emission Reduction) ซึ่งโครงการที่ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งให้หันมาใช้ระบบรางและทางน้ำ และโครงการที่ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพของยานพาหนะ เชื้อเพลิง ได้คะแนนเต็ม 5 คะแนน โครงการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และโครงการที่สนับสนุนการบริหารจัดการที่ลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม ได้คะแนน 3 คะแนน และโครงการที่ไม่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม ได้คะแนน 0 คะแนน

6.2.2.3 คำนวณน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งให้มีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มาตรฐานสากล ดังนั้น จากการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน ส่งผลต่อการให้น้ำหนักของการให้คะแนนของปัจจัยที่ใช้ในการจัดลำดับความสำคัญ ดังนี้

1) เกณฑ์การพิจารณาโครงการสำคัญ

1. โครงการด้านนโยบาย มีคะแนน 100 คะแนน (ต้องทำการปรับเป็น ร้อยละ 30 เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ใช่โครงการด้านนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (สนข.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	0	100
โครงการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (สนข.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์บางส่วน	1	
โครงการที่เกี่ยวข้องกับนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (สนข.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์เป็นส่วนใหญ่	3	
โครงการที่ส่งเสริมนโยบายของรัฐ หรือโครงการสำคัญ มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือโครงการในระบบ eMENSCR หรือโครงการในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 (สนข.) หรือโครงการในแผนปฏิบัติการด้านโลจิสติกส์	5	

2. โครงการโครงข่ายหลัก (Backbone) และโลจิสติกส์ มีคะแนน 100 คะแนน (ต้องทำการปรับเป็น ร้อยละ 30 เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ดังนี้

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ใช่โครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	0	100
โครงการที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์บางส่วน	1	
โครงการที่เกี่ยวข้องหรือสนับสนุนโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เป็นส่วนใหญ่	3	
โครงการที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) เชื่อมต่อด้านชายแดน/ประตูการค้า หรือเป็นโครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์	5	

2) เกณฑ์การพิจารณาโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

1. มิติการพัฒนา ประกอบด้วย 3 มิติ มีคะแนน 100 คะแนน (ต้องทำการปรับเป็น ร้อยละ 40 เมื่อรวมกับปัจจัยหลัก) ประกอบด้วย
 - มิติที่ 1 การเชื่อมโยง (Connectivity) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)
 - มิติที่ 2 ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)
 - มิติที่ 3 ความยั่งยืน (Sustainability) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)
2. วิธีการคิดคะแนน จะพิจารณาจาก “ระดับ” ที่เกี่ยวข้องของมิติ คุณ “น้ำหนัก” ความสำคัญ หรือ [ระดับ x น้ำหนัก = คะแนน]
3. การพิจารณาจะดูจากรายละเอียดของโครงการ ที่เกี่ยวข้องกับมิติการพัฒนา

มิติที่ 1 การเชื่อมโยง (Connectivity) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)

1.1 การเชื่อมโยงเมือง แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ (22.22 คะแนน)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการไม่เชื่อมโยงเมือง	0	22.22
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่เมืองอื่นๆ พื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ (กาญจนบุรี ตราด) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEC (ปราจีนบุรี จันทบุรี ตราด กาญจนบุรี)	1	
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 อุดรดิตถ์ กำแพงเพชร) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ NEC CWEC (สุพรรณบุรี อยุธยา นครปฐม)	3	
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่ - เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และมุกดาหาร) - พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน SEZ (มุกดาหาร สงขลา นราธิวาส ตาก สระแก้ว หนองคาย)	5	
โครงการที่เชื่อมโยงไปสู่ - เมืองศูนย์กลาง (6 เมือง (กรุงเทพ และปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี สมุทรสาคร สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปทุมธานี) เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) สงขลา และภูเก็ต)) - แนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ ESEC SEC และ NSEC (พิษณุโลก กาฬสินธุ์ มุกดาหาร สุโขทัย เพชรบูรณ์) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ EEC (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง) SEC (ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช) และ NSEC (อุตรธานี ขอนแก่น นครราชสีมา)	5	

1.2 การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่ง (11.11 คะแนน)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่ไม่เชื่อมต่อกับระบบรางและน้ำ	0	11.11
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบทางถนน	1	
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบทางอากาศ	3	
โครงการพัฒนาระบบขนส่งที่เชื่อมต่อกับระบบรางและน้ำ	5	

มิติที่ 2 ความคล่องตัว/การแก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)

2.1 ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio: V/C) (33.33 คะแนน สำหรับทางถนน ทางราง ทางน้ำ) (16.67 คะแนน สำหรับทางอากาศ)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) < 0.5	0	33.33
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) 0.5 - 0.75	1	
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) 0.75 - 1.00	3	
ดัชนีการจราจรติดขัด (Volume Capacity Ratio : V/C) > 1.00	5	

2.2 การเข้าถึงสถานี (Accessibility) (16.67 คะแนน สำหรับทางอากาศ)

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน 90 กม.	0	33.33
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน 90 กม.	1	
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน 50 กม.	3	
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีไม่เกิน 30 กม.	5	

มิติที่ 3 ความยั่งยืน (Sustainability) (คะแนนเต็ม 33.33 คะแนน)

3.1 ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน (33.33 คะแนน) สำหรับโครงการด้าน Hard Side

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ช่วยลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม	0	33.33
โครงการที่สนับสนุนการบริหารจัดการที่ลดการใช้พลังงานและลดมลพิษสิ่งแวดล้อม	3	
โครงการที่ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	3	
โครงการที่ส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพของยานพาหนะ เชื้อเพลิง	5	
โครงการที่ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งให้หันมาใช้ระบบรางและทางน้ำ	5	

3.2 ความเกี่ยวข้องกับการพัฒนาอย่างยั่งยืน (33.33 คะแนน) สำหรับโครงการด้าน Soft Side

เกณฑ์การให้คะแนน	ระดับ	น้ำหนัก
	(A)	(B)
โครงการที่ไม่ช่วยพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือเทคโนโลยี และนวัตกรรม	0	33.33
โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือ เทคโนโลยีและนวัตกรรมบางส่วน	1	
โครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือ เทคโนโลยีและนวัตกรรมเป็นส่วนใหญ่	3	
โครงการที่ส่งเสริมการพัฒนามาตรฐาน กฎระเบียบ การกำกับดูแล บุคลากร/องค์กร หรือ เทคโนโลยี และนวัตกรรม	5	

2) การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในภาคคมนาคม

การกำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่มีศักยภาพและเหมาะสม โดยใช้กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติ/พื้นที่/ด้านต่าง ๆ และเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการใน 3 ปัจจัยหลัก โดยทำการจำแนกเป็นแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ดังแสดงในตารางที่ 6.2.2 - 1

ทั้งนี้ เป้าหมาย/แนวทางการพัฒนา 5 ด้านและกลยุทธ์ของแต่ละแนวทางการพัฒนา ได้แนวคิดจากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) แสดงรายละเอียดในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ พิจารณาเฉพาะแนวทางพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศไทยอย่างยั่งยืน ในกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งเพื่อส่งเสริมการลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก และกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เนื่องจากเป็นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม ที่จำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่สำคัญและดำเนินการเร่งด่วน สำหรับแนวทางพัฒนาอื่น ๆ เป็นโครงการที่ส่งเสริมแนวทางพัฒนาที่ 1 และยังมีจำนวนโครงการไม่มาก แต่หากได้รับโครงการอื่นเพิ่มเติมจากหน่วยงานภูมิภาค จะนำมาจัดลำดับความสำคัญโดยใช้เกณฑ์การพิจารณาข้างต้นเช่นกัน

หลังจากการให้คะแนนตามเกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญแล้ว โครงการที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญ ได้คะแนนในช่วง 85 - 100 จะถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และโครงการอื่น ๆ จะถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ตารางที่ 6.2.2 - 1 เภมทในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่มีศักยภาพและเหมาะสม

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน									
กลยุทธ์ที่ 1.1	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็น ศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก								
	ทางถนน	-							
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	-							
1.1.1	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.2	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.3	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทู้ จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.4	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.5	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ – ถนนวงแหวนรอบนอกตะวันออก)	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.6	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ส่วนทดแทนตอน N1 บางซื่อ – ถนนประเสริฐมนูกิจ)	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.7	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (Double Deck)	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.8	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.9	โครงการสะพานเชื่อมเกาะสมุย	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.10	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.11	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี้ยวเมืองชลบุรี	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.12	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุตราภิมุข และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link)	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.13	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-ปทุมธานี	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.14	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะช้าง จังหวัดตราด	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.15	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 2	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.16	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ถนนวงแหวน รอบที่ 3 (ด้านตะวันตก) (ระยะที่ 1)	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.17	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนนราธิวาส-สำโรง	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.18	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (ระยะที่ 1)	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.19	ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	กทพ.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.20	โครงการโครงข่ายทางสนับสนุนการเชื่อมต่อระบบขนส่งหลักของประเทศ ช่วง จ.สมุทรสาคร – จ.สมุทรปราการ	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.21	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา-สุพรรณบุรี	กทพ.	0	5	5	1	5	0	52.00
1.1.22	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.23	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.24	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบางขุนเทียน - เอกชัย	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.25	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงเอกชัย - บ้านแพ้ว	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.26	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.27	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายทางยกระดับบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว สำหรับ การใช้เอกชนร่วมลงทุนในการดำเนินงานและการบำรุงรักษา (O&M)	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.28	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.29	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง บางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว ในส่วนของงานโยธา	ทล.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.30	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 สายทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่าง รังสิต - บางปะอิน (ในส่วนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	ทล.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.31	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตกและด้านตะวันออก ในส่วนของงานโยธา	ทล.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.32	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ตอน ทางยกระดับบางขุนเทียน - บางบัวทอง (ในส่วนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	ทล.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.33	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 นครปฐม - ชะอำ (ช่วง นครปฐม - ปากท่อ) ในส่วนของงานโยธา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.34	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 84 สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.35	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.36	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 304 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	0	5	5	1	3	0	48.00
1.1.37	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ช่วงบ้านแพ้ว - ปากท่อ	ทล.	0	5	5	1	3	0	48.00
1.1.38	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 - ทางหลวงหมายเลข 34 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	0	5	5	1	3	0	48.00
1.1.39	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชา บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร บ้านฉาง ช่วงชลบุรี-พัทยา	ทล.	5	5	5	3	3	0	82.00
1.1.40	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการสถานที่บริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	5	5	5	3	3	0	82.00
1.1.41	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน – นครราชสีมา	ทล.	5	5	5	3	3	0	82.00
1.1.42	การให้เอกชนร่วมลงทุนในการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี	ทล.	5	5	5	3	3	0	82.00
1.1.43	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข 425 สาย ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จ.สงขลา	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.44	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยกทางหลวงหมายเลข 9 (บ.บางเตย) - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3214 (บ.พร้าว) จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.45	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านใต้) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.46	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านใต้ จ.ชลบุรี	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.47	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองร่องกวาง จ.แพร่	ทล.	0	5	1	1	1	0	36.00
1.1.48	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อ สามแยกวังมะนาว - บ.หนองลังกา จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี	ทล.	5	5	1	1	1	0	66.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.49	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองกระบี่	ทล.	5	5	3	1	1	0	70.00
1.1.50	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.51	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคมด้านตะวันตก จ.ชลบุรี	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.52	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี้ยวเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ควนจง - บ.พรุ จ.สงขลา	ทล.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.53	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.54	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองน่าน จ.น่าน	ทล.	5	5	3	1	1	0	70.00
1.1.55	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองพนัสนิคมด้านตะวันออก จ.ชลบุรี	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.56	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส	ทล.	5	5	1	1	1	0	66.00
1.1.57	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร จ.เพชรบูรณ์	ทล.	5	5	1	1	1	0	66.00
1.1.58	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4 กรุงเทพมหานคร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.59	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน จ.อุบลราชธานี	ทล.	5	5	3	1	5	5	88.00
1.1.60	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รันเตาปิ่นยัง จ.นราธิวาส	ทล.	5	5	1	1	1	0	66.00
1.1.61	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	0	5	5	1	3	0	48.00
1.1.62	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย แยก ทล.202 - สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี	ทล.	0	5	3	1	3	0	44.00
1.1.63	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองนางรอง (ด้านใต้) จ.บุรีรัมย์	ทล.	0	5	3	1	1	0	40.00
1.1.64	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี้ยวเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ทุ่งยั้ง - บ้านควนจง จ.สงขลา	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.65	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองชุมแพ (ด้านใต้) จ.ขอนแก่น	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.66	โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 4 (สระกะเทียม) - บรรจบทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข 81 จ.นครปฐม	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.67	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองอุดรดิตถ์ จ.อุดรดิตถ์	ทล.	0	5	1	1	1	0	36.00
1.1.68	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี้ยวเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ทุ่งน้ำ - บ.ทุ่งยั้ง จ.สงขลา	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.69	โครงการก่อสร้างทางเลี้ยวเมืองตาก ด้านตะวันออก จ.ตาก	ทล.	0	5	1	1	1	0	36.00
1.1.70	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 4 - ทางหลวงหมายเลข 4 จ.นครปฐม	ทล.	0	5	5	1	1	0	44.00
1.1.71	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง ที่ อ.ตากใบ - เปิงกาลัย จ.นราธิวาส	ทล.	0	5	1	1	1	0	36.00
1.1.72	ถนนสาย ง3 ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	ทช.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.1.73	โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) - บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ทช.	5	5	5	1	1	0	74.00
1.1.74	ถนนสายแยก ทล.2 - ทล.2 อ.เมือง, อ.สระใคร จ.หนองคาย (ระยะทาง 23.940 กม.)	ทช.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.1.75	ถนนสายแยก ทล.2 - สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย ระยะทางรวม 1.01 กม	ทช.	5	5	5	1	5	0	82.00
	<u>ทางราง</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
	2. สัดส่วนการขนส่งทางราง 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP								
	<u>รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล</u>								
1.1.1	รถไฟฟ้าสายสีม่วง เตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (23.60 กม.)	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีส้ม บางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม (13.40 กม.)	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.3	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาสี (บีงกลุ่ม) (22.10 กม.) ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.4	รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ (23.0 กม.)	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน หัวลำโพง-บางแค (16.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.6	รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน บางซื่อ-ท่าพระ (12.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.7	รถไฟฟ้าสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ (12.6 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.8	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.9	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) (22.5 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	0	5	5	5	5	5	70.00
1.1.10	รถไฟฟ้าสายสีชมพู แคราย-มีนบุรี (34.5 กม.)	รฟม.	0	5	5	5	5	5	70.00
1.1.11	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.12	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.13	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.14	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา	รฟท.	0	5	5	5	5	5	70.00
1.1.15	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย	รฟท.	0	5	5	5	5	5	70.00
1.1.16	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.17	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.18	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	0	5	5	5	5	5	70.00
	<u>ระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมืองภูมิภาค</u>								0.00
1.1.1	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-ห้าแยกฉลอง ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567	รฟม.	5	5	5	5	5	3	96.00
1.1.2	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์-แยกกแม่เหียะสมานสามัคคี (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	5	5	5	5	3	3	92.00
1.1.3	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก-ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัล พิษณุโลก (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	5	5	5	5	3	3	92.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.4	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานีคุ้มครองและพัฒนาอาชีพ บ้านนาريسวัสดิ์ (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	5	5	5	5	3	3	92.00
	<u>โครงข่าย MR-Maq</u>								0.00
1.1.1	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR1 เชียงราย - นราธิวาส	ทล.	0	5	5	3	3	5	62.00
1.1.1 (1)	MR1 ช่วง สุพรรณบุรี-นครสวรรค์ (MR)	ทล.	3	5	3	3	5	5	80.00
1.1.1 (2)	MR1 ช่วง นครปฐม- สุพรรณบุรี (MR)	ทล.	3	5	3	3	5	5	80.00
1.1.1 (3)	MR1 ช่วง นครปฐม- ปากท่อ (M)	ทล.	5	5	5	3	5	5	96.00
1.1.1 (4)	MR1 ช่วง ปากท่อ-ชะอำ (M)	ทล.	3	5	3	3	5	5	80.00
1.1.1 (5)	MR1 ช่วง สงขลา-สะเดา (M)	ทล.	5	5	5	3	5	5	96.00
1.1.2	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR2 กรุงเทพ ฯ ชลบุรี - หนองคาย	ทล.	0	5	5	3	3	5	62.00
1.1.2 (1)	MR2 ช่วง นครราชสีมา-บัวลาย (ทล.2) (M)	ทล.	0	5	5	3	3	5	62.00
1.1.2 (2)	MR2 ช่วง แหหลวงบัง-บ่อทอง (ทล.3340) (MR)	ทล.	3	5	5	3	5	5	84.00
1.1.2 (3)	MR2 ช่วง บ่อทอง (ทล.3340) - ปราจีนบุรี (ทล.33) (MR)	ทล.	3	5	5	3	5	5	84.00
1.1.3	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR6 กาญจนบุรี - สระแก้ว	ทล.	0	5	3	3	3	5	58.00
1.1.3 (1)	MR6 ช่วง จตุโศติ-วงแหวนฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) (M)	ทล.	5	5	5	3	5	5	96.00
1.1.4	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR8 ชุมพร-ระนอง	ทล.	5	5	5	3	5	5	96.00
1.1.4	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	ทล.	0	5	5	3	5	5	66.00
1.1.4 (1)	MR10 ช่วง ด้านเหนือ สุพรรณบุรี-ทล.32 (MR)	ทล.	3	5	1	3	3	5	72.00
1.1.4 (2)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305 (MR)	ทล.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.4 (3)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305-ทล.304 (MR)	ทล.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.4 (4)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.304-ทล.34 (MR)	ทล.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.4 (5)	MR10 ช่วง ด้านใต้ ช่วง ทล.34-ทล.35 (MR)	ทล.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.4 (6)	MR10 ช่วง ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35-นครปฐม (MR)	ทล.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.4 (7)	MR10 ช่วง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน (M)	ทล.	5	5	5	3	3	5	92.00
1.1.4 (8)	MR10 ช่วง บ้านแพ้ว-ปากท่อ (M)	ทล.	3	5	3	3	3	5	76.00
1.1.4 (9)	MR10 ช่วง บางปะอิน-สุพรรณบุรี (M)	ทล.	3	5	3	3	3	5	76.00
1.1.4 (10)	MR10 ช่วง บางขุนเทียน-บางบัวทอง (M)	ทล.	5	5	5	3	3	5	92.00
1.1.4 (11)	MR10 ช่วง บางบัวทอง-บางปะอิน (M)	ทล.	5	5	5	3	3	5	92.00
1.1.4 (12)	MR10 ช่วง ทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก (M)	ทล.	5	5	5	3	5	5	96.00
	<u>รถไฟทางคู่ ระยะที่ 1</u>								
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ	รฟท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
	<u>รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2</u>								
1.1.1	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย เชื่อมต่อแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (167 กม.)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.2	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.3	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (281 กม.)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.4	โครงการรถไฟฟ้าช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (189 กม.)	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.5	โครงการรถไฟฟ้าช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (168 กม.)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.6	โครงการรถไฟฟ้าช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (321 กม.)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.7	โครงการรถไฟฟ้าช่วงชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (45 กม.)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.8	โครงการรถไฟฟ้าช่วงชุมทางคลองสิบแก้ว - อยุธยาประเทศ (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง ปราชินบุรี-สระแก้ว)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.9	โครงการรถไฟฟ้าช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัยโลก	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
	รถไฟสายใหม่								
1.1.1	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงใหม่ และ เชียงใหม่-เชียงใหม่)	รฟท.							
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงใหม่ และ เชียงใหม่-เชียงใหม่) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.1 (2)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ของ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง เชียงราย-เชียงใหม่ และ เชียงใหม่-เชียงใหม่) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.2	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม)	รฟท.							
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.1.2 (2)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงสายบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (อยู่ภายใต้ MR4 ช่วง ขอนแก่น-นครพนม) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.1.3	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.4	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.							
1.1.4 (1)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.4 (2)	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.5	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่สายท่ากิโล-บ้านพุน้ำร้อน	รฟท./คค.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.6	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ชุมทางบ้านภาชี - นครหลวง	รฟท.	3	5	5	5	5	5	88.00
1.1.7	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.8	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงนครสวรรค์-บ้านไผ่ (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครสวรรค์-นครราชสีมา และ MR4 ช่วง พิษณุโลก-ขอนแก่น)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.9	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงมาบตาพุด-ระยอง-จันทบุรี-ตราด (อยู่ภายใต้ MR7 ช่วง ระยอง-ตราด)	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.10	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงชุมพร-ระนอง (อยู่ภายใต้ MR8 ช่วง ชุมพร-ระนอง)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.11	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก (อยู่ภายใต้ MR9 ช่วง สุราษฎร์ธานี-พังงา)	รฟท.	3	5	3	5	5	5	84.00
1.1.12	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง อุบลราชธานี-ช่องเม็ก)	รฟท.	3	5	3	5	5	5	84.00
1.1.13	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-บ้านน้ำพุร้อน (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง กาญจนบุรี-พุน้ำร้อน)	รฟท.	3	5	5	5	1	5	80.00
1.1.14	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงทับปุด-กระบี่	รฟท.	5	5	3	5	5	5	96.00
1.1.15	โครงการรถไฟฟ้าสายใหม่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา-ท่าฉัตรไชย (MR9)	รฟท.	5	5	3	5	3	5	92.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.16	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี (MR10)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.17	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงท่านุ่น-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.18	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.19	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.20	โครงการพัฒนา CY ที่มีศักยภาพต่อการดำเนินการโดยเอกชน	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.21	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.1.22	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงจिरะ-ขอนแก่น	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.1.23	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสี่ ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.1.24	โครงการพัฒนาสถานีรถไฟบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.25	โครงการพัฒนา Inland หรือ Dry Port อำเภอกาชี จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	รฟท.	3	5	5	5	5	5	88.00
	<u>รถไฟความเร็วสูง</u>								
1.1.1	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย) * รวมศูนย์เปลี่ยนถ่ายที่สถานีนาทา	รฟท.							
1.1.1 (1)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.1 (2)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.2	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.							
1.1.2 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.2 (2)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.3	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.							
1.1.3 (1)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.3 (2)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพ-นครราชสีมา)	ทล./รฟท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.4	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - พิษณุโลก	รฟท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.5	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง นครราชสีมา - หนองคาย	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.6	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ - หัวหิน (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง นครปฐม-ชะอำ)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.7	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง พิษณุโลก - เชียงใหม่ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง พิษณุโลก-เชียงใหม่)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.8	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง หัวหิน - สุราษฎร์ธานี (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง ชะอำ-ชุมพร และ ช่วง ชุมพร-สุราษฎร์ธานี)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.9	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง สุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์ (อยู่ภายใต้ MR1 ช่วง สุราษฎร์ธานี-สงขลา)	รฟท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.10	โครงการออกแบบรายละเอียดงานโยธา โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.11	โครงการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง	ขร.	5	5	5	5	3	5	96.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
	<u>รถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</u>								
1.1.12	เขตอุตสาหกรรมหลักของกลุ่มสหวิริยาส์ติลอินดัสตรี ระยะที่ 1: ช่วงนาฬิกขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	ขร.	5	5	1	5	3	5	88.00
1.1.13	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ	ขร.	5	5	1	5	3	5	88.00
1.1.14	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	ขร.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.15	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	ขร.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.16	นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล ลำพูน	ขร.	5	5	1	5	3	5	88.00
1.1.17	นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี	ขร.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.18	นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร	ขร.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.1.19	เขตอุตสาหกรรมหลักของกลุ่มสหวิริยาส์ติลอินดัสตรี ระยะที่ 2: ช่วงนาฬิกขวง – เขตอุตสาหกรรมหลักสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ	ขร.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.1.20	นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.1.21	นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.1.22	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 2 : ช่วง CY กฟผ. แม่เมาะ – สถานีงาว	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
	<u>ทางน้ำ</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ								
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.2	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า และโลจิสติกส์ของไทย	จท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.3	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	กทท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.4	การพัฒนาท่าเรือมาบตาพุด (ระยะที่ 3)	กนอ.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.5	คำจ้างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการ พัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร	สนข.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.1.6	โครงการแลนด์บริดจ์ ระยะที่ 1	สนข.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.7	โครงการปรับปรุงร่องน้ำลึก ร่องน้ำเศรษฐกิจ และร่องน้ำท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับขีดความสามารถของความจุของ เรือสินค้า	กทท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.1.8	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก เพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	3	5	5	5	5	5	88.00
1.1.9	โครงการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	3	5	5	5	5	5	88.00
	<u>ทางอากาศ</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน)								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.1	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1	ทอท.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.2	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	ทอท.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.3	โครงการท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2	ทอท.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.4	โครงการท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 (พังงา)	ทอท.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.5	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	ทอท.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.6	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.7	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3	ทอท.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.8	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.9	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสนามบินอุตะเถา หลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1	ทร.	1	5	5	3	3	3	64.00
1.1.10	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานน่านนคร	ทย.	3	5	3	3	5	3	76.00
1.1.11	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานลำปาง	ทย.	3	5	3	3	5	3	76.00
1.1.12	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	1	5	3	3	5	3	64.00
1.1.12 (1)	การก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.12 (2)	คำจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.12 (3)	งานขยายลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินและติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินพร้อม ระบบนำจอด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.12 (4)	คำจ้างควบคุมงานขยายลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และติดตั้งสะพานเทียบเครื่องบินพร้อม ระบบนำจอด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.12 (5)	งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.12 (6)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.13	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.13 (1)	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร หลังที่ 3 และปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร หลัง 1,2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.13 (2)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลัง 1,2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.13 (3)	งานก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.13 (4)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.14	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	5	5	3	3	5	3	88.00
1.1.15	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (1)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (2)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (3)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (4)	คำจ้างคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (5)	งานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับและลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (6)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างเสริมความแข็งแรงทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับ และลานจอดเครื่องบินพร้อมระบบไฟฟ้า สนามบิน ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.1.15 (7)	ค่าทดแทนที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ ระยะที่ 1 และ 2 ท่าอากาศยานตรัง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.15 (8)	จ้างที่ปรึกษาสำรวจอสังหาริมทรัพย์โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรัง ทิศตะวันตก 1 แห่ง	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.16	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานหัวหิน	ทย.	5	5	1	3	5	3	84.00
1.1.17	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.17 (1)	ค่าจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการ ในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.17 (2)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และ องค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.17 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้า สนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	1	5	5	3	5	3	68.00
1.1.17 (4)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	1	5	5	3	5	3	68.00
1.1.17 (5)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	1	5	5	3	5	3	68.00
1.1.18	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (2)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ 1) ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (3)	จ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และ องค์ประกอบอื่นๆ (ระยะที่ 1) ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (4)	ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (5)	จ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.18 (6)	ค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาศึกษารายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยาย ท่าอากาศยานระนอง	ทย.	5	5	5	3	5	3	92.00
1.1.19	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	0	5	1	3	3	3	50.00
1.1.19 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.1.19 (2)	งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวก ท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.1.19 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และสิ่งก่อสร้างประกอบอื่นๆ พร้อมครุภัณฑ์อำนวยความสะดวก ท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.1.20	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสตูล	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.1.21	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.1.22	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	5	5	3	3	3	3	84.00
1.1.23	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ทย.	5	5	3	3	3	3	84.00
1.1.24	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	0	5	5	3	5	3	62.00
1.1.24 (1)	ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.24 (2)	งานขยายลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.24 (3)	ค่าจ้างควบคุมงานขยายลานจอดเครื่องบิน ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	3	5	5	3	5	3	80.00
1.1.25	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.1.26	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่	ทย.	0	5	1	3	3	3	50.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
กลยุทธ์ที่ 1.2	พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้ อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด								
	<u>ทางถนน</u>	-							
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบบถนนสายหลัก) 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)								
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนักรถบรรทุกและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	1	0	5	1	1	0	20.00
1.2.2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.3	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง เพื่อสนับสนุนการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.4	กิจกรรมจัดการมลพิษที่ต้นเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.6	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มไหล่ทาง	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.7	กิจกรรมก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.8	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.9	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางต่างระดับ (งานดำเนินการเอง)	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.10	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน	ทล.	5	5	5	1	3	0	78.00
1.2.11	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 กับ ทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.12	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับทางหลวงหมายเลข 361 (แยกห้วยกะปิ) จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.13	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข ขบ.4094 (แยกโรงโม่) จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.14	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3134 (แยกอ่างศิลา) จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.15	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดถนนเลียบคลองชลประทาน (บริเวณบ้านหนองแหน) จ.เพชรบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.16	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางเข้าตลาดกลางการเกษตรท้ายาง (แยกหนองบัว) จ.เพชรบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.17	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4048 (แยกวังปับ) จ.พัทลุง	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.18	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลุมโบะ) จ.ปัตตานี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางเข้ามหาวิทยาลัยพะเยา จ.พะเยา	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.20	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3008 (แยกพยุหะคีรี) จ.นครสวรรค์	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.21	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 230 (แยกเมืองเก่า) จ.ขอนแก่น	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.22	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 314 (แยกคลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.23	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงหมายเลข 361 (แยกหนองไม้แดง) จ.ชลบุรี	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.24	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 36 (แยกกระทิงลาย) จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.25	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ตัดทางหลวงหมายเลข 3076 (แยกพนมสารคาม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.26	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3212 (แยกหางน้ำสาคร) จ.ชัยนาท	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.27	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 37 ตัดทางหลวงชนบท ปท.2030 (แยกหนองไผ่) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.28	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 3238 (ทางแยกต่างระดับเจ็ดเสมียน) จ.ราชบุรี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.29	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางหลวงหมายเลข 3337 ตัดทางหลวงหมายเลข 3339 (แยกห้วยชินสีห์) จ.ราชบุรี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.30	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 ตัดทางหลวงหมายเลข 4164 ตัดทางหลวงหมายเลข 4187 (แยกโพธิ์ทอง) จ.พัทลุง	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.31	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 43 (แยกดอนยาง) จ.ปัตตานี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.32	โครงการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.33	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัดทางหลวงหมายเลข 367 ตัดทางหลวงหมายเลข 3199 (แยกแก่งเสี้ยน) จ.กาญจนบุรี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.34	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงชนบทหมายเลข 1418 (ทางเข้าสนามบินเชียงใหม่) จ.เชียงใหม่	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.35	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 212 ตัดทางหลวงหมายเลข 239 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข มท.3019 จ.มุกดาหาร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.36	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 317 (แยกปากแซง) จ.จันทบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.37	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3249 (แยกเขาไทรยา) จ.จันทบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.38	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 33 (แยกตลาด อ.พนัธ์) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.39	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ตัดทางหลวงหมายเลข 3551 (แยกหัวสำโรง/เกตเวย์) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.40	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 3283 ตัดทางหลวงหมายเลข 3275 (เดิม) (ทางแยกเข้าเมืองอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.41	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006 จ.สมุทรปราการ	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.42	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้า สนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.43	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331ตัดทางหลวงหมายเลข 3284 ตัดทางหลวงหมายเลข 3340 (แยกหนองเสม็ด) จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.44	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ตัดทางหลวงหมายเลข 3263 (แยกวรเชษฐ์) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.45	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 326 (แยกประจวบคีรีขันธ์) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.46	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกสวี) จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.47	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.48	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย แม่เชียงรายบน - ดอนไชย จ.ลำปาง	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.49	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน บ.ปอน - อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.50	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย บ.หนองผือ - อ.เขมราฐ จ.อุบลราชธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.51	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกปัทมชัย - แยกโชคชัย	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.52	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย อ.เขาฉกรรจ์ - สระแก้ว	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.53	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย บ.ห้วยยาง - อ.บางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.54	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย อ.บางสะพาน - บ.น้ำรอด จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.55	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สาย อ.ไชยา - อ.บ้านนาเดิม (เป็นตอนๆ) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.56	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.57	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย นครสวรรค์ - กำแพงเพชร ตอน ต.ปากดง - ต.นครชุม จ.กำแพงเพชร	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.58	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 1 สาย ตาก - ลำปาง ตอน อ.แม่พริก - อ.เถิน จ.ลำปาง	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.59	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - ท่าวังผา ตอน บ.ดอนแก้ว - อ.ปัว จ.น่าน	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.60	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.ท่าวังผา ตอน บ.ห้วยยั้ง - บ.ปง จ.น่าน	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.61	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง (สะพานข้ามคลองอนุศาสนนันท์) จ.นครสวรรค์	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.62	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย ปางมะโอ - ป่าขาม (เป็นตอนๆ) จ.ลำปาง	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.63	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองพลึงด่านใต้ จ.นครสวรรค์	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.64	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน อ.โพธิ์ประทับช้าง - อ.วชิรบำรุง จ.พิจิตร	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.65	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิษณุโลก ตอน หนองนา - พิษณุโลก จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.66	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่ละเมา - ตาก จ.ตาก	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.67	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่สอด - แม่ละเมา จ.ตาก	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.68	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย ทางเข้าสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด จ.ตาก	ทล.	1	5	1	1	5	0	50.00
1.2.69	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย ท่าพระ - ขอนแก่น จ.ขอนแก่น	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.70	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พล - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.71	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน โพนทอง - แก้งสนามนาง จ.ชัยภูมิ	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.72	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน ปากคาด - บ.สมประสงค์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.73	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 212 สาย อ.บึงโขงหลง - อ.บ้านแพง ตอน บ้านท่าดอกคำ - ดงบัง จ.บึงกาฬ	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.74	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2169 สาย ยโสธร - อ.กุตุ้ม จ.ยโสธร	ทล.	5	0	1	1	5	0	44.00
1.2.75	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 22 สาย สูงเนิน - ท่าแร่ จ.สกลนคร	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.76	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 222 สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.วานรนิวาส - อ.คำตากล้า จ.สกลนคร	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.77	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.เขาทอง - บ.ท่าโป่ง จ.ชัยภูมิ	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.78	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 229 สาย อ.แก้งคร้อ - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.79	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.อุทัย - อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง - แยกการช่าง - นากะแซง จ.ศรีสะเกษ	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.80	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.ปราสาท - อ.สังขะ จ.สุรินทร์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.81	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3 สาย ระยอง - บ้านเพ จ.ระยอง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.82	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ฉะเชิงเทรา - ต.เขาหินซ้อน ตอน บ.ท่าทองหลวง - อ.พนมสารคาม จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.83	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน บ.เขาแดง - บ.ทรัพย์พลู จ.จันทบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.84	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 32 สาย แยกทางน้ำสาคร - แยกหลวงพ้อโอ จ.ชัยนาท	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.85	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 33 สาย อ.ปากพลี - อ.ประจันตคาม จ.ปราจีนบุรี	ทล.	5	0	1	1	5	0	44.00
1.2.86	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 331 สาย บ.เกาะโพธิ์ - บ.เนินหิน จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.87	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางโกล้ง - แยกหนองไม้แดง ตอน แยกคลองอ้อม - แยกหนอง ไม้แดง จ.ฉะเชิงเทรา, ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.88	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางโกล้ง - แยกหนองไม้แดง ตอน บางโกล้ง - บางวัว จ.สมุทรปราการ	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.89	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 344 สาย แยกหนองเสือช้าง - บ.เขาชก จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.90	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.โนนดินแดง - อ.ปะคำ ตอน บ.ส้มป่อย - บ.ห้วยนบ จ.บุรีรัมย์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.91	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 361 สาย ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ตอน จุดตัดถนนบ้านสวน หนองข้างคอก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.92	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 สาย ทางเลี่ยงเมืองแก่ง จ.ระยอง	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.93	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หินลาด-บ.นายพุย จ.พังงา	ทล.	5	0	1	1	5	0	44.00
1.2.94	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน บ.พ่อดำหินช้าง - บ.วังครก (เป็นช่วง ๆ) จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.95	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน อ.ปากท่อ - อ.ชะอำ (เป็นช่วงๆ) จ.เพชรบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.96	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระกะเทียม - บ.หนองโพ จ.นครปฐม และ จ.ราชบุรี	ทล.	5	0	3	1	5	0	48.00
1.2.97	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชบุรี - กะเปอร์ ตอน บ.นกกาง - บ.ขจัดภัย จ.ระนอง	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.98	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชบุรี - กะเปอร์ ตอน บ.ม่วงกลวง - อ.กะเปอร์ จ.ระนอง	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.99	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชบุรี - หลังสวน ตอน บ.พระรักษ์ - บ.หาดยาย จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.100	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแงะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-ลก ตอน บ.เขามี่เกียรติ - บ.ไต้นันท์ จ.สงขลา	ทล.	1	5	5	1	5	0	58.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.101	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแฉะ – จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-ตาก ตอน บ.ควนหมาก อ.โคกโพธิ์ จ.สงขลา และ จ.ปัตตานี	ทล.	1	5	1	1	5	0	50.00
1.2.102	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.สระใคร - บ.หนองสองห้อง จ.หนองคาย	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.103	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์ - อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์	ทล.	5	0	3	1	5	0	48.00
1.2.104	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 345 แยกบางบัวทอง - แยกบางคูวัด จ.นนทบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.105	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3486 สาย กุดเตย - ใหม่ไทยถาวร ตอน แยกกุดเตย - แยกโคกกลาง จ.สระแก้ว	ทล.	5	0	1	1	5	0	44.00
1.2.106	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 เขาลึก – ทับละมู (ช่วงผ่านเขตอุทยานแห่งชาติเขาลึก) จ.พังงา	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.107	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครปฐม – ราชบุรี (บ.สนามจันทร์-บ.สระกะเทียม) จ.นครปฐม	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.108	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สะพานข้ามแม่น้ำแม่กลอง (สะพานสิริลักษณ์) จ.ราชบุรี	ทล.	5	0	3	1	5	0	48.00
1.2.109	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หนองโพ - วังเย็น จ.ราชบุรี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.110	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกรูด - กะเปอร์ ตอน ราชกรูด - บ.ม่วงกลาง จ.ระนอง	ทล.	5	0	5	1	5	0	52.00
1.2.111	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สีแยกปฐมพร – บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.112	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขี้วัว จ.นครสวรรค์	ทล.	5	0	3	1	5	0	48.00
1.2.113	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาหินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาหินซ้อน - บ.คลองรัง จ.ปราจีนบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.114	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 34 สาย บางวัว - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 314 (คลองอ้อม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.115	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3481 สาย คลองหลวงแพ่ง - อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา, จ.ปราจีนบุรี	ทล.	5	0	1	1	5	0	44.00
1.2.116	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยหินสั้ จ.ราชบุรี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.117	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแฉะ – จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-ตาก ตอน นาทวี – บ.ควนหมาก จ.สงขลา	ทล.	1	5	5	1	5	0	58.00
1.2.118	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.119	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 3522 (แยกทุ่งผักเป็ด) จ.นครสวรรค์	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.120	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นย.3001 (แยกองครักษ์) จ.นครนายก	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.121	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 ตัดทางหลวงหมายเลข 3548 (แยกบริหารฯ) จ.กาญจนบุรี	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.122	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.123	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กซ์เรย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.124	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.125	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 206 (แยกตลาดแค) จ.นครราชสีมา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.126	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 216 (แยกบ้านจั่น) จ.อุดรธานี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.127	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ตัดทางหลวงหมายเลข 3051 (แยกบางอ้อ) จ.นครนายก	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.128	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 207 (แยกบ้านวัด) จ.นครราชสีมา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.129	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 ตัดทางหลวงหมายเลข 23 (แยก อ.บ้านไผ่) จ.ขอนแก่น	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.130	โครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 2 กม.124+300 (ขาเข้า-ขาออก) นิคมนวนคร จ.นครราชสีมา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.131	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางหลวงหมายเลข 1039 ตัดทางหลวง หมายเลข 1034 (แยกห้วยฉัตร) จ.ลำปาง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.132	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงชนบทหมายเลข พล.4003 (แยกไทยแอร์โรว์) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.133	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2161 (แยกมอสูง) จ.นครราชสีมา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.134	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2440 (แยก อ.พล) จ.ขอนแก่น	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.135	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 1086 (แยกแสงดาว) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.136	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ร้อยโพธิ์ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.137	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.โนนสะอาด - อุดรธานี จ.อุดรธานี	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.138	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 205 สาย สี่แยกลำน้ำรายณ์ - สามแยกลำสนธิ ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ จ.ลพบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.139	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.วังเตียน - บ.น้ำอ้อม จ.เพชรบูรณ์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.140	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บึงสามพัน - หนองบัวระเหว จ.เพชรบูรณ์, จ.ชัยภูมิ	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.141	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 37 อ.ชะอำ - อ.ปราณบุรี ตอน อ. ชะอำ - บ.วังโปล์ จ.เพชรบุรี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.142	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 กะเปอร์ – นาไฉ จ.ระนอง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.143	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 บ.พะโต๊ะ – บ.พระรักษ์ จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.144	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล จ.นครสวรรค์	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.145	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 202 สาย ชัยภูมิ - บัวใหญ่ ตอน อ.สีดา – อ.ประทาย จ.นครราชสีมา	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.146	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 กำพวน - หินลาด จ.ระนอง และ จ.พังงา	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.147	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครชัยศรี - พระประโทน จ.นครปฐม	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.148	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นาไฉ – บ.กำพวน จ.ระนอง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.149	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแฉะ – จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โก-ลก ตอน อ.โคกโพธิ์ – นาเกตุ จ.ปัตตานี	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.150	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นายทุย– บ.บางวัน จ.พังงา	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.151	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 101 สาย น่าน - อ.เฉลิมพระเกียรติ ตอน อ.ปัว - ต.ทุ่งช้าง จ.น่าน	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.152	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 ราชกรุต – พะโต๊ะ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.153	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 1065 (แยก บ.จูงนาง) จ.พิษณุโลก	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.154	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 4285 (แยกโคกกกอก) จ.พัทลุง	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.155	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 37 อ.ชะอ่า - อ.ปรางมนบุรี ตอน บ.วังโบสถ์ – อ.ปรางมนบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.156	โครงการก่อสร้างทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี - ปากท่อ (ถนนพระราม 2)	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.157	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานหน่วยบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตึงบท)	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.158	สายขอนแก่น-บ.ห้วยหินลาด (เป็นตอนๆ) จ.ขอนแก่น	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.159	สาย อ.ร่อนพิบูลย์-บ.ไม้เลียบ (เป็นตอนๆ) จ.นครศรีธรรมราช	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.160	สายพัทลุง-อ.หาดใหญ่ ตอน บ.ห้วยทราย-บ.พรพ้อ จ.พัทลุง	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.161	สาย บ.ห้วยหินลาด - อ.โนนสะอาด (เป็นตอน ๆ) จ.ขอนแก่น จ.อุดรธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.162	สาย บ.ไม้เลียบ - พัทลุง (เป็นตอน ๆ) จ.พัทลุง	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.163	สาย อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงราย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.164	สาย บ.เขาบ่อ - บ.ท่าทอง (ขาขึ้น) เป็นตอน ๆ จ.ชุมพร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.165	สายอุดรธานี - อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ) จ.อุดรธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.166	สายออบหลวง - แม่ข่า (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.167	สายปางอุ๋ง - แม่นาจร (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.168	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 347 สายเชียงรากน้อย - บ.เกาะเกิด จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.169	สายทางคู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.170	สาย อ.ปากเกร็ด - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ จ.นนทบุรี กรุงเทพมหานคร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.171	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.172	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านขวาทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.173	ปรับปรุงสะพานข้ามคลองพิไฉย จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.174	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง-บางขุนเทียน จ.สมุทรปราการ	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.175	สาย อ.สามพราน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 338 จ.นครปฐม	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.176	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง - บางแค กรุงเทพมหานคร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.177	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับ ทางหลวงหมายเลข 305 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.178	สะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรี (ทางคู่ขนาน) จ.นครปฐม	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.179	สายแยกบางบัวทอง - คลองเจ๊ก จ.นนทบุรี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.180	สาย บ.บางปูใหม่ - บ.บางปู จ.สมุทรปราการ	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.181	สายสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้าและขาออก (บริเวณคลองหอมศีล) จ.สมุทรปราการ	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.182	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.183	พัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต ระยะ 3 กรุงเทพมหานคร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.184	ก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ บ.ลำไทร (ขาออก) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.185	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3256 (แยกตาหุ) จ.สมุทรปราการ	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.186	สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน บ.ห้วยเก็ด - บ.ห้วยน้ำอุ่น จ.แพร่ จ.น่าน	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.187	สายหนองบัวลำภู - เลย ตอน อ.นาวัง - บ.วังสำราญ จ.หนองบัวลำภู	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.188	สายพังงา - อ.บ้านตาขุน ตอน บ.บางคราม - บ.ปากน้ำ ตอน 4 จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.189	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า - ชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.190	สายสุโขทัย - อ.สวรรคโลก ตอน ต.บางยม - อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.191	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว จ.นครสวรรค์	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.192	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - อ.บ้านเขว้า จ.ชัยภูมิ	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.193	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.ศรีมงคล - อ.บึงสามพัน จ.เพชรบูรณ์	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.194	สาย อ.มัญจาคีรี - แยกช่องสามหมอ จ.ขอนแก่น	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.195	สายแยกทางหลวงหมายเลข 317 (โป่งน้ำร้อน) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 317 (เขาสอยดาว) ตอน ด้าน ชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านฝักกาด - ด้านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านแหลม จ.จันทบุรี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.196	สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.ศรีวิไล - บึงกาฬ จ.บึงกาฬ	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.197	สายน่าน - อ.ท่าวังผา ตอน น่าน - ต.บ่อ จ.น่าน	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.198	สาย อ.หนองหิน - อ.วังสะพุง จ.เลย	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.199	สายทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.พรุ - ทางเข้าสนามบ้านหาดใหญ่ จ.สงขลา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.200	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.201	สาย อ.สุวรรณภูมิ - ยโสธร จ.ร้อยเอ็ด จ.ยโสธร	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.202	สายเชียงราย - อ.เชียงของ ตอน อ.เทิง - บ.ต้า จ.เชียงราย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.203	สาย บ.น้ำปลัก - บ.หนองผือ จ.อำนาจเจริญ จ.อุบลราชธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.204	สายเชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่มงคล จ.เชียงราย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.205	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว จ.จันทบุรี	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.206	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จ.จันทบุรี จ.สระแก้ว	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.207	สาย ต.บ้านห้วย - อ.ภาษี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.208	สายปากน้ำเทพา - บ.บันนังตاما ตอน บ.ปลักบ่อ - บ.ทุ่งโหนด จ.สงขลา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.209	สาย บ.ปากคลอง - บ.บางจาก จ.ชุมพร	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.210	สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด้านสะเดาแห่งที่ 2 จ.สงขลา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.211	สาย อ.ดอกคำใต้ - อ.เทิง ตอน อ.เชียงคำ - อ.เทิง จ.พะเยา จ.เชียงราย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.212	สาย อ.บ้านแพง - อ.ท่าอุเทน ตอน อ.บ้านแพง - บ.โนนสมบูรณ์ จ.นครพนม	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.213	สายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) จ.หนองคาย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.214	สายนราธิวาส - อ.สุไหงโกทก ตอน บ.โคกตา - บ.กือบกงาแม จ.นราธิวาส	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.215	สายทางเลี่ยงเมืองเชียงของ จ.เชียงราย	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.216	สายปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกท่าล้อ) จ.กาญจนบุรี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.217	สาย นครชัยศรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3036 (วัดสามง่าม) จ.นครปฐม	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.218	สายดอยติ - ลำพูน จ.ลำพูน	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.219	สายท่าเรือ - กาญจนบุรี (แยกพระแท่นดงรัง - ต่อทางเทศบาลเมืองกาญจนบุรี) จ.กาญจนบุรี	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.220	สายทางเขาหาดทรายใหญ่ จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.221	สายบ้านเลือก - หนองตากยา (ทางเลี่ยงเมืองโพธาราม) จ.ราชบุรี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.222	สายนาสาร - เวียงสระ (ต่อเขตเทศบาลเมืองนาสาร - พระแสง) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.223	สายขอนแก่น - บ้านเหนือ (ทางเข้าเมืองแก่งคอย) จ.สระบุรี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.224	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (สมอทอง) - ชายทะเล จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.225	สายห้วยทราย - ปากพะยูน จ.พัทลุง	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.226	สายบ้านป่า - ท่าคร้อ จ.สระบุรี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.227	สายทางเลียบเมืองจักราช จ.นครราชสีมา	ทล.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.228	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (ท่าเรือใต้) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 401 (เขาหัวควาย) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	5	5	3	1	5	0	78.00
1.2.229	คำจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ-บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	5	5	1	1	5	0	74.00
1.2.230	โครงการอำนวยความสะดวกภัยสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.231	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.232	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.233	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 1	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.234	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 305 ส่วนที่ 2	ทล.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.235	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 1	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.236	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายชลบุรี – หนองคาย ตอน ชลบุรี (ท่าเรือแหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี (ทางหลวงหมายเลข 359) ตอน 2 ส่วนที่ 2	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.237	คำจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายถนนวงแหวนรอบนอก กทม. รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก) ตอน แยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 - บรรจบทางหลวงหมายเลข 34	ทล.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.238	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	5	5	5	1	5	0	82.00
1.2.239	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.240	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมแม่น้ำโขง นาคาวิถี ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (แห่งที่ 2) -พระธาตุพนม อ.เมือง, ธาตุพนม จ.มุกดาหาร, นครพนม	ทช.	1	0	5	1	5	5	38.00
1.2.241	ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง ตอนที่ 1	ทช.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.242	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 1	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.243	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 2	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.244	ถนนสาย ก1,ข และ ค1 ฝั่งเมืองรวมเมืองตราด จ.ตราด	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.245	ถนนสาย ก ฝั่งเมืองรวมเมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.246	ถนนสาย ง2 ฝั่งเมืองรวมเมืองกระบี่ จ.กระบี่	ทช.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.247	ถนนสายถนนต่อเชื่อม ถนนนครอินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	ทช.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.248	สาย จ และ ง8 ฝั่งเมืองรวมเมืองอุดร จ. อุดรธานี	ทช.	1	0	3	1	5	0	24.00
1.2.249	สาย ง ฝั่งเมืองรวมเมืองสุรินทร์ จ.สุรินทร์	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.250	สาย ง ฝั่งเมืองรวมเมืองทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.251	สายเลียบเมืองอำเภอยางตลาด อ.ยางตลาด จ. กาฬสินธุ์	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.252	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 - ถนนกาญจนาภิเษก จ.นนทบุรี	ทช.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.253	ทางแยกต่างระดับสันป่าตอง อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่	ทช.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.254	สาย ฉ2 ฝั่งเมืองรวมเมืองพิษณุโลก จ.พิษณุโลก	ทช.	1	0	5	1	5	0	28.00
1.2.255	ถนนสาย ค ฝั่งเมืองรวมเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.256	ถนนสาย ค2 ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย-โก-ลก จ.นราธิวาส	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.257	ถนนสาย ค 2-1 และ ค 2-2 ผังเมืองรวมเมืองแม่สอด จ.ตาก	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
1.2.258	ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร	ทช.	1	0	1	1	5	0	20.00
	<u>ตาราง</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)								
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา (125 กม.) และ โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด (70กม.)	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.2	โครงการจัดการรถจักรดีเซลไฟฟ้า 50 คัน	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.3	โครงการจัดการรถดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 184 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.4	โครงการจัดการรถดีเซลราง 216 คัน (ใช้แทนรถเดิมที่มีสภาพเก่า)	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.5	โครงการจัดการรถ บตต. พร้อมอะไหล่ จำนวน 946 คัน	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.6	โครงการจัดการรถโดยสาร (ทดแทน) จำนวน 182 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.7	โครงการจัดการรถสับเปลี่ยน จำนวน 20 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.8	โครงการการก่อสร้างทางรถไฟขั้วเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเส้นทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.9	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ เฟส 1	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.10	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ เฟส 2	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.11	โครงการปรับปรุงทางรถไฟ	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.12	โครงการปรับปรุงทางรถไฟในภาคตะวันออก	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.13	โครงการปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.14	โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.15	โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารขึ้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง	ขร.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.16	โครงการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.17	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อเตรียมดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟทั่วประเทศ	รฟท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.18	โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขึ้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.19	โครงการแก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อเพิ่มการส่งเสริมการขนส่งทางราง	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.20	โครงการติดตั้งระบบ ATP Wayside จำนวน 48 สถานี	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.21	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 70 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.22	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 57 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.23	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถดีเซลราง จำนวน 117 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.24	โครงการจัดการรถสับเปลี่ยน Battery Locomotive จำนวน 15-20 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.25	โครงการปรับปรุงรถจักร GEA จำนวน 36 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.26	โครงการปรับปรุงรถจักร HID จำนวน 21 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.27	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 84 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.28	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 104 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.29	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 332 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.30	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 273 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.31	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 20 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.32	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 30 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.33	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ KIHA จำนวน 17 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.34	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ HAMANASU (รถโดยสารปรับอากาศ) จำนวน 10 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.35	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถโดยสาร จำนวน 127 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.36	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถสินค้า จำนวน 50 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.37	โครงการจัดการรถโบกี้โดยสาร จำนวน 1270 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.38	โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 1,500 คัน	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.39	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ทั่วประเทศ	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.40	โครงการเข้าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.41	การเพิ่มสัดส่วน Outsource/ Out-job งานบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.42	การพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.43	การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทาง แบบ Multimodal	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
	<u>ทางน้ำ</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)								
1.2.1	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	กทท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.2	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	กทท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.2 (1)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - จ้างที่ปรึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design)	กทท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.2 (2)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - จ้างที่ปรึกษาจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA)	กทท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.2 (3)	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.3 (1)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (3)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (5)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ สงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 1 ฉบับ	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.3 (8)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่ง ทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมือง ปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (13)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ นราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (15)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (16)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (17)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งบฯ ปี 67)	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (18)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ กระบี่ (ร่องนอก,ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (19)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัด กระบี่	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (20)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ขนอม (ร่องนอก,ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (21)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัด นครศรีธรรมราช	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.3 (22)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษา ร่อง น้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อตอนหอยหลอด จำนวน	จท.	5	5	3	5	3	5	92.00
1.2.4	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.2.7	งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (3 แห่ง)(ท่าเรือเกียกกาย ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระราม 5)	จท.	5	5	5	5	5	5	100.00
1.2.5	โครงการจัดการระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ พร้อมติดตั้ง ในศูนย์ควบคุมฯ และสถานีลูกข่าย VTS จำนวน 26 แห่ง	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.6	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.7	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.8	โครงการปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าว ไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.9	โครงการศึกษาการพัฒนาปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลเพื่อรองรับมาตรฐาน VHF Data Exchange System (VDES) ตาม IALA Guideline G1117	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.10	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาระบบ VHF Data Exchange System (VDES) สำหรับการควบคุมการจราจรและ ตรวจการณ์ทางทะเลในน่านน้ำไทยตามมาตรฐานภาคบังคับของ IALA	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.11	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการจราจรทางน้ำด้วยข้อมูลและตำแหน่งเรือด้วยระบบ Automatic Identification System (AIS) ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.12	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.13	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 2 กรุงเทพมหานคร	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.14	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 3 กรุงเทพมหานคร	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.15	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดพร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในคลองแสนแสบ(ส่วนต่อขยายท่าเรือ) กรุงเทพมหานคร	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.16	โครงการปรับปรุงและพัฒนาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงรายศูนย์ควบคุมจราจร เชียงราย	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.17	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในแม่น้ำโขงพื้นที่จังหวัดนครพนม	จท.	3	5	1	5	3	5	76.00
1.2.18	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดระยอง	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.19	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดภูเก็ต	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.20	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือปากเมง จังหวัดตรัง	จท.	3	5	1	5	3	5	76.00
1.2.21	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.2.22	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร เกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.2.23	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือเนกประสงค์ดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	3	5	3	5	3	5	80.00
1.2.24	โครงการศึกษาแผนด้านความปลอดภัยของระบบการคมนาคมทางน้ำ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.25	โครงการศึกษาผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำโขงเพื่อรองรับการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพาณิชย์ในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (JCCCN)	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.26	โครงการศึกษาเส้นทางการเดินเรือที่เหมาะสม รองรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอ่าวไทยอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.27	โครงการศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือขจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.28	โครงการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือขจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.29	โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์อเนกประสงค์ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 80 ฟุต จำนวน 3 ลำ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.30	โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์อเนกประสงค์ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 120 ฟุต จำนวน 3 ลำ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.31	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 40 เมตร (สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน)	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.32	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 50 ฟุต จำนวน 2 ลำ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.33	โครงการจัดทำแอปพลิเคชันการบริการข้อมูลการเดินทางในเมืองท่องเที่ยวสำคัญทั่วประเทศ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.34	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับ ร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.35	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับ ร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.36	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์ เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอ่าวไทย	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.37	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์ เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอันดามัน	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.38	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์ เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.39	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรี ราชา จ.ชลบุรี 14 ทุ่น	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.40	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.บ่อয়ง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.41	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.42	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.43	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	3	5	1	5	3	5	76.00
1.2.44	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.45	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้า และโลจิสติกส์ของไทย	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.46	โครงการศึกษาข้อมูลภาคการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.47	โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีของประเทศ	จท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.48	ค่าปรับปรุงท่าเรือพระปิ่นเกล้า	จท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.49	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี	จท.	5	5	5	5	3	5	96.00
1.2.50	โครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	กทท.	3	5	5	5	3	5	84.00
1.2.51	การศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
1.2.52	การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ลดการติดขัดหน้าท่า	กทท.	3	5	5	5	5	5	88.00
	<u>ทางอากาศ</u>								
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 2. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
	3. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 4. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ								
1.2.1	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ตรวจสัมภาระ 100x100 ซม (10 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนคร ร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานน่าน นคร ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานพิษณุโลก)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.2	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ ตรวจสัมภาระ 60x40 ซม (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานชุมพร)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.3	โครงการจัดหาและติดตั้งซอฟต์แวร์ระบบบริหารนริภัยการบิน กรุงเทพมหานคร	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.4	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบตรวจจับการไหลเวียนของผู้โดยสาร (7 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยาน พิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.5	งานก่อสร้างจุดตรวจค้นรถยนต์ และยานพาหนะ บริเวณหน้าท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานขอนแก่น 1 แห่ง	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.6	จัดหาเครื่องตรวจสารวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) (11 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานแพร่)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.7	จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ 60 x 40 cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.8	จัดหาและติดตั้งไฟลานกลับลำ (Runway Turnpad Lights) (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.9	จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานเลย (ขดเขยงประมาณพับไป)	ทย.	5	5	1	3	3	3	80.00
1.2.10	จัดหาทางลาดลำเลียงผู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานน่านนคร (ขดเขยงประมาณพับ ไป)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.11	จัดหาพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงสัมภาระ ขาเข้า (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.12	จัดหาพร้อมติดตั้งลิฟต์โดยสาร (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.13	จัดหาพร้อมติดตั้งสายพานลำเลียงสัมภาระพร้อมเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ประกอบ (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.14	จัดหารถดับเพลิง ขนาด 4x4 (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครราชสีมา)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.15	ซื้อระบบตรวจการณ์พื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.16	ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานนราธิวาส ท่าอากาศยานสกลนคร)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.17 (1)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.17 (2)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานนครพนม)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
1.2.17 (3)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	5	5	3	3	3	3	84.00
1.2.18	ระบบบันไดเลื่อน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.19	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)	กพท.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.20	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master Plan)	กพท.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.21	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)	กพท.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.22	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	กพท.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.23	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ Business Continuity Management for Thailand Aviation (2023-2027)	กพท.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.24	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.25	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.26	โครงการปรับปรุงสถานีภาคพื้นของระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT จากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำเป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง	สปค.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.27	โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ลำปาง สุราษฎร์ธานี กระบี่ นครศรีธรรมราช ตรัง หัวหิน ระนอง นราธิวาส เบตง บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด แม่สอด และขอนแก่น	ทย.	5	0	5	3	3	3	58.00
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.	5	0	5	3	3	3	58.00
1.2.29	จัดหาครุภัณฑ์ไฟฟ้าและวิทยุที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 1 รายการ (รวม 56 หน่วย)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.30	จัดหาครุภัณฑ์ อื่น ๆ ที่มีราคาต่อหน่วยต่ำกว่า 1 ล้านบาท รวม 17 รายการ (รวม 34 หน่วย)	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.31	ระบบเฝ้าระวังและแจ้งเตือนภัยคุกคามจากอากาศยานไร้คนขับ แบบเคลื่อนที่ได้ สำหรับกรมท่าอากาศยาน	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
1.2.32	งานก่อสร้างลานจอดรถยนต์ และปรับปรุงกายภาพ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และท่าอากาศยานสกลนคร	ทย.	5	5	3	3	3	3	84.00
1.2.33	งานก่อสร้างแผงป้องกันกีดกันอันตรายต่ออากาศยาน ที่อาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	5	5	5	3	3	3	88.00
	เพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะ เพื่อการลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม								
	ตัวชี้วัด 1. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 2. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ								
1.2.1	โครงการเช่ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,013 คัน (224+1,020+769 คัน)	ขสมก.	1	5	5	1	3	5	64.00
1.2.2	ศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก	สนข.	5	5	5	1	3	5	88.00
1.2.3	โครงการคำจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหาร จัดการจราจร กรุงเทพมหานคร	สนข.	5	5	5	1	5	5	92.00
1.2.4	โครงการคำจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และประเทศ	สนข.	5	5	5	1	3	5	88.00
1.2.5	โครงการคำจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลัก ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร	สนข.	5	5	5	1	5	5	92.00
1.2.6	โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้า	กพท.	1	5	5	1	1	5	60.00
1.2.7	โครงการเปลี่ยนเชื้อเพลิงดีเซลเป็นเชื้อเพลิงไฟฟ้าในรถบรรทุก	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง									
กลยุทธ์ที่ 2.1	พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ใช้บริการทุกประเภท								
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ								
2.1.1	โครงการศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	จท.	1	5	5	5	3	5	72.00
2.1.2	โครงการปรับปรุงศูนย์ปฏิบัติการควบคุมความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำ กรมเจ้าท่า	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.3	โครงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา 29 แห่ง	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.5	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี) กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสีพระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.16	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.17	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.18	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.1.19	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	5	5	5	1	3	3	84.00
กลยุทธ์ที่ 2.2	ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ								
2.2.1	โครงการพัฒนาระบบควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 2)	ขบ.	5	5	5	1	3	5	88.00
2.2.2	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	5	5	5	1	3	5	88.00
2.2.3	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
2.2.4	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
กลยุทธ์ที่ 2.3	ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
	ตัวชี้วัด 1. ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก								
2.3.1	โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	5	5	5	5	3	5	96.00
2.3.2	โครงการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	สนข.	5	5	5	1	3	5	88.00
2.3.3	โครงการคำจ้างศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (bangkok travel demand survey)	สนข.	5	5	5	5	3	3	92.00
กลยุทธ์ที่ 2.4	เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง								
	ตัวชี้วัด 1. ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ								
2.4.1	โครงการการตรวจสอบรอยเชื่อมต่อแพลตฟอร์มบนเส้นทางและการทดสอบแบบ Full scale	มทร. ล้านนา	5	0	5	5	1	5	62.00
2.4.2	กลไกการสีกหรือและแนวโน้มอายุการใช้งานของชิ้นส่วนรางก่อนและหลังการซ่อม เฟส 2	มช.	5	0	5	5	1	5	62.00
2.4.3	โครงการพัฒนาการวิเคราะห์และทดสอบระบบรางรถไฟความเร็วสูง	วว.	5	5	5	5	3	5	96.00
2.4.4	โครงการศูนย์ทดสอบและพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งและรถไฟความเร็วสูง	วว.	1	5	5	5	3	5	72.00
2.4.5	การจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ เฟส 2	สวทช.	1	5	5	5	3	5	72.00
2.4.6	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดแห่งชาติเพื่อสร้างการสอบกลับได้ในการวัดสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	มว.	5	5	5	5	3	5	96.00
2.4.7	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดพลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ และคุณภาพไฟฟ้าระดับมาตรฐานอ้างอิงแห่งชาติเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของประเทศไทย	มว.	5	5	5	5	3	5	96.00
2.4.8	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	กพร.	5	5	5	5	1	5	92.00
2.4.10	พัฒนามาตรฐานความเชี่ยวชาญ ด้านวิธีการทดสอบชิ้นส่วนหรือมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้านระบบรางที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล	สทร.	1	0	5	5	1	5	38.00
2.4.11	ยื่นขอการรับรองระบบคุณภาพผ่านต่างประเทศตามมาตรฐานสากล (NQI)	สทร.	1	0	5	5	1	5	38.00
2.4.12	คำใช้ง่ายในการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย	สศช.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.4.13	คำใช้ง่ายในการติดตามการพัฒนาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค	สศช.	1	0	5	5	3	5	42.00
2.4.14	โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port	ขร.	3	5	5	5	5	5	88.00
2.4.15	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์	ขร.	3	5	5	5	5	5	88.00
2.4.16	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider	รฟท.	3	5	5	5	5	5	88.00
2.4.17	การพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถจักรและล้อเลื่อน	รฟท.	3	5	5	5	5	5	88.00
แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)									
กลยุทธ์ที่ 3.1	พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม								
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP								
3.1.1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	5	5	1	1	3	3	76.00
3.1.1 (1)	- ก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ต.อาจสามารถ อ.เมืองนครพนม จ.นครพนม	ขบ.	5	0	1	1	3	3	46.00
3.1.1 (2)	- ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ต.อาจสามารถ อ.เมืองนครพนม จ.นครพนม	ขบ.	5	0	1	1	3	3	46.00
3.1.2	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย	ขบ.	5	5	5	1	3	3	84.00
3.1.2 (1)	- ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	5	5	5	1	3	3	84.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
3.1.2 (2)	- ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	5	5	5	1	3	3	84.00
3.1.3	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	5	5	3	1	3	3	80.00
3.1.3 (1)	- จ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตามมาตรา 35 แห่งพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ.2562 เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	5	5	3	1	3	3	80.00
3.1.3 (2)	- จ่ายค่าทดแทนอสังหาริมทรัพย์เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	5	5	3	1	3	3	80.00
3.1.3 (3)	- ก่อสร้างโครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	5	5	3	1	3	3	80.00
3.1.4	โครงการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคจังหวัดต่างๆ	ขบ.	3	5	5	1	3	3	72.00
3.1.4 (1)	โครงการยกระดับแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า (Truck terminal) รองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน แบบบูรณาการ และเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	ขบ.	3	5	5	1	3	3	72.00
3.1.5	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการทำเรือแห่งประเทศไทย	กทท.	5	5	5	5	0	5	90.00
3.1.6	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.6 (1)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.6 (2)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าจ้างที่ปรึกษาศึกษารูปแบบการลงทุน	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.6 (3)	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center) - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.7	โครงการศึกษาและพัฒนาระบบบริหารจัดการท่าเรืออัจฉริยะ โดยใช้ดิจิทัลแพลตฟอร์ม	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.8	โครงการศึกษาการปรับเปลี่ยนรูปแบบท่าเรือดั้งเดิมให้เป็นท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port)	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.9	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำด้วยรูปแบบ Multimodal transport ในท่าเรือชายฝั่งของประเทศ	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.10	โครงการพัฒนาศักยภาพของท่าเรือชายฝั่งที่เชื่อมโยง Landbridge เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ ประเทศ	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.11	โครงการศึกษา พัฒนา และออกแบบเบื้องต้นศูนย์กลางท่าเรือบก เชื่อมต่อการขนส่งหลายรูปแบบสำหรับประเทศ	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.12	โครงการศึกษาและจัดทำแผนการกำกับการใช้ประโยชน์ท่าเรือชายฝั่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำใน เส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ	กทท.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.13	โครงการการศึกษาระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรของไทยผ่านเส้นทางรถไฟ ไทย-ลาว-จีน	สศก.	3	5	5	5	3	5	84.00
3.1.14	โครงการก่อสร้างศูนย์กลางการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สถานีรถไฟชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีรถไฟชุมทางศรีราชา และสถานีรถไฟบ้านพลูดาวหลวง	คค./รฟท.	0	5	5	5	3	3	62.00
3.1.15	โครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์บนแนวการเชื่อมโยงหลักในภาคใต้	รฟท.	0	5	5	5	3	3	62.00
3.1.16	โครงการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและ ภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและ การท่องเที่ยว	สนข.	5	5	5	5	3	3	92.00
3.1.17	โครงการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับ พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.	5	5	5	5	3	3	92.00

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
3.1.18	คำจำกัดความการบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	สนข.	5	5	5	5	3	3	92.00
3.1.19	การพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลการเดินทางของคน และข้อมูลการขนส่งสินค้าระดับประเทศ เพื่อวางยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศไทย	สนข.	5	5	5	5	3	3	92.00
3.1.20	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล	สนข.	5	5	5	5	3	5	96.00
3.1.21	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน CY และ Dry Port	รฟท./กทท.	3	5	5	5	5	5	88.00
3.1.22	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งเที่ยวกลับ Backhauling	ขบ.	1	5	5	5	3	5	72.00
3.1.23	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งรูปแบบ Piggyback	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก								
3.2.1	โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window	กษ. (กป.)	5	5	5	1	5	5	92.00
3.2.2	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	5	5	5	1	5	5	92.00
3.2.3	โครงการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ด้านการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้าและการบริการระหว่างประเทศ ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	กศก.	5	5	5	1	5	5	92.00
3.2.4	โครงการจัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายและด่านศุลกากร เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทาน	กศก.	1	5	5	1	5	5	68.00
3.2.5	โครงการยกระดับการบริการของด่านศุลกากร	กศก.	1	5	5	1	5	5	68.00
กลยุทธ์ที่ 3.3	พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม								
3.3.1	โครงการวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	สศช.	5	5	5	1	5	5	92.00
3.3.2	โครงการการออกแบบและพัฒนาระบบการตรวจสอบย้อนกลับของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto)	วก.	0	0	5	1	5	5	32.00
3.3.3	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	กทท.	1	0	5	5	5	5	46.00
3.3.4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการผลิตและการขนส่งของสหกรณ์เพื่อเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ	กสส.	0	0	5	1	3	3	24.00
3.3.5	โครงการยกระดับสหกรณ์ให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	กสส.	0	0	5	1	3	3	24.00
แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ									
กลยุทธ์ที่ 4.1	พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย มาตรฐาน และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง								
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
4.1.1	โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (Phase 1)	ขบ.	5	5	5	1	3	5	88.00
4.1.2	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	ขบ.	5	5	5	1	3	5	88.00
4.1.3	โครงการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน	ขบ.	1	0	5	1	3	5	34.00
4.1.4	โครงการพัฒนาและกำกับดูแลระบบการขนส่งสินค้าในเมืองให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
4.1.5	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 3)	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
4.1.7	โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งทางถนน ด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark เพื่อการกำกับดูแล	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
4.1.14	โครงการพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Intelligence Disaster Management System : IDMS)	สปค.	5	5	5	5	3	5	96.00
4.1.15	โครงการเพิ่มขีดความสามารถการทดสอบ ระบบอัดประจุไฟฟ้า รองรับระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่	สำนักงานพัฒนา วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยีแห่งชาติ	5	5	5	1	3	5	88.00
4.1.16	โครงการจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ	สำนักงานพัฒนา วิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยีแห่งชาติ	5	5	5	5	3	5	96.00
4.1.17	โครงการจัดทำ Big Data และ Data Analytic เพื่อการติดตามและกำกับประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางรางของประเทศ	ขร.	3	5	5	5	5	5	88.00
4.1.18	โครงการศึกษาพื้นที่ทิ้งวัสดุในทะเลภายใต้พิธีสารลอนดอน ค.ศ. 1996	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
4.1.19	โครงการจ้างศึกษาอนุสัญญา MARPOL Annex VI	จท.	1	0	5	5	3	5	42.00
4.1.20	มาตรการห้ามรถบรรทุกในเขตพื้นที่หนาแน่น	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
4.1.21	มาตรการจำกัดรถที่ปล่อยมลพิษสูง	ขบ.	1	5	5	1	3	5	64.00
4.1.22	โครงการศึกษากฎระเบียบและข้อบังคับเรื่องการคิดอัตราค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น	ขร.	1	5	5	5	3	5	72.00
4.1.23	โครงการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ	รฟท.	1	0	5	5	3	5	42.00
4.1.24	การจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่	รฟท.	1	5	5	5	3	5	72.00
4.1.25	ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินรถเชิงสังคม	รฟท.	1	0	5	5	3	5	42.00
กลยุทธ์ที่ 4.2	พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง								
	ตัวชี้วัด 1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ 2. ระยะเวลาในการทำธุรกรรมในการขนส่ง 3. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP								
4.2.1	โครงการศึกษากฎระเบียบ และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและชายแดนของไทย	กศก.	1	5	5	1	5.0000	5	68.00
แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาบุคลากรผู้ให้บริการและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์									
กลยุทธ์ที่ 5.1	พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม 2. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-recognized Certificate								

ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงาน หลัก	เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ						
			โครงการ นโยบาย	โครงการ Backbone และโลจิสติกส์	การเชื่อมโยง (Connectivity)		การแก้ไข ปัญหาจราจร (Mobility)	ความยั่งยืน (Sustainability)	คะแนน
					การเชื่อมโยงเมือง และพื้นที่	การเชื่อมระบบ			
5.1.1	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวี	จท.	1	0	5	5	1	5	38.00
5.1.2	ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับรถขนาดใหญ่	ขบ.	5	0	5	5	1	5	62.00
5.1.3	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง	ขบ./ขร.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.4	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรม และบริการแห่งอนาคต	รง.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.5	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้า ระหว่างประเทศ	รง.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.6	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	รง.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.7	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเฉพาะทางรองรับอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์	รง.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.8	โครงการเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแลมาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า	กศก.	1	5	5	5	1	5	68.00
5.1.9	โครงการสนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เช่น Re-skills Up-skills และ New-skills	กรมพัฒนาฝีมือ แรงงาน	1	5	5	5	1	5	68.00
กลยุทธ์ที่ 5.2	พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย								
5.2.1	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของ อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	ขบ.	5	5	5	1	1	5	84.00
5.2.2	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00
5.2.3	โครงการพัฒนาศักยภาพและเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างขีด ความ สามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00
5.2.4	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย (Phase 2)	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00
5.2.5	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 4)	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00
5.2.7	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสร้างขีด ความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	1	5	5	1	1	5	60.00
5.2.11	โครงการเสริมสร้างความสามารถการดำเนินธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน	กสอ.	5	5	5	1	1	5	84.00
5.2.12	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	5	5	5	1	1	5	84.00
5.2.13	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	1	5	5	1	1	5	60.00
กลยุทธ์ที่ 5.3	วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์								
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์								
5.3.1	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับ มาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	5	5	5	1	1	5	84.00
5.3.2	โครงการบูรณาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพของประเทศ (NQI) ด้านระบบราง	สทร.	1	5	5	5	1	5	68.00

- หมายเหตุ : 1) เป้าหมาย/แนวทางการพัฒนา 5 ด้านและกลยุทธ์ของแต่ละแนวทางการพัฒนา ได้แนวคิดจากยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565) แสดงรายละเอียดในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
- 2) เกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญ พิจารณาเฉพาะแนวทางพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน ในกลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่ง เพื่อส่งเสริมการลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก และกลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เนื่องจากเป็นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม ที่จำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่สำคัญและดำเนินการเร่งด่วน สำหรับแนวทางพัฒนาอื่นๆ เป็นโครงการที่ส่งเสริมแนวทางพัฒนาที่ 1 และยังมีจำนวนโครงการไม่มาก แต่หากได้รับโครงการอื่นเพิ่มเติมจากหน่วยงานภูมิภาค นำมาจัดลำดับความสำคัญโดยใช้เกณฑ์การพิจารณาข้างต้นเช่นกัน
- 3) ช่องคะแนนสีแดง = ร้อยละของคะแนนรวมมากกว่า 90, ช่องคะแนนสีส้ม = ร้อยละของคะแนนรวม 81 - 90, ช่องคะแนนสีเหลือง = ร้อยละของคะแนนรวม 71 - 80, ช่องคะแนนสีเขียว = ร้อยละของคะแนนรวม 61 - 70, ช่องคะแนนสีฟ้า = ร้อยละ ของคะแนนรวม 51 - 60 และคะแนนรวมต่ำกว่าร้อยละ 50 ไม่มีสี
- 4) โครงการที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในลำดับต้นๆ เสนอในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
- 5) ชื่อเต็มของตัวย่อหน่วยงาน
- | | | | | | |
|------|----------|--------------------------------------|-------------|----------|--|
| กทพ. | ย่อมาจาก | การทางพิเศษแห่งประเทศไทย | มช. | ย่อมาจาก | มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ |
| ทล. | ย่อมาจาก | กรมทางหลวง | มทร. ล้านนา | ย่อมาจาก | มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลล้านนา |
| ทข. | ย่อมาจาก | กรมทางหลวงชนบท | มว. | ย่อมาจาก | สถาบันมาตรวิทยาแห่งชาติ |
| รฟม. | ย่อมาจาก | การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย | วก. | ย่อมาจาก | สำนักงานพัฒนาการวิจัยการเกษตร (องค์การมหาชน) |
| รฟท. | ย่อมาจาก | การรถไฟแห่งประเทศไทย | วว. | ย่อมาจาก | สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งประเทศไทย |
| คค. | ย่อมาจาก | กระทรวงคมนาคม | สศก. | ย่อมาจาก | สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร |
| จท. | ย่อมาจาก | กรมเจ้าท่า | สทร. | ย่อมาจาก | สำนักเทคโนโลยีเพื่อการเรียนการสอน |
| กทท. | ย่อมาจาก | การทำเรือแห่งประเทศไทย | สค. | ย่อมาจาก | สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมสวัสดิการและสวัสดิภาพครู และบุคลากรทางการศึกษา |
| กนอ. | ย่อมาจาก | การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย | สศช. | ย่อมาจาก | สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ |
| สนช. | ย่อมาจาก | สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ขสมก. | ย่อมาจาก | องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ |
| ทอท. | ย่อมาจาก | บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) | สวทช. | ย่อมาจาก | สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ |
| ทร. | ย่อมาจาก | กองทัพเรือไทย | กพท. | ย่อมาจาก | สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย |
| ทย. | ย่อมาจาก | กรมท่าอากาศยาน | กศก. | ย่อมาจาก | กรมศุลกากร |
| ขร. | ย่อมาจาก | กรมการขนส่งทางราง | กษ. | ย่อมาจาก | กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ |
| สปค. | ย่อมาจาก | สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | กสส. | ย่อมาจาก | คณะกรรมการส่งเสริมและประสานงานสตรีแห่งชาติ |
| รง. | ย่อมาจาก | กระทรวงแรงงาน | กสอ. | ย่อมาจาก | กรมส่งเสริมอุตสาหกรรม |
| กพร. | ย่อมาจาก | กรมพัฒนาแรงงาน | | | |
| ขบ. | ย่อมาจาก | กรมการขนส่งทางบก | | | |

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

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้าน
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ใช้เป็นกรอบการดำเนินงานและทิศทาง
ในการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติงาน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

6.3.1 วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้าน
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ เป้าหมายหลัก
เป้าหมายของแผน ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา ดังนี้

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า
การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน”

เป้าหมายหลัก

“การลดต้นทุนการขนส่ง” ซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

เป้าหมายของแผน

เป้าหมายที่ 1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

เป้าหมายที่ 2 ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น

เป้าหมายที่ 3 การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

เป้าหมายที่ 4 การขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้น

เป้าหมายที่ 5 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัดภาพรวม

- 1) สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)
- 2) ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) (อันดับ/คะแนน)
- 3) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- 4) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)
- 5) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)

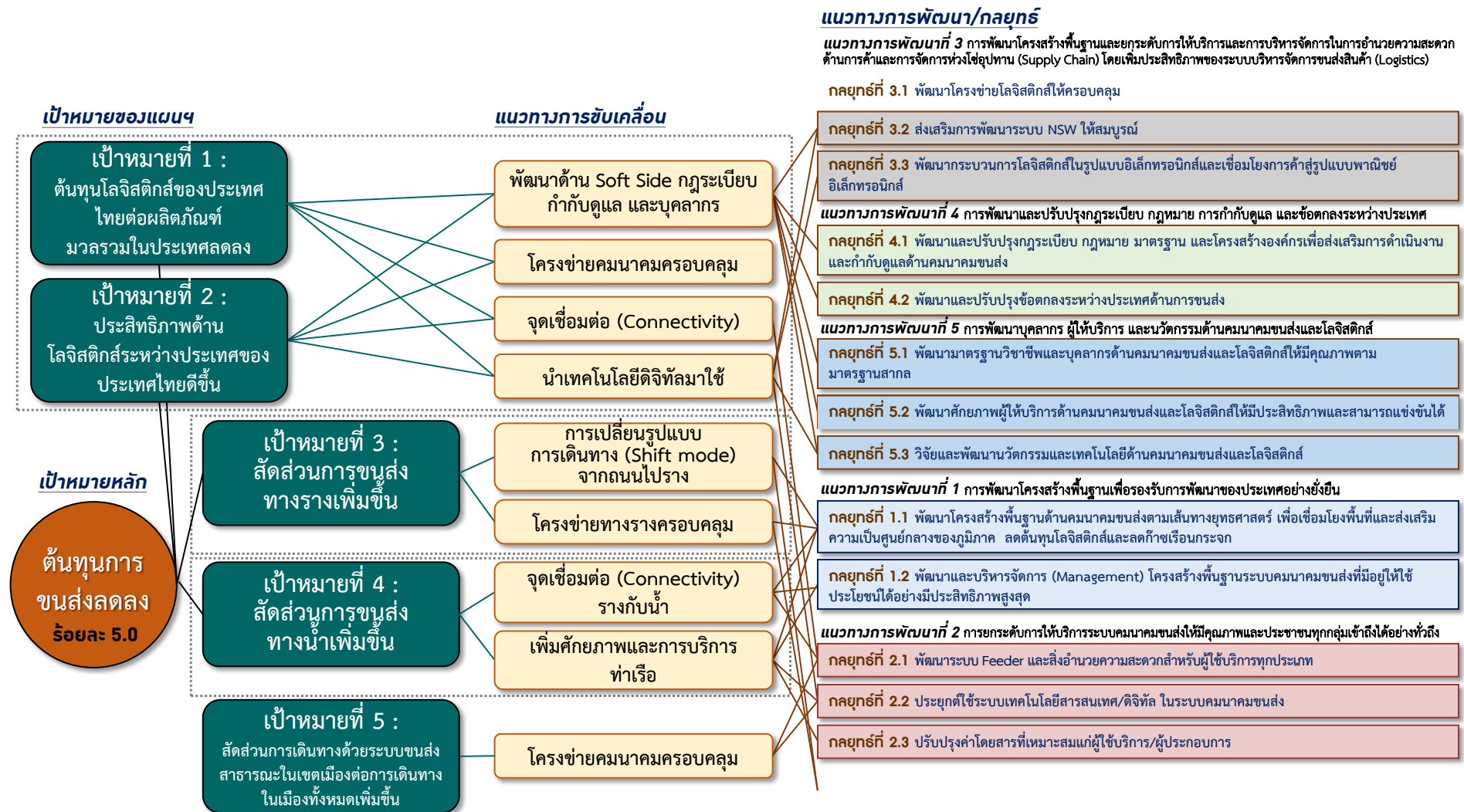
โดยกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดภาพรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายของ
แผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้าน
คมนาคมและโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย
ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ 2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย
ดีขึ้น (ประเด็นหลัก) และเป้าหมายของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ในหมวดหมู่ที่ 5
ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ซึ่งมีเป้าหมายระดับมุด
หมายที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค โดยมี
เป้าหมายและตัวชี้วัดรวมและตัวชี้วัดในระดับแนวทางการพัฒนา รวมทั้งค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2566 - 2570,
พ.ศ. 2571 - 2575 และ พ.ศ. 2576 - 2580 ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังตารางที่ 6.3.1 - 1

ตารางที่ 6.3.1 - 1 เป้าหมาย ตัวชี้วัดภาพรวม และค่าเป้าหมายภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
		ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60	20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70	20 ลำดับแรก หรือ คะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80
3. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
4. การขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 11*	ร้อยละ 12*	ร้อยละ 13*
5. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น (เฉลี่ยร้อยละ)	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 40 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 10	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 50 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20	กรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า 60 เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า 20

หมายเหตุ : ค่าเป้าหมายอ้างอิงจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ, ¹ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580), * ตัวเลขที่ไม่มีในแผนระดับที่ 1 และ 2 ที่ปรึกษาเสนอค่าเป้าหมายเพิ่ม โดยอ้างอิงหน่วยล้านต้น-กม.

แผนปฏิบัติการฯ นี้ มีเป้าหมายหลักคือการลดต้นทุนการขนส่งของภาคคมนาคมขนส่ง จึงมีเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ 5 เป้าหมาย แนวทางการขับเคลื่อนที่ได้นำเสนอเป็นแนวทางที่ทำให้เกิดประสิทธิภาพ และสามารถอธิบายตัวเลขต้นทุนการขนส่งที่ลดลงได้ และสามารถทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลดลง ความเชื่อมโยงเป้าหมาย แนวทางการขับเคลื่อน และแนวทางพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ แสดงได้ดังรูปที่ 6.3.1 - 1



รูปที่ 6.3.1 - 1 ความเชื่อมโยงเป้าหมาย แนวทางการขับเคลื่อน และแนวทางพัฒนาและกลยุทธ์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนาที่ 1 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน

- กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดก๊าซเรือนกระจก
- กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

แนวทางการพัฒนาที่ 2 : การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง

- กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนาระบบ Feeder และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ให้บริการทุกประเภท
- กลยุทธ์ที่ 2.2 ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 2.3 ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ให้บริการ
- กลยุทธ์ที่ 2.4 เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)

- กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม
- กลยุทธ์ที่ 3.2 ส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์
- กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

แนวทางการพัฒนาที่ 4 : การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ

- กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย มาตรฐาน และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการค้าและการกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง
- กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง

แนวทางการพัฒนาที่ 5 : การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- กลยุทธ์ที่ 5.1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพและบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล
- กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและสามารถแข่งขันได้
- กลยุทธ์ที่ 5.3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายของแต่ละ
แนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ
แผนแม่บท และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ดังตารางที่ 6.3.1 - 2
ตารางที่ 6.3.1 - 2 แนวทางการพัฒนา เป้าหมาย ตัวชี้วัดในระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานเพื่อรองรับ การพัฒนาของประเทศ อย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคมขนส่งตาม เส้นทางยุทธศาสตร์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และ ส่งเสริมความเป็น ศูนย์กลางของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และลดก๊าซเรือน กระจก	1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ¹	น้อยกว่า ร้อยละ 11	น้อยกว่า ร้อยละ 10	น้อยกว่า ร้อยละ 9
		2. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ² และ ทางราง ¹	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
		3. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุนถนนสายหลัก)*	จำนวนถนน สายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี	จำนวนถนน สายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี	จำนวนถนน สายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนา และบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบคมนาคมขนส่งที่ มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้ อย่างมีประสิทธิภาพ สูงสุด	1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ² และ ทางราง ¹	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
		2. ชีตความสามารถในการรองรับ ผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) ⁶	180 ล้านคน ต่อปี	200 ล้านคน ต่อปี	250 ล้านคน ต่อปี
		3. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ทางถนนในความเร็วรับผิดของของ กระทรวงคมนาคม (คนต่อ ประชากร 1 แสนคน) ⁴	ไม่เกิน 3.9	ไม่เกิน 2.6	ไม่เกิน 1.6
		4. คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่ง โดยรวม)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		5. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		6. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		7. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือหลัก)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		8. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้บริการ)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		9. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงาน ขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลง จากกรณีปกติ ⁵	ไม่เกิน 3.03	ไม่เกิน 2.82	ไม่เกิน 2.62
		10. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือน กระจกของสาขาขนส่งลดลงจาก กรณีปกติ ⁵	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 4.13	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 6.19	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 8.26

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับ การให้บริการระบบ คมนาคมขนส่งให้มี คุณภาพและประชาชน ทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่าง ทั่วถึง	กลยุทธ์ที่ 2.1 พัฒนา ระบบ Feeder และ สิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับผู้ใช้บริการ ทุกประเภท	1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อ การเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมือง หลักในภูมิภาค ⁴	ร้อยละ 10	ร้อยละ 15*	ร้อยละ 20*
		2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ⁶	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 45*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50*
	กลยุทธ์ที่ 2.2 ประยุกต์ใช้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ/ ดิจิทัล ในระบบ คมนาคมขนส่ง	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้ เป็นเมืองอัจฉริยะ ¹	จำนวน 4 เมือง	จำนวน 4 เมือง	จำนวน 4 เมือง
	กลยุทธ์ที่ 2.3 ปรับปรุงค่าโดยสารที่ เหมาะสมแก่ ผู้ใช้บริการ	ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะ เฉลี่ยในเมืองหลัก*	ไม่เกิน 3 บาท/กม.*	ไม่เกิน 3 บาท/กม.*	ไม่เกิน 3 บาท/กม.*
	กลยุทธ์ที่ 2.4 เปิด โอกาสให้ภาคเอกชนมี ส่วนร่วมในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานและ บริหารจัดการด้าน คมนาคมขนส่ง	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาค ส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการ สาธารณะ ¹	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 35	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 75
แนวทางการพัฒนาที่ 3 พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานและยกระดับ การให้บริการและ การบริหารจัดการใน การอำนวยความสะดวก ด้านการค้าและ การจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) โดย เพิ่มประสิทธิภาพของ ระบบบริหารจัดการ ขนส่งสินค้า (Logistics)	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนา โครงข่ายโลจิสติกส์ให้ ครอบคลุม	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ^{7,*}	ร้อยละ 6*	ร้อยละ 5.5*	ร้อยละ 5*
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนา ระบบ NSW ให้ สมบูรณ์	1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการ นำเข้า / ส่งออก ⁷ 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินการ นำเข้า / ส่งออก ^{7,9}	ร้อยละ 100 ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ 100 ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ 100 ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์ ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์และ เชื่อมโยงการค้าสู่ รูปแบบพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์	1. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง ⁹ 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนิน ธุรกรรม ⁹	ร้อยละ 80* ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ 90* ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ร้อยละ 100 ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาและปรับปรุง กฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และ ข้อตกลงระหว่าง ประเทศ	กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนา และปรับปรุง กฎระเบียบ และ กฎหมายเพื่อส่งเสริม การค้าการลงทุนและ กำกับดูแลด้าน คมนาคมขนส่ง	1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ² และ ทางราง ¹	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
		2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งใน ประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
	กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนา และปรับปรุงข้อตกลง ระหว่างประเทศด้าน การขนส่ง	1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่ง ระหว่างประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
		2. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า นำเข้า - ส่งออก ^{8,9}	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี
		3. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ^{7,*}	ร้อยละ 6*	ร้อยละ 5.5*	ร้อยละ 5*

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และ นวัตกรรมด้านคมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 5.1 พัฒนา มาตรฐานวิชาชีพและ บุคลากรด้านคมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์ให้ มีคุณภาพตาม มาตรฐานสากล	1. จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตร ด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม ⁹	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
		2. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ ที่ได้ Related Logistics World - recognized Certificated ^{8,9}	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
	กลยุทธ์ที่ 5.2 พัฒนา ศักยภาพผู้ให้บริการ ด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ให้มี ประสิทธิภาพและ สามารถแข่งขันได้	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรม ด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย ^{8,9}	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10 ต่อปี
	กลยุทธ์ที่ 5.3 วิจัย และพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้าน คมนาคมขนส่งและ โลจิสติกส์	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ ^{7,8}	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี	เพิ่มขึ้นทุกปี

หมายเหตุ : ¹ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ, ² สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ วิเคราะห์ข้อมูลโดยที่ปรึกษา อ้างอิงหน่วยล้านตัน-กม., ³ รายงาน
พยากรณ์ความต้องการการเดินทางทางอากาศของประเทศ, ⁴ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570, ⁵ แผนการดำเนินการ
ลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศไทย, ⁶ เทียบเคียงจากแผนปฏิบัติราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี
(พ.ศ. 2563 - 2565), ⁷ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, ⁸ เทียบเคียงจาก
แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565), ⁹ เทียบเคียงจาก (ร่าง) แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, *ตัวเลขที่ไม่มีในแผนระดับที่ 1 และ 2 ที่ปรึกษาเสนอ
ค่าเป้าหมายเพิ่ม

6.3.2 โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ (รูปที่ 6.3.2 - 1)
ซึ่งโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานทางบก โครงสร้างพื้นฐานทางราง
โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แยกย่อย 5 ปี ตามประเภทรูปแบบการขนส่ง
แสดงในรูปที่ 6.3.2 - 1 ดังนี้

[illegible]

รูปที่ 6.3.2 - 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสนับสนุนประสิทธิภาพด้านการขนส่ง
(Dry Ports และสถานีขนส่งสินค้า)

1.1) โครงสร้างพื้นฐานทางบก

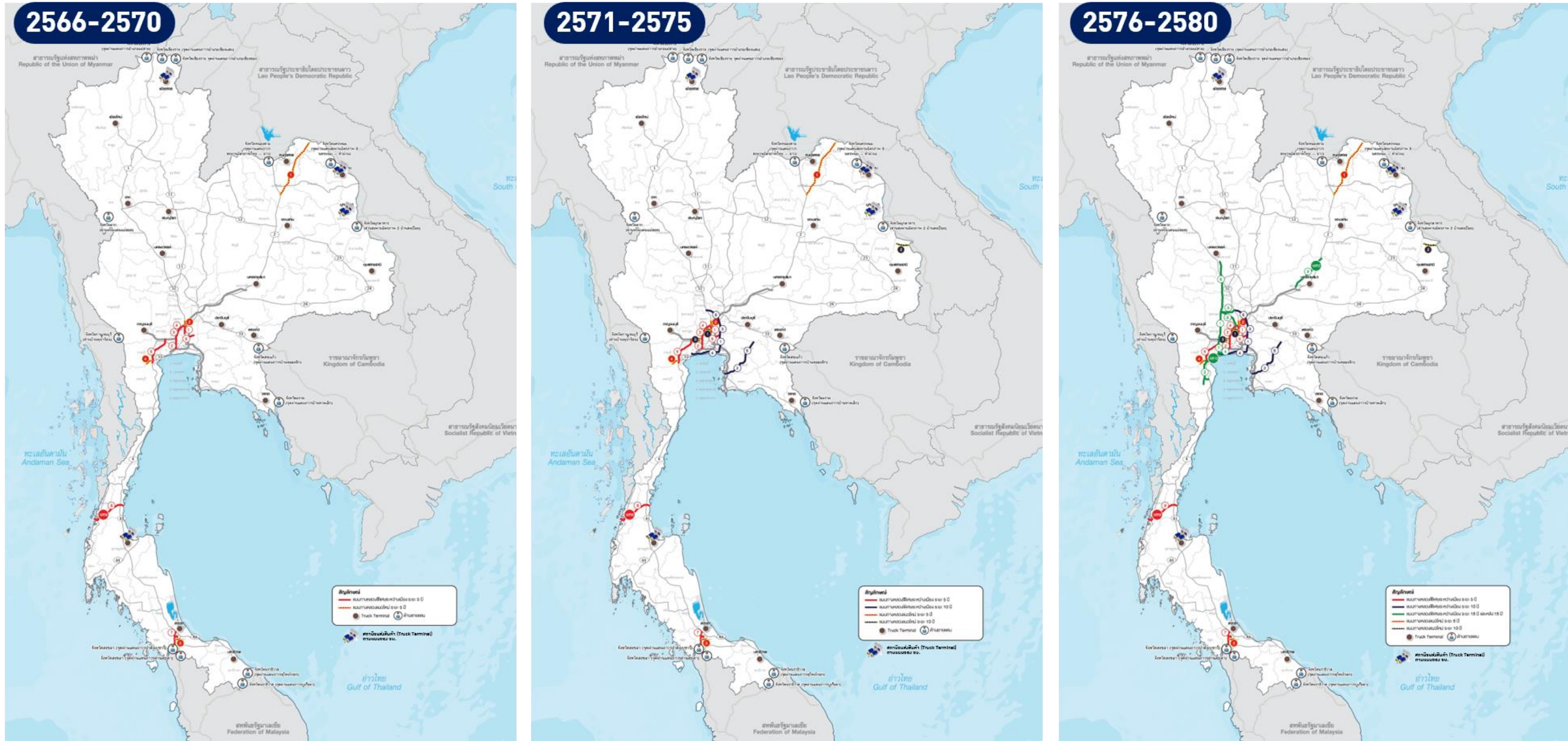
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีก่อสร้าง/
ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 1 และรูปที่ 6.3.2 - 2

ตารางที่ 6.3.2 - 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง/ ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2566 - 2570)				
12 โครงการ ระยะทางรวม 542.21 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 383,410 ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
1	ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน	22	2568 - 2570	29,014
2	บางขุนเทียน - บางบัวทอง	36	2568 - 2570	56,035
3	บางบัวทอง - บางปะอิน	34	2568 - 2570	15,260
4	ทางเชื่อมต่อถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก	4	2568 - 2570	4,090
5	นครปฐม - ปากท่อ	61	2568 - 2571	45,248
6	ทางพิเศษดุสิต - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)	19	2569 - 2571	33,400
7	สงขลา - สะเดา	69	2570 - 2573	40,787
8	ชุมพร - ระนอง	94	2570 - 2572	130,336
ทางหลวงแนวใหม่				
1	ทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2 - ทางหลวงหมายเลข 222 (อุดรธานี - บึงกาฬ)	155	2566 - 2572	20,000
2	ทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32	4.28	2567 - 2570	6,340
3	ทางแนวใหม่ ทางหลวงหมายเลข 425 สาย ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) จ.สงขลา	7.18	2567 - 2569	700
4	ทางแนวใหม่เชื่อมต่อ สามแยกวังมะนาว - บ.หนองลังกา จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี	36.75	2568 - 2570	2,200
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะที่ 2 ปี (พ.ศ. 2571 - 2575)				
9 โครงการ ระยะทางรวม 409.64 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 439,707 ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
1	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.305 - ทล.304	25	2571 - 2574	41,750
2	แหลมฉบัง - บ่อทอง (ทล.3340)	63	2571 - 2574	65,026
3	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.304 - ทล.34	27	2574 - 2577	55,220
4	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ช่วง ทล.34 - ทล.35	79	2574 - 2578	175,358
5	บ่อทอง (ทล.3340) - ปราจีนบุรี (ทล.33)	93	2575 - 2579	50,340
6	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32 - ทล.305	68	2575 - 2579	45,943
ทางหลวงแนวใหม่				
1	ทางแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวง หมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	14.34	2571 - 2573	1,800
2	ทางแนวใหม่ สาย แยก ทล.202 - สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 จ.อุบลราชธานี	33.8	2571 - 2573	3,490
3	ทางหลวงแนวใหม่ เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 4 (สระกะเทียม) - บรรจบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 81 จ.นครปฐม	6.5	2573 - 2575	780

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีก่อสร้าง/ ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก ระยะ 3 (ปี พ.ศ. 2576 - 2580)				
8 โครงการ ระยะทางรวม 530 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 411,761 ล้านบาท				
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (MR-MAP)				
1	ปากท่อ - ชะอำ	59	2576 - 2580	44,208
2	นครปฐม - สุพรรณบุรี	70	2577 - 2580	52,398
3	นครราชสีมา - บัวลาย (ทล.2)	106	2577 - 2581	71,816
4	บ้านแพ้ว - ปากท่อ	47	2578 - 2580	52,913
5	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี - ทล.32	38	2579 - 2582	32,186
6	สุพรรณบุรี - นครสวรรค์	129	2579 - 2582	88,019
7	วงแหวนฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก ช่วง ทล.35 - นครปฐม	24	2580 - 2583	24,134
8	บางปะอิน - สุพรรณบุรี	57	2580 - 2583	46,087

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.2 - 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แยกสาย 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570, พ.ศ. 2571 - 2575, พ.ศ. 2576 - 2580)

1.2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง

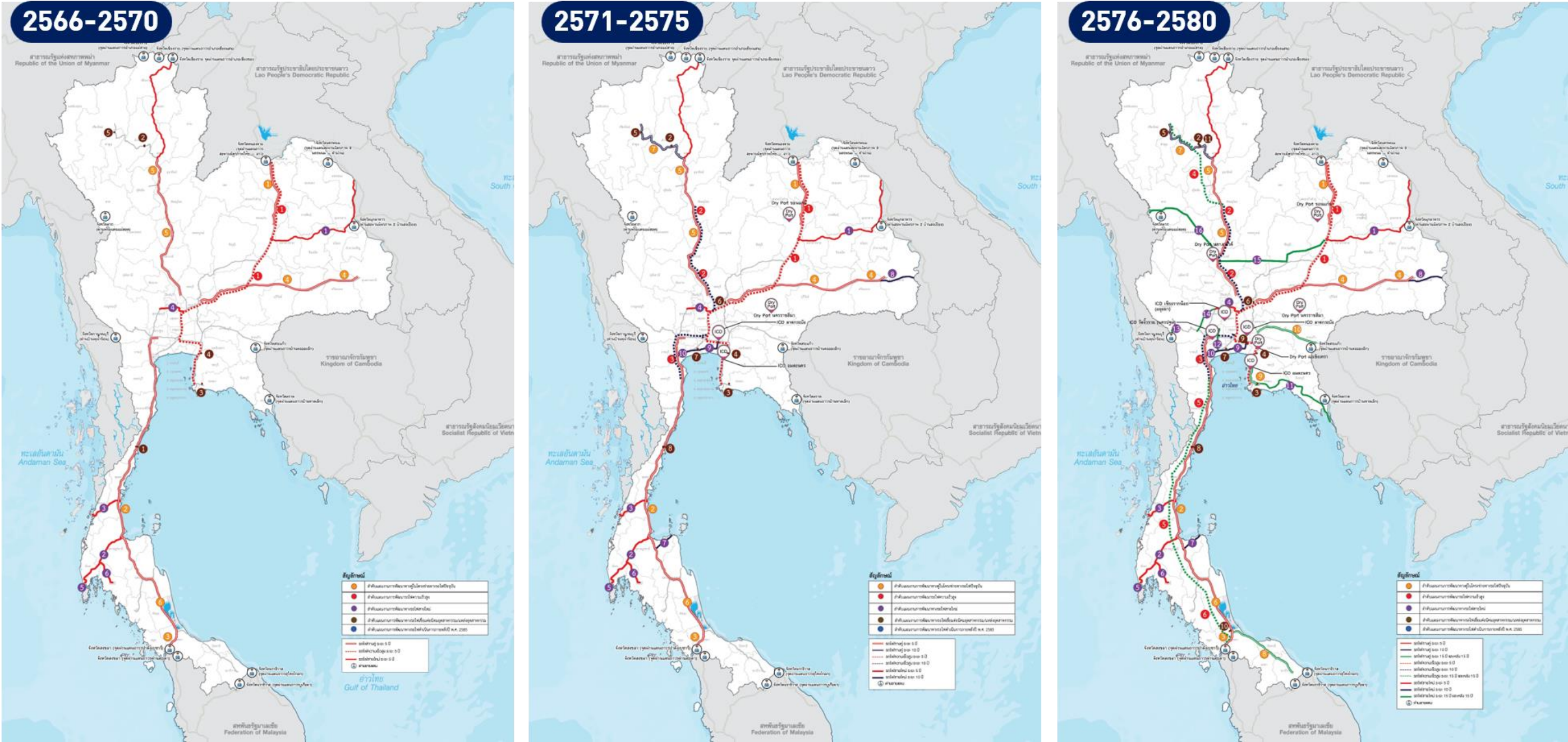
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 2 และรูปที่ 6.3.2 - 3

ตารางที่ 6.3.2 - 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2566 - 2570)				
17 โครงการ ระยะทางรวม 2,417.4 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 668,075 ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน 6 โครงการ				
1	ช่วงขอนแก่น - หอนกาคย	167	2567 - 2571	29,748
2	ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	168	2567 - 2571	24,294
3	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	45	2567 - 2571	6,662
4	ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	308	2570 - 2573	37,527
5	ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	281	2569 - 2574	62,860
6	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	321	2567 - 2575	57,375
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน 1 โครงการ				
1	ช่วงนครราชสีมา - หอนกาคย	355	2568 - 2574	252,348
โครงการรถไฟสายใหม่ จำนวน 5 โครงการ				
1	ช่วงบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม	355	2564-2571	63,278
2	ช่วงสุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าฉนวน	158	2568 - 2571	28,857
3	ช่วงชุมพร - ระนอง (MR8 - Landbridge)	91	2568 - 2573	48,112
4	ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - ชุมทางบ้านภาชี	68	2567 - 2572	21,840
5	ช่วงท่าฉนวน - ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	18	2567 - 2572	14,712
6	ช่วงทับปุด - กระบี่	68	2567 - 2572	17,201
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 5 โครงการ				
1	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาสตีลอินดัสตรี ระยะที่ 1: ช่วงนาฝักขวง และ SSI's Distribution Hub กับ SSI's Logistics Terminal	2.4	2567	399
2	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 1 : ช่วงสถานีแม่เมาะ - CY กฟผ.แม่เมาะ	2.0	2568	80
3	นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก ระยอง	3.0	2569	690
4	นิคมอุตสาหกรรมอมตะซิตี้ ชลบุรี	5.0	2570	1,071
5	นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล ลำพูน	2.0	2570	1,021
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2571 - 2575)				
10 โครงการ ระยะทางรวม 1,096.6 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 614,076 ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน 1 โครงการ (ลำดับที่ 1-6 อยู่ในระยะที่ 1)				
7	ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่	189	2572 - 2575	56,827
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน 2 โครงการ (ลำดับที่ 1 อยู่ในระยะที่ 1)				
2	ช่วงกรุงเทพฯ - พิษณุโลก	380	2568 - 2576	276,606
3	ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	211	2568 - 2578	102,090
โครงการรถไฟสายใหม่ จำนวน 4 โครงการ (ลำดับที่ 1-6 อยู่ในระยะที่ 1)				
7	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก (MR9)	78	2570 - 2574	19,240
8	ช่วงอุบลราชธานี - สะพานมิตรภาพแห่งที่ 6 (MR5)	87	2567 - 2576	15,009

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีดำเนินการ	มูลค่า โครงการ (ล้านบาท)
9	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาตกระบัง - สมุทรสาคร (MR10)	90	2569 - 2577	88,734
10	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก สมุทรสาคร - ปากท่อ (MR10)	42	2570 - 2577	48,438
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 3 โครงการ (ลำดับที่ 1-5 อยู่ในระยะที่ 1)				
6	นิคมอุตสาหกรรมแก่งคอย สระบุรี	5.1	2571	1,749
7	นิคมอุตสาหกรรมสินสาคร สมุทรสาคร	6	2572 - 2573	3,791
8	เขตอุตสาหกรรมเหล็กของกลุ่มสหวิริยาส์ตีลอินดัสตรี ระยะที่ 2: ช่วงนาฝักขวง - เขตอุตสาหกรรมเหล็กสหวิริยาฯ - ท่าเรือประจวบ	8.5	2574 - 2576	1,592
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2576 - 2580) 15 โครงการ ระยะทางรวม 2,511.4 กิโลเมตร มูลค่าการลงทุน 1,050,943.76 ล้านบาท				
โครงการรถไฟทางคู่ จำนวน 3 โครงการ (ลำดับที่ 1-6 อยู่ในระยะที่ 1 และลำดับที่ 7 อยู่ในระยะที่ 2)				
8	ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - สุโขทัย - ลก	216		31,273
9	ช่วงศรีราชา - มาบตาพุด	70		10,472
10	ช่วงชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ	174		26,100
โครงการรถไฟความเร็วสูง จำนวน 3 โครงการ (ลำดับที่ 1 อยู่ในระยะที่ 1 และลำดับที่ 2-3 อยู่ในระยะที่ 2)				
4	ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่	288		232,411.88
5	ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี	424		235,162
6	ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์	335		197,167
โครงการรถไฟสายใหม่ จำนวน 6 โครงการ (ลำดับที่ 1-6 อยู่ในระยะที่ 1 และลำดับที่ 7-10 อยู่ในระยะที่ 2)				
11	ช่วงมาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราก	197		34,649
12	ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านตะวันตก นครปฐม - สมุทรสาคร (MR10)	35		74,377.88
13	ช่วงกาญจนบุรี - บ้านน้ำพุร้อน	36		6,497
14	ช่วงกาญจนบุรี - สุพรรณบุรี	76		41,771
15	ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่ (MR5)	304		47,712
16	ช่วงแม่สอด - ตาก - กำแพงเพชร - นครสวรรค์ (MR4)	256		96,785
โครงการพัฒนาทางรถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม จำนวน 3 โครงการ (ลำดับที่ 1 - 5 อยู่ในลำดับที่ 1 และลำดับที่ 6 - 8 อยู่ในระยะที่ 2)				
9	นิคมอุตสาหกรรมเอเชีย สุวรรณภูมิ สมุทรปราการ	11		9,142
10	นิคมอุตสาหกรรมภาคใต้ สงขลา	11.4		3,504
11	นิคมอุตสาหกรรมสีเขียวสำหรับสินค้าเกษตรและอาหาร กฟผ. แม่เมาะ ระยะที่ 2 : ช่วง CY กฟผ. แม่เมาะ - สถานีงาว	78		3,920

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.2 - 3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แยกสาย 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570, พ.ศ. 2571 - 2575, พ.ศ. 2576 - 2580)

1.2.1) โครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เช่น Dry Ports และสถานีขนส่งสินค้า

จุดบริการขนถ่ายสินค้า เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและตอบสนองการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดบริการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ สามารถแบ่งประเภทของจุดบริการดังกล่าวได้เป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มที่ 1 จุดบริการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีรถไฟ โดยให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทพัสดุหีบห่อ

กลุ่มที่ 2 จุดบริการขนถ่ายสินค้าประเภทยานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) โดยให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทตู้คอนเทนเนอร์

กลุ่มที่ 3 จุดบริการขนถ่ายสินค้าประเภทท่าเรือบก (Dry Port) และ ICD (Inland Container Depot)

ในการศึกษานี้ ทำการศึกษาวางแผนการพัฒนาจุดบริการขนถ่ายสินค้าในกลุ่มที่ 2 และ 3 เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรางในอนาคต โดยโครงการฯ ได้แบ่ง CY และ Dry ports ออกเป็น 2 ประเภท คือ 1) การพัฒนาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง CY และ 2) การจัดหาเอกชนดำเนินงาน CY ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 6.2.3 - 3 และรูปที่ 6.2.3 - 4

ตารางที่ 6.2.3 - 3 การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

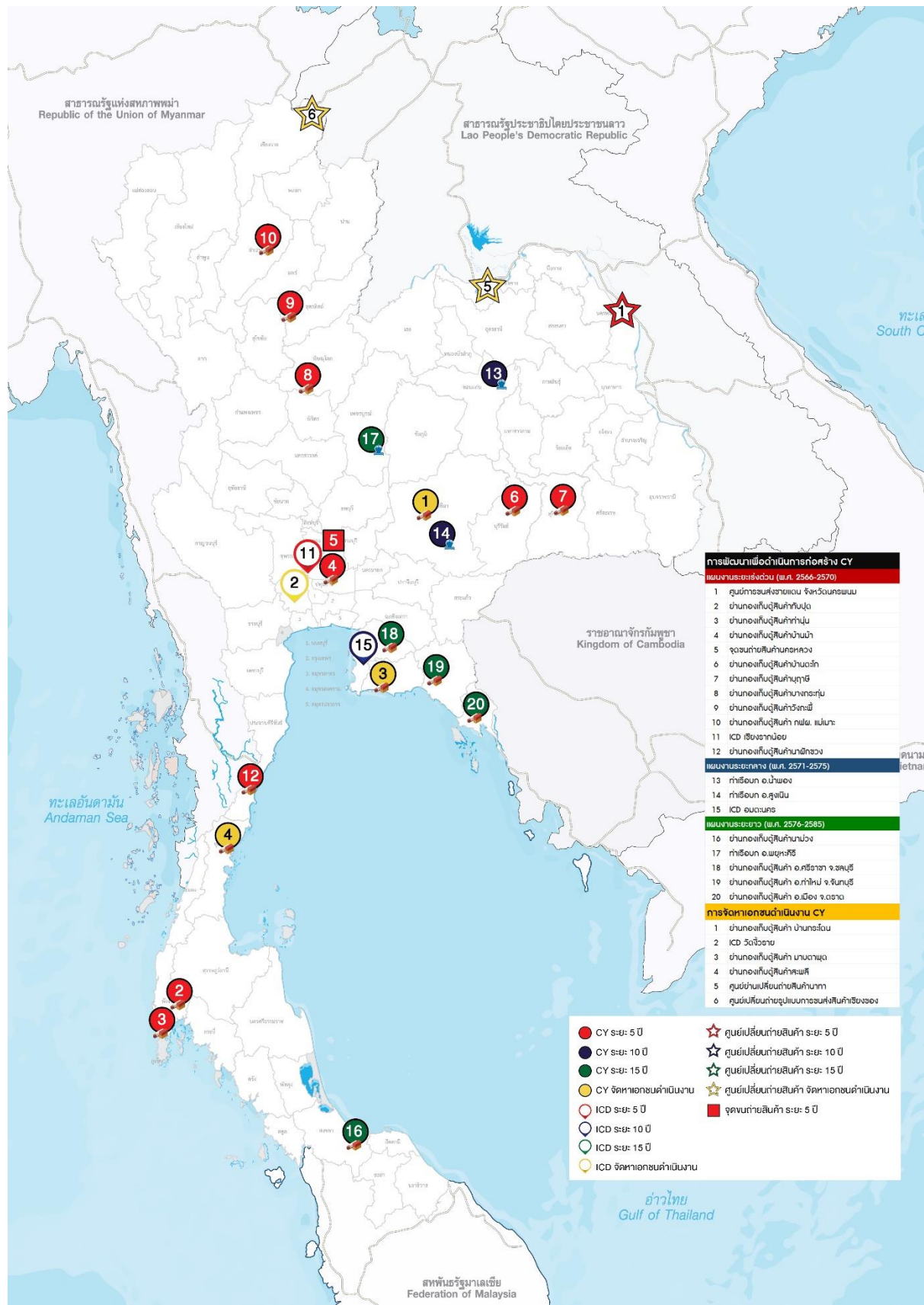
ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการลงทุน
1. การพัฒนาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง CY					
แผนงานระยะเร่งด่วน พ.ศ.2566 - 2570)					
1	ศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	นครพนม	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	อยู่ระหว่างการก่อสร้างภายใต้โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 ได้ผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP แล้ว ดำเนินการลงนามในเอกสารสัญญา เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2566	5,500
2	ย่านกองเก็บตู้สินค้าทับปุด	พิจิตร	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟช่วง สุราษฎร์ธานี - ท่าใหม่	200
3	ย่านกองเก็บตู้สินค้าท่าใหม่	พิจิตร	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน		
4	ย่านกองเก็บตู้สินค้าบ้านม้า	พระนครศรีอยุธยา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	เป็นการพัฒนาพื้นที่ขนถ่ายสินค้าขนาดใหญ่ทดแทนพื้นที่ย่านพหลโยธินตามข้อเสนอแนะของ JICA (ยังไม่เริ่มดำเนินการ)	200
5	จุดขนถ่ายสินค้านครหลวง	พระนครศรีอยุธยา	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟสายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี	200

ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการ ดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการ ลงทุน
6	ย่านกองเก็บตู้สินค้า บ้านตะโก	บุรีรัมย์	รพท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ชท.ถนนจิระ - อุบลราชธานี	200
7	ย่านกองเก็บตู้สินค้า บุญชี	สุรินทร์	รพท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน		
8	ย่านกองเก็บตู้สินค้า บางกระทุ่ม	พิษณุโลก	รพท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย	200
9	ย่านกองเก็บตู้สินค้า วังกะพี้	อุดรดิตถ์	รพท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน		
10	ย่านกองเก็บตู้สินค้า กฟผ. แม่เมาะ	ลำปาง	เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน	ระยะแรกจะรองรับการขนส่งวัตถุ พลอยได้จากการผลิตไฟฟ้าของ กฟผ.แม่เมาะ และในระยะยาวจะ รองรับการขนส่งสินค้าของนิคมฯ สีเขี้ยวด้วย	200
11	ICD เชียงรายน้อย	พระนครศรี อยุธยา	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ ก่อสร้างใน โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วง สุพรรณบุรี - นครหลวง - บ้านภาชี	200
12	ย่านกองเก็บตู้สินค้า นาผักขวาง	ประจวบคีรี ขันธ์	ก่อสร้าง/ ดำเนินการ	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	200
แผนงานระยะกลาง (พ.ศ.2571-2575)					
13	ท่าเรือบก อ.น้ำพอง	ขอนแก่น	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	กทท. อยู่ระหว่างการดำเนินการจัด จ้างโครงการฯ มาทำการศึกษา ทบทวนความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบการลงทุน โครงการที่เหมาะสมเสนอต่อ กทท. คาดว่าจะสามารถดำเนินการก่อสร้าง โครงการได้ในปี พ.ศ.2571	7,530
14	ท่าเรือบก อ.สูงเนิน	นครราชสีมา	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	กทท. อยู่ระหว่างการดำเนินการจัดจ้าง โครงการฯ มาทำการศึกษาทบทวน การคัดเลือกพื้นที่และความเหมาะสม ของโครงการ รวมทั้งเสนอแนะรูปแบบ การลงทุนโครงการที่เหมาะสมเสนอ ต่อ กทท. คณะกรรมการ กทท. และ กระทรวงคมนาคมตามลำดับ คาดว่า จะสามารถดำเนินการก่อสร้าง โครงการได้ในปี พ.ศ. 2571	7,740

ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการ ดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการ ลงทุน
15	ICD อมตะนคร	ชลบุรี	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	200
แผนงานระยะยาว (พ.ศ.2576-2585)					
16	ย่านกองเก็บตู้สินค้า นาม่วง	สงขลา	รพท. จัดหาพื้นที่ เอกชนลงทุนและ ดำเนินงาน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ ก่อสร้างใน โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา	200
17	ท่าเรือบก อ.พุนพิน	นครศรีธรรมราช	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	กทท. จะดำเนินการศึกษาทบทวน ความเหมาะสมของโครงการ รวมทั้ง เสนอแนะรูปแบบการลงทุนโครงการ ที่เหมาะสมโดยจัดอยู่ในแผนงาน ระยะยาวต่อไป	3,300
18	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ชลบุรี		ก่อสร้างในโครงการสายใหม่ ช่วง มาบตาพุด - ระยอง - จันทบุรี - ตราด	200
19	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.ท่าใหม่ จ.จันทบุรี	จันทบุรี			
20	ย่านกองเก็บตู้สินค้า อ.เมือง จ.ตราด	ตราด			
2. การจัดหาเอกชนดำเนินงานย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY)					
1	ย่านกองเก็บตู้สินค้า บ้านกระโดน	นครราชสีมา		พัฒนาเป็นพื้นที่ คสล. แล้วเสร็จ	200
2	ICD วัดจันทาราย	นครปฐม	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ยังไม่เริ่มดำเนินการ และมีเอกชน ขอใช้พื้นที่แล้ว ก่อสร้างในโครงการ รถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	200
3	ย่านกองเก็บตู้สินค้า มาบตาพุด	ระยอง		ปัจจุบันเป็นพื้นที่ลานหินคลุก	200
4	ย่านกองเก็บตู้สินค้า สะพลี	ชุมพร	พัฒนาเป็นพื้นที่ คสล.แล้วเสร็จ	ก่อสร้างในโครงการทางคู่ ช่วง ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	200
5	ศูนย์ย้ายเปลี่ยนถ่าย สินค้าทาง	หนองคาย	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ก่อสร้างในโครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงขอนแก่น - หนองคาย	4,600
6	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ	เชียงราย	รัฐและเอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	ระยะที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จ Soft opening เมษายน 2564	3,000
				ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ภายใต้โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ	
				ทั้งนี้ได้ผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP แล้ว จะดำเนินการลงนามในสัญญา ร่วมทุนในปี 2566	

หมายเหตุ : มูลค่าการลงทุนของ CY และศูนย์เปลี่ยนถ่าย รวมอยู่ในโครงการก่อสร้างรถไฟ

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.2.3 - 4 การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

1.2.2) โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง

การศึกษานี้ได้เสนอโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทางรางเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางรางมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 4

ตารางที่ 6.3.2 - 4 โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง 28 โครงการ มูลค่าการลงทุน 307,043 ล้านบาท			
1	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 20 คัน (รฟท.)	2567 - 2568	2,000.0000
2	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 70 คัน (รฟท.)	2567 - 2568	618.0000
3	โครงการพัฒนา CY ที่มีศักยภาพต่อการดำเนินการโดยเอกชน (รฟท.)	2567 - 2570	2,000.0000
4	โครงการพัฒนา Inland หรือ Dry Port อำเภอกาฬสินธุ์ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (รฟท.)	2567 - 2570	50,000.0000
5	โครงการติดตั้งระบบ ATP Wayside จำนวน 48 สถานี (รฟท.)	2567 - 2570	603.0000
6	โครงการปรับปรุงรถจักร HID จำนวน 21 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	777.0000
7	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถดีเซลราง จำนวน 117 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	950.000000
8	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า จำนวน 50 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	6,563.0000
9	โครงการจัดการรถดีเซลราง จำนวน 216 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	17,280.0000
10	โครงการจัดการรถโดยสาร จำนวน 182 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	14,560.0000
11	โครงการจัดการรถสับเปลี่ยน Battery Locomotive จำนวน 15 - 20 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	1,000.0000
12	โครงการปรับปรุงรถจักร GEA จำนวน 36 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	1,692.0000
13	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ KIHA จำนวน 17 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	680.0000
14	โครงการปรับปรุง/ดัดแปลงรถ HAMANASU (รถโดยสารปรับอากาศ) จำนวน 10 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	20.0000
15	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถโดยสาร จำนวน 127 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	20.0000
16	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถสินค้า จำนวน 50 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	16,500.0000
17	โครงการจัดการรถโบกี้โดยสาร จำนวน 1,270 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	6,500.0000
18	โครงการจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 1,500 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	5,080.0000
19	โครงการจัดการรถดีเซลไฟฟ้า (Hybrid DL) จำนวน 30 คัน (รฟท.)	2567 - 2570	6,000.0000
20	โครงการติดตั้งระบบ ATP onboard รถจักร จำนวน 57 คัน (รฟท.)	2568 - 2570	3,000.0000
21	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 84 คัน (รฟท.)	2568 - 2570	505.0000
22	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 104 คัน (รฟท.)	2568 - 2570	6,720.0000
23	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา (รฟท.)	2571 - 2573	8,320.0000
24	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงจิระ - ขอนแก่น (รฟท.)	2571 - 2575	65,805.0000
25	โครงการพัฒนาสถานีรถไฟบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง (รฟท.)	2571 - 2575	38,500.0000
26	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 332 คัน (รฟท.)	2571 - 2575	500.0000
27	โครงการจัดการรถดีเซลราง (Hybrid DEMU) จำนวน 273 คัน (รฟท.)	2573 - 2575	26,560.0000
28	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสี่ ช่วงชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา (รฟท.)	2576 - 2580	65,805.0000

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

1.3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 5 และและรูปที่ 6.3.2 - 4

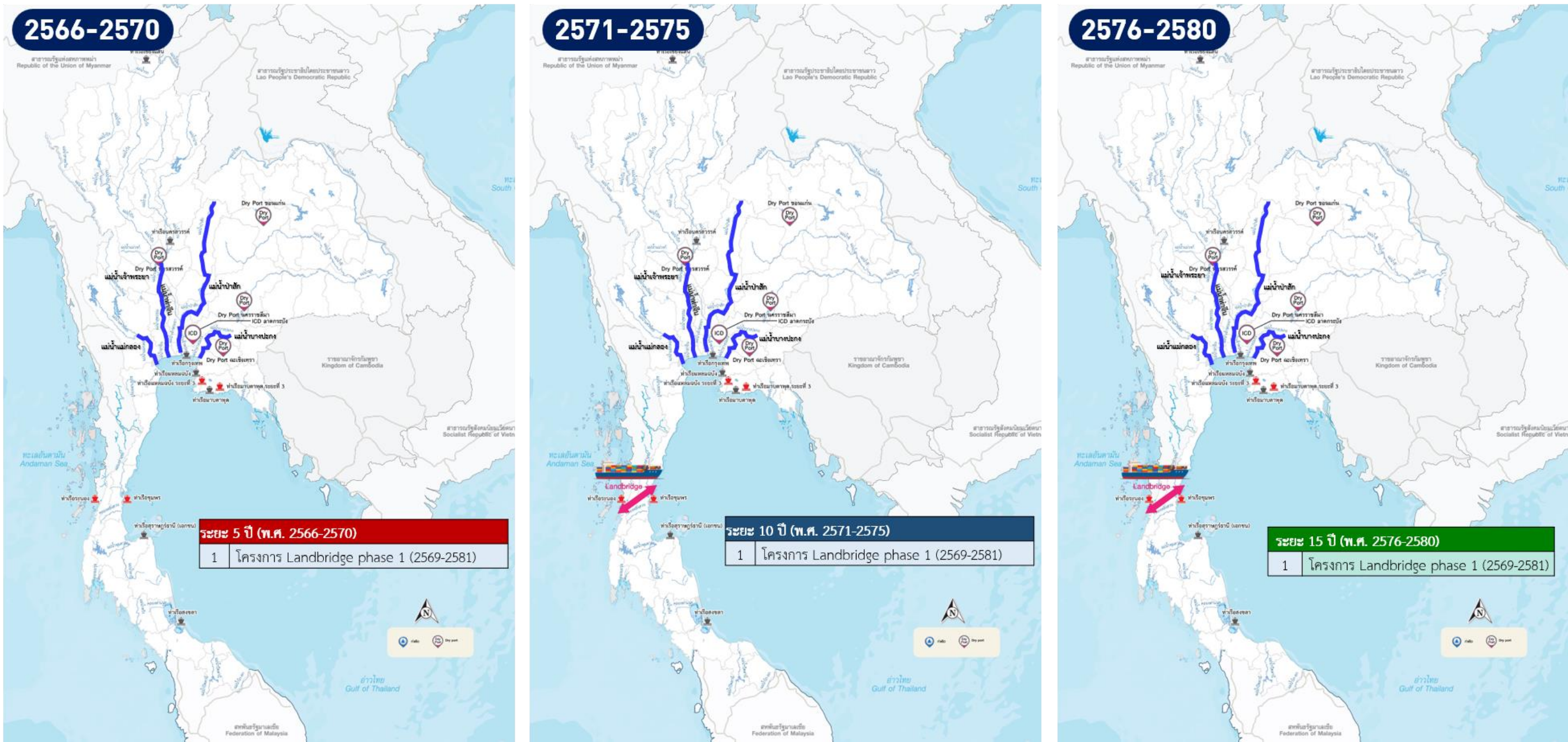
ตารางที่ 6.3.2 - 5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2566 - 2570)			
53 โครงการ มูลค่าการลงทุน 205,110.81 ล้านบาท			
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ กรมเจ้าท่า จำนวน 45 โครงการ			
1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	2563 - 2580	6,980.6607
2	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	2563 - 2580	154.3801
3	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	57.7000
4	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	58.9000
5	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี้) กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	28.7000
6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	28.0000
7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสี่พระยา กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	54.8000
8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	47.4000
9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	2569 - 2570	58.1000
10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	2570	24.1000
11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	2569	15.1000
12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	2570	24.1000
13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	2569	12.1000
14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	2569	17.1000
15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	2569	12.1000
16	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	2569	12.1000
17	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	2569	37.0000

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
18	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	2566 - 2580	1,844.7712
19	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือ กรุงเทพฯ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	2567 - 2580	1,436.6085
20	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	2566 - 2580	1,511.4915
21	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	2566 - 2580	2,277.6913
22	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 1 ฉบับ	2568	12.0000
23	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	2566 - 2580	1,810.8270
24	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	2567 - 2580	1,440.2653
25	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเลที่แหลมตาชี จ.ปัตตานี	2567	30.0000
26	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	2566 - 2580	1,646.6368
27	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	2567 - 2580	785.7037
28	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำท่าเรือ อเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	2567 - 2580	993.8512
29	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	2567 - 2580	1,352.3950
30	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	2568	12.0000
31	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	2569 - 2580	1,422.0960
32	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับ การดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	2569	13.0000
33	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	2570 - 2580	283.6526
34	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งบฯ ปี 67)	2567 - 2580	2,537.7000
35	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก,ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่	2568	12.0000

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
36	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	2569 - 2580	1,134.8769
37	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการ ดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำขนอม (ร่องนอก,ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	2568	12.0000
38	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	2569 - 2580	972.3060
39	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการ ดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำสมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมือง สมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อตอนหอยหลอด จำนวน	2567	25.3000
40	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีด ความสามารถในการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	2566	16.0000
41	ค่าปรับปรุงท่าเรือพระปิ่นเกล้า	2566	20.0000
42	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี	2566	35.0000
43	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียง แสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	2566 - 2580	551.3888
44	งานศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำ เจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	2567 - 2570	15.4245
45	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้าน พาณิชยนาวี	2568	15.0000
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) จำนวน 6 โครงการ			
1	โครงการพัฒนาศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการของท่าเรือระนอง	2562 - 2569	1,959.4860
2	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	2563 - 2569	30,441.1400
3	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistics Chain ด้วยระบบ Port Community System	2565 - 2568	439.0000
4	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi - Automated Container Terminal)	2566 - 2575	11,429.8000
5	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	2566 - 2575	5,406.0000
6	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	2566 - 2571	7,545.3600
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ กนอ. จำนวน 1 โครงการ			
1	ท่าเรือมาบตาพุด ระยะที่ 3	2565 - 2569	11,005.0000
โครงการพัฒนาทางน้ำภายใต้การดำเนินงานของ สนข. จำนวน 1 โครงการ			
1	โครงการ Landbridge phase 1	2569 - 2581	107,042.7000
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2571 - 2575) 1 โครงการ มูลค่าการลงทุน 246,221.15 ล้านบาท			
1	โครงการ Landbridge phase 1	2569 - 2581	246,221.15
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2576 - 2580) 1 โครงการ มูลค่าการลงทุน 336,724.19 ล้านบาท			
1	โครงการ Landbridge phase 1	2569 - 2581	336,724.19

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.2 - 4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แยกสาย 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570, พ.ศ. 2571 - 2575, พ.ศ. 2576 - 2580)

1.3.1) โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ

การศึกษานี้ได้เสนอโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาทางน้ำเพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 6

ตารางที่ 6.3.2 - 6 โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ 3 โครงการ มูลค่าการลงทุน 2,120.0 ล้านบาท			
1	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสักเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย (จท.)	2568 - 2569	60.0000
2	โครงการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย (จท.)	2568 - 2569	60.0000
3	โครงการปรับปรุงร่องน้ำลึก ร่องน้ำเศรษฐกิจ และร่องน้ำท่าเทียบเรือ เพื่อรองรับขีดความสามารถของเรือสินค้า (จท.)	2568 - 2570	2,000.00

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

1.4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

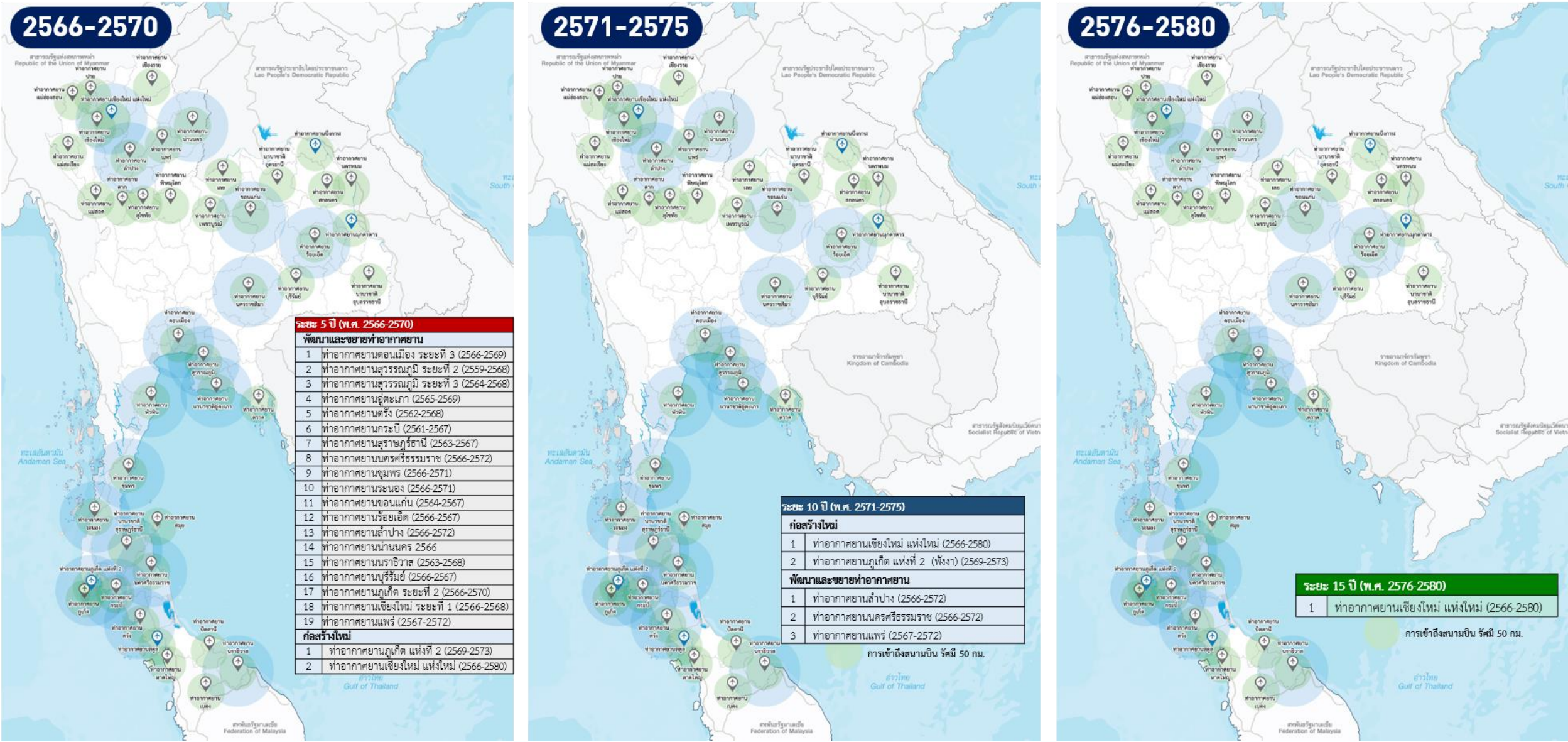
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 7 และรูปที่ 6.3.2 - 5

ตารางที่ 6.3.2 - 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ 1 (ปี พ.ศ. 2566 - 2570) 21 โครงการ มูลค่าการลงทุน 286,481.98 ล้านบาท			
พัฒนาและขยายท่าอากาศยาน			
1	ท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	2568 - 2573	35,907.89
2	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	2559 - 2568	11,550.41
3	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 3	2564 - 2568	20,991.60
4	ท่าอากาศยานอุตะเภ	2565 - 2569	43,820.00
5	ท่าอากาศยานตรัง	2566 - 2567	2,254.29
6	ท่าอากาศยานกระบี่	2566 - 2567	1,091.99
7	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	2563 - 2567	700.41
8	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	2567 - 2569	500.00
9	ท่าอากาศยานชุมพร	2566 - 2571	2,684.64
10	ท่าอากาศยานระนอง	2566 - 2572	2,464.75
11	ท่าอากาศยานขอนแก่น	2564 - 2567	281.21
12	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	2566 - 2567	57.18
13	ท่าอากาศยานลำปาง	2566 - 2572	72.79
14	ท่าอากาศยานน่านนคร	2566	42.66
15	ท่าอากาศยานนราธิวาส	2563 - 2569	466.97

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
16	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	2563 - 2567	1,196.56
17	ท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2	2566 - 2570	6,211.00
18	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1	2566 - 2568	325.80
19	ท่าอากาศยานแพร่	2568 - 2572	430.83
ก่อสร้างใหม่			
1	ท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 (พังงา)	2569 - 2573	95,431.00
2	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	2565 - 2580	60,000.00
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ 2 (ปี พ.ศ. 2571 - 2575) 5 โครงการ มูลค่าการลงทุน 156,434.62 ล้านบาท			
พัฒนาและขยายท่าอากาศยาน			
1	ท่าอากาศยานลำปาง	2566 - 2572	72.79
2	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	2566 - 2572	500.00
3	ท่าอากาศยานแพร่	2567 - 2572	430.83
ก่อสร้างใหม่			
1	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	2565 - 2580	60,000.00
2	ท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 (พังงา)	2569 - 2573	95,431.00
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ระยะที่ 3 (ปี พ.ศ. 2576 - 2580) 1 โครงการ มูลค่าการลงทุน 60,000 ล้านบาท			
1	ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งใหม่	2565 - 2580	60,000.00

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



ที่มา : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.2 - 8 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แยกสาย 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570, พ.ศ. 2571 - 2575, พ.ศ. 2576 - 2580)

6.3.3 โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)

โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ซึ่งเป็นโครงการที่
การศึกษานี้ได้เสนอแนะเพิ่มเติม โดยเป็นโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางบก 9 โครงการ โครงการ
เสนอแนะการพัฒนาทางราง 17 โครงการ และโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางน้ำ 4 โครงการ แสดงดัง
ตารางที่ 6.3.3 - 1 ถึง 6.3.3 - 3

ตารางที่ 6.3.3 - 1 โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางบก (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางบก 9 โครงการ มูลค่าการลงทุน 370.0 ล้านบาท			
1	โครงการศึกษากฎระเบียบ และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและ ชายแดนของไทย (กศก.)	2567 - 2568	15.0000
2	โครงการเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแล มาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า (กศก.)	2567 - 2570	50.0000
3	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง (ขบ.)	2567 - 2570	100.0000
4	โครงการยกระดับการบริการของด่านศุลกากร (กศก.)	2568 - 2570	40.0000
5	โครงการจัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายและด่านศุลกากร เพื่อให้สิทธิ ประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทาน (กศก.)	2571 - 2575	35.0000
6	โครงการเปลี่ยนเชื้อเพลิงดีเซลเป็นเชื้อเพลิงไฟฟ้าในรถบรรทุก (ขบ.)	2571 - 2575	50.0000
7	มาตรการห้ามรถบรรทุกในเขตพื้นที่หนาแน่น (ขบ.)	2571 - 2575	15.0000
8	มาตรการจำกัดรถที่ปล่อยมลพิษสูง (ขบ.)	2571 - 2575	15.0000
9	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งที่เกี่ยวกลับ Backhauling	2571 - 2575	50.0000

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ตารางที่ 6.3.3 - 2 โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางราง 17 โครงการ มูลค่าการลงทุน 595.0 ล้านบาท			
1	โครงการปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ (รฟท.)	2566	30.0000
2	การจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับ ธุรกิจใหม่ (รฟท.)	2566	30.0000
3	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ทั่วประเทศ (รฟท.)	2566 - 2570	15.0000
4	โครงการเช่าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ (รฟท.)	2566 - 2570	25.0000
5	การเพิ่มสัดส่วน Outsource/ Out-job งานบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง (รฟท.)	2566 - 2570	30.0000
6	การพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability) (รฟท.)	2566 - 2570	30.0000
7	การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทาง แบบ Multimodal (รฟท.)	2566 - 2570	30.0000
8	ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินรถเชิงสังคม (รฟท.)	2567	30.0000
9	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง (ขร.)	2567 - 2570	100.0000

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
10	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินทางขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform provider (รฟท.)	2569	30.0000
11	การพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถจักรและล้อเลื่อน (รฟท.)	2569	30.0000
12	โครงการแก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อส่งเสริมการขนส่งทางราง (ขร.)	2571 - 2575	40.0000
13	โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port (รฟท.)	2571 - 2575	30.0000
14	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ (ขร.)	2571 - 2575	30.0000
15	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน CY และ Dry Port (รฟท./กทท.)	2571 - 2575	40.0000
16	โครงการศึกษาภาวะเปียบและข้อบังคับเรื่องการคิดอัตราค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น (ขร.)	2571 - 2575	15.0000
17	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งรูปแบบ Piggy-back (รฟท.)	2571 - 2575	60.0000

ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ตารางที่ 6.3.3 - 3 โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ (ด้าน Soft Side)

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
โครงการเสนอแนะสนับสนุนการพัฒนาทางน้ำ 4 โครงการ มูลค่าการลงทุน 180.0 ล้านบาท			
1	การศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม (จท.)	2566 - 2570	40.0000
2	การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ลดการติดขัดหน้าท่า (กทท.)	2566 - 2570	50.0000
3	โครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ (กทท.)	2568 - 2570	40.0000
4	โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้า (กทท./จท.)	2571 - 2575	50.0000

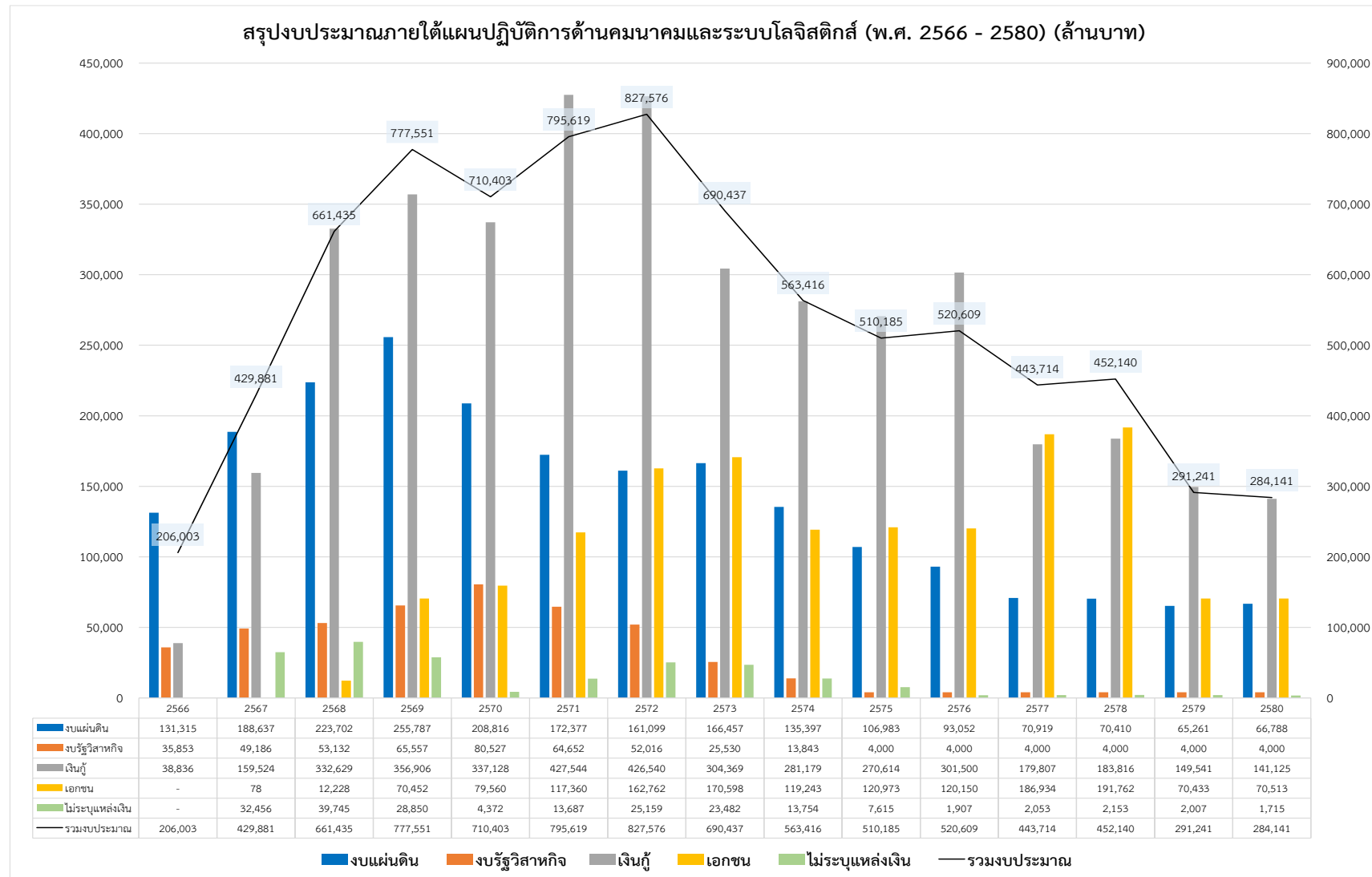
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

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

จากการศึกษา วิเคราะห์ และคัดเลือกโครงการของหน่วยงานใต้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่ามีโครงการรวมทั้งสิ้น 813 โครงการ ประกอบด้วย โครงการพัฒนาทางบก 401 โครงการ ซึ่งมีจำนวนโครงการมากที่สุด รองลงมา คือ โครงการพัฒนาทางราง 193 โครงการ โครงการพัฒนาทางน้ำ 115 โครงการ โครงการพัฒนาทางอากาศ 61 โครงการ และโครงการพัฒนาด้าน Soft Side 43 โครงการ ตามลำดับ

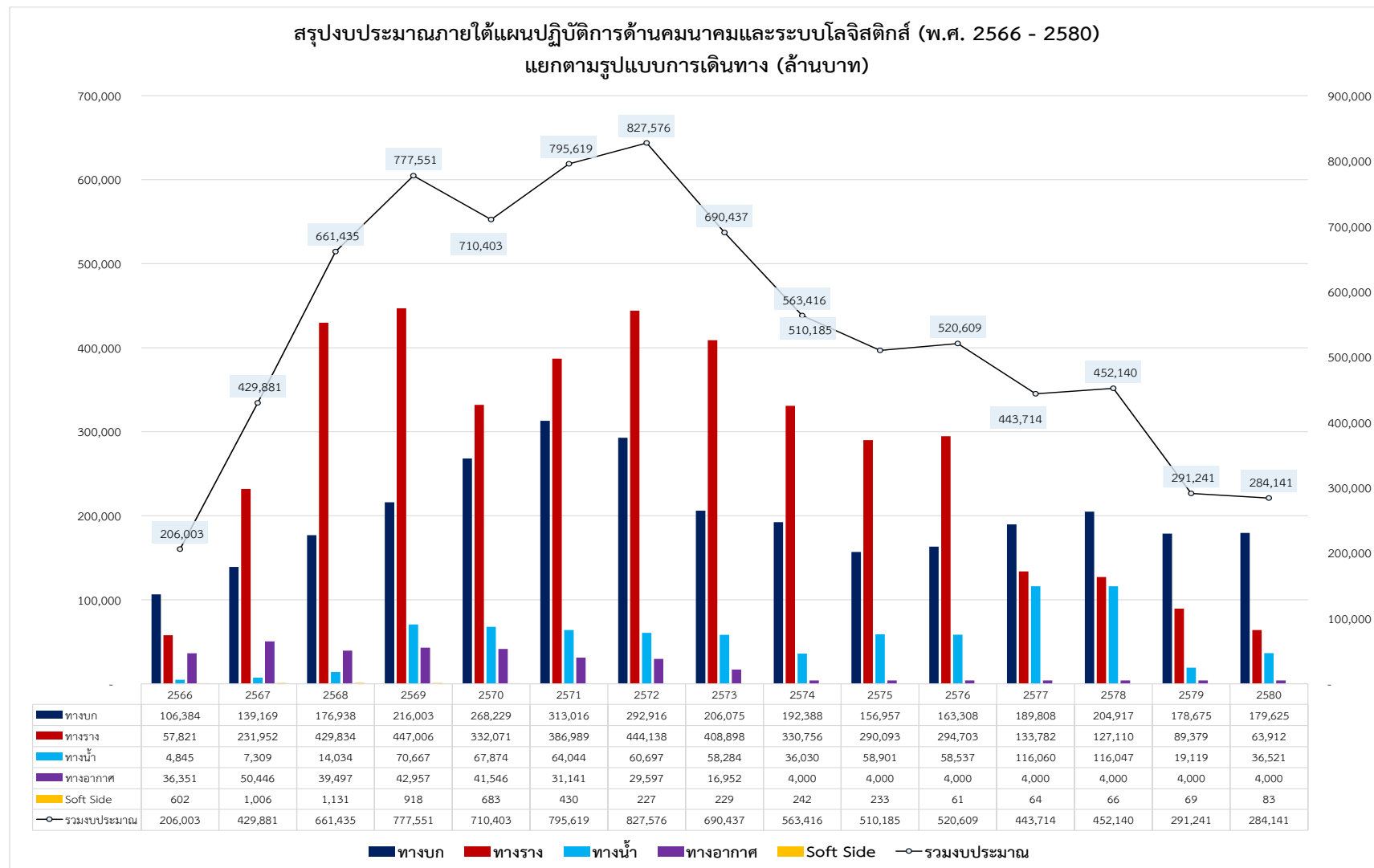
เมื่อพิจารณางบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2580) พบว่าแหล่งงบประมาณ ประกอบด้วย 5 แหล่ง ได้แก่ งบแผ่นดิน งบรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ เอกชน และไม่ระบุแหล่งเงิน (เนื่องจากหน่วยงานยังไม่ทราบแหล่งที่มาของงบประมาณ) โดยในปี 2566 หน่วยงานได้ขอ งบประมาณทั้งสิ้น 206,003 ล้านบาท เป็นงบแผ่นดิน 131,315 ล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ 35,853 ล้านบาท และเงินกู้ 38,836 ล้านบาท แสดงดังรูปที่ 6.3.4 - 1

และเมื่อพิจารณาปริมาณแยกตามรูปแบบการเดินทาง พบว่า ในปี 2566 งบประมาณภายใต้โครงสร้าง
พื้นฐานทางบก เท่ากับ 106,384 ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางราง 57,821 ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐาน
ทางน้ำ 4,845 ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ 36,351 ล้านบาท และด้าน Soft Side 602 ล้านบาท
แสดงดังรูปที่ 6.3.4 - 2



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.4 - 1 สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ล้านบาท)



ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.3.4 - 2 สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2580) แยกตามรูปแบบการเดินทาง (ล้านบาท)

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

เมื่อในปีพ.ศ. 2566 - 2580 มีโครงการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard side) จึงสามารถวิเคราะห์และประเมินความสามารถ รวมทั้งศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคตได้ แสดงดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) การคมนาคมขนส่งทางถนน

หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ความสามารถในการรองรับ (V/C) มีแนวโน้มดีขึ้น เส้นสีแดงที่แสดงปริมาณการเดินทางที่เกินความสามารถในการรองรับของระบบมีปริมาณลดลง สำหรับการคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2580 พบว่า มีเส้นทางด้านตะวันตกของกรุงเทพและเส้นไปจังหวัดสระบุรี ซึ่งเป็นเส้นทางหลักขึ้นไปทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่านั้นที่ยังเกินความสามารถในการรองรับ ดังแสดงในรูปที่ 6.4 - 1

2) การคมนาคมขนส่งทางราง

โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางเน้นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก จึงแสดงการวิเคราะห์เพียงโครงการรถไฟทางคู่ หรือรถไฟระหว่างเมือง โดยหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง หากพิจารณาก่อนมีโครงการในปี พ.ศ. 2565 พบว่า เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา เกินความสามารถในการรองรับ และมีแนวโน้มเต็มความจุในอนาคต แต่เมื่อมีโครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ และหากพิจารณาในปี พ.ศ. 2575 เส้นทางปากน้ำโพ - เด่นชัย เส้นทางชุมทางจิระ - อุบลราชธานี และเส้นทางชุมพร - สุราษฎร์ธานี ที่หากไม่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง พบว่าเกินความสามารถในการรองรับ แต่หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทำให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ ในปี พ.ศ. 2580 หากไม่มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง 3 เส้นทางดังกล่าวยังคงเกินความสามารถในการรองรับ แต่เมื่อได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง รวมทั้งเพิ่มการพัฒนาเส้นทางชุมทางจิระ - ศรีราชา ทำให้ความจุในการรองรับสินค้าในเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา ดีขึ้นและรองรับสินค้าได้เพียงพอ ดังแสดงในรูปที่ 6.4 - 2

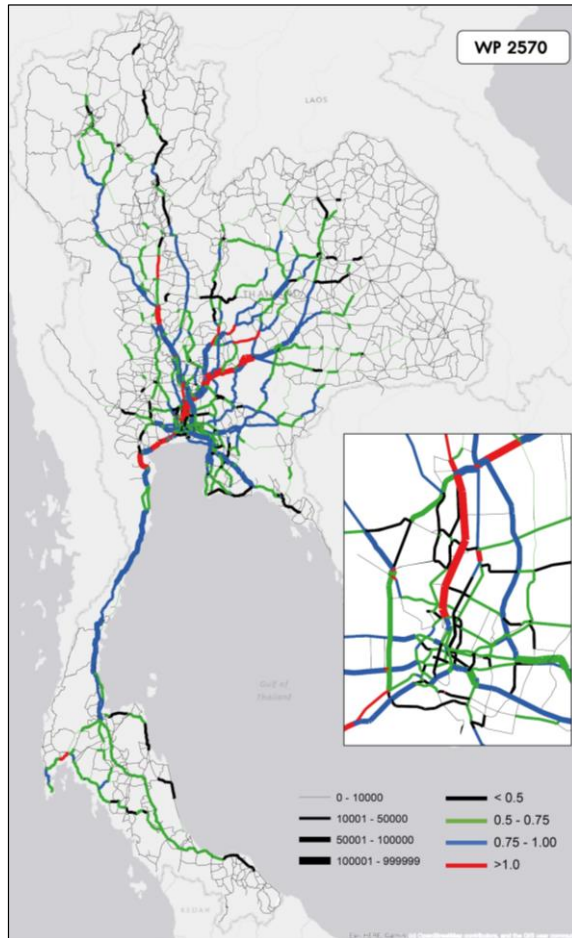
3) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ เมื่อวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลาแล้ว ในปี พ.ศ. 2570 2575 และ 2580 หลังจากการพัฒนาโครงการ Landbridge ที่เริ่มก่อสร้างในปี พ.ศ. 2571 ทำให้ท่าเรือสงขลา ไม่เกินความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้า ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580 สำหรับท่าเรือกรุงเทพ ไม่สามารถขยายท่าเรือได้ เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่และการควบคุมปริมาณการขนส่งในพื้นที่เมือง จึงทำให้ความจุทางน้ำไม่เปลี่ยนแปลงในอนาคตมากนัก และหากโครงการ Landbridge เกิดการพัฒนาขึ้น จะสามารถช่วยรองรับความจุของท่าเรือใกล้เคียงกับโครงการ Landbridge ได้ ดังแสดงในรูปที่ 6.4 - 3

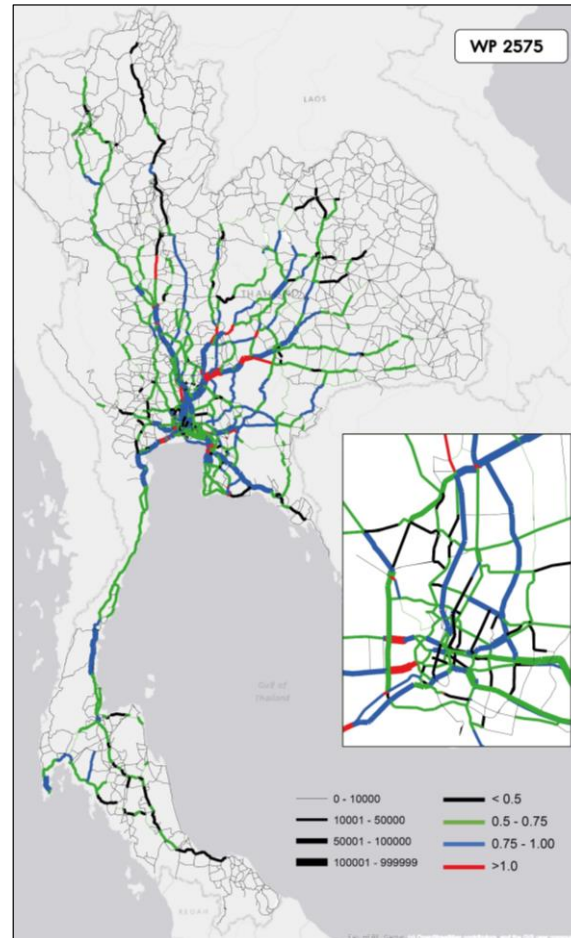
4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ พบว่า หลายท่าอากาศยานสามารถรองรับความสามารถในการรองรับได้ในอนาคต เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ แต่ยังมีบางท่าอากาศยานที่ยังเกินความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ความจุทางอากาศยังไม่มีเปลี่ยนแปลงจากกรณีก่อนมีโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.4 - 1 และรูปที่ 6.4 - 4

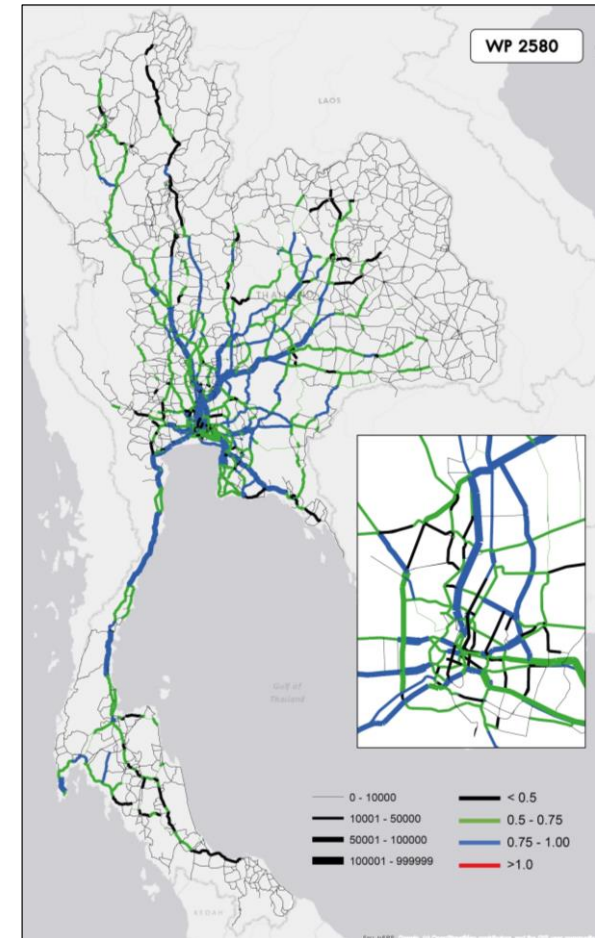
2570



2575



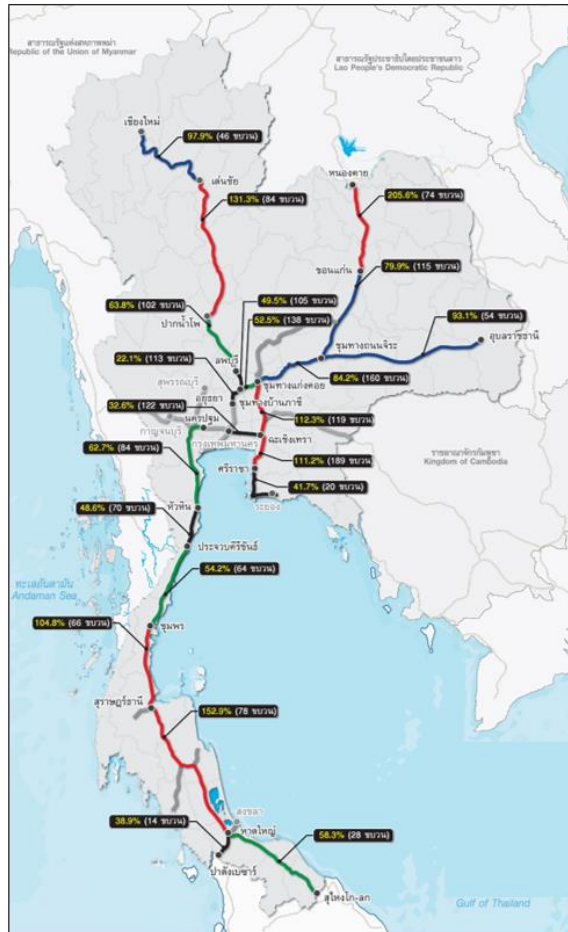
2580



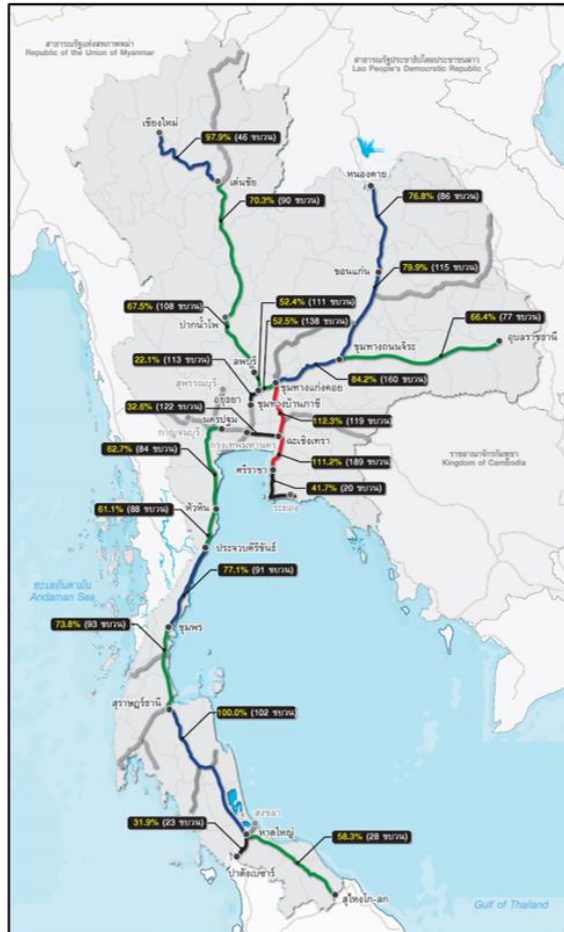
ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 1 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีหลังมีโครงการ

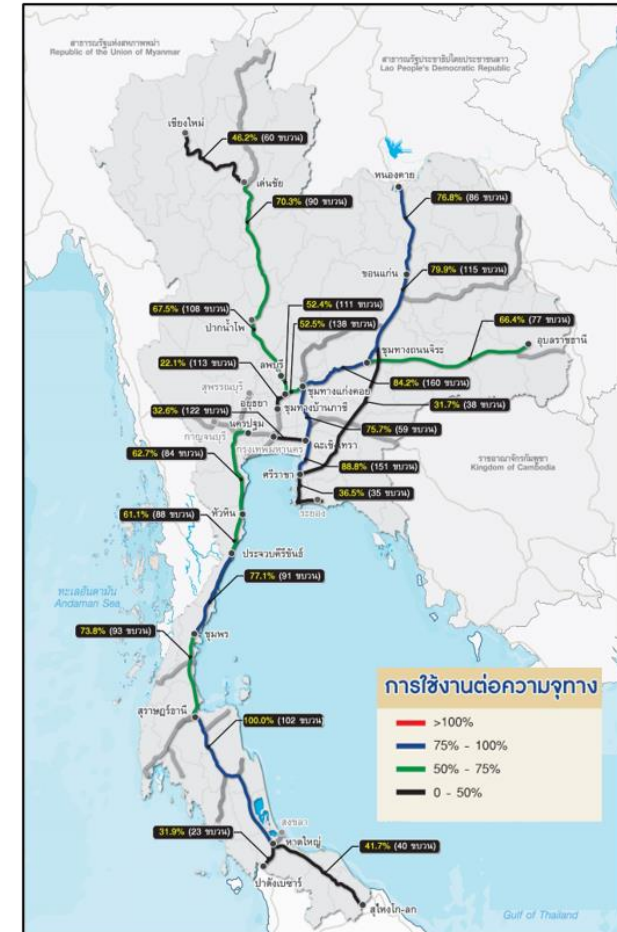
2570



2575

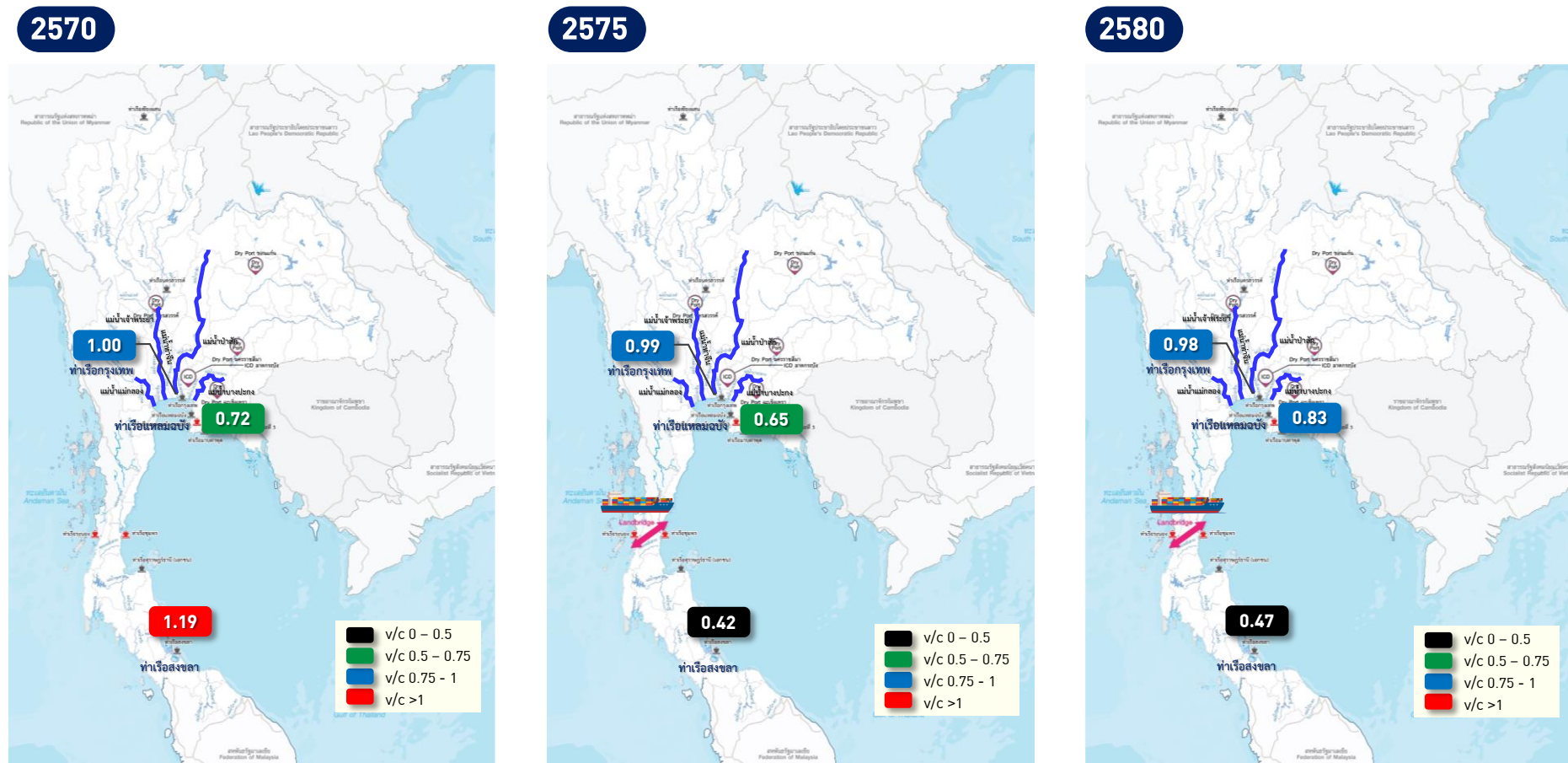


2580



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 2 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีหลังมีโครงการ



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

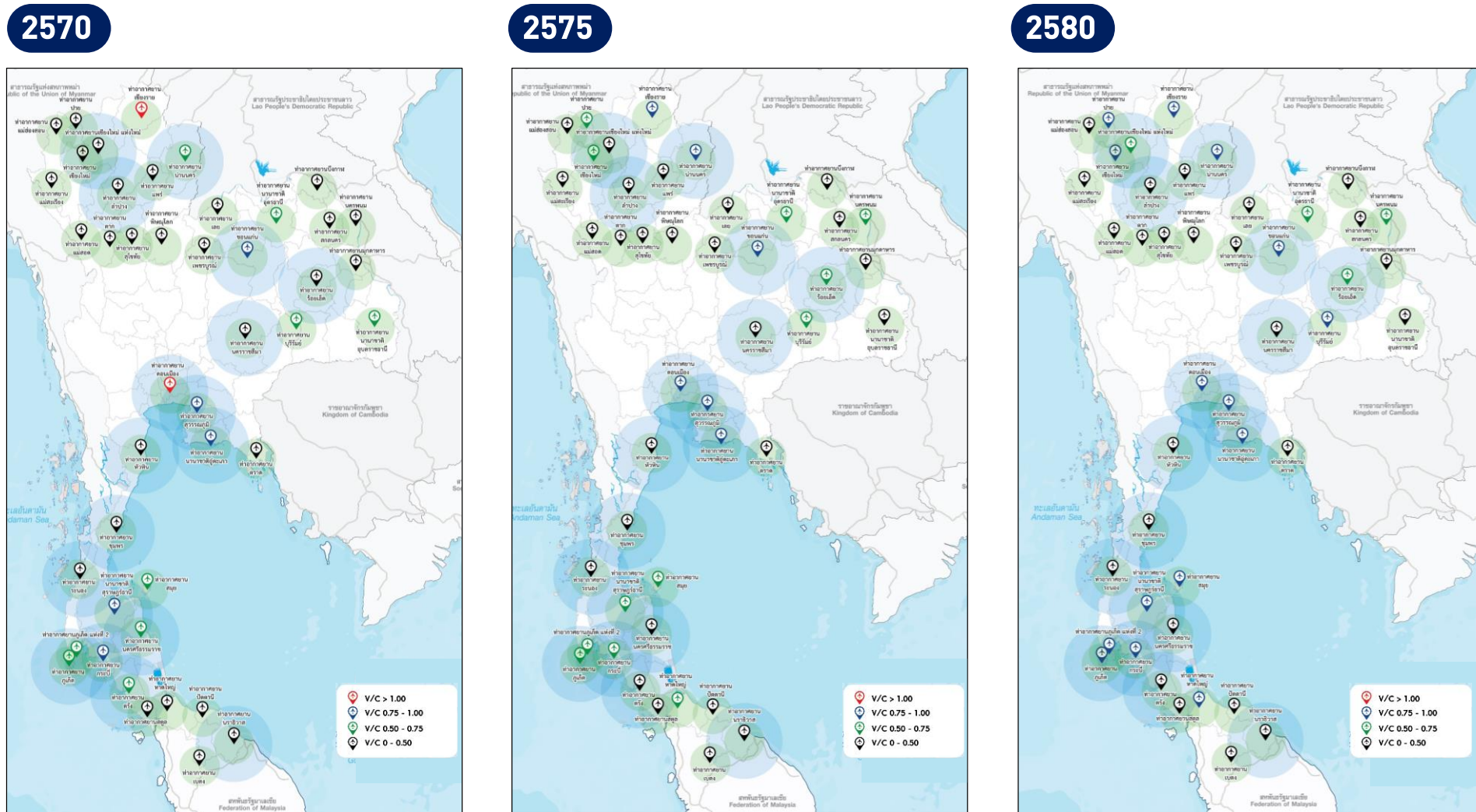
รูปที่ 6.4 - 3 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีหลังมีโครงการ

ตารางที่ 6.4 - 1 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการเดินทางของผู้โดยสาร ในปี พ.ศ. 2560, 2565, 2570, 2575 และ 2580

ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2560			พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570			พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ	ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารต่อความสามารถในการรองรับ
สุวรรณภูมิ	45,000,000	60,860,358	1.35	60,000,000	56,534,342	0.94	105,000,000	87,493,404	0.83	150,000,000	107,432,436	0.72	150,000,000	132,286,566	0.88
ดอนเมือง	30,000,000	38,299,757	1.28	30,000,000	39,380,059	1.31	40,000,000	58,798,367	1.47	40,000,000	72,875,195	1.82	40,000,000	90,815,752	2.27
เชียงใหม่	8,000,000	10,230,280	1.28	16,500,000	10,870,480	0.66	20,000,000	16,129,815	0.81	20,000,000	21,413,153	1.07	20,000,000	29,063,435	1.45
หาดใหญ่	2,500,000	4,367,364	1.75	2,500,000	3,039,983	1.22	10,500,000	5,193,717	0.49	10,500,000	6,410,864	0.61	10,500,000	8,162,605	0.78
ภูเก็ต	6,500,000	16,855,178	2.59	18,000,000	16,711,249	0.93	18,000,000	25,871,911	1.44	18,000,000	33,454,385	1.86	18,000,000	43,931,157	2.44
แม่ฟ้าหลวง	3,000,000	2,503,375	0.83	3,000,000	3,139,009	1.05	3,000,000	4,614,671	1.54	4,800,000	6,008,233	1.25	5,200,000	8,135,635	1.56
กระบี่	2,920,000	4,344,238	1.49	7,308,997	3,884,070	0.53	7,308,997	5,923,048	0.81	11,564,204	8,151,196	0.70	11,564,204	11,352,564	0.98
อุดรธานี	2,336,000	2,577,678	1.10	4,079,357	2,201,548	0.54	4,079,357	2,945,703	0.72	6,473,299	3,478,565	0.54	6,473,299	4,111,524	0.64
สุราษฎร์ธานี	2,500,000	2,246,858	0.90	3,833,709	1,934,755	0.50	3,833,709	3,016,630	0.79	6,434,684	4,196,913	0.65	6,434,684	6,166,642	0.96
นครศรีธรรมราช	913,960	1,500,013	1.64	2,652,500	1,214,814	0.46	2,652,500	1,573,455	0.59	3,907,839	1,746,407	0.45	3,907,839	1,928,174	0.49
อุบลราชธานี	2,920,000	1,791,694	0.61	3,206,281	1,499,270	0.47	3,206,281	1,943,076	0.61	5,629,474	2,162,220	0.38	5,629,474	2,410,762	0.43
ขอนแก่น	2,920,000	1,703,356	0.58	2,920,000	1,817,845	0.62	2,920,000	2,435,147	0.83	3,784,857	2,865,909	0.76	3,784,857	3,387,390	0.89
ตรัง	884,760	799,277	0.90	1,301,556	580,961	0.45	1,301,556	755,622	0.58	2,277,380	798,896	0.35	2,277,380	856,406	0.38
พิษณุโลก	2,920,000	603,568	0.21	2,920,000	592,348	0.20	2,920,000	831,710	0.28	2,920,000	856,339	0.29	2,920,000	950,112	0.33
นครพนม	1,089,160	419,311	0.38	1,089,160	368,975	0.34	1,089,160	490,587	0.45	1,089,160	599,573	0.55	1,089,160	722,485	0.66
สกลนคร	913,960	378,717	0.41	913,960	339,841	0.37	913,960	421,271	0.46	1,636,882	450,051	0.27	1,636,882	477,710	0.29
ลำปาง	750,440	280,062	0.37	750,440	64,125	0.09	750,440	205,495	0.27	750,440	242,592	0.32	750,440	286,387	0.38
นราธิวาส	922,720	258,864	0.28	922,720	90,956	0.10	922,720	196,979	0.21	922,720	275,388	0.30	922,720	385,008	0.42
น่านนคร	876,000	349,956	0.40	880,269	420,852	0.48	880,269	596,184	0.68	973,782	796,192	0.82	973,782	1,070,520	1.10
แม่สอด	484,720	180,094	0.37	484,720	26,819	0.06	484,720	151,748	0.31	681,101	174,222	0.26	681,101	200,025	0.29

ท่าอากาศยาน	พ.ศ. 2560			พ.ศ. 2565			พ.ศ. 2570			พ.ศ. 2575			พ.ศ. 2580		
	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วน จำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วน จำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วน จำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วน จำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ	ความสามารถ ในการรองรับ ผู้โดยสาร (คนต่อปี)	จำนวน ผู้โดยสาร เฉลี่ยต่อปี (คน)	สัดส่วน จำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ
ร้อยเอ็ด	913,960	395,609	0.43	913,960	106,405	0.12	913,960	371,333	0.41	913,960	469,756	0.51	913,960	594,266	0.65
ระนอง	700,800	121,472	0.17	700,800	44,523	0.06	700,800	153,844	0.22	700,800	221,868	0.32	700,800	319,970	0.46
เลย	668,680	270,284	0.40	1,027,055	221,740	0.22	1,027,055	289,904	0.28	2,686,426	319,852	0.12	2,686,426	354,877	0.13
ชุมพร	730,000	87,948	0.12	730,000	31,633	0.04	730,000	113,261	0.16	730,000	137,764	0.19	730,000	167,567	0.23
แม่ฮ่องสอน	1,022,000	61,432	0.06	1,022,000	18,398	0.02	1,022,000	98,714	0.10	1,022,000	117,188	0.11	1,022,000	139,119	0.14
แพร่	598,600	81,511	0.14	598,600	15,153	0.03	598,600	53,702	0.09	598,600	69,325	0.12	598,600	89,494	0.15
บุรีรัมย์	934,400	220,856	0.24	934,400	344,084	0.37	934,400	488,604	0.52	934,400	604,424	0.65	934,400	771,415	0.83
หัวหิน	811,760	6,966	0.01	811,760	10,803	0.01	811,760	50,536	0.06	811,760	60,332	0.07	811,760	72,027	0.09
ปาย	36,500	2,780	0.08	36,500	3,683	0.10	36,500	16,929	0.46	36,500	23,058	0.63	36,500	31,407	0.86
สุโขทัย	876,000	76,680	0.09	876,000	66,911	0.08	876,000	87,601	0.10	876,000	99,533	0.11	876,000	112,651	0.13
ตราด	876,000	95,406	0.11	876,000	38,671	0.04	876,000	102,499	0.12	876,000	116,461	0.13	876,000	131,809	0.15
มุย	5,840,000	2,631,710	0.45	5,840,000	2,187,353	0.37	5,840,000	3,207,252	0.55	5,840,000	4,182,784	0.72	5,840,000	5,597,508	0.96
อุตะนา	-	-		3,000,000	1,726,897	0.58	3,000,000	2,337,095	0.78	3,000,000	2,762,005	0.92	3,000,000	3,233,129	1.08

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

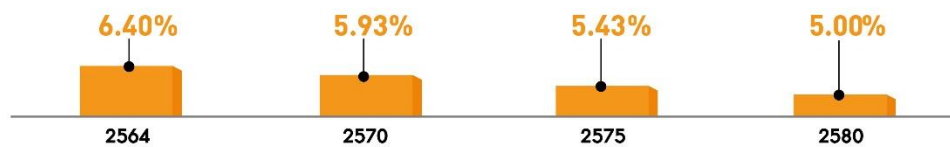


ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 4 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีหลังมีโครงการ

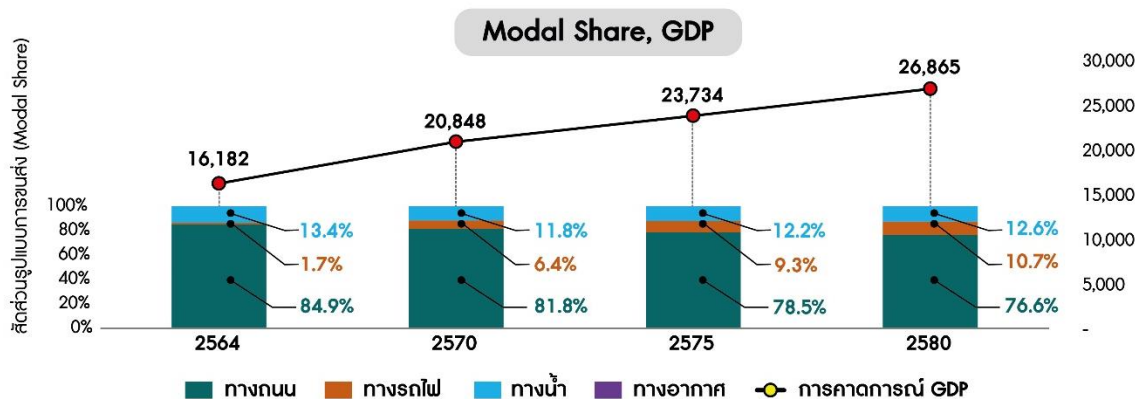
จากเป้าหมายหลักของแผนปฏิบัติการฯ เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ ตามโครงการที่บรรจุทั้งหมดในแผนปฏิบัติการฯ (ตารางโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)) ทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลดลงเหลือ 5.00% ในปี พ.ศ. 2580 แสดงดังรูปที่ 6.4 - 5 และมีสัดส่วนรูปแบบการขนส่ง (Modal Share) จากทางถนน 84.9% ในปี พ.ศ. 2564 ลดลงเหลือ 76.6% ในปี พ.ศ. 2580 แต่การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจาก 1.7% ในปี พ.ศ. 2564 เป็น 10.7% ในปี พ.ศ. 2580 แสดงดังรูปที่ 6.4 - 6

สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 5 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 6 สัดส่วนรูปแบบการขนส่ง (Modal Share)

นอกจากนี้ ยังทำให้ต้นทุนการขนส่งลดน้อยลงตามเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ โดยมีต้นทุนการขนส่งทางถนน 1.81 บาท/ตัน - กม. ทางราง 0.93 บาท/ตัน-กม. ทางน้ำ 0.68 บาท/ตัน - กม. และทางอากาศ 26.17 บาท/ตัน - กม.

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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)													
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)	งบแผ่นดิน				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	โครงการทางพิเศษสายกะทุ่ม-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)	โครงการทางพิเศษสายกะทุ่ม-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน				70.0000	1,555.0000	1,649.0000	536.0000	1,010.0000	4,820.0000	5,862.2400
1.1.2 (2)	โครงการทางพิเศษสายกะทุ่ม-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 -กะทุ่ม 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 -กะทุ่ม จังหวัดภูเก็ต - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน							10,245.1800	11,176.5600	21,421.7400	22,353.1200
1.1.3 (2)	โครงการทางพิเศษเมืองใหม่ เกาะแก้ว -กะทุ่ม จังหวัดภูเก็ต - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบรัฐวิสาหกิจ								6,904.3751	6,904.3751	23,297.3103
1.1.4	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (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)	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน						2,005.0000	905.0000	816.8100	3,726.8100	3,726.8100
1.1.4 (2)	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (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)	งบแผ่นดิน							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 และแก้ไขสัญญาความร่วมมือ			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)	งบแผ่นดิน								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)	งบแผ่นดิน								1,041.6700	1,041.6700	2,500.0000
1.1.10	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาจณรงค์ (S1)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		เจรจารูปแบบการลงทุน		2570-2572					0.7700	0.7700	5,102.0000
1.1.10 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาจณรงค์ (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)	งบแผ่นดิน								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)	งบแผ่นดิน				17.4472	23.2814	160.3267	20.7000		221.7553	221.7553
1.1.15	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2559-2568	31.7400	5,336.2422				5,367.9822	5,367.9822
1.1.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2560-2568	7,086.3497	492.0647				7,578.4144	7,578.4144
1.1.17	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา	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 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกและด้าน 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 (ในส่วนงานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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 - ะอำ (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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2571	2568-2570			420.0000	840.0000	840.0000	2,100.0000	2,100.0000
1.1.33	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองร่องกาว จ.แพร่	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2571	2568-2570			525.4000	1,050.8000	1,050.8000	2,627.0000	2,627.0000
1.1.34	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมต่อ สามแยกวังมะนาว - บ.หนองลิงกา จ.ราชบุรี และ จ.เพชรบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน		2573	2570-2572					1,680.0000	1,680.0000	8,400.0000
1.1.40	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองน่าน จ.น่าน	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2573	2570-2572					1,090.2908	1,090.2908	5,451.4540
1.1.41	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านตะวันออก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2573	2570-2572					412.0000	412.0000	2,060.0000
1.1.42	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					240.0000	240.0000	1,200.0000
1.1.43	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.ห่มสั๊ก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร จ.เพชรบูรณ์	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2572	2569-2571				566.0000	1,132.0000	1,698.0000	2,830.0000
1.1.46	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รันเตาปึงยัง จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					106.0000	106.0000	530.0000
1.1.47	ถนนสาย จ3 ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย (ระยะทาง 2.811 กม.)	ทช.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2570			136.0000	272.0000	272.0000	680.0000	680.0000

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
1.1.48	โครงการก่อสร้างถนนสาย ขบ.3009 สายแยกทางหลวงหมายเลข 331 (กม.ที่ 39+650) - บ้านหนองคล้า อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ทช.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2569 - 2571	สำรวจสั่งทำหา		เวนคืนที่ดิน	เวนคืนที่ดิน	45.0000	45.0000	45.0000
	ตาราง							53,964.0143	164,474.5367	324,560.5060	357,257.6460	299,600.2740	1,203,117.9770	4,873,134.3405
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP													
	รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และบริเวณเขต							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-ราชบุรีบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) (23.60 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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 (ปทุมฯ) (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. การจัดการมลพิษที่ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				-	-	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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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
1.1.11	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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

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 (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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน				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 - ฉะเชิงเทรา	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2566-2573				20.0000	4,728.7100	4,748.7100	17,177.6000
1.1.14 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน							20.0000	1,686.3300	1,706.3300	1,706.3300
1.1.14 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา -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	งบแผ่นดิน					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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน						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
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-แยกแม่เหียะสมานสามัคคี (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

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
1.1.2 (2)	2. การจัดการมลพิษที่ติด	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				-	-	-	-	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. ค่าจางระบบและขบวนรถไฟฟ้า	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-สถานีศูนย์ราชการและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสวัสดิ์ (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. การจัดการมลพิษที่ติด	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				-	-	-	-	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. ค่าจางระบบและขบวนรถไฟฟ้า	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-สะเตา (M)	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้		2574	2570-2573					8,157.4000	8,157.4000	40,787.0000
1.1.2 (1)	MR6 ช่วง จตุติ-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	โครงการพัฒนาโครงการช่วย 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 -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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
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	งบแผ่นดิน					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

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
1.1.2 (1)	โครงการรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (308 กม.) (อยู่ภายใต้ MR5 ช่วง นครราชสีมา-อุบลราชธานี) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน								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	งบแผ่นดิน							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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน									-	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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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
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	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572		25.0000	1,188.6800	4,049.4300	5,263.1100	14,711.7800	
1.1.11	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2569 - 2577				20.0000	90.0000	110.0000	74,377.8800
1.1.12	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันออก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577					10.0000	10.0000	48,437.5200
1.1.13	โครงการพัฒนา CY ที่มีศักยภาพต่อการดำเนินการโดยเอกชน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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

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	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	งบแผ่นดิน						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 กรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง		เวนคืน	2572	2561-2571	-	413.4300	-	-	-	413.4300	135,098.4300
1.1.2 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-ระยอง (เชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ)	คค./รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน					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	งบแผ่นดิน	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 กรุงเทพฯ - 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 กรุงเทพฯ - 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	งบแผ่นดิน			2566 - 2568	6.1004	13.8996				20.0000	20.0000
1.1.8	โครงการศึกษาแนวทางและจัดตั้งองค์กรพิเศษเพื่อกำกับการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			2566	3.7250					3.7250	3.7250
	<u>รถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม/แหล่งอุตสาหกรรม</u>							-	-	-	-	-	3,261.0000	26,959.0000
1.1.1	เขตอุตสาหกรรมหลักของกลุ่มสหวิริยาส์ดีลิตีส์ดีสทรี ระยะที่ 1: ช่วงนาฬิกขวง 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	นิคมอุตสาหกรรมเวิร์ล 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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ													
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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)	กทท.	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	คำจ้างศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน จังหวัดชุมพร	สนข.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	โครงการปรับปรุงร่อนน้ำลึก ร่องน้ำเศรษฐกิจ และร่องน้ำท้ายเทียบเรือ เพื่อรองรับขีดความสามารถของจวนจุของเรือสินค้า	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน			2568 - 2570			400.0000	800.0000	800.0000	2,000.0000	2,000.0000
1.1.8	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568 - 2569			30.0000	30.0000		60.0000	60.0000
1.1.9	โครงการศึกษา สำรวจ และวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการขนส่งทางน้ำในประเทศไทย	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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

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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)													
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	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสามบินขึ้นต่อเนื่อง หลังที่ 3 และลานจอดอากาศยาน ระยะที่ 1	ทท.	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	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ		2566	42.6562					42.6562	42.6562
1.1.11	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานลำปาง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2572	40.2262	32.5634				72.7896	72.7896
1.1.12 (1)	การก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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
1.1.13 (3)	งานก่อสร้างทางขับขนาน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน ท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2568	141.8664	122.8216	134.0500			398.7380	398.7380
1.1.13 (4)	ค่าจ้างควบคุมงานก่อสร้างทางขับขนาน 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	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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)	จ้างที่ปรึกษาสำรวจสิ่งทรมิทรัพย์โครงการก่อสร้างขยายท่าอากาศยานตรัง ทิศตะวันตก 1 แห่ง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ดำเนินการแล้วเสร็จ	2566	2566	2.9875					2.9875	2.9875
1.1.16	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานหัวหิน	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2568	79.6936	141.8846	159.8800			159.8800	159.8800
1.1.17	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน		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

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
1.1.18 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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 ก่อสร้างทางขับขนาน 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 ก่อสร้างทางขับขนาน 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)	ค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาศึกษารายการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			2568	2566	1.0000					1.0000	1.0000
1.1.19 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานราวีวาส	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2569	2566	77.2627					77.2627	77.2627
1.1.21	โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	41.0427					41.0427	41.0427
1.1.22	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2563-2567	284.2876	619.6773	292.6000			1,196.5649	1,196.5649
1.1.23	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2567	8.9311	48.2500				57.1811	57.1811
1.1.24 (1)	ก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2568	2566	41.0427					41.0427	41.0427
1.1.26	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแพร่	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568-2572			430.8292			430.8292	430.8292
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
	ตัวชี้วัด 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความเร็วผิดขอบของกระถรงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำนํ้ายานพาหนะและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความเร็วผิดขอบของกระถรงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2568-2580	-	-	285.0000	285.0000	285.0000	855.0000	2,805.0000
1.2.2	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566-2580	4,171.4931					4,171.4931	4,171.4931
1.2.4	กิจกรรมจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อการก่อสร้างทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	4,102.6921					4,102.6921	4,102.6921
1.2.5	กิจกรรมก่อสร้างทางหลวงผ่านชุมชนเพื่อคนทุกกลุ่ม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		106.0000	212.0000	212.0000		530.0000	530.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 กับทางหลวงหมายเลข 361 (แยกหัวกะปิ) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		190.0000	380.0000	380.0000		950.0000	950.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดถนนเลียบคลองชลประทาน (บริเวณบ้านหนองแห่น) จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		50.0000	100.0000	100.0000		250.0000	250.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 ตัดทางเข้าตลาดกลางการเกษตรท้ายาง (แยกหนองบ้าย) จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 42 ตัดทางหลวงหมายเลข 410 (แยกตะลูโบะ) จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000

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
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 ตัดทางข้ามมหาวิทยาลัยพะเยา จ.พะเยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569	60.0000	120.0000	120.0000			300.0000	300.0000
1.2.24	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 36 (แยกกระเทียมลาย) จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569	80.0000	160.0000	160.0000			400.0000	400.0000
1.2.25	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304 ตัดทางหลวงหมายเลข 3076 (แยกพนมसारคาม) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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 (แยกห้วยหินสีห์) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.พิจิตร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569	110.0000	220.0000	220.0000			550.0000	550.0000
1.2.32	โครงการก่อสร้างปรับปรุงสะพานข้ามแม่น้ำบางปะกง บนทางหลวงหมายเลข 34 จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570		90.0000	180.0000	180.0000		450.0000	450.0000
1.2.34	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 1 กับทางหลวงชนบทหมายเลข 1418 (ทางเข้าสนามบินเชียงราย) จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2571	2568-2570		90.0000	180.0000	180.0000		450.0000	450.0000
1.2.36	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 317 (แยกปากแซง) จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.37	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3249 (แยกเขาไร่ยา) จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.38	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 32 ตัดทางหลวงหมายเลข 33 (แยกตลาด อ.พันอี) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570		160.0000	320.0000	320.0000		800.0000	800.0000
1.2.39	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 331 ตัดทางหลวงหมายเลข 3551 (แยกหัวไร่โรง/เกดเว่ย) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน		2572	2569-2571		60.0000	120.0000			180.0000	300.0000
1.2.42	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571		120.0000	240.0000			360.0000	600.0000
1.2.46	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกสวิ) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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.เขมรรัฐ จ.อุบลราชธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	180.0000	360.0000	360.0000			900.0000	900.0000

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
1.2.51	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย แยกปึกธงชัย - แยกโชคชัย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2569	2566-2568	228.0000	456.0000	456.0000			1,140.0000	1,140.0000
1.2.52	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 317 สาย อ.เขาคกรรจ์ - สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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.โค้งไผ่ - ต.คลองขลุง จ.กำแพงเพชร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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.เถิน จ.ลำปาง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.ปัว จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.ห้วยฮั่น - บ.ปง จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		84.0000	168.0000	168.0000		420.0000	420.0000
1.2.61	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย แยกอินทร์บุรี - บ.หนองบัวทอง (สะพานข้ามคลองอนุศาสนนันท์) จ. นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		160.0000	320.0000	320.0000		800.0000	800.0000
1.2.63	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิจิตร ตอน นครสวรรค์ - คลองพลึงดันใต้ จ. นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.วชิรารมี จ.พิจิตร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		344.0000	688.0000	688.0000		1,720.0000	1,720.0000
1.2.65	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 117 สาย นครสวรรค์ - พิชณุโลก ตอน หอนางา - พิชณุโลก จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		84.0000	168.0000	168.0000		420.0000	420.0000
1.2.66	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน แม่ ละเมา - ตาก จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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 แม่ สอด - แม่ละเมา จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		170.0000	340.0000	340.0000		850.0000	850.0000
1.2.68	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 130 สาย ทางเข้าสะพานข้าม แม่น้ำเมยแห่งที่ 2 ที่แม่สอด จ.ตาก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		137.0000	274.0000	274.0000		685.0000	685.0000
1.2.70	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2 สาย อ.พท - อ.บ้านไผ่ จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.74	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 2169 สาย อ.ไฮตร - อ.กุศชุม จ.ยโสธร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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.วานรนิวาส - อ.คำตากล้า จ.สกลนคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.79	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 24 สาย อ.อุทัย - อ.เดชอุดม ตอน หัวช้าง - แยกการช้าง - นากระแซง จ. ศรีสะเกษ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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 - บ้านพ จ.ระยอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		190.0000	380.0000	380.0000		950.0000	950.0000
1.2.84	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 32 สาย แยกทางน้ำสาร - แยกหลวงพ้อโอ จ.ชัยนาท	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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.เขาคจ จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		460.0000	920.0000	920.0000		2,300.0000	2,300.0000

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
1.2.90	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 348 สาย อ.โนนดินแดง - อ.ปะคำ ตอน บ.ส้มป้อย - บ.ห้วยาบ จ.บุรีรัมย์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		70.0000	140.0000	140.0000		350.0000	350.0000
1.2.91	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 361 สาย ทางเลี่ยงเมืองชลบุรี ตอน จุดตัดถนนบ้านสวน หนองข้างคอก - จุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 จ.ชลบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		220.0000	440.0000	440.0000		1,100.0000	1,100.0000
1.2.92	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3648 สาย ทางเลี่ยงเมืองแกลง จ.ระยอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.นายทุย จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		178.0000	356.0000	356.0000		890.0000	890.0000
1.2.94	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย กรุงเทพมหานคร - จุดผ่านแดนถาวรสะเดา ตอน บ.พ่อตาหินช้าง - บ.วังครก (เป็นช่วง ๆ) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.96	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย นครปฐม - ราชบุรี ตอน บ.สระเกะเทียม - บ.หนองโพ จ.นครปฐม และ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.นกยาง - บ.ขจัดภัย จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		60.0000	120.0000	120.0000		300.0000	300.0000
1.2.99	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชบุรี - หลังสวน ตอน บ.พระรักษ์ - บ.หาดยาย จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		150.0000	300.0000	300.0000		750.0000	750.0000
1.2.100	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแฉะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก ตอน บ.เขามิเกียรติ - บ.ไต้ นนท์ จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2570	2567-2569		80.0000	160.0000	160.0000		400.0000	400.0000
1.2.101	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 สาย คลองแฉะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก ตอน บ.ควนหมาก อ.โคกโพธิ์ จ.สงขลา และ จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2571	2568-2570			272.0000	544.0000	544.0000	1,360.0000	1,360.0000
1.2.103	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน นครสวรรค์ - อ.ชุมแสง จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2571	2568-2570			250.0000	500.0000	500.0000	1,250.0000	1,250.0000
1.2.105	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3486 สาย กุดเคย - โหมไทยถาวร ตอน แยกกุดเคย - แยกโคกคลาน จ.สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2571	2568-2570			80.0000	160.0000	160.0000	400.0000	400.0000
1.2.106	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 เขาทลัก - ทับละมู (ช่วงผ่านเขตอุทยานแห่งชาติเขาทลัก) จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	EIA	2571	2568-2570			100.0000	200.0000	200.0000	500.0000	500.0000
1.2.107	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 นครปฐม - ราชบุรี (บ.สนามจันทร์-บ.สระเกะเทียม) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				190.0000	380.0000	570.0000	950.0000
1.2.110	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชบุรี - กะเปอร์ ตอน ราชบุรี - บ.ม่วงกลวง จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571				280.0000	560.0000	840.0000	1,400.0000
1.2.111	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สี่แยกปฐมพร - บ.เขাপ้อ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.หนองขั่วว จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2570-2572					300.0000	300.0000	1,500.0000
1.2.113	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 สาย ต.เขาคินซ้อน - อ.กบินทร์บุรี ตอน ต.เขาคินซ้อน - บ.คลองรัง จ.ปราจีนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน		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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					600.0000	600.0000	3,000.0000
1.2.116	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยหินสัห์ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	EIA	2573	2570-2572					130.0000	130.0000	650.0000
1.2.117	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแฉะ - จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก ตอน นาหวี - บ.ควนหมาก จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572					200.0000	200.0000	1,000.0000
1.2.118	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนค	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	2,008.9218					2,008.9218	2,008.9218
1.2.120	ค่าก่อสร้างอาคารสำนักงานหน่วยบริหารและบำรุงรักษาสะพานมิตรภาพไทย-กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตีงบท)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	45.3336	65.8592				111.1928	111.1928
1.2.121	สายขอนแก่น-บ.ห้วยหินลาด (เป็นตอนๆ) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	420.9761					420.9761	420.9761
1.2.122	สาย อ.ร่อนพิบูลย์-บ.ไม้เสียบ (เป็นตอนๆ) จ.นครศรีธรรมราช	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	550.0077					550.0077	550.0077
1.2.123	สายพัทลุง-อ.หาดใหญ่ ตอน บ.ห้วยทราย-บ.พรุท้อ จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	608.2637					608.2637	608.2637
1.2.125	สาย บ.ไม้เสียบ - พัทลุง (เป็นตอน ๆ) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	400.0000	226.3058				626.3058	626.3058
1.2.126	สาย อ.แม่ลาว - อ.แม่สาย (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	772.6370	164.3851				937.0221	937.0221

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
1.2.127	สาย บ.เขาบ่อ - บ.ท่าทอง (ขาขึ้น) เป็นตอน ๆ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	148.9190	321.5140				470.4330	470.4330
1.2.128	สายอุดรธานี - อ.สระใคร (เป็นตอน ๆ) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	57.9930	403.9070				461.9000	461.9000
1.2.129	สายออบหลวง - แม่ข่า (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	48.0494	73.9496				121.9990	121.9990
1.2.130	สายปางอุ๋ง - แม่นาจร (เป็นตอน ๆ) จ.เชียงใหม่	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	63.0000	32.0000				95.0000	95.0000
1.2.131	ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 347 สายเชียงรากน้อย - บ.เกาะเกิด จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	189.0000	360.0000	360.0000			909.0000	909.0000
1.2.132	สายทางคู่ขนานวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง ตอน 2 จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	55.0000					55.0000	55.0000
1.2.133	สาย อ.ปากเกร็ด - ศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ จ.นนทบุรี กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566		772.0697				772.0697	772.0697
1.2.134	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านซ้ายทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	559.1064					559.1064	559.1064
1.2.135	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ด้านขวาทาง จ.นนทบุรี จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	580.4810					580.4810	580.4810
1.2.136	ปรับปรุงสะพานข้ามคลองที่เลี้ยง จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	70.0000					70.0000	70.0000
1.2.137	ทางบริการด้านนอกของทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง-บางขุนเทียน จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	256.6137	208.9160				465.5297	465.5297
1.2.138	สาย อ.สามพราน - บรรจบทางหลวงหมายเลข 338 จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	100.0000	257.7604				357.7604	357.7604
1.2.139	ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ด้านตะวันตก) ช่วง พระประแดง - บางแค กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	170.0000	109.6051				279.6051	279.6051
1.2.140	ปรับปรุงทางแยกต่างระดับ ทางหลวงหมายเลข 305 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	300.0000	149.8826				449.8826	449.8826
1.2.141	สะพานข้ามแม่น้ำนครชัยศรี (ทางคู่ขนาน) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	21.3885	150.0530				171.4415	171.4415
1.2.142	สายแยกบางบัวทอง - คลองเจ๊ก จ.นนทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	32.8877	618.4240				651.3117	651.3117
1.2.143	สาย บ.บางปูใหม่ - บ.บางปู จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	21.3770	453.6230				475.0000	475.0000
1.2.144	สายสะพานกลับรถถนนทางหลวงหมายเลข 34 ขาเข้าและขาออก (บริเวณคลองหอยสีก) จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	48.2684	190.4031				238.6715	238.6715
1.2.145	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา บนทางหลวงหมายเลข 3901 และ 3902 จ.ปทุมธานี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	230.0000	460.0000	460.0000			1,150.0000	1,150.0000
1.2.146	พัฒนาศูนย์ริมถนนวิภาวดีรังสิต ระยะ 3 กรุงเทพมหานคร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	190.0000	380.0000	380.0000			950.0000	950.0000
1.2.147	ก่อสร้างสะพานกลับรถถนนทางหลวงหมายเลข 1 บริเวณ บ.ลำน้ำ (ขาออก) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	50.0000	100.0000	100.0000			250.0000	250.0000
1.2.148	ก่อสร้างสะพานข้ามแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3 ตัดทางหลวงหมายเลข 3256 (แยกตาพร) จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	40.0000	80.0000	80.0000			200.0000	200.0000
1.2.149	สาย อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน บ.ห้วยเก็ด - บ.ห้วยน้ำอุ่น จ.แพร่ จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	453.5018					453.5018	453.5018
1.2.150	สายหนองบัวลำภู - เลย ตอน อ.นารัง - บ.วังสำราญ จ.หนองบัวลำภู	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	107.2467					107.2467	107.2467
1.2.152	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.บ้านเขว้า - ชัยภูมิ จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	293.3475					293.3475	293.3475
1.2.153	สายสุโขทัย - อ.สวรรคโลก ตอน ต.บางยม - อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	502.6012					502.6012	502.6012
1.2.154	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.ชุมแสง - อ.หนองบัว จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	781.3108					781.3108	781.3108
1.2.155	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัวระเหว - อ.บ้านเขว้า จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	139.9340	213.3333				353.2673	353.2673
1.2.156	สายนครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน บ.ศรีมงคล - อ.บึงสามพัน จ.เพชรบูรณ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	32.0833	675.2500				707.3333	707.3333
1.2.157	สาย อมัญจาศิริ - แยกช่องสามหมอ จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	199.1597	600.6868				799.8465	799.8465
1.2.158	สายแยกทางหลวงหมายเลข 317 (ไปน้ำร้อน) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 317 (เขาสอยดาว) ตอน ด้านชายแดน ไทย/กัมพูชา บ้านฉีกกาด - ด้านชายแดนไทย/กัมพูชา บ้านแหลม จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	93.9326					93.9326	93.9326
1.2.159	สาย อ.พังโคน - บึงกาฬ ตอน อ.ศรีวิไล - บึงกาฬ จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	231.3130					231.3130	231.3130
1.2.160	สายน่าน - อ.ท่าวังผา ตอน น่าน - ต.บ่อ จ.น่าน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	200.3621					200.3621	200.3621
1.2.161	สาย อ.หนองหิน - อ.วังสะพุง จ.เลย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	121.7809	427.1008				548.8817	548.8817
1.2.162	สายทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.พรุ - ทางเข้าสนามบ้านหาดใหญ่ จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	61.4913	295.9521				357.4434	357.4434
1.2.163	สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	206.5830	578.6572				785.2402	785.2402
1.2.165	สายเชียงราย - อ.เชียงของ ตอน อ.เหียง - บ.ด้า จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	160.9617	436.3997				597.3614	597.3614
1.2.166	สาย บ.น้ำปลัก - บ.หนองผือ จ.อำนาจเจริญ จ.อุบลราชธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	116.6536	1,239.5360				1,356.1896	1,356.1896
1.2.167	สายเชียงราย - อ.ขุนตาล ตอน บ.หัวดอย - บ.ใหม่มงคล จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	366.7614					366.7614	366.7614
1.2.168	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.โป่งน้ำร้อน - อ.สอยดาว จ.จันทบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	379.4204					379.4204	379.4204
1.2.169	สายจันทบุรี - สระแก้ว ตอน อ.สอยดาว - บ.เขาแหลม จ.จันทบุรี จ.สระแก้ว	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	409.0753	253.9445				663.0198	663.0198
1.2.170	สาย ต.บ้านหว้า - อ.ภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	280.8342	46.3846				327.2188	327.2188
1.2.171	สายปากน้ำเทพา - บ.บันนังตาม่า ตอน บ.ล็กบ่อ - บ.ทุ่งโหนด จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	125.7824	35.2176				161.0000	161.0000
1.2.172	สาย บ.ปากคลอง - บ.บางจาก จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	50.8695	88.9805				139.8500	139.8500
1.2.173	สายแยกทางหลวงหมายเลข 4 - ด้านสะเดาแห่งที่ 2 จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	316.9370	421.9532				738.8902	738.8902
1.2.176	สายทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) จ.หนองคาย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	900.7094	829.4400				1,730.1494	1,730.1494
1.2.177	สายนราธิวาส - อ.สุโงโกลก ตอน บ.โคกตา - บ.กือบกงาแม จ.นราธิวาส	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	102.3582	239.8464				342.2046	342.2046

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
1.2.178	สายทางเลี่ยงเมืองเชียงของ จ.เชียงราย	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	150.6556	573.4480				724.1036	724.1036
1.2.179	สายปรับปรุงบริเวณจุดตัดทางหลวงหมายเลข 323 กับทางหลวงหมายเลข 367 (แยกท่าล้อ) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	95.5250	204.5687				300.0937	300.0937
1.2.180	สาย อ.นครชัยศรี - บรรจบทางหลวงหมายเลข 3036 (วัดสามง่าม) จ.นครปฐม	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	49.5900	70.6871				120.2771	120.2771
1.2.181	สายคอยติ - ลำพูน จ.ลำพูน	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	93.8251					93.8251	93.8251
1.2.182	สายท่าเรือ - กาญจนบุรี (แยกพระแท่นดงรัง - ต่อทางเทศบาลเมืองกาญจนบุรี) จ.กาญจนบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	115.6068					115.6068	115.6068
1.2.183	สายทางเขาหาดทรายใหญ่ จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	54.1683					54.1683	54.1683
1.2.184	สายบ้านเลือก - หนองตากยา (ทางเลี่ยงเมืองโพธาราม) จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	86.1062	189.8540				275.9602	275.9602
1.2.185	สายนาสาร - เวียงสระ (ต่อเขตเทศบาลเมืองนาสาร - พระแสง) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	252.5171	19.5398				272.0569	272.0569
1.2.186	สายxonหอม - บ้านเหนือ (ทางข้ามเมืองแก่งคอย) จ.สระบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	44.3284	224.5305				268.8589	268.8589
1.2.187	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (สอทอง) - ขายทะเล จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	59.0437	70.5213				129.5650	129.5650
1.2.188	สายห้วยทราย - ปากพะยูน จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	91.7228	25.5696				117.2924	117.2924
1.2.189	สายบ้านป่า - ท่าศรี จ.สระบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	125.2166	13.7062				138.9228	138.9228
1.2.190	สายทางเลี่ยงเมืองจักราช จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	150.0000	42.3284				192.3284	192.3284
1.2.191	สายแยกทางหลวงหมายเลข 41 (ท่าเรือใต้) - บรรจบทางหลวง หมายเลข 401 (เขาหัวควาย) จ.สุราษฎร์ธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	60.2614	128.0576				188.3190	188.3190
1.2.192	ค่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน ในการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 (ปีงาฟ-บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2566	17.5032	10.4654				27.9686	27.9686
1.2.193	โครงการอำนวยความสะดวกภัยพิบัติบนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.		งบแผ่นดิน		2566	2566	4,524.4901					4,524.4901	4,524.4901
1.2.194	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม งานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2567-2580		200.0000	200.0000	200.0000	200.0000	800.0000	2,800.0000
1.2.196	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาและทบทวนรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 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)	งบแผ่นดิน		2566	2566	15,247.2741	6,018.3300	1,658.8568			22,924.4609	22,924.4609
1.2.202	โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2568		6,504.17	6,504.17			13,008.3300	13,008.3300
1.2.203	โครงการก่อสร้างถนนเลียบบ้านน้ำโจง นาควาฮี ช่วงสะพานมิตรภาพไทย-ลาว (แห่งที่ 2) -พระธาตุพนม อ.เมือง, ธาตุพนม จ.มุกดาหาร, นครพนม	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2567-2569		136.00	272.00	272.00		680.0000	680.0000
1.2.205	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 1	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569		124.00	248.00	248.00		620.0000	620.0000
1.2.206	ถนนสายส่วนต่อขยายถนนเฉลิมพระเกียรติ จ.นครศรีธรรมราช ตอนที่ 2	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569		164.00	328.00	328.00		820.0000	820.0000
1.2.207	ถนนสาย ก1,ข และ ค1 ผังเมืองรวมเมืองตรวด จ.ตราด	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569		183.00	366.00	366.00		915.0000	915.0000
1.2.208	ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569		183.00	366.00	366.00		915.0000	915.0000
1.2.209	ถนนสาย ง2 ผังเมืองรวมเมืองกระบี่ จ.กระบี่	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569			160.00	75.40	150.80	386.2000	250.0000
1.2.210	ถนนสายถนนต่อเชื่อม ถนนนครินทร์ - ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2570-2572			182.00	364.00	364.00	910.0000	1,000.0000
1.2.214	สายเลี่ยงเมืองอำเภอยางตลาด อ.ยางตลาด จ. กาฬสินธุ์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2570-2572					109.60	109.6000	548.0000
1.2.215	โครงการต่อเชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 - ถนนกาญจนาภิเษก จ.นนทบุรี	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2570-2572					300.00	300.0000	1,500.0000
1.2.216	ทางแยกต่างระดับสันป่าตอง อ.สันป่าตอง จ.เชียงใหม่	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2571-2573						-	1,000.0000
1.2.218	ถนนสาย ค ผังเมืองรวมเมืองหล่มสัก จ.เพชรบูรณ์	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2569-2571			124.00	248.00	248.00	620.0000	300.0000
1.2.219	ถนนสาย ค2 ผังเมืองรวมเมืองสุโขทัย-โก-ลก จ.นราธิวาส	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2570-2571				19.00	76.00	95.0000	95.0000
1.2.220	ถนนสาย ค 2-1 และ ค 2-2 ผังเมืองรวมเมืองมเสด อ.ตาก	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			2567-2569			124.00	248.00	248.00	620.0000	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
1.2.221	ถนนสาย จ มังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร	ทช.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพและเพิ่มความจุทางรถไฟ ช่วงหัวหมาก-อะเชิงเทรา-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 บทด. 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	โครงการจัดหารถโดยสาร (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	โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน จำนวน 20 คัน	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2562-2572			200.0000		1,600.0000	1,800.0000	2,000.0000
1.2.8	โครงการการก่อสร้างทางรถไฟขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าเส้นทางหาดใหญ่ - 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	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ เฟส 1	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2562-2569	255.3776	145.4790	847.6720	432.2560		1,680.7846	1,680.7846
1.2.10	โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ เฟส 2	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2566-2568		28.9000	115.5800			144.4800	144.4800
1.2.13	โครงการปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2567	3.6141	12.3904				16.0045	16.0245
1.2.16	โครงการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมโครงการก่อสร้างทางรถไฟ ช่วงชุมพร - ท่าเรือน้ำลิกระนอง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			2566	26.6857					26.6857	26.6857
1.2.17	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อเตรียมดำเนินการโครงการก่อสร้างทางรถไฟทั่วประเทศ	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			2566	61.4436					61.4436	61.4436
1.2.18	โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2567-2568		3.7500	11.2500			15.0000	15.0000
1.2.19	โครงการติดตั้งระบบ ATP Wayside จำนวน 48 สถานี	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		190.0000	285.0000	285.0000	190.0000	950.0000	950.00
1.2.23	โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน Battery Locomotive จำนวน 15-20 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		4.0000	6.0000	6.0000	4.0000	20.0000	20.0000
1.2.34	โครงการจัดหาหัวรถจักรรถโดยสาร จำนวน 127 คัน	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		3.0000	4.5000	4.5000	3.0000	15.0000	15.0000
1.2.39	โครงการเข้าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		5.0000	7.5000	7.5000	5.0000	25.0000	25.0000
1.2.40	การเพิ่มสัดส่วน Outsourc/ Out-job งานบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางราง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			2570					50.00	50.0000	30.0000
1.2.41	การพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Reliability)	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			2567-2570		10.00	10.00	10.00	10.00	40.0000	30.0000
1.2.42	การพัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทาง แบบ Multimodal	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			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

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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)													
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	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ	เปิดบริการ ระยะที่ 1 ปี 2573	2566-2575	6.6000	75.4000	528.6000	731.6000	1,866.6000	3,208.8000	11,429.8000
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) - จ้างที่ปรึกษาคัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (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)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	90.3487	231.8825	210.6800	210.6800	210.6800	954.2712	1,844.7712
1.2.3 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพฯ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	88.6152	183.6057	265.7567	265.7567	265.7567	1,069.4910	1,511.4915
1.2.3 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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 สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ สงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา 1 ฉบับ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		81.0255	192.3333	192.3333	192.3333	658.0253	1,440.2653
1.2.3 (8)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี และศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อม สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาชายฝั่งทะเลที่ แหลมดาวฯ จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567		30.0000				30.0000	30.0000
1.2.3 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	87.4570	203.3516	153.7094	153.7094	153.7094	751.9368	1,646.6368
1.2.3 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพั้น อ.ปากพั้น จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580		146.0548	83.8963	83.8963	83.8963	397.7437	785.7037
1.2.3 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		122.9450	94.5731	94.5731	94.5731	406.6642	1,352.3950
1.2.3 (13)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ นราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580			118.5080	118.5080		237.0160	1,422.0960
1.2.3 (15)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569				13.0000		13.0000	13.0000
1.2.3 (16)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580					25.7866	25.7866	283.6526
1.2.3 (17)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งบฯ ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580		30.0000	192.9000	192.9000	192.9000	608.7000	2,537.7000
1.2.3 (18)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ กระบี่ (ร่องนอก,ร่องใน) อ.เมืองกระบี่ จ.กระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (19)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580				94.5731	94.5731	189.1462	1,134.8769
1.2.3 (20)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ นคม (ร่องนอก,ร่องใน) อ.ขนอม จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2568			12.0000			12.0000	12.0000
1.2.3 (21)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัด นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 - 2580			81.0255	81.0255		162.0510	972.3060
1.2.3 (22)	โครงการศึกษาด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์และสิ่งแวดล้อม สำหรับการดำเนินการ ขุดลอกและบำรุงรักษา ร่องน้ำ สมุทรสงคราม (แม่กลอง) อ.เมืองสมุทรสงคราม จ.สมุทรสงคราม และผลกระทบต่อนกหายหอดจ จำนวน	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567		25.3000				25.3000	25.3000
1.2.4	ค่าจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566-2580	33.9875	20.3073	38.2380	38.2380	38.2380	169.0088	551.3888

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
1.2.5	งานก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (3 แห่ง) (ท่าเรือเกียกกาย ท่าเรือบางโพ ท่าเรือพระราม 5)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2564-2568	57.2262	-	-	-	-	57.2262	57.2262
1.2.6	โครงการจัดหาระบบผลิตไฟฟ้าด้วยพลังงานแสงอาทิตย์ พร้อมติดตั้ง ในศูนย์ควบคุมฯ และสถานีลูกข่าย VTS จำนวน 26 แห่ง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568			10.0000			10.0000	10.0000
1.2.7	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 1) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			50.0000	15.0000	15.0000	80.0000	300.0000
1.2.8	โครงการปรับปรุงระบบควบคุมการจราจรทางทะเล (VTS ระยะที่ 2) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนบน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569 - 2580				50.0000	15.0000	65.0000	250.0000
1.2.9	โครงการปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน (VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2569				5.0000		5.0000	5.0000
1.2.11	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาระบบ VHF Data Exchange System (VDES) สำหรับการควบคุมการจราจรและตรวจการณ์ทางทะเลในน่านน้ำไทยตามมาตรฐานภาคบังคับของ IALA	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570 - 2580					240.0000	240.0000	1,950.0000
1.2.12	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2567 - 2569		17.9954	35.9908	35.9908		89.9770	89.9770
1.2.13	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 2 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2569			18.0000	72.0000		90.0000	90.0000
1.2.14	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 3 กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569 - 2570				18.0000	72.0000	90.0000	90.0000
1.2.15	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือสาธารณะและลำน้ำ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดพร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในคลองแสนแสบ(ส่วนต่อขยายท่าเรือ) กรุงเทพมหานคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568			15.0000			15.0000	15.0000
1.2.16	โครงการปรับปรุงและพัฒนาาระบบติดตามเรือสินค้าและเรือโดยสารเขตท่าเรือเชียงแสน จ.เชียงรายศูนย์ควบคุมจราจร เชียงราย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2569			16.0000	64.0000		80.0000	80.0000
1.2.17	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือและลำน้ำด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ในแม่น้ำโขงพื้นที่จังหวัดนครพนม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568			50.0000			50.0000	50.0000
1.2.18	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดระยอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568			25.0000			25.0000	25.0000
1.2.19	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร จังหวัดภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569				60.0000		60.0000	60.0000
1.2.20	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิดแบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือปากเมง จังหวัดตรัง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570					30.0000	30.0000	30.0000
1.2.21	โครงการศึกษาแผนด้านความปลอดภัยของระบบการคมนาคมทางน้ำ ในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569				10.0000		10.0000	10.0000
1.2.22	โครงการศึกษาพื้นที่ที่เหมาะสมในการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือขจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569-2570				2.0000	8.0000	10.0000	10.0000
1.2.23	โครงการจัดหาเรือตรวจการณ์นอกประเทศ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 80 ฟุต จำนวน 3 ลำ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2570			120.0000	240.0000	240.0000	600.0000	600.0000
1.2.24	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 40 เมตร (สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570-2571					100.0000	100.0000	500.0000
1.2.25	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยา ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 50 ฟุต จำนวน 2 ลำ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569 - 2570				20.0000	60.0000	80.0000	80.0000
1.2.26	โครงการจัดทำแอปพลิเคชันการบริการข้อมูลการเดินทางในเมืองท่องเที่ยวสำคัญทั่วประเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569				5.0000		5.0000	5.0000
1.2.27	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			14.7000	14.7000	14.7000	44.1000	154.7000
1.2.28	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			21.0000	21.0000	18.3800	60.3800	232.2600
1.2.29	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำฯ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอ่าวไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			20.9000	19.2200	16.1700	56.2900	150.3400
1.2.30	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตราย หลักไฟนำฯ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2572			17.9600	16.1700	17.9600	52.0900	72.7700
1.2.31	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 หุ่น	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			5.0400	5.0400	5.0400	15.1200	72.2800

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)														
ลำดับ กลยุทธ์	แนวทางการพัฒนา/กลยุทธ์/โครงการ	หน่วยงานหลัก	ตัวชี้วัดที่ประเมินได้	แหล่งเงิน	สถานโครงการ	ปีเปิดบริการ	ปีงบประมาณ เริ่มต้น-สิ้นสุด	2566	2567	2568	2569	2570	วงเงินรวม	วงเงินรวมทั้งโครงการ
1.2.32	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			5.7600	5.7600	5.7600	17.2800	82.6700
1.2.33	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			4.6800	4.6800	4.6800	14.0400	67.1400
1.2.34	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาคงโมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580			13.0000		4.6800	17.6800	70.7800
1.2.35	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาคงโมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569 - 2580				12.0000		12.0000	60.1500
1.2.36	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาคงโมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องน้ำเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570 - 2580					19.0000	19.0000	86.0500
1.2.37	โครงการศึกษาพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2566	15.5000					15.5000	15.5000
1.2.38	โครงการศึกษาข้อมูลภาคการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์วิ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบสารสนเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568			4.5000			4.5000	4.5000
1.2.39	โครงการจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อการบริหารจัดการด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์ของประเทศ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570					30.0000	30.0000	30.0000
1.2.40	ค่าปรับปรุงท่าเรือพระปิ่นเกล้า	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566	20.0000					20.0000	20.0000
1.2.41	ค่าปรับปรุงท่าเรือปากเกร็ด จ.นนทบุรี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566	35.0000					35.0000	35.0000
1.2.42	โครงการพัฒนาความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า (Capacity) ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบแผ่นดิน			2568 - 2570			8.0000	16.0000	16.0000	40.0000	40.0000
1.2.43	การศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		8.0000	12.0000	12.0000	8.0000	40.0000	40.0000
1.2.44	การบริหารจัดการท่าเรือแหลมฉบัง ลดการติดขัดหน้าท่า	กทท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. ชัดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 2. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน) 3. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 4. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ													
1.2.1	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ 100x100 ซม (10 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนครร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานราวีวาส ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานพิษณุโลก)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	63.6636					63.6636	63.6636
1.2.2	เครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิด แบบ Dual View X-Ray ขนาดช่องอุโมงค์ตรวจสัมภาระ 60x40 ซม (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานระนอง ท่าอากาศยานชุมพร)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	24.2750					24.2750	24.2750
1.2.3	โครงการจัดหาและติดตั้งซอฟต์แวร์ระบบบริหารนรภัยการบิน กรุงเทพมหานคร	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568			21.4100			21.4100	21.4120
1.2.4	โครงการจัดหาและติดตั้งระบบตรวจจับการไหลเวียนของตู้โดยสาร (7 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ไม่ได้รับงบประมาณ		2567		99.0000				99.0000	
1.2.5	งานก่อสร้างจุดตรวจค้นรถยนต์ และยานพาหนะ บริเวณหน้าท่าอากาศยานท่าอากาศยานขอนแก่น 1 แห่ง	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	12.0000					12.0000	12.0000
1.2.6	จัดหาเครื่องตรวจสารวัตถุระเบิดแบบตั้งโต๊ะ (ETD) (11 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานลำปาง ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานแพร่)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	54.3400					54.3400	54.3400
1.2.7	จัดหาและติดตั้งเครื่องตรวจอาวุธและวัตถุระเบิดแบบ LEDS ขนาดช่องอุโมงค์ 60 x 40 cm พร้อมระบบตรวจสอบต่อเนื่อง (Inline) (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	89.4114					89.4114	89.4114
1.2.8	จัดหาและติดตั้งไฟลานกสับถั (Runway Turnpad Lights) (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานแบดง ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	लगนามในสัญญา		2566	47.4100					47.4100	47.4100
1.2.9	จัดหาทางลาดลำเลียงตู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานเลย (ชดเชยงบประมาณทั่วไป)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2566	4.3655					4.3655	4.3655
1.2.10	จัดหาทางลาดลำเลียงตู้โดยสารทุพพลภาพ ขึ้น-ลง อากาศยาน ท่าอากาศยานน่านนคร (ชดเชยงบประมาณทั่วไป)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2566	4.3655					4.3655	4.3655

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
1.2.11	จัดหาพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงสัมภาระ ขาเข้า (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานบุรีรัมย์)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	24.0000		41.0000			65.0000	65.0000
1.2.12	จัดหาพร้อมติดตั้งลิฟต์โดยสาร (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	24.0000					24.0000	24.0000
1.2.13	จัดหาพร้อมติดตั้งสายพานลำเลียงสัมภาระพร้อมเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ประกอบ (5 แห่ง) (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	22.2700					22.2700	22.2700
1.2.14	จัดหารถดับเพลิง ขนาด 4x4 (4 แห่ง) (ท่าอากาศยานเลย ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานนครราชสีมา)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566-2567	20.0000	80.0000				100.0000	100.0000
1.2.15	ซื้อระบบตรวจการณ์พื้นที่การบินแบบกล้อง Panorama ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	45.0000					45.0000	45.0000
1.2.16	ปรับปรุงระบบไฟฟ้าสนามบินทั้งระบบ (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานราวีวาส ท่าอากาศยานสกลนคร)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	245.0000					245.0000	245.0000
1.2.17 (1)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานน่านนคร ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566-2567	52.4000	209.6000				262.0000	262.0000
1.2.17 (2)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานนครพนม)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ประกวดราคา		2567-2568		42.9000	243.1000			286.0000	286.0000
1.2.17 (3)	ปรับปรุงระบบสายส่งไฟฟ้าลงใต้ดิน (2 แห่ง) (ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2565-2566	192.8000					192.8000	192.8000
1.2.18	ระบบบันไดเลื่อน (3 แห่ง) (ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานหัวหิน)	ทย.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	27.0000					27.0000	27.0000
1.2.19	โครงการพัฒนาระบบประเมินผลและติดตามตัวชี้วัดสมรรถนะของการดำเนินการทางการบินของประเทศ (Aviation Performance Measurement System)	กพท.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน			2567-2570				12.0000		12.0000	12.0000
1.2.20	โครงการจัดทำแผนแม่บทอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน (Drone Master Plan)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบแผ่นดิน			2567-2568			8.8170			8.8170	8.8170
1.2.21	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย (SWIM Master Plan)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบแผ่นดิน			2567-2568			10.0000			10.0000	10.0000
1.2.22	โครงการบริหารและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data & Analytics)	กพท.	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่ง	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2565-2566	7.5650					7.5650	7.5650
1.2.24	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน			2566-2567	2.0000	2.6618				4.6618	4.6618
1.2.25	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (ICAO)	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน			2566-2567	1.6000	1.8238				3.4238	3.4238
1.2.26	โครงการปรับปรุงสถานีภาคพื้นของระบบค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัยด้วยดาวเทียม COSPAS-SARSAT จากระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยต่ำเป็นระบบดาวเทียมวงโคจรพิสัยกลาง	สปค.	คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการท่าอากาศยาน)	งบแผ่นดิน			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 บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด แม่สอด และขอนแก่น	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2566	10.1864					10.1864	10.1864
1.2.31	ระบบเฝ้าระวังและแจ้งเตือนภัยคุกคามจากอากาศยานไร้คนขับ แบบเคลื่อนที่ได้ สำหรับกรมท่าอากาศยาน	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบแผ่นดิน	ไม่ได้รับงบประมาณ		2566	80.0000					80.0000	80.0000
1.2.32	งานก่อสร้างลานจอดรถยนต์ และปรับปรุงกายภาพ ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด และท่าอากาศยานสกลนคร	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบแผ่นดิน	ลงนามในสัญญา		2566	60.0000					60.0000	60.0000
1.2.33	งานก่อสร้างกำแพงป้องกันการบินอันตรายต่ออากาศยาน ที่อาคารจอดรถยนต์ ท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี)	งบแผ่นดิน	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
	ตัวชี้วัด 1. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 2. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ													
1.2.1	โครงการเช่าเรือโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,013 คัน (224+1,020+769 คัน)	ขสมก.	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน			2566-2575		330.5590	1,830.7690	2,962.4910		5,123.8190	295.1400

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
1.2.2	ศึกษาโยนบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก	สนข.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน	ดำเนินการแล้วเสร็จ		2564-2566	5.3538					5.3538	5.3538
1.2.3	โครงการค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหาร จัดการจราจร กรุงเทพมหานคร	สนข.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน			2566	3.4130					3.4130	3.4130
1.2.4	โครงการค่าจ้างศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลัก ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล กรุงเทพมหานคร	สนข.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน			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 และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ให้บริการทุกประเภท							23.9789	18.3524	142.8709	372.6367	140.5967	698.4355	835.4355
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ													
2.1.1	โครงการศึกษาวางแผนเพิ่มศักยภาพและพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2564-2566	15.4245					15.4245	15.4245
2.1.2	โครงการปรับปรุงศูนย์ปฏิบัติการควบคุมความปลอดภัยและการจราจรทางน้ำ กรมเจ้าท่า	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				61.0000		61.0000	61.0000
2.1.3	โครงการติดตั้งอุปกรณ์เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยบริเวณท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา 29 แห่ง	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568 - 2570			70.7167	70.7167	70.7167	212.1500	212.1500
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือหวัดศรี กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569			8.3400	33.3600		41.7000	57.7000
2.1.5	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569			8.5800	34.3200		42.9000	58.9000
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ชิงอี) กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568 - 2569			4.1400	16.5600		20.7000	28.7000
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568 - 2569			4.4000	17.6000		22.0000	28.0000
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสี่พระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569			7.7600	31.0400		38.8000	54.8000
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569			6.2800	25.1200		31.4000	47.4000
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569-2570				8.4200	33.6800	42.1000	58.1000
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2570					18.1000	18.1000	24.1000
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				9.1000		9.1000	15.1000
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2570					18.1000	18.1000	24.1000
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				9.1000		9.1000	17.1000
2.1.16	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.17	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพนารี จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				9.1000		9.1000	12.1000
2.1.18	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้คนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				29.0000		29.0000	37.0000
2.1.19	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสาร	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจผู้โดยสาร (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน			2566	8.5544	18.3524	32.6542			59.5610	59.5610
2.1.19 (1)	- ก่อสร้างสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดมหาสารคาม แห่งที่ 2 ต.แวงม่วง อ.เมืองมหาสารคาม จ.มหาสารคาม	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจผู้โดยสาร (ระบุถนนสายหลัก)					8.5544	18.3524	32.6542			59.5610	59.5610
2.1.19 (2)	- โครงการศึกษาความเหมาะสมของสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานที่หยุดรับส่งผู้โดยสารสำหรับคนทุกคน	ขบ.	ดัชนีความพึงพอใจผู้โดยสาร (ระบุถนนสายหลัก)							30.0000			30.0000	30.0000
กลยุทธ์ที่ 2.2	ประยุกต์ใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ/ดิจิทัล ในระบบคมนาคมขนส่ง							-	14.5500	82.4500	-	45.0000	142.0000	292.0000
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ													
2.2.1	โครงการพัฒนาระบบควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 2)	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2567-2568		10.0500	56.9500			67.0000	67.0000
2.2.3	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบแผ่นดิน			2570					30.0000	30.0000	30.0000
2.2.4	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบแผ่นดิน			2570-2580					15.0000	15.0000	165.0000
กลยุทธ์ที่ 2.3	ปรับปรุงค่าโดยสารที่เหมาะสมแก่ผู้ใช้บริการ							25.3278	33.9147	13.8381	-	-	73.0806	73.5444
	ตัวชี้วัด 1. ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก													
2.3.1	โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะเฉลี่ยในเมืองหลัก	งบแผ่นดิน			2566-2568	8.3798	23.4636	10.0556			41.8990	41.8900
2.3.2	โครงการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	สนข.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			2566	3.5664	10.4511	3.7825			17.8000	17.8000
2.3.3	โครงการคำจำกัดราคาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (bangkok travel demand survey)	สนข.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ													
2.4.1	โครงการการตรวจสอบรอยเชื่อมต่อเชื่อมแพลตฟอร์มสนับสนุนการทดสอบแบบ Full scale	มทร. ล้านนา	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2566-2567	3.6700	2.5000				6.1700	6.1700
2.4.2	กลไกการฝึกอบรมและแนวโน้มอายุการใช้งานของชิ้นส่วนรางก่อนและหลังการซ่อม เฟส 2	มช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2566-2567	2.1805	3.1000				5.2805	5.2805
2.4.3	โครงการพัฒนาการวิเคราะห์และทดสอบระบบรางรถไฟความเร็วสูง	รว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2563-2570	45.0000	25.0000	15.0000	35.0000	20.0000	140.0000	303.5000
2.4.4	โครงการศูนย์ทดสอบและพัฒนาเทคโนโลยีขนส่งและรถไฟความเร็วสูง	รว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2567-2570		6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	24.0000	24.0000
2.4.5	การจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ เฟส 2	สวทช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2567-2568		17.1000				17.1000	17.1000
2.4.6	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดแห่งชาติเพื่อสร้างการสอบกลับได้ในการวัดสำหรับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	มว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2566-2568	68.1669	64.1300	4.1300			136.4269	135.4269
2.4.7	โครงการพัฒนามาตรฐานการวัดพลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ และคุณภาพไฟฟ้าระดับมาตรฐานอ้างอิงแห่งชาติเพื่อสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของประเทศไทย	มว.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2567-2568		23.2149	5.1531			28.3680	28.3680
2.4.8	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	กพร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2566-2571	10.6170	83.0120	92.4307	102.6148	118.8872	407.5617	602.1043
2.4.10	พัฒนามาตรฐานความเชี่ยวชาญ ด้านวิธีการทดสอบชิ้นส่วนหรือมาตรฐานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องด้านระบบรางที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล	สทร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2567		20.0000				20.0000	20.0000
2.4.11	ยื่นขอการรับรองระบบคุณภาพผ่านต่างประเทศตามมาตรฐานสากล (NQI)	สทร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2568			25.0000			25.0000	25.0000
2.4.12	ค่าใช้จ่ายในการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศไทย	สศช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2567		6.5096	9.0370			15.5466	15.5466
2.4.13	ค่าใช้จ่ายในการติดตามการพัฒนาความเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค	สศช.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2567		1.4000				1.4000	1.4000
2.4.14	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น Platform	รฟท.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2569				30.00		30.0000	30.0000
2.4.15	การพัฒนาธุรกิจการซ่อมบำรุงและตรวจสอบสภาพรถจักรและล้อเลื่อน	รฟท.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2569				30.00		30.0000	30.0000
แนวทางการพัฒนาที่ 3 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (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	พัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ให้ครอบคลุม							419.1184	571.8793	1,728.4482	767.5520	4,253.1040	7,740.1019	19,991.9618
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP													
3.1.1	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2568	2565-2568	209.5970	51.7617	205.2460			466.6047	638.8180
3.1.1 (1)	- ก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ต.อาจสามารถ อ.เมืองนครพนม จ.นครพนม	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					202.2690	48.5646	204.0030			454.8366	624.0830
3.1.1 (2)	- ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม ต.อาจสามารถ อ.เมืองนครพนม จ.นครพนม	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					7.3280	3.1971	1.2430			11.7681	14.7350
3.1.2	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2564	2566-2568	132.0760	215.7448	299.0350			646.8558	646.8558
3.1.2 (1)	- ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ต.เวียง อ.เชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP					129.8860	213.3000	292.8140			636.0000	636.0000

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
3.1.2 (2)	- ค่าควบคุมงานก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ 2 ต.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	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ		2558-2571	-	-	382.0100	266.7760	533.5520	1,182.3380	1,715.8900
3.1.3 (1)	- จัดทำปรึกษาเพื่อดำเนินการตามมาตรา 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)	โครงการยกระดับแผนพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้า (Truck terminal) รองรับบริการเชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานแบบบูรณาการ 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	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport & Distribution Center)	กทท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP			เปิดบริการ ระยะที่ 1 ปี 2574 เปิดให้บริการ เต็มรูปแบบปี 2575	2566-2575	12.6000	29.4000	38.0000	8.0000		88.0000	5,406.0000
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	สทก.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2567		6.4000				6.4000	6.4000
3.1.14	โครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์บนแนวการเชื่อมโยงหลักในภาคใต้	รพท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2564-2566	18.4190					18.4190	47.6400
3.1.17	ค่าจ้างศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	อยู่ระหว่างดำเนินการ		2564-2566	13.3586					13.3586	39.2900
3.1.18	การพัฒนาและปรับปรุงฐานข้อมูลการเดินทางของคน และข้อมูลการขนส่งสินค้าระดับประเทศ เพื่อวางยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมของประเทศไทย	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2566-2567		43.4500				43.4500	79.0000
3.1.19	ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง - จังหวัดสตูล	สนข.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2566-2568	16.1500	36.8000				52.9500	52.9500
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์							32.0441	40.0000	88.0000	105.0000	25.0000	290.0441	437.0441
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก													
3.2.1	โครงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์สินค้าประมง ผ่านระบบ National Single Window	กษ. (กป.)	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบแผ่นดิน			2567-2569		40.0000	80.0000	80.0000		200.0000	200.0000

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
3.2.2	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563-2580	24.3801			9.0000	9.0000	42.3801	154.3801
3.2.3	โครงการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ด้านการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้าและการบริการระหว่างประเทศ ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่	กศก.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบแผ่นดิน			2566	7.6640					7.6640	7.6640
3.2.4	โครงการยกระดับการบริการของด่านศุลกากร	กศก.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบแผ่นดิน			2568 - 2570			8.0000	16.0000	16.0000	40.0000	40.0000
กลยุทธ์ที่ 3.3	พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์และเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์							256.7650	284.7392	393.4119	283.6619	189.1079	1,407.6859	1,401.8546
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม													
3.3.1	โครงการวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า	สศช.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบแผ่นดิน			2566	15.3150					15.3150	15.8150
3.3.2	โครงการการออกแบบและพัฒนากระบวนการตรวจสอบย้อนกลับของใบรับรองสุขอนามัยพืชอิเล็กทรอนิกส์ (e-Phyto)	วก.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบแผ่นดิน			2566-2567		7.8313				7.8313	1.5000
3.3.3	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	กพท.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบรัฐวิสาหกิจ	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	2570	2565-2568	241.4500	87.8000	109.7500			439.0000	439.0000
3.3.4	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการผลิตและการขนส่งของสหกรณ์เพื่อเป็นต้นแบบในการบริหารจัดการ	กสส.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบแผ่นดิน			2567-2570		69.1079	103.6619	103.6619	69.1079	345.5396	345.5396
3.3.5	โครงการยกระดับสหกรณ์ให้เป็นผู้ประกอบการธุรกิจเกษตร	กสส.	ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนินธุรกรรม	งบแผ่นดิน			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 มาตรฐาน และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการค้าเนิงานและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง							144.0700	108.2150	51.5658	50.0000	20.0000	373.8508	419.0258
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ													
4.1.1	โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล (Phase 1)	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2566	13.8000					13.8000	13.8000
4.1.2	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป (Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2566	10.8200					10.8200	10.8200
4.1.3	โครงการวางแผนการพัฒนากระบวนการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2567		10.8900				10.8900	10.8900
4.1.4	โครงการพัฒนาและกำกับดูแลระบบการขนส่งสินค้าในเมืองให้มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2568			25.0000			25.0000	25.0000
4.1.5	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 3)	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2569				30.0000		30.0000	30.0000
4.1.6	โครงการลดอุบัติเหตุในภาคการขนส่งทางถนน ด้วยการยกระดับผู้ประกอบการ SME สู่มาตรฐาน Q Mark เพื่อการกำกับดูแล	خب.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2568			13.9658			13.9658	13.9658
4.1.7	โครงการพัฒนาระบบรายงานเหตุการณ์ภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Intelligence Disaster Management System : IDMS)	สปค.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2566-2567	10.4000	5.4250				15.8250	16.0000
4.1.8	โครงการเพิ่มขีดความสามารถการทดสอบ ระบบอัดประจุไฟฟ้า รองรับระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2566	88.6000					88.6000	88.6000
4.1.9	โครงการจัดทำร่างมาตรฐานการตรวจสอบและซ่อมบำรุงทางรถไฟที่มีความลาดชันช่วงสายเหนือ	สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2566	20.4500					20.4500	20.4500

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
4.1.8	โครงการจัดทำ Big Data และ Data Analytic เพื่อการติดตามและกำกับประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางรางของประเทศ	ขร.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2569-2570				20.0000	20.0000	40.0000	40.0000
4.1.9	โครงการศึกษาพื้นที่ทั้งวัสดุในทะเลภายใต้พิธีสารลอนดอน ค.ศ. 1996	จท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2567-2568		1.9000	7.6000			9.5000	9.5000
4.1.10	โครงการจ้างศึกษาอนุสัญญา MARPOL Annex VI	จท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2568			5.0000			5.0000	5.0000
4.1.11	โครงการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการค้าเงินธุรกิจ	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2567		30.00				30.0000	30.0000
4.1.12	การจัดตั้งบริษัทลูกเดินรถสินค้าและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน เพื่อรองรับธุรกิจใหม่	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2567		30.00				30.0000	30.0000
4.1.13	ปรับปรุงและพัฒนามาตรฐานการให้บริการพื้นฐานของการเดินรถเชิงสังคม	รฟท.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2567		30.00				30.0000	30.0000
กลยุทธ์ที่ 4.2	พัฒนาและปรับปรุงข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่ง							-	6.0000	9.0000	-	-	15.0000	15.0000
	ตัวชี้วัด 1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ 2. ระยะเวลาในการทำธุรกรรมในการขนส่ง 3. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP													
4.2.1	โครงการศึกษากฎระเบียบ และข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและชายแดนของไทย	กศก.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งระหว่างประเทศ	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม 2. จำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World-recognized Certificate													
5.1.1	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยनวิ	จท.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2568			15.0000			15.0000	15.0000
5.1.2	ปรับปรุงหลักสูตรอบรมใบอนุญาตขับรถขนาดใหญ่	ขบ.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567		20.0000				20.0000	20.0000
5.1.3	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการค้าเงินงานด้านคมนาคมขนส่ง	ขบ./ขร.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		20.0000	30.0000	30.0000	20.0000	100.0000	100.0000
5.1.4	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านโลจิสติกส์เพื่อรองรับอุตสาหกรรม และบริการแห่งอนาคต	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		82.4143	123.6215	123.6215	82.4143	412.0715	412.0715
5.1.5	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับธุรกิจขนส่งและการค้า ระหว่างประเทศ	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		23.4605	35.1907	35.1907	23.4605	117.3023	117.3023
5.1.6	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		7.0368	10.5552	10.5552	7.0368	35.1840	35.1840
5.1.7	โครงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรเฉพาะทางรองรับอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์	รง.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			2567 - 2570		2.8008	4.2012	4.2012	2.8008	14.0040	14.0040
5.1.8	โครงการเพิ่มอัตรากำลังและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแลมาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า	กศก.	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			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	รมพัฒนาฝีมือแรงงาน	จำนวนบุคลากรที่จบหลักสูตรด้านวิชาชีพที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย													
5.2.1	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2567-2568		3.7500	21.2500			25.0000	25.0000
5.2.2	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2569				20.0000		20.0000	20.0000
5.2.3	โครงการพัฒนาศักยภาพและเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2569				30.0000		30.0000	30.0000
5.2.4	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น (Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย (Phase 2)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2570					25.0000	25.0000	25.0000
5.2.5	โครงการเสริมสร้างความสามารถการดำเนินงานธุรกิจให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมด้วยการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน	กสอ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2566-2570	44.6000					44.6000	44.6000
5.2.6	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			ปีต่อปี	14.5215	17.4258	20.9110	25.0932	30.1118	108.0632	505.7400
5.2.7	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			ปีต่อปี		5.0000	6.0000	7.2000	8.6400	26.8400	140.9500

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 5.3	วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์							-	64.3000	77.7000	-	-	142.0000	142.0000
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์													
5.3.1	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนน เพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	งบแผ่นดิน			2567-2568		26.8000	40.2000			67.0000	67.0000
5.3.2	โครงการบูรณาการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพของประเทศไทย (NQI) ด้านระบบราง	สทร.	จำนวนโครงการวิจัย/นวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	งบแผ่นดิน			2567-2568		37.5000	37.5000			75.0000	75.0000
	รวมงบแผ่นดิน (ล้านบาท)							131,314.5247	188,636.7309	224,083.5263	256,053.4395	209,349.2376	1,009,437.4590	2,202,267.8320
	รวมงบรัฐวิสาหกิจ (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)							206,003.1378	429,881.0260	661,816.9075	777,818.1935	710,936.8627	2,789,717.1275	8,805,633.3893

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	
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)														
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)	งบแผ่นดิน				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)	งบแผ่นดิน				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	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ - ลำลูกกา)	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)		ขออนุมัติโครงการ		2568-2571	2,709.8600					2,709.8600	23,564.1100	
1.1.3 (1)	โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (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)	งบแผ่นดิน				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	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ 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)	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ 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)	งบแผ่นดิน				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)	งบแผ่นดิน				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	
1.1.9	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษ สายบางนา-อาจนรงค์ (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-อาจนรงค์ (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	

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
1.1.10 (1)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและ ถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน				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	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีฯ 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)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีฯ และทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอก (Missing Link) - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					156.5000	104.3300				260.8300	313.0000
1.1.11 (2)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรธานีฯ 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	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ 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)	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ 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)	โครงการแก้ไขปัญหการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ 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	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีอาสา-สำโรง	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เอกชน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ		2574-2578				500.0000	10,866.6700	11,366.6700	87,300.0000
1.1.16 (1)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีอาสา-สำโรง - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)								500.0000	1,500.0000	2,000.0000	3,000.0000
1.1.16 (2)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราวีอาสา-สำโรง - ค่าก่อสร้างโครงการ	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)									9,366.6700	9,366.6700	84,300.0000
1.1.17	โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร-ถนนวงแหวนรอบที่ 3 (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
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

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
1.1.21	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วง ลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน ในส่วนของงานโยธา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	เงินกู้	EIA	2572	2569-2571	4,960.0000					4,960.0000	12,400.0000
1.1.27	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านตะวันตก) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2572	2569-2571	2,840.0000					2,840.0000	7,100.0000
1.1.28	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพินิจมิตรด้านตะวันตก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2572	2569-2571	1,584.0000					1,584.0000	3,960.0000
1.1.29	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 425 ทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ (ด้านตะวันออก) ตอน บ.ควนจง - บ.พร จ.สงขลา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2572	2569-2571	1,160.0000					1,160.0000	2,900.0000
1.1.30	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา (ด้านเหนือ) จ.ฉะเชิงเทรา	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน		2573	2570-2572	3,360.0000	3,360.0000				6,720.0000	8,400.0000
1.1.31	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองน่าน จ.น่าน	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2573	2570-2572	2,180.5816	2,180.5816				4,361.1632	5,451.4540
1.1.32	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพินิจมิตรด้านตะวันออก จ.ชลบุรี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2573	2570-2572	824.0000	824.0000				1,648.0000	2,060.0000
1.1.33	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	480.0000	480.0000				960.0000	1,200.0000
1.1.34	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง - อ.คอนสาร จ.เพชรบูรณ์	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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 - สกละวัน จ.อุบลราชธานี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ขออนุมัติโครงการ	2572	2569-2571	1,132.0000					1,132.0000	2,830.0000
1.1.36	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่ อ.สุโขทัย - รันเตาปิ่นยัง จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	212.0000	212.0000				424.0000	530.0000
1.1.37	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ เชื่อมจุดตัดถนนวงแหวนตะวันออก - บรรจบทางหลวงหมายเลข 352 จ.ปทุมธานี	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575			156.0000	312.0000	312.0000	780.0000	780.0000
1.1.43	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิต์ จ.อุดรดิต์	ทล.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน		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.	ดัชนีความดีดัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2570-2572	1,360.0000	1,360.0000				2,720.0000	3,400.0000
	ทางราง							444,280.8217	447,175.6777	395,497.3277	364,127.6877	341,555.5748	2,025,869.0895	4,873,134.3405
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดเพิ่มขึ้น 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP													
	รถไฟฟ้ามหานคร และบริเวณเขต							47,495.4900	29,753.1600	17,149.9000	9,414.9400	9,541.4500	113,354.9400	414,474.7263
1.1.1	โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง ช่วงแคราย-ลำสาละ (บีทีบี) (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. ค่าจ้างระบบและขบวนรถไฟฟ้ามหานคร	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				5,075.0000					5,075.0000	12,442.0000

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
1.1.1 (3)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				276.0000					276.0000	1,159.0000
1.1.1 (4)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				430.0000					430.0000	1,501.0000
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีม่วง บางใหญ่-บางซื่อ (23.0 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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	รถไฟฟ้าสายสีส้ม หัวลำโพง-บางแค (16.0 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			2554-2562	28.0000	-	-	-	-	28.0000	5,218.7300
1.1.4	รถไฟฟ้าสายสีเขียว แบริ่ง-สมุทรปราการ (12.6 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			2555-2562	24.1400	-	-	-	-	24.1400	1,305.0000
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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 ศูนย์ รังสิต	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขอนแก่นโครงการ	2573	2566-2572	8.3600	4.1800				12.5400	6,465.8818
1.1.9 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์ -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				8.3600	4.1800				12.5400	6,246.5100
1.1.10	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ - พญาไท - มักกะสัน - หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขอนแก่นโครงการ	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.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				8,475.9400	52.9600	52.9600			8,581.8600	37,739.5600
1.1.11	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2574	2566-2573	3,744.0800	6,321.6800	2,363.1300			12,428.8900	17,177.6000
1.1.11 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ช่วงหัวหมาก - ฉะเชิงเทรา -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				3,744.0800	6,321.6800	2,363.1300			12,428.8900	15,471.2700
1.1.12	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ศึกษา/ออกแบบ	2576	2567-2575	14,848.7400	8,609.9000	1,586.0000	38.0000	28.5000	25,111.1400	34,019.7000
1.1.12 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงวงเวียนใหญ่ - มหาชัย -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				5,390.0000					5,390.0000	5,550.0000
1.1.12 (2)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง 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	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านอิมพลี)	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขอนแก่นโครงการ	2573	2566-2572	13.6000	6.8000				20.4000	10,670.2700
1.1.13 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงตลิ่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี (สถานีพระราม 6 สถานีบางกรวย - กฟผ. และสถานีบ้านอิมพลี) -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				13.6000	6.8000				20.4000	10,662.8800
1.1.14	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขอนแก่นโครงการ	2573	2566-2572	6.1600	3.0800				9.2400	4,616.0000
1.1.14 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน - ศิริราช -ค่าก่อสร้างโครงการ	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				6.1600	3.0800				9.2400	4,608.6100
1.1.15	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขอนแก่นโครงการ	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)	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต กรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				10.0000	900.0000				910.0000	980.0000

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
1.1.15 (2)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองร่วมกับรถไฟทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขต 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 ช่วงท่าอากาศยานภูเก็ต-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. การจัดการมลพิษที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				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-แยกรา หิยะสมานสามัคคี (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. การจัดการมลพิษที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				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. การจัดการมลพิษที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				3.2500	91.7500	119.0000	26.5500	-	240.5500	240.5500
1.1.3 (3)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	35.7000	45.2800	49.6600	31.6500	162.2900	162.2900
1.1.3 (4)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	236.2100	299.5600	328.5500	209.3700	1,073.6900	1,073.6900
1.1.3 (5)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	16.5500	20.9900	23.0200	14.6700	75.2300	75.2300
1.1.3 (6)	6. Provisional Sum ของงานโยธา + ค่าใช้จ่ายอื่นๆ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				-	20.0000				20.0000	20.0000
1.1.4	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว ช่วงตลาดเซฟวัน-สถานี มกราคมและพัฒนาอาชีพบ้านนาวิสวัสดิ์ (ไม่ได้ขอรับจัดสรรเงินงบประมาณในปี 2567)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	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. การจัดการมลพิษที่ดิน	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน				600.0000	599.0000	-			1,199.0000	1,216.0000
1.1.4 (2)	3. การก่อสร้างงานโยธา	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				507.3100	689.9400	669.6400			1,866.8900	2,254.7000
1.1.4 (3)	4. ค่างานระบบและขบวนรถไฟฟ้า	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				732.5800	996.3100	967.0000			2,695.8900	3,255.9000
1.1.4 (4)	5. ค่าจ้างที่ปรึกษาโครงการ	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				39.7300	54.0400	52.4500			146.2200	176.5900
1.1.4 (5)	6. Provisional Sum	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เอกชน				62.0200	84.3500	81.8700			228.2400	248.0800
	โครงข่าย MR-Map							105,056.4400	75,155.1360	14,863.3360	44,201.6861	57,498.1931	296,774.7912	1,202,389.0000

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
1.1.1	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR2 กรุงเทพฯ ฯ ชลบุรี - หอนกคาย	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้									-	
1.1.1 (1)	MR2 ช่วง แหลมฉบ้ง-บ่อทอง (ทล.3340) (MR)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2575	2571-2574	-	-	-	-		-	65,026.0000
1.1.1 (2)	MR2 ช่วง บ่อทอง (ทล.3340) - ปราจีนบุรี (ทล.33) (MR)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้	ศึกษา/ออกแบบ	2580	2575-2579					6,248.8000	6,248.8000	50,340.0000
1.1.2	โครงการพัฒนาโครงข่าย MR10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้									-	
1.1.2 (1)	MR10 ช่วง ด้านตะวันออก ช่วง ทล.32-ทล.305 (MR)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	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.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	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.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	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.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้		2579	2574-2578				35,071.6000	35,071.6000	70,143.2000	175,358.0000
1.1.2 (5)	MR10 ช่วง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	6,271.6000					6,271.6000	31,358.0000
1.1.2 (6)	MR10 ช่วง บางขุนเทียน-บางบัวทอง (M)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	2,540.0000					2,540.0000	56,035.0000
1.1.2 (7)	MR10 ช่วง บางบัวทอง-บางปะอิน (M)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	8,623.2160					8,623.2160	15,260.0000
1.1.2 (8)	MR10 ช่วง ทางเชื่อมต่อนถนนวงแหวนฯ รอบที่ 2 ด้านตะวันตกและตะวันออก (M)	ทล.	ดัชนีความคืดขีดบนเส้นทางหลัก (ระบุดบนสายหลัก)	เงินกู้		2572	2568-2571	1,341.8000					1,341.8000	4,567.0000
	รถไฟทางคู่ ระยะที่ 2							61,983.8400	47,003.2000	50,653.7300	28,055.3000	8,291.0500	222,087.1200	537,804.4000
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.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน				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) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน				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.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน				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.) -ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน										1,267.3600
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	งบแผ่นดิน				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	งบแผ่นดิน					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	งบแผ่นดิน				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	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่สายท่ากิโลเลน-บ้านพุน้ำร้อน	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 ชุมทางบ้านภาษี - 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-ชุมทางบ้านภาษี	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

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
1.1.6	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 ช่วงมวกดาบพุด-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-บ้านน้ำพร่อน (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 ช่วงฟักบัว-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-ท่าฉัตรไชย (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568 - 2571	5,634.9600					5,634.9600	28,856.7000
1.1.14	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงสุพรรณบุรี-นครหลวง-ชุมทางบ้านภาชี (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	5,416.8800	4,062.6600				9,479.5400	21,840.0700
1.1.15	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงท่าฉัตรไชย-ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (MR9)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567 - 2572	5,399.2400	4,049.4300				9,448.6700	14,711.7800
1.1.16	โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577	40.0000		5,569.2900	16,707.8600	7,833.1100	30,150.2600	48,437.5200
1.1.18	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย-อะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			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	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าสาม ช่วงจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			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	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟฟ้าความเร็วสูง	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	100.0000	500.0000	500.00
	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	เขตอุตสาหกรรมหลักของกลุ่มสหวิริยาสต์อินดัสตรี ระยะที่ 2: ช่วงนาฝักขวง – เขตอุตสาหกรรมหลักสหวิริยาฯ - 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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ													
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563 - 2580	830.7700	854.4700	677.2200	350.5100		2,712.9700	6,980.6607
1.1.2	โครงการแลนด์บริดจ์ ระยะที่ 1	สนข.	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

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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน)													
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	งบแผ่นดิน		2572	2566-2571	932.4000					932.4000	2,684.6427
1.1.4 (1)	งานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ขยายทางขับ ลานจอดเครื่องบิน พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2568-2571	450.0000					450.0000	1,500.0000
1.1.4 (2)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง 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)	คำจ้างควบคุมงานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP		ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2573	2567-2572	14.4000	14.4000				28.8000	48.0000
1.1.5 (1)	โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานระนอง	ทย.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ประกวดราคา	2573	2566-2572	504.0000	504.0000				1,008.0000	2,464.7500
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) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด							77,599.6381	66,972.1681	54,335.3467	49,396.5694	47,066.5505	295,370.2728	1,111,262.4224
	ทางถนน							52,195.1700	52,432.2000	47,984.6186	43,756.3513	45,271.2224	241,639.5623	879,768.6942
	ตัวชี้วัด 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนัยานพาหนะและจุดจอดพักรถบรรทุก	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	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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	กิจกรรมก่อสร้างสะพานและทางระดับ (งานดำเนินการเอง)	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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 ตัดทางหลวงหมายเลข 3275 (เดิม) (ทางแยกเข้าเมืองอินทร์บุรี) จ.สิงห์บุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	เวนคืน	2572	2569-2571	180.0000					180.0000	450.0000
1.2.9	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 34 ตัดทางหลวงชนบท สป.1006 จ.สมุทรปราการ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน		2572	2569-2571	120.0000					120.0000	300.0000
1.2.10	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 216 ตัดทางหลวงหมายเลข 2423 (ทางเข้าสนามบินอุดรธานี) จ.อุดรธานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	160.0000					160.0000	400.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 347 ตัดทางหลวงหมายเลข 3263 (แยกวรเชษฐ์) จ.พระนครศรีอยุธยา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	EIA	2572	2569-2571	420.0000					420.0000	1,050.0000
1.2.13	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 326 (แยกประจวบคีรีขันธ์) จ.ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.14	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4003 (แยกสวี) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 41 กับทางหลวงหมายเลข 4006 (แยกวังตะกอก) จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.หนองโพ - วังเย็น จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	380.0000					380.0000	950.0000
1.2.17	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 สาย ราชกุฏด - กะเปอร์ ตอน ราชกุฏด - บ.ม่วงกลวง จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	560.0000					560.0000	1,400.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 41 สีแยกปฐมพร – บ.เขาบ่อ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2572	2569-2571	120.0000					120.0000	300.0000

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
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 11 สาย อินทร์บุรี - สากเหล็ก ตอน บ.หนองบัวทอง - บ.หนองขั่วว จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน		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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	1,200.0000	1,200.0000				2,400.0000	3,000.0000
1.2.23	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 หลุมดิน - ห้วยหินสีห์ จ.ราชบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	EIA	2573	2570-2572	260.0000	260.0000				520.0000	650.0000
1.2.24	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองมะ – จุดผ่านแดนถาวรสุโขทัย-โลก ตอน นาทวี – บ.คนหมาก จ.สงขลา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2573	2570-2572	400.0000	400.0000				800.0000	1,000.0000
1.2.25	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน	งบแผ่นดิน			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 (แยกทุ่งผักเป็ด) จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	70.0000	140.0000	140.0000			350.0000	350.0000
1.2.27	โครงการก่อสร้างจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305 ตัดทางหลวงชนบทหมายเลข นย.3001 (แยกองค์รักษ์) จ.นครนายก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	92.0000	184.0000	184.0000			460.0000	460.0000
1.2.29	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 12 (แยกบ้านคลอง) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	120.0000	240.0000	240.0000			600.0000	600.0000
1.2.30	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 126 (แยกเอ็กชัยเรย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	120.0000	240.0000	240.0000			600.0000	600.0000
1.2.31	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 126 (แยกหนองอ้อ) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				100.0000	200.0000	300.0000	500.0000
1.2.39	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงชนบทหมายเลข พท.4003 (แยกไทยแอร์เวย์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576				109.0000	217.9853	326.9853	544.9853
1.2.42	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 1086 (แยกแสงดาว) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577					120.0000	120.0000	600.0000
1.2.43	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 สาย ร้องไห้ - วังทอง (รวมทางแยกต่างระดับ 12/126) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2574	2571-2573	740.0000	1,480.0000	1,480.0000			3,700.0000	3,700.0000
1.2.45	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 205 สาย สีแยกลำน้ำรายณ์ - สามแยกลำสนธิ ตอน ต.ม่วงค่อม - ช่องสำราญ จ.ลพบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	80.0000	160.0000	160.0000			400.0000	400.0000

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

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
1.2.47	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน ปังสามพัน - หนองบัวระเหว จ.เพชรบูรณ์, จ.ชัยภูมิ	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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.วังโสมถ์ จ.เพชรบุรี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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 – นาใน จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	350.0000	700.0000	700.0000			1,750.0000	1,750.0000
1.2.50	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 บ.พะโต๊ะ – บ.พระรักษ์ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2574	2571-2573	140.0000	280.0000	280.0000			700.0000	700.0000
1.2.51	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 225 สาย นครสวรรค์ - ชัยภูมิ ตอน อ.หนองบัว - ต.ศรีมงคล จ.นครสวรรค์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575		180.0000	360.0000	360.0000		900.0000	900.0000
1.2.55	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นาใน – บ.กำพวน จ.ระนอง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2576	2573-2575		140.0000	280.0000	280.0000		700.0000	700.0000
1.2.56	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 42 คลองแงะ – จุดผ่านแดนถาวรสู่โขงโข-ลก ตอน อ.โคกโพธิ์ – นาเกตุ จ.ปัตตานี	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577					190.0000	190.0000	950.0000
1.2.59	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 ราชกรุฑ – พะโต๊ะ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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 งาน พัฒนาโครงข่ายทางหลวง	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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)													
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	โครงการปรับปรุงระบอบาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ เฟส 2	รฟท.	คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2572	2567-2571	291.2100					291.2100	2,612.1100
1.2.8	โครงการแก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อเพิ่มการส่งเสริมการขนส่งทางราง	ขร.	สัดส่วนการขนส่งทางราง	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)													
1.2.1	โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi-Automated Container Terminal)	กทท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบรัฐวิสาหกิจ	ศึกษา/ออกแบบ	เปิดบริการระยะที่ 1 ปี 2573	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 (ทำจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้างดำเนินการ		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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้างดำเนินการ		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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้างดำเนินการ		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	งบแผ่นดิน	ก่อสร้างดำเนินการ		2566 - 2580	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	464.0290	2,277.6913

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 (5)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	612.6900	1,810.8270
1.2.2 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	391.1200	1,440.2653
1.2.2 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	447.3500	1,646.6368
1.2.2 (8)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	193.9800	785.7037
1.2.2 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือเนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	114.9320	993.8512
1.2.2 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,352.3950
1.2.3 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	592.5400	1,422.0960
1.2.3 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	128.9330	283.6526
1.2.3 (13)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งฯ ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	964.5000	2,537.7000
1.2.3 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,134.8769
1.2.3 (15)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2570 - 2580	480.0000	480.0000		250.0000		1,210.0000	1,950.0000
1.2.9	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการจราจรทางน้ำด้วยข้อมูลและตำแหน่งเรือด้วยระบบ Automatic Identification System (AIS) ในบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2571	25.0000					25.0000	25.0000
1.2.11	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร เกาะพะงัน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2571	25.0000					25.0000	25.0000
1.2.12	โครงการจัดหาระบบบริหารจัดการด้านความปลอดภัยในท่าเทียบเรือท่องเที่ยวสำคัญ ด้วยกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบ AI พร้อมโครงข่ายสื่อสาร ท่าเรือเนกประสงค์ตอนลึก จังหวัดสุราษฎร์ธานี	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2572		25.0000				25.0000	25.0000
1.2.13	โครงการศึกษาผลกระทบด้านความปลอดภัยในการเดินเรือในแม่น้ำโขงเพื่อรองรับการดำเนินการตามความตกลงว่าด้วยการเดินเรือพหิชาติในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขง (JCCCN)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2571 - 2572	3.0000	12.0000				15.0000	15.0000
1.2.14	โครงการศึกษาเส้นทางเดินเรือที่เหมาะสม รองรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างทะเลอ่าวไทยอันดามัน หรือโครงการแลนด์บริดจ์ (Landbridge)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2571 - 2572	3.0000	12.0000				15.0000	15.0000
1.2.15	โครงการก่อสร้างสถานีเรือตรวจการณ์และเรือจัดมลพิษฝั่งทะเลอ่าวไทยและอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2571 - 2573	180.0000	360.0000	360.0000			900.0000	900.0000

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
1.2.17	โครงการจัดหาเรือขจัดมลพิษพร้อมอุปกรณ์ขจัดมลพิษทางน้ำ ขนาดความยาวไม่น้อยกว่า 40 เมตร (สำหรับพื้นที่ชายฝั่งทะเลอันดามัน)	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570-2571	400.0000					400.0000	500.0000
1.2.18	โครงการจัดหาทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	19.2500	16.5000	13.7500	13.7500	13.7500	77.0000	232.2600
1.2.20	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายหลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอ่าวไทย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	15.2900	20.2400	17.1600	20.6800	20.6800	94.0500	150.3400
1.2.21	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายหลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำเศรษฐกิจ ฝั่งอันดามัน	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2572	10.3400	10.3400				20.6800	72.7700
1.2.22	โครงการก่อสร้างหลักไฟขอบร่อง หลักไฟปลายสันเขื่อน หลักไฟแสดงที่หมายอันตรายหลักไฟนำ พร้อมอุปกรณ์เครื่องหมายการเดินเรือ สำหรับร่องน้ำทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2571	26.2900					26.2900	26.2900
1.2.23	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 ทุ่น	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	5.2900	6.7600	5.2900	5.2900	5.2900	27.9200	72.2800
1.2.24	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.บ่อยาง อ.เมือง จ.สงขลา	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	6.0500	7.7300	6.0500	6.0500	6.0500	31.9300	82.6700
1.2.25	โครงการซ่อมแซมทุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ต.วิชิต อ.เมือง จ.ภูเก็ต	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2569 - 2580	4.3200	4.3200	4.3200	4.3200	5.8000	23.0800	60.1500
1.2.28	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ ทุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่องท่าเทียบเรืออเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2570 - 2580		6.8400	6.8400	6.8400	6.8400	27.3600	86.0500
	เพิ่มประสิทธิภาพยานพาหนะ เพื่อการลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม							20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	20.0000	100.0000	429.9618
	ตัวชี้วัด 1. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 2. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ													
1.2.1	โครงการปรับเปลี่ยนการใช้เชื้อเพลิงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมในเรือโดยสารและเรือบรรทุกสินค้า	กทท.	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	50.0000
1.2.2	โครงการเปลี่ยนเชื้อเพลิงดีเซลเป็นเชื้อเพลิงไฟฟ้าในรถบรรทุก	ขบ.	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ	งบแผ่นดิน			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 และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้ให้บริการทุกประเภท							-	-	-	54.5000	14.0000	68.5000	835.4355
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ													
2.1.1	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569				8.0000		8.0000	57.7000
2.1.2	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569				8.0000		8.0000	58.9000
2.1.3	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี้) กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568 - 2569				4.0000		4.0000	28.7000
2.1.4	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเขียวไข่กา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568 - 2569				3.0000		3.0000	28.0000
2.1.5	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสีพระยา กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569				8.0000		8.0000	54.8000
2.1.6	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพรานนก กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569				8.0000		8.0000	47.4000

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

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
2.1.7	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือราชวงศ์ กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569-2570					8.0000	8.0000	58.1000
2.1.8	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.9	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				3.0000		3.0000	15.1000
2.1.10	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2570					3.0000	3.0000	24.1000
2.1.11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดสร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				4.0000		4.0000	17.1000
2.1.13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพากร จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเพนาริ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2569				1.5000		1.5000	12.1000
2.1.15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือรถไฟ จ.กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ													
2.2.1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า	ขบ.	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้เป็นเมืองอัจฉริยะ	งบแผ่นดิน			2570-2580	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	15.0000	75.0000	165.0000
กลยุทธ์ที่ 2.4	เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง							217.1596	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	265.1596	1,303.8963
	ตัวชี้วัด 1. ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ													
2.4.1	โครงการพัฒนาบุคลากรรองรับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์	กพร.	ระดับความสำเร็จการเปิดให้ภาคส่วนอื่นเข้ามาดำเนินการบริการสาธารณะ	งบแผ่นดิน			2566-2571	205.1596					205.1596	602.1043
2.4.2	โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port	ขร.	จำนวนเงินลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	30.0000	30.0000
2.4.3	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์	ขร.	จำนวนเงินลงทุนจากภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	6.0000	30.0000	30.0000
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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP													
3.1.1	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	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) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	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			2574	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 และสถานีรถไฟบ้านพลูดาวหลวง	คค./รฟท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2571-2580	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	100.0000
3.1.3	โครงการพัฒนาศูนย์กลางโลจิสติกส์บนแนวการเชื่อมโยงหลักในภาคใต้	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	8.0000	40.0000	40.0000
3.1.5	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งเกี่ยวกับ Backhauling	ขบ.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	10.0000	50.0000	50.0000
3.1.6	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งรูปแบบ Piggyback	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP	งบแผ่นดิน			2571 - 2575	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	12.0000	60.0000	60.0000

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
กลยุทธ์ที่ 3.2	พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์							16.0000	16.0000	16.0000	27.0000	16.0000	91.0000	437.0441
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้า / ส่งออก 2. ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก													
3.2.1	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานการให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	จท.	ระยะเวลาที่ใช้ในจำนวนธุรกรรมการให้บริการการนำเข้าและส่งออก	งบแผ่นดิน	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	งบแผ่นดิน			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 และโครงสร้างองค์กรเพื่อส่งเสริมการค้าการลงทุนและกำกับดูแลด้านคมนาคมขนส่ง							9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	9.0000	45.0000	419.0258
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำและทางราง 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ													
4.1.1	มาตรการห้ามรถบรรทุกในเขตพื้นที่หนาแน่น	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000
4.1.2	มาตรการจำกัดรถที่ปล่อยมลพิษสูง	ขบ.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000
4.1.3	โครงการศึกษากฎระเบียบและข้อบังคับเรื่องการคิดอัตราค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่าง ๆ เพื่อเพิ่มความยืดหยุ่น	ขร.	ความพึงพอใจของผู้ขนส่งในประเทศ	งบแผ่นดิน			2571-2575	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	3.0000	15.0000	15.0000
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
	ตัวชี้วัด 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย													
5.2.1	โครงการยกระดับการควบคุม กำกับ ดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 4)	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2571	30.0000					30.0000	30.0000
5.2.2	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางถนนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			2573			25.0000			25.0000	25.0000
5.2.3	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			ปีต่อปี	31.6174	33.1982	34.8582	36.6011	38.4311	174.7059	505.7400
5.2.4	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย	งบแผ่นดิน			ปีต่อปี	9.0720	9.5256	10.0019	10.5020	11.0271	50.1285	140.9500
	รวมงบแผ่นดิน (ล้านบาท)							172,910.5807	161,099.1035	166,457.3767	135,396.9624	106,982.5287	742,846.5521	2,202,267.8320
	รวมงบรัฐวิสาหกิจ (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)							796,152.8205	827,575.7482	690,437.4518	563,415.6377	510,184.6676	3,420,998.3258	8,805,547.3893

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

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)														
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 เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน								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
	ทางถนน							51,790.2400	58,908.6600	64,136.2600	39,232.5700	22,277.1100	236,344.8400	1,215,996.7552
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)													
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	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราธิวาส-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)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราธิวาส-สำโรง - ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	กทพ.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)					1,000.0000					1,000.0000	3,000.0000
1.1.3 (2)	โครงการอุโมงค์ทางลอดจากถนนราธิวาส-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	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองอุดรดิต์ จ.อุดรดิต์	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2577	2574-2576	1,312.0000					1,312.0000	3,280.0000
1.1.8	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองตาก ด้านตะวันออก จ.ตาก	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2581	2578-2580			400.0000	800.0000	800.0000	2,000.0000	2,000.0000
1.1.9	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโลก ที่ อ.ตากใบ - เปิงกาสนิทบูร์ จ.นราธิวาส	ทล.	ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2579	2576-2578	597.8000	1,195.6000	1,195.6000			2,989.0000	2,989.0000
	ทางราง							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 2. สัดส่วนการขนส่งทางราง 3. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP													
	รถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล							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	งบแผ่นดิน			2553-2559	3,845.4400	3,807.0000	4,551.6214	4,395.3500	5,043.5800	21,642.9914	120,732.4600
1.1.2	รถไฟฟ้าสายสีเขียว หมอชิต-สะพานใหม่-คูคต (18.2 กม.) - จัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	รฟม./กทม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			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	งบแผ่นดิน			2561-2567	2,275.0000	25.0000	1,112.8000			3,412.8000	29,369.7900

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
1.1.5	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ลาดพร้าว-สำโรง (30.4 กม.)	รฟม.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	งบแผ่นดิน			2561-2566	7.5000	7.5000	760.9549			775.9549	31,187.0200
1.1.6	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด		ขออนุมัติโครงการ	2577	2568-2576	15.6900					15.6900	16,677.6400
1.1.6 (1)	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนร่วมกับรถไฟฟ้าทางไกลเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพและปริมณฑล ช่วงศาลายา - นครปฐม	รฟท.	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด	เงินกู้				15.6900					15.6900	15,697.6400
	โครงการช่วย 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 กรุงเทพฯ ฯ ชลบุรี - หอนกคาย	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	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
	รถไฟฟ้าคู่ 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	โครงการรถไฟฟ้าคู่ ขุมทางคลองสิงแก้ว - อรัญประเทศ (อยู่ภายใต้ MR6 ช่วง ปราจีนบุรี-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	โครงการรถไฟฟ้าคู่ ขุมทางหาดใหญ่ - สุโงะโลก	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
	รถไฟฟ้าสายใหม่							49,402.7000	34,534.9400	33,451.2600	35,545.6600	35,545.6600	188,480.2200	934,383.2091
1.1.1	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงแม่สอด-ตาก-กำแพงเพชร-นครสวรรค์	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	ไม่ระบุแหล่งเงิน			2576 - 2580							96,785.0000
1.1.1 (1)	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงศรีราชา-มาบตาพุด	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน						2,094.4000	4,188.8000	4,188.8000	10,472.0000	10,472.0000
1.1.1 (2)	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ 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	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงกาญจนบุรี-สุพรรณบุรี-ชุมทางบ้านภาชี	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2588	2576 - 2580							41,771.0000
1.1.3	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ 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	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ 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	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงอุบลราชธานี-ขอนแก่น (อยู่ภายใต้ MR8 ช่วง อุบลราชธานี-ขอนแก่น)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2567 - 2576	2,556.1200					2,556.1200	15,009.0000
1.1.6	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ 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	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ ลาดกระบัง-สมุทรสาคร (MR10)	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2569 - 2577	14,355.6300					14,355.6300	74,377.8800
1.1.8	โครงการรถไฟฟ้าคู่สายใหม่ ช่วงกรุงเทพฯ และปริมณฑลด้านใต้ฝั่งตะวันตก สมุทรสาคร-ปากท่อ (MR	รฟท.	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2570 - 2577	10,444.1500	7,833.1100				18,277.2600	48,437.5200
1.1.9	โครงการพัฒนารถไฟฟ้าสี ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	งบแผ่นดิน			2576 – 2580	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	13,161.0000	65,805.0000	65,805.00
	รถไฟฟ้าความเร็วสูง							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 กรุงเทพฯ-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 กรุงเทพฯ-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 กรุงเทพฯ - พิษณุโลก	รฟท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง	เงินกู้	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2576	2568 - 2576	94,186.1400					94,186.1400	276,605.9900

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)														
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
1.1.4	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง กรุงเทพฯ - 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	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง 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	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง 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	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง 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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ													
1.1.1	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2563 - 2580		122.2500	366.7600	611.2700	733.5300	1,833.8100	6,980.6607
1.1.2	โครงการแล่นคับริดจ์ 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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP 2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) 3. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้รับบริการท่าอากาศยาน)													
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
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
	ตัวชี้วัด 1. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุถนนสายหลัก) 2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) 3. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)													
1.2.1	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะและจุดตรวจการบรรทุก	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	โครงการบูรณะโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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	โครงการพัฒนาจุดตรวจพักรถและสถานีตรวจจสอบน้ำหนัก	ทล.	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แส	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576	200.0000					200.0000	500.0000
1.2.10	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงชนบทหมายเลข พท.4003 (แยกไทยแอร์โรว์) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576	240.0000					240.0000	600.0000
1.2.11	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2161 (แยกมอสูง) จ.นครราชสีมา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576	270.0000					270.0000	649.0000
1.2.12	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 2 ตัดทางหลวงหมายเลข 2440 (แยก อ.พล) จ.ขอนแก่น	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2577	2574-2576	218.0000					218.0000	544.9853

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)														
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
1.2.13	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 126 กับ ทางหลวงหมายเลข 1086 (แยกแสงดาว) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577	240.0000	240.0000				480.0000	600.0000
1.2.14	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4 บ.นายทุย- บ.บางวัน จ.พังงา	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2578	2575-2577	380.0000	380.0000				760.0000	950.0000
1.2.16	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 4006 ราชกรุต – พะโต๊ะ จ.ระนอง และ จ.ชุมพร	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	EIA	2578	2575-2577	720.0000	720.0000				1,440.0000	1,800.0000
1.2.17	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 117 กับ ทางหลวงหมายเลข 1065 (แยก บ.จูงนาง) จ.พิษณุโลก	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2580	2577-2579		120.0000	240.0000	240.0000		600.0000	600.0000
1.2.18	โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4 กับทางหลวงหมายเลข 4285 (แยก โคกกอก) จ.พัทลุง	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	2583	2580-2582					90.0000	90.0000	90.0000
1.2.19	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 37 อ.ชะอำ - อ.ปราณบุรี ตอน บ.วังโบสถ์ – อ.ปราณบุรี จ. ประจวบคีรีขันธ์	ทล.	คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน)	งบแผ่นดิน	ศึกษา/ออกแบบ	2579	2576-2578	520.0000	1,040.0000	1,040.0000			2,600.0000	2,600.0000
1.2.20	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ 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	ค่าจ้างวิศวกรที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสมโครงการและผลกระทบสิ่งแวดล้อม 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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งรูปแบบราง 2. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ)													
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
	ทางน้ำ							1,432.0381	1,681.8081	1,424.1981	1,417.5781	1,702.4681	7,658.0905	32,000.6810
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ 2. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)													
1.2.1 (1)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	89.0500	445.2500	1,844.7712
1.2.1 (2)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพ ร่อง 2 อ.เมืองสมุทรปราการ จ.สมุทรปราการ	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	82.7236	413.6180	1,436.6085
1.2.1 (3)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	44.2001	221.0003	1,511.4915
1.2.1 (4)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำบ้านคอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	92.8058	464.0290	2,277.6913
1.2.1 (5)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	122.5380	612.6900	1,810.8270
1.2.1 (6)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำสงขลา (ร่องใน) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	78.2240	391.1200	1,440.2653
1.2.1 (7)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2566 - 2580	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	89.4700	447.3500	1,646.6368
1.2.1 (8)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำปากพนัง อ.ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567-2580	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	38.7960	193.9800	785.7037
1.2.1 (9)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือนกประสงค์ระนอง อ.เมืองระนอง จ.ระนอง	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	22.9864	114.9320	993.8512
1.2.1 (10)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส (ร่องใน) อ.เมือง จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,352.3950
1.2.1 (11)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำนราธิวาส อ.เมืองนราธิวาส จ.นราธิวาส	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	118.5080	592.5400	1,422.0960
1.2.1 (12)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำภูเก็ต (ท่าเรือน้ำลึก) อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2570 - 2580	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	25.7866	128.9330	283.6526
1.2.1 (13)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ร่องน้ำกันตัง อ.กันตัง จ.ตรัง *ศึกษามลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ (ขอตั้งบา ปี 67)	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2567 - 2580	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	192.9000	964.5000	2,537.7000
1.2.1 (14)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำกระบี่ (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 -2580	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	94.5731	472.8654	1,134.8769
1.2.1 (15)	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำขนอม (ร่องนอก ร่องใน) อำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช	จท.	สัดส่วนการขนส่งรูปแบบน้ำ	งบแผ่นดิน	ก่อสร้าง/ดำเนินการ		2569 - 2580	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	81.0255	405.1275	972.3060

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
1.2.2	คำจ้างเหมาขุดลอกและบำรุงรักษาแม่น้ำโขง บริเวณทางเข้าท่าเทียบเรือเชียงแสน แห่งที่ 2 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย	จท.	สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ	งบแผ่นดิน	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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2570 - 2580		250.0000			250.0000	500.0000	1,950.0000
1.2.7	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 1.50 เมตร สำหรับร่อนน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	16.1000	16.1000	16.1000	8.0500	8.0500	64.4000	154.7000
1.2.8	โครงการจัดหาหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์ ขนาดเส้นผ่านศูนย์กลางไม่น้อยกว่า 2.10 เมตร สำหรับร่อนน้ำเศรษฐกิจ	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	23.0000	20.1300	17.2500	17.2500	17.2500	94.8800	232.2600
1.2.9	โครงการซ่อมแซมหุ่นเครื่องหมายการเดินเรือพร้อมอุปกรณ์และ AIS AtoN ในเขตท่าเรือศรีราชา ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี 14 หุ่น	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			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)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	5.1500	6.5800	5.1500	5.1500	5.1500	27.1800	67.1400
1.2.12	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนน้ำสมุทรสาคร ต.บางหญ้าแพรก อ.เมือง จ.สมุทรสาคร	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2568 - 2580	5.1500	5.1500	5.1500	6.5800	5.1500	27.1800	70.7800
1.2.13	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนน้ำสมุทรสงคราม ต.บางจะเกร็ง อ.เมือง จ.สมุทรสงคราม	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			2569 - 2580	4.7500	4.7500	4.7500	4.7500	6.0700	25.0700	60.1500
1.2.14	โครงการจัดหาและบำรุงรักษาดวงโคมไฟ หุ่นเครื่องหมาย และAIS AtoN บริเวณร่อนท่าเทียบเรือเนกประสงค์ ต.ปากน้ำ อ.เมือง จ.ระนอง	จท.	คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือ)	งบแผ่นดิน			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
	ตัวชี้วัด 1. สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ													
2.1.1	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือทะเลศรี กรุงเทพมหานคร	จท.	จำนวนท่าเรือที่จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ	งบแผ่นดิน			2568-2569				8.0000		8.0000	57.7000

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

[illegible]

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)														
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 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
	<u>ตัวชี้วัด</u> 1. จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐานเฉลี่ย													
5.2.1	โครงการส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน	งบแผ่นดิน			ปีต่อไป	40.3527	42.3703	44.4888	46.7133	49.0489	222.9740	505.7400
5.2.2	โครงการยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้เป็นไปตามมาตรฐาน	สค.	จำนวนผู้ให้บริการที่ผ่านการอบรมด้านโลจิสติกส์ตามมาตรฐาน	งบแผ่นดิน			ปีต่อไป	11.5784	12.1573	12.7652	13.4035	14.0736	63.9781	140.9500
	รวมงบแผ่นดิน (ล้านบาท)							93,051.9892	70,919.2958	70,409.7173	65,260.6148	66,787.5007	366,429.1178	2,202,267.8320
	รวมงบรัฐวิสาหกิจ (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)							520,608.6340	443,713.8162	452,140.3457	291,241.1682	284,140.8140	2,003,583.9780	8,794,203.5893

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

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน
การประชุมสัมมนาต่างๆ

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน

การประชุมสัมมนาต่าง ๆ

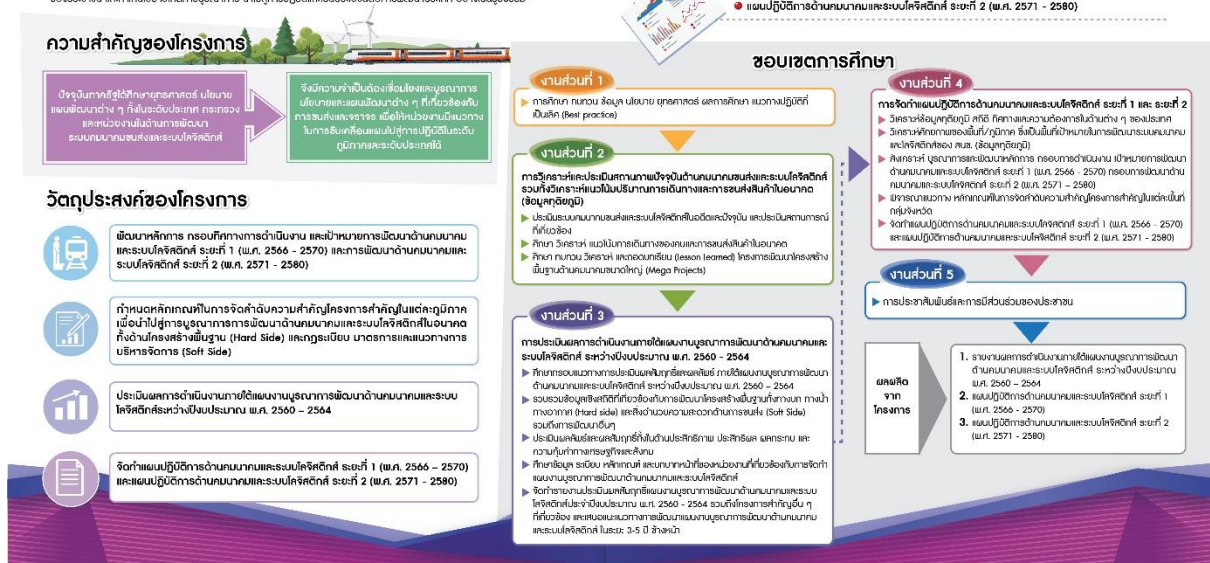
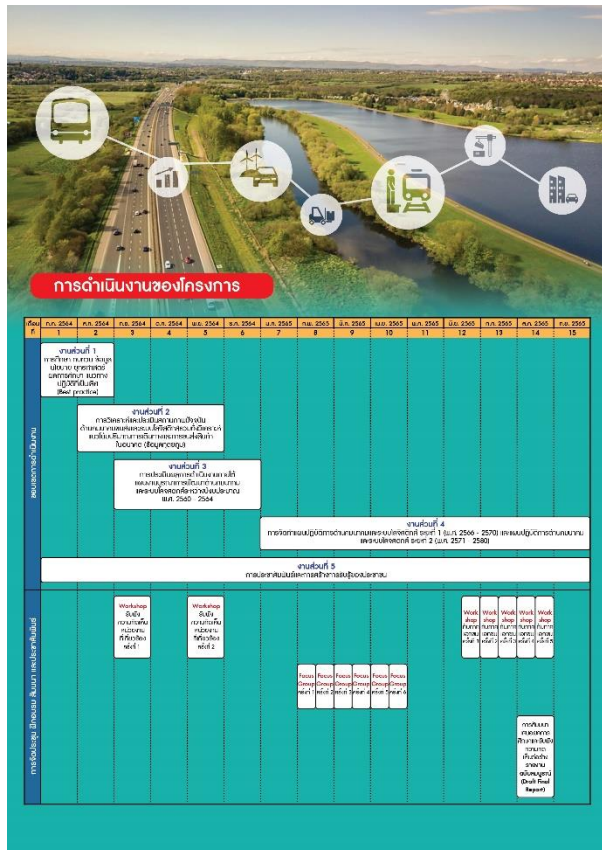
7.1 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน

ในการศึกษานี้ได้มีการประชาสัมพันธ์โครงการทุกระยะ 1 เดือน โดยได้จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ ประกอบด้วย

1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ไม่น้อยกว่า 550 ชุด

ในการศึกษานี้ได้จัดทำและผลิตเอกสารประชาสัมพันธ์ในรูปแบบแผ่นพับ โดยได้นำไปเผยแพร่และประชาสัมพันธ์บางส่วนในจังหวัดระยอง สงขลา กระบี่ และอยุธยา และพื้นที่ที่ได้จัดประชุมกลุ่มย่อย 6 พื้นที่ของโครงการฯ

แผนผังประชาสัมพันธ์โครงการ



- 2) วิดีทัศน์ ความยาวไม่น้อยกว่า 4 นาที จำนวน 2 เรื่อง
 - 2.1) วิดีทัศน์พร้อมเสียงบรรยาย (Audio) ภาษาไทยและคำบรรยายเป็นภาษาอังกฤษแสดงแนวทางการศึกษา สำหรับรับฟังความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

โดยวีดิทัศน์ เรื่องที่ 1 เป็นการนำเสนอความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ และแนวทางการศึกษา ซึ่งเผยแพร่ใน Facebook Fan Page ของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ (<https://www.facebook.com/otp.transport.actionplan>)
 - 2.2) วิดีทัศน์พร้อมเสียงบรรยาย (Audio) ภาษาไทยและคำบรรยายเป็นภาษาอังกฤษแสดงผลการศึกษา เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษา

โดยวีดิทัศน์ เรื่องที่ 2 ผลการศึกษาของโครงการ ซึ่งเผยแพร่ใน Facebook Fan Page ของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ (<https://www.facebook.com/otp.transport.actionplan>)

โดยโครงการฯ ได้วางแผนประชาสัมพันธ์เบื้องต้น ดังนี้

แผนประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้แก่ประชาชน											
เดือน	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
	ก.ค. 2564	ส.ค. 2564	ก.ย. 2564	ต.ค. 2564	พ.ย. 2564	ธ.ค. 2564	ม.ค. 2565	ก.พ. 2565	มี.ค. 2565	เม.ย. 2565	พ.ค. 2565
	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 6	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 7	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 8	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 9	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 10	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 11
กิจกรรม	ความเป็นมา และ ความสำคัญ ของโครงการ	โครงสร้าง พื้นฐาน (Hard Side) ของประเทศ	มาตรการ บริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่ง และ โลจิสติกส์	มาตรการ บริหารจัดการ ด้านการขนส่ง และ โลจิสติกส์ (Soft Side) และสัดส่วน การลงทุนตาม รูปแบบการ เดินทาง (Mode of Transport)	มูลค่าการ ลงทุน ในโครงสร้าง พื้นฐาน ด้านคมนาคม เพื่อการ เดินทางและ ขนส่งสินค้า	หลักเกณฑ์และ วิธีการ ประเมินผล ลัพท์และ ผลสัมฤทธิ์ของ โครงการ	ผลการ ดำเนินงาน ภายใต้แผนงาน บูรณาการ พัฒนาด้าน คมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์ ระหว่าง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	ศักยภาพใน การพัฒนาด้าน คมนาคมและ โลจิสติกส์ ของพื้นที่กลุ่ม จังหวัด ภาคเหนือ	ศักยภาพในการ พัฒนาด้านคมนาคม และ โลจิสติกส์ของพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน)	ศักยภาพใน การพัฒนาด้าน คมนาคมและ โลจิสติกส์ของ พื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง)	ศักยภาพใน การพัฒนาด้าน คมนาคมและ โลจิสติกส์ของ พื้นที่กลุ่ม จังหวัด ภาคตะวันตก และ ภาคตะวันออก
		วิทัศน์ ชุดที่ 1 เรื่องแนวทาง การศึกษาของ โครงการฯ									

แผนประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างการรับรู้แก่ประชาชน											
เดือน	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22
	มิ.ย. 2565	ก.ค. 2565	ส.ค. 2565	ก.ย. 2565	ต.ค. 2565	พ.ย. 2565	ธ.ค. 2565	ม.ค. 2566	ก.พ. 2566	มี.ค. 2566	เม.ย. 2566
กิจกรรม	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 12	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 13	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 14	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 15	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 16	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 17	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 18	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 19	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 20	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 21	สื่อ ประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 22
	ศักยภาพใน การพัฒนาด้าน คมนาคมและ โลจิสติกส์ของ พื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาคใต้	การจัดทำ แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ชุดที่ 1	การจัดทำ แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ชุดที่ 2	แนวทางการ ดำเนินการ พัฒนา ด้าน คมนาคม และโลจิสติกส์ ภายใต้ แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	การคาดการณ์ ปริมาณความ ต้องการ เดินทางของ ผู้โดยสาร และ ปริมาณการ เดินทางแยก รายโหมด	การคาดการณ์ ปริมาณการ ขนส่งสินค้า และปริมาณ การขนส่ง สินค้าแยก โหมด	การคาดการณ์ ปริมาณความ ต้องการ เดินทาง และ ดัชนีการติดขัด (V/C) ของถนน ปี 2570	การคาดการณ์ ปริมาณการ ขนส่งสินค้า และการใช้งาน ต่อความจุทาง (V/C) ปี 2575	การคาดการณ์ ปริมาณความ ต้องการเดินทาง การ เข้าถึงท่าอากาศยาน ของผู้โดยสาร และ ดัชนีการติดขัด (V/C) ของสนามบิน ปี 2570	โครงการสำคัญ ภายใต้ แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570)	โครงการสำคัญ ภายใต้ แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคม และระบบ โลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
										วิทัศน์ ชุดที่ 2 เรื่องผล การศึกษาของ โครงการฯ	

หมายเหตุ : กิจกรรมอาจเปลี่ยนแปลงตามสถานการณ์

ในการศึกษานี้ได้มีการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ต่อเนื่องตลอดโครงการตามแผนการประชาสัมพันธ์ ผ่านทางเพจเฟซบุ๊ก (<https://www.facebook.com/otp.transport.actionplan>) ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 จนถึงเดือนเมษายน 2566 จำนวนเดือนละ 1 ชุด ดังนี้

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1 เดือนกรกฎาคม 2564

สสนบ
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สื่อประชาสัมพันธ์ประจำเดือน กรกฎาคม 2564

ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

หลักการและเหตุผล

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีหน้าที่ในการ "เสนอแนะนโยบาย การจัดการขนส่ง และบูรณาการด้านการขนส่งและจราจร รวมถึงขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติ" ให้ความสำคัญในการจัดทำ "โครงการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ" เพื่อให้เป็นกรอบทิศทางในการดำเนินงานขนส่งและโลจิสติกส์สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและการพัฒนาประเทศ ตามแผนที่กำหนดไว้ที่ สอดคล้องและรองรับความต้องการของประชาชน และทำให้นโยบายด้านการขนส่ง การเดินทางปฏิบัติและบริหารจัดการเป็นรูปธรรม อย่างมีประสิทธิภาพ

ความสำคัญของโครงการ

ปัจจุบันการรู้เท่าทันยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนมีขนาดต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศ ครอบคลุมหน่วยงานในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และในระดับภูมิภาค ครอบคลุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและบูรณาการนโยบายและแผนมีขนาดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและจราจรเพื่อให้หน่วยงานในด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศได้

วัตถุประสงค์ของโครงการ

- **พัฒนาหลักการ** กรอบทิศทางงานด้านนโยบาย และบริหารจัดการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ (พ.ร. 2566 - 2570) และการดำเนินงาน ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)
- **กำหนดหลักการ** ในการจัดทำแผนงานสำคัญในเชิงปฏิบัติ เพื่อไปสู่การบูรณาการการดำเนินงานคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และ igit ระบบ การจัดการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)
- **ประเมินผลการดำเนินงาน** ได้แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)
- **จัดทำแผนปฏิบัติการ** ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)

ผลผลิตของโครงการประกอบด้วย

- **รายงานผลการดำเนินงาน** ได้แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ร. 2566 - 2564
- **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570)**
- **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)**

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- **ภาครัฐมีแนวทาง** ในการจัดทำแผนงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
- **เป้าหมายการดำเนินงาน** ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

ขอบเขตของการศึกษา

งานส่วนที่ 1
การศึกษา ทบทวน ข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practice)

งานส่วนที่ 2
การวิเคราะห์และประเมินสถานการณ์ปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์รอบทั้งวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณการเติบโตและการขนส่งสินค้าในขนาดใหญ่ (ข้อมูลชุดใหญ่)
● ประเมินปริมาณขนส่งและโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
● ศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเติบโตของภาคการขนส่งสินค้าขนาดใหญ่
● ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ ผลกระทบด้าน (Sector Impact) โครงการด้านคมนาคมขนส่งที่มีขนาดใหญ่ (Mega Project)

งานส่วนที่ 3
การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ร. 2566 - 2564
● ศึกษากรอบแนวทางประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์ ภายใต้แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ร. 2566 - 2564
● ประเมินผลสัมฤทธิ์ที่สอดคล้องกับกรอบทิศทางงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard side) และด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Soft side) รวมถึงการดำเนินงาน
● ประเมินผลสัมฤทธิ์ที่สอดคล้องกับกรอบทิศทางงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard side) และด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Soft side)
● ศึกษาข้อมูล ประเมิน ผลสัมฤทธิ์ ผลกระทบด้านที่สอดคล้องกับการดำเนินงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
● จัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ประจำปีงบประมาณ พ.ร. 2566 - 2564 รวมถึงข้อเสนอแนะต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอแนะในการดำเนินงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระยะ 3-5 ปีข้างหน้า

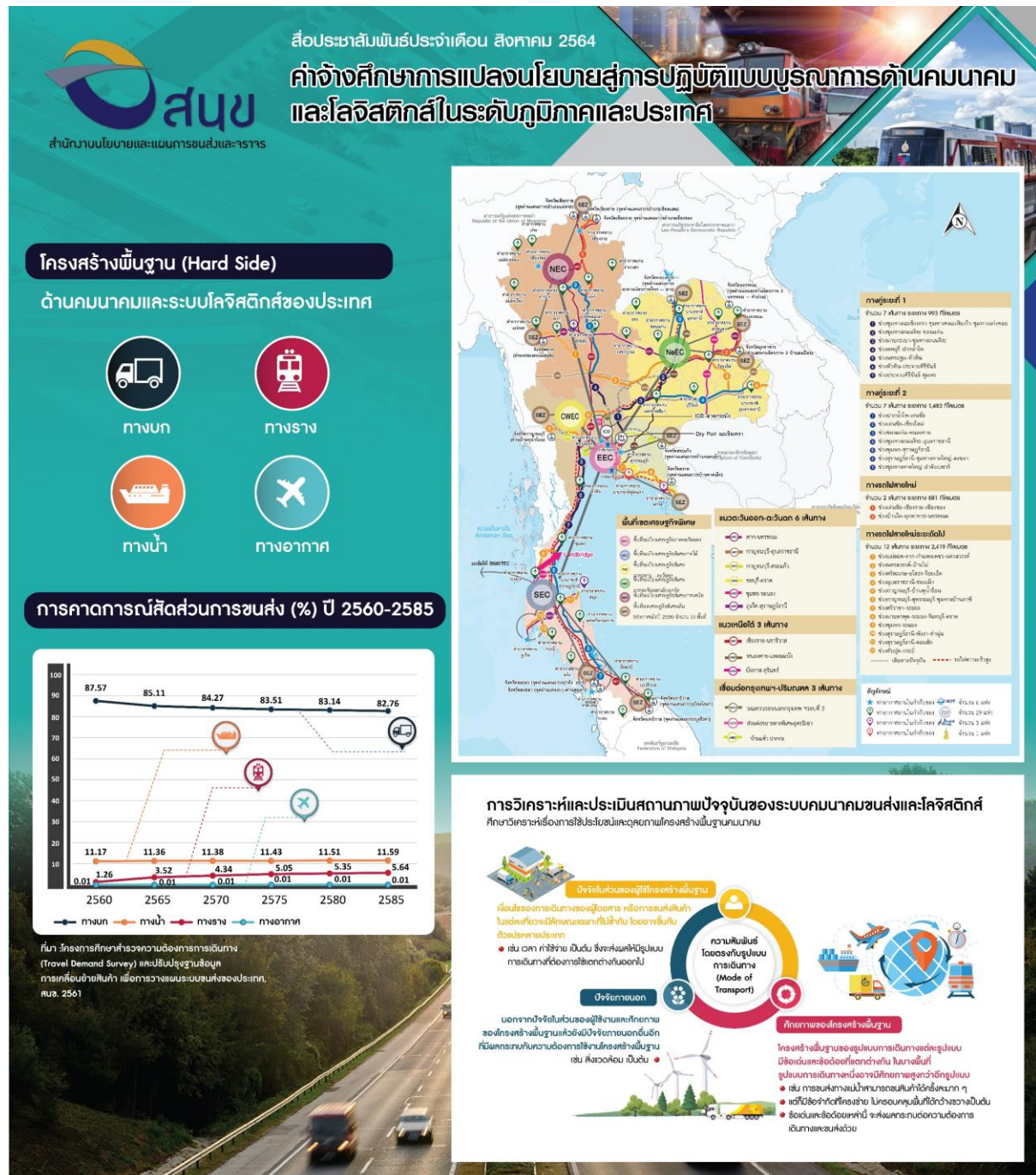
งานส่วนที่ 4
การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2
● วิเคราะห์ข้อมูลชุดใหญ่ สอดคล้องกับกรอบทิศทางงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์
● วิเคราะห์ข้อมูลด้านขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ ศึกษาแนวโน้มด้านปริมาณการเติบโตของระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข.
● ศึกษา วิเคราะห์ ผลกระทบด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ การดำเนินงาน ด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570) กรอบการดำเนินงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)
● ศึกษารายงานทาง ผลกระทบจากการจัดทำแผนงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2571 - 2580)

งานส่วนที่ 5
การประชาสัมพันธ์และมีส่วนร่วมของประชาชน

ผลผลิตจากโครงการ

1. รายงานผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ร. 2566 - 2564
2. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ร. 2566 - 2570)
3. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ร. 2571 - 2580)

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2 เดือนสิงหาคม 2564



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3 เดือนกันยายน 2564



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 4 เดือนตุลาคม 2564



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สื่อประชาสัมพันธ์ประจำเดือน ตุลาคม 2564

**ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคม
และโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ**

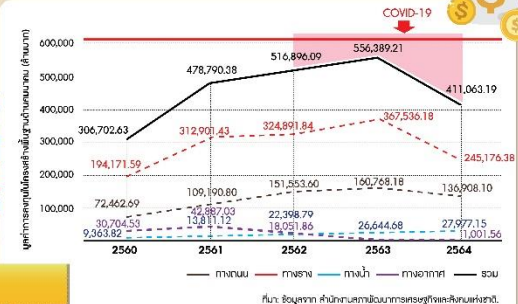
การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมเพื่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

จากสถิติมูลค่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พบว่า ปี 2564 การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ทางรางมีการลงทุนมากที่สุดอยู่ที่ 245,176.38 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ ทางถนน 136,908.10 ล้านบาท, ทางน้ำ 27,977.15 ล้านบาท, และ ทางอากาศ 1,001.56 ล้านบาท

สำหรับปี 2564 มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานลดลงจาก ปี 2563 กว่าร้อยละ 26 เป็นผลมาจากรัฐบาลต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อการบริหารสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)

ทั้งนี้ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย 20 ปี (2561-2580) เดินตามยุทธศาสตร์ชาติ หลังโควิด-19 คลี่คลายแล้ว จะเดินหน้าพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน 4 มิติ ด้านทางบก ขยายโครงข่ายถนนเป็นเสมือนสายเลือดหลักขนส่งคนและสินค้า เชื่อมโยงครอบคลุมทุกพื้นที่ แต่งบประมาณมีจำกัด จะให้เอกชนมาร่วมงาน O&M (บำรุงรักษา)

มูลค่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ล้านบาท) (2560 - 2564)



ปี	ทางบก	ทางราง	ทางน้ำ	ทางอากาศ	รวม
2560	306,702.63	194,171.59	72,462.69	30,704.53	9,363.82
2561	478,790.38	312,001.43	109,190.80	42,887.03	13,811.12
2562	516,896.00	324,891.84	151,553.60	22,398.79	18,051.86
2563	556,389.21	367,536.18	160,768.18	26,644.68	27,977.15
2564	411,063.19	245,176.38	136,908.10	1,001.56	11,001.56

ที่มา: ข้อมูลจาก สำนักงบประมาณและการตรวจการคลังและสำนักงานสถิติ

มูลค่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (ล้านบาท) (2560 - 2564)

“ขนส่งทางถนน” จะเร่งสร้างมอเตอร์เวย์สายใหญ่-กาญจนบุรี บางปะอิน-โคราช เปิดปี 2566 มอเตอร์เวย์ต่อจากออกชัย-บ้านแพ้ว ใช้เงินกองทุนมอเตอร์เวย์ 2 หมื่นล้านบาท ปฐม-ระยอง จะเร่งเวนคืนที่ดิน จ.เพชรบุรี เริ่มกลางปีหน้าและขยายสายพิมาย-มาบตาพุด เข้าสนามบินอู่ตะเภา

“ขนส่งทางน้ำ” ด้านตะวันออกหรืออีอีซี กำลังพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 เสร็จปี 2568 พร้อมกับสนามบินอู่ตะเภา และขยายการลงทุนในพื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) จะพัฒนาท่าเรือน้ำลึกแบบ auto ระนอง-ชุมพร จะพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่แบบแลนด์รูดจัดซื้อเข้าไปด้วย มอเตอร์เวย์ ระยะทาง 120 กม. ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 2 ชม. เปิดประมูลลงทุนประเทศไทย

“ขนส่งทางราง” ทำเร่งสร้างทางคู่ 563.825 กิโลเมตร เฟสแรกกำลังสร้าง และเร่งขยายเฟสที่ 2 อีก 9 เส้นทาง จะเห็นผลปี 2568

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน สิ้นบางซวนน-มีนบุรี (ศูนย์วงค์) มีนบุรี-ศูนย์วัฒนธรรมฯ กำลังสร้าง ช่วงบางซวนน-ศูนย์วัฒนธรรมฯ กำลังขาย TOR ให้เอกชนร่วม PPP net cost 30 ปี วงเงิน 1.4 แสนล้านบาท ทั้งหมดจะเสร็จปี 2568

รถไฟฟ้าสายสีแดงบางซวน-ตลิ่งชัน และบางซวน-รังสิต จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินรถให้เอกชน PPP รับการก่อสร้างที่เพิ่มขึ้น และสายสีน้ำเงิน สาย-ลำคาคี รถไฟฟ้าหัวเมืองใหญ่ เช่น ขอนแก่น พิษณุโลก เชียงใหม่ ภูเก็ต จะดำเนินการต่อไปในอนาคต

สุดท้าย **“ขนส่งทางอากาศ”** มี บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) และกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ดูแลสนามบินทั่วประเทศ ทอท. ดูแล 6 สนามบิน ทย. 29 สนามบิน โดยสนามบินบางจะระจะ จะเปิดใช้เร็ว ๆ นี้ และเร่งขยายสุวรรณภูมิ เฟส 2 ตอนเบื้องเฟส 3 รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นให้ได้ 150 ล้านคน/ปี เทียบกับในประเทศเพิ่มขึ้น 30 ล้านคน/ปี อีก 28 แห่ง ของ ทย.

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 5 เดือนพฤศจิกายน 2564



สื่อประชาสัมพันธ์ประจำเดือน พฤศจิกายน 2564

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

นวัตกรรม (Innovation) ด้านการคมนาคมขนส่ง

การขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบเดิมเป็นการทำงานแบบ Manual จำนวนมาก ครอบคลุมทั้งการเก็บข้อมูลขนาดใหญ่ที่ไม่เป็นที่เป็นทางการ ทำให้การจัดการข้อมูลต่างๆ ไม่เป็นระบบ เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยจัดการปัญหาเหล่านี้ จึงมีการนำมาช่วยในการจัดการระบบโลจิสติกส์อย่าง AI, Advance Analytics และ Automation เพื่อให้การทำงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็ว และสามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้บนสมบัตินี้การแข่งขันกันด้วยเครื่องมือและเทคโนโลยีที่พัฒนาอยู่ตลอดเวลาซึ่งหลังจากเริ่มปี 2020 เป็นต้นมา เทคโนโลยีที่เก๋ไก๋ได้เริ่มมีการพัฒนาให้มีความชาญฉลาดและทำงานได้หลากหลายขึ้น สำหรับ 5 นวัตกรรมที่กำลังเข้ามาเปลี่ยนแปลงโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ดังต่อไปนี้

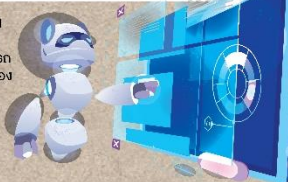


1 ปัญญาประดิษฐ์ที่ทำงานซับซ้อนมากขึ้น (Artificial and Augmented Intelligence)

การใช้เทคโนโลยีของ AI เข้ามาช่วยแบบความสามารถของมนุษย์ และขยายขีดความสามารถทางปัญญาของมนุษย์ (เช่น ออกแบบตัวเรือที่ช่วยเพิ่ม

- ความสามารถของระบบโลจิสติกส์ เช่น
- 1. การจัดส่งพัสดุภัณฑ์
- 2. การรับซื้อ
- 3. การคาดการณ์ล่วงหน้า
- 4. การแก้ไขปัญหา
- 5. การตัดสินใจ

ตัวอย่าง
การรวมเอาปัญญาประดิษฐ์และปัญญาของมนุษย์เข้าด้วยกันในการวางแผนโลจิสติกส์ โดยใช้ข้อมูลการวางแผนของมนุษย์ให้ระบบได้เรียนรู้ เช่น ประสิทธิภาพ ความรับผิดชอบ การให้บริการลูกค้า ความยืดหยุ่นในการทำงาน รวมถึงต้นทุนค่าตัวต่างๆ ช่วยให้ระบบปัญญาประดิษฐ์สามารถปฏิบัติงานที่มนุษย์ต้องทำซ้ำๆ อย่างรวดเร็ว ส่งผลให้การทำงานของระบบโลจิสติกส์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดเวลาและต้นทุน ลดความผิดพลาดของการทำงาน และประหยัดค่าใช้จ่าย



2 เข้าถึงข้อมูลห่วงโซ่อุปทานแบบเรียลไทม์ Real-Time Supply Chain Visibility

Real-Time Supply Chain Visibility เป็นเทคโนโลยีที่ช่วยให้องค์กรมองเห็นห่วงโซ่อุปทานได้ตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทางแบบเรียลไทม์

- 1. ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า
- 2. รูปแบบของการจราจร
- 3. สภาพอากาศ
- 4. สภาพการดำเนินงาน
- 5. สภาพถนน

ระบบนี้จึงช่วยให้มองเห็นความต้องการของลูกค้าได้อย่างรวดเร็ว จากทรัพยากรและการดำเนินงานแบบเรียลไทม์ จะช่วยให้ผู้ดูแลระบบสามารถปรับเปลี่ยนและจัดการกับความเสี่ยงในห่วงโซ่อุปทานให้มีประสิทธิภาพสูงสุดได้อย่างรวดเร็ว



3 เครื่องมือคาดการณ์ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์ Predictive Analytics Platform

การคำนวณที่นำไปใช้ทางสถิติและคณิตศาสตร์ แต่ในการดึงเอาข้อมูลที่เคยเก็บเอาไว้ในคลังข้อมูลออกมาทำนาย โดยสร้างเป็นแบบจำลองทางสถิติที่ช่วยให้สามารถคาดการณ์สิ่งที่กำลังจะเกิดขึ้น จากเหตุการณ์ที่เคยมีการเก็บข้อมูลเอาไว้ เมื่อนำมาใช้กับอุตสาหกรรมโลจิสติกส์จะช่วยให้สามารถ

- จัดการระบบขนส่งเพื่อลดต้นทุนและจัดการการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- จัดการกับเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดที่ส่งผลต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สภาพอากาศ การขาดแคลนของสินค้า อุบัติเหตุ
- คาดการณ์ระยะเวลาการบำรุงรักษาของเครื่องจักรและเครื่องมือ

สำหรับการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ใช้ Data driven ในการตัดสินใจ ผ่านเครื่องมือคาดการณ์ข้อมูล

ช่วยให้สามารถทำนายสถานการณ์ที่จะเกิดขึ้นตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง และวางแผนแก้ไขได้ทันเวลา ทำให้ประหยัดค่าใช้จ่ายและสามารถจัดการระบบขนส่งและโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น



4 เทคโนโลยีจำลองที่ช่วยดูร่องรอยของการขนส่ง Digital Twins

อีกหนึ่งเทคโนโลยีที่ใช้การจำลองภาพเสมือนจริงของต้นแบบ จากการรวมเทคโนโลยีหลากหลาย เช่น AI, IoT, Cloud Computing ในการศึกษาข้อมูลเชิงลึกของวัตถุ

ตั้งแต่อดีต ปัจจุบัน ไปจนถึงการพัฒนในอนาคต เพื่อวิเคราะห์หาจุดด้อยของห่วงโซ่อุปทานให้พบได้

ตัวอย่าง การใช้ Digital Twins ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพรถบรรทุกที่วิ่ง ซึ่งหลายองค์กรกำลังมองหาการเชื่อมต่อใช้งานรถบรรทุกที่วิ่งที่มีความยั่งยืน และสิ่งนี้

การเชื่อมต่อสิ่งเหล่านี้เข้าด้วยกัน เช่น IKEA บริษัทเฟอร์นิเจอร์จากสวีเดน ได้พัฒนาระบบการติดตามสินค้าจากไฟเบอร์ออปติกที่ติดอยู่บนรถบรรทุกที่วิ่งจากโรงงานเพื่อ

จึงสามารถช่วยคาดการณ์ความต้องการของตลาดได้อย่างรวดเร็ว



5 การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม Eco Logistics

การจัดการโลจิสติกส์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเป็นธุรกิจโลจิสติกส์ในด้านการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากการดำเนินงานโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน โดยเริ่มตั้งแต่

- แหล่งที่มาและการจัดซื้อวัตถุดิบ
- การออกแบบผลิตภัณฑ์และการขนส่ง
- กระบวนการผลิต
- การบริการ
- การขนส่งทั้งภายในและนอกองค์กร
- การบริโภค

รวมไปถึงการจัดการของเสียของผลิตภัณฑ์ ซึ่งการจัดการนี้เป็นส่วนสำคัญที่ทำให้ห่วงโซ่อุปทานโลจิสติกส์ได้ลดต้นทุน ช่วยเพิ่มความสามารถในการตอบสนองผู้บริโภคได้อย่างมีประสิทธิภาพ น่าเชื่อถือ และรับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อมด้วย

ในขณะเดียวกันโลกก็ได้รับมือกับสถานการณ์การขาดแคลนห่วงโซ่อุปทาน ด้วยระบบ Eco Warehouse ให้เห็นว่าวิถีคุณค่าทาง

สินค้าที่นำกลับมาใช้งานซ้ำ หรือซ่อมแซมกลับมาใช้ใหม่ได้

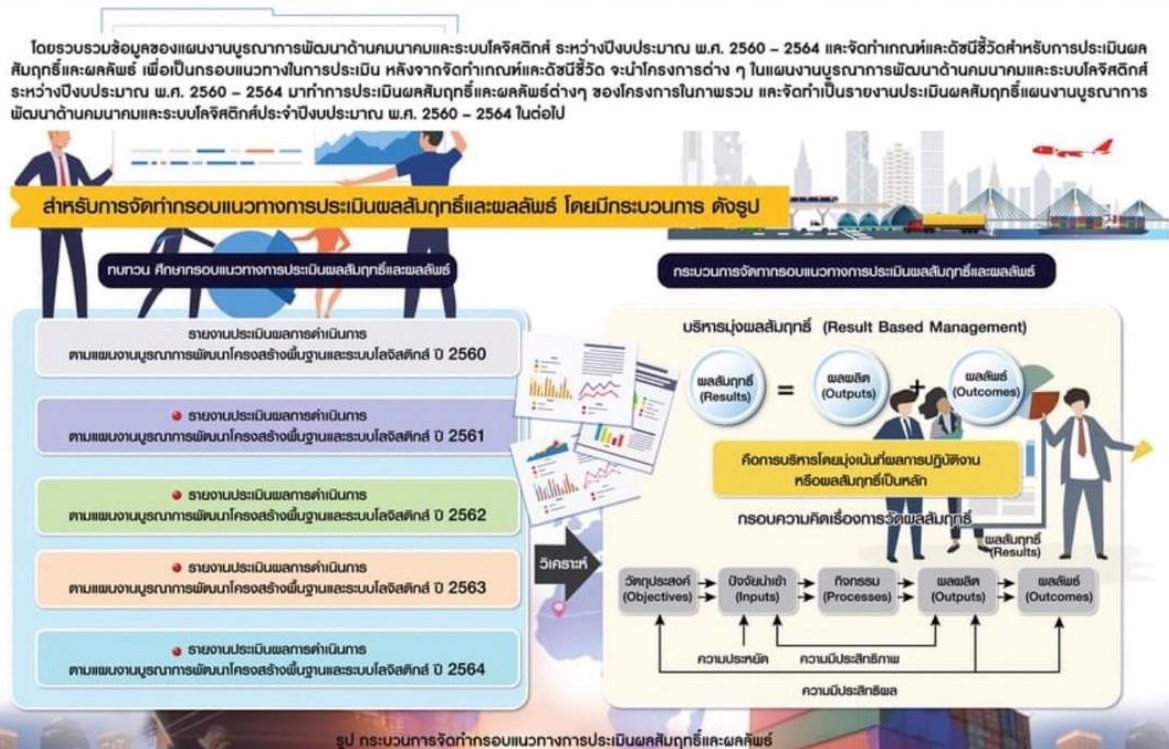
ที่มา : บริษัท โทคอนเนกชัน จำกัด (มหาชน), 5 นวัตกรรมที่เปลี่ยนโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์,
<https://www.tot.co.th/sme-tips/SME-tips/2020/06/30/5-นวัตกรรมที่เปลี่ยนโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์>

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 6 เดือนธันวาคม 2564



สื่อประชาสัมพันธ์ประจำเดือน ธันวาคม 2564
ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคม
และโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

การศึกษากรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและ
ระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564



รูป กระบวนการจัดทำกรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์

จากการศึกษาประเมินข้อมูลจากรายงานประเมินผลการดำเนินการตามแผน
บูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560
– 2564 พบว่า เป้าหมายและตัวชี้วัดในแต่ละปี มีความแตกต่างกัน แต่จะยึดถือปี
ล่าสุด คือ พ.ศ. 2564 เป็นกรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์

ดังนั้น จากรายงานประเมินผลการดำเนินการตามแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคม
และระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564 ทางโครงการฯ ได้วิเคราะห์
และสรุปเป็นกรอบแนวทางการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลลัพธ์ ภายใต้แผนงานบูรณาการ
พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564

[illegible]

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 8 เดือนกุมภาพันธ์ 2565



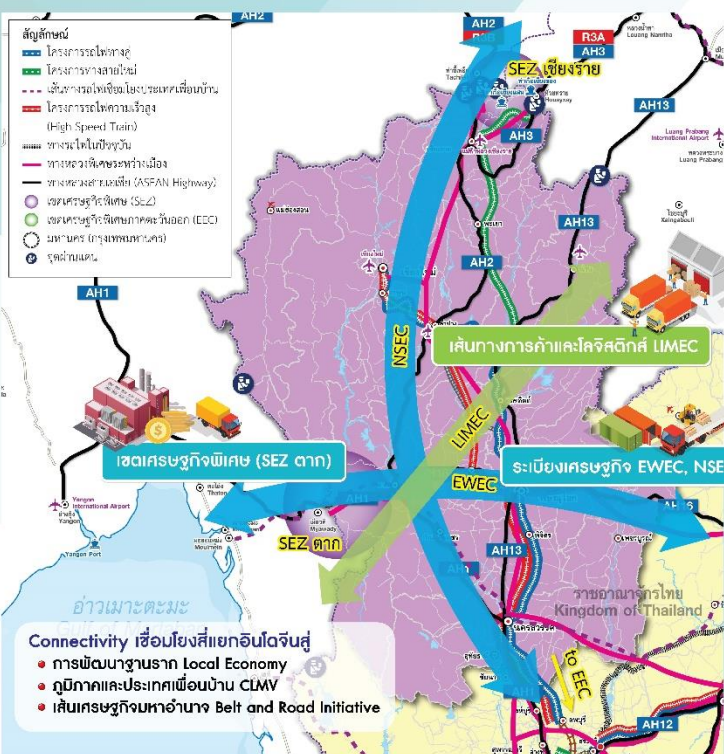
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 8 ประจำเดือน กุมภาพันธ์ 2565

**คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ**

ศักยภาพในการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

แนวทางการพัฒนาตามแผนพัฒนาภาคเหนือ



Connectivity เชื่อมโยงสู่แยกอินโดจีนสู่

- การพัฒนาฐานราก Local Economy
- ภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน CLMV
- เส้นทางเศรษฐกิจท่าอากาศยาน Belt and Road Initiative

2 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

- เสริมศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐาน และวางผังเมืองทั้งเมืองหลักและเมืองชายแดน
- พัฒนาผู้ประกอบการและบุคลากรให้มีความรู้ มีทักษะฝีมือเข้าถึงข้อมูล กฎระเบียบการดำเนินงานธุรกิจ ในธุรกิจระดับภูมิภาค และสากล
- พัฒนาสินค้าที่มีศักยภาพสามารถแข่งขันได้ รวมทั้งสินค้าที่ตอบสนองตลาด ในกลุ่มประเทศเพื่อนบ้าน และ AEC

3 ฐานการผลิตเกษตรอินทรีย์และเกษตรปลอดภัย

เชื่อมโยงสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่สร้างมูลค่าเพิ่มสูง

- พัฒนาฐานการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน และเกษตร ปลอดภัยในพื้นที่ภาคเหนือตอนล่าง
- สนับสนุนการเชื่อมโยงผลผลิตเกษตรสู่อุตสาหกรรมเกษตรแปรรูปที่มีศักยภาพ
- พัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพอย่างบูรณาการตลอดห่วงโซ่คุณค่า และเชื่อมโยงกับ อุตสาหกรรมเกษตรชีวภาพ อุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร และแปรรูปชีวเวช
- สร้างและพัฒนาเกษตรกรรุ่นใหม่ให้เป็นเกษตรกรอัจฉริยะ (Smart Farmer) ที่มีขีดความสามารถในการแข่งขัน
- พัฒนาช่องทางตลาดออนไลน์และระบบโลจิสติกส์สำหรับสินค้าเกษตรจากชุมชน พัฒนานวัตกรรมสำหรับการสร้างระบบโลจิสติกส์สินค้าเกษตรจากชุมชน



1 การท่องเที่ยวและธุรกิจบริการต่อเนื่อง

- พัฒนาการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพตามแนวทางการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และ วัฒนธรรม
- พัฒนาต่อยอดอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีศักยภาพสูง

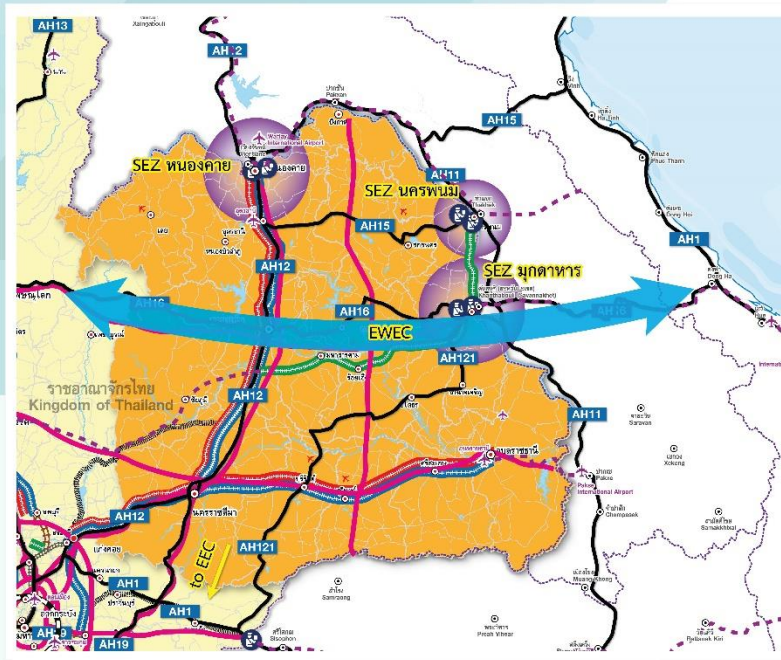
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 9 เดือนมีนาคม 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 9 ประจำเดือนมีนาคม 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

ศักยภาพในการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



แนวทางการพัฒนาตามกลุ่ม จังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

• หนองคาย

พัฒนาเขตการค้าชายแดน สถานีขนส่ง
ผู้โดยสารระหว่างประเทศ บริการรถโดยสาร
หนองคาย-เวียงจันทน์-วังเวียง-หลวงพระบาง

• นครพนม

สนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
เชื่อมโยงกับย่านเศรษฐกิจสำคัญของ สปป. ลาว
เวียดนาม และไปยังท่าเรือหวู่ฮั่น ท่าเรือดานัง

• มุกดาหาร

ประตูการค้าสำคัญจุดเชื่อมโยงการค้าและ
วัฒนธรรมกับประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

• กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (เลย หนองบัวลำภู อุดรธานี หนองคาย และบึงกาฬ)

1. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้า การลงทุน พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
2. พัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดชายฝั่งใต้ในภาคอีสานภาค เพื่อรองรับเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยวเชิงวิถีชีวิต กลุ่มแม่น้ำโขง บนเส้นทาง Romantic Route และ Nakhee Route

• กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร)

1. การพัฒนาขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุนและโลจิสติกส์ให้ทันภาคธุรกิจในพื้นที่
2. การพัฒนาการท่องเที่ยว 3 ธรณ (ธรรมะ ธรรมชาติ วัฒนธรรม) เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวทางในพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเส้นทางคมนาคม และสิ่งแวดล้อมความสะอาด

• กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด)

1. โครงการพัฒนาระบบขนส่งทางบกในกลุ่มจังหวัดอย่างเป็นระบบเพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว เชื่อมโยงจังหวัดและภูมิภาค
2. เป็นประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มจังหวัดตอนกลาง
3. โครงการรื้อฟื้นเส้นทางสินธุ์ นททรมหาสารคามและการบินนคร ระบบราง

• กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ และสุรินทร์)

1. การพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าชายแดน และผลิตภัณฑใหม่ โดยได้กำหนดแนวทางพัฒนาเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมเพื่อเป็น
มูลค่าการท่องเที่ยว
2. การพัฒนาและส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในกลุ่ม เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แหล่งท่องเที่ยว และสิ่งแวดล้อมความสะอาด

• กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี)

1. เสริมสร้างขีดความสามารถด้านการค้า เชื่อมโยงเพื่อนบ้านทางธุรกิจและการท่องเที่ยว
2. สนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการเพื่อเชื่อมโยงธุรกิจการค้าการลงทุนสู่สากล



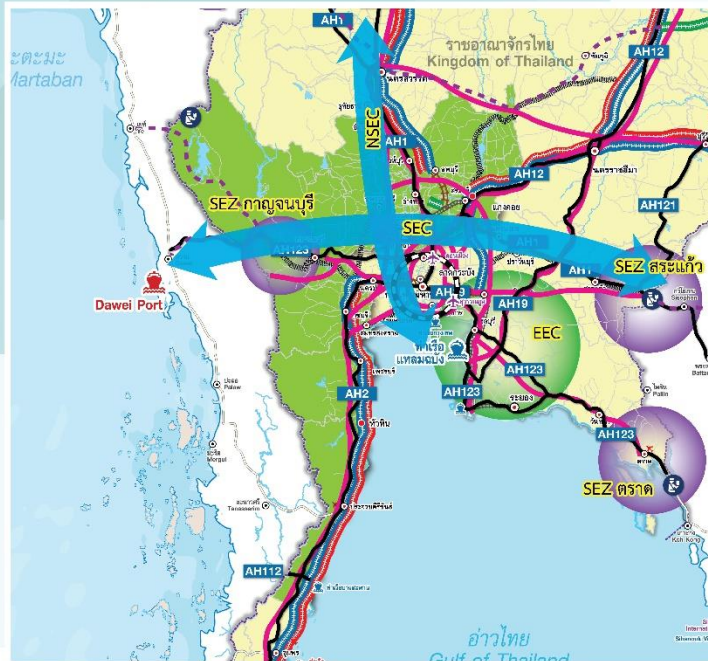
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 10 เดือนเมษายน 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 10 ประจำเดือนเมษายน 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

ศักยภาพในการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออก



แนวทางการพัฒนาตามกลุ่ม

จังหวัดภาคกลาง และภาคตะวันออก

ยุทธศาสตร์ที่สำคัญของภาคกลาง

ยุทธศาสตร์ที่ 1

- พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติและสร้างความเชื่อมโยงเพื่อกระจายการท่องเที่ยวทั่วทั้งภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2

- ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยใช้นวัตกรรมเทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

- เปิดประตูการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยว เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจ พิเศษทวาย-ภาคกลาง-ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก

ยุทธศาสตร์ที่ 4

- พัฒนาความเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมกับทุกภาคเพื่อเสริมสร้างศักยภาพและลดความเหลื่อมล้ำภายในประเทศ

● กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 (กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี)

- เป็นศูนย์กลางการผลิตและการตลาดสินค้าภาคเกษตร อุตสาหกรรมปลอดภัย การท่องเที่ยวคุณภาพ และการค้า

● กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน (ชัยนาท พระนครศรีอยุธยา ลพบุรี สระบุรี สิงห์บุรี และอ่างทอง)

- เป็นลุ่มน้ำแห่งประวัติศาสตร์ ศูนย์กลางเศรษฐกิจที่ยั่งยืน พัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมและสาธารณูปโภคที่เหมาะสมในการขนส่งและการกระจายสินค้าให้สะดวก รวดเร็ว

● กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 (สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี และประจวบคีรีขันธ์)

- เป็นฐานการผลิตภาคการเกษตรและอาหารปลอดภัย อุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แหล่งท่องเที่ยวชั้นนำเชิงธรรมชาติและศิลปวัฒนธรรมอันทรงคุณค่า



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 11 เดือนพฤษภาคม 2565

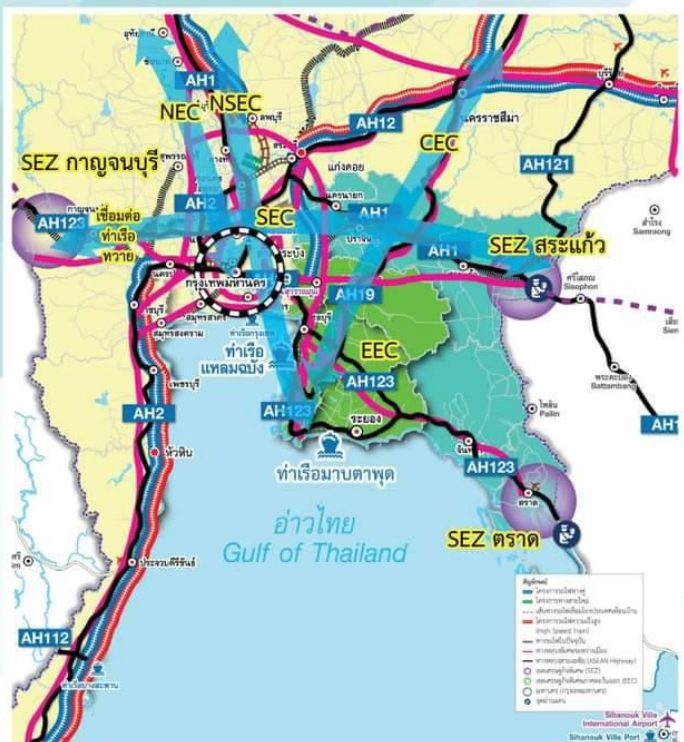


สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 11 ประจำเดือนพฤษภาคม 2565

**คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ**

ศักยภาพในการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก



**แนวทางการพัฒนาตามกลุ่ม
จังหวัดภาคตะวันออก**

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 (ชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรา)

ยุทธศาสตร์ที่ 1

- พัฒนาความพร้อมของพื้นที่ สร้างบรรยากาศเพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม เพื่อมุ่งสู่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่ดีและทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 2

- พัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว)

ยุทธศาสตร์ที่ 1

- ส่งเสริมและพัฒนากองทัพเรือให้มีความพร้อมเพื่อสนับสนุนการกองทัพเรือเชิงนิเวศ สุขภาพ และวัฒนธรรม

ยุทธศาสตร์ที่ 2

- เพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า และการค้าชายแดน เชื่อมโยง EEC และประเทศเพื่อนบ้าน

ยุทธศาสตร์ที่ 3

- พัฒนาประสิทธิภาพการผลิต การแปรรูป การตลาดสินค้าเกษตร (ผลไม้ ปศุสัตว์และประมง สมุนไพรไทย) คุณภาพปลอดภัยอย่างครบวงจร



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 12 เดือนมิถุนายน 2565

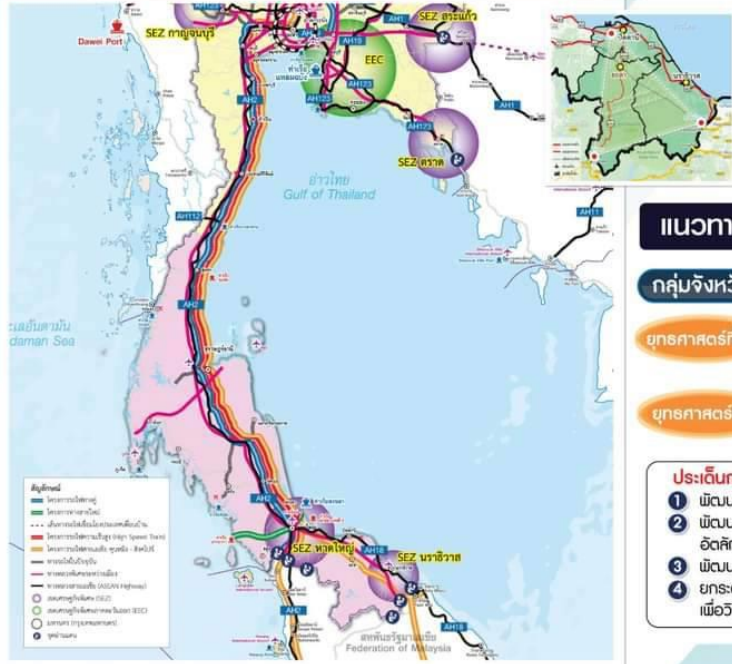


สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 12 ประจำเดือนมิถุนายน 2565

**คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ**

ศักยภาพในการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้



จังหวัดนราธิวาส ศูนย์กลางการค้าชายแดนระหว่างประเทศ
จังหวัดปัตตานี เกษตรอุตสาหกรรมก้าวหน้าพัฒนา
จังหวัดยะลา การพัฒนาที่พึ่งพาตนเองอย่างยั่งยืน
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการเชื่อมโยง
และการเชื่อมต่อทั้งภายในและกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ
การเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟจากสุราษฎร์ธานี-สงขลา-นราธิวาส
และการพัฒนาท่าอากาศยานเบตง

แนวทางการพัฒนาตามกลุ่มจังหวัดภาคใต้

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน (ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส)

ยุทธศาสตร์ที่ 1

• พัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและอุตสาหกรรมแปรรูปการเกษตร เพื่อสร้างความมั่นคงให้กับภาคการผลิต แนวทางการพัฒนาที่ 9 สนับสนุนการปรับปรุงท่าเทียบเรือปัตตานีให้ทันสมัย

ยุทธศาสตร์ที่ 2

• พัฒนาเมืองสู่ฟังก์ชัน-ภาค และเมืองเบตง ให้เป็นเมืองการค้าและเมืองท่องเที่ยวชายแดน และพัฒนาเมืองยะลาให้เป็นเมืองนำอยู่ และศูนย์กลางเศรษฐกิจของภาคใต้ชายแดน

ประเด็นการพัฒนา

- 1 พัฒนาคุณภาพการผลิตและการแปรรูปสินค้าเกษตรของภาคจังหวัด
- 2 พัฒนาและยกระดับการท่องเที่ยวระดับภูมิภาคให้มีความปลอดภัยยิ่งขึ้นบนฐานอัตลักษณ์พหุวัฒนธรรม
- 3 พัฒนาเศรษฐกิจและส่งเสริมอุตสาหกรรมการค้าชายแดน
- 4 ยกระดับคุณภาพชีวิต รายได้ การศึกษา สมรรถนะแรงงาน และสาธารณสุข เพื่อชีวิตที่ยั่งยืนและสันติสุข

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ (ฝั่งอ่าวไทย + ฝั่งอันดามัน)

ยุทธศาสตร์ที่ 1

• พัฒนาการท่องเที่ยวของภาคให้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก แนวทางการพัฒนาที่ 3 พัฒนาเมืองท่องเที่ยวหลัก (ภูเก็ต) ให้เป็นเมืองอัจฉริยะ (Smart City) และมีระบบขนส่งมวลชน (Monorail)

ยุทธศาสตร์ที่ 2

• พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรม และการเชื่อมโยงการค้าโลก

ประเด็นการพัฒนา

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา)

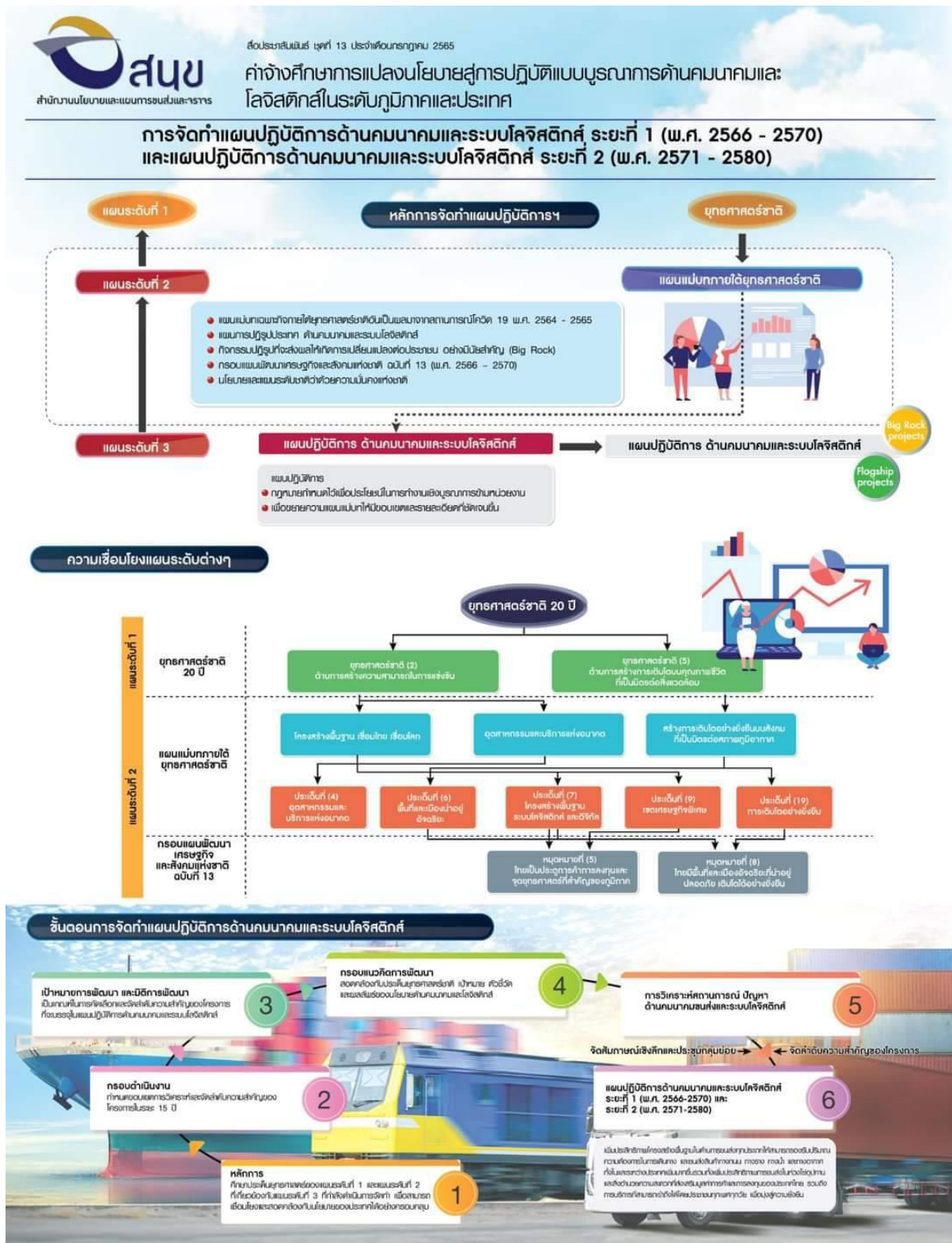
- 1 การพัฒนาด้านการเกษตร (ด้านพืช ประมง ปศุสัตว์สวนพืชม และไม้เศรษฐกิจ)
- 2 การพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- 3 การพัฒนาอุตสาหกรรม การค้า การลงทุน การค้าระหว่างประเทศ
- 4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง โลจิสติกส์หรือช่วยการค้า และการพลังงาน
- 5 การพัฒนาด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล)

- 1 พัฒนาเศรษฐกิจ และขยายผู้ประกอบการ บุคลากรด้านการท่องเที่ยวและกิจการต่อเนื่องอื่น ๆ ที่ได้รับผลกระทบจากโรคระบาดไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19)
- 2 สนับสนุนและพัฒนาก่อสร้างผู้ประกอบการ นักลงทุนให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- 3 ส่งเสริมการเกษตรยั่งยืนและเกษตรสมัยใหม่ให้มีประสิทธิภาพ
- 4 การพัฒนาสังคมและความมั่นคงในทุกระดับ



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 13 เดือนกรกฎาคม 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 14 เดือนสิงหาคม 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 14 ประจำเดือนสิงหาคม 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

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

วิสัยทัศน์ เป้าหมาย และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

วิสัยทัศน์

"มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า
การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน"



แนวทางการดำเนินการ/พัฒนาของแผนปฏิบัติการ



มาตรการพัฒนา

แผนพัฒนาระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะ 5 ปี



การเชื่อมโยง Connectivity Intermodal/Feeder

- ▶ เชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
- ▶ พัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สู่รางและน้ำ
- ▶ พัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐให้สมบูรณ์

ความคล่องตัว Capacity/Mobility Alleviating traffic problems

- ▶ ลดการติดขัดจราจร (V/C)
- ▶ กระตุ้นคุณภาพบริการ
- ▶ ปรับปรุงท่าอากาศยานท่าอากาศยานและผู้ให้บริการ
- ▶ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

ความยั่งยืน Sustainability

- ▶ ส่งเสริมการลด เปลี่ยน รูปแบบการเดินทาง และปรับปรุงประสิทธิภาพยานยนต์ (Avoid, Shift, Improve Mode)
- ▶ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (GHG Emission Reduction)
- ▶ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพที่มีความเป็นมืออาชีพและได้มาตรฐาน
- ▶ ลดอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่ง

แผนพัฒนาระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ระยะ 10-15 ปี



การเชื่อมโยง Connectivity Intermodal/Feeder

- ▶ เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค
- ▶ พัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือท่าอากาศยาน และด่านชายแดน
- ▶ เชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า
- ▶ พัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e-document กับประเทศคู่ค้า
- ▶ ส่งเสริมการคงมาตรฐานการคมนาคมขนส่งและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัย พัฒนา นวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

ความคล่องตัว Capacity/Mobility Alleviating traffic problems

- ▶ ปรับเปลี่ยนมาตรการติดขัดจราจร เช่น Congestion Charge, TOD
- ▶ ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยมากขึ้น

ความยั่งยืน Sustainability

- ▶ ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Carbon neutrality)
- ▶ การปล่อยก๊าซเรือนกระจกสุทธิเป็นศูนย์ (Net zero emissions)

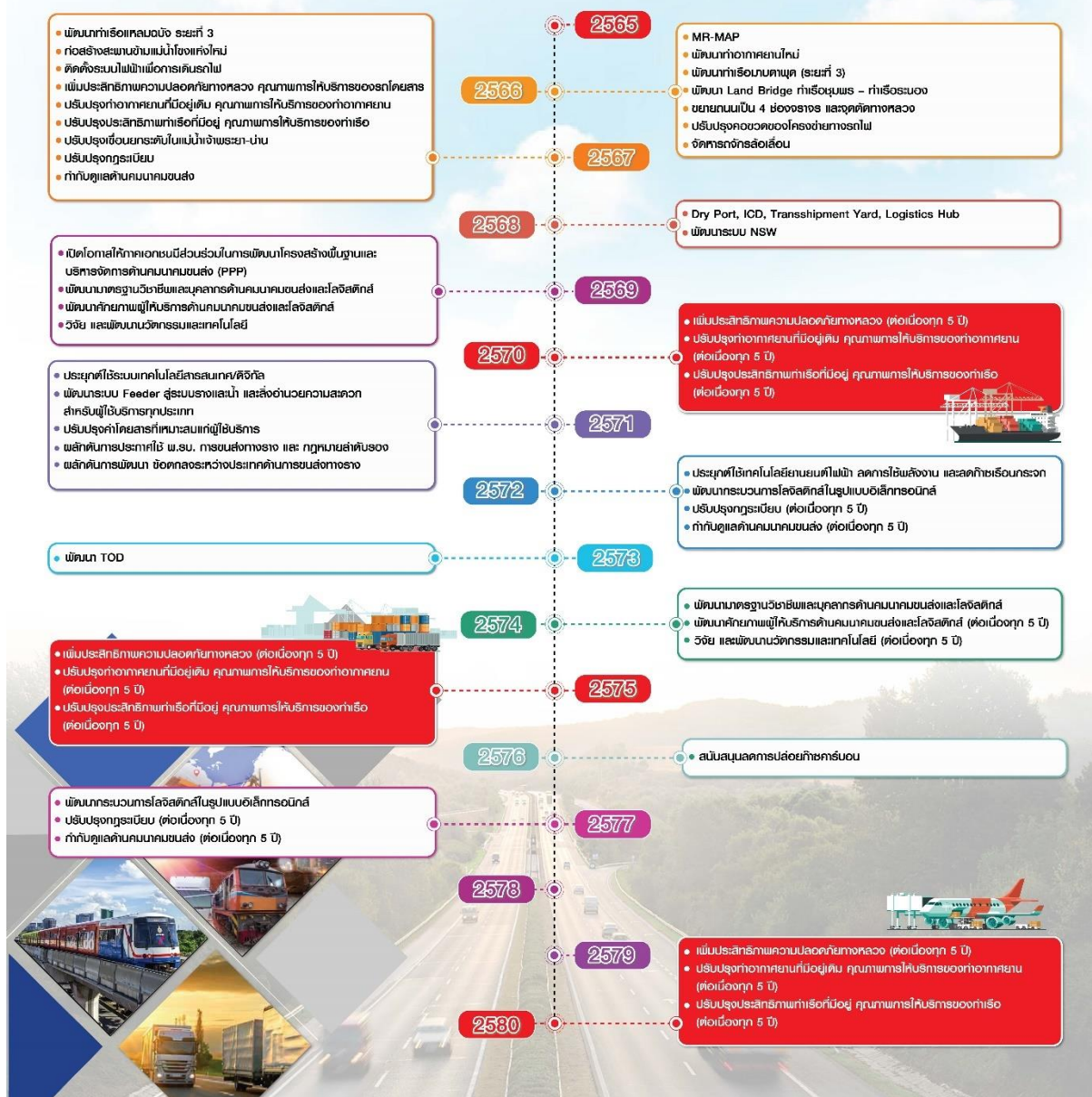
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 15 เดือนกันยายน 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 15 ประจำเดือนกันยายน 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

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



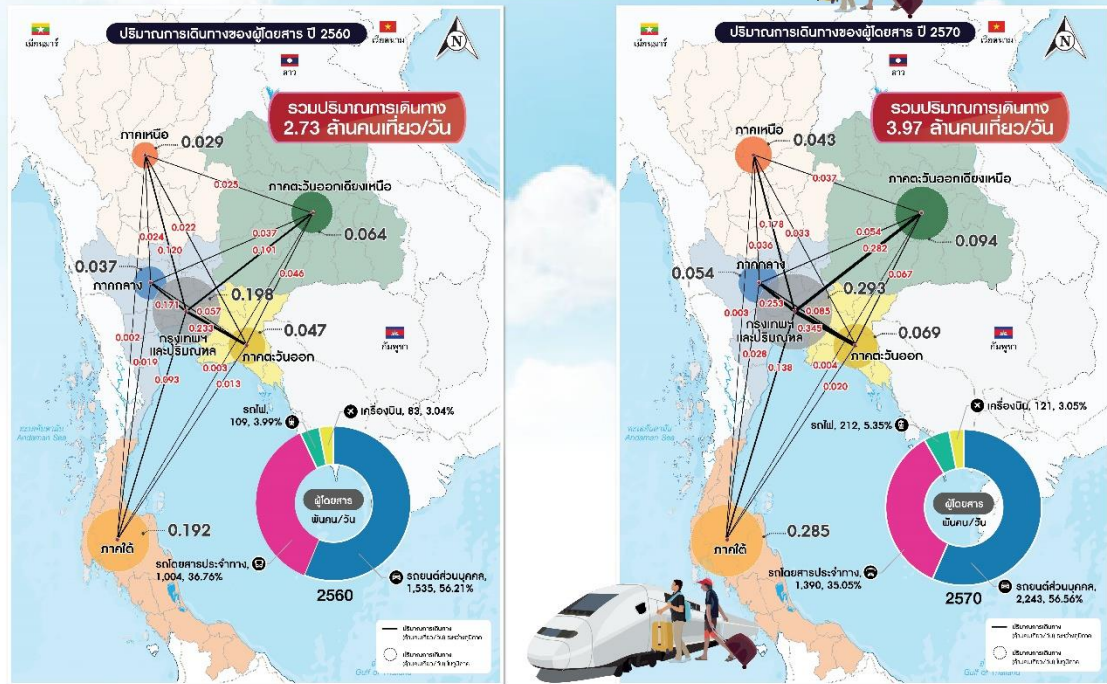
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 16 ประจำเดือนตุลาคม 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 16 ประจำเดือนตุลาคม 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

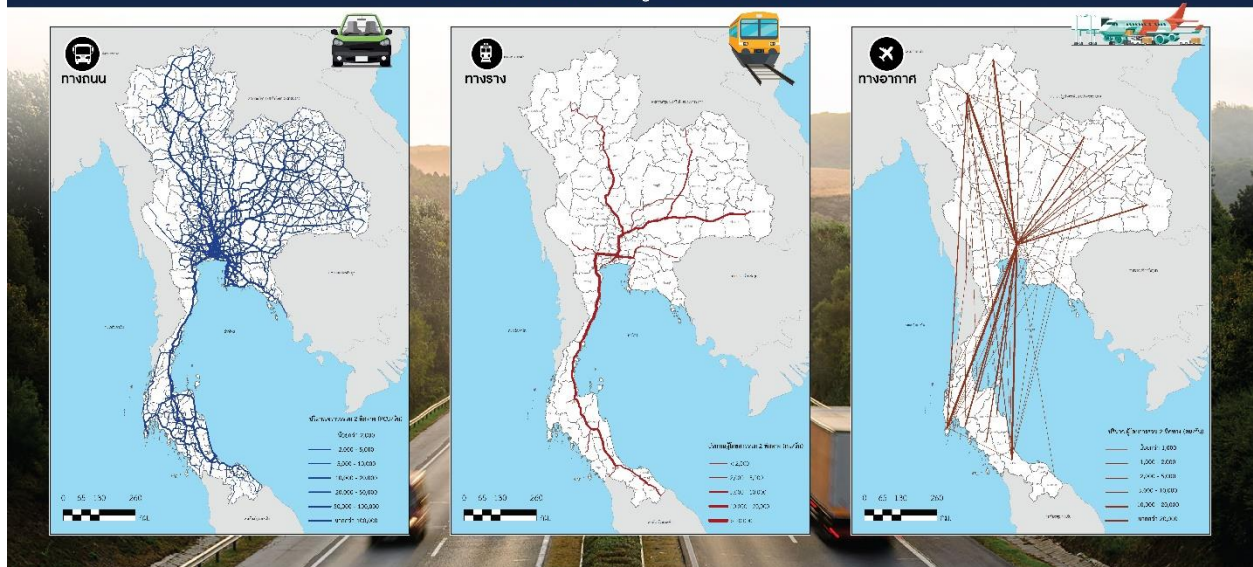
การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร



ในปี พ.ศ. 2560 การเดินทางระหว่างจังหวัดของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ โดยใช้เวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ปริมาณความต้องการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีปริมาณมากที่สุด 0.198 ล้านคน-เที่ยว/วัน รองลงมาคือ ภาคใต้ 0.192 ล้านคน-เที่ยว/วัน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.064 ล้านคน-เที่ยว/วัน รวมปริมาณการเดินทางทั้งหมด 2.73 ล้านคน-เที่ยว/วัน สำหรับปริมาณการเดินทางระหว่างภูมิภาค การเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณมากที่สุด 0.233 ล้านคน-เที่ยว/วัน รองลงมา คือระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.191 ล้านคน-เที่ยว/วัน

ในปี พ.ศ. 2570 การเดินทางของนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่จะเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ โดยใช้เวลาประมาณ 1-2 ชั่วโมง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ปริมาณความต้องการเดินทางภายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีปริมาณมากที่สุด 0.285 ล้านคน-เที่ยว/วัน รองลงมาคือ ภาคใต้ 0.285 ล้านคน-เที่ยว/วัน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.094 ล้านคน-เที่ยว/วัน รวมปริมาณการเดินทางทั้งหมด 3.97 ล้านคน-เที่ยว/วัน สำหรับปริมาณการเดินทางระหว่างภูมิภาค การเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณมากที่สุด 0.285 ล้านคน-เที่ยว/วัน รองลงมา คือระหว่างกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.243 ล้านคน-เที่ยว/วัน

ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารแยกแยะโหมด



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 17 ประจำเดือนพฤศจิกายน 2565

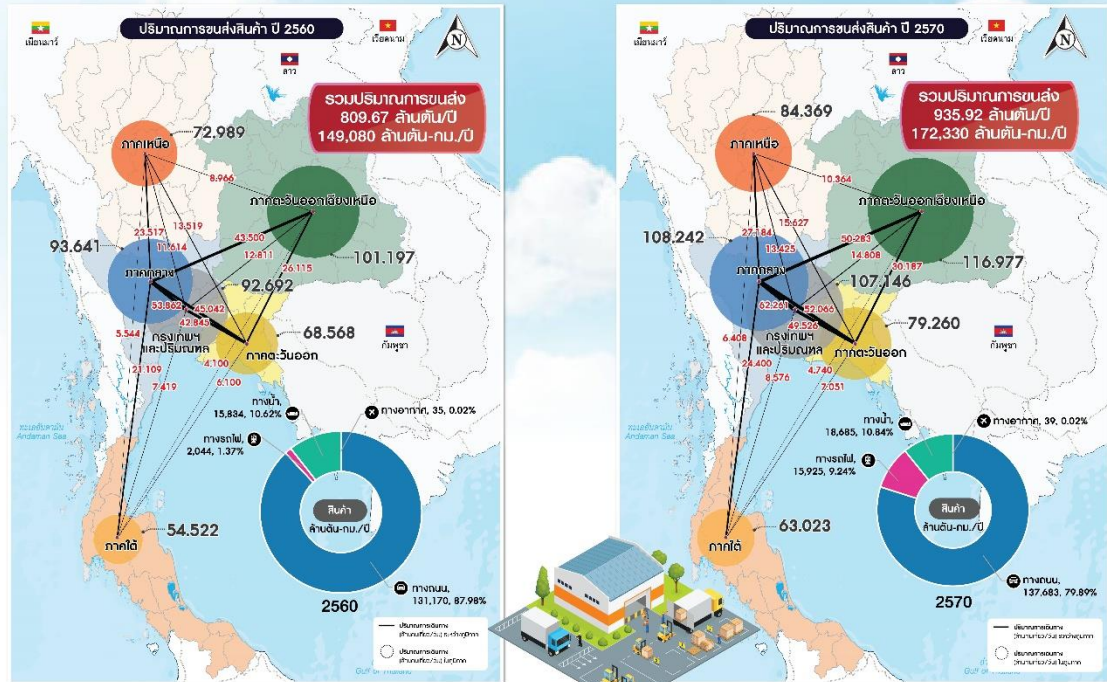


สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 17 ประจำเดือนพฤศจิกายน 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ



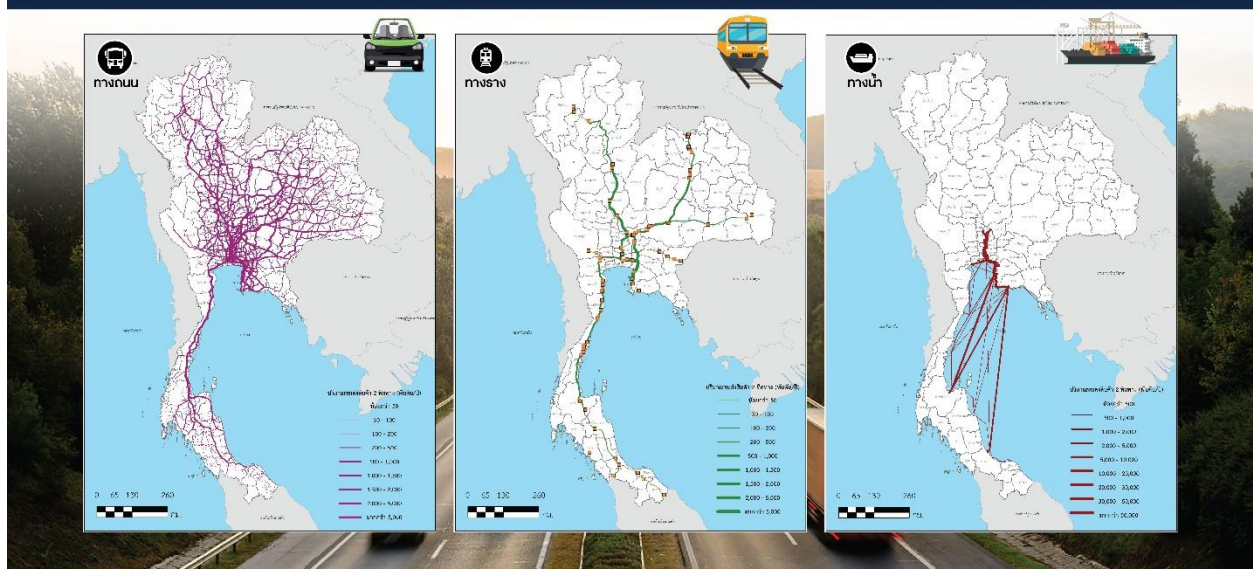
การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า



ในปี พ.ศ. 2560 การขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดทางถนนได้เส้นทางหลักในการขนส่งระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือ และภาคใต้ โดยใช้ท่าอากาศยานหลัก ปริมาณการขนส่งทางน้ำในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีปริมาณมากที่สุด 101.2 ล้านตัน/ปี รองลงมาคือ ภาคกลาง 93.6 ล้านตัน/ปี และภาคเหนือ 73.0 ล้านตัน/ปี รวมปริมาณการขนส่งทั้งหมด 809.7 ล้านตัน/ปี สำหรับปริมาณการขนส่งระหว่างภูมิภาค การขนส่งระหว่างภาคกลาง และปริมาณการขนส่งไปจังหวัดภาคกลาง มีปริมาณมากที่สุด 63.9 ล้านตัน/ปี รองลงมา คือระหว่างภาคกลาง ไปยังภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 45.0 ล้านตัน/ปี

ในปี พ.ศ. 2570 การขนส่งทางถนนมีแนวโน้มมากขึ้นทั้งระดับต้นทางกว่า 936.0 ล้านตัน/ปี การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นในหลายภูมิภาค การขนส่งทางอากาศมีปริมาณหลักในภาคตะวันออก ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ และ การขนส่งทางน้ำมีปริมาณหลักในภาคกลางและภาคใต้

ปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามโหมด



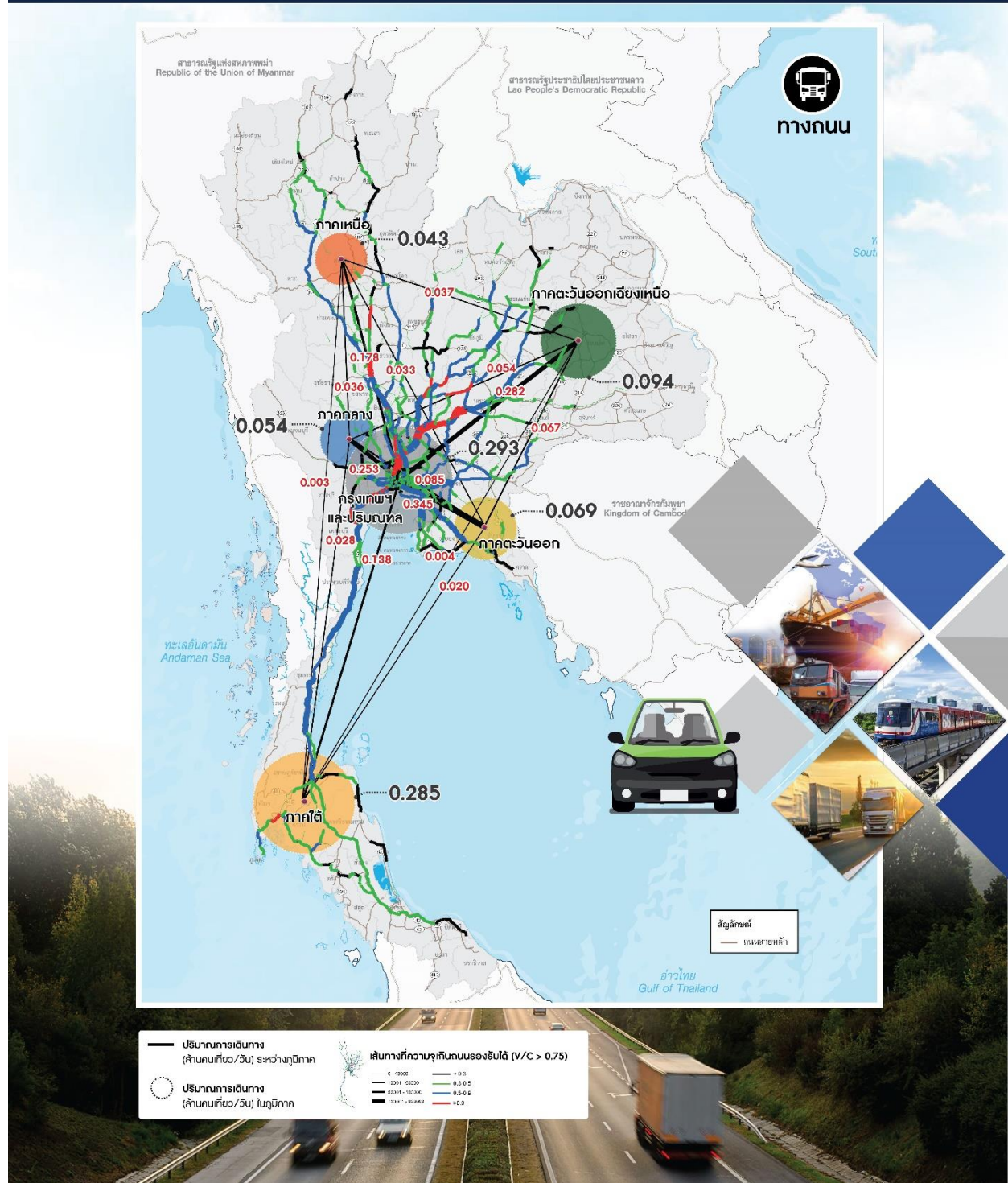
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 18 ประจำเดือนธันวาคม 2565



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 18 ประจำเดือนธันวาคม 2565

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง และดัชนีการติดขัด (V/C) ของถนน ปี 2570



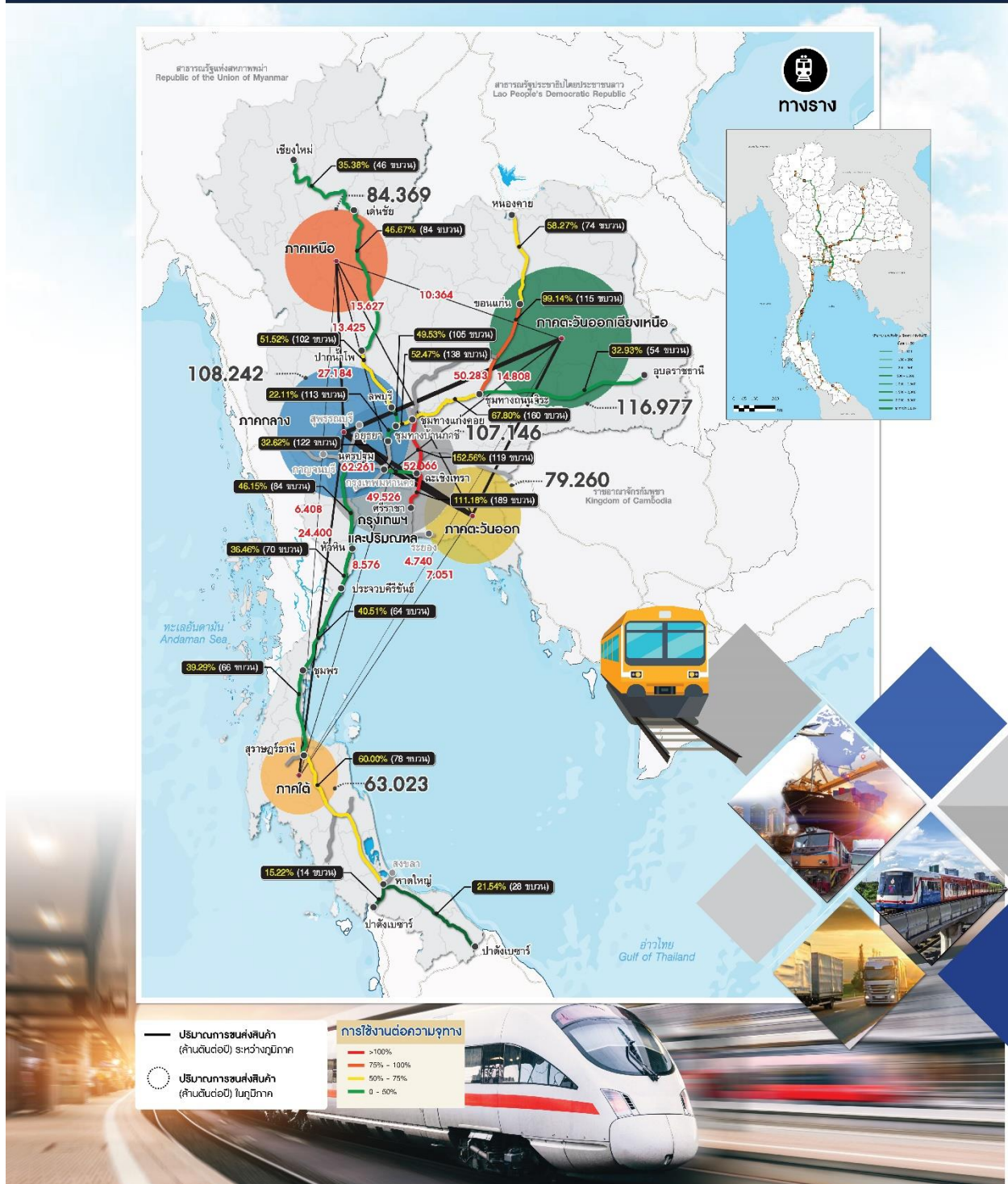
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 19 ประจำเดือนมกราคม 2566



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 19 ประจำเดือนมกราคม 2566

คำจำกัดความของการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้า และการใช้งานต่อความจุทาง ปี 2575



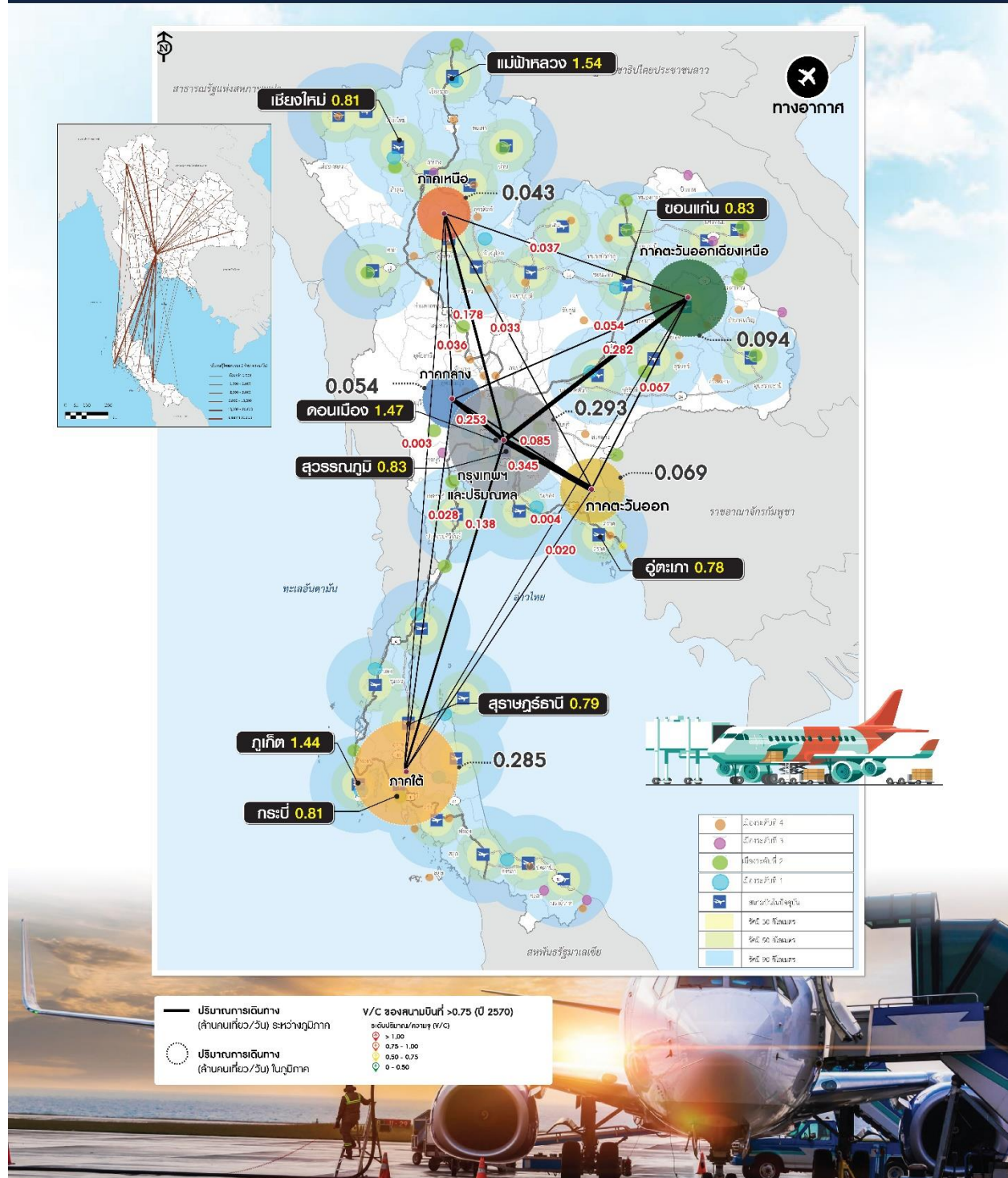
สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 20 ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2566



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 20 ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2566

ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

การคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทาง การเข้าถึงท่าอากาศยานของผู้อยู่อาศัย และดัชนีการติดขัด (V/C) ของสนามบิน ปี 2570



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 21 เดือนมีนาคม 2566

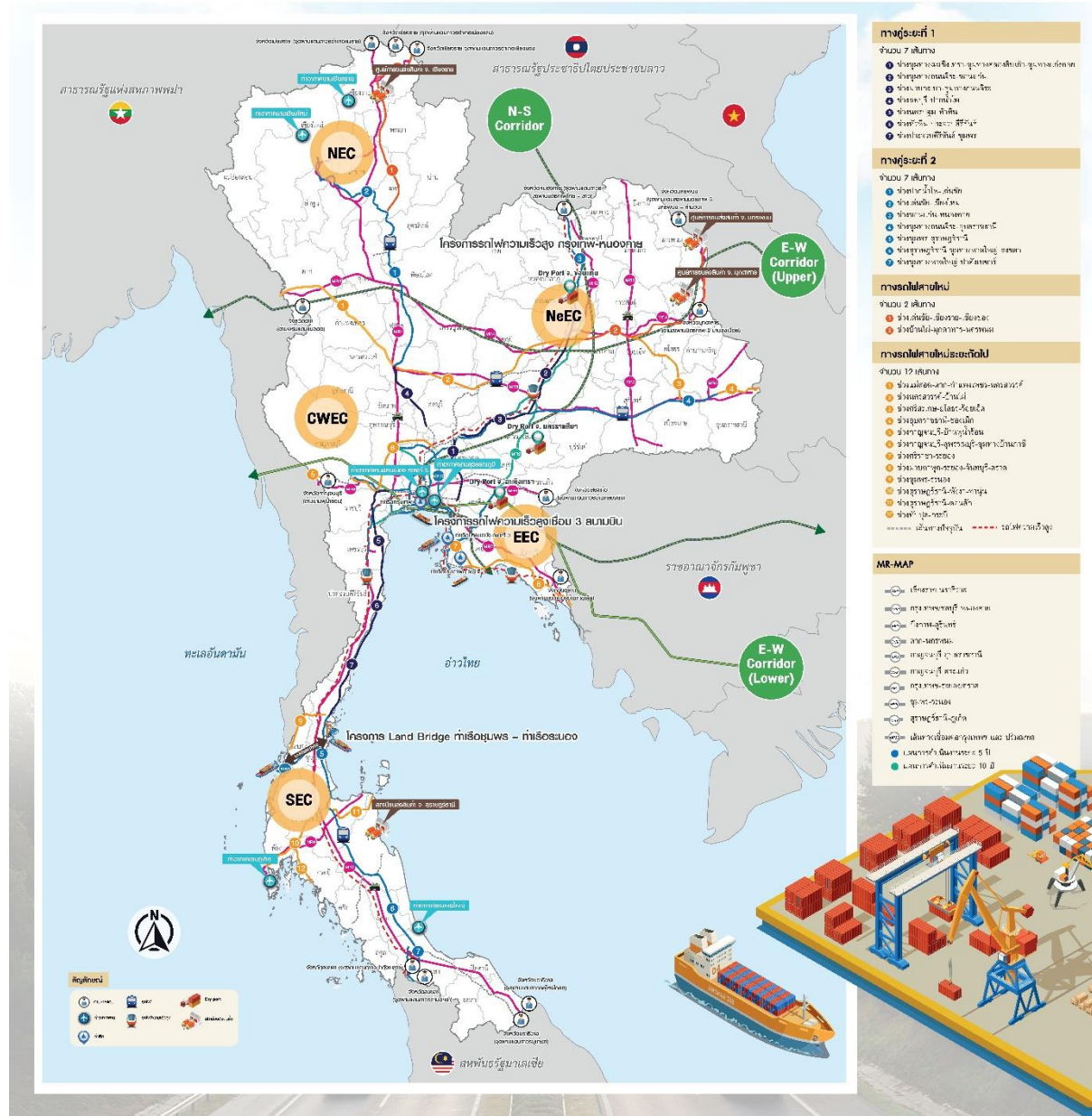


สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 22 ประจำเดือนเมษายน 2566

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

โครงการสำคัญภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 – 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 – 2580)

โครงการ Backbone และโครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพให้กับโครงการ Backbone (Dry Port และสถานีขนส่งสินค้า)



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 22 เดือนเมษายน 2566



สื่อประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 22 ประจำเดือนเมษายน 2566

ค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ
โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

ต้นทุนการขนส่งที่ลดลงจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

▶ ปริมาณการปริมาณสินค้า และต้นทุนการขนส่งที่ลดลงได้
กรณี Shift Mode (ทางราง 75% ทางน้ำ 25%) สำหรับตามเป้าหมายการพัฒนา



โครงการที่ทำให้บรรลุเป้าหมาย

โครงการพัฒนาการขนส่งทางราง

- MR-MAP
- Motorway Masterplan
- R-MAP : ทางคู่ ทางสายใหม่ HSR
- ปรับปรุงคอขวดของโครงข่ายทางรถไฟ (สายอีสาน สายใต้ สายตะวันออก ICD สาทร-บาง-ท่าเรือแหลมฉบัง)
- จัดการจราจรล้อเลื่อน และรถจักร EV
- ติดตั้งระบบไฟฟ้าเพื่อการเดินรถไฟ
- ศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางรางที่เหมาะสม

โครงการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ

- ท่าเรือแหลมฉบัง เฟส 3
- ท่าเรือมาบตาพุด เฟส 3
- ท่าเรือชุมพร + ท่าเรือนอน + Land Bridge
- โครงการ Dry Port, SRT0
- สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่
- เขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยา-น่าน, แม่น้ำป่าสัก
- ศึกษาเพื่อกำหนดอัตราค่าขนส่งทางน้ำที่เหมาะสม

โครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางรางและทางน้ำ (ด้าน Soft Side)

- ให้ออกขนเข้ามามีส่วนร่วมในการเป็นผู้นำให้บริการเดินรถไฟ
- PPP (E&M + O&M Motorway, Rest Area, ทางรถไฟสายใหม่, CY / ICD / Dry Port / Transshipment Yard, HSR)
- พัฒนาระบบ NSW
- ผลักดันการประกาศใช้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง และ กฎหมายลำดับรอง
- ผลักดันการพัฒนา ข้อตกลงระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางราง (ไทย-ลาว-จีน, OMS, ASIAN)
- ศึกษา เพื่อปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบที่เป็นข้อจำกัดในการขนส่งระหว่างประเทศ
- ส่งเสริมอุตสาหกรรมระบบราง รถยนต์ไฟฟ้า การขนส่งทางทะเล
- ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพผู้นำให้บริการด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

โครงการเสนอแนะ ให้บรรลุ Shift mode ทางราง 75%

- โครงการพัฒนา CY บริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล
- โครงการพัฒนา CY ต่าง - แม่สอด
- โครงการสร้างทางรถไฟ (Spur Line) เข้าสู่โรงงานและพื้นที่ของเอกชน
- โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา
- โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงจระ-ขอนแก่น
- โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสี่ ช่วงชุมทางแก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา
- โครงการจัดซื้อหัวรถจักร 6 หัว และแคร่บรรทุกตู้สินค้า 264 แคร่ ในเส้นทางแหลมฉบัง-ท่าพระ
- โครงการจัดทำแผนการพัฒนาและการบริหารจัดการ CY ทั่วประเทศ
- โครงการเข้าใช้รถจักรล้อเลื่อนของเอกชนในการเดินรถ
- โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port
- โครงการส่งเสริมให้ออกขนเข้ามาร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์
- โครงการส่งเสริมการเดินทางของนักท่องเที่ยวด้วยรถไฟความเร็วสูง และจุดเชื่อมต่อการเข้าถึง

7.2 การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/ Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

- 1) ถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาครั้งนี้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน (Counter Part) อยู่สม่ำเสมอ
- 2) จัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี/องค์ความรู้ (Knowledge/Knowhow Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้เพื่อสร้างความเข้าใจ พัฒนาทักษะและเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 50 คน ในหัวข้อ “พื้นฐานการวางผังเมืองและการคมนาคมขนส่ง” และ “การจัดการขนส่งและระบบโลจิสติกส์” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 8 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30 - 16.30 น. ณ โรงแรม โนวาเทล กรุงเทพ แพลทินัม ประตูน้ำ ห้อง Sapphire Suite

7.3 การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์

โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายฯ ได้จัดการจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการ และรับฟังความคิดเห็นทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

7.3.1 การสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟังความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ สร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกันกับหน่วยงาน ผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงในแต่ละพื้นที่ โดยจัดการประชุมกลุ่มเป้าหมายใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัดและจังหวัดกรุงเทพมหานคร (หน่วยงานนโยบาย) พื้นที่ละ 1 ครั้ง จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่าครั้งละ 30 คน ประกอบด้วยหน่วยงานภาครัฐภายใต้สังกัด กระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาคเอกชนรวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการเสนอแนะนโยบาย จัดทำแผนงานและโครงการ

ซึ่งหลังจากเสร็จสิ้นการประชุมได้นำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะความต้องการจากทุกภาคส่วนไปจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ประกอบการพิจารณาปรับปรุงแก้ไขและ จัดทำรายงานให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น พร้อมทั้งนำเสนอผลสรุปข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากการประชุมดังกล่าว

โดยมีตารางเวลาการจัดสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด และจังหวัดกรุงเทพมหานคร รวมจำนวน 6 ครั้ง ดังตารางที่ 7.3.1 - 1

ตารางที่ 7.3.1 - 1 ตารางเวลาการจัดสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
ใน 6 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

พื้นที่กลุ่มจังหวัด	กลุ่มจังหวัด	จังหวัดที่จัด Focus Group	สถานที่จัด Focus Group	กำหนดวันจัด Focus Group
1. ภาคเหนือ (17 จังหวัด)	เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน พิชณุโลก ตาก อุดรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	พิษณุโลก	โรงแรม ท็อปแลนด์	25 ก.ค. 2565
2. ภาคตะวันตก + ภาคกลาง + ภาคตะวันออก (25 จังหวัด)	นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท สุพรรณบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด	ชลบุรี	โรงแรมรัตนชล	27 ก.ค. 2565
3. กรุงเทพมหานคร (หน่วยงานนโยบาย) (1 จังหวัด)	กรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานคร	โรงแรมสุโกศล	1 ส.ค. 2565
4. ภาคใต้ (14 จังหวัด)	ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล ปัตตานี ยะลา และ นราธิวาส	สุราษฎร์ธานี	โรงแรม ไทมอนด์ พลาซ่า	4 ส.ค. 2565
5. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) (12 จังหวัด)	เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มหาสารคาม และร้อยเอ็ด	อุดรธานี	ศูนย์ประชุม มลฑาพิทย ฮอลล์	9 ส.ค. 2565
6. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) (8 จังหวัด)	ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี	บุรีรัมย์	โรงแรมเทพ นคร	11 ส.ค. 2565

โดยในการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ได้แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 เป็นการนำเสนอภาพรวมโครงการค่าจ้างศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดย ดร. ธรรมบุญ เสงฆ์กุล ผู้จัดการโครงการ หัวข้อในการนำเสนอ ประกอบด้วย (1) หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ของโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ (2) การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และ (3) การศึกษารายละเอียดเชิงพื้นที่ของแผนปฏิบัติการฯ

ของแต่ละภาค และช่วงที่ 2 จัดกิจกรรมประชุมกลุ่มย่อย ประกอบไปด้วย 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ (1) ด้านเกษตรกรรม (2) ด้านอุตสาหกรรม และ (3) ด้านท่องเที่ยว ซึ่งทำให้ผู้มีส่วนร่วมในการประชุม ได้แสดงความคิดเห็นกันอย่างทั่วถึงและครบถ้วน

ในการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ของแต่ละกลุ่มภาคจังหวัด ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการ โดยสามารถสรุปประเด็นความต้องการในแต่ละพื้นที่ภูมิภาค ซึ่งแยกเฉพาะโครงการในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ส่วนโครงการในระดับจังหวัด ไม่นำมารวมกับการสรุปในตารางที่ 7.3.1 - 2

ตารางที่ 7.3.1 - 2 สรุปประเด็นความต้องการในพื้นที่จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 6 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
1. ความต้องการของกลุ่มจังหวัดในภาคเหนือ		
- โครงการรถไฟที่เชื่อมเส้นทาง LIMEC และ EWEC เพื่อตึงนักท่องเที่ยวจากหลวงพระบาง ประเทศลาว (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ทางหลวงพิเศษตาก - แม่สอด (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - รถไฟทางคู่นครสวรรค์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - หน่วยงานกลางกำหนดคุณสมบัติระบบ ITS และเชื่อมต่อข้อมูลการขนส่งจราจรในอนาคต (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ปรับปรุงเส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 115 เชื่อมนิคมอุตสาหกรรมพิจิตรไปด่านแม่สอด (งบประมาณของหน่วยงาน) - ส่งเสริม 5 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์ สุโขทัย และตาก ให้เป็นเขตพัฒนาพื้นที่พิเศษ (นโยบาย) - หน่วยงานบริการควบคุมมาตรฐานสินค้าแบบบูรณาการ ที่ด่านแม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของหน่วยงาน) - การอำนวยความสะดวกที่ด่านการค้าชายแดนแม่สอด ตลาดพม่า มีความต้องการสินค้าเกษตรแปรรูปของไทยสูง ที่ด่านแม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ยกระดับการบริการของด่านศุลกากร ที่ด่านแม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ส่งเสริมระบบรางไปยังด้านการค้าชายแดน เพื่อส่งออกสินค้าเกษตร จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังด่านชายแดนภูคู้ จ.อุตรดิตถ์ (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนา CY ในภาคเหนือ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - เชื่อมต่อระบบ NSW ของศุลกากร กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตรากาสิโนการ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 12 จาก 2 เลน เป็น 4 เลน ตลอดเส้นทาง (งบประมาณของหน่วยงาน)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
2. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคกลาง ภาคตะวันออก		
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำและทางทะเลในภาคตะวันออก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - โครงการพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำในเขตภาคตะวันออก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - สนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เช่น Re - skills Up - skills และ New - skills (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวหรือการเดินทางทั่วไปของประชาชน (เกาะล้าน เกาะเสม็ด เกาะกูด) (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนาระบบรางเพื่อการขนส่งสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - เร่งรัดการก่อสร้างการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- รถไฟความเร็วสูง สุวรรณภูมิ-อุตะเถา (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนา ICD ลาดกระบัง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสุพรรณบุรี - สิงห์บุรี - อ่างทอง - ลพบุรี เพื่อเชื่อมโยงการค้าเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาเส้นทางเลียบเมืองสุพรรณบุรี - สิงห์บุรี - ลพบุรี แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน)
3. ความต้องการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร		
- พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่าย (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาถนนและโครงสร้างพื้นฐาน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับความต้องการเดินทางท่องเที่ยว (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ปรับปรุงกฎระเบียบรถโดยสารประจำทาง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ลดต้นทุนการขนส่ง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - บัตรโดยสารร่วม (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- เชื่อมต่อรถบรรทุกที่เป็นระบบ Door to Door กับระบบราง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ปรับปรุงพิธีการศุลกากรที่มีหลายขั้นตอนและใช้เวลานาน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - เพิ่มอัตราค่าจ้างและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแลมาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งพลังงานไฟฟ้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนากฎระเบียบและกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- ปรับปรุงกฎระเบียบรถบรรทุก (งบประมาณของหน่วยงาน) - ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งทางราง เนื่องจากปัจจุบันมีข้อกำหนดไม่ให้มีการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับได้ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - เชื่อมต่อระบบ NSW ของศุลกากร กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตราภาษีอากร (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนา CY ในด้านเชิงของ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ผลิตและพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
- ปรับปรุงเส้นทางจากวงเวียนใหญ่ - ท่าอากาศยานดอนเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน) - การเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยานดอนเมือง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - มุ่งเน้นการวางแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในรูปแบบเชิงรุก เพื่อรองรับการพัฒนาตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนา Bus Road Map (งบประมาณของหน่วยงาน) - ปรับปรุงกฎระเบียบในการขับรถบรรทุก (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเส้นทางเชื่อมต่อไปท่าอากาศยาน (งบประมาณของหน่วยงาน) - โครงการปรับปรุงทางหลวงสาย 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย (งบประมาณของหน่วยงาน) - โครงการส่วนต่อขยายทางยกระดับบนถนนทางหลวงสาย 338 (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนาด้านเชิงของเพื่อรองรับสินค้าจากประเทศจีน (เนื่องจากประเทศจีนมีโครงการพัฒนาทางด่วนพิเศษที่ตัวเมือง ห้วยทราย) (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรับรองมาตรฐานสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	ลดความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือคลองเตย (งบประมาณของจังหวัด)
4. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน)		
- รถไฟท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและเลาะริมแม่น้ำโขง (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาทางเลี่ยงเมือง หรือวงแหวนอุดรธานี เพื่อไม่ให้รถบรรทุกเข้าเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ขยายสนามบินอุดรธานี ส่งเสริมให้อุดรธานีเป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทางการบินไปที่อื่น (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หนองคาย (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - โครงการจัดทำสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 9 บริเวณบ้านเมืองหมื่น อ.ปากชม จังหวัดเลย กับด้านโคกไผ่ แขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาทางเลี่ยงเมือง หรือวงแหวนอุดรธานี เพื่อไม่ให้รถบรรทุกเข้าเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน)	เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟ เพื่อเพิ่มสัดส่วนทางราง จ.ขอนแก่น (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
5. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง)		
- พิจารณาให้มีท่าอากาศยาน สุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - พัฒนาถนนหมายเลข 226 (นครราชสีมา - บุรีรัมย์ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ) (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนาเส้นทางด่านช่องเม็ก - ลาว (งบประมาณของหน่วยงาน) - ยกระดับการบริการของด่านศุลกากร จ.สุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- เชื่อมต่อระบบ NSW ของศุลกากร กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตรากาสิโน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - ผลักดันให้เปิดด่านช่องสายตะกู จ.สุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะเชื่อมโยงระหว่างสถานีจระ - อุบลราชธานี (งบประมาณของหน่วยงาน)
6. ความต้องการในพื้นที่ภาคใต้		
- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพมหานคร - สุราษฎร์ธานี (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - โครงการก่อสร้างสนามบินพัทลุง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ - อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสม) - โครงการก่อสร้างสะพานไปเกาะสมุยหรือเกาะพะงัน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ) - รถไฟท่องเที่ยวเบตง - ปันจายะ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนงานบูรณาการฯ)	- พัฒนาและปรับปรุงถนนให้พร้อมใช้งานและรองรับการคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนาคต ถนนเส้นเพชรเกษม (ถนนสายหลัก) จนถึง (ถนนสายรอง) (งบประมาณของหน่วยงาน) - ยกระดับมาตรฐานถนนสายหลัก (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ขยายทางหลวงสายพัทลุง - ตรัง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ถนนตัดใหม่ช่วงยะลาไปเบตง (งบประมาณของหน่วยงาน) - เร่งรัดการขยายทางหลวงเข้าด้านเบตง สายยะลา - เบตง (งบประมาณของหน่วยงาน)

7.3.2 การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน เช่น หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด เป็นต้น เพื่อรับฟังความคิดเห็นก่อนนำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่าครั้งละ 50 คน ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด พื้นที่ละ 1 ครั้ง โดยมีตารางเวลาการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด ดังตารางที่ 7.3.2 - 1

ตารางที่ 7.3.2 - 1 ตารางเวลาการจัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

ครั้งที่	พื้นที่กลุ่มจังหวัด	กลุ่มจังหวัด	จังหวัดที่จัด Workshop	สถานที่จัด Workshop	กำหนดวัน จัด Workshop
1	ภาคใต้ (14 จังหวัด)	ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล ปัตตานี ยะลา และ นราธิวาส	สงขลา	โรงแรมบุรีศรีภู หาดใหญ่	28 ก.พ. 2566
2	ภาคตะวันตก + ภาคกลาง + ภาคตะวันออก (25 จังหวัด)	นครปฐม ราชบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สมุทรปราการ นนทบุรี ปทุมธานี พระนครศรีอยุธยา สระบุรี ลพบุรี อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท สุพรรณบุรี สมุทรสาคร สมุทรสงคราม นครนายก ปราจีนบุรี ฉะเชิงเทรา สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด	พระนครศรีอยุธยา	โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์	3 มี.ค. 2566
3	ภาคเหนือ (17 จังหวัด)	เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยาแพร่ น่าน พิชณุโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี	เชียงใหม่	โรงแรมเชียงใหม่ ฮิลล์	8 มี.ค. 2566
4	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง) (8 จังหวัด)	ชัยภูมิ นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ยโสธร ศรีสะเกษ อำนาจเจริญ และอุบลราชธานี	นครราชสีมา	โรงแรม ดิ อิมพีเรียล ไฮเต็ล แอนด์ คอนเวนชันเซ็นเตอร์	14 มี.ค. 2566
5	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) (12 จังหวัด)	เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มหาสารคาม และ ร้อยเอ็ด	ขอนแก่น	โรงแรมราชวาทิ แอนด์ โฮเทล	16 มี.ค. 2566

โดยในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย ช่วงที่ 1 การนำเสนอภาพรวมโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดย ดร. ธรรมนุญ เฮงษฏิกุล ผู้จัดการโครงการ และช่วงที่ 2 การรับฟังความคิดเห็น ชี้แจงข้อซักถามต่าง ๆ และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้จากผู้เข้าร่วมสัมมนา

ในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ของแต่ละกลุ่มภาคจังหวัด ผู้เข้าร่วมประชุมได้แสดงความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ และความต้องการ ซึ่งสามารถสรุปประเด็นข้อเสนอแนะและความต้องการในพื้นที่ที่ได้จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 7.3.2 - 2

ตารางที่ 7.3.2 - 2 สรุปประเด็นข้อเสนอแนะในพื้นที่จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop)
ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
1. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้	
- พัฒนาท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 - หาพื้นที่สำหรับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 3 - เพิ่มศักยภาพระหว่างท่าเรือที่มีอยู่เดิมของสงขลา และท่าเรือของจังหวัดตรัง - เพิ่มศักยภาพท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต - ออกแบบและเชื่อมต่อจุดการค้ากับประเทศมาเลเซีย จุดเชื่อมด่านสะเดา - บุ๊กกายูฮัตม (ประเทศมาเลเซีย) ที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา - โครงการลานขนถ่ายและลานปลดปล่อยสินค้าของด่านศุลกากรเบตง - เพิ่มหัวรถจักร และแคร่ของสถานีรถไฟ เพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือสงขลาไปด่านปาดังเบซาร์ - ขยายท่าเรือสงขลาและถนนที่รองรับเข้าท่าเรือ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนถ่ายน้ำมัน - พัฒนาร่องน้ำท่าเทียบเรือขนอม ที่อำเภอท่าศาลา สีชล ปากพนัง และหัวไทร - พัฒนาท่าเรือน้ำลึกของฝั่งชุมพรและท่าเรือน้ำลึกของฝั่งระนอง - โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี - การเวนคืนที่ดินในโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ฝั่งตะวันออก ด้านซ้ายทาง ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 425 - โครงการก่อสร้างสะพานลอย (Overpass) ในส่วนของสายทางหมายเลข 4 ตัดกับ 406 บริเวณแยกคูหา - โครงการศึกษาความเป็นไปได้บริเวณทางแยกต่างระดับ Overpass ทางแยกสำโรง ในเมืองสงขลา - โครงการขยายช่องจราจรถนนทางหลวงหมายเลข 4 จากแยกท่าทอนเชื่อมจากจังหวัดพัทลุงจนถึงแยกคลองหะ โดยเพิ่มจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร - โครงการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็น 4 ทางแยกต่อเนื่อง จากแยกท่าทอน (ทางหลวงหมายเลข 414 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4) แยกโคกเมมา แยกคลองแห	- ส่งเสริมการลงทุนด้านการท่องเที่ยว (Cruise terminal) ใน 6 จังหวัดอันดามัน - พัฒนาการท่องเที่ยวทะเลสาบสงขลา - ศึกษาและพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทางที่เมืองสงขลาและคาบสมุทรสทิงพระ - โครงการขยายทางเข้าออกด่านศุลกากรเบตง - รถไฟท่องเที่ยวไทย-มาเลเซีย - สิงคโปร์ - มาตรฐานการกำหนดราคารับจ้างสาธารณะในเมือง เช่น รถตุ๊กตุ๊ก - พัฒนา TOD ในเมืองสงขลา ส่งเสริมการใช้ระบบราง - ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมืองหาดใหญ่ไปสตูล - โครงการเส้นทางเดินเรือ “วงแหวนอันดามัน” เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว ภูเก็ต - พังงา - กระบี่ - พัฒนาท่าเรืออ่าวปอ ท่าเรืออ่าสยะ เพื่อการท่องเที่ยว - ปรับปรุงท่าเรือท่องเที่ยว ละงู - ลังกาวิ

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
2. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคกลาง ภาคตะวันออก	
- พัฒนาจุดเชื่อมต่อทางราง ทางน้ำ และทางถนน อำเภอภาชี จ.พระนครศรีอยุธยา - พัฒนา Inland หรือ Dry Port จังหวัดพระนครศรีอยุธยา - เพิ่ม KPI ในตัวชี้วัดก๊าซเรือนกระจก Credit carbon footprint สำหรับระบบราง - โครงการแก้ไขปัญหาทางลอดสะพานแม่น้ำป่าสัก เป็นอุปสรรคในภาคการขนส่ง - เพิ่มการใช้งาน CY สนับสนุนการขนส่งทางราง - ปรับปรุงสะพานพุทธยอดฟ้า สะพานซังฮี้ สะพานนวรวี ไม่ให้เป็นอุปสรรคของการขนส่งทางเรือ - ศึกษาการทำเขื่อนเพื่อยกระดับเพื่อเพิ่มปริมาณกักเก็บน้ำให้สามารถเดินเรือในแม่น้ำป่าสักเพื่อให้เดินเรือในอยุธยา	- โครงการต่อเชื่อมแยกปากน้ำจากถนนท่าเรือ โพนญาไปยังสายเอเชีย - ทางด่วนเลี้ยววงแหวนกรุงเทพมหานคร เชื่อมต่อกาญจนบุรีกับชลบุรี - โครงการรถไฟรางคู่ที่เชื่อมจากฝั่งตะวันตกมายังฝั่งตะวันออก - พัฒนาสถานีรถไฟบ้านม้า จ.พระนครศรีอยุธยา เชื่อมต่อรถไฟความเร็วสูง - พัฒนา TOD ในเมืองพระนครศรีอยุธยา ส่งเสริมการใช้ระบบราง
3. ความต้องการในพื้นที่ภาคเหนือ	
- ส่งเสริม 5 นิคมอุตสาหกรรมในภาคเหนือ ได้แก่ นิคมของสหพัฒน์, นิคมอุตสาหกรรมของ กนอ. แห่งที่ 1, นิคม WORLD, นิคมอุตสาหกรรมของ กนอ. แห่งที่ 1, นิคมอุตสาหกรรมของ เอกชน ต.มะเขือแจ้ จ.ลำพูน - กฎระเบียบการรับรองการนำกลับมาใช้ใหม่ในวัสดุก่อสร้างการขุดผิวทาง เพื่อลดปล่อยก๊าซเรือนกระจก - พัฒนาศูนย์กลางพลังงาน Green Energy แม่เมาะ จ.ลำปาง - แก้ไขปัญหาการยกขึ้นยกลงสินค้า เพื่อเพิ่มการส่งเสริมการขนส่งทางราง - จัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายเพลส 1 ด้านศุลกากรเชียงของ เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทานศูนย์เปลี่ยนถ่าย - เชื่อมโยงระบบ NSW ของสำนักงานศุลกากร ภาคที่ 3	- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - เชียงราย - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (เชียงใหม่และลำพูน) - ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่ - แม่ริม - รถไฟทางคู่เชื่อมโยงตำบลแม่ต๊ำและแม่เมาะ - ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน - พัฒนา TOD ที่เด่นชัย ซึ่งเป็นจุดเชื่อมระหว่างเด่นชัย - เชียงราย และเด่นชัย - เชียงใหม่
4. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง)	
- ศึกษาปริมาณการขนส่งทางท่อน้ำมันที่ จ.นครราชสีมา (รับผิดชอบโดยกระทรวงพลังงาน) - สะพานมิตรภาพไทยลาวแห่งที่ 6 อุบลราชธานี - สาละวัน - รถไฟรางคู่ เชียงราก - อุบลราชธานี - ส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ - เชื่อมโยงระบบ NSW ของด่านศุลกากรช่องจอม จ.สุรินทร์	- ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะ ในเมืองนครราชสีมา - เพิ่มสายการบินท่าอากาศยานนครราชสีมา - เพิ่มขบวนและการจัดซื้อรถจักรสำหรับผู้โดยสาร - ศึกษาระบบทางรางที่เชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน - เพิ่มปริมาณการรองรับผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานอุดรธานีและบุรีรัมย์
5. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน)	
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมต่อทางรถไฟเข้านิคมอุตสาหกรรมอุดรธานี ใกล้สถานีหนองตะไก้ ระยะทาง 2.802 กม. - ส่งเสริมการท่องเที่ยวเส้นทางโรแมนติก รุท (Romantic Route) และนาคี รุท (Nakhee Route)	- ทางหลวงหมายเลขสาย 208 สายหลักเชื่อมต่อขอนแก่น - มหาสารคาม - เลื่อนแผนโครงการก่อสร้างเส้นทาง ถนนสายแยกทล.2 - ทล.2 อ.เมือง, อ.สระใคร จ.หนองคาย (ระยะทาง 23.940 กม.) งบประมาณ 3,400 ล้านบาท

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
- สถานีจอดรถไฟชั่วคราวเพื่อที่ขนส่งนักท่องเที่ยวจากสถานีอุดรธานีมายังสถานีหนองแฟก เพื่อเตรียมความพร้อมการจัดงานพิชชานโลก จ.อุดรธานี - จัดหารถจักรและแคร่บรรทุกสินค้า - เชื่อมโยงระบบ NSW ของสำนักงานศุลกากรหนองคาย	จากปี พ.ศ. 2571 - 2575 เป็นปี พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งเป็นพื้นที่เชื่อมต่อระเบียงเศรษฐกิจหนองคาย และเป็นพื้นที่สำคัญในการทำ Logistics Park ในอนาคต - สถานีผู้โดยสารเพื่อรองรับรถไฟทางคู่สำหรับการท่องเที่ยวและการโดยสารของคนในจังหวัดร้อยเอ็ด - รถไฟรางคู่ สกลนคร - กาฬสินธุ์

7.3.3 การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำนวน 2 ครั้ง ประกอบด้วย ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ครั้งที่ 2 เพื่อสรุปผลการประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ภายใต้แผนงานบูรณาการฯ จำนวนผู้เข้าร่วม ไม่น้อยกว่าครั้งละ 50 คน รายละเอียดดังนี้

1) การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 1 เพื่อรับทราบหลักเกณฑ์การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 วันที่ 14 กันยายน 2564 เวลา 09.00 - 12.00 น. ผ่านระบบออนไลน์ Zoom Webinar กลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมสัมมนาได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 มีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 141 คน

2) การประชุมคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินงานฯ (ร่าง) รายงานประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

วันที่ 29 ตุลาคม 2564 ได้มีการจัดการประชุมคณะกรรมการพิจารณาผลการดำเนินงานฯ ครั้งที่ 2/2564 เพื่อพิจารณา (ร่าง) รายงานประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ณ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อรับฟังความคิดเห็นของคณะกรรมการต่อร่างรายงานประเมินผลฯ

3) การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ครั้งที่ 2 เพื่อสรุปผลการประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ภายใต้แผนงานบูรณาการฯ สัมมนาจัดขึ้นในวันที่ 26 พฤศจิกายน 2564 เวลา 09.00 - 12.00 น. ณ ห้อง Jamjuree Ballroom B ชั้น M โรงแรมปทุมวัน ปริ๊นเซส กรุงเทพมหานคร กลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมสัมมนาได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 94 คน วัตถุประสงค์เพื่อสรุปผลการประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ให้หน่วยรับงบประมาณได้รับทราบ

7.3.4 การสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง

การสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ วันที่ 2 พฤษภาคม 2566 เวลา 8.30 - 12.00 น. ณ ห้อง Ballroom 1 โรงแรม อมารี วอเตอร์เกต กรุงเทพมหานคร ซึ่งมีกลุ่มเป้าหมายเข้าร่วมประชุม ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเผยแพร่ผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง โดยมีจำนวนผู้เข้าร่วมสัมมนาทั้งสิ้น 106 คน ในการสัมมนามีการนำเสนอผลการศึกษาของโครงการในช่วงแรก และการรับฟังความคิดเห็น ชี้แจงข้อซักถามต่าง ๆ และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในช่วงหลัง

ภาคผนวก ก

การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าและการเดินทาง

ภาคผนวก ก : การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าและการเดินทาง

1. การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าประเภทเกษตร

1. ข้าว

ข้าวเป็นอาหารหลักของคนไทย และเป็นวัตถุดิบของอุตสาหกรรมต่าง ๆ เช่น แป้งข้าวเจ้า แป้งข้าวเหนียว เส้นก๋วยเตี๋ยว และอาหารสำเร็จรูป เป็นต้น ดังนั้นจึงถือว่าข้าวเป็นหนึ่งในพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศไทย ทั้งในด้านการบริโภคและการเป็นสินค้าเกษตรส่งออกอันดับหนึ่งของไทย ซึ่งไทยมีผลผลิตข้าวมากเป็นอันดับ 6 ของโลก โดยปริมาณผลผลิตข้าวสารของไทยคิดเป็น 4.2% ของผลผลิตข้าวทั่วโลก รองจากประเทศจีน อินเดีย อินโดนีเซีย บังคลาเทศ และเวียดนาม ซึ่งมีสัดส่วนปริมาณผลผลิต 29.3%, 23.1%, 7.5%, 7.1% และ 5.6% ตามลำดับ) และไทยเป็นผู้ส่งออกข้าว เป็นอันดับ 2 ของโลก คิดเป็น 21.0% รองจากอินเดียซึ่งมีส่วนแบ่งตลาด 25.2%

1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่นาข้าวประมาณ 71 ล้านไร่ทั่วประเทศ ผลผลิตข้าวเปลือก 31.5 ล้านตัน ซึ่งเป็นข้าวนาปีจำนวน 24.3 ล้านตัน และข้าวนาปรัง 7.2 ล้านตัน ซึ่งปริมาณข้าวที่เก็บเกี่ยวได้มากที่สุดอยู่ที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 12.0 ล้านตัน รองลงมา คือ ภาคเหนือ ประมาณ 10.6 ล้านตัน โดยจังหวัดที่มีเพาะปลูกข้าวได้มากที่สุด ได้แก่ นครสวรรค์ (1.9 ล้านตัน) สุพรรณบุรี (1.4 ล้านตัน) พิจิตร (1.4 ล้านตัน) อุบลราชธานี (1.3 ล้านตัน) และ พิษณุโลก (1.3 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 1 และรูปที่ 1

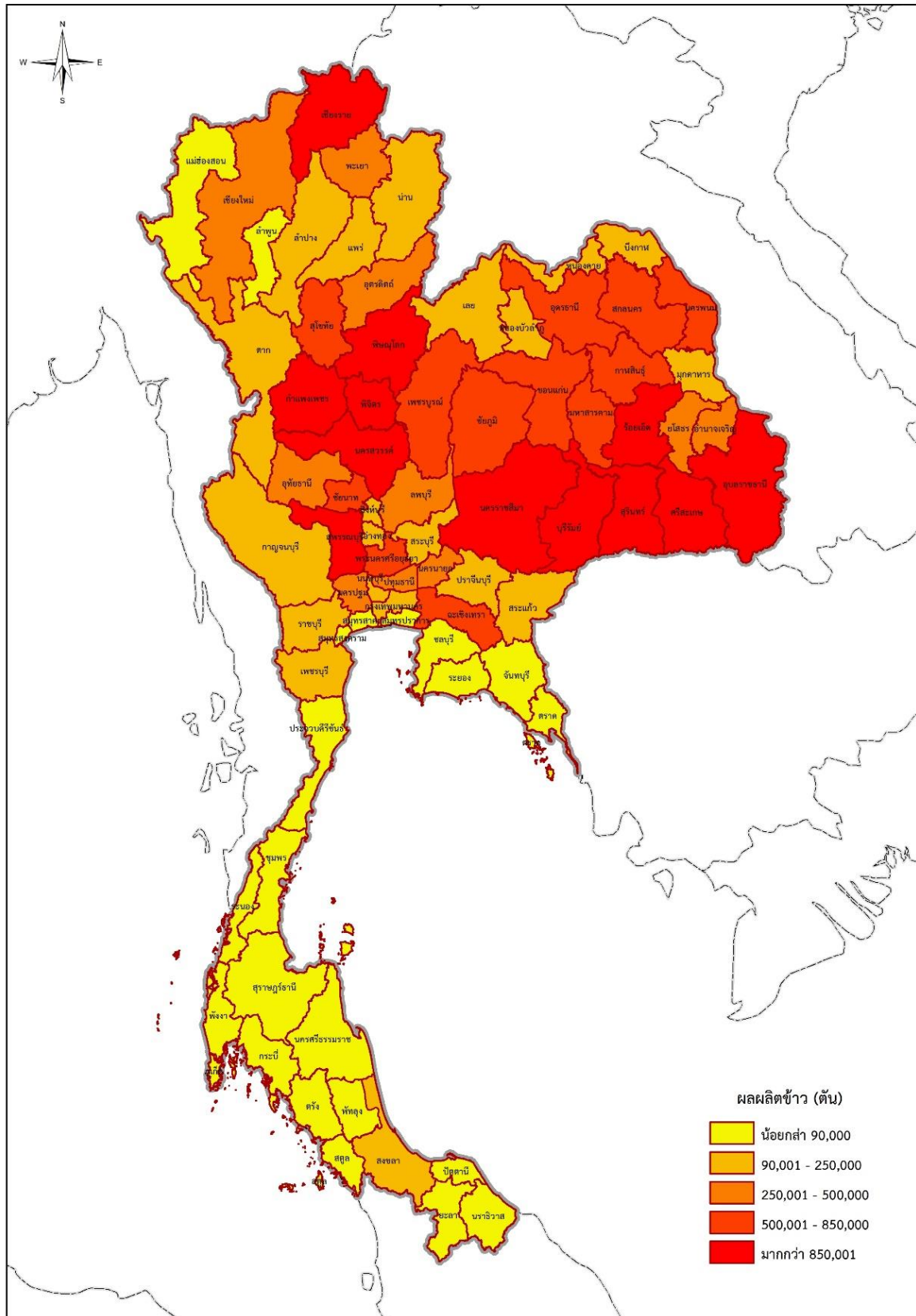
ตารางที่ 1 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวนาปี และเนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวนาปรัง
รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	นาปี		นาปรัง		รวม	
	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	60,110,000	24,304,143	10,995,474	7,170,258	71,105,474	31,474,401
ภาคเหนือ	13,829,102	7,691,279	4,500,812	2,884,488	18,329,914	10,575,767
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	37,120,307	11,107,256	1,406,047	782,108	38,526,354	11,889,364
ภาคกลาง	8,377,185	5,128,537	4,969,770	3,441,193	13,346,955	8,569,730
ภาคใต้	783,406	377,071	118,845	62,469	902,251	439,540
เชียงราย	1,246,758	697,585	454,187	296,970	1,700,945	994,555
พะเยา	619,180	317,251	73,298	46,235	692,478	363,486
ลำปาง	437,362	230,284	37,445	21,230	474,807	251,514
ลำพูน	106,770	65,443	14,845	10,302	121,615	75,745
เชียงใหม่	461,739	272,834	131,640	89,886	593,379	362,720
แม่ฮ่องสอน	189,750	77,223	120	70	189,870	77,293
ตาก	332,220	136,693	16,003	8,940	348,223	145,633
กำแพงเพชร	1,158,830	673,943	609,042	387,486	1,767,872	1,061,429
สุโขทัย	1,077,450	543,559	443,285	265,615	1,520,735	809,174

จังหวัด	นาปี		นาปรัง		รวม	
	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
แพร่	298,180	168,539	36,586	22,457	334,766	190,996
น่าน	276,580	140,700	7,232	4,202	283,812	144,902
อุดรดิตถ์	582,660	319,548	291,358	189,655	874,018	509,203
พิษณุโลก	1,388,810	766,704	781,212	497,596	2,170,022	1,264,300
พิจิตร	1,686,026	1,008,637	708,269	444,055	2,394,295	1,452,692
นครสวรรค์	2,379,164	1,374,879	782,967	525,622	3,162,131	1,900,501
อุทัยธานี	497,272	303,078	90,922	60,604	588,194	363,682
เพชรบูรณ์	1,090,351	594,379	22,401	13,563	1,112,752	607,942
เลย	427,201	155,447	387	167	427,588	155,614
หนองบัวลำภู	643,030	200,794	14,876	7,817	657,906	208,611
อุดรธานี	1,800,530	618,439	44,037	20,970	1,844,567	639,409
หนองคาย	535,480	174,372	82,743	43,630	618,223	218,002
บึงกาฬ	485,379	125,050	11,209	5,712	496,588	130,762
สกลนคร	2,152,227	658,006	92,348	46,517	2,244,575	704,523
นครพนม	1,370,160	419,054	66,471	34,805	1,436,631	453,859
มุกดาหาร	472,883	173,838	423	202	473,306	174,040
ยโสธร	1,337,000	409,712	70,121	40,156	1,407,121	449,868
อำนาจเจริญ	989,000	319,320	3,068	1,529	992,068	320,849
อุบลราชธานี	3,961,119	1,256,287	154,427	73,604	4,115,546	1,329,891
ศรีสะเกษ	3,010,000	987,231	77,795	39,633	3,087,795	1,026,864
สุรินทร์	3,044,024	989,271	50,325	22,995	3,094,349	1,012,266
บุรีรัมย์	2,801,860	842,946	19,738	9,577	2,821,598	852,523
มหาสารคาม	2,120,536	575,357	24,319	13,928	2,144,855	589,285
ร้อยเอ็ด	3,051,174	879,157	173,766	101,636	3,224,940	980,793
กาฬสินธุ์	1,477,456	507,296	289,865	180,422	1,767,321	687,718
ขอนแก่น	2,303,647	540,457	25,360	13,687	2,329,007	554,144
ชัยภูมิ	1,593,923	394,160	73,315	43,747	1,667,238	437,907
นครราชสีมา	3,543,678	881,062	131,454	81,374	3,675,132	962,436
สระบุรี	321,722	203,354	196,498	128,755	518,220	332,109
ลพบุรี	745,310	394,856	301,213	194,880	1,046,523	589,736
สิงห์บุรี	329,677	237,083	253,552	166,838	583,229	403,921
ชัยนาท	811,032	529,288	521,647	346,450	1,332,679	875,738
สุพรรณบุรี	1,178,204	858,580	832,353	599,010	2,010,557	1,457,590
อ่างทอง	357,913	237,282	251,058	167,741	608,971	405,023
อยุธยา	782,419	508,339	717,402	504,311	1,499,821	1,012,650
นนทบุรี	84,125	56,364	93,683	67,341	177,808	123,705
กรุงเทพมหานคร	80,780	53,545	93,832	60,111	174,612	113,656
ปทุมธานี	298,737	211,156	268,726	194,498	567,463	405,654

จังหวัด	นาปี		นาปรัง		รวม	
	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	เนื้อที่ เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
นครนายก	364,434	202,472	160,554	104,670	524,988	307,142
ปราจีนบุรี	376,315	151,027	136,102	87,302	512,417	238,329
ฉะเชิงเทรา	619,630	396,758	293,386	202,937	913,016	599,695
สระแก้ว	692,300	214,232	8,116	4,656	700,416	218,888
จันทบุรี	13,760	4,880	0	0	13,760	4,880
ตราด	14,415	6,361	2,563	1,406	16,978	7,767
ระยอง	10,650	5,039	3,707	2,000	14,357	7,039
ชลบุรี	66,258	28,478	39,363	26,462	105,621	54,940
สมุทรปราการ	18,015	12,830	17,783	12,674	35,798	25,504
สมุทรสาคร	4,680	3,304	2,866	1,930	7,546	5,234
นครปฐม	277,490	206,709	254,618	192,190	532,108	398,899
กาญจนบุรี	377,900	227,408	181,155	133,263	559,055	360,671
ราชบุรี	236,869	161,575	174,177	125,523	411,046	287,098
สมุทรสงคราม	2,280	1,618	1,569	1,079	3,849	2,697
เพชรบุรี	292,040	204,691	153,093	108,634	445,133	313,325
ประจวบคีรีขันธ์	20,230	11,308	10,754	6,532	30,984	17,840
ชุมพร	3,170	1,356	998	500	4,168	1,856
ระนอง	670	248	0	0	670	248
สุราษฎร์ธานี	8,810	3,342	3,862	1,928	12,672	5,270
พังงา	3,180	1,062	0	0	3,180	1,062
ภูเก็ต	64	32	0	0	64	32
กระบี่	4,590	1,442	0	0	4,590	1,442
ตรัง	8,165	3,601	147	70	8,312	3,671
นครศรีธรรมราช	253,229	121,299	15,364	4,408	268,593	125,707
พัทลุง	136,613	61,296	31,857	16,942	168,470	78,238
สงขลา	202,324	113,302	47,332	27,503	249,656	140,805
สตูล	19,155	8,408	0	0	19,155	8,408
ปัตตานี	76,120	35,015	19,105	11,037	95,225	46,052
ยะลา	25,306	8,604	180	81	25,486	8,685
นราธิวาส	42,010	18,064	0	0	42,010	18,064

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 1 ผลผลิตข้าว (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

ในแต่ละปี ประเทศไทยมีข้าวเปลือกเฉลี่ย 31 - 33 ล้านตัน เมื่อนำไปสีเป็นข้าวสารจะได้ประมาณ 20 - 22 ล้านตัน โดยบริโภคภายในประเทศเฉลี่ย 10 - 12 ล้านตัน ส่งออกประมาณ 12 - 15 ล้านตัน (คิดเป็น 40% ของปริมาณผลผลิตข้าวเปลือกทั้งหมดของไทย) และส่วนที่เหลือเก็บไว้ ซึ่งสามารถจำแนกการใช้ข้าวได้ ดังนี้

- ข้าวเพื่อใช้บริโภคโดยตรง มีสัดส่วน 30% ของปริมาณผลผลิตข้าวเปลือกทั้งหมดของไทย โดยปัจจุบันมีช่องทางการจำหน่ายให้กับผู้บริโภค 3 ช่องทาง
 1. การจำหน่ายในลักษณะข้าวบรรจุถุง มีสัดส่วนเป็น 43.1% ของปริมาณข้าวเพื่อใช้บริโภค ซึ่งช่องทางจำหน่ายหลัก ได้แก่ ไฮเปอร์มาร์เก็ต คิดเป็น 27.3% ของปริมาณจำหน่ายข้าวสำหรับบริโภค รองลงมาคือ ร้านสะดวกซื้อและซูเปอร์มาร์เก็ต มีสัดส่วน 9.4% และ 6.4% ตามลำดับ
 2. ร้านขายของชำในท้องถิ่นขนาดเล็กและร้านค้าจำหน่ายสินค้าเฉพาะอย่าง มีสัดส่วน 40.5% และ 14.5% ตามลำดับ ซึ่งเป็นร้านจำหน่ายข้าวสารตักแบ่งขาย เป็นช่องทางจำหน่ายหลักในพื้นที่ต่างจังหวัด
 3. การจำหน่ายผ่านช่องทางออนไลน์และที่ไม่ได้เป็นร้านค้า มีสัดส่วนรวมกัน 1.9%
- ข้าวเพื่อใช้เป็นวัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรม มีสัดส่วน 25% ของปริมาณผลผลิตข้าวเปลือกทั้งหมดของไทย แบ่งออกเป็น อุตสาหกรรมแปรรูปข้าว เช่น แป้งข้าวเจ้า แป้งข้าวเหนียว วิกกึ่งสำเร็จรูป เส้นก๋วยเตี๋ยว เป็นต้น มีสัดส่วนประมาณ 15% และอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ 10%
- ข้าวเพื่อใช้ทำเมล็ดพันธุ์ มีสัดส่วน 5% ของปริมาณผลผลิตข้าวเปลือกทั้งหมดของไทย
- ข้าวเพื่อการส่งออก มีสัดส่วน 40% ของปริมาณผลผลิตข้าวเปลือกทั้งหมดของไทย

ในปี 2562 ประเทศไทยมีปริมาณการส่งออกข้าวไทยประมาณ 7.8 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 149,397 ล้านบาท โดยตลาดส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก คือ สหรัฐอเมริกา (17%) เบนิน (11%) จีน (8%) แอฟริกาใต้ (8%) และ แคนาดา (6%) ซึ่งประเภทข้าวที่ส่งออกเป็นปริมาณมาก คือ ข้าวขาว ข้าวเหนียว ข้าวหอมมะลิ ปลายข้าว ข้าวเหนียว และข้าวกล้อง

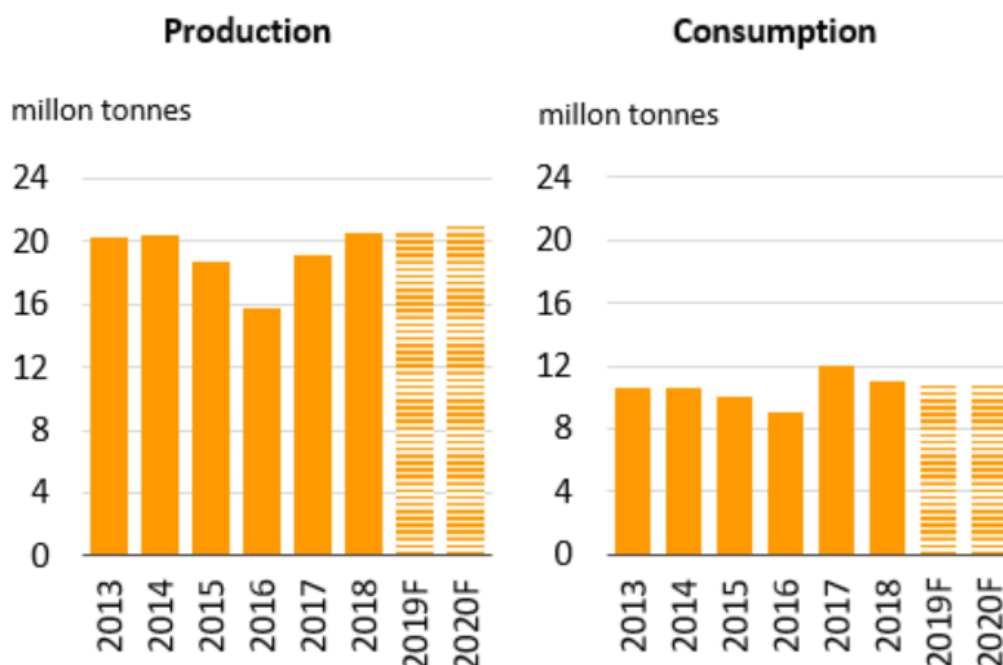
- ข้าวขาว เป็นประเภทข้าวที่มีปริมาณการค้าสูงสุดในตลาดโลก ประมาณ 3.86 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 50.2% โดยตลาดส่งออกหลักอยู่เอเชียและแอฟริกา ซึ่งไทยส่งออกให้ประเทศอิรักมากที่สุด 41.4% ของตลาดข้าวขาวทั้งหมด รองลงมา คือ จีน (7.9%) ญี่ปุ่น (7.8%) แองโกลา (5.1%) ฟิลิปปินส์ (4.7%) และโมซัมบิก (4.5%) ตามลำดับ
- ข้าวเหนียว ส่งออกประมาณ 1.51 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 19.6% ซึ่งตลาดส่งออกหลักอยู่ในทวีปแอฟริกา โดยประเทศแอฟริกานำเข้าข้าวเหนียวมากที่สุด 48.4% รองลงมา คือ เบนิน (18.5%) เยเมน (7.6%) บังกลาเทศ (5.4%) และแคนาดา (4.6%) ตามลำดับ
- ข้าวหอมมะลิ ส่งออกประมาณ 1.25 ล้านตัน คิดเป็น 16.3% ตลาดส่งออกหลัก คือ สหรัฐอเมริกา 36.0% รองลงมา คือ จีน (11.1%) ฮองกง (10.4%) แคนาดา (7.5%) และสิงคโปร์ (4.0%)

- ปลายข้าว ส่งออกประมาณ 8.0 แสนตัน คิดเป็นสัดส่วน 10.5% ตลาดส่งออกหลัก คือ เซเนกัล 28.8% รองลงมา คือ จีน (28.6%) อินโดนีเซีย (6.9%) และปาปัวนิวกินี (6.4%)
- ข้าวกล้องและข้าวอื่น ๆ ส่งออก 0.9 แสนตัน คิดเป็นสัดส่วน 1.2% ตลาดส่งออกหลัก คือ เกาหลีใต้ 56.7% สหรัฐอเมริกา 10.9% นิวแคลิโดเนีย 6.0% และสิงคโปร์ 4.9%

โดยผู้ส่งออกรายสำคัญของไทย เช่น กลุ่มเอเชีย โกลดันท์ ไรซ์ (ตราสินค้า AGR Rice, ไก่ชน, Pattrra) กลุ่มธุรกิจข้าว เครือ เอสทีซี ประกอบด้วย บจก. นครหลวงค้าข้าว บจก. แคปปิตัล ซีเรียลส์ บจก. โรงสีนครหลวงชัยนาท (ตราสินค้า Caprice, Better, White Flower, Golden Cart, Pearls of Siam, Great Harvest) บจก. ซี.พี.อินเตอร์เทรด (ข้าวตราฉัตร) บจก. โกลดันท์ แกรนารี บจก. ไทยฟ้า (2511) บจก. ไรซ์แลนด์ อินเตอร์เนชั่นแนล กลุ่มโตมี อินเตอร์เทรด กลุ่มแสงฟ้าโปรดักส์ บจก. พงษ์ลาภ และ บจก. อุทัยโปรดิวส์

สำหรับการนำเข้าสินค้าประเภทข้าว ปี 2562 ไทยนำเข้าข้าวปริมาณ 27,000 ตัน คิดเป็นมูลค่า 367.7 ล้านบาท โดยนำเข้าจากเวียดนามมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 32% รองลงมา คือ เมียนมา (22%) ญี่ปุ่น (14%) ปากีสถาน (8%) และอินเดีย (8%)

การบริโภคข้าวภายในประเทศมีปริมาณค่อนข้างสม่ำเสมอ เฉลี่ยประมาณ 10.0 - 11.0 ล้านตัน/ปี (ที่มา: USDA) แต่ในปี 2560 มีปัจจัยหนุนชั่วคราวทำให้การจำหน่ายข้าวในประเทศเพิ่มขึ้นมาก โดยเฉพาะจากอุตสาหกรรมข้าวบรรจุถุงที่ประมูลข้าวจากสต็อกของรัฐเพื่อจำหน่าย ประกอบกับรัฐเปิดประมูลข้าวคุณภาพต่ำที่ไม่เหมาะสำหรับการบริโภคของคนออกสู่ตลาดจำนวนมาก (ใช้ในอุตสาหกรรมอาหารสัตว์และโรงไฟฟ้าชีวมวล) จึงมีผลให้ปริมาณการบริโภคข้าวรวมของไทยเพิ่มขึ้นสูงกว่าปกติ อยู่ที่ 12.0 ล้านตัน

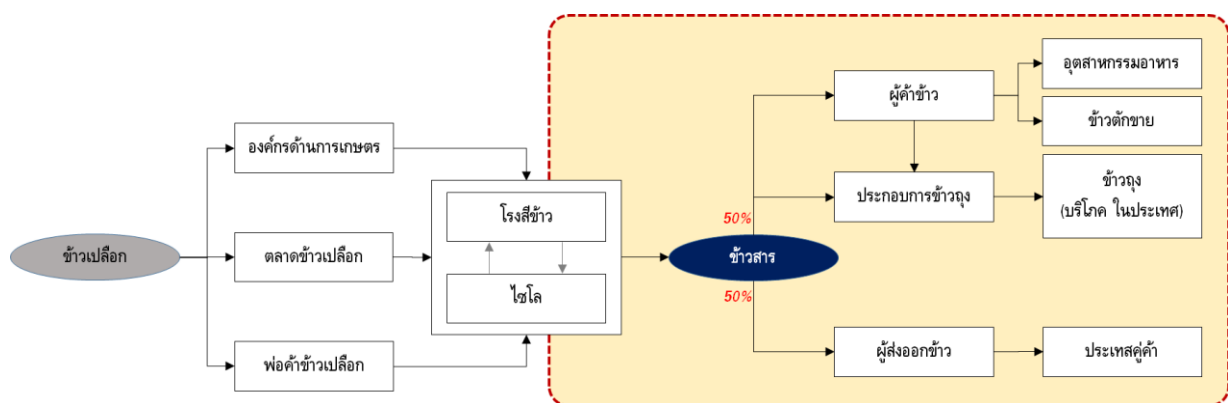


ที่มา : Ministry of Commerce (MOC)

รูปที่ 2 ปริมาณการผลิตและบริโภคข้าว (ล้านตัน) ปี พ.ศ. 2556 - 2563

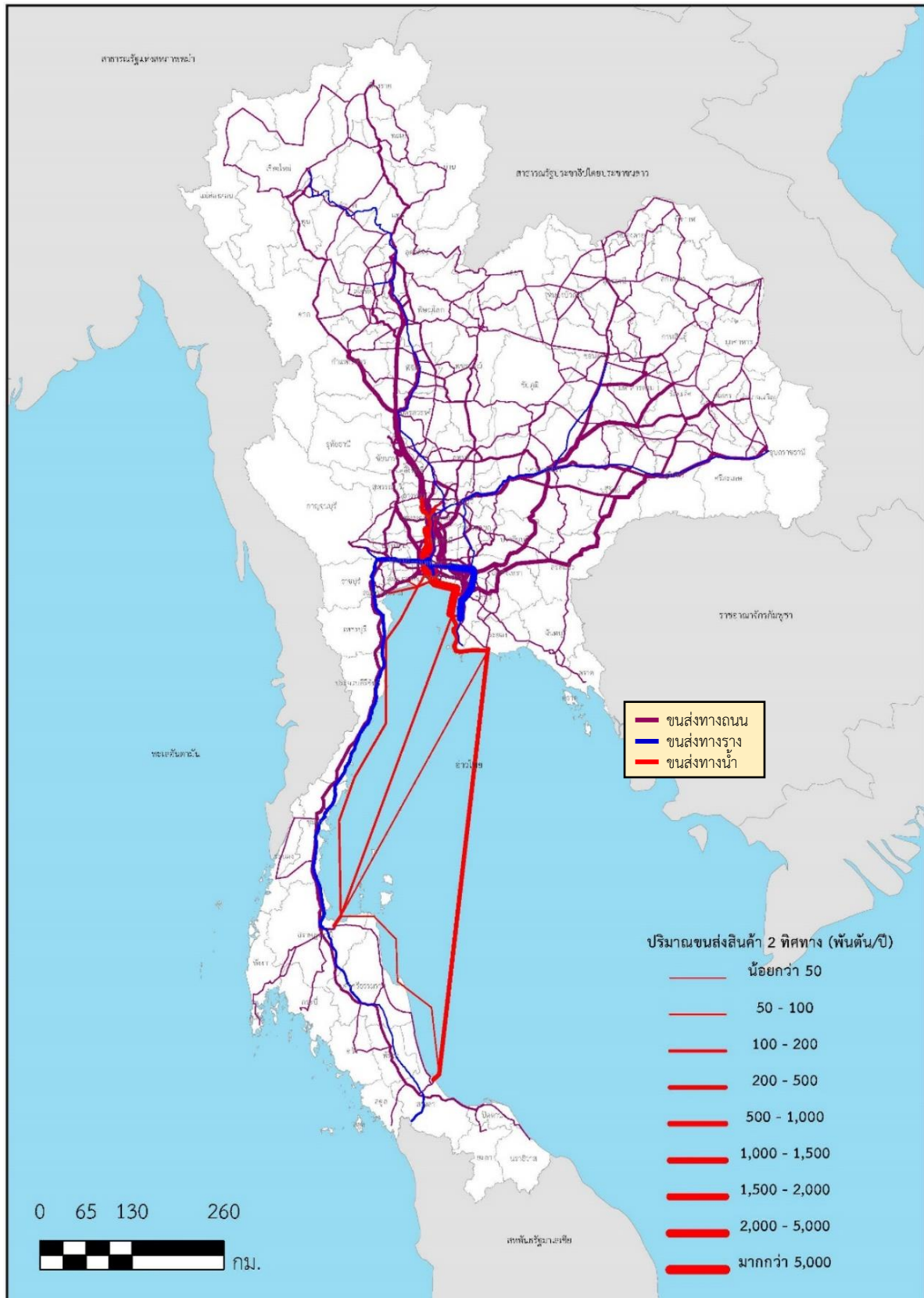
3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของข้าว ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ เกษตรกรรายย่อยที่เกี่ยวข้องกว่า 4.3 ล้านครัวเรือนทั่วประเทศ เป็นผู้เพาะปลูกข้าว ซึ่งข้าวเปลือกที่เก็บเกี่ยวได้จะขายสู่ตลาดทันที เนื่องจากเกษตรกรส่วนใหญ่ไม่มีอำนาจในการเก็บรักษาข้าว โดยเกษตรกรจะขายให้กับโรงสีข้าวบริเวณใกล้เคียง หรือขายผ่านตัวกลางค้าข้าว เช่น องค์กรด้านการเกษตร สหกรณ์ การเกษตร ตลาดกลางค้าข้าว และพ่อค้ารวบรวมข้าวเปลือก ซึ่งจะเป็นผู้นำข้าวเปลือกไปจำหน่ายให้โรงสีอีกทอดหนึ่ง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงสี เพื่อนำข้าวเปลือกมาสีเป็นข้าวสาร (ข้าวเปลือก 1 กิโลกรัม สามารถสีเป็นข้าวสารได้ประมาณ 0.6 - 0.7 กิโลกรัม) และเก็บสต็อกข้าวในไซโล และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า คือ ผู้ค้าข้าวสารที่ซื้อข้าวสารจากโรงสีเพื่อไปจำหน่ายต่อทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ โดยจำหน่ายผ่านนายหน้าค้าข้าว (หยง) ซึ่งเป็นคนกลางในการซื้อขายและรวบรวมข้าวจากโรงสีให้กับผู้จำหน่ายในประเทศและผู้ส่งออก โดยมีผู้ผลิต/ผู้จำหน่ายข้าวบรรจุถุง พ่อค้าขายปลีก (ข้าวตักขาย) และอุตสาหกรรมแปรรูปเป็นผู้ประกอบการกระบวนการขนส่งสุดท้ายที่กระจายข้าวสู่ตลาดในประเทศ ส่วนตลาดส่งออก บริษัทนำเข้าในประเทศคู่ค้าเป็นผู้กระจายสินค้าสู่ผู้บริโภคอีกทอดหนึ่ง ดังแสดงได้ในรูปที่ 3



รูปที่ 3 ห่วงโซ่อุปทานข้าว

รูปแบบการขนส่งข้าว ส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นการขนส่งข้าวเปลือกไปยังโรงสี หรือขนส่งข้าวสารให้กับผู้ค้าข้าว ผู้ผลิตข้าวถุง และโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูป นอกจากนี้ยังมีการขนส่งข้าวสารทางรางในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือจากนครราชสีมาเข้าสู่กรุงเทพฯ เพื่อส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง แต่ไม่ค่อยเป็นที่นิยมนัก สำหรับการขนส่งทางน้ำ มีการขนส่งข้าวสารจากจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังสงขลาและสุราษฎร์ธานี แสดงดังรูปที่ 4



รูปที่ 4 เส้นทางการขนส่งข้ามพรมแดน

2. มันสำปะหลัง

มันสำปะหลังเป็นพืชอาหารที่มีปริมาณแป้งสูง ทำให้เป็นที่ต้องการของผู้บริโภค มีความสำคัญเป็นอันดับ 5 ของโลก รองจากข้าวโพด ข้าวสาลี ข้าวเจ้า และมันฝรั่ง ซึ่งทวีปแอฟริกาเป็นแหล่งผลิตมันสำปะหลังใหญ่ที่สุดในโลก คิดเป็น 64.0% ของผลผลิตทั่วโลก รองลงมาคือ ทวีปเอเชีย 27.0% อเมริกา 8.9% และโอเชียเนีย 0.1% โดยประเทศไทยเป็นผู้ผลิตอันดับ 3 ของโลก คิดเป็นสัดส่วน 9.6% ของผลผลิตทั่วโลก รองลงมาจากประเทศไนจีเรียที่เป็นผู้ผลิตอันดับ 1 ของโลก (19.8%) ตามด้วยคองโก (13.6%) กานา (7.2%) อินโดนีเซีย (6.1%) และบราซิล (6.0%)

โดยมันสำปะหลังสามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้หลากหลายรูปแบบ ซึ่งสามารถจำแนกออกเป็น 4 ด้านหลัก ได้แก่ (1) อาหารสำหรับมนุษย์ (2) อาหารสำหรับเลี้ยงสัตว์ (3) วัตถุดิบในการผลิตเอทานอลเพื่อใช้เป็นพลังงานชีวภาพ และ (4) โรงงานภาคอุตสาหกรรม เช่น แอลกอฮอล์ กรดมะนาว กระดาษ และเคมีภัณฑ์ เป็นต้น

1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีเนื้อที่เพาะปลูกมันสำปะหลังประมาณ 8.8 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 31.1 ล้านตัน โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพาะปลูกมันสำปะหลังได้มากที่สุด จำนวน 17.5 ล้านตัน รองลงมาคือภาคเหนือและภาคกลาง จำนวน 6.8 และ 6.7 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตมันสำปะหลังมากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ นครราชสีมา (5.3 ล้านตัน) กำแพงเพชร (2.5 ล้านตัน) ชัยภูมิ (2.2 ล้านตัน) อุบลราชธานี (1.7 ล้านตัน) และสระแก้ว (1.3 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 2

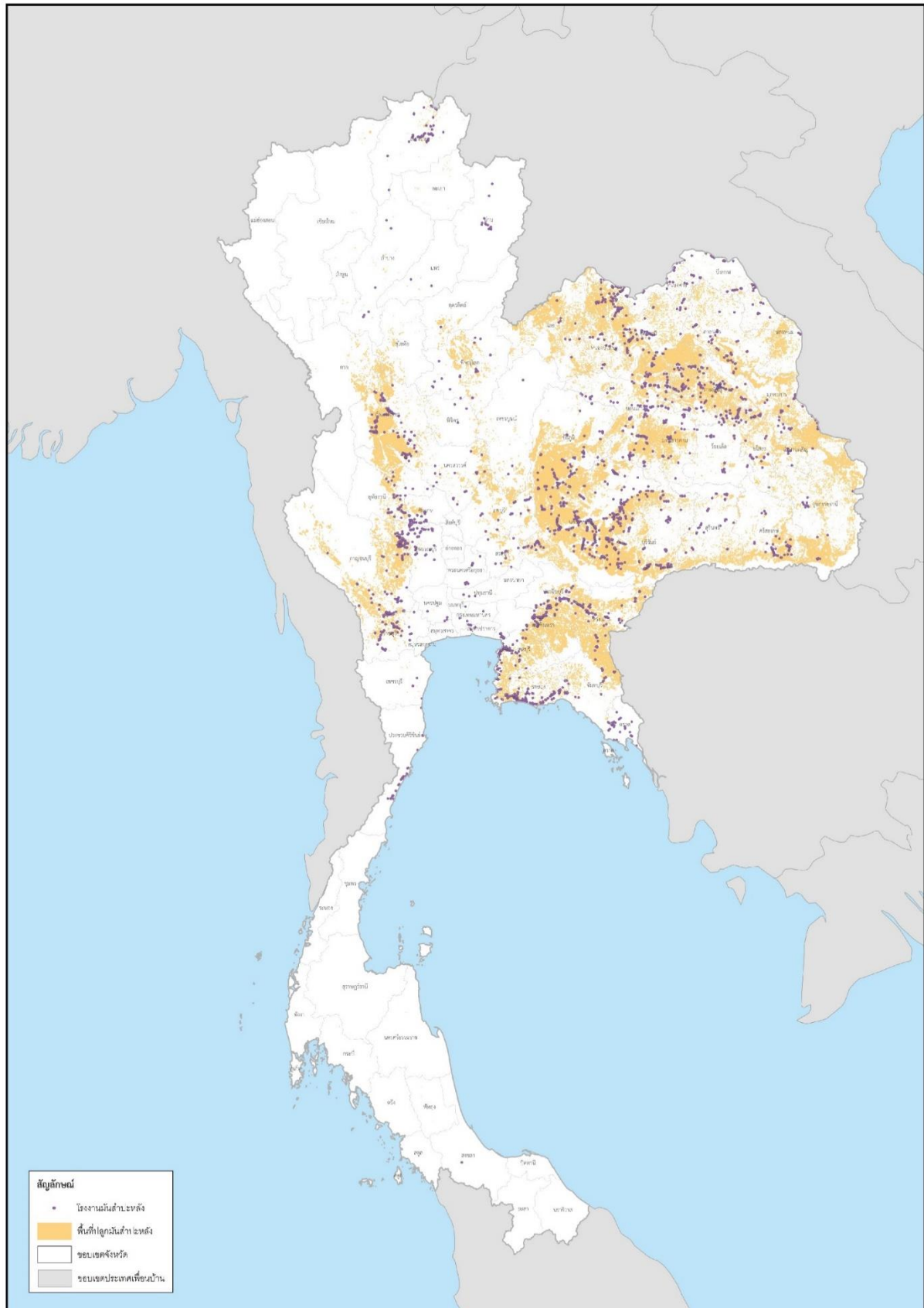
ตารางที่ 2 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตมันสำปะหลัง รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	8,823,412	31,079,966	สกลนคร	106,661	332,932
ภาคเหนือ	2,002,062	6,790,736	นครพนม	22,244	65,623
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4,891,473	17,531,952	มุกดาหาร	142,144	492,214
ภาคกลาง	1,929,877	6,757,278	ยโสธร	101,244	347,932
เชียงราย	45,929	134,036	อำนาจเจริญ	104,672	355,759
พะเยา	30,554	91,525	อุบลราชธานี	470,839	1,700,045
ลำปาง	36,832	118,004	ศรีสะเกษ	148,021	524,574
ลำพูน	3,740	11,747	สุรินทร์	120,337	481,394
เชียงใหม่	2,581	8,576	บุรีรัมย์	259,556	1,022,085
ตาก	135,029	462,378	มหาสารคาม	135,824	438,884
กำแพงเพชร	684,681	2,487,594	ร้อยเอ็ด	56,795	194,487
สุโขทัย	84,760	271,012	กาฬสินธุ์	253,485	904,922
แพร่	23,650	72,665	ขอนแก่น	228,411	786,745
น่าน	7,906	22,778	ชัยภูมิ	629,570	2,169,264
อุดรธานี	28,425	92,669	นครราชสีมา	1,431,615	5,325,614
พิษณุโลก	162,429	529,526	สระบุรี	38,091	117,148
พิจิตร	14,836	46,728	ลพบุรี	298,392	934,841
นครสวรรค์	378,924	1,187,218	ชัยนาท	83,041	239,665

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
อุทัยธานี	152,055	529,450	สุพรรณบุรี	34,446	106,140
เพชรบูรณ์	209,731	724,830	ปราจีนบุรี	113,986	408,963
เลย	332,874	1,124,470	ฉะเชิงเทรา	215,430	833,373
หนองบัวลำภู	69,145	252,398	สระแก้ว	385,906	1,359,712
อุดรธานี	257,952	950,032	จันทบุรี	19,275	66,701
หนองคาย	12,947	42,509	ระยอง	31,328	143,736
บึงกาฬ	7,137	20,069	ชลบุรี	144,629	602,800
กาญจนบุรี	480,879	3,472	เพชรบุรี	1,572	3,136
ราชบุรี	82,012	3,311	ประจวบคีรีขันธ์	890	3,640

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

โดยในบริเวณใกล้เคียงพื้นที่เพาะปลูก ยังเป็นที่ตั้งของธุรกิจแปรรูปมันสำปะหลังด้วย เช่น ลานเทมันสำปะหลัง และโรงงานแปรรูปมันสำปะหลัง เพื่อความสะดวกและประหยัดต้นทุนการขนส่ง ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีโรงงานแปรรูปจำนวนทั้งสิ้น 1,205 โรงงาน โดยจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนโรงงานแปรรูปมากที่สุด จำนวน 162 โรงงาน รองลงมา ได้แก่ กำแพงเพชร จำนวน 151 โรงงาน นครสวรรค์ 88 โรงงาน และ ชัยภูมิ 59 โรงงาน นอกจากนี้ผู้ประกอบการบางส่วน เลือกตั้งโรงงานที่ใกล้กับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกัมพูชา ลาว และเมียนมา เพื่อการขนส่งออกนอกประเทศผ่านด่านชายแดน ได้แก่ อุบลราชธานี จำนวน 76 โรงงาน กาญจนบุรี 62 โรงงาน และศรีสะเกษ 33 โรงงาน รวมถึงการตั้งโรงงานใกล้ท่าเรือขนส่งเพื่อการส่งออกเช่นกัน ได้แก่ ชลบุรี (26 โรงงาน) ระยอง 14 โรงงาน และฉะเชิงเทรา 14 โรงงาน แสดงดังรูปที่ 5



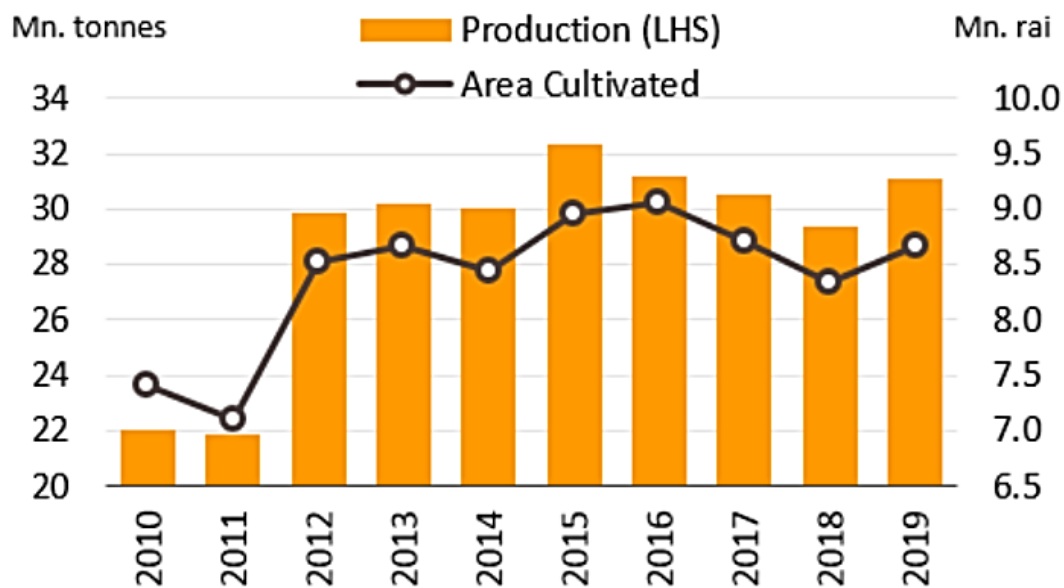
ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 5 ผลผลิตมันสำปะหลัง (ตัน) และที่ตั้งโรงงานแปรรูป ปี พ.ศ. 2562

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมาสินค้าเกษตรมีราคาสูงกว่าพืชอาหารที่ให้แบ่งประเภทอื่น อีกทั้งสามารถใช้เป็นวัตถุดิบในภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ทำให้ความต้องการสินค้าเกษตรในตลาดโลกเติบโตต่อเนื่อง ส่งผลให้สินค้าเกษตรเป็นพืชอาหารที่มีความสำคัญเป็นอันดับ 5 ของโลกรองจากข้าวสาลี ข้าวโพด ข้าวเจ้า และมันฝรั่ง

ในปี 2561 ผลผลิตมันสำปะหลังทั่วโลกมีประมาณ 275 ล้านตัน ทวีปแอฟริกาเป็นแหล่งผลิตใหญ่ที่สุดของโลก มีผลผลิตคิดเป็น 61.1% ของผลผลิตทั่วโลก รองลงมาคือทวีปเอเชีย (29.0%) อเมริกา (9.8%) และโอเชียเนีย (0.1%) หากพิจารณาเป็นรายประเทศ ไนจีเรียเป็นผู้ผลิตอันดับ 1 ของโลก (สัดส่วน 21.6% ของผลผลิตทั่วโลก) รองลงมาเป็นไทย (10.7%) กานา (7.6%) บราซิล (6.4%) และอินโดนีเซีย (5.9%) (รูปที่ 3) ขณะที่เวียดนามและกัมพูชามีผลผลิตมันสำปะหลังเพิ่มขึ้นมากในช่วง 10 - 15 ปีที่ผ่านมา ผลจากการเข้าไปลงทุนของผู้ประกอบการจากประเทศไทยและจีน

ในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ขยายพื้นที่เพาะปลูกมันสำปะหลังอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมแปรรูปมันสำปะหลังตามความต้องการในตลาดส่งออก ในปี 2562 พื้นที่เพาะปลูกมีขนาดประมาณ 8.7 ล้านไร่ ให้ผลผลิตมันสำปะหลังประมาณ 31.1 ล้านตัน (รูปที่ 4) โดยกระจุกตัวในจังหวัดนครราชสีมามากที่สุดคิดเป็นสัดส่วน 17.3% ของพื้นที่เพาะปลูกทั่วประเทศ รองลงมาเป็นกำแพงเพชร (7.5%) ชัยภูมิ (6.4%) และกาญจนบุรี (5.9%) แสดงดังรูปที่ 6



รูปที่ 6 ปริมาณผลผลิตมันสำปะหลัง (ตัน) ย้อนหลัง 10 ปี (พ.ศ. 2553 - 2563)

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

ในแต่ละปี ประเทศไทยมีมันสำปะหลังเฉลี่ย 30 - 32 ล้านตัน โดยใช้เพื่อบริโภคภายในประเทศ เฉลี่ย 5 - 6 ล้านตัน คิดเป็น 18.1% ส่งออกประมาณ 20 - 22 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 72.7% และส่วนที่เหลือเก็บไว้เป็นสต็อก

โดยผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังที่ผลิตในไทยแบ่งได้เป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่

- ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังตากแห้ง (Dried Cassava) ได้แก่ มันเส้น (Cassava Ship) ซึ่งใช้เป็นวัตถุดิบในการผลิตอาหารสัตว์ แอลกอฮอล์ และกรดมะนาว โดยปัจจุบันมีโรงงานมันเส้น 1,025 โรงงาน คิดเป็น 96% ของโรงงานแปรรูปมันสำปะหลังทั้งหมด โรงงานมันอัดเม็ด 28 โรงงาน ลานตากมันสำปะหลัง 12 โรงงาน และมันสำปะหลังแปรรูปอื่น ๆ 8 โรงงาน
- ผลิตภัณฑ์แป้งมันสำปะหลัง (Cassava Starch) คือ แป้งมันสำปะหลังดิบ (Native Starch) เพื่อใช้บริโภคโดยตรง และใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง เช่น ผงชูรส สารให้ความหวาน โซสพรงรส เป็นต้น ซึ่งปัจจุบันมีโรงงานแป้งมันสำปะหลังจำนวน 105 โรงงาน และโรงงานแป้งมันสำปะหลังสำหรับดัดแปร 27 โรงงาน

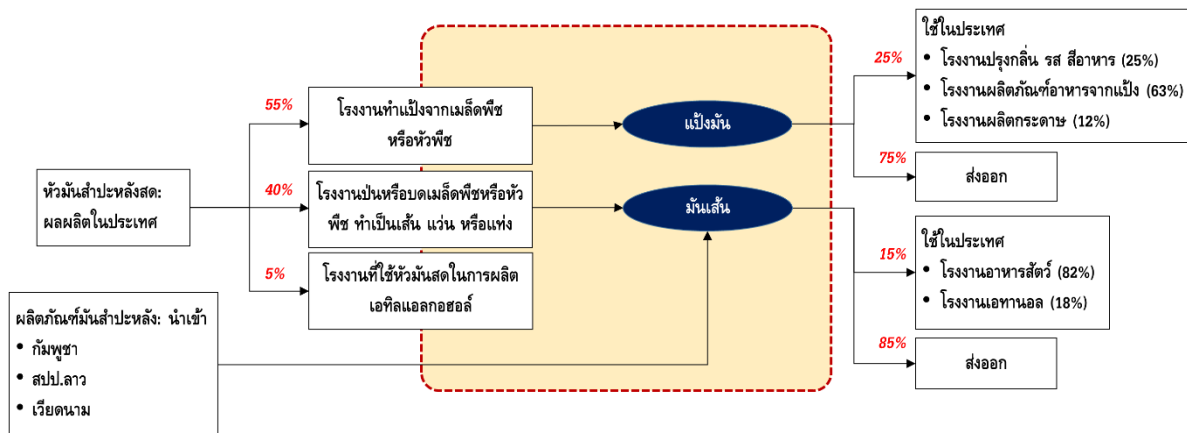
ในปี 2562 ประเทศไทยมีปริมาณการส่งออกมันสำปะหลัง 6.6 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 117,131 ล้านบาท โดยตลาดส่งออกสำคัญ 5 อันดับแรก คือ จีน (60%) ญี่ปุ่น (10%) ไต้หวัน (5%) สหรัฐอเมริกา (4%) และ เกาหลีใต้ (3%) ซึ่งประเภทมันสำปะหลังที่ส่งออกเป็นจำนวนมาก ได้แก่ มันเส้น แป้งมันสำปะหลังดิบ แป้งมันสำปะหลังสำหรับดัดแปร มันอัดเม็ด และผลิตภัณฑ์แปรรูปประเภทอื่น ๆ

- มันเส้น มีสัดส่วน 50.7% ของปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งหมด โดยส่งออกไปประเทศจีนเกือบทั้งหมด
- แป้งมันสำปะหลังดิบ มีสัดส่วน 35.2% โดยส่งออกไปยังประเทศจีน 71% รองลงมา ได้แก่ ไต้หวัน มาเลเซีย ญี่ปุ่น และสหรัฐอเมริกา คิดเป็นสัดส่วน 7%, 4%, 4% และ 3% ตามลำดับ
- แป้งมันสำปะหลังดัดแปร มีสัดส่วน 10.8% โดยมีตลาดส่งออกสำคัญ คือ ญี่ปุ่น 28% รองลงมา ได้แก่ จีน อินโดนีเซีย และเกาหลีใต้ คิดเป็นสัดส่วน 26%, 9% และ 7% ตามลำดับ
- มันอัดเม็ด มีสัดส่วนเพียง 0.2% เนื่องจากสหภาพยุโรปมีนโยบายลดการนำเข้าอัดเม็ดจากไทย
- ผลิตภัณฑ์แปรรูปประเภทอื่น ๆ มีสัดส่วน 3.1% ประกอบด้วย หัวมันสำปะหลัง สา쿠 และกากมันสำปะหลัง โดยส่งออกให้กับประเทศเกาหลีใต้ 38% นิวซีแลนด์ 29% และจีน 25%

สำหรับการนำเข้าส่วนใหญ่เป็นมันเส้น 2.4 ล้านตัน และหัวมันสด 0.4 ล้านตัน จากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ประเทศกัมพูชา คิดเป็นสัดส่วน 85.4% รองลงมา คือ ลาวและเมียนมา คิดเป็นสัดส่วน 14.7% และ 0.5% ตามลำดับ

3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของน้ำมันสำปะหลัง ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ เกษตรกรเป็นผู้เพาะปลูกมันสำปะหลัง เมื่อถึงช่วงเวลาเก็บเกี่ยว เกษตรกรจะขนมันสำปะหลังด้วยรถบรรทุกหรือรถอีแต่นไปยังโรงงานโดยตรง แต่เกษตรกรบางรายขายให้กับพ่อค้าคนกลางหรือผู้ประกอบการลานมัน (ii) กระบวนการผลิต เพื่อแปรรูปมันสำปะหลัง ได้แก่ โรงงานแปรรูป ไม่ว่าจะเป็น โรงงานแป้งมัน โรงงานมันเส้น โรงงานมันอัดเม็ด โรงงานเอทานอล เป็นต้น และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า ผู้ประกอบการโรงงานแปรรูปนำไปจำหน่ายต่อทั้งตลาดในประเทศและต่างประเทศ ดังแสดงได้ในรูปที่ 7

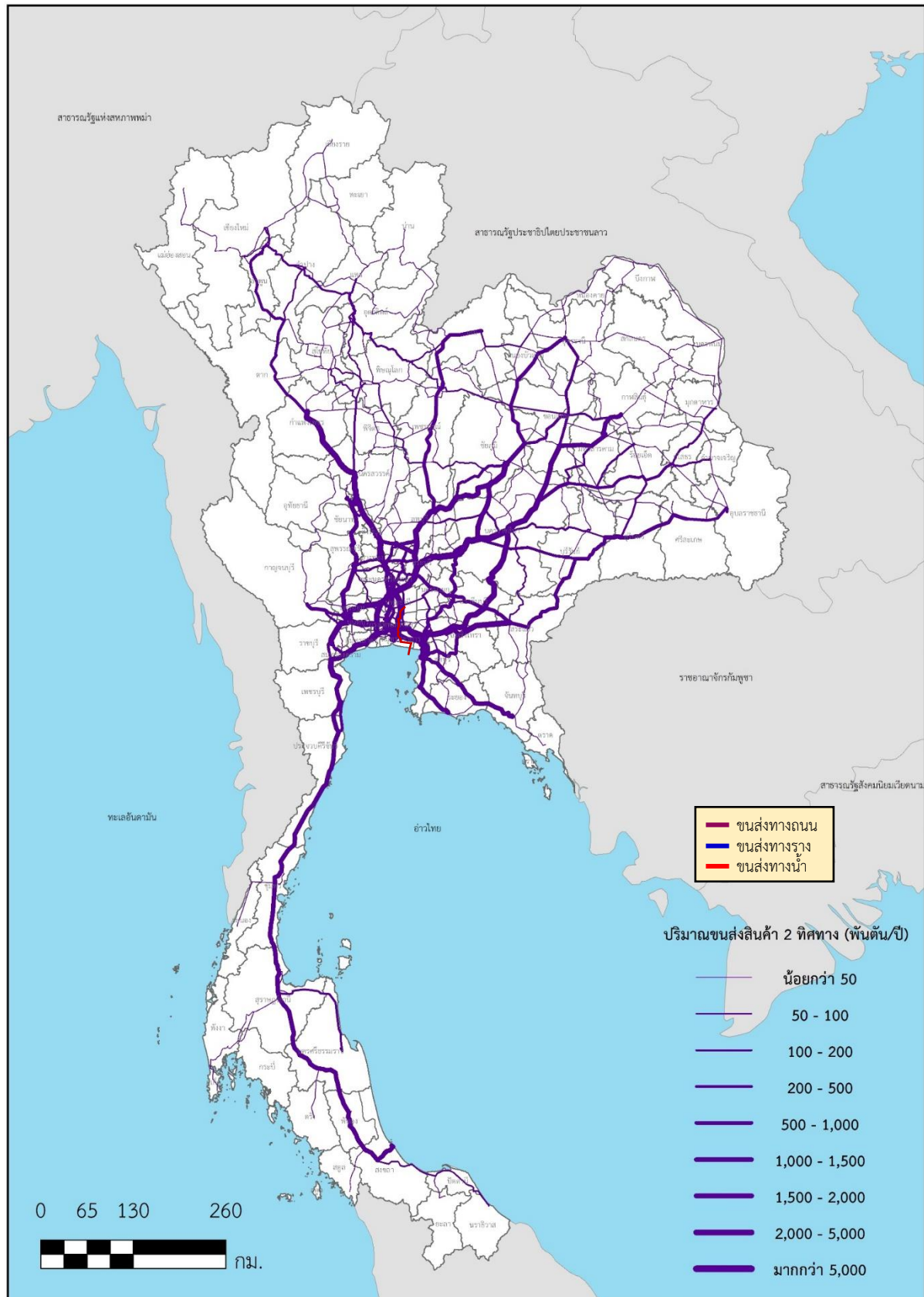


รูปที่ 7 ห่วงโซ่อุปทานมันสำปะหลัง

เมื่อพิจารณาโครงสร้างห่วงโซ่อุตสาหกรรมมันสำปะหลังของไทย พบว่า อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังใช้วัตถุดิบที่มาจากผลผลิตในประเทศเป็นส่วนใหญ่ ที่เหลืออีกนำเข้ามาจากประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ มันเส้น 1.3 ล้านตัน และหัวมันสด 0.9 ล้านตัน รวมถึงวัตถุดิบประเภทแป้งมันสำปะหลังดิบ แป้งมันสำปะหลังดัดแปร และสาคุ ทั้งนี้ 36% ของปริมาณวัตถุดิบทั้งหมดจะถูกนำไปใช้ผลิตเพื่อบริโภคภายในประเทศ อีก 64% จะถูกใช้ในการผลิตเพื่อส่งออก โดยวัตถุดิบหัวมันสดเกือบทั้งหมดจะถูกนำมาแปรรูปเป็นมันเส้น มันอัดเม็ด แป้งมัน และเอทานอล เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

ด้วยความพร้อมระดับสูงสำหรับการเป็นแหล่งผลิตวัตถุดิบมันสำปะหลัง ทำให้ไทยเป็นผู้ส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังรายใหญ่ที่สุดของโลก โดยมีส่วนแบ่งในตลาดส่งออกแป้งมันสำปะหลังดิบอยู่ที่ประมาณ 80% มันเส้น 57% และแป้งมันสำปะหลังดัดแปร 30% ขณะที่การส่งออกผลิตภัณฑ์มันอัดเม็ดมีปริมาณน้อยมาก ผลพวงจากการที่สหภาพยุโรปซึ่งเป็นตลาดหลักมีนโยบายลดการนำเข้ามันอัดเม็ดและหันไปใช้ธัญพืชอื่นทดแทนตั้งแต่ปี 2548 ส่งผลให้โครงสร้างตลาดส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังของไทยเปลี่ยนจากการพึ่งพาตลาดยุโรปเป็นหลักมาเป็นการพึ่งพาตลาดภูมิภาคเอเชียเกือบทั้งหมด โดยเฉพาะจีนซึ่งเป็นตลาดส่งออกอันดับ 1 ด้วยสัดส่วน 64% ของปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์มันสำปะหลังทั้งหมดของไทย

รูปแบบการขนส่งมันสำปะหลัง ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากแหล่งเพาะปลูกอยู่ใกล้กับลานมันและโรงงานแปรรูป เพื่อประหยัดเวลาในการขนส่งและต้นทุน การขนส่งทางรางจะใช้สำหรับการขนส่งแป้งมันสำปะหลังที่บรรจุลงถุงแล้ว และการขนส่งทางน้ำจะขนส่งมันอัดเส้นและมันอัดเม็ดโดยการขนส่งแบบเทกองด้วยเรือโป๊ะจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพเพื่อส่งออกไปยังต่างประเทศ แสดงดังรูปที่ 8



รูปที่ 8 เส้นทางขนส่งน้ำมันสำหรับ

3. น้ำตาลทราย

อ้อยเป็นหนึ่งในพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของไทย โดยนำมาใช้ในการผลิตน้ำตาลทรายและพลังงานทดแทน ซึ่งน้ำตาลทรายยังเป็นวัตถุดิบที่สำคัญในอุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม ในปี 2562 ปริมาณการบริโภคน้ำตาลทั่วโลกมีสัดส่วน 65.7% ของปริมาณการบริโภคผลิตภัณฑ์ให้ความหวานทุกประเภทที่เหลือเป็นสารให้ความหวานอื่น ๆ ทดแทนน้ำตาล เช่น สารให้ความหวานจากธรรมชาติ เช่น น้ำผึ้ง และหญ้าหวาน สารให้ความหวานสังเคราะห์ และเส้นใยอาหาร

โดยปี 2562 ผลผลิตน้ำตาลทั่วโลกอยู่ที่ 179.7 ล้านตัน ในรูปแบบของน้ำตาลทรายดิบ ผู้ผลิตรายใหญ่สุดของโลก คือ อินเดีย คิดเป็นสัดส่วน 19.1% ของปริมาณการผลิตทั่วโลก บราซิล 16.4% สหภาพยุโรป 10.0% และไทย 8.1% จำแนกเป็นน้ำตาลจากอ้อย คิดเป็นสัดส่วน 77.9% ของผลผลิตน้ำตาลทั้งหมด และน้ำตาลจากหัวบีท (Beetroot) คิดเป็นสัดส่วน 22.1%

1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกอ้อยประมาณ 11.9 ล้านไร่ทั่วประเทศ ผลผลิตอ้อยทั่วประเทศ 128.5 ล้านตัน ซึ่งปริมาณอ้อยที่เก็บเกี่ยวได้มากที่สุดอยู่ที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 58.1 ล้านตัน รองลงมา คือ ภาคเหนือและภาคกลาง ประมาณ 35.7 และ 34.7 ล้านตัน ตามลำดับ โดยจังหวัดที่มีการเพาะปลูกอ้อยมากที่สุด คือ กำแพงเพชร 9 ล้านตัน นครสวรรค์ 8.8 ล้านตัน อุตรธานี 8.3 ล้านตัน กาญจนบุรี 7.8 ล้านตัน และนครราชสีมา 7.3 ล้านตัน แสดงดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตอ้อย รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	11,957,201	128,529,862	เลย	314,766	3,519,084
ภาคเหนือ	3,310,797	35,730,103	หนองบัวลำภู	349,020	3,832,243
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	5,279,917	58,051,703	อุดรธานี	753,374	8,309,719
ภาคกลาง	3,366,487	34,748,056	หนองคาย	71,795	798,363
ตาก	15,186	163,708	บึงกาฬ	4,899	53,982
กำแพงเพชร	829,406	8,990,761	สกลนคร	84,896	941,496
สุโขทัย	344,094	3,802,233	นครพนม	10,121	115,670
แพร่	6,158	67,062	มุกดาหาร	231,205	2,638,052
อุตรดิตถ์	127,172	1,421,773	ยโสธร	94,469	1,052,388
พิษณุโลก	149,595	1,660,506	อำนาจเจริญ	90,783	1,021,304
พิจิตร	80,466	914,097	อุบลราชธานี	15,579	169,503
นครสวรรค์	830,499	8,836,514	ศรีสะเกษ	32,604	349,185
อุทัยธานี	354,223	3,708,712	สุรินทร์	205,192	2,273,529
เพชรบูรณ์	573,998	6,164,737	บุรีรัมย์	228,229	2,494,540
มหาสารคาม	177,711	1,929,941	ปราจีนบุรี	42,655	430,391
ร้อยเอ็ด	170,598	1,912,407	ฉะเชิงเทรา	31,526	317,785
กาฬสินธุ์	459,409	5,296,986	สระแก้ว	425,539	4,293,686
ขอนแก่น	668,869	7,257,231	จันทบุรี	5,754	57,829
ชัยภูมิ	620,692	6,808,992	ระยอง	1,872	18,872
นครราชสีมา	695,706	7,277,088	ชลบุรี	136,144	1,365,529
สระบุรี	143,963	1,501,530	นครปฐม	85,469	882,891
ลพบุรี	655,400	6,888,251	กาญจนบุรี	759,709	7,832,604

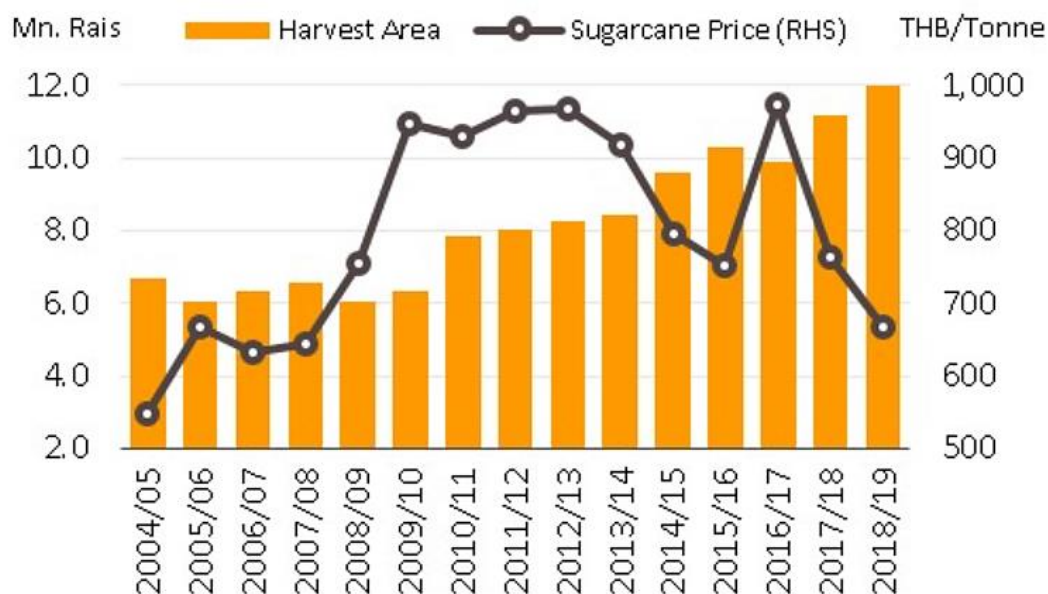
จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
สิงห์บุรี	20,824	223,233	ราชบุรี	184,565	1,950,850
ชัยนาท	156,944	1,614,950	เพชรบุรี	41,425	424,604
สุพรรณบุรี	598,709	6,154,726	ประจวบคีรีขันธ์	53,115	546,025
อ่างทอง	22,874	244,300			

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

โดยอ้อยเมื่อเก็บเกี่ยวแล้วได้ส่งให้โรงงานน้ำตาลเพื่อผลิตน้ำตาลทราย ซึ่งในปี 2562 ประเทศไทยได้ผลิตน้ำตาลทรายโดยรวมทั่วประเทศ 82.9 ล้านตัน โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือผลิตน้ำตาลทรายได้มากที่สุด จำนวน 21.9 ล้านตัน รองลงมา คือ ภาคกลางและภาคเหนือ จำนวน 23.0 และ 21.9 ล้านตัน ตามลำดับ

ด้านผู้ประกอบการโรงงานน้ำตาลมีทั้งหมด 57 แห่ง ส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ใกล้แหล่งเพาะปลูกเพื่อเพิ่มความสะดวกในการจัดหาวัตถุดิบให้ตรงตามแผนการผลิต ประหยัดต้นทุน และเพิ่มความสะดวกในการติดต่อ ส่งเสริม หรือให้ความช่วยเหลือเกษตรกร นอกจากนี้ การตั้งโรงงานยังคำนึงถึงการใกล้สิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ เช่น หัวเมืองใหญ่ ท่าเรือ และศูนย์กลางการค้า โดยกาญจนบุรีมีจำนวนโรงงานน้ำตาลมากที่สุด 8 แห่ง รองลงมา คือ อุตรดิตถ์ จำนวน 4 โรงงาน และชลบุรี 4 โรงงาน

ประเทศไทยมีการขยายพื้นที่เพาะปลูกอ้อยอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มจาก 6.3 ล้านไร่ในปี 2553 เป็น 12 ล้านไร่ในปี 2562 (รูปที่ 9) ผลจากราคาอ้อยที่พุ่งและความต้องการบริโภคน้ำตาลที่เติบโตต่อเนื่องจากอุปสงค์ทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งมีทั้งผู้บริโภคโดยตรง (End-consumer) และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง (End-user industries) อาทิ อุตสาหกรรมอาหารและเครื่องดื่ม ผลิตภัณฑ์นม เป็นต้น



Source : Office of Agricultural Economics (OAE)

รูปที่ 9 พื้นที่เพาะปลูกอ้อย ปี พ.ศ. 2557 - 2562

2) การบริโภค นำเข้า และส่งออก

การบริโภคน้ำตาลทรายของประเทศไทย มีสัดส่วน 25% ของผลผลิตน้ำตาลทรายทั้งหมด แบ่งเป็น การบริโภคในครัวเรือน เป็นสัดส่วน 55% ของปริมาณการบริโภคน้ำตาลในประเทศที่เหลือ 45% ใช้ในภาคอุตสาหกรรม เช่น เครื่องดื่ม (สัดส่วน 41.5% ของปริมาณการใช้น้ำตาลทรายทางอ้อมทั้งหมด) อาหาร (28.1%) ผลิตภัณฑ์นม (18.8%) และอื่น ๆ (11.6%) เป็นต้น และที่เหลืออีก 75% ของผลผลิตน้ำตาลทรายทั้งหมด ส่งออกให้กับต่างประเทศ

ในปี 2562 ไทยมีการส่งออกน้ำตาลทราย จำนวน 10.4 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 1.0 แสนล้านบาท โดยตลาดส่งออกสำคัญของไทย ได้แก่ อินโดนีเซีย คิดเป็นสัดส่วน 59.1% ของปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำตาลทั้งหมด กัมพูชา 9.0% เวียดนาม 6.2% เกาหลีใต้ 5.0% และไต้หวัน 4.3% ซึ่งจำแนกผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกเป็น 3 กลุ่ม ได้ดังนี้

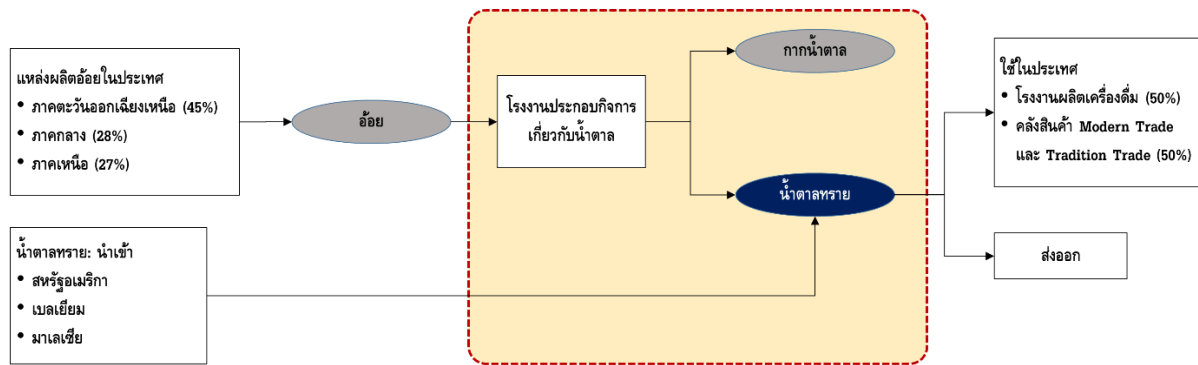
- น้ำตาลทรายดิบ คิดเป็นสัดส่วน 46.6% ของปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์น้ำตาลทั้งหมด โดยตลาดส่งออกหลัก ได้แก่ อินโดนีเซีย คิดเป็นสัดส่วน 59.1% เกาหลีใต้ 11.5% เวียดนาม 9.4% ญี่ปุ่น 7.3% และไต้หวัน 7.0%
- น้ำตาลทรายขาว คิดเป็นสัดส่วน 49.8% โดยส่งออกให้กับประเทศกัมพูชา คิดเป็นสัดส่วน 27.9% เวียดนาม 10.6% และฟิลิปปินส์ 8.1%
- กากน้ำตาล คิดเป็นสัดส่วน 3.6% โดยส่งออกให้กับประเทศญี่ปุ่นเป็นส่วนใหญ่ คิดเป็นสัดส่วน 78.8% รองลงมา ได้แก่ เกาหลีใต้และฟิลิปปินส์ ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากัน คือ 8.8%

โดยบริษัทส่งออกน้ำตาลหลักของประเทศไทยมีทั้งหมด 7 บริษัท ได้แก่ บริษัทอ้อยและน้ำตาลไทย บริษัทค้าผลผลิตน้ำตาล จำกัด บริษัทส่งออกน้ำตาลสยาม บริษัทการค้าอุตสาหกรรมน้ำตาล บริษัทแปซิฟิกซูการ์คอร์ปอเรชั่น บริษัทเคเอสแอลเอ็กซ์พอร์ตเทรดดิ้ง และ บริษัท ที.ไอ.เอส.เอส. จำกัด

สำหรับการนำเข้าน้ำตาล ในปี 2562 ไทยนำเข้าน้ำตาลปริมาณประมาณ 300 ตัน คิดเป็นมูลค่า 17 ล้านบาท โดยแหล่งนำเข้าสำคัญของไทย ได้แก่ สหรัฐอเมริกา (คิดเป็นสัดส่วน 46% ของปริมาณนำเข้าน้ำตาลทั้งหมด) มาเลเซีย (20%) เบลเยียม (16%) ออสเตรเลีย (6%) และไต้หวัน (2%)

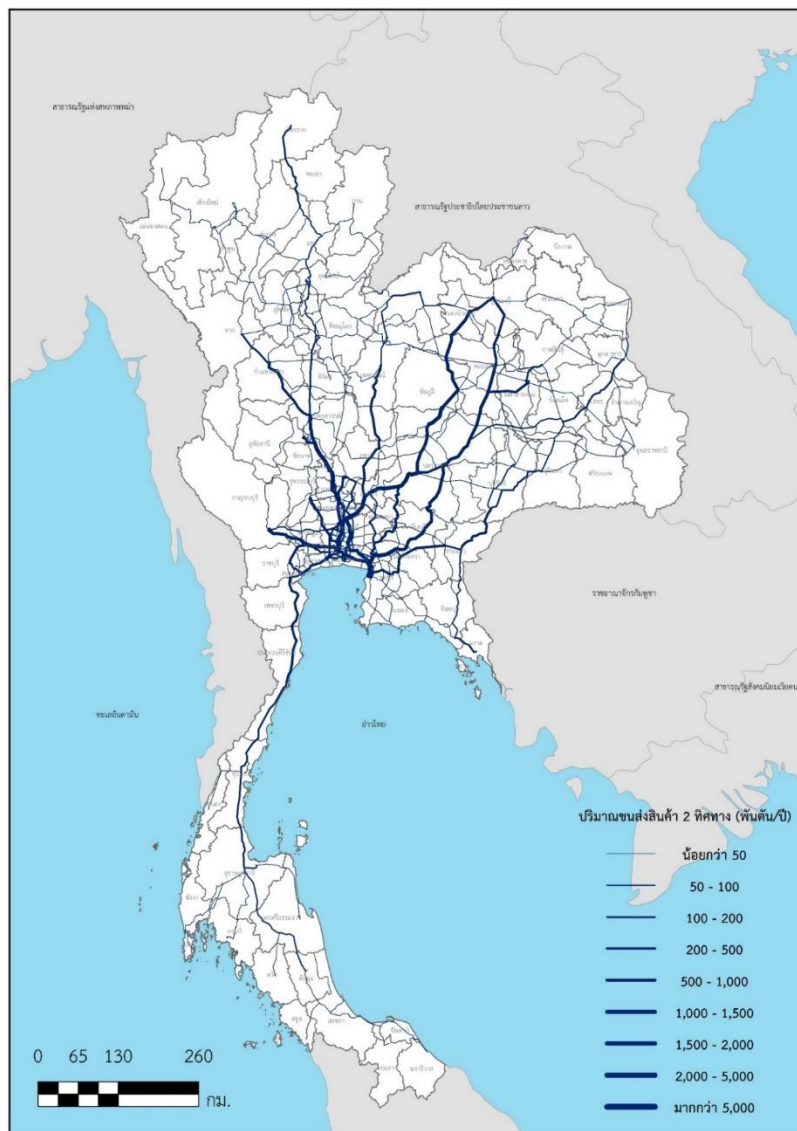
3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของน้ำตาลทราย ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ ชาวไร่อ้อยเป็นผู้เพาะปลูกอ้อย จากนั้นเก็บเกี่ยวส่งให้กับโรงงานน้ำตาล (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานผลิตน้ำตาล เพื่อผลิตน้ำตาลทรายหรือกากน้ำตาล และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า ผู้ประกอบการโรงงานน้ำตาลกระจายส่งน้ำตาลไปยังโรงงานผลิตเครื่องดื่ม ผลิตอาหาร ร้านอาหารต่าง ๆ ร้านค้าปลีก/ค้าส่ง และส่งออกต่างประเทศ ดังแสดงได้ในรูปที่ 10



รูปที่ 10 ห่วงโซ่อุปทานน้ำตาลทราย

รูปแบบการขนส่งน้ำตาลทราย จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยใช้รถบรรทุก เนื่องจากโรงงานผลิตน้ำตาลอยู่ใกล้แหล่งเพาะปลูก และมีการขนส่งทางแม่น้ำเจ้าพระยาจากโรงงานผลิตน้ำตาลไปยังคลังสินค้า และส่งออกนอกประเทศจากท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง แสดงดังรูปที่ 11



รูปที่ 11 เส้นทางการขนส่งน้ำตาล

4. ทูเรียน

ทูเรียนได้ขึ้นชื่อว่าเป็นราชาแห่งผลไม้ โดยไทยเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกอันดับ 1 ของโลก ส่วนใหญ่ที่ใช้บริโภคภายในประเทศและส่งออกรูปร่างแบบของทูเรียนสดและทูเรียนอบแห้ง

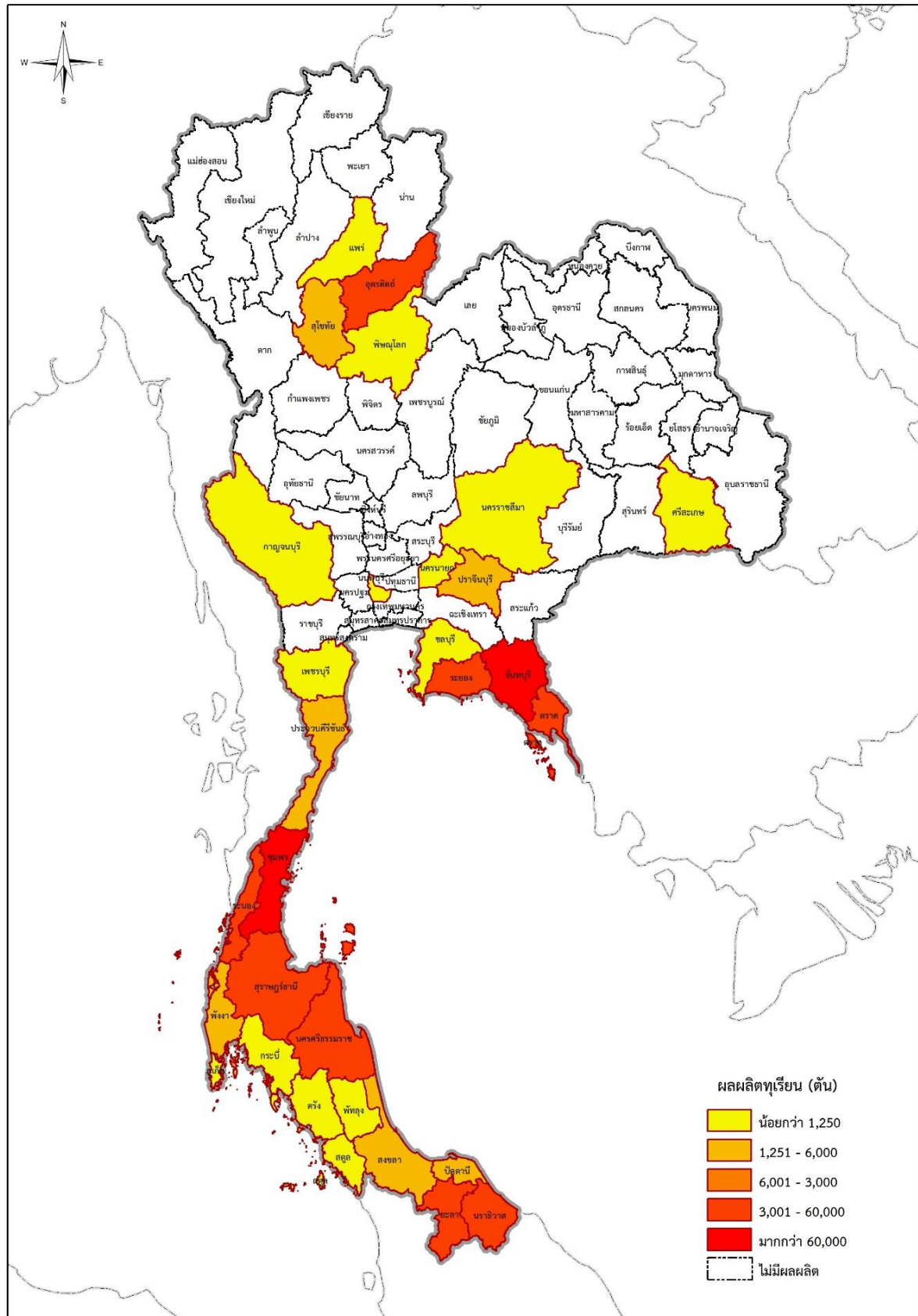
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกทูเรียนประมาณ 0.9 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 1.0 ล้านตัน โดยภาคใต้เพาะปลูกทูเรียนได้มากที่สุด จำนวน 0.5 ล้านตัน รองลงมาคือ ภาคตะวันออก ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 0.3, 0.05 และ 0.01 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตทูเรียนมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จันทบุรี (0.3 ล้านตัน) ชุมพร (0.2 ล้านตัน) และ ระยอง (0.1 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 4 และ รูปที่ 12

ตารางที่ 4 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตทูเรียน รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	937,607	1,017,097	อุบลราชธานี	1,829	232
ภาคเหนือ	59,334	27,270	ศรีสะเกษ	8,324	3,227
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	14,119	3,699	กาฬสินธุ์	362	2
ภาคตะวันออก	360,641	503,988	นครราชสีมา	3,604	238
ภาคใต้	503,513	482,140	นนทบุรี	2,959	5
สุโขทัย	13,860	3,731	นครนายก	1,088	455
แพร่	1,609	275	ปราจีนบุรี	2,688	1,623
อุดรดิตถ์	41,592	22,837	จันทบุรี	225,273	339,292
พิษณุโลก	2,273	427	ตราด	40,439	48,158
ระยอง	73,650	108,093	กระบี่	3,042	1,003
ชลบุรี	481	230	ตรัง	2,516	1,234
กาญจนบุรี	3,421	581	นครศรีธรรมราช	65,495	47,855
เพชรบุรี	2,592	146	พัทลุง	4,993	1,490
ประจวบคีรีขันธ์	8,050	5,405	สงขลา	15,456	12,209
ชุมพร	192,685	277,729	สตูล	2,355	691
ระนอง	39,184	28,854	ปัตตานี	9,998	4,642
สุราษฎร์ธานี	59,959	45,825	ยะลา	67,164	42,053
พังงา	7,416	3,678	นราธิวาส	30,803	14,023
ภูเก็ต	2,447	854			

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 12 ผลผลิตทุเรียน (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

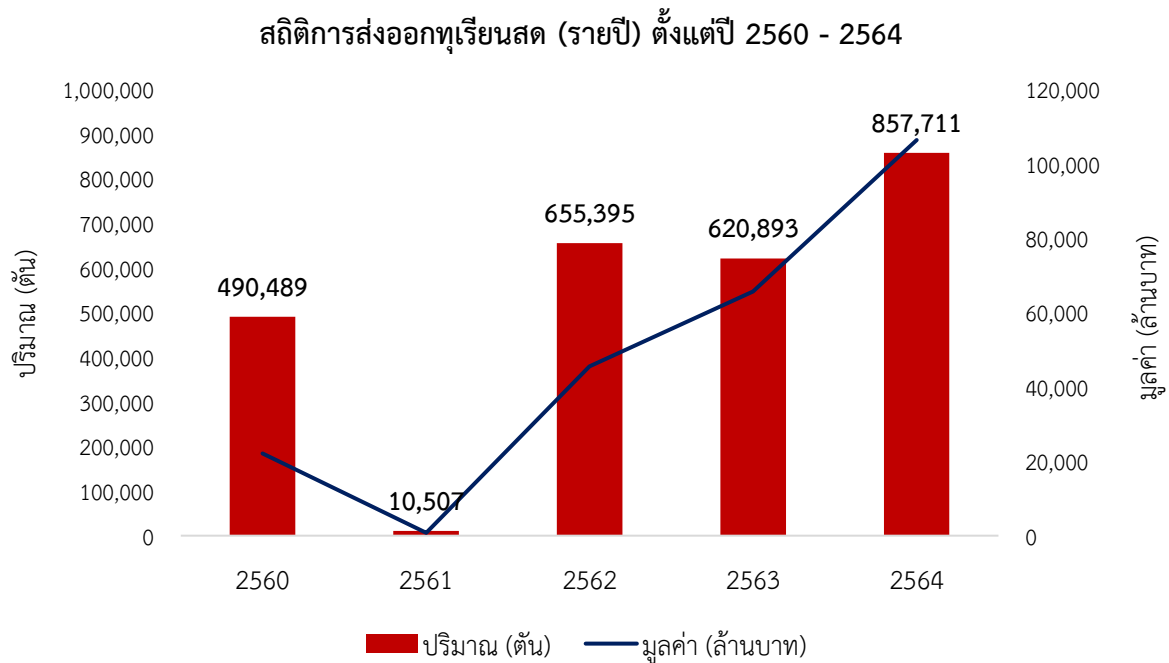
ในทุก ๆ ปี ความต้องการบริโภคทุเรียนภายในประเทศและต่างประเทศเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ โดยเฉพาะประเทศจีน ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปทุเรียนสด เช่น ทุเรียนหมอนทอง ทุเรียนชะนี และทุเรียนก้านยาว อีกทั้งยังนิยมทุเรียนแปรรูป ไม่ว่าจะเป็น ทุเรียนแช่แข็ง ทุเรียนอบแห้ง ทุเรียนทอด และทุเรียนกวน

โดยในปี 2562 ไทยมีการส่งออกทุเรียนสดและทุเรียนแปรรูป จำนวน 0.66 ล้านตัน (รูปที่ 13) คิดเป็นมูลค่าทั้งสิ้น 0.61 แสนล้านบาท จำแนกสินค้าเพื่อการส่งออกเป็น 5 กลุ่ม ได้ดังนี้

- ทุเรียนสด เป็นผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 91.02% โดยเกือบทั้งหมดส่งออกให้กับประเทศจีน คิดเป็นสัดส่วน 89.96% รองลงมา คือ ฮองกง (5.62%) เวียดนาม (3.40%) สหรัฐอเมริกา (0.24%) และไต้หวัน (0.21%)
- ทุเรียนแช่แข็ง มีสัดส่วน 3.60% ประเทศจีนก็ยังคงเป็นประเทศที่นำเข้ามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 87.25% ตามด้วย สหรัฐอเมริกา (7.39%) ออสเตรเลีย (1.80%) แคนาดา (1.71%) และฝรั่งเศส (0.30%)
- ทุเรียนอบแห้ง เป็นผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกน้อยที่สุด มีสัดส่วนเพียงแค่ 0.03% โดยส่งออกให้กับประเทศจีนมากที่สุด มีสัดส่วนถึง 82.17 และส่งออกให้กับประเทศสหรัฐอเมริกา ฮองกง ออสเตรเลีย และญี่ปุ่น โดยมีสัดส่วน 82.17%, 6.99%, 5.12%, 3.04% และ 0.65% ตามลำดับ
- ทุเรียนทอด ส่งออกเป็นอันดับสองรองจากทุเรียนสด มีสัดส่วน 5.08% ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ ไต้หวัน และจีน โดยมีสัดส่วน 27.42%, 25.40%, 9.30%, 8.58%, และ 4.72% ตามลำดับ
- แยม เยลลี่ และทุเรียนกวน คิดเป็นสัดส่วน 0.27% ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ เมียนมา ลาว กัมพูชา สหรัฐอเมริกา และอินเดีย โดยมีสัดส่วน 28.23%, 20.68%, 8.02%, 7.73% และ 7.13% ตามลำดับ

สำหรับการนำเข้าทุเรียนสดและทุเรียนแปรรูป ปี 2562 ไทยนำเข้า 5,200 ตัน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 621 ล้านบาท

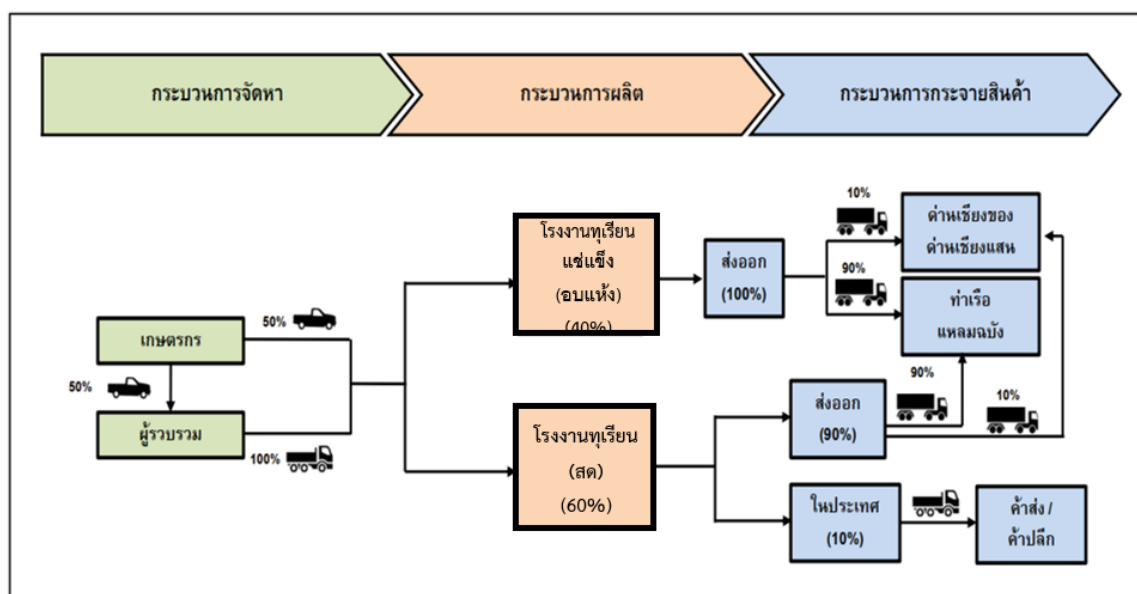
- ทุเรียนสด นำเข้าน้อยที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 4% ของทุเรียนนำเข้าทั้งหมด โดยนำเข้าจากเวียดนามมากที่สุด มีสัดส่วน 81.47%
- ทุเรียนแช่แข็ง นำเข้ามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 56% เกือบทั้งหมดนำเข้าจากเวียดนาม คิดเป็นสัดส่วน 94.35% และนำเข้าจากฟิลิปปินส์ 3.92%
- ทุเรียนทอด นำเข้ามากที่สุดเป็นอันดับสองรองจากทุเรียนแช่แข็ง คิดเป็นสัดส่วน 35% โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศจีน คิดเป็นสัดส่วน 73.95% รองลงมา คือ สหรัฐอเมริกา (4.85%) ญี่ปุ่น (4.36%) เกาหลีใต้ (2.94%) และนิวซีแลนด์ (2.77%)
- แยม เยลลี่ และทุเรียนกวน มีสัดส่วนเท่ากับ 5% โดยนำเข้าจากฝรั่งเศสมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 29.15% รองลงมา ได้แก่ สหรัฐอเมริกา (14.05%) ออสเตรเลีย (11.73%) เดนมาร์ก (9.94%) และออสเตรเลีย (6.15%)



รูปที่ 13 ปริมาณการส่งออกทุเรียน (ตัน) ปี พ.ศ. 2560 - 2564

3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของทุเรียน ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ เกษตรกรเป็นผู้เพาะปลูกทุเรียน จากนั้นเก็บแล้วนำไปขายให้แก่โรงงานโดยตรง หรือขายให้กับสหกรณ์และวิสาหกิจชุมชน ซึ่งเป็นผู้รวบรวมส่งให้กับโรงงานอีกทอดหนึ่ง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานทุเรียนสด โรงงานแปรรูป เช่น โรงงานทุเรียนแช่แข็ง โรงงานทุเรียนอบแห้ง โรงงานทำแยม เป็นต้น และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า ผู้ค้าส่ง/ปลีก และผู้ส่งออกทั้งไทยมีการจัดการผลผลิตเพื่อจำหน่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศด้วยตัวเอง เช่น การขายออนไลน์ หรือ ขายผ่านตัวแทนร้านค้า ห้างสรรพสินค้า หรือส่งออก ดังแสดงได้ในรูปที่ 14



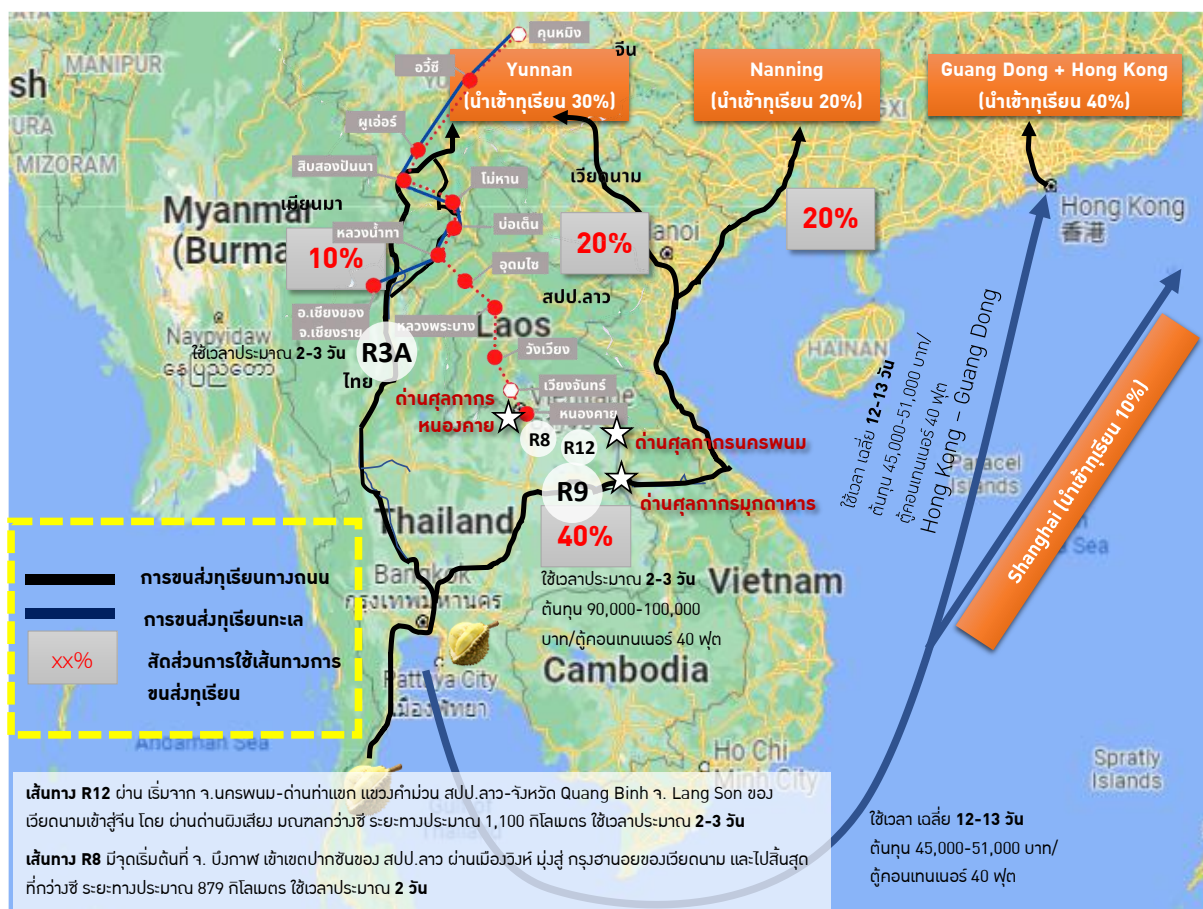
รูปที่ 14 ห่วงโซ่อุปทานทุเรียน

รูปแบบการขนส่งทุเรียน หากบริโภคในประเทศ ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถบรรทุกและรถกระบะ ตั้งแต่ขั้นตอนการส่งทุเรียนไปยังโรงงาน สหกรณ์ หรือวิสาหกิจชุมชน หากขนส่งทางรางและทางน้ำจะเป็นการส่งออกนอกประเทศ โดยขนส่งด้วยรถไฟไทย - ลาว - จีน ไปยังประเทศจีน หรือขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 15 และรูปที่ 16 โดยส่งออก

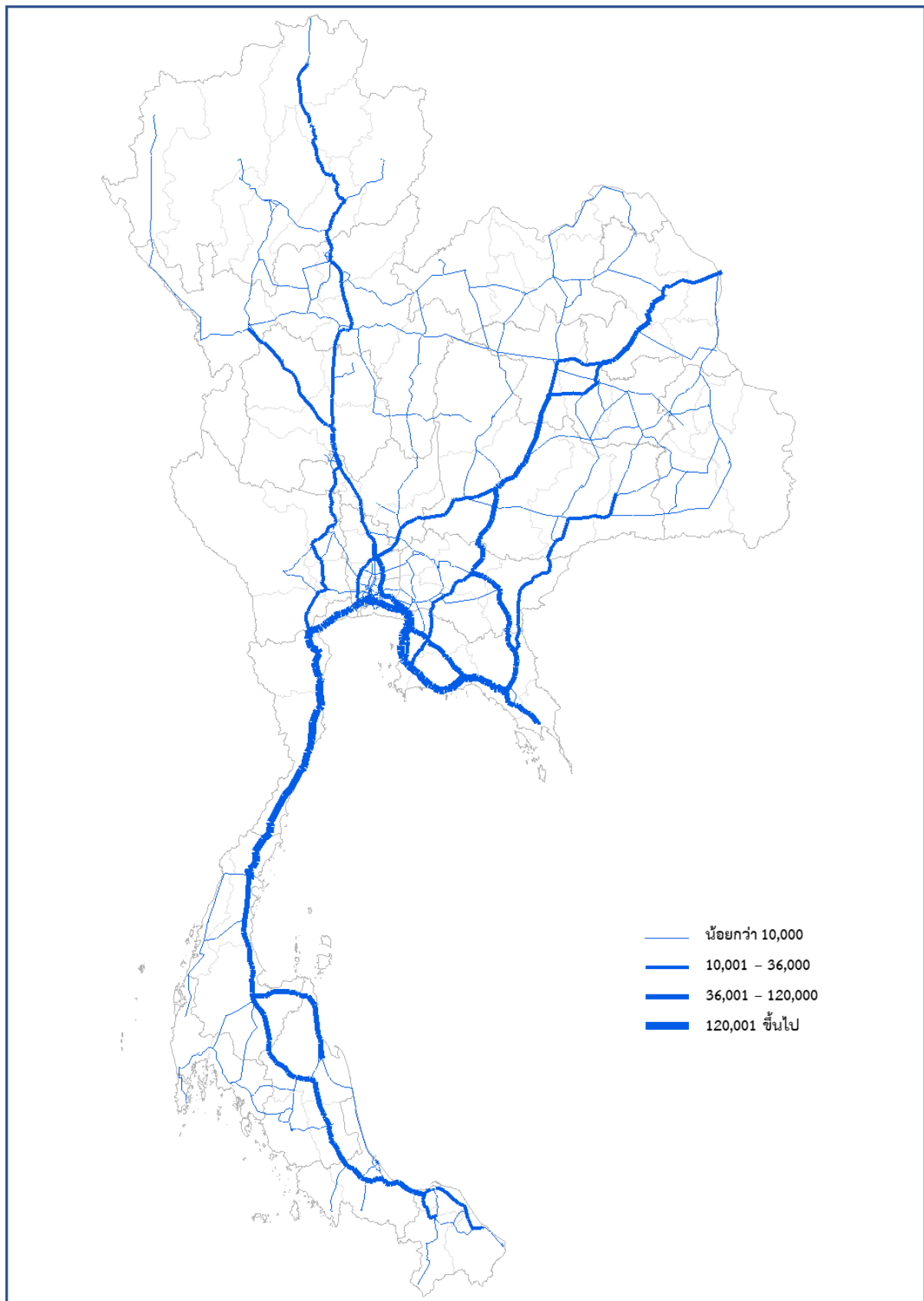
- ทุเรียนชุมพร (ส่งออกช่วงพฤษภาคม - พฤศจิกายน ประมาณ 6 เดือน) ส่งออก 700 ตู้ Container 40FT” ต่อวัน
- ทุเรียนจันทบุรี (ส่งออกช่วงเมษายน - มิถุนายน ประมาณ 3 เดือน) ส่งออก 400 ตู้ Container 40FT” ต่อวัน

ปลายทางหลัก

- ทุเรียน 90% ส่งไปที่ ยูนนาน/หนานหนิง/กวางตุ้ง
 - มณฑลยูนนาน: ขนส่งทางถนน
 - มณฑลหนานหนิง: ขนส่งทางถนน
 - มณฑลกวางตุ้ง: ขนส่งทางเรือไปยังกวางตุ้ง (60%) / ขนส่งทางเรือไปยังฮ่องกง แล้วต่อด้วยทางถนน (35%) / ขนส่งทางอากาศ (5%)
- ทุเรียน 10% ส่งไปที่ ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ โดยขนส่งทางเรือ 100%



รูปที่ 15 เส้นทางขนส่งทุเรียนไปประเทศใกล้เคียง



รูปที่ 16 เส้นทางการขนส่งทุเรียนในประเทศไทย

5. ยางพารา

ยางพาราเป็นพืชเศรษฐกิจสำคัญของประเทศไทย เนื่องจากประเทศไทยสามารถผลิตยางพาราได้มากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของโลก และมีปริมาณส่งออกมากเป็นอันดับ 1 ของโลก

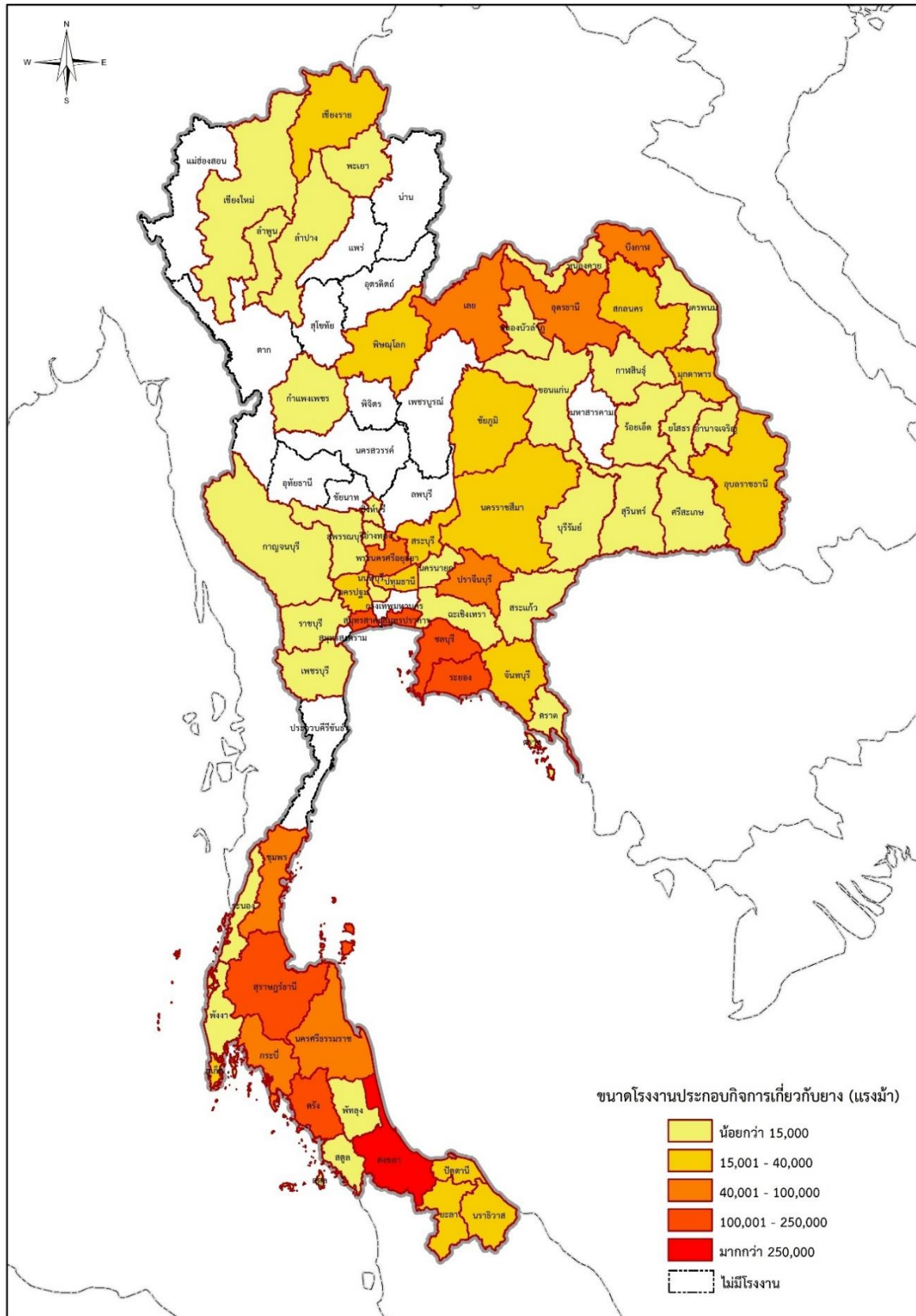
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกยางพาราประมาณ 22.5 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 4.8 ล้านตัน โดยภาคใต้ผลิตยางพาราได้มากที่สุด จำนวน 13.5 ล้านตัน รองลงมาคือภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคเหนือ จำนวน 5.2, 2.4 และ 1.3 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตยางพารามากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ สุราษฎร์ธานี (0.57 ล้านตัน) สงขลา (0.46 ล้านตัน) อุบลราชธานี (0.45 ล้านตัน) นครศรีธรรมราช (0.41 ล้านตัน) และตรัง (0.33 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 5 และรูปที่ 17

ตารางที่ 5 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตยางพารา รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	22,530,503	4,839,952	ลำปาง	37,575	3,485
ภาคเหนือ	1,350,178	215,779	ลำพูน	5,549	875
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	5,221,596	1,097,240	เชียงใหม่	25,668	3,850
ภาคกลาง	2,450,571	445,966	แม่ฮ่องสอน	2,206	246
ภาคใต้	13,508,158	3,080,967	ตาก	12,603	1,822
เชียงราย	299,522	64,365	กำแพงเพชร	31,330	3,559
พะเยา	161,376	33,738	สุโขทัย	41,224	4,276
แพร่	32,395	3,285	ลพบุรี	2,284	138
น่าน	263,006	36,180	สุพรรณบุรี	7,065	739
อุดรดิตถ์	21,490	2,159	ปทุมธานี	411	58
พิษณุโลก	290,156	43,744	นครนายก	1,646	166
พิจิตร	3,814	292	ปราจีนบุรี	27,426	4,728
นครสวรรค์	11,626	980	ฉะเชิงเทรา	199,676	33,162
อุทัยธานี	31,809	5,036	สระแก้ว	64,724	9,291
เพชรบูรณ์	78,829	7,887	จันทบุรี	574,960	104,892
เลย	716,603	160,795	ตราด	337,707	60,488
หนองบัวลำภู	108,039	22,206	ระยอง	611,303	107,246
อุดรธานี	530,842	113,486	ชลบุรี	216,902	43,649
หนองคาย	271,260	60,222	กาญจนบุรี	136,390	27,608
บึงกาฬ	843,435	185,893	ราชบุรี	28,105	4,350
สกลนคร	336,944	69,917	เพชรบุรี	15,672	2,032
นครพนม	313,116	65,358	ประจวบคีรีขันธ์	223,761	47,097
มุกดาหาร	210,156	43,464	ชุมพร	516,078	121,472
ยโสธร	97,918	19,355	ระนอง	297,316	68,243
อำนาจเจริญ	75,535	15,486	สุราษฎร์ธานี	2,373,383	566,819
อุบลราชธานี	453,534	96,420	พังงา	618,478	148,500
ศรีสะเกษ	311,895	66,978	ภูเก็ต	65,910	11,952
สุรินทร์	181,688	33,231	กระบี่	547,705	125,870
บุรีรัมย์	226,689	47,301	ตรัง	1,449,728	332,943
มหาสารคาม	11,007	1,578	นครศรีธรรมราช	1,766,025	408,283
ร้อยเอ็ด	89,359	14,983	พัทลุง	886,234	216,351
กาฬสินธุ์	189,897	35,005	สงขลา	1,963,305	460,285
ขอนแก่น	81,464	13,825	สตูล	420,830	90,720
ชัยภูมิ	119,542	21,991	ปัตตานี	366,722	85,352
นครราชสีมา	52,673	9,746	ยะลา	1,239,861	267,566
สระบุรี	2,539	322	นราธิวาส	996,583	176,611

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 17 ผลผลิตยางพารา (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

ยางพารานำไปใช้เป็นวัตถุดิบในการแปรรูปผลิตภัณฑ์ยางภายในประเทศ คิดเป็นสัดส่วน 13.3% ของการผลิตยางพาราผ่านการแปรรูปทั้งหมด โดยใช้ในอุตสาหกรรมยางรถยนต์เป็นหลัก คิดเป็นสัดส่วน 48.9% รองลงมา คือ ยางยืด (19.7%) ถุงมือยาง (13.0%) และอื่น ๆ เช่น ท่อยาง ถุงยางอนามัย และยางรัด เป็นต้น ส่วนที่เหลือถูกส่งออกไปยังตลาดที่สำคัญ ได้แก่ จีน 36.6% มาเลเซีย 22.6% สหรัฐอเมริกา 6.5% ญี่ปุ่น 5.7% และเกาหลีใต้ 3.4%

โดยยางพาราสามารถนำไปใช้เป็นวัตถุดิบผลิตภัณฑ์ที่มียางเป็นส่วนประกอบได้ทุกประเภท ประกอบด้วยยางแผ่น ยางแท่ง น้ำยางข้น และอื่น ๆ

- อุตสาหกรรมยางแผ่นรมควัน (Ribbed Smoked Sheet: RSS) น้ำยางสดที่ผ่านกระบวนการกรองเพื่อแยกสิ่งสกปรกและสิ่งเจือปน เติมนครดฟอร์มิกเข้มข้นเพื่อให้ น้ำยางจับตัว แล้วนำไปรีดเป็นแผ่น จะได้แผ่นยางดิบ หากนำไปผึ่งแดดประมาณ 6 ชั่วโมงจะได้ยางแผ่น ผึ่งแห้ง และหากนำไปรมควันหรืออบยางจะได้ยางแผ่นรมควัน
- อุตสาหกรรมยางแท่ง (Technically Specified Rubber: TSR) นำน้ำยางสดหรือยางแท่ง เช่น ยางแผ่นดิบ ยางก้อนถ้วย เศษยาง มาย่อยเป็นชิ้นเล็ก ๆ แล้วนำมาล้าง อบแห้ง และอัดเป็นแท่ง
- อุตสาหกรรมน้ำยางข้น (Concentrated latex) เป็นการนำน้ำยางสดมาผ่านกระบวนการปั่นแยกด้วยความเร็วสูง ทำให้ได้น้ำยางข้นที่มีเนื้อยางไม่ต่ำกว่า 60% ของปริมาณยางทั้งหมด ซึ่งมีคุณสมบัติที่เหมาะสมสำหรับนำไปเป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมต่อเนื่อง
- อุตสาหกรรมยางอื่น ๆ เป็นผลิตภัณฑ์ยางที่มีส่วนผสมของยางธรรมชาติ ยางสังเคราะห์ และสารเคมีต่าง ๆ เพื่อนำไปใช้ผลิตยางรถยนต์ ถุงมือยาง ยางรองคอสถพาน ท่อยาง และยางรัดคอ เป็นต้น

ในปี 2562 ประเทศไทยได้ส่งออกยางพารารวมทั้งสิ้นประมาณ 2.7 ล้านตัน มูลค่าประมาณ 0.8 แสนล้านบาท ซึ่งจำแนกผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกได้ ดังนี้

- ยางแผ่นรมควัน มีสัดส่วนการส่งออก 18.2% ของผลิตภัณฑ์ยางพาราเพื่อการส่งออกทั้งหมด โดยตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และจีน คิดเป็นสัดส่วน 23.9%, 16.1% และ 15.4%
- ยางแท่ง คิดเป็นสัดส่วนการส่งออก 53.2% โดยส่งออกให้กับประเทศจีนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 47.9% รองลงมา คือ สหรัฐอเมริกา 8.5% และ เกาหลีใต้ 5.9%
- น้ำยางข้น มีสัดส่วนเป็น 27.3% ตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ มาเลเซียซึ่งมีสัดส่วนครึ่งหนึ่งของปริมาณส่งออกน้ำยางข้นทั้งหมด รองลงมา คือ จีน 33.5% และ เกาหลีใต้ 1.8%
- ยางอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วน 1.31% เกือบทั้งหมดส่งออกให้กับประเทศจีน

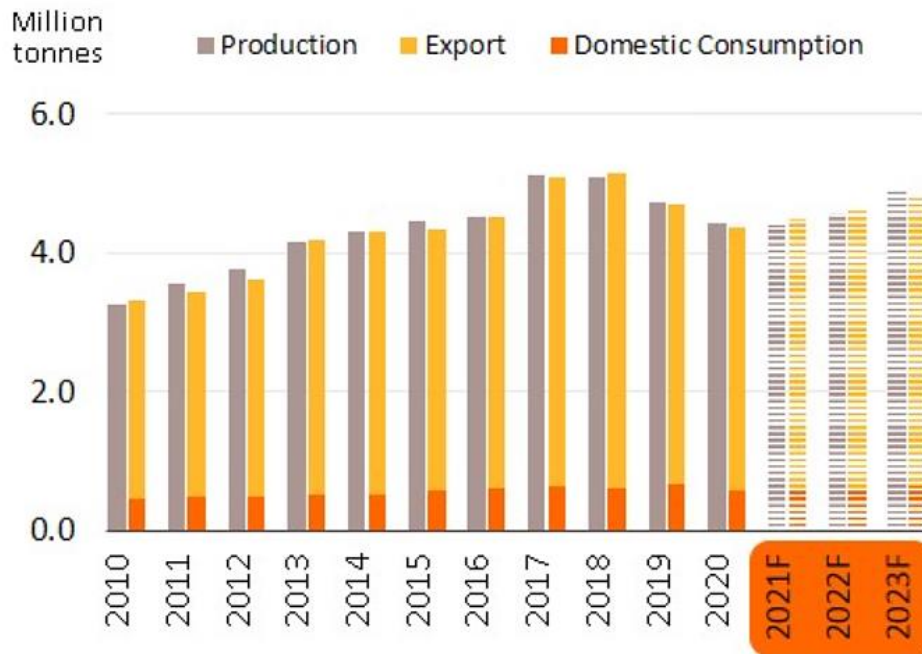
โดยผู้ส่งออกยางพาราสำคัญ ประกอบด้วย 5 บริษัทใหญ่ ได้แก่ บจก.วงศ์บัณฑิต บมจ.ไทยฮั้ว ยางพารา บมจ.ศรีตรังแอโกรอินดัสทรี บจก.เซาท์แลนด์รีซอร์ซ และ บจก.ถาวรอุตสาหกรรมยางพารา (1982)

สำหรับการนำเข้า ในปี 2562 ประเทศนำเข้ายางพาราทั้งหมด 1.3 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 0.53 แสนล้านบาท โดยส่วนใหญ่เป็นการนำเข้ายางสังเคราะห์ ถุงมือยางพาราใช้สำหรับงานทั่วไป ถุงมือยางสำหรับการแพทย์ และยางผสม

- ยางสังเคราะห์ มีสัดส่วนการนำเข้ามากที่สุด เท่ากับ 48% โดยนำเข้าจากประเทศเกาหลีใต้ มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 21.94% รองลงมา คือ ญี่ปุ่น (19.63%) ไต้หวัน (16.31%) จีน (10.34%) และ สหรัฐอเมริกา (6.69%)
- ถู่มือยางพาราใช้สำหรับงานทั่วไป คิดเป็นสัดส่วน 44% ของการผลิตภัณฑ์การนำเข้า ทั้งหมด ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศมาเลเซียและจีน คิดเป็นสัดส่วนถึง 47.43% และ 39.33% ตามลำดับ
- ถู่มือยางสำหรับการแพทย์ คิดเป็นสัดส่วน 3% ส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศมาเลเซีย คิดเป็นสัดส่วนถึง 86.86%
- ยางผสม คิดเป็นสัดส่วน 2% นำเข้าจากประเทศจีนมากที่สุด 27.88% รองลงมา คือ ญี่ปุ่น (26.96%) สหราชอาณาจักร (9.92%) โปแลนด์ (8.92%) และสหรัฐอเมริกา (5.92%)
- ผลิตภัณฑ์อื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วน 3%

ปี 2563 ปริมาณผลผลิตยางพาราชั้นกลางทั่วโลกอยู่ที่ 12.9 ล้านตัน หดตัว 5.9% เนื่องจาก สภาพอากาศที่ผันผวนรุนแรง (Extreme Weather) โรคใบร่วงยางพารา (Leaf fall disease) ที่ระบาดหนักในกลุ่มประเทศโอเชียเนีย ซึ่งเป็นแหล่งผลิตใหญ่ และปัญหาการขาดแคลนแรงงาน ในช่วงการระบาดของโรคไวรัส COVID - 19 ขณะที่การบริโภคยางพาราชั้นกลางทั่วโลกอยู่ที่ 12.5 ล้านตัน หดตัว 8.1% ตามภาวะซบเซาทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะการหดตัวของอุตสาหกรรม ยานยนต์ ซึ่ง International Rubber Study Group (IRSG) ประเมินว่าความต้องการยางของ อุตสาหกรรมยานยนต์ทั่วโลกในปี 2563 หดตัวประมาณ 10.2%

สำหรับประเทศไทยปริมาณผลผลิตยางพาราชั้นกลางหดตัว 6.71% อยู่ที่ 4.42 ล้านตัน โดยหดตัว ในทุกกลุ่มผลิตภัณฑ์แปรรูปยางพารา ผลจาก (1) การแพร่ระบาดของโรคใบร่วงยางพารา ในภาคใต้ (2) ภัยธรรมชาติทั้งภัยแล้ง (ช่วงต้นปี 2563) และฝนที่ตกยาวต่อเนื่องทำให้กรีดยางได้ น้อยลง และ (3) ปัญหาขาดแคลนแรงงานต่างด้าวจากความเข้มงวดของมาตรการควบคุมการเข้า ประเทศในช่วงล็อกดาวน์

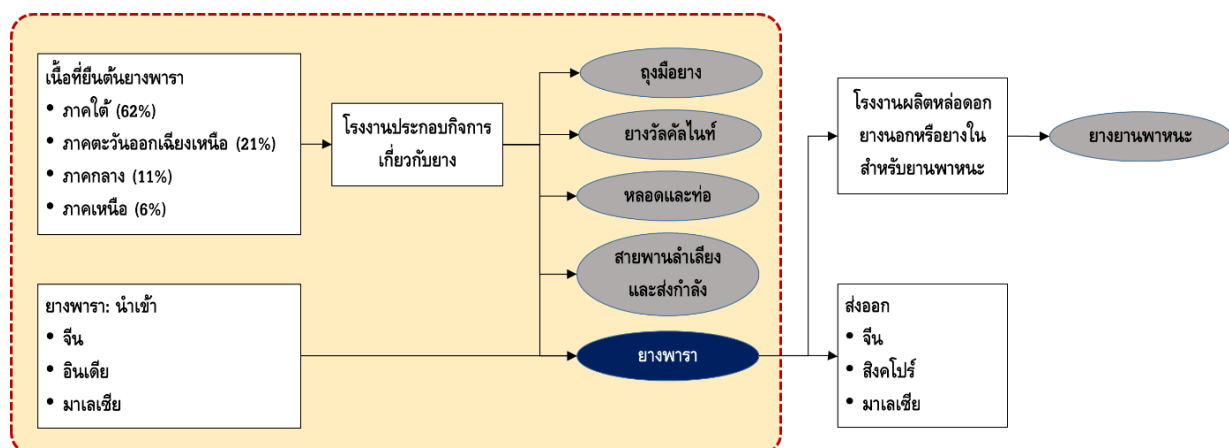


Source: OAE, DOA, MOC, Krungsri Research

รูปที่ 18 ปริมาณผลผลิต การส่งออก และการบริโภคในประเทศของยางพารา (ล้านตัน)
ในปี พ.ศ. 2553 - 2563

3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของยางพารา ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ เกษตรกรสวนยางเป็นผู้ปลูกยางพารา กรีดน้ำยางสด และบางรายมีการแปรรูปยางเบื้องต้นในรูปของยางแท่ง เช่น ยางก้อนถ้วย เศษยาง เป็นต้น (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับยาง โดยจะนำยางพาราที่ได้มาแปรรูปในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็น ยางแผ่นรมควัน ยางแท่ง น้ำยางข้น เป็นต้น และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า โดยยางพาราที่ได้จากโรงงานประกอบกิจการเกี่ยวกับยางจะถูกส่งต่อไปยังโรงงานอื่น ๆ เพื่อนำไปผลิตยางรถยนต์ ถุงมือยาง ถุงยางอนามัย และยางยืด แล้วนำไปจำหน่ายภายในประเทศและส่งออก ดังแสดงได้ในรูปที่ 19



รูปที่ 19 ห่วงโซ่อุปทานยางพารา

รูปแบบการขนส่งทางพารา ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถบรรทุกและรถกระบะ ตั้งแต่ขั้นตอนการส่งทางพาราจากแหล่งเพาะปลูกไปยังสหกรณ์ ตลาดกลางยาง และโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูป หากจะขนส่งทางรางจะเป็นทางพาราที่ผ่านการแปรรูปแล้วเท่านั้น โดยขนส่งจากคลังสินค้าไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออก สำหรับการส่งออกจะส่งทางพาราที่ผ่านการแปรรูปจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ แสดงดังรูปที่ 20



รูปที่ 20 เส้นทางการขนส่งยางพารา

6. ปาล์มน้ำมัน

ปาล์มน้ำมันเป็นพืชที่สามารถนำมาแปรรูปในรูปแบบของน้ำมันพืชที่ใช้ในการประกอบอาหารและใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมอาหารต่าง ๆ เช่น ขนมขบเคี้ยว บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป นมข้นหวาน ครีม และเนยเทียม เป็นวัตถุดิบในการผลิตพลังงานทดแทน ไบโอดีเซล

ในปี 2561 ทั่วโลกมีปริมาณการผลิต 70.6 ล้านตัน และบริโภคน้ำมันปาล์ม 66.4 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 39.7% และ 38.6% ของปริมาณการผลิตและการบริโภคน้ำมันจากพืช ซึ่งแหล่งผลิตน้ำมันปาล์มที่สำคัญอยู่ในภูมิภาคเอเชีย คือ อินโดนีเซียและมาเลเซีย มีผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบ 39.5 ล้านตัน และ 19.7 ล้านตัน ตามลำดับ และทั้งสองประเทศนี้ยังเป็นผู้ส่งออกน้ำมันปาล์มรายใหญ่ของโลก มีสัดส่วนส่งออกรวมกันเกือบ 90% ของปริมาณส่งออกรวมในตลาดโลก

สำหรับประเทศไทยมีผลผลิตน้ำมันปาล์มสูงเป็นอันดับ 3 ของโลก แต่มีสัดส่วนน้อยเพียง 3.9% ของผลผลิตน้ำมันปาล์มโลก

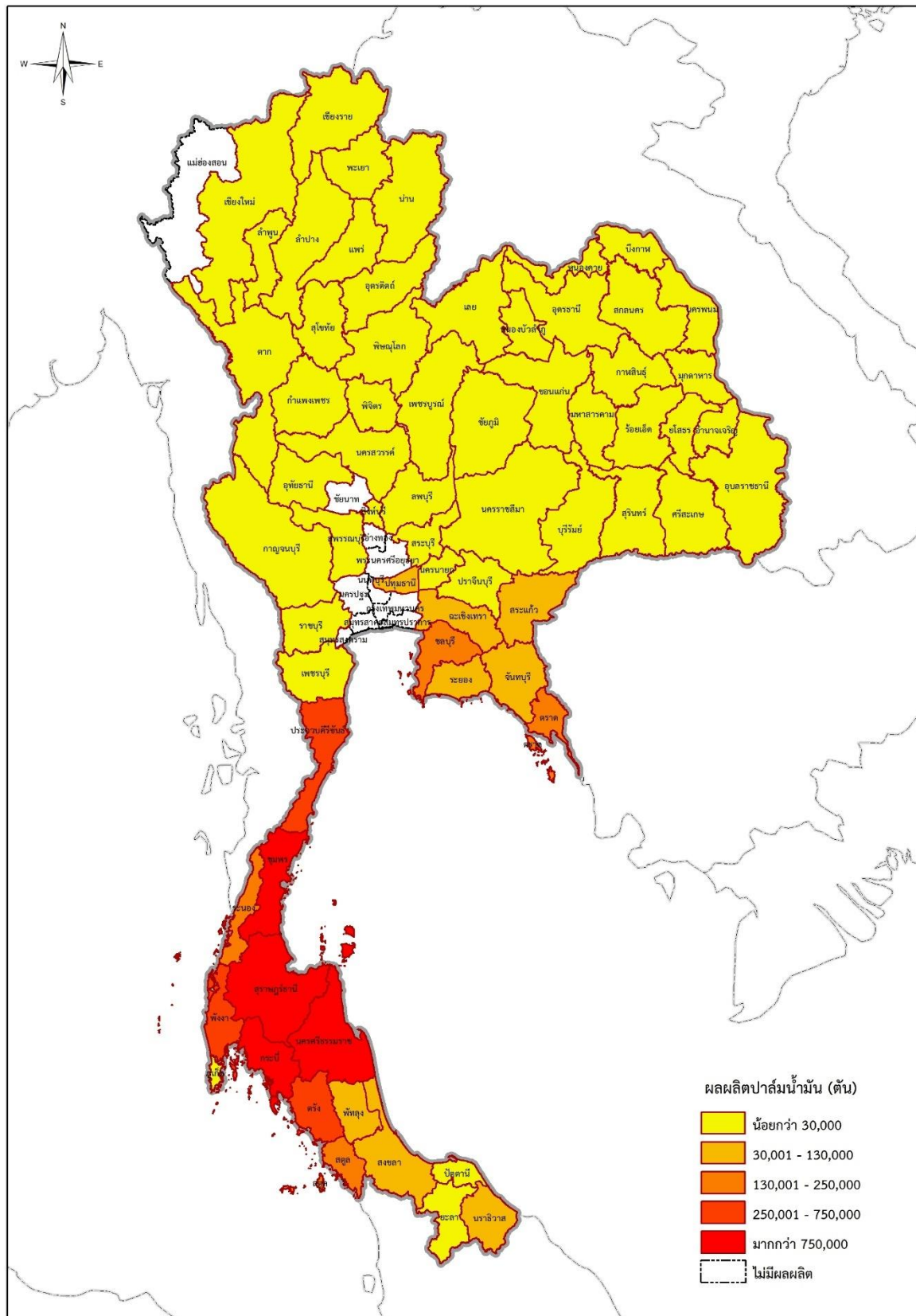
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกปาล์มน้ำมันประมาณ 6.0 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 16.8 ล้านตัน โดยภาคใต้ผลิตปาล์มน้ำมันได้มากที่สุด จำนวน 15.1 ล้านตัน รองลงมาคือ ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือ จำนวน 1.3, 0.3 และ 0.1 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตปาล์มน้ำมันมากที่สุด 4 อันดับแรก ได้แก่ สุราษฎร์ธานี (3.9 ล้านตัน) กระบี่ (3.6 ล้านตัน) ชุมพร (3.2 ล้านตัน) และ นครศรีธรรมราช (1.8 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 6 และรูปที่ 21

ตารางที่ 6 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตปาล์มน้ำมัน รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	6,002,400	16,772,430	พิจิตร	414	400
ภาคเหนือ	88,593	100,149	นครสวรรค์	2,645	2,045
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	209,072	275,177	อุทัยธานี	9,623	12,048
ภาคกลาง	521,411	1,272,048	เพชรบูรณ์	10,128	11,073
ภาคใต้	5,183,324	15,125,056	เลย	21,084	34,657
เชียงราย	12,250	18,178	หนองบัวลำภู	7,199	5,565
พะเยา	3,102	4,109	อุดรธานี	24,902	30,790
ลำปาง	1,968	1,956	หนองคาย	20,399	26,936
ลำพูน	1,190	1,245	บึงกาฬ	28,725	46,146
เชียงใหม่	1,204	1,002	สกลนคร	23,675	21,398
แม่ฮ่องสอน	209	0	นครพนม	7,014	7,082
ตาก	2,142	1,579	มุกดาหาร	3,562	4,027
กำแพงเพชร	7,498	8,782	ยโสธร	3,530	4,225
สุโขทัย	9,231	5,640	อำนาจเจริญ	5,534	6,800
แพร่	1,833	573	อุบลราชธานี	20,641	27,869
น่าน	4,403	2,451	ศรีสะเกษ	8,339	9,855
อุตรดิตถ์	4,264	3,389	สุรินทร์	5,695	5,923
พิษณุโลก	16,489	25,679	บุรีรัมย์	7,443	11,813
มหาสารคาม	204	120	กาญจนบุรี	15,571	22,428
ร้อยเอ็ด	1,663	2,695	ราชบุรี	10,007	14,379
กาฬสินธุ์	5,457	6,813	เพชรบุรี	13,110	26,201
ขอนแก่น	1,878	2,406	ประจวบคีรีขันธ์	136,440	334,936
ชัยภูมิ	4,112	7,078	ชุมพร	1,026,961	3,232,549
นครราชสีมา	8,016	12,979	ระนอง	149,978	423,376
สระบุรี	7,474	22,172	สุราษฎร์ธานี	1,335,892	3,897,979
ลพบุรี	2,982	3,905	พังงา	267,033	787,663
ชัยนาท	1,376	1,547	ภูเก็ต	2,019	5,247
สุพรรณบุรี	1,469	2,374	กระบี่	1,159,503	3,579,247
ปทุมธานี	8,259	29,755	ตรัง	252,135	630,725
นครนายก	4,443	8,246	นครศรีธรรมราช	633,468	1,789,573
ปราจีนบุรี	16,304	32,794	พัทลุง	73,865	160,814
ฉะเชิงเทรา	30,485	56,252	สงขลา	74,505	162,239
สระแก้ว	41,512	85,029	สตูล	116,530	278,547
จันทบุรี	24,759	54,199	ปัตตานี	25,710	50,214
ตราด	61,933	172,293	ยะลา	7,419	10,802
ระยอง	32,314	83,499	นราธิวาส	58,306	116,081
ชลบุรี	112,860	321,791			

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 21 ผลผลิตปาล์มน้ำมัน (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

โดยผลผลิตน้ำมันปาล์มดิบสัดส่วนประมาณ 75% ถูกใช้เพื่อการบริโภคภายในประเทศ โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

- ใช้กลั่นเป็นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ คิดเป็นสัดส่วน 52% ของปริมาณน้ำมันปาล์มดิบในประเทศ เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมอาหาร เช่น ขนมขบเคี้ยว บะหมี่กึ่งสำเร็จรูป นมข้นหวาน ครีมเทียม เนยขาว ไอศกรีม ผลิตภัณฑ์อาหารเสริม รวมถึงอุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์และอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล เช่น สบู่ แชมพู เครื่องสำอาง เป็นต้น
- ใช้เป็นวัตถุดิบในอุตสาหกรรมไบโอดีเซล เพื่อนำไปผสมเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์

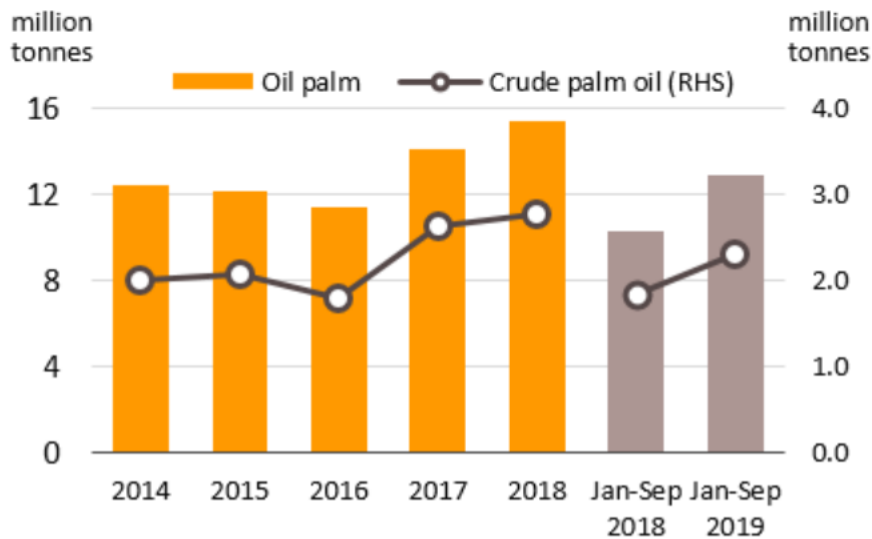
การส่งออกของน้ำมันปาล์มในแต่ละปีจะมีไม่มากนัก ขึ้นอยู่กับผลผลิตส่วนเกินในแต่ละช่วงเวลา โดยในปี 2562 ประเทศไทยได้ส่งออกน้ำมันปาล์มทั้งสิ้น 0.37 ล้านตัน เป็นมูลค่า 7,300 ล้านบาท ซึ่งประเภทน้ำมันปาล์มที่ส่งออกเป็นปริมาณมาก คือ น้ำมันปาล์มดิบ น้ำมันปาล์มอื่น ๆ น้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มดิบ และน้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มอื่น ๆ

- น้ำมันปาล์มดิบ คิดเป็นสัดส่วน 59% ของน้ำมันปาล์มเพื่อการส่งออก โดยตลาดส่งออกที่สำคัญ คือ อินเดีย (93.29%) เกาหลี (6.56%) และลาว (0.15%)
- น้ำมันปาล์มอื่น ๆ มีสัดส่วนเป็น 14% โดยส่งออกให้กับประเทศเมียนมามากที่สุด คือ 58.68% รองลงมาคือ อินเดีย กัมพูชา จีน และลาว คิดเป็นสัดส่วน 23.20%, 6.72%, 5.47% และ 4.82%
- น้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มดิบ มีสัดส่วนเป็น 10% ซึ่งตลาดส่งออกที่สำคัญได้แก่ มาเลเซีย 93.75% อินเดีย 3.23% และ จีน 3.01%
- น้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วน 17% ส่งออกให้กับประเทศจีนเกือบทั้งหมด มีสัดส่วนเท่ากับ 99.81%

การนำเข้าน้ำมันปาล์มนั้นส่วนใหญ่เป็นน้ำมันปาล์มอื่น ๆ และน้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มอื่น ๆ โดยในปี 2562 นำเข้าน้ำมันปาล์มจำนวนประมาณ 19,500 ตัน เป็นมูลค่า 464 ล้านบาท

- น้ำมันปาล์มอื่น ๆ มีสัดส่วนเป็น 23% โดยส่วนใหญ่นำเข้าจากประเทศมาเลเซีย 63.92% และ อินโดนีเซีย 24.97%
- น้ำมันเนือในเมล็ดปาล์มอื่น ๆ คิดเป็นสัดส่วน 77% นำเข้าจากอินโดนีเซียเกือบทั้งหมด คิดเป็นสัดส่วน 99.62% ที่เหลือนำเข้าจากบราซิล 0.38%

ปี พ.ศ. 2557 - 2559 สถานการณ์ภัยแล้งส่งผลให้ผลผลิตปาล์มสดในประเทศลดลงสู่ระดับต่ำสุดในรอบ 8 ปีที่ 11.4 ล้านตันในปี 2559 ดังแสดงในรูปที่ 22 ในปี พ.ศ. 2560 - 2561 ผลผลิตน้ำมันปาล์มเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง กดดันราคาตกต่ำ จากสภาพอากาศที่เข้าสู่ภาวะปกติ ทำให้ปริมาณน้ำฝนมีเพียงพอ ประกอบกับมีผลผลิตจากพื้นที่ปลูกใหม่ในช่วงปี พ.ศ. 2551-2555 ตามนโยบายส่งเสริมของภาครัฐ ส่งผลให้ผลผลิตปาล์มสดเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ระดับมากกว่า 15 ล้านตันต่อปี ขณะที่ผลผลิตต่อไร่อยู่ที่ 2,918 กิโลกรัมในปี 2560 และเพิ่มเป็น 3,024 กิโลกรัมในปี 2561 จากเฉลี่ย 2,872 กิโลกรัมในปี พ.ศ. 2557 - 2559



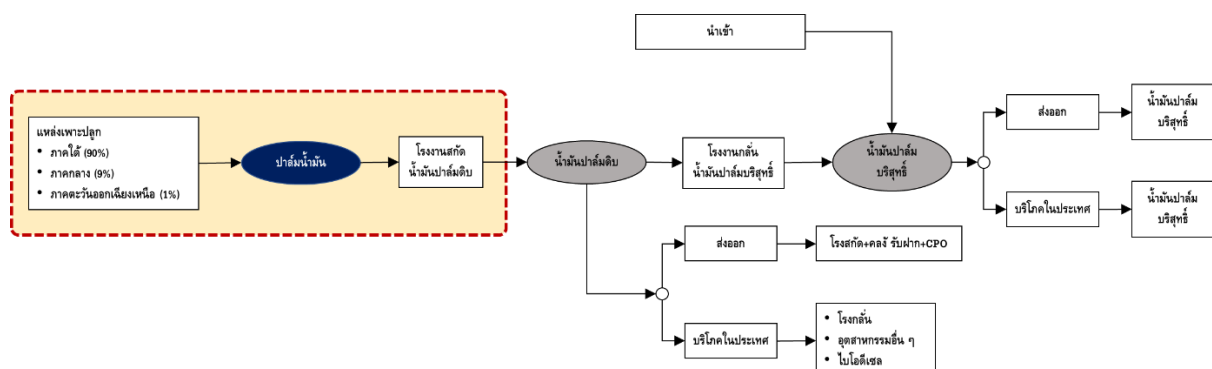
Source : Office of Agricultural Economics

รูปที่ 22 ผลผลิตปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม ในปี พ.ศ. 2557 - 2562

3) ท่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

อุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มของไทยมีห่วงโซ่การผลิตที่ครบวงจร (รูปที่ 23) ประกอบด้วย

- เกษตรกรผู้ปลูกปาล์มน้ำมัน มีจำนวนประมาณ 3.9 แสนครัวเรือนทั่วประเทศ ส่วนใหญ่เป็นรายย่อย หากเป็นเกษตรกรรายใหญ่มักมีการลงทุนโรงงานสกัดน้ำมันปาล์มดิบเป็นของตนเอง
- โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบ มีจำนวน 131 แห่ง โดยผู้ผลิตรายใหญ่มักมีการขยายการลงทุนสวนปาล์ม เพาะพันธุ์ รวมถึงพัฒนาสายพันธุ์ปาล์มด้วย โรงสกัดน้ำมันปาล์มดิบมักนำผลผลิตที่เหลือจากการสกัดน้ำมันปาล์มมาใช้ประโยชน์อื่น ๆ เช่น กากปาล์มใช้ผลิตอาหารสัตว์ ทะลายปาล์มเปล่า เส้นใย และกะลาปาล์มใช้เป็นเชื้อเพลิง ปุ๋ยชีวภาพ และผลิตไฟฟ้า
- โรงกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธิ์ มีจำนวน 21 แห่ง
- อุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องช่วยดูดซับอุปทานส่วนเกินในตลาด เช่น อุตสาหกรรมไบโอดีเซล อุตสาหกรรมอาหาร อุตสาหกรรมเคมีภัณฑ์ และอุตสาหกรรมโอเลโอเคมีคอล



รูปที่ 23 ท่วงโซ่อุปทานปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม

รูปแบบการขนส่งปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถบรรทุก เนื่องจากอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์มมีห่วงโซ่การผลิตแบบครบวงจร ทั้งสถานที่เพาะปลูก โรงงานสกัดน้ำมันปาล์ม

และโรงงานกลั่นน้ำมันปาล์มบริสุทธ์จะอยู่ในละแวกใกล้เคียงกัน หากขนส่งด้วยทางน้ำจะเป็น
การส่งออกที่ทำเรือคลองเตย ทำเรือแหลมฉบัง และทำเรือมาตาพุดแสดงดังรูปที่ 24



รูปที่ 24 เส้นทางขนส่งปาล์มน้ำมันและน้ำมันปาล์ม

7. ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เป็นพืชเศรษฐกิจที่สำคัญของไทยที่มีการใช้บริโภคและส่งออก โดยเฉพาะในอุตสาหกรรมอาหารสัตว์ ซึ่งประเทศไทยผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ได้อยู่ในอันดับ 21 ของโลก ในขณะที่ประเทศจีนและสหรัฐอเมริกาสลับกันเป็นผู้ผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากที่สุดของโลกเป็นอันดับ 1 และอันดับ 2

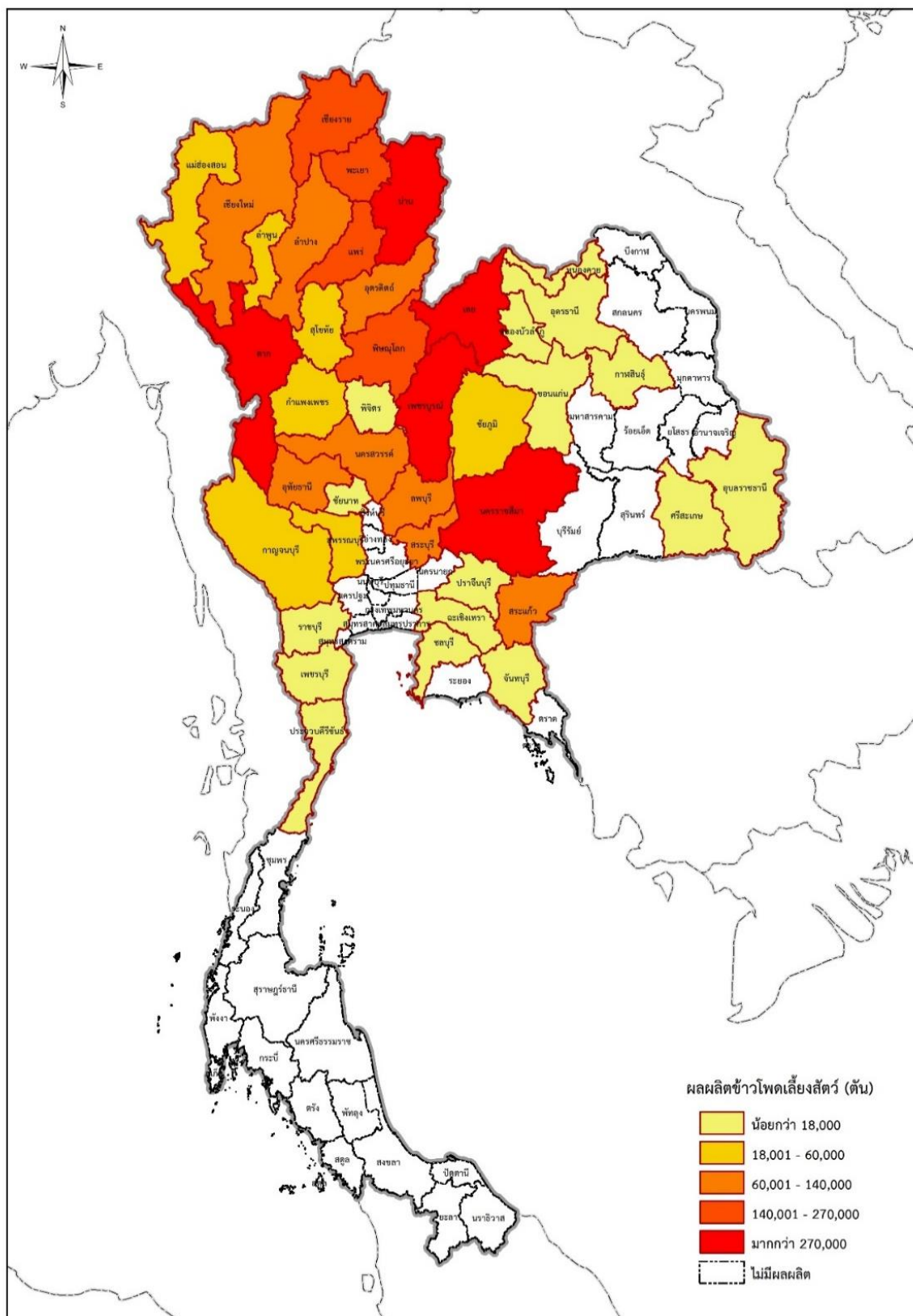
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ประมาณ 6.5 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 4.2 ล้านตัน โดยภาคเหนือผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ได้มากที่สุด จำนวน 2.9 ล้านตัน รองลงมาคือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคกลาง จำนวน 0.7 และ 0.5 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากที่สุด 5 อันดับแรก ได้แก่ เพชรบูรณ์ 0.55 ล้านตัน น่าน 0.40 ล้านตัน ตาก 0.38 ล้านตัน นครราชสีมา 0.34 ล้านตัน และ เลย 0.31 ล้านตัน แสดงดังตารางที่ 7 และรูปที่ 25

ตารางที่ 7 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	6,533,971	4,221,673	หนองคาย	455	219
ภาคเหนือ	4,427,558	2,938,936	สกลนคร	740	372
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	1,334,131	740,361	มุกดาหาร	240	130
ภาคกลาง	772,282	542,376	ยโสธร	80	46
เชียงราย	361,778	246,560	อำนาจเจริญ	230	77
พะเยา	184,986	121,656	อุบลราชธานี	35,781	27,730
ลำปาง	193,776	137,461	ศรีสะเกษ	19,849	18,117
ลำพูน	78,139	51,514	สุรินทร์	105	42
เชียงใหม่	184,293	130,456	กาฬสินธุ์	610	372
แม่ฮ่องสอน	62,854	42,615	ขอนแก่น	5,838	2,430
ตาก	576,056	380,997	ชัยภูมิ	97,492	36,827
กำแพงเพชร	80,779	55,126	นครราชสีมา	686,458	337,051
สุโขทัย	62,353	36,044	สระบุรี	182,988	131,761
แพร่	277,393	183,090	ลพบุรี	292,215	205,037
น่าน	676,523	403,279	ชัยนาท	11,472	7,577
อุดรดิตถ์	189,939	120,084	สุพรรณบุรี	52,539	35,653
พิษณุโลก	250,084	176,824	ปราจีนบุรี	17,069	12,426
พิจิตร	37,059	21,792	ฉะเชิงเทรา	1,350	972
นครสวรรค์	274,724	187,500	สระแก้ว	115,613	81,045
อุทัยธานี	120,292	96,091	จันทบุรี	9,162	6,139
เพชรบูรณ์	816,530	547,847	กาญจนบุรี	81,228	56,616
เลย	470,423	306,616	ราชบุรี	1,805	1,032
หนองบัวลำภู	14,045	9,209	เพชรบุรี	5,221	3,138
อุดรธานี	1,785	1,123	ประจวบคีรีขันธ์	1,620	980

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 25 ผลผลิตข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

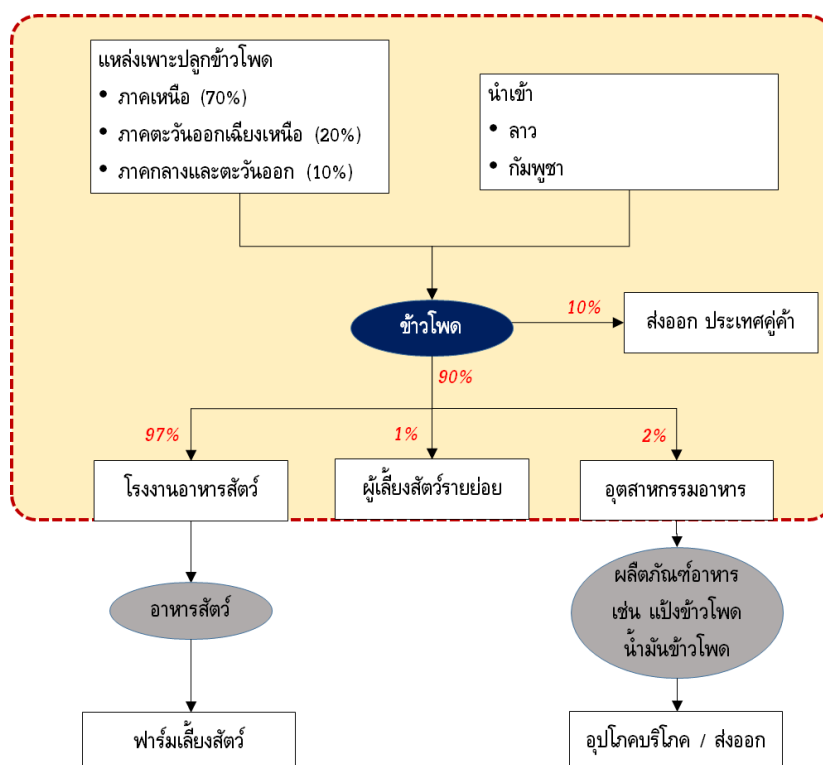
เนื่องจากประเทศไทยมีความต้องการใช้ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องตามการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมการเลี้ยงสัตว์เป็นหลัก แต่ผลผลิตในประเทศมีปริมาณไม่เพียงพอต่อความต้องการ จึงต้องมีการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์มากขึ้น รวมทั้งนำเข้าวัตถุดิบทดแทน เช่น ข้าวสาลี และ กากข้าวโพดที่เหลือจากการผลิตเอทานอล มาใช้ในการผลิตอาหารสัตว์ ซึ่งส่งผลให้การส่งออกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ลดน้อยลง คิดเป็นสัดส่วนเพียงแค่ 10% ของผลผลิตทั้งหมด

โดยในปี 2562 ประเทศไทยได้ส่งออกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์เพียงแค่ประมาณ 1,800 ตัน คิดเป็นมูลค่าประมาณ 20 ล้านบาท ซึ่งตลาดส่งออกที่สำคัญของไทย 5 อันดับแรก คือ ฟิลิปปินส์ มีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็น 96% เมียนมา 2.57% หมู่เกาะโซโลมอน 0.44% อินโดนีเซีย 0.34% และ ญี่ปุ่น 0.22%

สำหรับการนำเข้าข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ประเทศไทยนำเข้าประมาณ 0.68 ล้านตัน มีมูลค่าทั้งสิ้น 5.4 พันล้านบาท โดยนำเข้าจากประเทศเมียนมามากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 86% รองลงมา คือ ลาวและกัมพูชา คิดเป็นสัดส่วนประเทศละ 7%

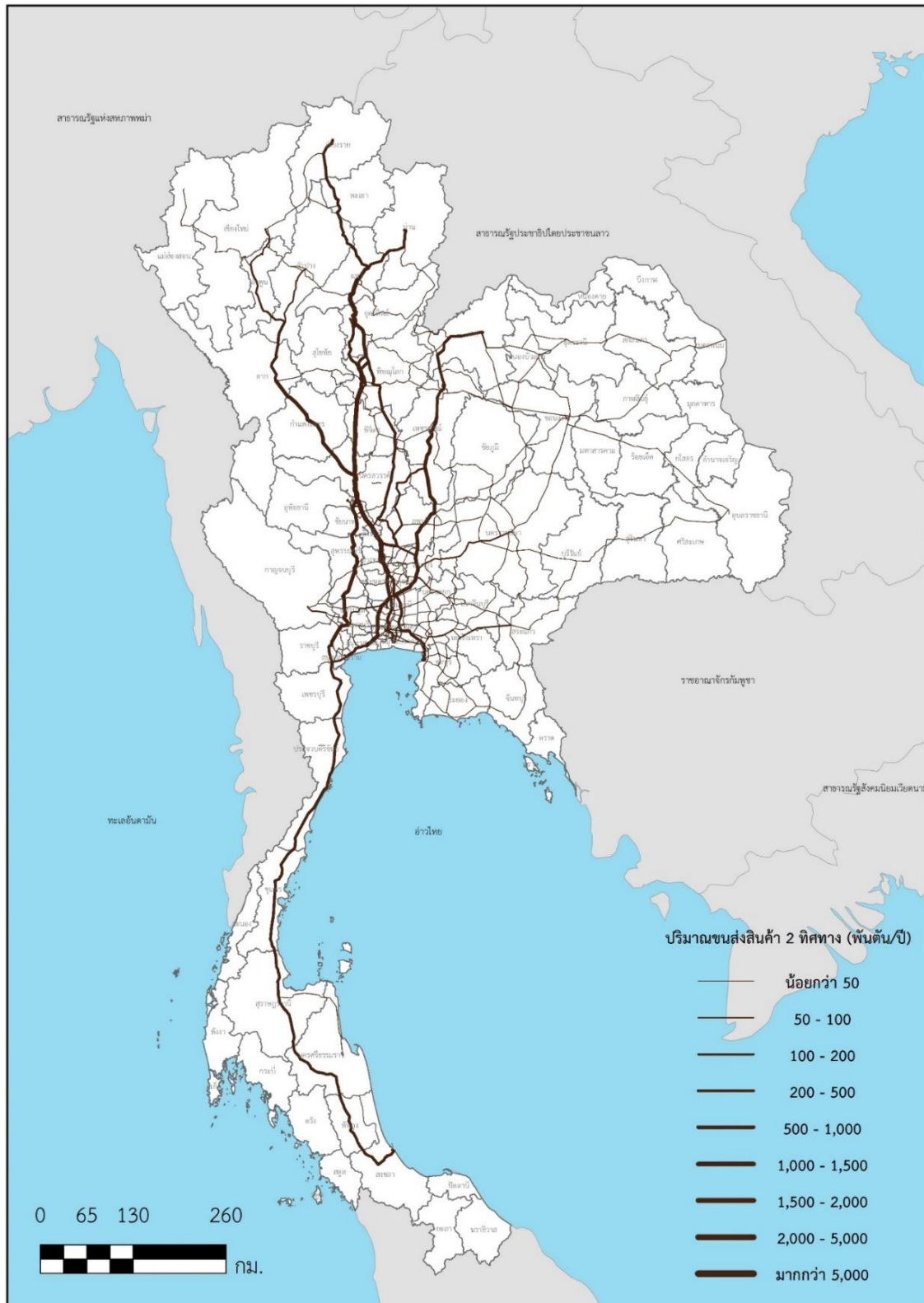
3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือ เกษตรกรเพาะปลูกข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ จากนั้นพ่อค้าคนกลางหรือศูนย์ขนถ่ายข้าวโพดเป็นผู้รวบรวมผลผลิต ส่งต่อไปยัง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานอาหารสัตว์ ผู้เลี้ยงสัตว์รายย่อยและโรงงานอุตสาหกรรมอาหาร และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า มีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง คือ อุตสาหกรรมต่อเนื่องภายในประเทศ และผู้ส่งออกต่างประเทศ ดังแสดงได้ในรูปที่ 26



รูปที่ 26 ห่วงโซ่อุปทานข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

รูปแบบการขนส่งข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถกระบะและบรรทุกเนื่องจากแหล่งเพาะปลูกอยู่ใกล้กับศูนย์ขนถ่ายข้าวโพด หากขนส่งทางรางจะทำให้เสียเวลาในการรอขนวน และมีต้นทุนค่าขนส่งที่สูงขึ้น หากส่งออกนอกประเทศจะเป็นการขนส่งทางน้ำเป็นหลัก โดยผ่านทางท่าเรือภายนอกเกาะสีชัง ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพแสดงดังรูปที่ 27



รูปที่ 27 เส้นทางการขนส่งข้าวโพดเลี้ยงสัตว์

8. ลำไย

ลำไย เป็นหนึ่งในผลไม้เศรษฐกิจสำคัญที่สร้างรายได้ให้กับไทยอย่างมหาศาล โดยไทยเป็นผู้ผลิตและส่งออกลำไยไม่ว่าจะเป็นรูปผลสด แช่แข็งและลำไยอบแห้งเป็นรายใหญ่ของโลก โดยในปี 2556 ประเทศไทยส่งออกลำไยในรูปผลสด แช่แข็ง และลำไยอบแห้ง ประมาณ 553.631 ล้านกิโลกรัม มูลค่า 409.175 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในระหว่างปี 2556 - 2558 มูลค่าการส่งออกลำไยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าในปี 2559 และ 2560 มูลค่าการส่งออกลำไยจะเพิ่มขึ้นอีก (ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ โดยความร่วมมือจากกรมศุลกากร, 2559) ประเทศที่สามารถผลิตลำไยได้ คือ ไทย จีน เวียดนาม ไต้หวัน ประเทศไทยมีพื้นที่ปลูกลำไยที่สำคัญ ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย ลำพูน ลำปาง แพร่ และที่ปลูกที่ภาคตะวันออก ได้แก่ จันทบุรี พันธุ์ที่เกษตรกรนิยมปลูก ได้แก่ พันธุ์อีดอ ตลาดส่งออกลำไยได้แก่ จีน ฮองกง อินโดนีเซีย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ในปี 2548 มีพื้นที่ปลูกลำไยถึง 81,156 ไร่ เก็บเกี่ยวผลผลิตได้ 104,467 ตัน ผลผลิตเฉลี่ย 2,016 กิโลกรัม (กรมส่งเสริมการเกษตร, 2548) ลำไยที่ปลูกในเขตจังหวัดจันทบุรีเป็นลำไยที่ผลิตเพื่อการส่งออกไปยังประเทศจีนเป็นส่วนใหญ่ ปริมาณส่งออกลำไยสดไปประเทศจีนปริมาณ 87,485 ตัน มูลค่า 85.45 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ลำไยแห้ง 7,567 ตัน มูลค่า 6.54 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในช่วง 9 เดือนแรก ของปี 2553 (มกราคม - กันยายน) (สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร, 2553) สำหรับการผลิตและการส่งออกลำไยในลักษณะผลไม้สดไปยังตลาดต่างประเทศ ต้องใช้เวลานานในการขนส่ง ทำให้ลำไยสดที่ส่งออกตลาดต่างประเทศมีปัญหาด้านคุณภาพซึ่งส่วนใหญ่เกี่ยวกับการที่สัมผัสเปลี่ยนเป็นสีน้ำตาล ส่งผลให้ไม่เป็นที่ยอมรับของผู้บริโภค (Prapaipong and Rakariyatham, 1990)

1) การผลิต

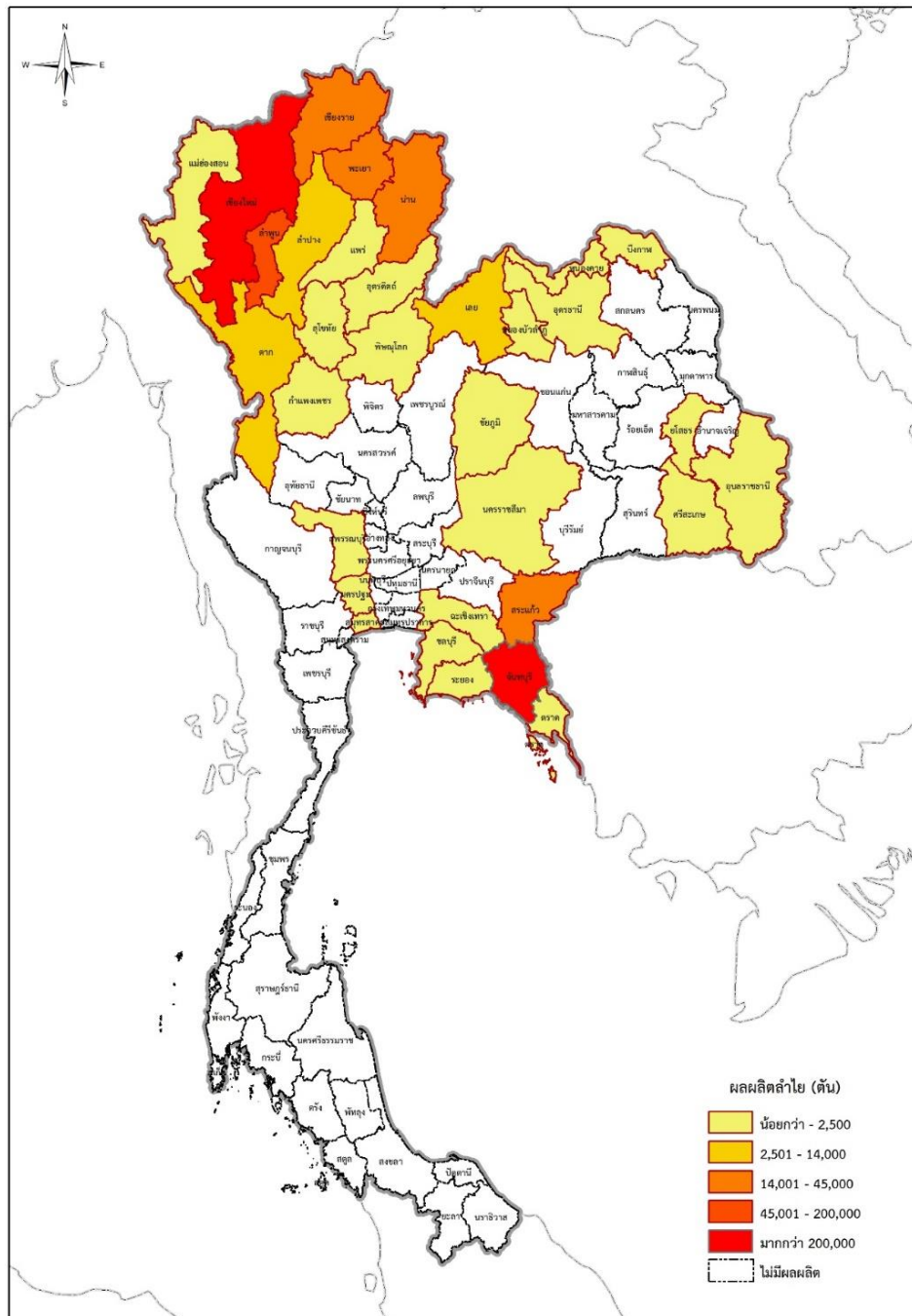
ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกลำไยประมาณ 1.2 ล้านไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 1.0 ล้านตัน โดยภาคเหนือผลิตลำไยได้มากที่สุด จำนวน 0.63 ล้านตัน รองลงมาคือ ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 0.37 และ 0.01 ล้านตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตลำไยมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จันทบุรี (0.28 ล้านตัน) เชียงใหม่ (0.27 ล้านตัน) และ ลำพูน (0.23 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 8 และรูปที่ 28

ตารางที่ 8 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตลำไย รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	1,201,678	1,011,276	อุดรธานี	572	72
ภาคเหนือ	884,254	626,921	หนองคาย	706	444
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	28,706	11,198	บึงกาฬ	66	19
ภาคกลาง	288,718	373,157	ยโสธร	310	93
เชียงราย	139,771	58,364	อุบลราชธานี	1,153	550
พะเยา	60,782	21,021	ศรีสะเกษ	1,203	1,008
ลำปาง	19,516	4,581	ชัยภูมิ	2,074	600
ลำพูน	270,189	231,026	นครราชสีมา	1,775	622
เชียงใหม่	318,174	267,887	สุพรรณบุรี	571	481
แม่ฮ่องสอน	550	199	ฉะเชิงเทรา	2,610	1,416
ตาก	18,835	17,655	สระแก้ว	58,683	75,672
กำแพงเพชร	7,065	4,032	จันทบุรี	211,955	279,776
สุโขทัย	1,269	378	ตราด	3,537	4,836
แพร่	4,550	936	ระยอง	2,084	2,035

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
น่าน	38,674	18,909	ชลบุรี	524	353
อุดรดิตถ์	2,105	496	สมุทรสาคร	2,741	3,362
พิษณุโลก	2,774	1,437	นครปฐม	1,777	1,463
เลย	18,787	7,380	ราชบุรี	4,071	3,688
หนองบัวลำภู	2,060	410	ประจวบคีรีขันธ์	165	75

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

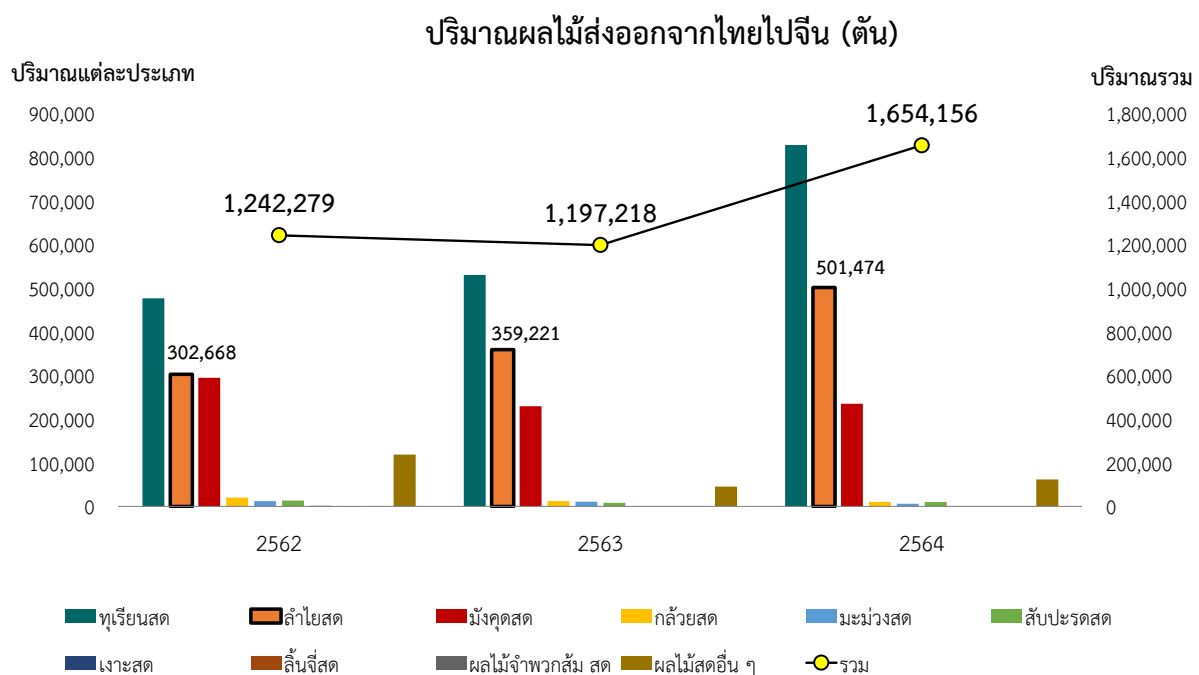
รูปที่ 28 ผลผลิตลำไย (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออกและนำเข้า

ผู้บริโภคทั้งภายในและต่างประเทศนิยมบริโภคลำไยที่เป็นผลสด แต่ก็นิยมรับประทานลำไยแปรรูป เช่นลำไยกระป๋อง และลำไยแช่แข็ง เป็นต้น

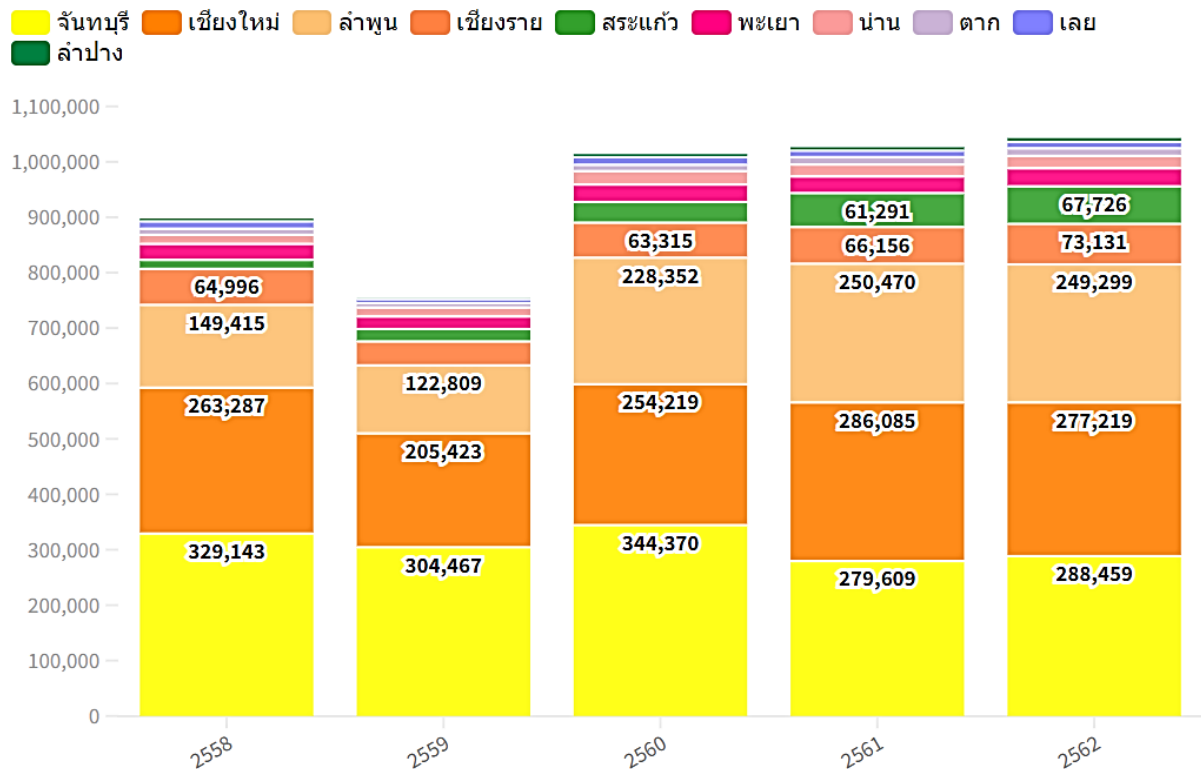
สำหรับปี 2562 มีการส่งออกลำไยสด 0.3 ล้านตัน และปี 2564 เพิ่มขึ้นเป็น 0.5 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 0.03 ล้านบาท เนื่องจากผลผลิตลดลงขณะที่ความต้องการบริโภคลำไยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยตลาดส่งออกหลักที่สำคัญ ได้แก่ จีน คิดเป็นสัดส่วน 48% เวียดนาม 32% อินโดนีเซีย 10% ฮองกง 5% และมาเลเซีย 1% ดังแสดงในรูปที่ 29

ในปี 2562 ไม่มีรายงานการนำเข้าลำไยสดจากต่างประเทศ เนื่องจากปริมาณผลผลิตลำไยในประเทศเพียงพอทั้งปริมาณภายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ



รูปที่ 29 ปริมาณการส่งออกลำไยจากไทยไปจีน (ตัน) ปี พ.ศ. 2562 - 2564

ลำไยมีการเพาะปลูกมากในพื้นที่ภาคเหนือ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคกลาง จากข้อมูลย้อนหลัง 5 ปี พ.ศ. 2558 - 2562 พบว่า 10 อันดับของจังหวัดที่มีผลผลิตลำไยมากที่สุด คือ จันทบุรี เชียงใหม่ ลำพูน เชียงราย สระแก้ว พะเยา น่าน ตาก เลย ลำปาง ยกเว้นในปี 2562 ผลผลิตลำไยของจังหวัดเชียงใหม่ มีจำนวนทั้งสิ้น 0.28 ล้านตัน มากกว่าจังหวัดจันทบุรี ที่มีผลผลิตเป็นอันดับ 1 ติดต่อกันมาหลายปี ดังแสดงในรูปที่ 30

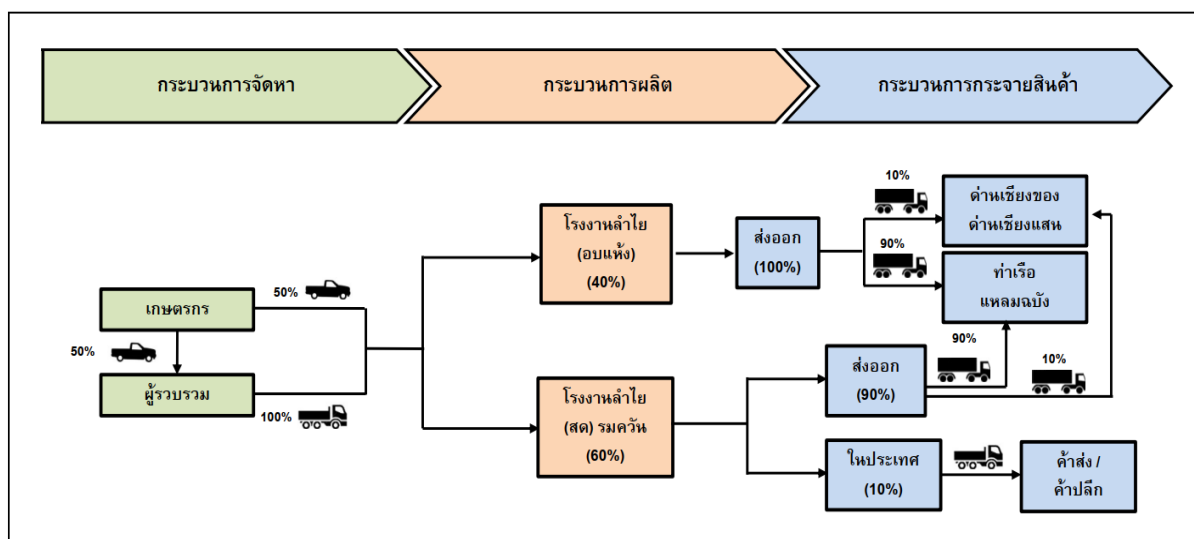


ที่มา : สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 30 อันดับจังหวัดที่มีผลผลิตลำไยสูงสุด ปี 2558 - 2562

3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

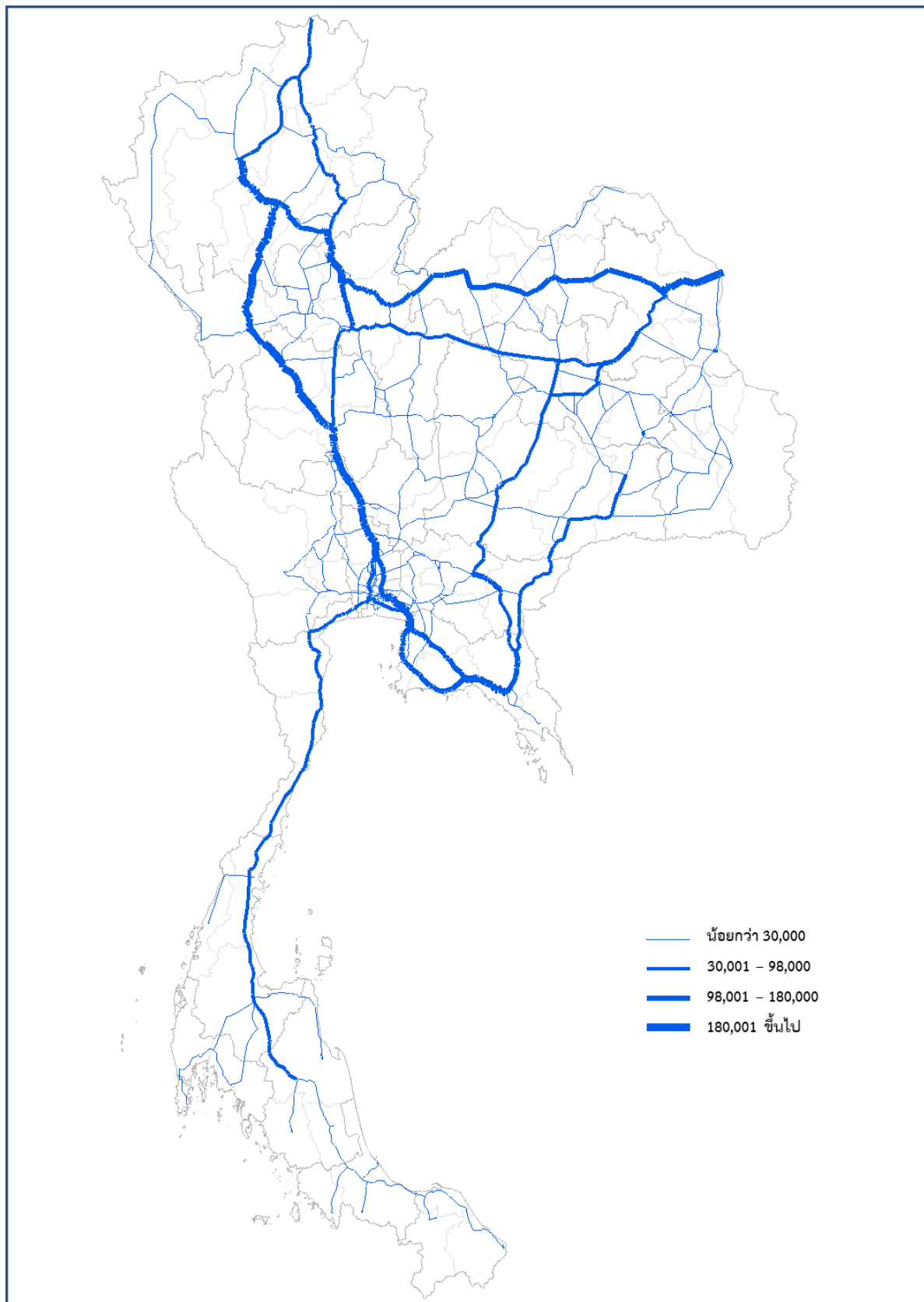
ห่วงโซ่อุปทานของลำไยประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา ได้แก่ เกษตรกรที่เป็นผู้เพาะปลูก จากนั้นผู้รวบรวมสินค้า ได้แก่ กลุ่มเกษตรกรหรือพ่อค้าคนกลาง ส่งต่อไปยัง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานลำไย (สด) ร่มควันและโรงงานลำไย (อบแห้ง) และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า มีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้ค้าส่ง/ค้าปลีกภายในประเทศ และผู้ส่งออก ดังแสดงได้ในรูปที่ 31



รูปที่ 31 ห่วงโซ่อุปทานลำไย

ระบบห่วงโซ่อุปทานลำไยของภาคตะวันออกประกอบด้วย ชาวสวนผู้ปลูกลำไย พ่อค้ารวบรวม สหกรณ์หรือกลุ่มเกษตรกร ล้ง (ตัวแทนผู้ส่งออก) และผู้ส่งออก ซึ่งจะมีการดำเนินกิจกรรมหลักแตกต่างกันไปตามบทบาทหน้าที่ ตั้งแต่การจัดการด้านการผลิตจนถึงผู้บริโภคปลายทาง โดยเกษตรกรชาวสวนในจังหวัดจันทบุรีมีรูปแบบการผลิตลำไย 2 รูปแบบ ได้แก่ เกษตรกรผลิตลำไยตามระบบการจัดการคุณภาพ GAP (Good Agricultural Practices) และเกษตรกรผู้ปลูกลำไยที่ไม่ได้ปฏิบัติตามระบบการจัดการคุณภาพ GAP จากผลการสำรวจพบว่า สาเหตุที่เกษตรกรไม่ปฏิบัติตามระบบการจัดการคุณภาพ GAP อาจเนื่องมาจากราคาของผลผลิตทั้งสองรูปแบบเท่ากัน และเกษตรกรที่เป็นผู้ผลิตรายใหม่ซึ่งพื้นที่ในการปลูกอาจยังมีขนาดเล็ก โดยสอดคล้องกับการศึกษาของ Kramchote และคณะ 2010 พบว่า เกษตรกรผู้ปลูกกะหล่ำปลีไม่ปฏิบัติตาม GAP เนื่องจากราคาขายของผลผลิตที่ปฏิบัติตามหลักการ GAP และไม่ปฏิบัติตามหลักการ GAP ไม่แตกต่างกัน และขั้นตอนในการปฏิบัติตามหลัก GAP นั้นค่อนข้างยาก จึงทำให้เกษตรกรไม่สามารถปฏิบัติตามได้ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ สุทธิศักดิ์ ห่านนิมิตกุลชัย (2549) พบว่าการปลูกสับปะรดตามระบบ GAP มีวิธีการที่ยุ่งยากกว่าวิธีการปลูกแบบดั้งเดิม ทำให้เป็นอุปสรรคต่อการยอมรับของเกษตรกร แต่ทั้งนี้จากการสัมภาษณ์เกษตรกรผู้ปลูกลำไยในจังหวัดจันทบุรี พบว่า จำนวนเกษตรกรที่ทำการขอ GAP มีปริมาณมากขึ้นจากปีที่ผ่านมา เนื่องจากทางหน่วยงานราชการมีการเผยแพร่ความรู้และประโยชน์ของการจัดการตามระบบคุณภาพ GAP

รูปแบบการขนส่งลำไย หากบริโภคในประเทศ ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถบรรทุกและรถกระบะ ตั้งแต่ขั้นตอนการส่งลำไยไปยังโรงคัดบรรจุหรือโรงงาน หากขนส่งทางรางและทางน้ำจะเป็นการส่งออกนอกประเทศ โดยขนส่งด้วยรถไฟไทย - ลาว - จีน ไปยังประเทศจีน หรือขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 32



รูปที่ 32 เส้นทางการขนส่งลำไย

9. มังคุด

มังคุดถือได้ว่าเป็นผลไม้ที่มีความสำคัญของประเทศไทย โดยมังคุดได้ขึ้นชื่อว่าเป็นราชินีผลไม้ ซึ่งประเทศไทยนับได้ว่าเป็นผู้ผลิตและผู้ส่งออกรายใหญ่ที่สำคัญของโลก มีอันดับที่ 6 รองจากสเปน เนเธอร์แลนด์ เม็กซิโก สหรัฐอเมริกา และชิลี

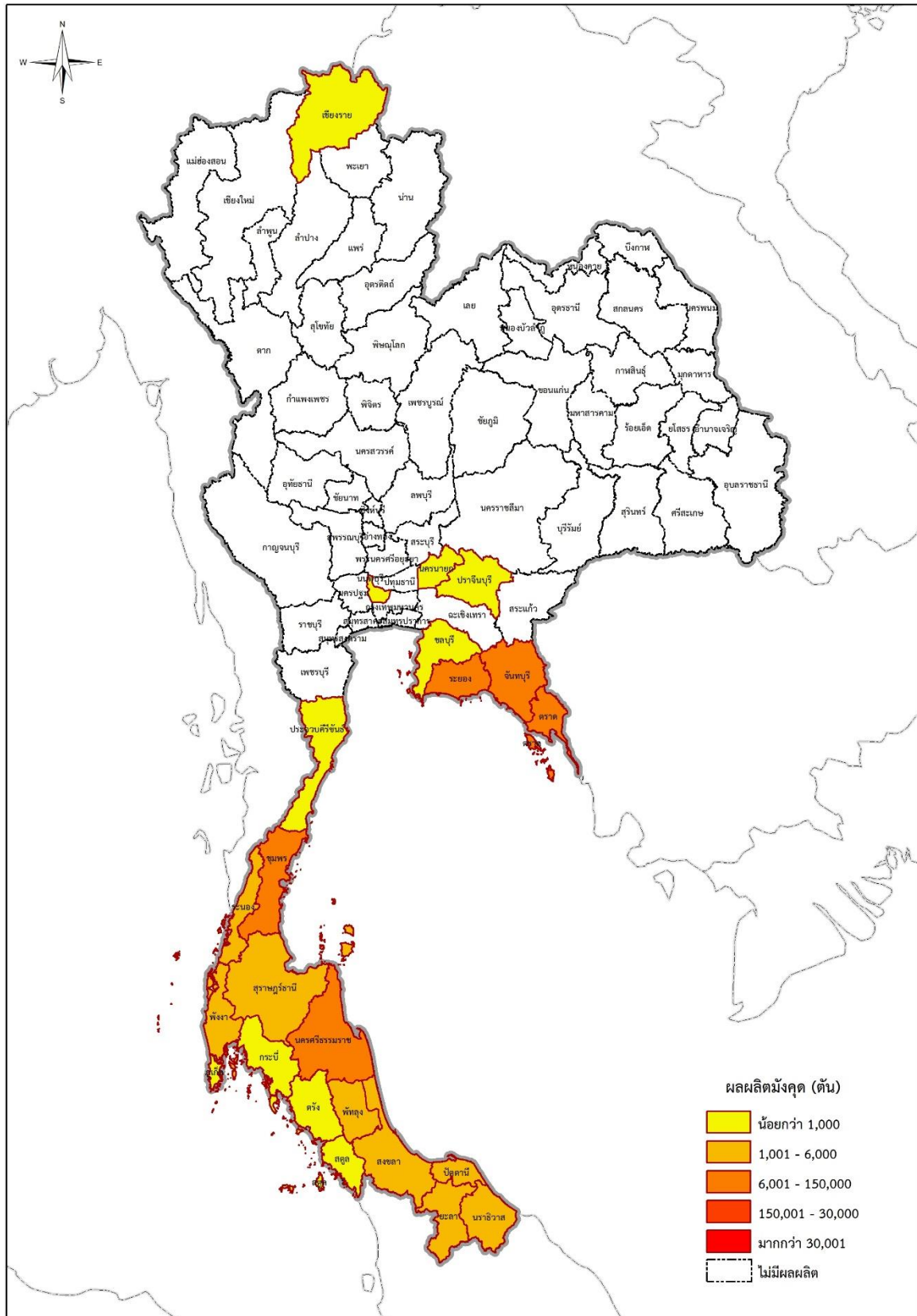
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยมีพื้นที่เพาะปลูกมังคุดประมาณ 4.4 แสนไร่ทั่วประเทศ มีผลผลิตรวมประมาณ 3.5 แสนตัน โดยภาคกลางผลิตมังคุดได้มากที่สุด จำนวน 1.8 แสนตัน รองลงมาคือภาคใต้และภาคเหนือ จำนวน 1.7 แสนตัน และ 69 ตัน ตามลำดับ ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตมังคุดมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ จันทบุรี (1.25 แสนตัน) ชุมพร (0.65 แสนตัน) และ นครศรีธรรมราช (0.51 แสนตัน) แสดงดังตารางที่ 9 และรูปที่ 33

ตารางที่ 9 เนื้อที่เพาะปลูกและผลผลิตมังคุด รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)	จังหวัด	เนื้อที่เพาะปลูก (ไร่)	ผลผลิต (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	443,142	351,740	ระนอง	15,047	10,978
ภาคเหนือ	412	69	สุราษฎร์ธานี	13,445	8,057
ภาคกลาง	202,748	180,991	พังงา	13,289	7,708
ภาคใต้	239,982	170,680	ภูเก็ต	467	240
เชียงราย	412	69	กระบี่	1,078	400
นันทบุรี	416	7	ตรัง	3,516	1,515
นครนายก	733	312	นครศรีธรรมราช	93,047	51,375
ปราจีนบุรี	1,463	391	พัทลุง	11,944	5,893
จันทบุรี	131,784	125,834	สงขลา	4,411	2,496
ตราด	38,923	34,627	สตูล	1,827	878
ระยอง	28,126	19,149	ปัตตานี	2,373	1,206
ชลบุรี	618	317	ยะลา	7,008	4,043
ประจวบคีรีขันธ์	685	354	นราธิวาส	22,031	11,074
ชุมพร	50,499	64,817			

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 33 ผลผลิตมั่งคุด (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

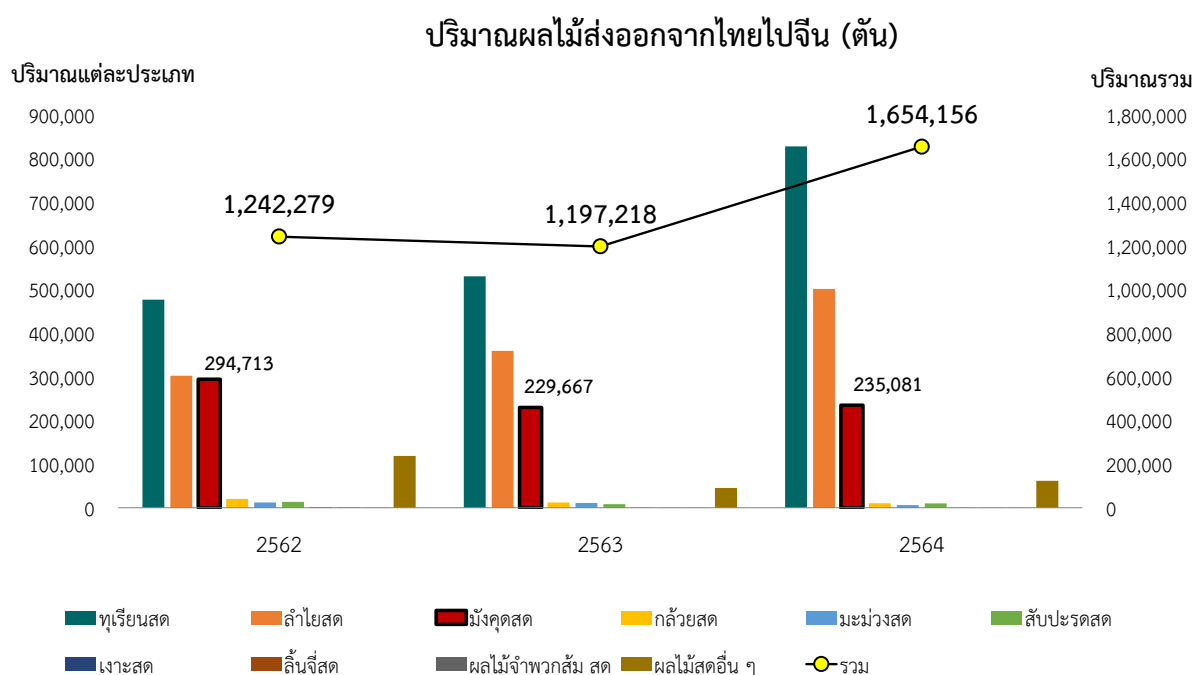
2) การบริโภค นำเข้าและส่งออก

ผู้บริโภคทั้งภายในและต่างประเทศนิยมบริโภคมังคุดที่เป็นผลสด ซึ่งมีความต้องการบริโภคเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ โดยในปี 2562 ประเทศไทยบริโภคมังคุดเพิ่มขึ้น 0.1 ล้านตัน จากปี 2561 ประมาณ 16,600 ตัน คาดว่าในปีถัด ๆ ความต้องการบริโภคมังคุดจะเพิ่มขึ้น

โดยปี 2562 ไทยได้ส่งออกมังคุดสด 0.3 ล้านตัน และมังคุดแช่แข็งรวม 0.4 ล้านตัน คิดเป็นมูลค่า 0.17 แสนล้านบาท (รูปที่ 34)

- มังคุดสด เป็นผลิตภัณฑ์ที่ส่งออกมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 99.9% โดยส่งออกให้กับประเทศจีนมากที่สุด คิดเป็นสัดส่วน 71.08% รองลงมา คือ เวียดนาม 26.62%ฮ่องกง 0.97% เกาหลีใต้ 0.19% และสหรัฐอเมริกา 0.11%
- มังคุดแช่แข็ง ส่งออกเพียงเล็กน้อย คิดเป็นสัดส่วน 0.1% โดยส่งออกให้กับเกาหลีใต้ คิดเป็นสัดส่วน 28.53% ไต้หวัน 22.12% จีน 10.67% และญี่ปุ่น 3.49%

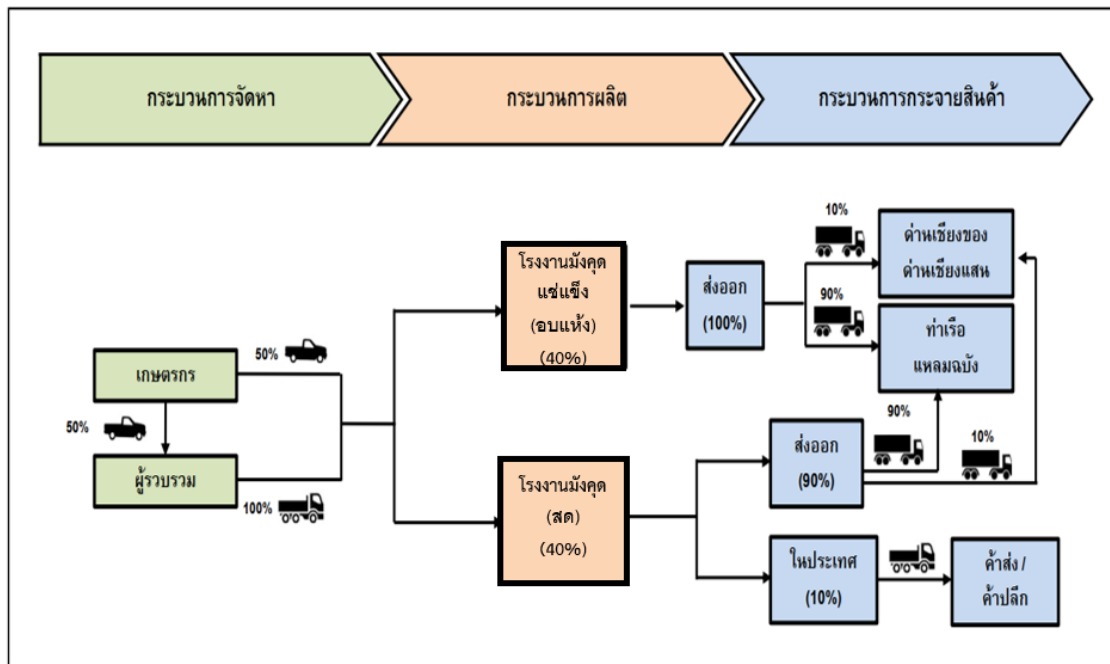
อย่างไรก็ตาม ในปี 2558 - 2561 ไทยมีการนำเข้ามังคุดสดจากอินโดนีเซียเพื่อส่งออกต่อไปขายยังต่างประเทศโดยเฉพาะประเทศจีน แต่ในปี 2562 ไม่มีรายงานการนำเข้ามังคุดสดจากต่างประเทศ เนื่องจากปริมาณผลผลิตมังคุดในประเทศเพียงพอทั้งปริมาณภายในประเทศและส่งออกต่างประเทศ



รูปที่ 34 ปริมาณการส่งออกมังคุดจากไทยไปจีน (ตัน) ปี พ.ศ. 2562 - 2564

3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานการผลิตมังคุด ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา ได้แก่ เกษตรกรที่เป็นผู้เพาะปลูก จากนั้นผู้รวบรวมสินค้า ได้แก่ กลุ่มเกษตรกรหรือล้ง ส่งต่อไปยัง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานมังคุด (สด) และโรงงานมังคุดแช่แข็ง (อบแห้ง) และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า มีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้ค้าส่ง/ค้าปลีกภายในประเทศ และผู้ส่งออก ดังแสดงได้ในรูปที่ 35



รูปที่ 35 ห่วงโซ่อุปทานมังคุด

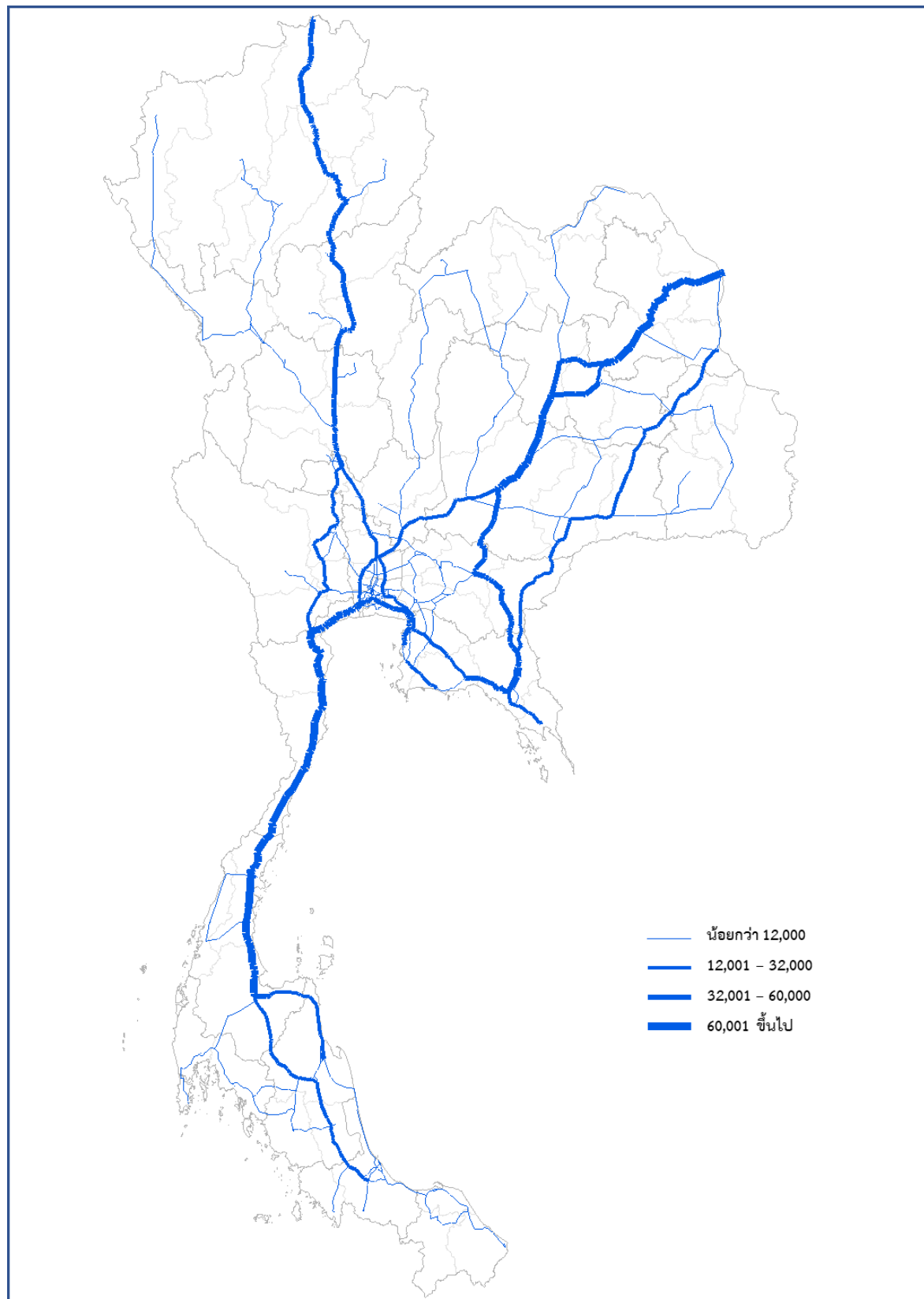
- ต้นน้ำ คือ เกษตรกรชาวสวนมังคุด ในปีการผลิต 2562 มีจำนวนครัวเรือนเกษตรกร 139,586 ครัวเรือน เนื้อที่ให้ผลผลิต 425,573 ไร่ ผลผลิต 539,914 ตันผลผลิตต่อไร่ 827 กิโลกรัม พื้นที่ปลูกมังคุดที่สำคัญ ได้แก่ จันทบุรี ตราด ระยอง นครศรีธรรมราช ชุมพร และนราธิวาส เดือนที่มังคุดออกผลผลิตจำนวนมากช่วงเดือนมิถุนายนถึงกรกฎาคมของทุกปี
- กลางน้ำ ประกอบด้วย พ่อค้าแม่ค้า ผู้ค้าส่งผู้ค้าปลีก สถาบันเกษตรกร ผู้รวบรวม (ล้ง) ที่มีส่วนร่วมกิจกรรม ได้แก่ การจัดการ การรวบรวม การเก็บรักษา การคัดแยก การตรวจสอบคุณภาพสินค้า ผลผลิตการเกษตรที่ถูกรวบรวมจะถูกนำไปดำเนินการ 2 รูปแบบ คือ หนึ่ง รวบรวมเพื่อจำหน่ายให้กับผู้บริโภคในรูปแบบมังคุดสด ซึ่งจะส่งต่อไปยังตลาดที่อยู่ในระดับปลายน้ำ สอง รวบรวมเพื่อส่งเข้าโรงงานแปรรูปสินค้า เช่น มังคุดแช่แข็ง น้ำมังคุด เป็นต้น
- ปลายน้ำ คือ กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าเกษตรทั้งที่อยู่ในรูปของผลสดและสินค้าเกษตรแปรรูปออกสู่ตลาด โดยสินค้าจะถูกจำหน่ายให้กับพ่อค้าแม่ค้า ผู้ค้าส่งผู้ค้าปลีก สถาบันเกษตรกร ผู้รวบรวม (ล้ง) ซึ่งทำหน้าที่กระจายสินค้าไปสู่ผู้บริโภค สำหรับมังคุดมีการบริโภคภายในประเทศ 30% และส่งออกไปยังต่างประเทศในรูปแบบมังคุดสดและมังคุดแช่เย็นแช่แข็ง 70%

ห่วงโซ่มูลค่า (Value chain) ของมังคุด แสดงได้ดังรูปที่ 36



รูปที่ 36 ห่วงโซ่มูลค่า (Value chain) ของมั่งคุด

รูปแบบการขนส่งมั่งคุด หากบริโภคในประเทศ ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลักโดยรถบรรทุก และรถกระบะ ตั้งแต่ขั้นตอนการส่งมั่งคุดไปยังลานคัดเลือกและโรงงาน หากขนส่งทางรางและทางน้ำจะเป็นการส่งออกนอกประเทศ โดยขนส่งด้วยรถไฟไทย - ลาว - จีน ไปยังประเทศจีน หรือขนส่งจากท่าเรือแหลมฉบังไปยังประเทศจีนและประเทศต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 37



รูปที่ 37 เส้นทางการขนส่งมั่งคุด

10. ไก่สด แช่เย็น แช่แข็ง และแปรรูป

ไก่เป็นสัตว์ที่ให้โปรตีนสูงเป็นอันดับหนึ่งในกลุ่มเนื้อสัตว์บก มีไขมันต่ำ และเป็นหนึ่งในสัตว์เศรษฐกิจที่ให้ผลตอบแทนเร็ว เนื่องจากใช้เวลาในการเลี้ยงสั้นกว่าสัตว์เศรษฐกิจประเภทอื่น อีกทั้งมีอัตราการเปลี่ยนอาหารเป็นน้ำหนักตัวสูง และต้านทานโรคได้ดี ส่งผลให้ปริมาณการผลิตและการบริโภคไก่สูงกว่าเนื้อสัตว์ประเภทอื่น โดยอัตราการบริโภคไก่ทั่วโลก เฉลี่ย 14.8 กิโลกรัม/คน/ปี สำหรับผลิตภัณฑ์ไก่เพื่อการบริโภค ส่วนใหญ่จะอยู่ในรูปของ (1) ไก่สด (2) ไก่แช่เย็น (3) ไก่แช่แข็ง และ (4) ไก่แปรรูป

- ไก่แช่เย็น เป็นเนื้อไก่ที่อยู่ในรูปของไก่ทั้งตัว ชิ้นเนื้อและเครื่องในไก่ชำแหละ ผ่านการเก็บรักษาในอุณหภูมิที่ต่ำเฉลี่ย 0 - 5 องศาเซลเซียส
- ไก่แช่แข็ง เป็นเนื้อไก่ที่อยู่ในรูปของไก่ทั้งตัว ชิ้นเนื้อ เครื่องในไก่ เนื้อไก่ตัดขนาดเท่าลูกเต๋าและเนื้อไก่บด เก็บรักษาในอุณหภูมิที่ต่ำกว่า 0 องศาเซลเซียส
- ไก่แปรรูป แบ่งเป็น เนื้อไก่แปรรูปที่ไม่ผ่านการทำให้สุกเพื่อให้ผู้บริโภคนำไปประกอบอาหาร และผลิตภัณฑ์ไก่แปรรูปที่ผ่านการทำให้สุกหรือกึ่งสุก เช่น ขาไก่ย่าง ปีกไก่รมควัน นักเก็ตไก่ ลูกชิ้นไก่ เป็นต้น

โดยทวีปอเมริกาเป็นแหล่งผลิตที่ใหญ่ที่สุดของโลก คิดเป็นสัดส่วน 43.8% ของผลผลิตทั่วโลก รองลงมาคือ เอเชีย ยุโรป แอฟริกา และโอเชียเนีย คิดเป็นสัดส่วน 39.6%, 12.6%, 2.7% และ 1.3% ซึ่งสหรัฐอเมริกาเป็นผู้ผลิตไก่เนื้อมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ของโลก จำนวน 19.9 ล้านตัน คิดเป็นสัดส่วน 20.1% รองลงมา ได้แก่ จีน 13.8 ล้านตัน (13.9%) บราซิล 13.7 ล้านตัน (13.8%) และสหภาพยุโรป 12.5 ล้านตัน (12.6%) สำหรับประเทศไทยมีผลผลิตไก่เนื้อ 3.3 ล้านตัน (3.3%) อยู่ในอันดับที่ 8 ของโลก

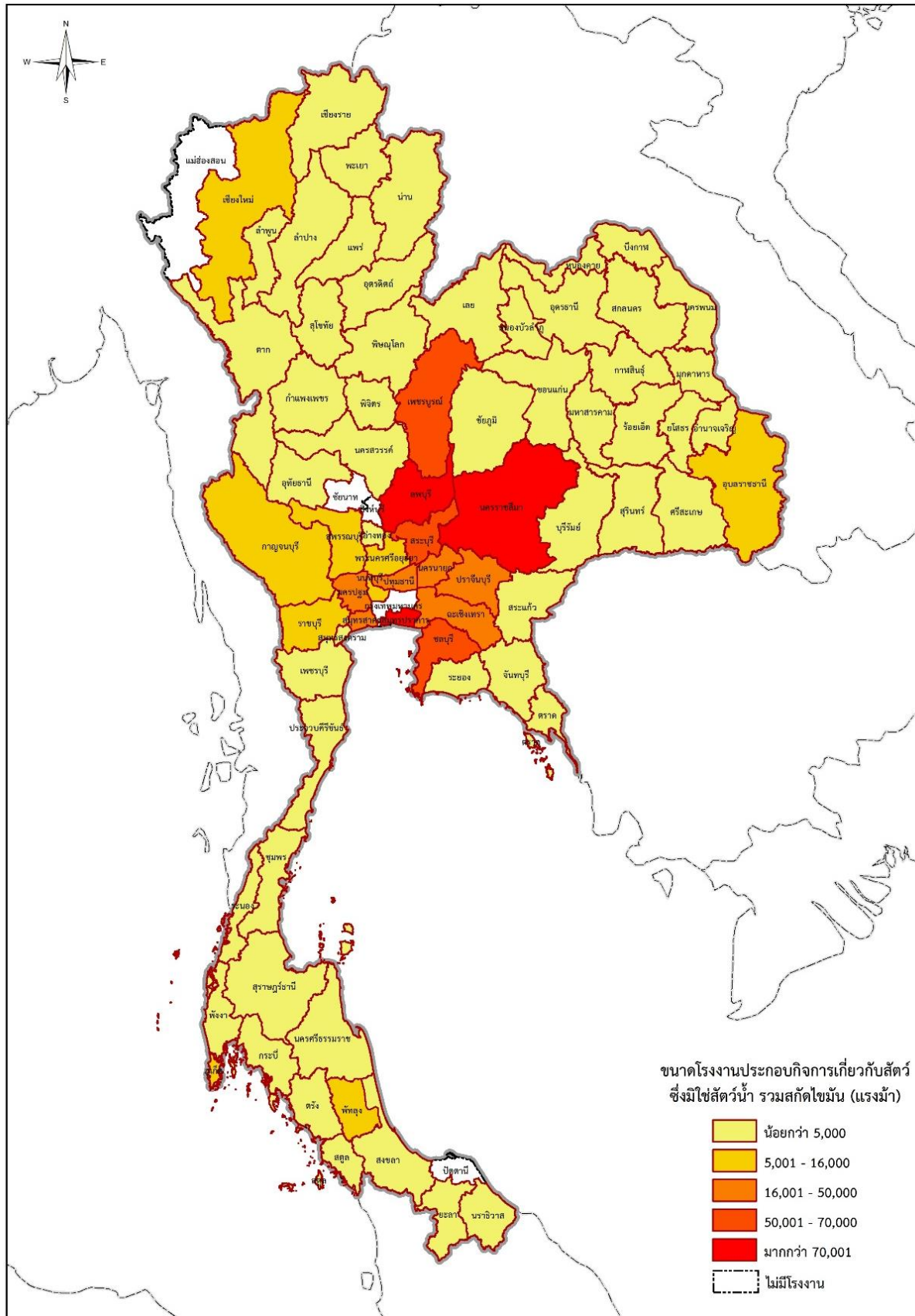
1) การผลิต

ในปี 2562 ประเทศไทยเลี้ยงไก่เนื้อทั้งหมด 1,566 ล้านตัว คิดเป็น 0.21 ล้านตัน โดยภาคตะวันออกเลี้ยงเนื้อผลิตไก่เนื้อได้มากที่สุด จำนวน 1.51 ล้านตัน รองลงมาคือ ภาคเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้ จำนวน 0.44, 0.11 และ 0.003 ล้านตัน ซึ่งจังหวัดที่มีการผลิตไก่เนื้อมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ลพบุรี (0.35 ล้านตัน) นครราชสีมา (0.22 แสนตัน) และ กาญจนบุรี (0.21 ล้านตัน) แสดงดังตารางที่ 10 และรูปที่ 38

ตารางที่ 10 ปริมาณการผลิตเนื้อไก่ รายภาคและรายจังหวัด ปี พ.ศ. 2562

จังหวัด	ปริมาณการผลิต		จังหวัด	ปริมาณการผลิต	
	จำนวน (ตัว)	จำนวน (ตัน)		จำนวน (ตัว)	จำนวน (ตัน)
รวมทั้งประเทศ	1,566,027,373	207,630	สกลนคร	761,440	1,105
ภาคเหนือ	143,023,472	439,906	นครพนม	120,322	175
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	303,024,089	1,509,762	มุกดาหาร	785,125	1,140
ภาคกลาง	1,039,982,485	110,327	ยโสธร	1,813,045	2,632
ภาคใต้	75,997,322	3,437	อำนาจเจริญ	1,940,315	2,817
เชียงราย	2,367,348	2,228	อุบลราชธานี	19,320,205	28,048
พะเยา	1,535,008	5,658	ศรีสะเกษ	6,093,291	8,846
ลำปาง	3,897,401	10,312	สุรินทร์	6,007,500	8,721
ลำพูน	7,103,105	24,301	บุรีรัมย์	42,771,426	62,092
เชียงใหม่	16,739,272	1,546	มหาสารคาม	1,766,889	2,565
ตาก	1,065,001	11,632	ร้อยเอ็ด	3,253,918	4,724
กำแพงเพชร	8,012,648	1,056	กาฬสินธุ์	821,323	1,192
สุโขทัย	727,610	1,200	ขอนแก่น	17,157,322	24,908
แพร่	826,707	103	ชัยภูมิ	46,906,571	68,095
น่าน	70,948	3,829	นครราชสีมา	148,785,690	215,995
อุดรดิตถ์	2,637,645	5,892	สระบุรี	143,406,111	208,185
พิษณุโลก	4,058,730	11,265	ลพบุรี	243,775,626	353,894
พิจิตร	7,759,617	76,937	สิงห์บุรี	10,481,743	15,217
นครสวรรค์	52,997,237	13,948	ชัยนาท	12,526,939	18,186
อุทัยธานี	9,608,130	40,092	สุพรรณบุรี	53,211,765	77,249
เพชรบูรณ์	27,617,068	561	อ่างทอง	9,682,420	14,056
เลย	386,523	3,071	พระนครศรีอยุธยา	15,673,609	22,754
หนองบัวลำภู	2,115,277	3,220	กรุงเทพมหานคร	56,031	81
อุดรธานี	2,217,908	207,630	ปทุมธานี	379,452	551
หนองคาย	0	0	นครนายก	18,631,183	27,047
ปราจีนบุรี	88,024,557	127,787	ระนอง	155,285	225
ฉะเชิงเทรา	46,229,194	67,112	สุราษฎร์ธานี	11,946,892	17,344
สระแก้ว	5,664,738	8,224	พังงา	3,018,226	4,382
จันทบุรี	7,572,307	10,993	ภูเก็ต	6,598,187	9,579
ตราด	3,362,714	4,882	กระบี่	4,605,587	6,686
ระยอง	31,302,234	45,442	ตรัง	3,742,980	5,434
ชลบุรี	115,089,452	167,077	นครศรีธรรมราช	11,705,259	16,993
นครปฐม	26,305,179	38,188	พัทลุง	13,918,886	20,206
กาญจนบุรี	144,262,357	209,428	สงขลา	10,016,363	14,541
ราชบุรี	49,744,789	72,215	สตูล	5,394,036	7,831
เพชรบุรี	8,575,336	12,449	ปัตตานี	1,516,933	2,202
ประจวบคีรีขันธ์	6,024,749	8,746	ยะลา	683,690	993
ชุมพร	2,216,485	3,218	นราธิวาส	478,513	695

ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร



ที่มา : สถิติการเกษตรของประเทศไทย ปี 2562 สำนักงานเศรษฐกิจการเกษตร

รูปที่ 38 ผลผลิตไก่เนื้อ (ตัน) ปี พ.ศ. 2562

2) การบริโภค ส่งออก และนำเข้า

ปัจจุบัน อุตสาหกรรมไก่เนื้อในประเทศไทยถูกครองตลาดโดยผู้ประกอบการรายใหญ่ 7 ราย ได้แก่ บจก.เจริญโภคภัณฑ์อาหาร บจก.เบทาโกร บจก.สหฟาร์ม บจก.คาร์กิล บจก.ไทยฟู้ดส์ กรู๊ป บจก.จีเอฟพีที และบจก.แหลมทองอุตสาหกรรม ทั้งนี้ฟาร์มไก่เนื้อของบริษัทรายใหญ่ มีผลผลิตไก่เนื้อคิดเป็นสัดส่วน 50% ของผลผลิตไก่เนื้อทั้งหมด ซึ่งจะนำไปเข้ากระบวนการชำแหละ แขนง และแปรรูปเพื่อส่งออก ส่วนผลผลิตไก่เนื้อจากฟาร์มเลี้ยงไก่ของเกษตรกรภายใต้ พันธสัญญากับบริษัทรายใหญ่ มีไก่เนื้อ 40% ของผลผลิตไก่เนื้อทั้งหมด ส่วนใหญ่ใช้บริโภคในประเทศ และบางส่วนถูกนำไปแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์มูลค่าเพิ่ม และเนื้อไก่จากฟาร์มเลี้ยงไก่ของเกษตรกรรายย่อย มีสัดส่วนเพียง 10% เท่านั้น โดยจะส่งไก่เนื้อทั้งหมดให้กับโรงชำแหละรายย่อยเพื่อบริโภคในประเทศ

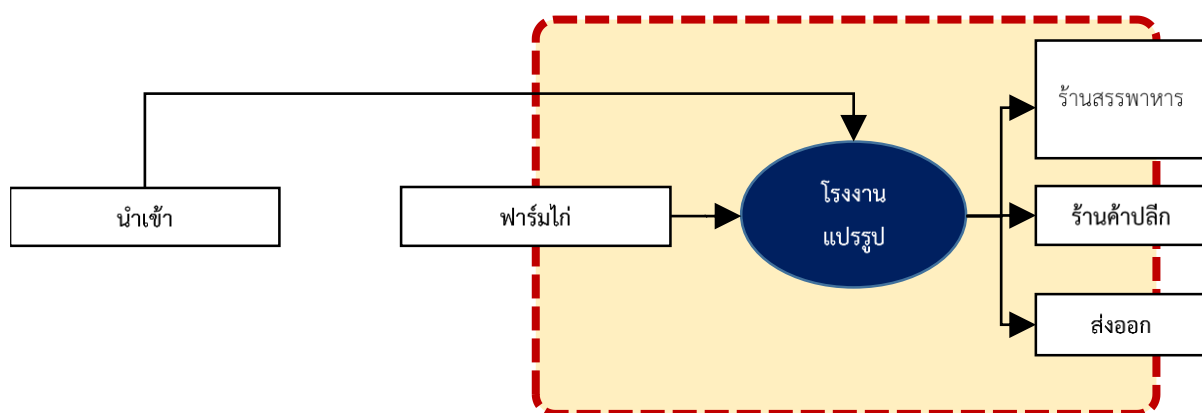
โดยไทยได้ส่งออกผลิตภัณฑ์ไก่ในรูปแบบของไก่แช่เย็น ไก่แช่แข็ง และไก่แปรรูป ซึ่งตลาดส่งออกอันดับหนึ่งคือ ญี่ปุ่น (เน้นนำเข้าไก่แช่แข็งและไก่แปรรูป) รองลงมาคือสหภาพยุโรป (เน้นนำเข้าไก่แปรรูป)

- ไก่แช่เย็น คิดเป็นสัดส่วน 0.7% ของปริมาณส่งออกผลิตภัณฑ์ไก่ทั้งหมด โดยตลาดส่งออกหลักจะอยู่ใกล้หรือติดชายแดนไทย ได้แก่ เมียนมา คิดเป็นสัดส่วน 74.3% ฮองกง 19.4% กัมพูชา 3.3% และลาว 1.7%
- ไก่แช่แข็ง มีสัดส่วน 34.0% โดยส่งออกให้กับญี่ปุ่นมากที่สุด มีสัดส่วนเกือบ 40.0% รองลงมา คือ จีน 24.9% มาเลเซีย 13.5% และลาว 1.7%
- ไก่แปรรูป มีสัดส่วนมากที่สุดเท่ากับ 65.3% โดยตลาดส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ญี่ปุ่น คิดเป็นสัดส่วน 50% สหราชอาณาจักร 28% เนเธอร์แลนด์ 6% และเกาหลีใต้ 5.1%

สำหรับการนำเข้าเนื้อไก่ ประเทศไทยนำเข้าในปริมาณที่น้อยมาก ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการนำเข้าวัตถุดิบไก่ชิ้นเนื้อ

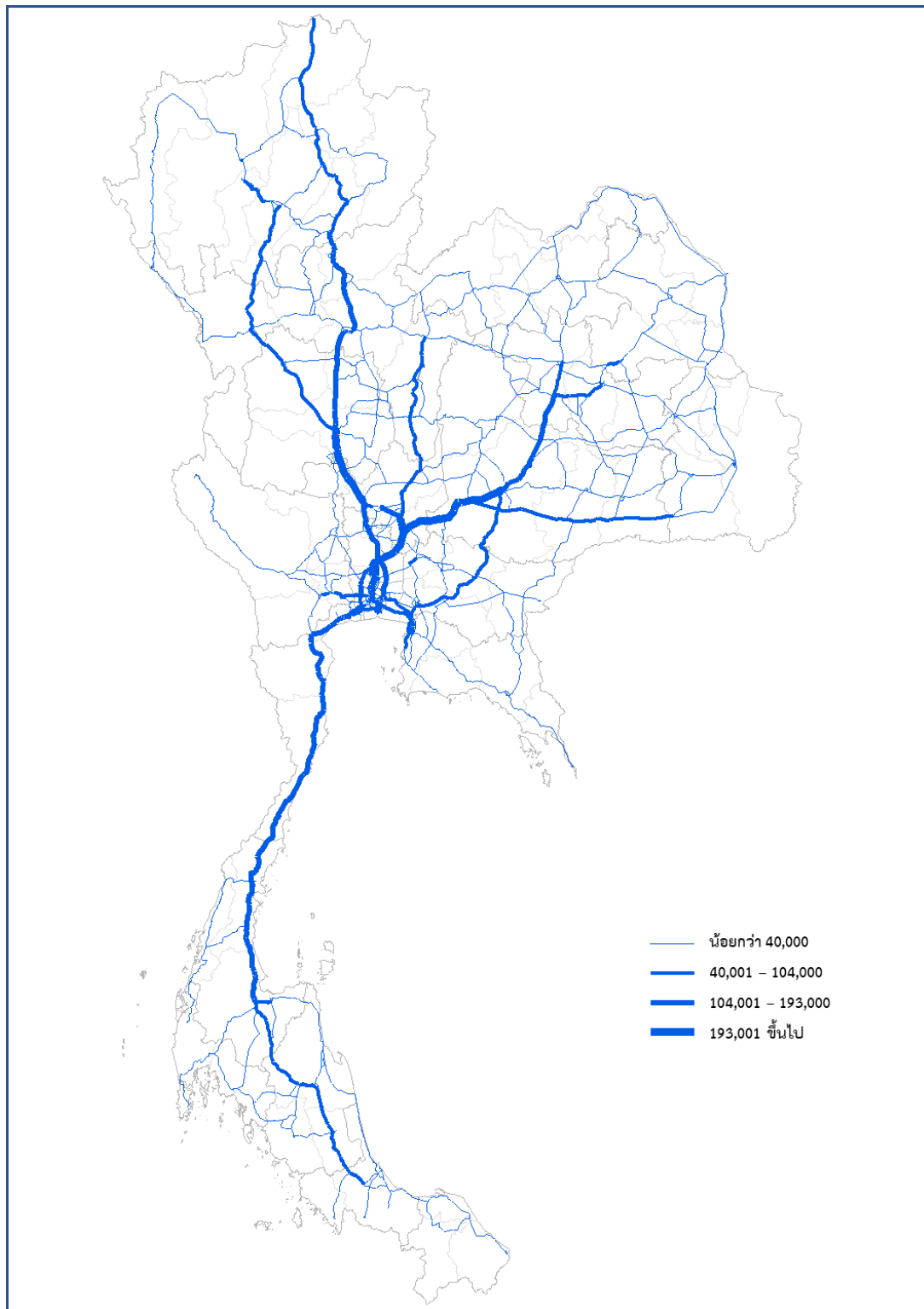
3) ห่วงโซ่อุปทานและเส้นทางการขนส่งสินค้า

ห่วงโซ่อุปทานของไก่สด ไก่แช่เย็น แช่แข็ง และไก่แปรรูป ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา คือเกษตรกรเพาะพันธุ์ไก่เนื้อ (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานฆ่าสัตว์ โรงงานชำแหละ และโรงงานแปรรูป และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า ผู้ประกอบการรายใหญ่ส่งไก่สด ไก่แช่เย็น แช่แข็ง และไก่แปรรูปให้กับร้านค้าในเครือ ร้านอาหาร ภัตตาคาร โรงแรมต่าง ๆ ภายในประเทศ หรือส่งออกนอกประเทศ ดังแสดงได้ในรูปที่ 39



รูปที่ 39 ห่วงโซ่อุปทานไก่สด ไก่แช่เย็น แช่แข็ง และแปรรูป

รูปแบบการขนส่งไถ่สด ไถ่ไต่เย็น ไต่ไต่แข็ง และแปรรูป ส่วนใหญ่จะขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยรถบรรทุก เนื่องจากบริษัทรายใหญ่ทำครบวงจร ไม่ว่าจะเป็นฟาร์ม โรงฆ่าสัตว์ โรงชำแหละ และโรงงานแปรรูป ส่วนเกษตรกรรายย่อยจะขนส่งไถ่ให้กับโรงฆ่าสัตว์และโรงชำแหละโดยตรง นอกจากนี้ยังมีการส่งออกไถ่สด ไถ่ไต่เย็น ไถ่ไต่แข็งจากจุดทอดเรือภายนอกเกาะสี่ช้าง ท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือกรุงเทพไปยังประเทศต่าง ๆ แสดงดังรูปที่ 40



รูปที่ 40 เส้นทางขนส่งไถ่สด ไต่เย็น ไต่แข็ง และแปรรูป

2. การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาการขนส่งสินค้าประเภทอุตสาหกรรม

การขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรมเป็นรูปแบบการขนส่งที่สำคัญอย่างหนึ่งในประเทศไทย เนื่องจากสามารถรองรับการขนส่งสินค้าจำนวนมากได้ในระยะทางไกลด้วยต้นทุนที่ต่ำ อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรมในประเทศไทยยังประสบกับปัญหาและอุปสรรคหลายประการ ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ประเด็นปัญหาของการขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรมในประเทศไทยสามารถจำแนกได้เป็น 2 ประเภหลัก ๆ ได้แก่ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานและปัญหาด้านการบริหารจัดการ

➤ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานเป็นปัญหาพื้นฐานที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพของการขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรม โดยปัญหาที่สำคัญ ได้แก่

- เส้นทางรถไฟไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ส่งผลให้การขนส่งสินค้าทางรางไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างทั่วถึง
- รางรถไฟอยู่ในสภาพทรุดโทรม ส่งผลให้การขนส่งสินค้าอาจเกิดอุบัติเหตุหรือล่าช้า
- สถานีรถไฟและจุดขนถ่ายสินค้าไม่เพียงพอต่อความต้องการ
- ระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถล้าสมัย ส่งผลให้การเดินรถไม่มีประสิทธิภาพ

➤ ปัญหาด้านการบริหารจัดการ

ปัญหาด้านการบริหารจัดการเป็นปัญหาที่เกิดจากกระบวนการทำงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยปัญหาที่สำคัญ ได้แก่

- ขาดการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน ส่งผลให้การประสานงานในการขนส่งสินค้าเป็นไปอย่างล่าช้า

➤ แนวทางการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางของกลุ่มสินค้าประเภทอุตสาหกรรม

แนวทางการแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรมสามารถดำเนินการได้จากทั้งภาครัฐและเอกชน โดยแนวทางที่สำคัญ ได้แก่

- ภาครัฐ
 - ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางให้ครอบคลุมทั่วประเทศและอยู่ในสภาพดี
 - ปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณควบคุมการเดินรถให้ทันสมัย
 - สนับสนุนการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานภาครัฐและเอกชน
- ภาคเอกชน
 - ลงทุนพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่รองรับการขนส่งสินค้าทางราง
 - พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางราง
 - ร่วมมือกับ รฟท. ในการพัฒนาและปรับปรุงการขนส่งสินค้าทางราง

การแก้ไขปัญหาการขนส่งสินค้าทางรางกลุ่มอุตสาหกรรมเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยภาครัฐและเอกชนควรร่วมมือกันเพื่อขับเคลื่อนการแก้ไขปัญหานี้ได้อย่างเป็นรูปธรรม

1. เหล็ก

สินค้าเหล็กและผลิตภัณฑ์จากเหล็กถือเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญอย่างมากต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจของประเทศ เนื่องจากเหล็กเป็นโลหะพื้นฐานที่มีความจำเป็นต่อการผลิตอุตสาหกรรมต่อเนื่อง ซึ่งนำเหล็กจากอุตสาหกรรมเหล็กขั้นปลายมาใช้ในการผลิต อาทิ อุตสาหกรรมงานก่อสร้าง อุตสาหกรรมท่อและข้อมเรือ อุตสาหกรรมเครื่องจักรกล อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วน อุตสาหกรรมผลิตอุปกรณ์ไฟฟ้า และอุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์

อุตสาหกรรมเหล็กของไทยมุ่งเน้นการผลิตเพื่อใช้ในประเทศมากกว่าการผลิตเพื่อส่งออก โดยมีสัดส่วนความต้องการใช้เหล็กในประเทศต่อปริมาณเหล็กที่ส่งออก ประมาณร้อยละ 91:9 (ที่มา: สถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย)

ข้อจำกัดสำคัญของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย คือ ไม่มีสินแร่เหล็ก (iron ore) ในประเทศ ซึ่งเป็นวัตถุดิบที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมเหล็กต้นน้ำ จึงต้องพึ่งพาการนำเข้าเหล็กดิบ (iron) และเหล็กกึ่งสำเร็จรูปจากประเทศผู้ผลิตเหล็กดิบรายใหญ่ (ได้แก่ จีน อินเดีย ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และเกาหลีใต้) หรือใช้เศษเหล็ก (scrap) เพื่อทดแทนเหล็กดิบ ทั้งนี้ เหล็กดิบถือเป็นวัตถุดิบหลักสำหรับใช้ในอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กกลางน้ำ (เช่น เหล็กแท่งใหญ่ เหล็กแท่งยาว และเหล็กแท่งแบน) และอุตสาหกรรมการผลิตเหล็กปลายน้ำ (เช่น เหล็กแผ่นรีดร้อน/รีดเย็น เหล็กแผ่นเคลือบ เหล็กเส้น และเหล็กโครงสร้างรูปพรรณต่าง ๆ)

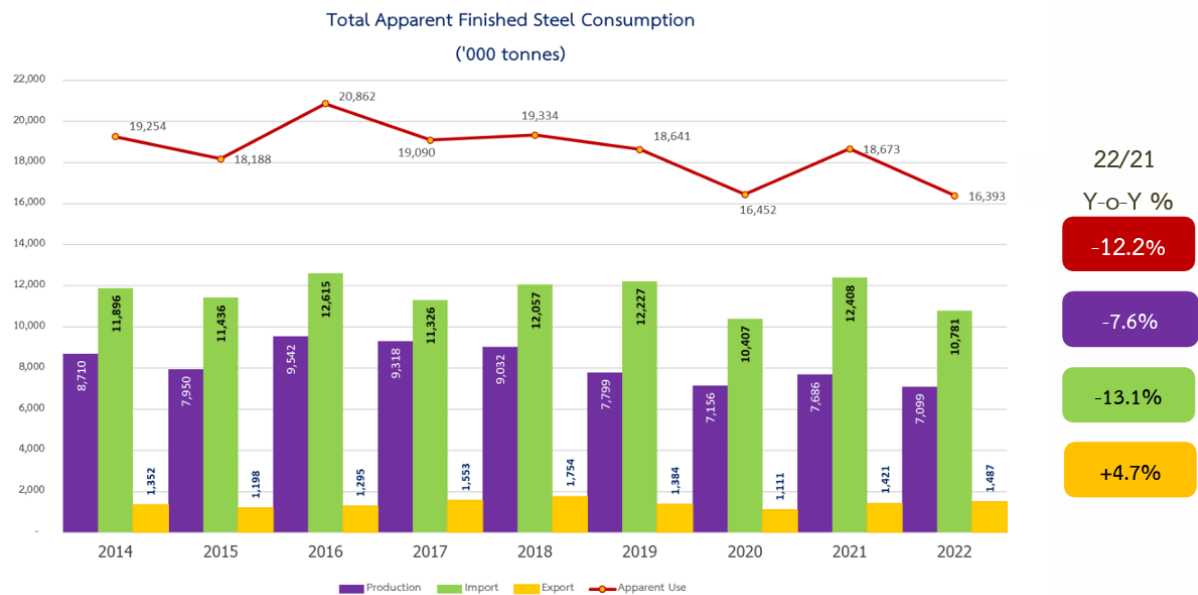
สินค้าเหล็กที่ไทยมีศักยภาพในการผลิต อาทิ ลวดเหล็กกล้า เหล็กเส้นก่อสร้าง เหล็กแผ่นเคลือบสังกะสี และเหล็กแผ่นรีดเย็น โดยมีสินค้านำเข้าจากจีนเป็นคู่แข่งที่สำคัญ เนื่องจากจีนมีแร่เหล็กและโรงถลุงเหล็กในประเทศ จึงมีความได้เปรียบสินค้าไทยทั้งในด้านต้นทุนและราคาขาย ผู้ประกอบการไทยจึงจำเป็นต้องพัฒนากระบวนการผลิต ปรับลดต้นทุน รวมถึงพัฒนาสินค้าเพื่อให้ได้คุณภาพในการส่งออกมากขึ้น¹

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก²

การบริโภคเหล็กดิบของไทยในปี 2022 ลดลง 6.3% เมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า ปริมาณอยู่ที่ 7.58 ล้านตันและการบริโภคผลิตภัณฑ์เหล็กสำเร็จรูปของไทยในปี 2022 หดตัว 12.2% เมื่อเทียบกับปีก่อน โดยการบริโภคอยู่ที่ 16.39 ล้านตัน และการบริโภคเหล็กที่แท้จริง (Real Steel Use) หดตัว 0.6% เมื่อเทียบกับปี 2021 มีการบริโภคที่แท้จริงอยู่ที่ 17.6 ล้านตัน แสดงได้ดังรูปที่ 41

¹ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ (2565). <https://api.dtn.go.th/files/v3/6244187eef4140cc981a3ca6/download>

² ศูนย์ข้อมูลเชิงลึกอุตสาหกรรมไทย (2565). รายงานสถานการณ์อุตสาหกรรมเหล็ก ปี 2022. <https://iiu.isit.or.th/th/reports/Yearly%20Report/download.aspx?Content=6236>



ที่มา : สถาบันเหล็กและเหล็กกล้าแห่งประเทศไทย

รูปที่ 41 ปริมาณการผลิต นำเข้า ส่งออก บริโภค สินค้าเหล็กของไทยตั้งแต่ปี ค.ศ. 2014 - 2022

โดยการบริโภคผลิตภัณฑ์เหล็กสำเร็จรูปส่วนใหญ่ปรับตัวลดลง ตามภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง ทั้งจาก ในประเทศและประเทศคู่ค้าในต่างประเทศ อุปสงค์ที่ชะลอตัวส่งผลให้ภาคอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่ใช้เหล็กชะลอการผลิตส่งผลต่อความต้องการผลิตภัณฑ์เหล็กให้ปรับตัวลดลง

2) เส้นทางขนส่ง³

การขนส่งเหล็กในประเทศไทยนั้นมักจะนิยมใช้การขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่ แล้วแบ่งออกเป็น การขนส่งทางแม่น้ำและชายฝั่ง แต่ก็มีข้อจำกัดด้านท่าเรือของลูกค้า จึงทำให้การขนส่งเชื่อมโยงทางเรือไม่ได้มีมากนัก และมีการขนส่งทางรถไฟด้วย รวมถึงยังมีการขนส่งเหล็กระหว่างประเทศทางทะเลด้วยเช่นกัน ซึ่งในแต่ละการขนส่งก็จะมีวิธีการ สถานที่ รายละเอียดที่แตกต่างกัน

ทั้งนี้อุตสาหกรรมเหล็กมีผลิตภัณฑ์ที่หลากหลายจึงมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกัน ดังนี้

ผลิตภัณฑ์ที่สำเร็จรูปทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าไม่เป็นสนิม ส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางถนน คิดเป็น 94% ส่วนที่เหลือ 6% เป็นการขนส่งทางรางซึ่งจะเน้นการขนส่งเพื่อนำเข้าและส่งออก โดยเฉพาะผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด

เหล็กรีดร้อน ส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางถนนคิดเป็น 78% ทางรางคิดเป็น 4% ซึ่งจะเน้นการขนส่งเพื่อนำเข้าผ่านทางท่าเรือแหลมฉบัง และทางน้ำ 19% โดยเป็นการขนส่งเพื่อนำเข้าในเส้นทางท่าเรือแหลมฉบังและแม่น้ำเจ้าพระยาแถวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และการขนส่งเพื่อใช้ในประเทศจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ผ่านทางอ่าวแล้วเข้าทางแม่น้ำเจ้าพระยา

เหล็กรีดเย็น ส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางถนนคิดเป็น 99% ส่วนที่เหลือ 1% เป็นการขนส่งทางน้ำ ซึ่งจะเน้นการขนส่งเพื่อนำเข้าผ่านทางท่าเรือแหลมฉบังและแม่น้ำเจ้าพระยาแถวจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และการขนส่งเพื่อใช้ในประเทศจากจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ผ่านทางอ่าวไทยแล้วเข้าทางแม่น้ำเจ้าพระยา

³ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ.

สรุปได้ดังตารางที่ 11, รูปที่ 42 และรูปที่ 43

ตารางที่ 11 โหมดการขนส่งของอุตสาหกรรมเหล็ก

ผลิตภัณฑ์/ลักษณะการขนส่ง	ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ
ผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปทั่วไป	94%	6%	-
เหล็กรีดร้อน	78%	4%	19%
เหล็กรีดเย็น	99%	-	1%

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

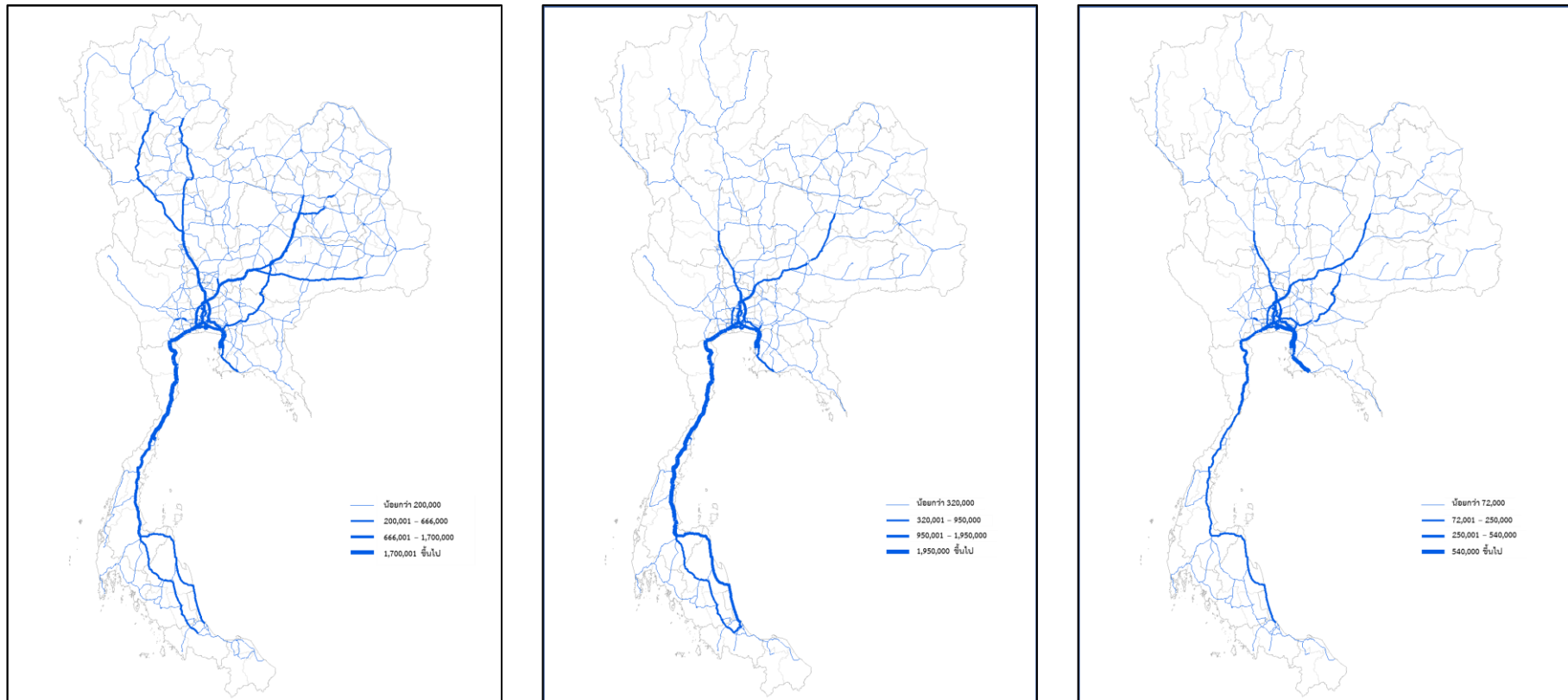
รายชื่อผู้ผลิตเหล็ก 10 อันดับแรกตามยอดขาย

รายชื่อของบริษัทที่มีส่วนในการผลิต ซึ่งมีส่วนแบ่งทางการตลาด ผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน คือ เหล็กแผ่นหนา (Slab), เหล็กม้วนรีดร้อน (HRC), บิลเล็ต (เหล็กเบอร์) (Billet), ลวดเหล็กคาร์บอนสูง (high carbon wire rod), แผ่นเหล็กในรูปม้วน (Steelsheet in coil), แผ่นเหล็กในรูปม้วน (Vehiclesteels), เหล็กสำหรับโครงสร้าง (Structuresteels), แผ่นเหล็กชุบผิว (Coatedsteel sheets), แท่งเหล็กและโครงสร้างเหล็ก (Steel bar & structure), HRC, และ ลวดคอนกรีตก่อความตึงอัด (Prestressed concrete wire) แสดงดังตารางที่ 12

ตารางที่ 12 รายชื่อผู้ผลิตเหล็ก 10 อันดับแรกตามยอดขาย

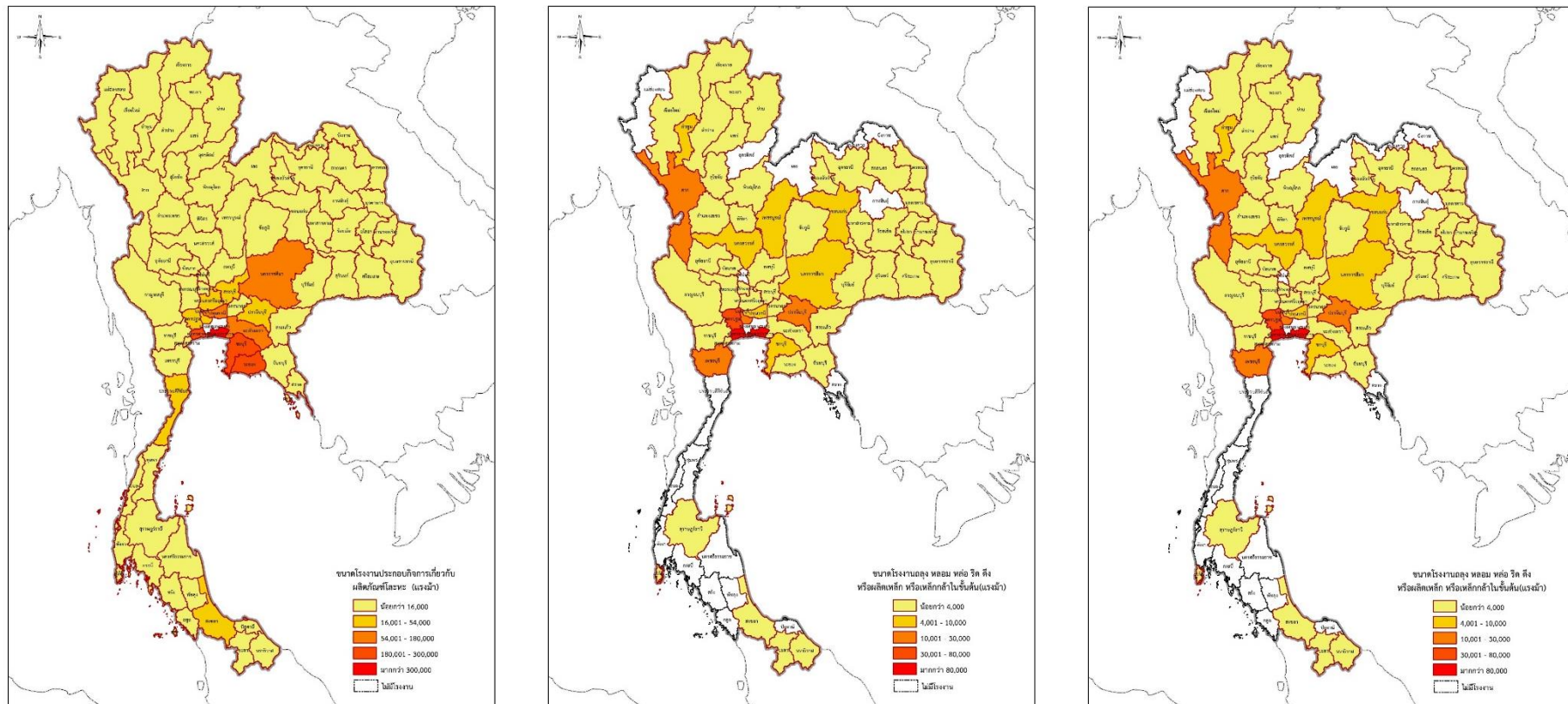
ลำดับ	ชื่อบริษัท	สัดส่วน	ผลิตภัณฑ์
1	Sahaviriya(SSI)	6.2%	Slab, HRC
2	Tata Steel (Tata)	6.2%	Billet,high carbon wire rod
3	MC MetalService ASIA	5.5%	Steelsheet in coil
4	UNITED COIL CENTER	3.4%	Vehiclesteels
5	TMT-Thai MetalTrade	3.4%	Structuresteels
6	NS Bluescope(Thailand)	3.3%	Coatedsteel sheets
7	MillconSteel	3.2%	Steel bar & structure
8	G Steel	3.1%	HRC
9	The SiamIndustrial Wire	1.6%	Prestressedconcrete wire
10	Chow Steel	1.2%	Billet

ที่มา: Business Online (BOL), TSIC: C241090, compiled by KrungsriResearch (as of 2015)



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

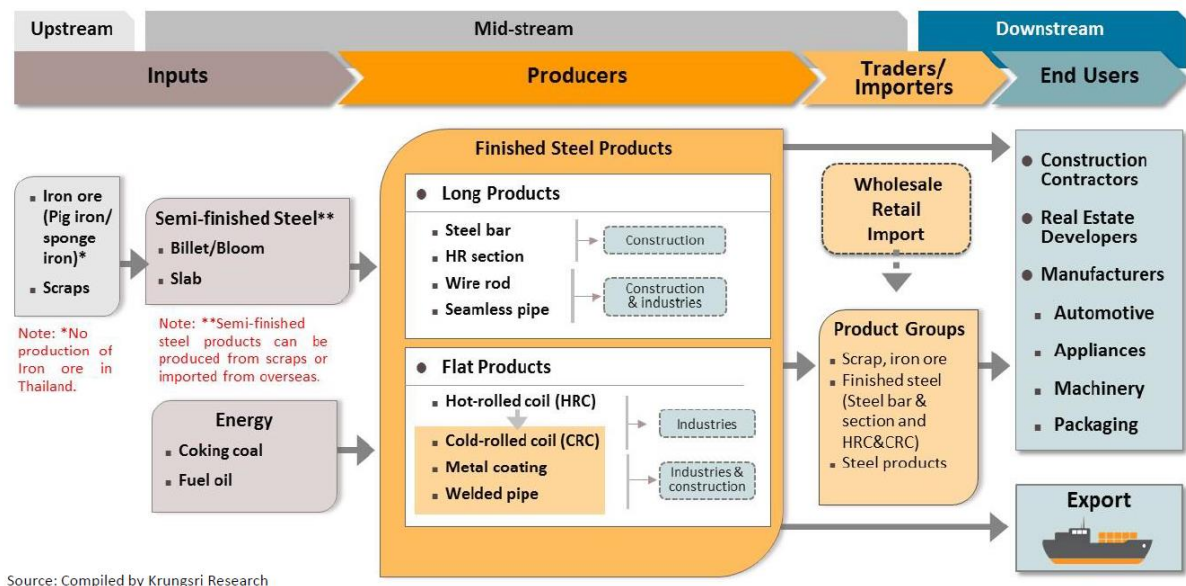
รูปที่ 42 เส้นทางการขนส่งผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าไม่เป็นสนิม (ซ้าย) เหล็กรีดร้อน (กลาง) และเหล็กรีดเย็น (ขวา)



ที่มา: สนช., วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม, การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 43 พื้นที่การผลิตผลิตภัณฑ์สำเร็จรูปทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้าไม่เป็นสนิม (ซ้าย) เหล็กรีดร้อน (กลาง) และเหล็กรีดเย็น (ขวา) แยกตามกำลังการผลิต

สำหรับโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทยมีโครงสร้างที่ซับซ้อนและหลากหลาย ประกอบด้วยขั้นตอนการผลิตเหล็กและการแปรรูป เช่น การหลอมเหล็กในเตาไฟฟ้าหรือเตากล้า เพื่อให้ได้เหล็กเกรดต่าง ๆ จากนั้นเหล็กจะถูกขัดเพื่อลดขนาดและรูปร่าง จากนั้นจะผ่านกระบวนการทำโรลล์เพื่อสร้างรูปแบบและขนาดที่ต้องการ สุดท้ายโซ่อุปทานจะถูกตัดเป็นชิ้นยาวตามขนาดที่ต้องการและผ่านกระบวนการตรวจสอบคุณภาพก่อนจะจัดส่งให้ลูกค้า โดยอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทยเป็นส่วนสำคัญของเศรษฐกิจและมีการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตเหล็กอุปทานอย่างต่อเนื่อง แสดงดังรูปที่ 44



ที่มา: ศูนย์วิจัยกรุงศรี

รูปที่ 44 โครงสร้างโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย
(Supply Chain Structure of Steel Industry in Thailand)

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ในประเทศไทยมีผู้ค้าเหล็กหลายรายที่เกี่ยวข้องกับการกระจายสินค้าเหล็กไปยังตลาดและอุตสาหกรรมต่าง ๆ ซึ่งพวกเขาทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการนำเข้า จัดจำหน่าย และจัดส่งเหล็กให้แก่ลูกค้าในอุตสาหกรรมก่อสร้าง การผลิต และธุรกิจอื่น ๆ

ร้านค้าเหล็กที่สำคัญในประเทศไทยมักจะมีการเก็บรวบรวมเหล็กจากผู้ผลิตหรือจากการนำเข้า และให้บริการในการตรวจสอบคุณภาพ เพื่อให้แน่ใจว่าเหล็กมีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด จากนั้นพวกเขาจัดจำหน่ายและจัดส่งเหล็กไปยังลูกค้าตามความต้องการ

รายชื่อผู้ค้าเหล็ก 10 อันดับแรกตามยอดขาย

รายชื่อของบริษัทที่มีสัดส่วนตามยอดขาย ซึ่งมีส่วนแบ่งทางการตลาด ผลิตภัณฑ์ที่แตกต่างกัน คือ ยานพาหนะและอะไหล่ (Vehicle & parts), แท่งเหล็ก (Steel bar), เหล็กม้วนรีดร้อน (HRC), เหล็กม้วนรีดเย็น (CRC), เศษเหล็ก (Scraps), แผ่นเหล็ก (Steel sheets), เหล็ก (Steels) แสดงดังตารางที่ 13

ตารางที่ 13 รายชื่อผู้ค้าเหล็ก 10 อันดับแรกตามยอดขาย

ลำดับ	ชื่อบริษัท	สัดส่วน	ผลิตภัณฑ์
1	Toyota Tsusho (Thailand)	22.2%	Vehicle & parts
2	Honda Trading ASIA	9.4%	Vehicle & parts
3	TreemitMarketing	2.6%	Steel bar
4	Metal One (Thailand)	2.4%	HRC, CRC
5	G J Steel	2.6%	HRC
6	Hanwa ThailandGroup	2.1%	Scraps, Steels
7	CS. Metal	1.6%	Steel sheets
8	Insight Steel	1.5%	Steel bar
9	Posco(Thailand)	1.3%	Steel sheets
10	M R T Steel	1.3%	Steels

ที่มา: Business Online (BOL), TSIC: G466220, compiled by KrungsriResearch (as of 2015)

5) สาเหตุที่การขนส่งทางบกมีความนิยมมากกว่าการขนส่งทางรางและทางน้ำของอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทย

การนิยมใช้การขนส่งทางบกเมื่อเทียบกับการขนส่งทางรางและทางน้ำในอุตสาหกรรมเหล็กในประเทศไทยมีหลายปัจจัยที่มีผลในการตัดสินใจดังนี้

1. การเข้าถึงและความสะดวก ถนนและระบบถนนในประเทศไทยมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้การขนส่งทางบกสามารถเข้าถึงและกระจายสินค้าได้ง่าย ซึ่งจะช่วยลดความซับซ้อนและต้นทุนในการขนส่ง
2. ระยะทางสั้น ในบางกรณี เส้นทางทางบกอาจมีระยะทางสั้นกว่าเส้นทางทางรางหรือทางน้ำ ซึ่งส่งผลให้ค่าใช้จ่ายในเรื่องของน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าบำรุงรักษาของพาหนะมีแนวโน้มที่ต่ำกว่า
3. ความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทาง การขนส่งทางบกมีความยืดหยุ่นในการเลือกเส้นทางที่สูง ซึ่งช่วยให้ธุรกิจสามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางในกรณีที่มีปัจจัยเชิงบวกหรือลบเปลี่ยนแปลงได้โดยง่าย เช่น ปัจจัยการจราจรหรือเหตุการณ์ไม่คาดคิดที่เกิดขึ้น
4. การขนส่งไปยังสถานที่ที่ไม่สะดวก ในบางกรณี อุตสาหกรรมเหล็กอาจต้องส่งสินค้าไปยังสถานที่ที่ไม่สะดวกสำหรับการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ ในกรณีเช่นนี้ การขนส่งทางบกอาจเป็นทางเลือกที่สะดวกและคุ้มค่ากว่า
5. ความสามารถในการขนส่งจำนวนมากในเวลาสั้น ๆ การขนส่งทางบกสามารถขนส่งสินค้าในปริมาณมากในเวลาสั้น ๆ ได้ ซึ่งเหมาะสำหรับการขนส่งเหล็กที่มีความต้องการในปริมาณมากในช่วงเวลาสั้น ๆ เช่น การส่งสินค้าเพื่อรองรับความต้องการตลอดเวลา
6. การปรับแผนการจัดส่ง การขนส่งทางบกสามารถปรับแผนการจัดส่งได้ง่าย ทำให้ธุรกิจสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาส่งสินค้าหรือปริมาณได้ตามความต้องการของลูกค้า
7. ความเฟื่องฟูของระบบขนส่งทางบก ระบบขนส่งทางบกได้รับการพัฒนาและเป็นที่นิยมในอุตสาหกรรมและการเคลื่อนย้ายสินค้าในประเทศ นี่เป็นเหตุผลที่ส่งผลให้การขนส่งทางบกมีความนิยมมากกว่า

8. ความสามารถในการเชื่อมต่อกับสายการผลิต การขนส่งทางบกมีความสามารถในการเชื่อมต่อโรงงานผลิตอุตสาหกรรมหลักได้โดยตรง ซึ่งช่วยลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งระหว่างสถานที่ผลิตและสถานที่จัดจำหน่าย
9. ผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการสร้างสถานที่ขนถ่ายเพิ่มเติมสำหรับการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ การขนส่งทางรางหรือทางน้ำจำเป็นต้องมีการสร้างสถานที่ขนถ่ายที่เพิ่มขึ้น ทำให้กระบวนการขนส่งซับซ้อนและช้าลง ดังนั้น การเตรียมการและการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งทางบกอาจไม่จำเป็นเหมือนกับการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ ซึ่งสามารถช่วยลดความซับซ้อนและค่าใช้จ่ายในกระบวนการเริ่มขนส่งได้
10. สภาพการค้าและการเสรีภาพทางการค้า การขนส่งทางบกสามารถเข้าถึงทุกภาคของประเทศไทย และเป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งที่มีการติดต่อกับภูมิภาคต่าง ๆ
11. ค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกอาจมีแนวโน้มที่ต่ำกว่าในบางกรณี ทำให้เป็นทางเลือกที่ตอบสนองความต้องการในเรื่องของความปลอดภัยทางเศรษฐกิจ เช่น ในบางกรณี ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางบกอาจเป็นสัดส่วนต่อค่าวัสดุที่ขนส่งที่ต่ำกว่า ทำให้การขนส่งทางบกเป็นทางเลือกที่คุ้มค่าในแง่ความต้นทุน

จากที่กล่าวมาข้างต้นในทุกกรณี การตัดสินใจเลือกใช้วิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการและธุรกิจของผู้ประกอบการจะขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง ระยะทาง ความเร่งด่วน ค่าใช้จ่ายทางเศรษฐศาสตร์ และสภาพทางขนส่งที่มีอยู่ในพื้นที่ที่เกี่ยวข้อง

2. ถ่านหิน

สำหรับแนวโน้มธุรกิจนำเข้าและจำหน่ายถ่านหินของไทยในปี 2566 คาดว่าจะมีทิศทางปรับตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อย จากการคาดการณ์ของสำนักนโยบายและแผนพลังงาน ที่คาดว่าแนวโน้มความต้องการใช้ถ่านหินและลิกไนต์จะเพิ่มขึ้น 0.7%YoY จากการนำเข้าถ่านหินที่เพิ่มขึ้น โดยเฉพาะการใช้ในภาคอุตสาหกรรมเพื่อทดแทนลิกไนต์ภายในประเทศ และการใช้ลิกไนต์ในการผลิตไฟฟ้าของโรงไฟฟ้าแม่เมาะเพื่อลดภาระไฟฟ้าในช่วงที่ราคาก๊าซธรรมชาติปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น สำหรับราคาถ่านหินในปี 2566 คาดว่าจะมีแนวโน้มลดลงเนื่องจากการปรับตัวเข้าสู่ภาวะสมดุลของห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ตาม จากความขัดแย้งระหว่างยุโรปกับรัสเซียที่ยังคงอยู่และมาตรการห้ามนำเข้าถ่านหินจากรัสเซียของยุโรป จะทำให้ภาวะอุปทานของถ่านหินค่าความร้อนสูงยังคงตึงตัว ดังนั้นราคาถ่านหินคุณภาพดีน่าจะยังคงอยู่ในระดับสูงถึงแม้จะลดลงจากปี 2565 ในขณะที่ราคาถ่านหินคุณภาพต่ำคาดว่าจะมีเสถียรภาพมากกว่าเพราะราคาถ่านหินในกลุ่มนี้ในปี 2565 ไม่ได้ปรับตัวขึ้นไปมากนัก เนื่องจากผู้ผลิตในอินโดนีเซียสามารถเพิ่มการผลิตได้เพียงพอตามความต้องการ

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก⁴

ประเทศไทยไม่ใช่ประเทศส่งออกถ่านหิน ประเทศไทยมีทรัพยากรถ่านหินบางส่วนและกิจกรรมขุดเจาะ แต่มีการพึ่งพาการนำเข้าถ่านหินเพื่อรองรับการใช้พลังงานของประเทศมากกว่า ประเทศไทยกำลังเปลี่ยนแปลงไปสู่แหล่งพลังงานทดแทนเพื่อการอนุรักษ์พลังงานและสิ่งแวดล้อม

⁴ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน). Business Research. <https://www.lhb.co.th/getattachment/42cf7246-664c-47a9-a60c-76383fe84bde/economic-analysis-Industry-Outlook-2023-Coal-Business-in-Thailand>

การจัดการท่าเรือของประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่า แนวโน้มการจัดการท่าเรือลดลง ในด้านการนำเข้าลดลงจาก 24.76 ล้านตัน ในปี 2561 เป็น 21.35 ในปี 2565 หรือลดลง 13.8% โดยคิดเป็นสัดส่วนการนำเข้าจากแหล่งต่างประเทศอยู่ที่ 62.0% มีทิศทางเดียวกับการจัดการท่าเรือจากแหล่งในประเทศที่ลดลงเช่นกัน โดยลดลงจาก 14.85 ล้านตัน ในปี 2561 เหลือ 13.64 ล้านตัน ในปี 2565 หรือลดลง 8.0% จากการผลิตลิกไนต์ที่เหมืองแม่เมาะและเหมืองแหล่งอื่น ๆ ลดลง สาเหตุจากการหมดอายุประทานบัตรเป็นสำคัญ สำหรับช่วง 3 เดือนแรกของปี 2566 ปริมาณการจัดการท่าเรือ/ลิกไนต์ อยู่ที่ระดับ 4.21 ล้านตัน ลดลง 22.7% YoY โดยการผลิตลิกไนต์ ลดลง 3.0%YoY ซึ่งปัจจุบันการผลิตลิกไนต์ในประเทศเป็นการผลิตจากเหมืองแม่เมาะทั้งหมด ส่วนการนำเข้าท่าเรือ ลดลง 30.6%YoY

2) เส้นทางขนส่ง⁵

ท่าเรือนำเข้าของไทยส่วนใหญ่ประมาณ 60% นำเข้ามาจากประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งหากขนส่งปริมาณมากจะใช้เรือขนส่งสินค้าขนาดใหญ่ (Vessel) ซึ่งสามารถบรรทุกได้ประมาณ 10,000 - 100,000 ตันต่อลำต่อเที่ยว สำหรับการขนส่งในปริมาณไม่มากจะใช้เรือลำเลียงขนาดใหญ่ (Barge) ซึ่งมีขนาดระวางบรรทุกสินค้าได้ประมาณ 8,000 - 10,000 ตันต่อลำต่อเที่ยว ซึ่งส่วนใหญ่จะไปขนถ่ายสินค้าลงเรือลำเลียงขนาดเล็ก (Lighter หรือเรือโป๊ะ) ที่ท่าเรือน้ำลึกที่เกาะสีชัง จังหวัดชลบุรี แล้วส่งต่อไปยังจุดกองเก็บและโรงคัดขนาดบริเวณจังหวัดสมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี เพชรบุรี ฉะเชิงเทรา และมีบางส่วนที่ขนจากเกาะสีชังตรงไปยังท่าเรือของผู้ใช้โดยตรง เช่น ท่าเรือของโรงไฟฟ้าบริเวณจังหวัดระยอง เป็นต้น นอกจากนี้ ไทยยังมีการนำเข้าท่าเรือบางส่วนเข้ามาทางท่าเรือกันตังจังหวัดตรังสำหรับใช้ในพื้นที่บริเวณทางใต้ของประเทศ นอกจากนี้ยังนำเข้าท่าเรือบางส่วนจากประเทศลาว พม่า และจีน โดยขนส่งเข้ามาทางจังหวัดเชียงราย

ท่าเรือนำเข้าที่จุดกองเก็บและโรงคัดขนาดซึ่งส่วนใหญ่อยู่บริเวณจังหวัดสมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี เพชรบุรี และฉะเชิงเทรา จะถูกจำหน่ายให้แก่ลูกค้าในบริเวณใกล้เคียง ได้แก่ อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์บริเวณจังหวัดสระบุรี เพชรบุรี นครสวรรค์ ลำปาง และนครศรีธรรมราช อุตสาหกรรมผลิตไฟฟ้าบริเวณจังหวัดระยอง และปราจีนบุรี รวมทั้งอุตสาหกรรมที่ใช้พลังงานความร้อนผลิตไอน้ำในกระบวนการผลิต เช่น อุตสาหกรรมกระดาษ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมอาหาร ซึ่งตั้งอยู่บริเวณจังหวัดสมุทรสาคร สมุทรปราการ นครปฐม ราชบุรี ปราจีนบุรี ปทุมธานี และพระนครศรีอยุธยา เป็นต้น

ปริมาณการขนส่งตามต้นทางและปลายทางของการขนส่ง มีดังนี้

- การนำเข้า
 - ต้นทาง: ประตุการค้านำเข้า ใช้สัดส่วนปริมาณการนำเข้าตามประตุการค้านำเข้าต่างๆ ต่อปริมาณการนำเข้ารวมทั่วประเทศ ตามข้อมูลของกรมศุลกากร
 - ปลายทาง: ระยอง ลำปาง สมุทรปราการ สมุทรสาคร ปราจีนบุรี นครปฐม ปทุมธานี ราชบุรี ชลบุรี ฉะเชิงเทรา พระนครศรีอยุธยา นครราชสีมา และสระบุรี

⁵ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเดินทางสายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ.

- การบริโภคในประเทศ

- ต้นทาง: เหมืองแม่เมาะ จังหวัดลำปางของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย⁶
- ปลายทาง: ผู้บริโภคในประเทศ ตามสัดส่วนกำลังแรงม้าในการผลิตผลิตภัณฑ์เกี่ยวกับปูนซีเมนต์

ปัจจุบันการใช้ประโยชน์จากถ่านหินส่วนใหญ่ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าทั่วโลกประมาณ 39% การถลุงโลหะ อุตสาหกรรมที่ใช้เครื่องจักรไอน้ำ และการผลิตปูนซีเมนต์ โดยในประเทศไทยมีแหล่งอุตสาหกรรมที่ประกอบการเกี่ยวกับการผลิตปูนซีเมนต์ และโรงงานผลิตพลังงานไฟฟ้ากระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค⁷ ดังรูปที่ 45

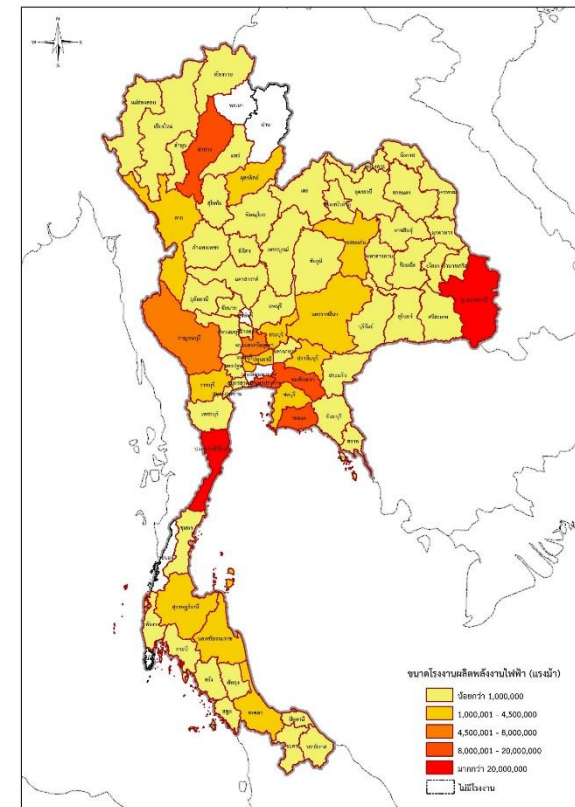
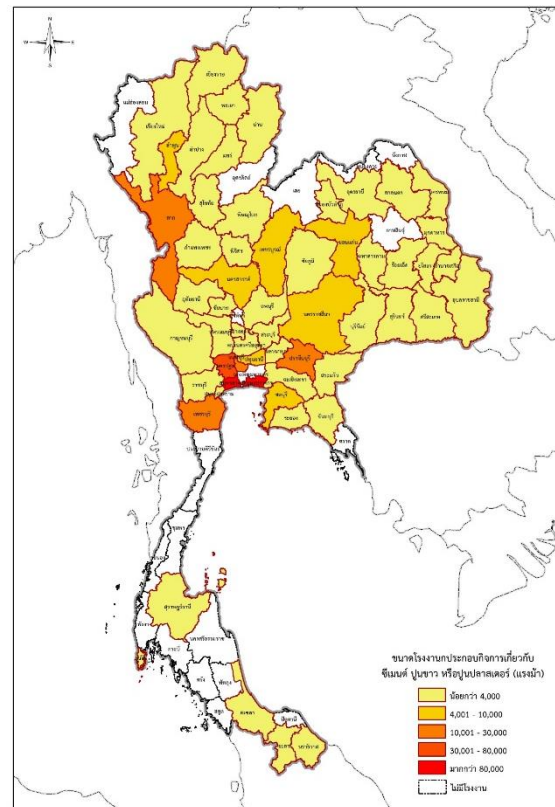
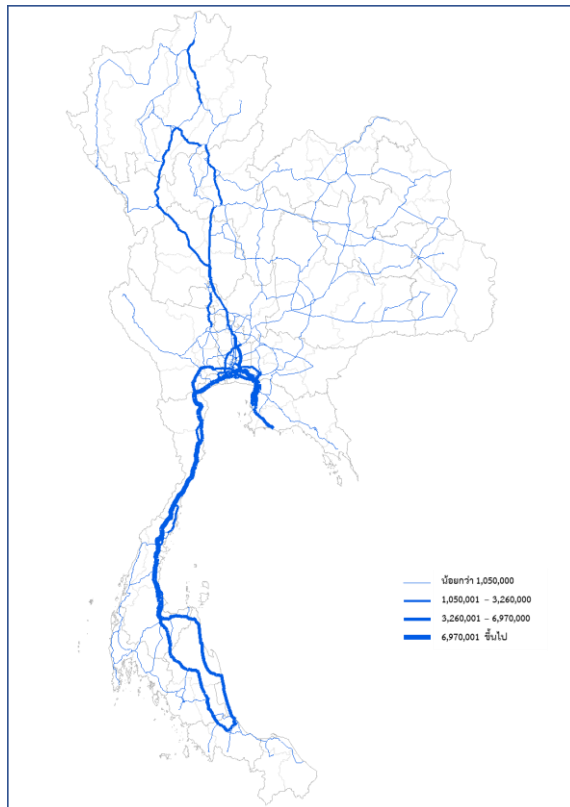
3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

ประเทศไทยสามารถผลิตถ่านหินได้เพียงชนิดเดียว คือ ถ่านหินลิกไนต์ ซึ่งปัจจุบันเหลือเหมืองแร่ที่เปิดดำเนินการอยู่เพียงแห่งเดียวคือ เหมืองแม่เมาะที่จังหวัดลำปางของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย โดยในปี 2565 มีการผลิตถ่านหินลิกไนต์ 13.6 ล้านตัน ลดลงจากปี 2564 ที่ 4.2% แต่เมื่อพิจารณาในระยะยาว พบว่า การผลิตถ่านหินลิกไนต์ของไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง⁸

⁶ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. สถานการณ์ถ่านหินปี 2564. <https://www.dpim.go.th/service/download?articleid=15301&F=35316>

⁷ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ.

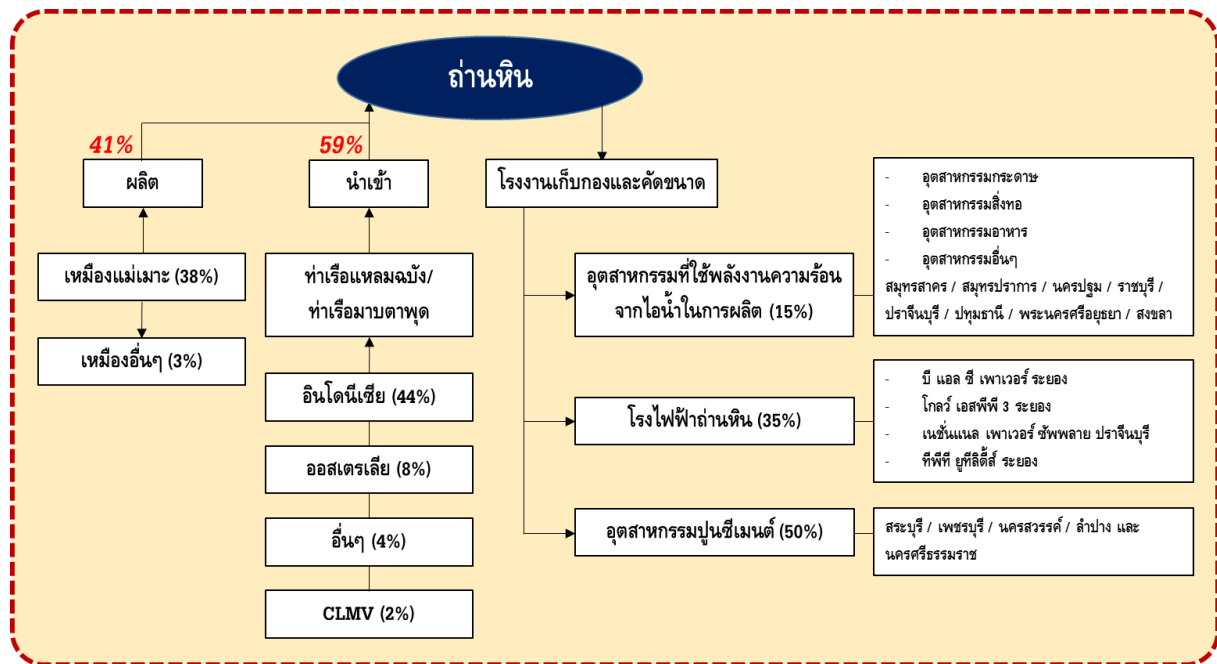
⁸ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่. สถานการณ์ถ่านหินปี 2564. <https://www.dpim.go.th/service/download?articleid=15301&F=35316>



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 45 เส้นทางการขนส่งถ่านหิน (ซ้าย) ขนาดโรงงานที่ประกอบกิจการเกี่ยวกับซีเมนต์ ปูนขาว หรือปูนปลาสเตอร์ในประเทศไทย (กลาง)
และขนาดโรงงานผลิตพลังงานไฟฟ้าในประเทศไทย (ขวา)

ส่วนถ่านหินที่มีการผลิตภายในประเทศนั้น ส่วนใหญ่จะเป็นการนำไปใช้ในการผลิตไฟฟ้า และปูนซีเมนต์ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในจังหวัดลำปาง ลำพูน ซึ่งการขนส่งจะเป็นลักษณะการขนส่งใกล้ ๆ จากเหมืองถ่านหินไปยังสถานที่ผลิต โดยโรงงานไฟฟ้าและโรงงานผลิตปูนซีเมนต์จะอยู่ในบริเวณใกล้เคียง โดยใช้รถบรรทุกในการขนส่ง และอาจจะมีถ่านหินบางส่วนถูกส่งไปยังโรงคัดขนาดบริเวณจังหวัดสมุทรสาคร พระนครศรีอยุธยา ชลบุรี เพชรบุรี ฉะเชิงเทรา ที่กล่าวมาแล้วข้างต้น เพื่อนำไปใช้ในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องต่อไป ดังแสดงห่วงโซ่อุปทานของถ่านหิน โดยประการค่าเพื่อการส่งออก ส่วนใหญ่ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง จ.หนองคาย และท่าเรือระนอง ดังแสดงในรูปที่ 46

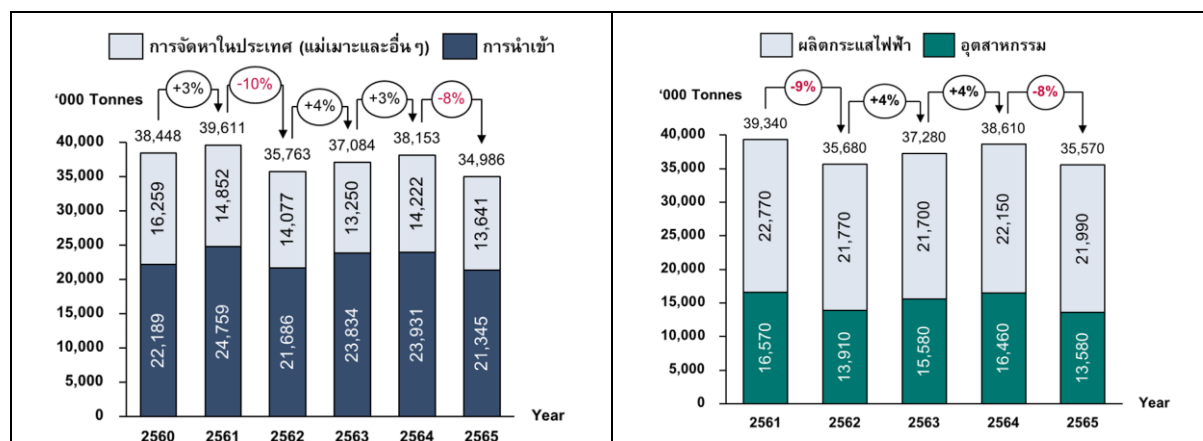


ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 46 ห่วงโซ่อุปทานของถ่านหิน

การใช้ถ่านหินในประเทศไทยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา พบว่า มีแนวโน้มปริมาณการใช้ลดลง จาก 39.34 ล้านตัน ในปี 2561 เป็น 35.57 ล้านตัน ในปี 2565 หากพิจารณาจากประเภทของถ่านหิน พบว่า ในปี 2565 มีการใช้ถ่านหินนำเข้ารวม 21.53 ล้านตัน ลดลง 10.6% YoY แบ่งเป็นการใช้ในอุตสาหกรรม 61.3% ที่เหลืออีก 38.7% ใช้เป็นเชื้อเพลิงในการผลิตกระแสไฟฟ้าของภาคเอกชน ขณะที่การใช้ถ่านหินลิกไนต์ ในปี 2565 อยู่ที่ 14.03 ล้านตัน ลดลง 3.4% YoY ซึ่งแบ่งเป็นการใช้ในการผลิตไฟฟ้าของการไฟฟ้าฝ่ายผลิตฯ (กฟผ.) 97.4% และอีก 2.6% นำไปใช้ในภาคอุตสาหกรรม สำหรับช่วง 3 เดือนแรกของปี 2566 ความต้องการใช้อยู่ที่ระดับราว 3.96 ล้านตัน ลดลง 1.7% YoY โดยการใช้ถ่านหิน ลดลง 0.6% YoY จากการใช้ในภาคอุตสาหกรรมที่ลดลง 7.0% YoY และการใช้เพื่อผลิตกระแสไฟฟ้าเพิ่มขึ้น 12.8% YoY ตามแผนการเลื่อนปลดเครื่องโรงไฟฟ้าแม่เมาะ เพื่อช่วยบรรเทาผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตไฟฟ้าจากวิกฤติการณ์ราคาพลังงาน ส่วนการใช้ลิกไนต์ ลดลง 5.9% YoY⁹ ดังรูปที่ 47

⁹ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน). Business Research. <https://www.lhb.co.th/getattachment/42cf7246-664c-47a9-a60c-76383fe84bde/economic-analysis-Industry-Outlook-2023-Coal-Business-in-Thailand>



ที่มา: รวบรวมโดยวิจัยธุรกิจธนาคารแลนด์แอนด์เฮาส์ จากข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนพลังงานกระทรวงพลังงาน

รูปที่ 47 การจัดหาถ่านหินและถ่านหินและการใช้ถ่านหินและถ่านหินในประเทศไทย

4) ศูนย์กระจายสินค้า

วิธีการจัดจำหน่ายถ่านหินในประเทศจะจำหน่ายให้กับลูกค้าหรือผู้ใช้โดยตรงโดยไม่ผ่านพ่อค้าคนกลาง ส่วนการขายถ่านหินในต่างประเทศจะจำหน่ายให้กับลูกค้าหรือผู้ใช้โดยตรงและขายผ่านพ่อค้าคนกลางด้วย¹⁰

ธุรกิจการจัดจำหน่ายและนำเข้าถ่านหินในประเทศไทยเป็นตลาดที่มีผู้ประกอบการน้อยราย (Oligopoly Market)¹¹ โดยสามารถแบ่งกลุ่มผู้ประกอบการออกได้เป็น 3 ประเภท ได้แก่ 1) ผู้ประกอบการรายใหญ่ เช่น บมจ.บ้านปู (BANPU) บมจ.ลานนา รีซอร์สเซส (LANNA) เป็นต้น ผู้ประกอบการกลุ่มนี้มีเงินลงทุนสูง มีการเข้าร่วมลงทุนกับเหมืองถ่านหินในต่างประเทศ ทำให้มีความมั่นคงด้านแหล่งสำรองถ่านหิน กลุ่มลูกค้าส่วนใหญ่เป็นโรงงานปูนซีเมนต์หรือโรงไฟฟ้าถ่านหิน ทั้งนี้ การแข่งขันในตลาดนี้มีไม่มากนัก เนื่องจากผู้ใช้มีศักยภาพนำเข้าถ่านหินโดยตรง อีกทั้งผู้ประกอบการบางรายจำหน่ายถ่านหินให้แก่บริษัทในเครือเป็นหลัก เช่น LANNA ขายถ่านหินส่วนใหญ่ให้ บมจ. ปูนซีเมนต์นครหลวง เป็นต้น 2) ผู้ประกอบการขนาดกลางและเล็ก เช่น บมจ.ยูนิค ไมนิ่งเซอร์วิส (UMS) บมจ.เอเชียกรีน เอ็นเนอร์จี (AGE) และบมจ.ไทยแคปปิตอลคอร์ปอเรชั่น (TCC) เป็นต้น ผู้ประกอบการในกลุ่มนี้ส่วนใหญ่จะไม่มีส่วนร่วมลงทุนกับเหมืองถ่านหินในต่างประเทศ จะมีลักษณะการทำธุรกิจแบบซื้อมา - ขายไป (Trading Company) ทำให้มีปัญหาเรื่องความไม่แน่นอนในการส่งมอบและความสม่ำเสมอของประกอบธุรกิจ โดยมีกลุ่มลูกค้าเป้าหมายหลักเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดกลางและเล็ก ซึ่งสภาพตลาดมีการแข่งขันมากกว่ากลุ่มที่ลูกค้าเป็นโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่ และ 3) ผู้ค้ารายใหญ่ในต่างประเทศ ซึ่งจะส่งถ่านหินเข้ามาจำหน่ายในประเทศไทยในลักษณะลำเรือขนาดใหญ่ต่อครั้ง โดยจะส่งมอบถ่านหินทั้งลำเรือให้กับผู้ซื้อในคราวเดียว ผู้ค้าถ่านหินดังกล่าว ได้แก่ Rio Tinto, Glencore, Noble Energy, Eastern Energy, Phenix Commodity เป็นต้น (ที่มา: อ้างอิงจากรายงาน 56 - 1 ปี 2553 บมจ.บ้านปู (BANPU))

¹⁰ บริษัท ลานนารีซอร์สเซส จำกัด (มหาชน). <https://www.lannar.com/index.php/coal-business/>

¹¹ ธนาคารแลนด์ แอนด์ เฮาส์ จำกัด (มหาชน). Business Research. <https://www.lhbank.co.th/getattachment/42cf7246-664c-47a9-a60c-76383fe84bde/economic-analysis-Industry-Outlook-2023-Coal-Business-in-Thailand>

5) สาเหตุที่การขนส่งทางบกและทางน้ำมีความนิยมมากกว่าการขนส่งทางรางของอุตสาหกรรม ถ่านหินในประเทศไทย¹²

การขนส่งทางรางในประเทศไทยมีข้อได้เปรียบในตลาดค่อนข้างสูงในด้านของความสามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้ใกล้เคียงกับปริมาณที่ผู้ประกอบการต้องการและนโยบาย แต่มีข้อเสียเปรียบในด้านของราคาเนื่องจากการรถไฟมีต้นทุนที่ค่อนข้างสูง ถ้าการรถไฟสามารถบริหารจัดการเรื่องต้นทุนและค่าบริการได้ก็จะทำให้การรถไฟสามารถสร้างความได้เปรียบการขนส่งรูปแบบถนนและแม่น้ำได้ซึ่งจะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ในอนาคต

ต้นทุนการให้บริการขนส่งซึ่งเป็นข้อเสียเปรียบทางการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นจึงมีข้อเสนอแนะแก่การรถไฟแห่งประเทศไทย ดังนี้

1. ค่าบริการของการรถไฟฯ ควรทบทวนการบริหารต้นทุนใหม่เนื่องจากการคิดราคาค่าบริการจากสถานีต้นทางและสถานีปลายทางเท่านั้น แต่การขนส่งทางรางไม่ได้เป็นการขนส่งแบบ Door to Door ซึ่งมีค่าใช้จ่ายค่าขนส่งทางถนนจากโรงงาน และจากสถานีปลายทางไปยังท่าเรือ และอีกทั้งต้องลงทุนปรับปรุงเปลี่ยนกระบวนการรับจ่ายสินค้าภายในโรงงานด้วย ดังนั้นการรถไฟฯ ควรจะต้องคำนึงถึงภาระค่าขนส่งเพิ่มเติมของผู้ประกอบการ เพราะถ้าต้นทุนยังไม่สามารถแข่งขันได้การตัดสินใจเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางรางก็สามารถทำให้เกิดได้ยาก
2. ความสามารถรองรับปริมาณการขนส่ง การรถไฟฯ ควรจะสำรวจความต้องการของตลาดสำหรับการบริหารจัดการทรัพยากรแร่บรรทุกและหัวรถจักรให้เพียงพอต่อความต้องการใช้งาน เนื่องจากในปัจจุบันผู้ประกอบการยังคงมองว่าการบริหารทรัพยากรของการรถไฟฯ ยังมีปัญหาในเรื่องของจำนวนไม่เพียงพอและสภาพที่เก่าหรือไม่พร้อมใช้งาน ทำให้ผู้ประกอบการรู้สึกไม่เชื่อมั่นกับการขนส่งทางรางของการรถไฟฯ
3. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ อาทิเช่น ภาพลักษณ์ของการให้บริการของการรถไฟฯ ที่ไม่มีประสิทธิภาพและเทคโนโลยีที่ล้าหลังกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ในความเป็นจริงนั้นการขนส่งทางรางมีข้อได้เปรียบกว่าทางถนนและทางแม่น้ำหลายประการในเรื่องของความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ ความปลอดภัย ไม่สร้างมลพิษต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของผู้ประกอบการปูนซีเมนต์ ดังนั้นถ้าการรถไฟฯ สามารถแก้ไขจุดเสียเปรียบและตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการได้ การรถไฟฯ ก็จะสามารถสร้างรายได้จากการขนส่งทางรางสินค้าปูนเม็ดและมีสินค้าถ่านหินกลับเข้าโรงงานได้ถึงปีละ 4 - 6 ล้านตันต่อปี สามารถสร้างรายได้มหาศาลให้แก่การรถไฟฯ ได้ในอนาคตอย่างต่อเนื่อง

¹² สรัญญา อันติมะคุณ (2560). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจใช้การขนส่งทางรางในการส่งออกปูนเม็ดและนำเข้าถ่านหิน กรณีศึกษาโรงงานอุตสาหกรรมเขตจังหวัดสระบุรี. สารนิพนธ์ กจ.ม. (การจัดการมหาบัณฑิต). กรุงเทพฯ: วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล. สืบค้นเมื่อ สิงหาคม 2566, จาก <https://archive.cm.mahidol.ac.th/bitstream/123456789/2134/1/TP%20BM.069%202559.pdf>

3. น้ำมันดิบ^{13, 14, 15}

น้ำมัน ถือเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของทุกประเทศ ซึ่งปัจจุบันมีความสำคัญในการดำรงชีวิตประจำวันอย่างมาก โดยการเดินทางและการขนส่งในประเทศไทยส่วนใหญ่มุ่งพึ่งพา ยานพาหนะที่ใช้น้ำมันเป็นเชื้อเพลิง ถึงแม้ช่วงที่ผ่านมาจะมีการกระจายการขนส่งสินค้าด้วยระบบราง และเทคโนโลยียานยนต์ที่มีการพัฒนารถยนต์ไฟฟ้าที่ก้าวหน้าขึ้นก็ตาม

น้ำมันสำเร็จรูปที่ใช้ปัจจุบันมีวัตถุดิบการผลิตมาจาก

1. “น้ำมันดิบ” ซึ่งเป็นปิโตรเลียมที่มีสถานะเป็นของเหลวพบในธรรมชาติ ที่มีส่วนผสมของ สารประกอบไฮโดรคาร์บอนหลายชนิด และอาจมีสารอื่นผสมด้วย เช่น กำมะถัน ไนโตรเจน ออกซิเจน โดยเมื่อขุดเจาะขึ้นมาแล้วจะเห็นลักษณะกายภาพเป็นสีดำหรือสีน้ำตาล

แหล่งน้ำมันสำคัญของโลกส่วนมากจะอยู่ในตะวันออกกลาง เช่น ซาอุดีอาระเบีย อิหร่าน อิรัก คูเวต กาตาร์ สหพันธรัฐอาหรับเอมิเรตส์ รวมถึงกลุ่มประเทศแถบทะเลแคริบเบียน เช่น เวเนซุเอลา โคลัมเบีย เม็กซิโก และตรินิแดด รวมถึงสหรัฐอเมริกาอีกด้วย ส่วนในประเทศไทยมีผลิตน้ำมันดิบ เช่นกัน โดยแหล่งผลิตบนบก เช่น แหล่งสิริกิติ์ ส่วนแหล่งผลิตในอ่าวไทยได้ก๊าซธรรมชาติเป็นหลัก แต่ปริมาณน้ำมันในประเทศไทยมีไม่เพียงพอกับปริมาณการใช้ ไทยจึงจำเป็นต้องนำเข้าน้ำมันดิบ เพื่อผลิตเป็นน้ำมันสำเร็จรูป

เมื่อนำน้ำมันดิบขึ้นมาแล้วยังไม่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ได้ทันที เพราะต้องแยกสารประกอบ ไฮโดรคาร์บอนต่าง ๆ จึงจะนำไปใช้ประโยชน์ตามชนิดของสารได้ ซึ่งกระบวนการนี้เรียกว่า การกลั่นน้ำมันดิบ ซึ่งจะได้ผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูป เช่น น้ำมันเชื้อเพลิงรถยนต์ น้ำมันเชื้อเพลิง เครื่องบิน และน้ำมันเตา

2. น้ำมันสำเร็จรูปที่สำคัญ คือ น้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล โดยน้ำมันเบนซิน เป็นน้ำมันเชื้อเพลิง ที่ใช้อย่างแพร่หลายสำหรับรถยนต์เครื่องยนต์เบนซินและรถจักรยานยนต์ โดยในประเทศไทยมี โรงกลั่นที่ผลิตน้ำมันเบนซินตามมาตรฐานยูโร 4 รวมทั้งในอนาคตโรงกลั่นน้ำมันในไทยยังมีความพร้อมที่จะผลิตตามมาตรฐานยูโร 5 ได้

นอกจากนี้ มีการนำน้ำมันเบนซินไปผสมกับเอทานอล เพื่อให้ได้น้ำมันแก๊ซโซฮอล์ E10 E20 และ E85 ซึ่งเป็นการช่วยลดค่าขนส่งสินค้านำมาใช้เป็นวัตถุดิบผลิตเอทานอล เช่น มันสำปะหลัง อ้อย เป็นต้น

ส่วนน้ำมันดีเซลเป็นน้ำมันเชื้อเพลิงที่ใช้กับเครื่องยนต์ดีเซล โดยผลิตภัณฑ์น้ำมันดีเซลแบ่งตามคุณสมบัติ ที่ใช้ คือ น้ำมันดีเซลหมุนเร็ว เป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ที่มีความเร็วรอบสูง เช่น รถยนต์เครื่องยนต์ ดีเซล และน้ำมันดีเซลหมุนช้า เป็นผลิตภัณฑ์ที่ใช้กับเครื่องยนต์ที่มีความเร็วรอบต่ำ เช่น เครื่องจักรกล การเกษตร

การจำหน่ายน้ำมันดีเซลในไทยกำหนดให้มีส่วนผสมของไบโอดีเซล 7% หรือ B7 และกำลังจะปรับขึ้น เป็น B10 เพื่อเพิ่มการใช้ไบโอดีเซลในไทย ซึ่งจะช่วยให้การดูดซับน้ำมันปาล์มในประเทศเพิ่มมากขึ้น

ปัจจุบันการจำหน่ายน้ำมันสำเร็จรูปในไทยอ้างอิงจากราคาตลาดสิงคโปร์ เนื่องจากเรานำเข้าน้ำมันเป็น ส่วนใหญ่ และราคาตลาดสิงคโปร์สะท้อนถึงการซื้อขายของทุกประเทศในภูมิภาคนี้ อีกทั้งเป็นตลาด

¹³ WORKPOINT NEWS (2561). น้ำมันไทย “นำเข้า” แบบไหน “ส่งออก” อะไร, <https://workpointtoday.com/น้ำมันไทย-นำเข้า-แบบไหน>

¹⁴ MODERN MANUFACTURING (2566). การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรอบ 12 เดือนของปี 65 เพิ่มขึ้น 13.5, <https://www.mmthailand.com/การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง-16/>

¹⁵ สำนักงานพลังงานจังหวัดบุรีรัมย์ (2562), <https://www.facebook.com/buriramenergy/posts/2821814521184374/>

ที่ส่งออกน้ำมันที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคเอเชีย ปริมาณการซื้อขายสูงทำให้ยากต่อการปั่นราคาโดยผู้ซื้อและผู้ขาย แต่ราคาจะปรับไปตามกลไกอุปสงค์ - อุปทาน (Demand - Supply) ของตลาดในช่วงเวลานั้น ๆ

ปัจจัยที่มีผลต่อราคาน้ำมันที่สำคัญ 5 ปัจจัย คือ

1. การขยายตัวทางเศรษฐกิจและความต้องการเชื้อเพลิงในแต่ละฤดูกาล โดยเมื่อเข้าสู่ช่วงเศรษฐกิจขยายตัวจะส่งผลให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น และส่งผลต่อเนื้อให้ความต้องการใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น และแน่นอนว่าเป็นแรงผลักดันให้ราคาน้ำมันขยับตัวสูงขึ้น
2. ปัจจัยทางภูมิรัฐศาสตร์ที่มีผลต่อราคาน้ำมันในตลาดโลกสูงขึ้นในรอบหลายปีที่ผ่านมา โดยเฉพาะความขัดแย้งในตะวันออกกลาง ซึ่งความตึงเครียดระหว่างสหรัฐและอิหร่านได้กระทบต่อปริมาณการผลิตน้ำมันดิบในช่วงที่ผ่านมา
3. ปัจจัยสภาพอากาศและภัยพิบัติ จะเห็นชัดเจนในกรณีการเกิดเฮอริเคนในสหรัฐฯ ที่มีผลให้โรงกลั่นในสหรัฐฯ ปิดตัวชั่วคราว ทำให้ความต้องการน้ำมันดิบเพื่อใช้ในการผลิตลดลง ราคา น้ำมันดิบอาจปรับตัวลดลง แต่ราคาน้ำมันสำเร็จรูปอาจปรับตัวสูงขึ้น
4. ปัจจัยสงครามการค้าระหว่างสหรัฐฯ และจีนที่มีผลต่อการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก และการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อเศรษฐกิจหลายประเทศชะลอตัวและทำให้ราคาน้ำมันลดลง ถึงแม้ว่าที่ผ่านมาท่าทีระหว่างสหรัฐฯ และจีนมีแนวโน้มดีขึ้น แต่ยังเป็นประเด็นที่ยังไม่มีความแน่นอน
5. ปัจจัยอัตราแลกเปลี่ยนเข้ามาเกี่ยวข้องด้วย โดยในช่วงที่ผ่านมาเงินบาทอยู่ในระดับแข็งค่า ซึ่งทำให้ต้นทุนในการนำเข้าพลังงานลดลงและมีผลต่อราคาน้ำมันขายปลีกในประเทศ

ส่วนการใช้พลังงานทางเลือกหรือพลังงานทดแทนที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งอาจทำให้ความต้องการน้ำมันลดลง และส่งผลต่อเนื้อให้ราคาน้ำมันปรับตัวลดลง ในขณะที่การใช้พลังงานหมุนเวียนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แต่บริษัทน้ำมันคาดการณ์ว่าในระยะสั้นจะไม่มีผลต่อการใช้น้ำมันอย่างมีนัยสำคัญ

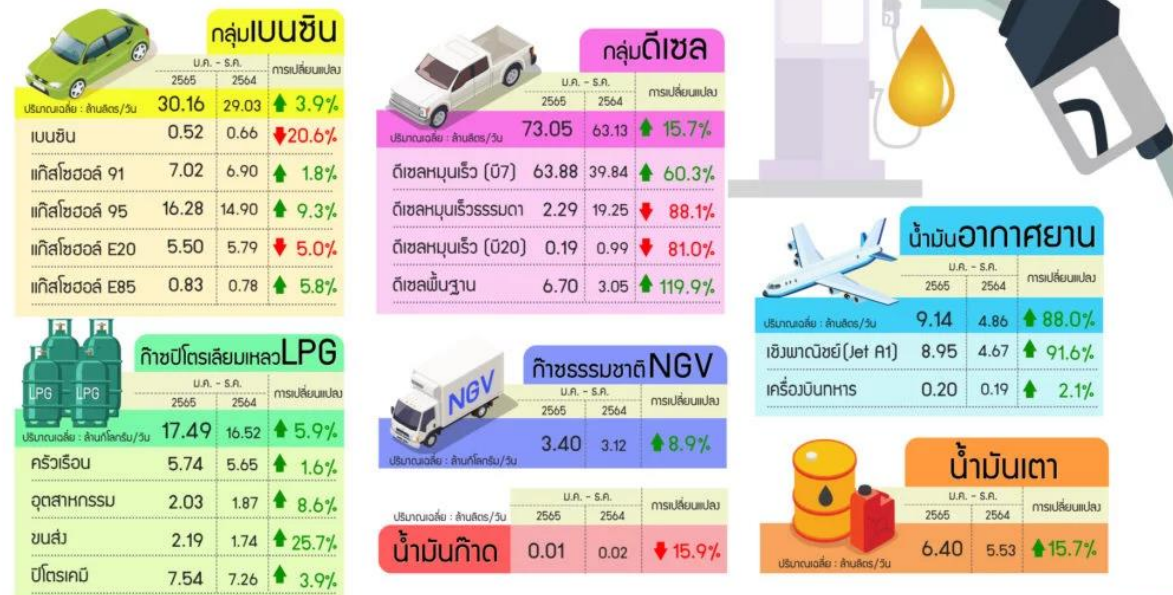
1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก¹⁶

กรมธุรกิจพลังงาน เปิดเผยภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 151.16 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน 13.5% โดยการใช้กลุ่มดีเซลเพิ่มขึ้น 15.7% น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1) เพิ่มขึ้น 91.6% น้ำมันเตาเพิ่มขึ้น 15.7% LPG เพิ่มขึ้น 5.9% และการใช้ NGV เพิ่มขึ้น 8.9% การใช้กลุ่มเบนซินเพิ่มขึ้น 3.9% ดังแสดงในรูปที่ 48

¹⁶ MODERN MANUFACTURING (2566). การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรอบ 12 เดือนของปี 65 เพิ่มขึ้น 13.5, <https://www.mmthailand.com/การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง-16/>

ภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรอบ 12 เดือน (มกราคม - ธันวาคม) ของปี 2565

หมายเหตุ : ร้อยละของการเปลี่ยนแปลงเทียบกับปริมาณการใช้ขอเดือน มกราคม-ธันวาคม 2564 (ข้อมูล ณ 27 มกราคม 2565)



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

รูปที่ 48 ภาพรวมการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงรอบ 12 เดือน (มกราคม - ธันวาคม) ของปี 2565

การใช้น้ำมันกลุ่มเบนซินปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 30.16 ลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 3.9% สำหรับการใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ 91 แก๊สโซฮอล์ 95 และแก๊สโซฮอล์ E85 เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 7.02 ลิตร/วัน 16.28 ลิตร/วัน และ 0.83 ลิตร/วัน ตามลำดับ ขณะที่การใช้น้ำมันแก๊สโซฮอล์ E20 และเบนซิน ลดลงมาอยู่ที่ 5.50 ลิตร/วัน และ 0.52 ลิตร/วัน ตามลำดับ

การใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 73.05 ลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 15.7% เป็นผลจากมาตรการช่วยเหลือโดยตรึงราคาให้ไม่เกิน 35 บาท/ลิตร ของมาตรการลดอัตราภาษีสรรพสามิตน้ำมันดีเซลจนถึงวันที่ 20 พฤษภาคม 2566 และการใช้กลไกกองทุนน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อช่วยบรรเทาความเดือดร้อนให้แก่ประชาชนและภาคธุรกิจ ภายใต้สถานการณ์ราคาน้ำมันที่ยังคงผันผวนทั่วโลก

สำหรับน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ป7 การใช้เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 63.88 ลิตร/วัน และน้ำมันดีเซลพื้นฐาน เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 6.70 ลิตร/วัน ขณะที่น้ำมันดีเซลหมุนเร็วธรรมดาปริมาณการใช้ลดลงมาอยู่ที่ 2.29 ลิตร/วัน และน้ำมันดีเซลหมุนเร็ว ป20 มีปริมาณการใช้ 0.19 ลิตร/วัน เนื่องจากสัดส่วนการผสมไบโอดีเซลในน้ำมันดีเซลหมุนเร็วขั้นต่ำที่เท่ากันทุกชนิด

สำหรับการใช้น้ำมันกลุ่มดีเซลเดือนธันวาคม 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 77.91 ลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 1.2% โดยการใช้ดีเซลในภาคไฟฟ้ามีปริมาณการใช้ 5.38 ลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 179.7% เป็นผลจากการนำไปผลิตไฟฟ้าทดแทนก๊าซธรรมชาติที่มีราคาสูง

การใช้น้ำมันอากาศยานเชิงพาณิชย์ (Jet A1) ปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 8.95 ล้านลิตร/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 91.6% เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่ให้ความสนใจเดินทางมาเฉลิมฉลองช่วงเทศกาลปีใหม่ โดยเฉพาะเดือนธันวาคม ส่งผลให้ความต้องการใช้มีแนวโน้มดีขึ้น การใช้ LPG ปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 17.49 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 5.9% เนื่องจากการใช้ในทุกภาคเพิ่มขึ้น โดยภาคขนส่งอยู่ที่ 2.19 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้น 25.7% ภาคอุตสาหกรรมอยู่ที่ 2.03 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้น 8.6% ภาคปิโตรเคมีอยู่ที่ 7.54 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้น 3.9% และภาคครัวเรือนอยู่ที่ 5.74 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้น 1.6% ดังแสดงในรูปที่ 49

การใช้ NGV ปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 3.40 ล้าน กก./วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 8.9%

การคาดการณ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงจากนี้จนถึงสิ้นปี 2566 คาดว่าภาพรวมโดยเฉพาะครึ่งปีหลังของปี 2566 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิดมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้น เนื่องจากการฟื้นตัวของเศรษฐกิจที่ต้องพึ่งพาการขนส่งและการใช้พลังงานปริมาณมาก



ที่มา: กรมธุรกิจพลังงาน กระทรวงพลังงาน

รูปที่ 49 ภาพรวมการนำเข้า - ส่งออกน้ำมันเชื้อเพลิง รอบ 12 เดือน (มกราคม - ธันวาคม) ของปี 2565

การนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงปี 2565 เฉลี่ยอยู่ที่ 991,268 บาร์เรล/วัน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 10.4% โดยการนำเข้าน้ำมันดิบอยู่ที่ 913,297 บาร์เรล/วัน เพิ่มขึ้น 5.8% โดยมูลค่าการนำเข้าน้ำมันดิบอยู่ที่ 104,790 ล้านบาท/เดือน เพิ่มขึ้น 72.7% สำหรับการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูป (น้ำมันเบนซินพื้นฐาน น้ำมันดีเซลพื้นฐาน น้ำมันเตา น้ำมันอากาศยาน และ LPG) เพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ 77,971 บาร์เรล/วัน คิดเป็นมูลค่าการนำเข้ารวม 7,412 ล้านบาท/เดือน

การส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปปี 2565 เป็นการส่งออกน้ำมันเบนซิน น้ำมันดีเซล น้ำมันเตา น้ำมันอากาศยาน น้ำมันก๊าด และ LPG โดยปริมาณส่งออกอยู่ที่ 159,414 บาร์เรล/วัน ลดลง 21.5% คิดเป็นมูลค่าส่งออกรวม 20,155 ล้านบาท/เดือน เพิ่มขึ้น 33.1%

สำหรับปี 2566 คาดว่าความต้องการใช้น้ำมันมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น จากการฟื้นตัวของภาคการท่องเที่ยว หลังจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) คลี่คลายลง ประกอบกับจีนได้มีการสิ้นสุดมาตรการ ZERO COVID - 19 ตั้งแต่วันที่ 8 มกราคม 2566 ซึ่งเป็นเรื่องดีต่อสถานการณ์การท่องเที่ยวของไทยและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในประเทศ เนื่องจากไทยเป็นประเทศหนึ่งที่ชาวจีนสนใจเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวเป็นจำนวนมาก อย่างไรก็ตาม ยังคงมีปัจจัยความเสี่ยงอื่นที่อาจส่งผลกระทบ โดยเฉพาะสถานการณ์สงครามระหว่างรัสเซียและยูเครน รวมทั้งเศรษฐกิจโลกที่ยังคงชะลอตัว

2) เส้นทางขนส่ง

การขนส่งน้ำมันดิบของประเทศไทยสามารถทำได้ผ่านหลายโหมดการขนส่งตามความเหมาะสมและระยะทาง

- ทางท่อ: น้ำมันดิบถูกขนส่งผ่านทางท่อที่เชื่อมต่อกับท่าเรือและโรงกลั่นน้ำมัน
- รถบรรทุก: น้ำมันดิบยังถูกขนส่งด้วยรถบรรทุกในระยะทางที่ใกล้เคียง นี่เป็นทางเลือกที่มีความสะดวกสบายสำหรับการขนส่งระยะสั้น ๆ หรือไปยังสถานที่ที่ไม่สามารถเข้าถึงด้วยทางท่อได้ง่าย
- ทางราง: น้ำมันดิบบางส่วนถูกขนส่งโดยใช้ระบบขนส่งทางราง เช่น ทางรถไฟ นี่เป็นทางเลือกที่ได้รับความนิยมเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีประสิทธิภาพในการขนส่งปริมาณมากในครั้งเดียว

เส้นทางขนส่งน้ำมันดิบ แสดงในรูปที่ 51

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

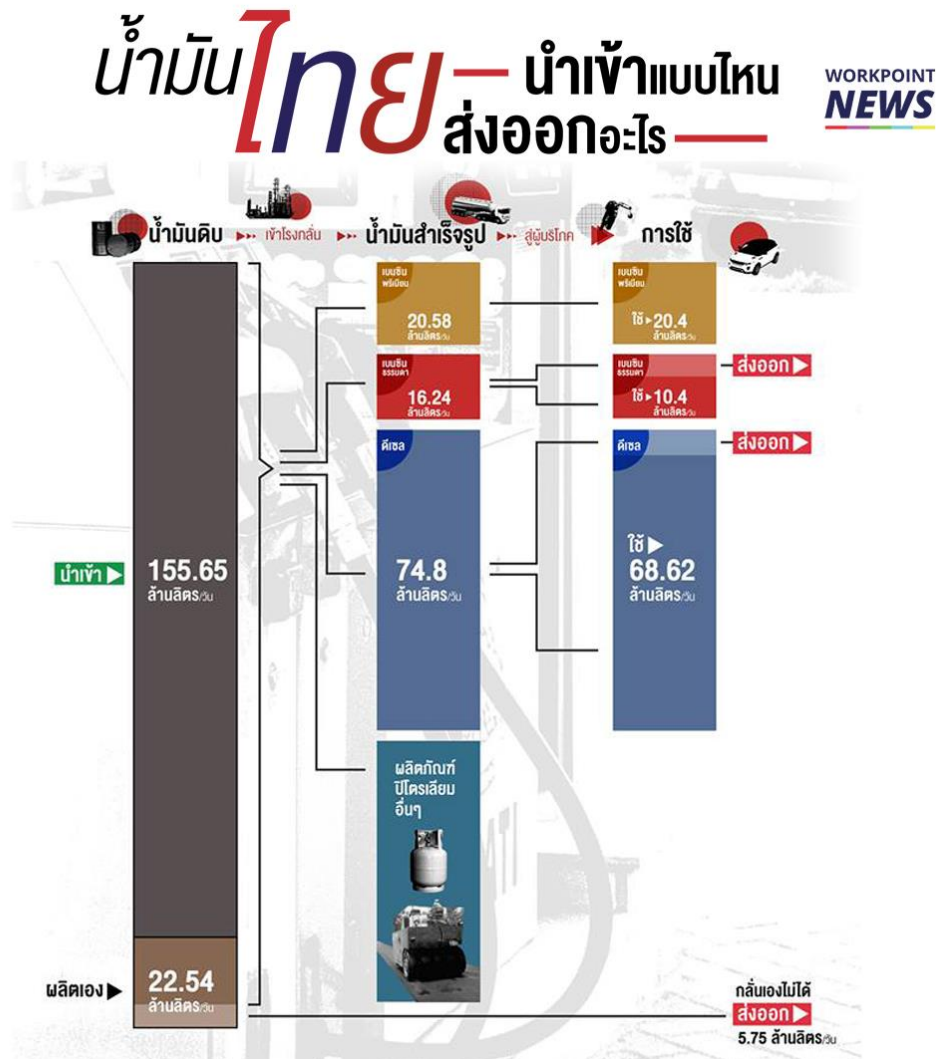
การใช้น้ำมันในรอบ 4 เดือน ม.ค. - เม.ย. 2566 ของประเทศไทย มียอดใช้เพิ่มขึ้น 3.1% เฉลี่ยอยู่ที่ 158.86 ล้านลิตรต่อวัน คาดครึ่งหลังปี 2566 การใช้น้ำมันเชื้อเพลิงทุกชนิดมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มขึ้นอีก ระบุเป็นการส่งสัญญาณการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในประเทศอย่างชัดเจน¹⁷ เมื่อปี 2561 ประเทศไทยผลิต “น้ำมันดิบ” ได้เฉลี่ยเพียงวันละ 22.54 ล้านลิตร/วัน โดยน้ำมันดิบจำนวนนี้เมื่อนำไปกลั่นเป็นเบนซินและดีเซล ก็จะได้ปริมาณน้อยลงอีก ดังนั้นน้ำมันดิบที่ไทยผลิตได้เองในประเทศจึงไม่พอต่อความต้องการ

เป็นเหตุให้ประเทศไทยต้อง “นำเข้า” น้ำมันดิบกว่า 155.65 ล้านลิตร/วัน (ปี 2561) เพื่อนำมากลั่นเป็นน้ำมันเบนซินและดีเซล ให้พอกับความต้องการใช้ของคนในประเทศ แต่ก็มีน้ำมันบางส่วนที่ไทย “ส่งออก” ไปขายต่างประเทศด้วย เช่น น้ำมันดิบที่ไทยขุดได้เอง แต่มีโลหะหนักผสมอยู่ในปริมาณสูง ซึ่งโรงกลั่นในประเทศกลั่นไม่ได้

และเนื่องจากในกระบวนการกลั่นน้ำมัน จะได้ทั้งน้ำมันเบนซินและน้ำมันดีเซล (รวมถึงผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมอื่น ๆ) ประเทศไทยใช้น้ำมันเบนซินแก๊สโซฮอล์ 95 ที่กลั่นได้หมดเกือบตลอด แต่ในกระบวนการกลั่น จะได้น้ำมันดีเซลส่วนเกินมาด้วย โดยเฉลี่ยไทยกลั่นดีเซลออกมาได้ 74.8 ล้านลิตร/วัน (ปี 2561) แต่ใช้ในประเทศเพียงวันละ 68.5 ล้านลิตร/วัน (ปี 2561) ส่วนเกินที่เหลือจึงส่งออกเพื่อหารายได้

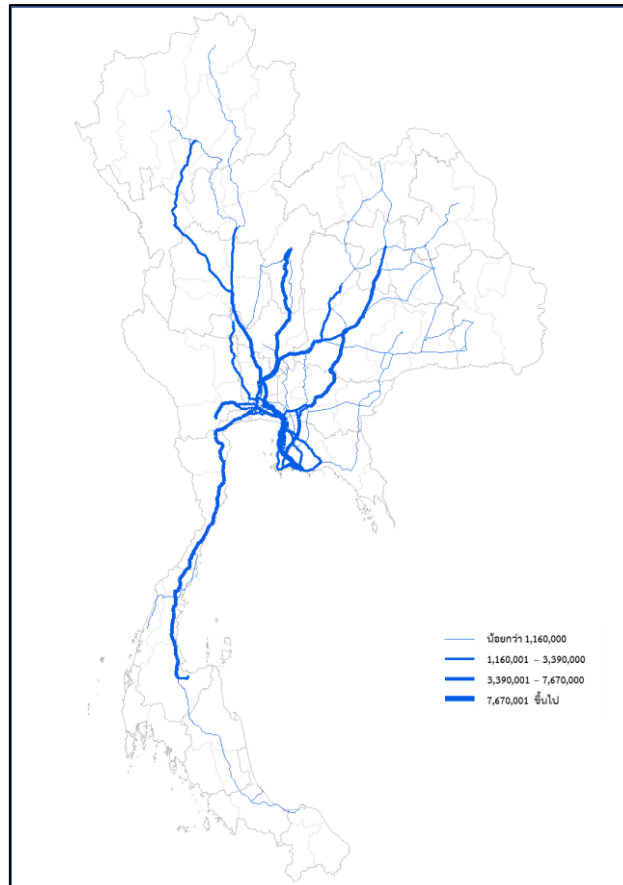
นี่จึงเป็นเหตุผลว่า ทำไมประเทศไทยจึงเป็นผู้ “นำเข้า” น้ำมันปริมาณมหาศาล แต่ในขณะเดียวกันก็ “ส่งออก” น้ำมันด้วย เป็นเพราะว่าน้ำมันที่ไทยนำเข้าและส่งออก เป็นคนละประเภท ดังแสดงในรูปที่ 50 ห่วงโซ่อุปทาน แสดงในรูปที่ 52ตามลำดับ

¹⁷ Green Network (2566). สถานการณ์การใช้น้ำมันเชื้อเพลิง รอบ 4 เดือนแรก ปี 2566, <https://www.greennetworkthailand.com/doeb-energy-update-06-2556/>



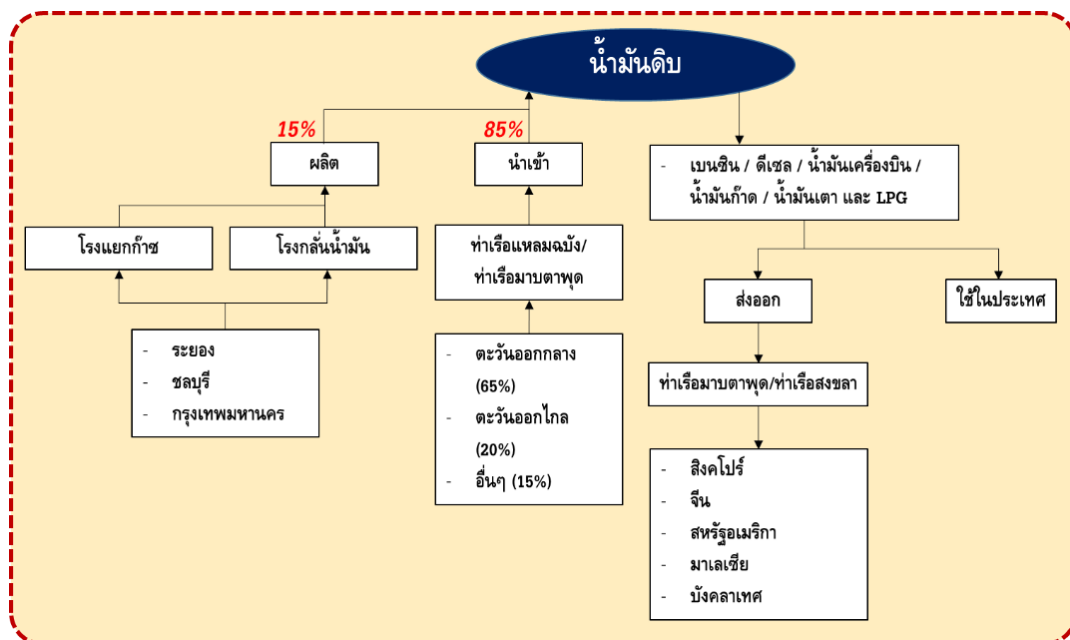
ที่มา: WORKPOINT NEWS (2561), <https://workpointtoday.com/น้ำมันไทย-นำเข้า-แบบไหน>

รูปที่ 50 การนำเข้าและส่งออกน้ำมันของประเทศไทย



ที่มา : สนข., วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม, การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 51 เส้นทางขนส่งน้ำมันดิบ



ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 52 ห่วงโซ่อุปทานของน้ำมันดิบ

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ประเทศไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบเป็นสัดส่วนมากกว่าใช้น้ำมันดิบจากบ้านเราเอง เพื่อใช้ในการกลั่นให้เป็นปิโตรเลียมชนิดต่าง ๆ โดยเส้นทางการค้าขายน้ำมันดิบนั้นแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือส่วนที่นำเข้าจากต่างประเทศ และส่วนที่มีอยู่ภายในประเทศ ซึ่งส่วนที่นำเข้ามาจากต่างประเทศจะถูกขนส่งมาทางเรือจากประเทศในแถบตะวันออกกลาง โดยเฉพาะอย่างยิ่งจากประเทศ การ์ตาร์ ซาอุดีอาระเบีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรต ซึ่งไทยมีการนำเข้าน้ำมันดิบจากประเทศเหล่านี้ถึง 70% ของการนำเข้าน้ำมันดิบทั้งหมด และแหล่งอื่น ๆ อีก 30% (ข้อมูลจาก รายชื่อประเทศที่นำเข้า น้ำมันดิบ, กรมธุรกิจพลังงาน) เมื่อน้ำมันดิบถูกขนส่งมายังท่าเทียบเรือกลางทะเล จะถูกลำเลียงผ่านท่อส่งน้ำมันหรือรถขนส่งน้ำมันไปยังโรงกลั่นในพื้นที่ต่าง ๆ ของแต่ละบริษัทผู้กลั่น ซึ่งโดยมากแล้ว โรงกลั่นน้ำมัน ในไทยจะตั้งอยู่ใกล้กับท่าเรือที่บริเวณจังหวัดชลบุรีและ ระยอง หลังจากนั้นจะได้ปิโตรเลียมซึ่งจะมีการนำเข้าไปเก็บไว้ที่คลังน้ำมันของแต่ละเจ้า และมีการจัดจำหน่ายผลิตภัณฑ์น้ำมันสำเร็จรูปภายในประเทศและส่งออกไปยังต่างประเทศ

สำหรับการส่งออกน้ำมันดิบนั้นมีเพียงแค่ 5 - 10% ที่ถูกส่งไปจากจากแหล่งน้ำมันดิบทั้งหมดในไทย เนื่องจากเป็นน้ำมันดิบที่โรงกลั่นในไทยไม่สามารถกลั่นได้ เนื่องจากประเภทของน้ำมันดิบกับโรงกลั่นไม่สอดคล้องกันการส่งออกส่วนใหญ่จะถูกส่งไปยังสหรัฐอเมริกา จีน เกาหลีใต้ อินโดนีเซีย และออสเตรเลีย (ข้อมูลจาก กรมเชื้อเพลิงธรรมชาติ) โดยผ่านทางเรือ ซึ่งน้ำมันดิบจะถูกส่งมาจากแหล่งกำเนิดจากทั่วประเทศโดยท่อขนส่ง หรือรถบรรทุก ก่อนที่จะเข้าสู่ท่าเรือและส่งต่อไปยังประเทศปลายทาง โดยประตูการค้าเพื่อการส่งออก ส่วนใหญ่ คือ ท่าเรือสงขลา ท่าเรือมาบตาพุด และด่านพรหมแดนสะเดา/ปาดังเบซาร์ ดังรูปที่ 53

การวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งตามต้นทางและปลายทางของการขนส่ง ใช้สมมติฐาน ดังนี้

- การส่งออก
 - ต้นทาง: จังหวัดระยอง ชลบุรี และกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งโรงแยกก๊าซ และโรงกลั่นน้ำมัน
 - ปลายทาง: ประตูการค้าส่งออก ใช้สัดส่วนปริมาณการส่งออกตามประตูการค้าต่าง ๆ ต่อปริมาณการส่งออกรวมทั่วประเทศ ตามข้อมูลของกรมศุลกากร
- การนำเข้า
 - ต้นทาง: ประตูการค้านำเข้า ใช้สัดส่วนปริมาณการนำเข้าตามประตูการค้าต่าง ๆ ต่อปริมาณการนำเข้ารวมทั่วประเทศ ตามข้อมูลของกรมศุลกากร
 - ปลายทาง: จังหวัดระยอง ชลบุรี และกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งโรงแยกก๊าซ และโรงกลั่นน้ำมัน
- การบริโภคในประเทศ
 - ต้นทาง: จังหวัดเพชรบูรณ์ ราชบุรี นครราชสีมา ระยอง สุราษฎร์ธานี ขอนแก่น ลำปาง นครสวรรค์ หนอง สกลนคร ชัยภูมิ พิษณุโลก ชุมพร บุรีรัมย์ ฉะเชิงเทรา และหนองบัวลำภู
 - ปลายทาง: จังหวัดระยอง ชลบุรี และกรุงเทพมหานคร เนื่องจากเป็นแหล่งที่ตั้งโรงแยกก๊าซ และโรงกลั่นน้ำมัน



ที่มา : PTIT (2009) และ PTIT (2013)

รูปที่ 53 ระบบการกระจายน้ำมันดิบที่มีอยู่ในประเทศไทย

5) ปัญหาการขนส่งทางรางของอุตสาหกรรมน้ำมันดิบในประเทศไทย

การขนส่งทางบก (รถบรรทุก) และการขนส่งทางรถไฟมีคุณสมบัติและลักษณะที่แตกต่างกัน ดังนั้นเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบระหว่างสองวิธีการขนส่งนี้จะต้องพิจารณาแต่ละด้านดังนี้

1. ความจุ การขนส่งทางรถไฟมีความจุสูงกว่าการขนส่งทางบก (รถบรรทุก) เนื่องจากรถไฟสามารถบรรทุกสินค้าได้มากกว่ารถบรรทุกในครั้งเดียว ซึ่งทำให้เหมาะสำหรับการขนส่งปริมาณสินค้าที่มากโดยเฉพาะ
2. ต้นทุน การดำเนินงานของรถบรรทุกมีค่าใช้จ่ายสูงกว่ารถไฟ เนื่องจากต้องพิจารณาค่าเชื้อเพลิงและค่าแรงงานที่สูงกว่า ในขณะที่รถไฟมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่าในเรื่องนี้
3. ประสิทธิภาพ การขนส่งทางรถไฟมีประสิทธิภาพมากกว่าการขนส่งทางบก (รถบรรทุก) เนื่องจากรถไฟสามารถเคลื่อนที่ได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่ได้รับผลกระทบจากการจราจร และมีความเร็วสูงกว่า
4. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งทางบก (รถบรรทุก) มีการปล่อยมลพิษและส่งผลกระทบต่อสภาพถนนเสียหาย ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟมีการปล่อยมลพิษน้อยกว่าและไม่ส่งผลกระทบต่อถนน
5. ความต้องการโครงสร้างพื้นฐาน การขนส่งทางบก (รถบรรทุก) ต้องใช้ถนนและสถานีเติมน้ำมันเชื้อเพลิง ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟต้องใช้รางรถไฟและสถานีขนส่ง
6. ความเข้าถึง การขนส่งทางบก (รถบรรทุก) มีความยืดหยุ่นและสามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกลได้ง่ายกว่าการขนส่งทางรถไฟที่จำกัดโดยเครือข่าย
7. ความน่าเชื่อถือ การขนส่งทางบก (รถบรรทุก) มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนน ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟโดยทั่วไปมีความน่าเชื่อถือมากกว่า

ด้วยความแตกต่างในลักษณะและคุณสมบัติของการขนส่งทางบกและการขนส่งทางรถไฟ การเลือกใช้วิธีการขนส่งที่เหมาะสมกับสถานการณ์และความต้องการของการขนส่งเป็นสิ่งสำคัญ ดังแสดงในตารางที่ 14

ตารางที่ 14 เปรียบเทียบการขนส่งทางบกและการขนส่งทางรถไฟของน้ำมันดิบ

ประเด็น	การขนส่งทางบก (รถบรรทุก)	การขนส่งทางรถไฟ
1. ความจุ	จำกัดโดยขนาดของรถบรรทุก	รถไฟมีความจุสูงกว่า
2. ต้นทุน	ค่าเชื้อเพลิงและค่าแรงงานสูง	ต้นทุนการดำเนินงานต่ำกว่า
3. ประสิทธิภาพ	ช้ากว่าและได้รับผลกระทบจากการจราจร	โดยทั่วไปมีประสิทธิภาพมากขึ้น
4. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	มีการปล่อยมลพิษและทำให้สภาพถนนเสียหาย	มีการปล่อยมลพิษน้อยกว่า
5. ความต้องการโครงสร้างพื้นฐาน	ถนนและสถานีเติมน้ำมันเชื้อเพลิง	รางรถไฟและสถานีขนส่ง
6. ความเข้าถึง	ยืดหยุ่นและสามารถเข้าถึงพื้นที่ห่างไกล	จำกัดโดยเครือข่ายรถไฟ
7. ความน่าเชื่อถือ	มีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุบนท้องถนน	โดยทั่วไปมีความน่าเชื่อถือมากขึ้น

4. น้ำมันสำเร็จรูป

น้ำมันสำเร็จรูปเป็นผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่นน้ำมันดิบ ซึ่งใช้ในหลากหลายอุตสาหกรรม เช่น ขนส่ง การเกษตร การผลิตไฟฟ้า และอุตสาหกรรมหนักอื่น ๆ ในประเทศไทย น้ำมันสำเร็จรูปเป็นสินค้าโภคภัณฑ์ที่สำคัญที่ส่งผลต่อเศรษฐกิจของประเทศเป็นอย่างมาก

แหล่งนำเข้าน้ำมันดิบหลักของไทย ได้แก่ ตะวันออกกลาง (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ซาอุดีอาระเบีย และคูเวต) และอินโดนีเซีย

หลังจากกลั่นน้ำมันดิบแล้ว น้ำมันสำเร็จรูปจะถูกส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยเพื่อแบ่งแยกออกเป็นผลิตภัณฑ์ต่าง ๆ เช่น เบนซิน ดีเซล น้ำมันเตา และน้ำมันก๊าด น้ำมันสำเร็จรูปเหล่านี้จะถูกจำหน่ายให้กับผู้บริโภคผ่านสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยมีปัจจัยหลายประการที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง โดยปัจจัยที่สำคัญที่สุด ได้แก่ ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ และนโยบายของรัฐบาล

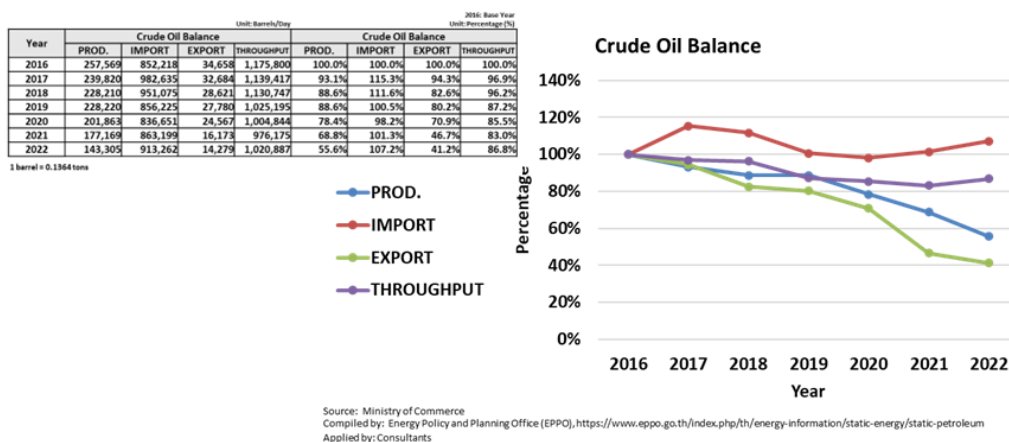
ในช่วงที่ผ่านมา ราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ประกอบกับค่าเงินบาทอ่อนค่าลงเมื่อเทียบกับดอลลาร์สหรัฐ ส่งผลให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงขึ้นอีก นอกจากนี้ รัฐบาลไทยยังมีนโยบายลดการอุดหนุนราคาน้ำมัน ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยปรับตัวเพิ่มขึ้นสูงขึ้นเช่นกัน

ราคาน้ำมันสำเร็จรูปที่สูงขึ้นส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในหลายด้าน เช่น เพิ่มต้นทุนการผลิตของภาคอุตสาหกรรม เพิ่มค่าครองชีพของประชาชน และทำให้เงินเฟ้อสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม มาตรการต่าง ๆ ของรัฐบาลไทยอาจไม่สามารถบรรเทาผลกระทบจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นได้อย่างสมบูรณ์ ภาคธุรกิจและประชาชนจึงจำเป็นต้องปรับตัวรับมือกับสถานการณ์ราคาน้ำมันที่สูงขึ้น

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

จากข้อมูลการนำเข้าและส่งออกน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทยในช่วงปี 2560 - 2566 สรุปได้ว่าประเทศไทยมีแนวโน้มการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยมีสาเหตุหลักมาจากการต้องการใช้น้ำมันภายในประเทศที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้แนวโน้มการนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของไทย อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจไทยในหลายด้าน เช่น เพิ่มต้นทุนการผลิตของภาคอุตสาหกรรม เพิ่มค่าครองชีพของประชาชน และทำให้เงินเฟ้อสูงขึ้น ภาคธุรกิจและประชาชนจึงจำเป็นต้องปรับตัวรับมือกับสถานการณ์การนำเข้าน้ำมันสำเร็จรูปที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 54



รูปที่ 54 ปริมาณการนำเข้าส่งออกน้ำมันสำเร็จรูป

2) เส้นทางขนส่ง

เส้นทางขนส่งของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทยภายในประเทศ แบ่งออกเป็น 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ ทางเรือ และทางรถบรรทุก

● เส้นทางขนส่งทางเรือ

- เส้นทางขนส่งทางเรือเป็นเส้นทางขนส่งหลักสำหรับสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูป เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำและมีประสิทธิภาพสูง โดยน้ำมันสำเร็จรูปจะถูกขนส่งจากแหล่งนำเข้าไปยังโรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทย ทางเรือบรรทุกน้ำมันโดยเฉพาะ ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นเรือบรรทุกน้ำมันขนาดใหญ่ (Very Large Crude Carriers: VLCCs) ที่มีน้ำหนักบรรทุกมากกว่า 2 ล้านตัน
- หลังจากน้ำมันสำเร็จรูปถูกขนส่งมาถึงท่าเรือแล้ว จะถูกขนถ่ายไปยังเรือบรรทุกน้ำมัน ขนาดกลางและขนาดเล็ก เพื่อส่งไปยังโรงกลั่นน้ำมันต่างๆ ทั่วประเทศ

● เส้นทางขนส่งทางรถบรรทุก

- เส้นทางขนส่งทางรถบรรทุกเป็นเส้นทางขนส่งสำรองสำหรับสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูป เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งสูงกว่าเส้นทางขนส่งทางเรือ แต่สามารถขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปได้ทันทีโดยไม่ต้องรอเรือบรรทุกน้ำมัน

โรงกลั่นน้ำมันในประเทศไทยจะตั้งอยู่ตามแนวชายฝั่งทะเล โดยโรงกลั่นน้ำมันขนาดใหญ่จะตั้งอยู่บริเวณภาคตะวันออกของประเทศ เช่น โรงกลั่นน้ำมันบางจาก โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ และโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ เป็นต้น ส่วนโรงกลั่นน้ำมันขนาดเล็กจะตั้งอยู่บริเวณภาคกลางและภาคใต้ของประเทศ เช่น โรงกลั่นน้ำมันบางจาก โรงกลั่นน้ำมันไทยออยล์ และโรงกลั่นน้ำมันเอสโซ่ เป็นต้น หลังจากกลั่นน้ำมันดิบแล้ว น้ำมันสำเร็จรูปจะถูกส่งไปยังสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทางรถบรรทุกน้ำมันขนาดกลางและขนาดเล็ก

เส้นทางขนส่งของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปของประเทศไทยภายในประเทศโดยสรุป ได้ดังตารางที่ 15

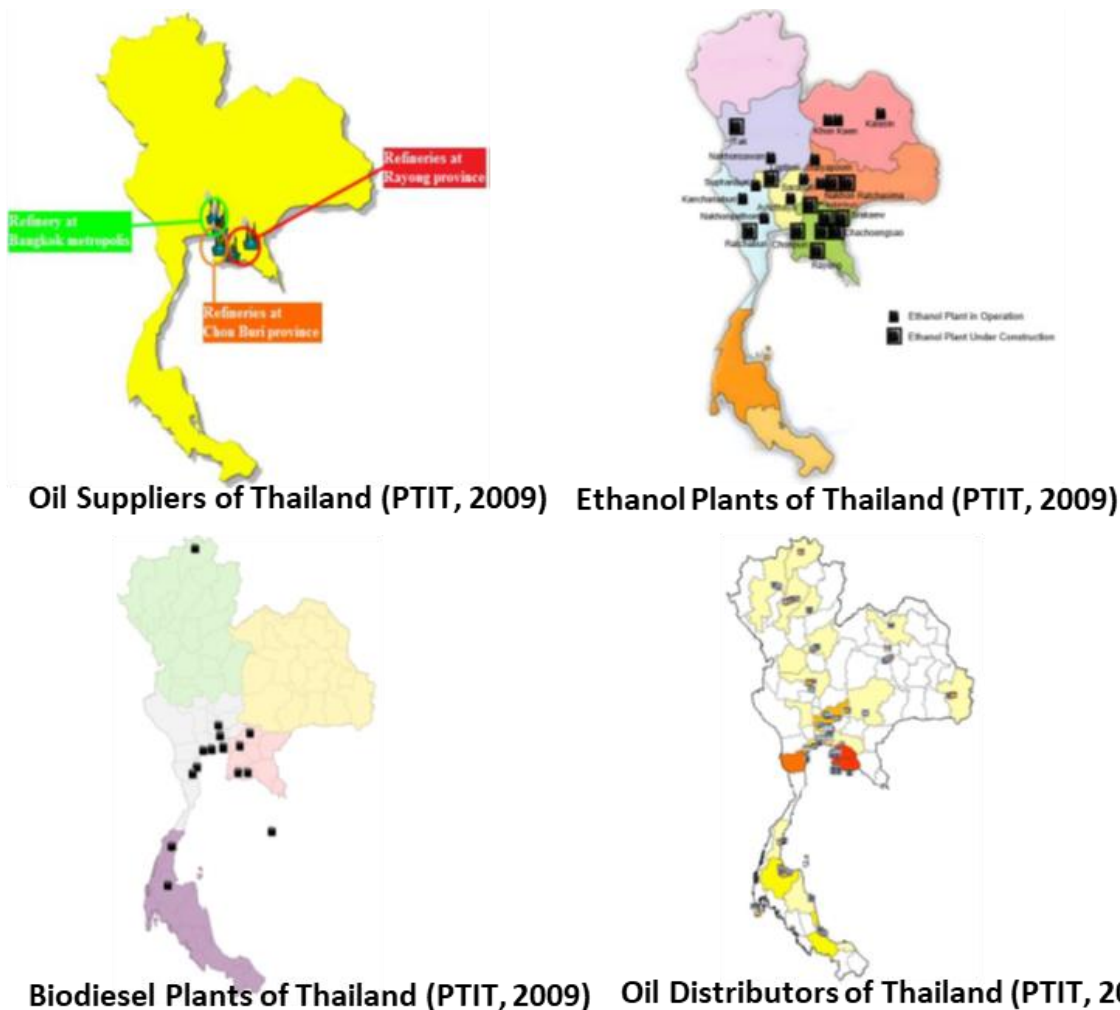
ตารางที่ 15 เส้นทางขนส่งน้ำมันสำเร็จรูป

แหล่งนำเข้า	โรงกลั่นน้ำมัน	สถานีบริการน้ำมัน	โหมดการขนส่งหลัก
ตะวันออกกลาง และอินโดนีเซีย	ภาคตะวันออก ภาคกลาง และภาคใต้	ทั่วประเทศ	ทางเรือ และทางรถบรรทุก

ที่มา: โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข.

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

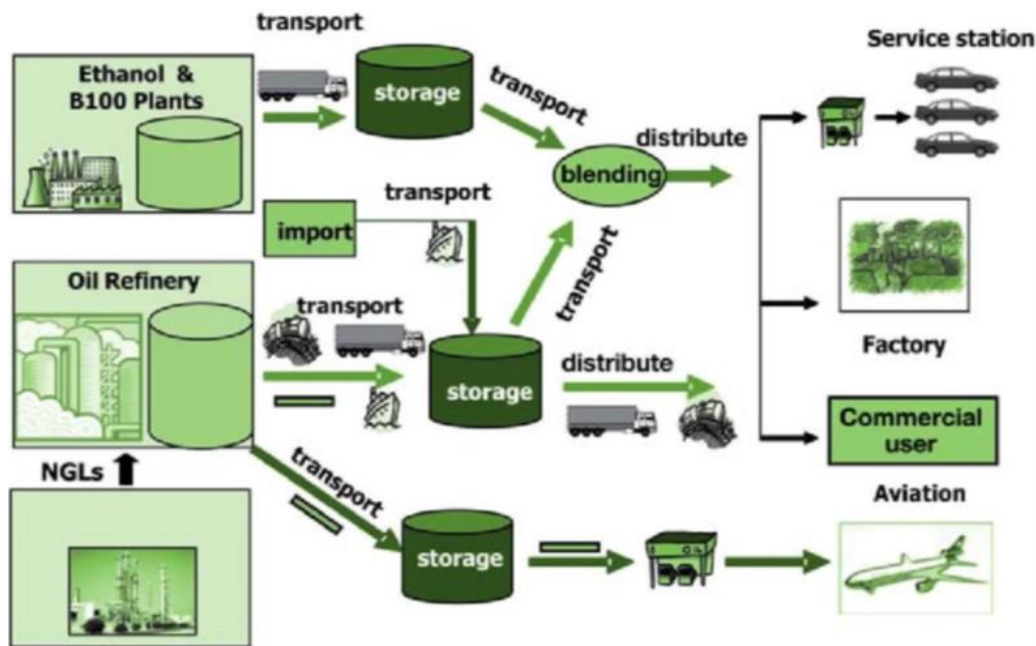
ในประเทศไทยมีแหล่งผลิตน้ำมันสำเร็จรูปหลายแห่ง ซึ่งส่วนใหญ่จะอยู่ในระหว่างภาคกลางและภาคใต้ของประเทศ บริษัทเอ็กซอนม็อบิล คอร์ปอเรชั่น (Esso Mobil Corporation) และปตท. (PTT) เป็นบริษัทค้าปลีกที่มีการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยและมีสถานที่จัดเก็บน้ำมันและโรงกลั่นน้ำมันทั้งหลายในพื้นที่ภาคกลางและภาคใต้ของประเทศ นอกจากนี้ยังมีบริษัทอื่น ๆ ที่มีการผลิตน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทยด้วย เช่น บางจาก (Bangchak Petroleum) และอื่น ๆ อีกมาก การผลิตน้ำมันสำเร็จรูปเป็นส่วนสำคัญของอุตสาหกรรมพลังงานในประเทศไทยและมีบทบาทในการรองรับการพัฒนาของประเทศ ดังแสดงในรูปที่ 55



รูปที่ 55 แผนที่ภาพรวมของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูป

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย มีหน้าที่หลักในการรับน้ำมันสำเร็จรูปจากโรงกลั่นน้ำมัน เพื่อจัดเก็บและกระจายไปยังสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ ทั่วประเทศ โดยศูนย์กระจายสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปในประเทศไทย โดยทั่วไปแล้วจะตั้งอยู่ใกล้กับโรงกลั่นน้ำมัน และมีระบบการจัดการที่ทันสมัย สามารถเก็บน้ำมันสำเร็จรูปได้หลากหลายประเภท และสามารถส่งน้ำมันสำเร็จรูปไปยังสถานีบริการน้ำมันต่าง ๆ ทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ดังแสดงในรูปที่ 56



Source: T. Marukat (2009)

, https://www.researchgate.net/figure/Existing-Network-and-Recommended-Network-of-Oil-Distribution-PTIT-2009-and-PTIT-2013_fig5_280645992

Oil Distribution Systems of Thailand

รูปที่ 56 การกระจายสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูป

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางเรือและทางรถบรรทุก

การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปมีต้นทุนการขนส่งสูงกว่าการขนส่งทางเรือและทางรถบรรทุก เนื่องจากโรงจักรและตู้รถไฟเพื่อการขนส่งน้ำมันสำเร็จรูปมีราคาแพงกว่ารถบรรทุกน้ำมัน นอกจากนี้ การขนส่งทางรางยังมีข้อจำกัดเรื่องเส้นทางการขนส่ง เนื่องจากเส้นทางรถไฟของประเทศไทยยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่

อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางรางมีข้อดีหลายประการเหนือกว่าการขนส่งทางเรือและทางรถบรรทุก ได้แก่

- ประหยัดพลังงาน
- ปลอดภัยและลดมลพิษทางอากาศ
- ช่วยลดการจราจรบนท้องถนน

แนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปโดยละเอียด มีดังนี้

➢ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่

ภาครัฐควรเร่งรัดการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปทางรางได้มากขึ้น แนวทางการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านราง ได้แก่ การสร้างทางรถไฟใหม่ การปรับปรุงทางรถไฟเดิม และการเพิ่มสถานีรถไฟ

➢ พัฒนาระบบรางให้มีความปลอดภัยมากขึ้น

ภาครัฐควรพัฒนาระบบรางให้มีความปลอดภัยมากขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ประกอบการขนส่งทางราง แนวทางในการพัฒนาระบบรางให้มีความปลอดภัยมากขึ้น ได้แก่ การติดตั้งระบบสัญญาณเตือนภัยและระบบความปลอดภัยอื่น ๆ การปรับปรุงระบบการบำรุงรักษาราง และการอบรมพนักงานขับรถจักรและพนักงานรถไฟให้มีความรู้และทักษะด้านความปลอดภัย

➢ ส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนในการขนส่งทางราง

ภาครัฐควรส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนในการขนส่งทางราง โดยให้สิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง เช่น สิทธิพิเศษด้านภาษี และการสนับสนุนด้านเงินทุน แนวทางในการส่งเสริมให้ภาคเอกชนลงทุนในการขนส่งทางราง ได้แก่ การลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันสำเร็จรูปที่ขนส่งทางราง การลดภาษีโรงเรือนและที่ดินสำหรับสถานีรถไฟ และการให้เงินกู้ดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ประกอบการขนส่งทางราง

หากภาครัฐสามารถดำเนินการตามแนวทางเหล่านี้ได้สำเร็จ จะช่วยให้การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทน้ำมันสำเร็จรูปได้รับความนิยมมากขึ้น ส่งผลดีต่อความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ และช่วยลดมลพิษทางอากาศ

5. ก๊าซธรรมชาติ

ก๊าซธรรมชาติ (Natural Gas) เป็นเชื้อเพลิงฟอสซิลที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ ประกอบด้วยก๊าซมีเทน (Methane) 70% ขึ้นไป รวมถึงสิ่งเจือปนอื่น ๆ เช่น โพรเพน บิวเทน เพนเทน ออกซิเจน คาร์บอนไดออกไซด์ ไนโตรเจน เป็นต้น ก๊าซธรรมชาติสามารถพบได้ในแอ่งใต้พื้นดิน บนบกหรือในทะเล หรืออาจพบร่วมกับน้ำมันดิบ หรือ คอนเดนเสท (ผลิตภัณฑ์ของเหลวไฮโดรคาร์บอนที่กลั่นตัวจากก๊าซธรรมชาติ)

ประเทศไทยมีศักยภาพในการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติสูง โดยมีแหล่งก๊าซธรรมชาติที่สำคัญอยู่บริเวณอ่าวไทย ได้แก่ แหล่งบงกช แหล่งเอราวัณ และแหล่งยาดานา รวมถึงแหล่งก๊าซธรรมชาติบนบก เช่น แหล่งกระบี่ และแหล่งพัทลุง

ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่มีความสำคัญต่อประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยใช้เป็นเชื้อเพลิงหลักในการผลิตไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม และภาคขนส่ง การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าช่วยให้ประเทศไทยลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและสามารถผลิตไฟฟ้าได้อย่างมีประสิทธิภาพและมั่นคงมากขึ้น การใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคอุตสาหกรรมไทยและลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ การใช้ก๊าซธรรมชาติในการขนส่งช่วยให้ประเทศไทยลดปัญหามลพิษทางอากาศและลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง

นอกจากนี้ ก๊าซธรรมชาติยังใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ (NGV) ซึ่งนับเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด ไม่ก่อให้เกิดควันดำหรือสารพิษ ที่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชน จึงสามารถลดปัญหามลพิษทางอากาศได้

รัฐบาลไทยได้ส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติในทุกภาคส่วน โดยกำหนดให้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงหลักในการผลิตไฟฟ้า และสนับสนุนการใช้ก๊าซธรรมชาติในการผลิตไฟฟ้าและภาคขนส่ง นอกจากนี้ รัฐบาลยังได้ส่งเสริมการลงทุนในโครงการสำรวจและผลิตก๊าซธรรมชาติ เพื่อเพิ่ม ปริมาณสำรองก๊าซธรรมชาติของประเทศ

สำหรับแนวโน้มการใช้ก๊าซธรรมชาติในอนาคต คาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจัยสนับสนุนที่สำคัญ ได้แก่

- การขยายตัวของภาคอุตสาหกรรมและภาคขนส่ง
- ความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นเพื่อทดแทนพลังงานฟอสซิลอื่น ๆ ที่อาจหมดลงในอนาคต
- นโยบายของภาครัฐที่ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด

ดังนั้น ก๊าซธรรมชาติจะยังคงเป็นเชื้อเพลิงที่สำคัญต่อประเทศไทยในอนาคตต่อไป

1) ปริมาณนำเข้า-ส่งออก

จากข้อมูลการผลิตและนำเข้าก๊าซธรรมชาติของประเทศไทยในช่วงปี 2559 - 2565 พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มการผลิตก๊าซธรรมชาติลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2565 การผลิตก๊าซธรรมชาติอยู่ที่ 2,648 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ซึ่งลดลงจากปีก่อนหน้า ในขณะที่การนำเข้าก๊าซธรรมชาติเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2565 นำเข้าก๊าซธรรมชาติอยู่ที่ 1,626 ล้านลูกบาศก์ฟุตต่อวัน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า

สาเหตุหลักที่ทำให้การผลิตก๊าซธรรมชาติของประเทศไทยลดลง มาจากการที่แหล่งก๊าซธรรมชาติในอ่าวไทยเริ่มหมดอายุสัมปทาน และแหล่งก๊าซธรรมชาติที่ยังคงอยู่มีปริมาณสำรองลดลง ประกอบกับประเทศไทยมีความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

การลดลงของการผลิตก๊าซธรรมชาติและความต้องการใช้ที่เพิ่มขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยต้องนำเข้าก๊าซธรรมชาติมากขึ้น เพื่อตอบสนองความต้องการใช้ภายในประเทศ

การนำเข้าก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ ส่งผลให้ประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายด้านพลังงานเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศในระยะยาว

แนวทางการแก้ไขปัญหาการลดลงของการผลิตก๊าซธรรมชาติของประเทศไทย จำเป็นต้องเร่งสำรวจและพัฒนาแหล่งก๊าซธรรมชาติใหม่ ๆ ทั้งในอ่าวไทยและนอกชายฝั่งทะเล รวมถึงส่งเสริมการใช้พลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด เพื่อลดการพึ่งพาก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 ปริมาณนำเข้า - ส่งออกก๊าซธรรมชาติ

หน่วย: Million Standard Cubic Feet per Day (MMSCFD)

ปี	การผลิต	การนำเข้า	รวม
2559	3,767	1,249	5,015
2560	3,620	1,358	4,978
2561	3,527	1,385	4,912
2562	3,623	1,394	5,017
2563	3,261	1,437	4,699
2564	3,204	1,521	4,726
2565	2,648	1,626	4,274

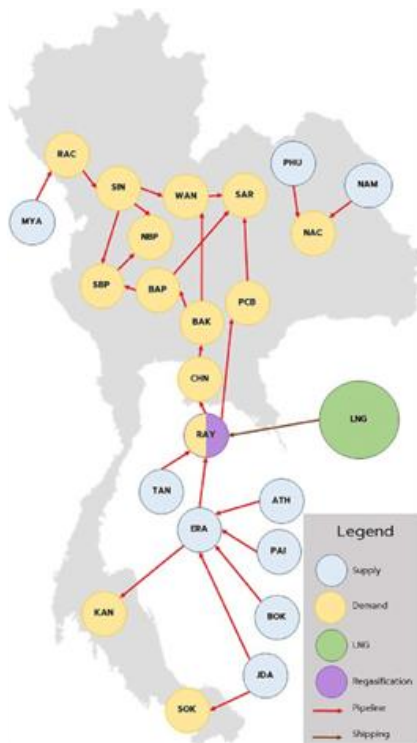
ที่มา: กระทรวงพาณิชย์, รวบรวมโดย: สำนักงานนโยบายพลังงานและแผนพลังงาน (สนพ.), <https://www.eppo.go.th/index.php/th/energy-information/static-energy/static-gas>

2) เส้นทางขนส่ง

เส้นทางขนส่งก๊าซธรรมชาติของประเทศไทยส่วนใหญ่มักจะมีการนำเสนอมานทางท่อลำเลียงแก๊สธรรมชาติ (Natural Gas Pipelines) ซึ่งเป็นระบบท่อที่ใช้สำหรับขนส่งก๊าซธรรมชาติไปยังโรงงานผลิตไฟฟ้า หรือสถานที่อื่น ๆ ที่ใช้ก๊าซเพื่อผลิตพลังงานหรือใช้เป็นเชื้อเพลิง อีกทั้งยังมีการนำก๊าซธรรมชาติไปใช้ในภาคอุตสาหกรรมและเพื่อการค้าระหว่างประเทศด้วยทางท่อนี้ด้วย

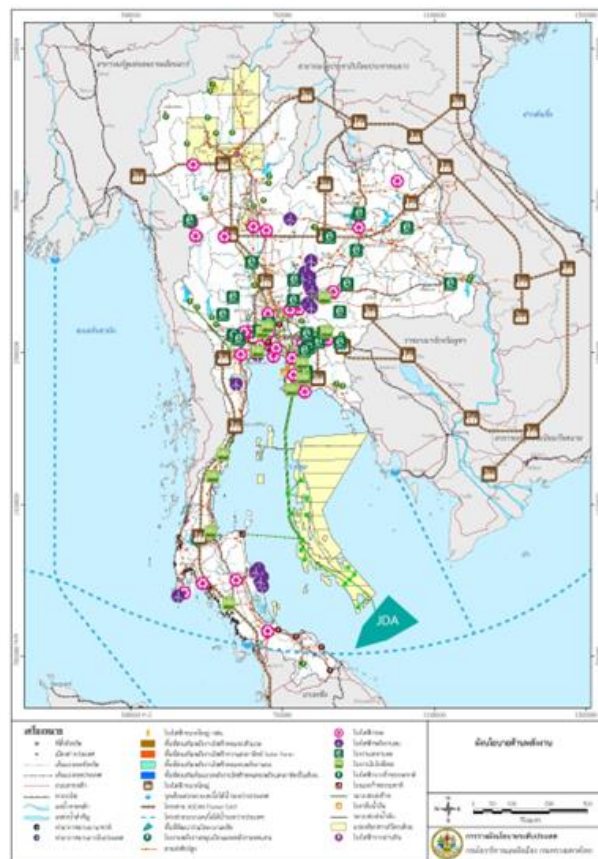
เส้นทางขนส่งก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยประกอบด้วยระบบท่อลำเลียงที่มีความยาวต่าง ๆ และมีการเชื่อมต่อเข้ากับประเทศเพื่อนบ้านเช่น ประเทศมาเลเซียและประเทศพม่า การขนส่งก๊าซธรรมชาตินี้มีบทบาทสำคัญในการรองรับการผลิตพลังงานไฟฟ้าและใช้ในอุตสาหกรรมทั่วไปของประเทศไทย ดังแสดงในรูปที่ 57

Thailand's natural gas distribution network



Source: N. Tuchinda, S. Moryadee, C. U-tapao & L. Laokhongthavorn (2021): A multi-period linear programming model for the natural gas distribution network of Thailand, International Journal of Sustainable Energy, DOI: 10.1080/14786451.2021.1924716, <https://doi.org/10.1080/14786451.2021.1924716> Published online: 14 May 2021. Submit your article to this journal View related articles View Crossmark data

Energy Map of Thailand (Energy Policy Framework)



Source: Department of Public Works and Town & Country Planning, Thailand

รูปที่ 57 เส้นทางขนส่งก๊าซธรรมชาติ

3) แหล่งผลิต^{18, 19} และห่วงโซ่อุปทาน

ประเทศไทยได้มีการสำรวจพบแหล่งก๊าซธรรมชาติ 2 แหล่ง คือ ในทะเลบริเวณอ่าวไทย และบนบกอำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น ซึ่งนำขึ้นมาใช้ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2524 โดยการนำมาใช้เป็นเชื้อเพลิง

¹⁸สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.), <https://www.eppo.go.th/index.php/th/eppo-intranet/itemlist/category/828-gas-natural#:~:text=ประเทศไทยได้มีการสำรวจ,มีมูลค่ามหาศาล20%และขณะ>

¹⁹ Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, https://www.eria.org/uploads/media/9.ERIA-RPR-FY2017_06_Chapter_3.pdf

ในการผลิตกระแสไฟฟ้า และในโรงงานอุตสาหกรรม เพื่อทดแทนการใช้ถ่านหินและน้ำมันเตาซึ่งมีราคาสูงและต้องนำเข้าจากต่างประเทศ ซึ่งแต่ละปีมีมูลค่ามหาศาล ขณะเดียวกันก็ต้องเผชิญความผันผวนของราคาน้ำมันตลาดโลกซึ่งเสี่ยงต่อความมั่นคงด้านพลังงาน

การนำก๊าซธรรมชาติจากอ่าวไทยขึ้นมาใช้ จึงเป็นการเปิดศักราชใหม่ของการพึ่งพาพลังงานที่มีอยู่ภายในประเทศของเราเองอย่างเป็นรูปธรรม และเนื่องด้วยก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงที่สะอาด คุณภาพดีและราคาถูกกว่าเชื้อเพลิงชนิดอื่น ๆ ทำให้ปริมาณการใช้ก๊าซธรรมชาติของไทยสูงขึ้นเรื่อย ๆ ทุกปี ผู้รับสัมปทานสำรวจและผลิตก๊าซจึงได้แสวงหาแหล่งก๊าซใหม่ ๆ เพื่อนำก๊าซจากแหล่งที่มีอยู่ขึ้นมาใช้ให้ได้มากที่สุด ขณะเดียวกันหน่วยงานภาครัฐ และเอกชน ได้พยายามนำก๊าซธรรมชาติมาใช้ให้ได้ประโยชน์สูงสุด นอกเหนือจากการนำไปเป็นเชื้อเพลิงในโรงไฟฟ้า โรงงานอุตสาหกรรมและยานพาหนะ โดยให้การสนับสนุนพิเศษในการนำก๊าซธรรมชาติ มาเป็นเชื้อเพลิงสำหรับยานยนต์ หรือที่เราเรียกว่า NGV

ภาพด้านล่างแสดงแผนภาพห่วงโซ่อุปทานก๊าซธรรมชาติในประเทศไทย ก๊าซธรรมชาติถูกสกัดจากพื้นดินได้ทั้งบนบกและนอกชายฝั่ง ก๊าซนอกชายฝั่งส่วนใหญ่ผลิตจากอ่าวไทยและ MTIDA (Malaysia Thailand Joint Development Area) ก๊าซบนบกเรียกว่าก๊าซที่ stranded ซึ่งหมายความว่าไม่ได้เชื่อมต่อกับท่อส่งก๊าซหลักและบริโภคโดยโรงไฟฟ้าท้องถิ่น สถานี NGV (ก๊าซธรรมชาติสำหรับยานพาหนะ) และวิสาหกิจชุมชนเท่านั้น

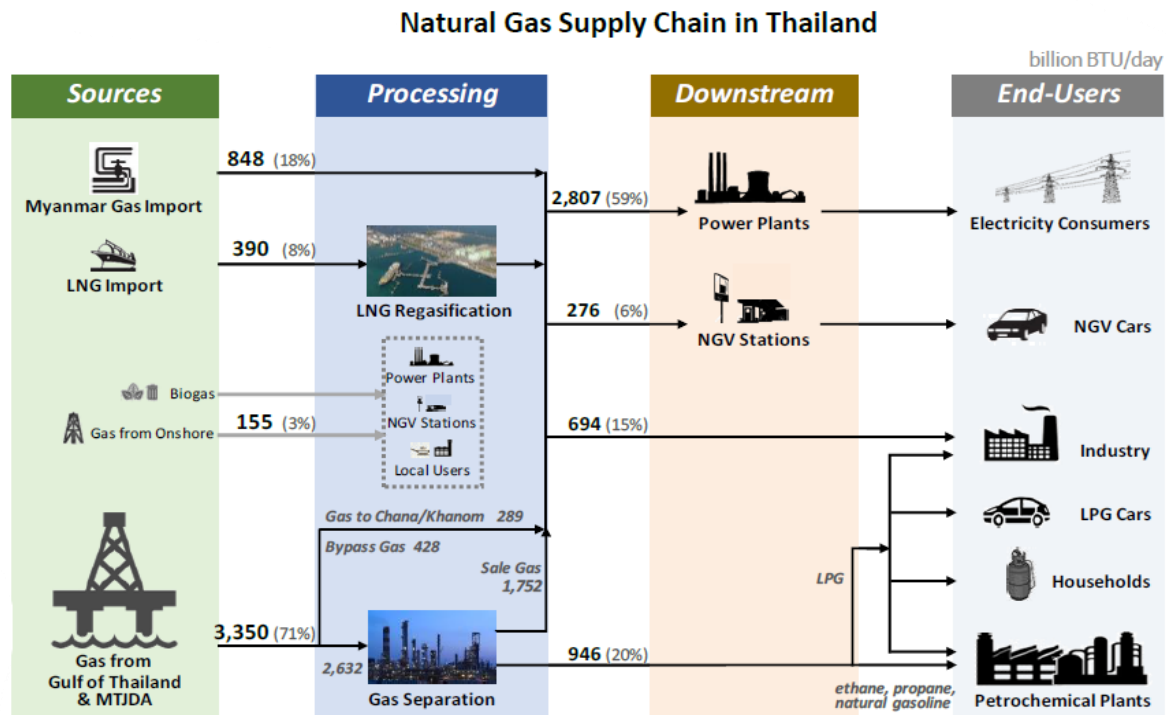
ก๊าซธรรมชาติที่แยกได้จะถูกขนส่งไปยังโรงแยกก๊าซ ซึ่งจะแยกก๊าซออกเป็นส่วนประกอบต่าง ๆ เช่น methane, ethane, propane, และ butane องค์ประกอบเหล่านี้จะถูกแปรรูปเพิ่มเติมหรือใช้เป็นวัตถุดิบสำหรับผลิตภัณฑ์อื่น ๆ เช่น LPG (ก๊าซปิโตรเลียมเหลว) และ LNG (ก๊าซธรรมชาติเหลว)

ก๊าซธรรมชาติที่ผ่านกระบวนการแล้วจะถูกขนส่งไปยังผู้ใช้ปลายทาง ซึ่งอาจเป็นโรงไฟฟ้า ผู้ใช้อุตสาหกรรม หรือครัวเรือน โรงไฟฟ้าใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อผลิตไฟฟ้า ในขณะที่ผู้ใช้อุตสาหกรรมใช้เชื้อเพลิงสำหรับการดำเนินงาน ครัวเรือนใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับการปรุงอาหาร ทำความร้อน น้ำร้อน

ตัวเลขในแผนภาพแสดงโซ่อุปทานและความต้องการก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยในปี 2559 อุปทานทั้งหมดอยู่ที่ 3,350 พันล้าน BTU/วัน ในขณะที่ความต้องการทั้งหมดอยู่ที่ 848 พันล้าน BTU/วัน ความแตกต่างระหว่างอุปทานและความต้องการจะได้รับการตอบสนองโดยการนำเข้า LNG ดังแสดงในรูปที่ 58

ประเด็นสำคัญบางประการของห่วงโซ่อุปทานก๊าซธรรมชาติในประเทศไทย ได้แก่

- แหล่งก๊าซธรรมชาติหลักในประเทศไทยคือแหล่งก๊าซนอกชายฝั่งในอ่าวไทยและ MTIDA
- ก๊าซธรรมชาติถูกขนส่งไปยังโรงแยกก๊าซโดยท่อหรือรถบรรทุก
- ก๊าซธรรมชาติที่ผ่านกระบวนการแล้วใช้เป็นเชื้อเพลิงสำหรับโรงไฟฟ้า ผู้ใช้อุตสาหกรรม และครัวเรือน
- ประเทศไทยนำเข้า LNG เพื่อตอบสนองความต้องการก๊าซธรรมชาติ



BTU = British thermal unit, LNG = liquefied natural gas, LPG = liquefied petroleum gas, MTJDA = Malaysia–Thailand Joint Development Area, NGV = natural gas for vehicles, scf = standard cubic foot.

Note: Based on 2016 statistics and natural gas supply and demand volumes at 1,000 BTU/scf.

1) Onshore natural gas is stranded; that is, transmission pipelines are not interconnected to the main trunk lines. Hence, it is consumed only by local/nearby power plants, NGV stations and community enterprises. Similarly, there is biogas, which is mainly produced and consumed in nearby small-scale power and industrial plants.

2) Offshore natural gas constituted 2,853 billion BTU/day from the Gulf of Thailand and 497 billion BTU/day from MTJDA.

3) Calculation is subject to rounding off.

Source: Department of Mineral Fuels, Energy Policy and Planning Office, Department of Energy Business, PTT, and Electricity Generating Authority of Thailand; data collected and analysed by the Petroleum Institute of Thailand.

ที่มา: Economic Research Institute for ASEAN and East Asia, https://www.eria.org/uploads/media/9.ERIA-RPR-FY2017_06_Chapter_3.pdf

รูปที่ 58 ห่วงโซ่อุปทานของก๊าซธรรมชาติ

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติ (LNG Hub) เป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในห่วงโซ่อุปทานก๊าซธรรมชาติ ทำหน้าที่เป็นจุดแลกเปลี่ยนก๊าซธรรมชาติระหว่างผู้ค้าและผู้ส่งออก ช่วยให้สามารถจัดหาก๊าซธรรมชาติไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่า

ศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติมักตั้งอยู่ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีการเชื่อมต่อกับแหล่งก๊าซธรรมชาติและตลาดผู้บริโภค ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เช่น ท่าเรือ LNG คลังเก็บ LNG ท่อส่งก๊าซ และสถานีอัดก๊าซ

ประเทศไทยกำลังพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติแห่งแรกในภูมิภาคอาเซียน โครงการนี้ตั้งอยู่ที่ท่าเรือน้ำลึกมาบตาพุด จังหวัดระยอง คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568

ศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมความมั่นคงด้านพลังงานของภูมิภาค ช่วยให้ประเทศไทยสามารถตอบสนองความต้องการก๊าซธรรมชาติที่เพิ่มขึ้นในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และส่งเสริมการค้าก๊าซธรรมชาติระหว่างประเทศ

ประโยชน์ของศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติ ได้แก่

- เพิ่มความมั่นคงด้านพลังงานโดยการกระจายความเสี่ยงจากการพึ่งพาแหล่งก๊าซธรรมชาติเพียงแหล่งเดียว
- ส่งเสริมการค้าก๊าซธรรมชาติระหว่างประเทศ
- ลดต้นทุนการจัดหาก๊าซธรรมชาติ
- ปรับปรุงประสิทธิภาพของห่วงโซ่อุปทานก๊าซธรรมชาติ

ศูนย์กระจายสินค้าของก๊าซธรรมชาติเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญสำหรับอนาคตของพลังงาน ช่วยให้สามารถจัดหาก๊าซธรรมชาติได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มค่ายิ่งขึ้น

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

การขนส่งทางรางของก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากสาเหตุหลัก 2 ประการ คือ

- ต้นทุนสูง เมื่อเทียบกับการขนส่งทางท่อ การขนส่งทางรางมีต้นทุนสูงกว่า เนื่องจากต้องลงทุนสร้างรางรถไฟและรถบรรทุกก๊าซธรรมชาติที่มีคุณสมบัติพิเศษที่สามารถทนต่อแรงดันสูงของก๊าซธรรมชาติได้
- ประสิทธิภาพต่ำ การขนส่งทางรางมีปริมาณการขนส่งต่อเที่ยวน้อยกว่าการขนส่งทางท่อ ทำให้ต้นทุนต่อหน่วยขนส่งสูงกว่า

แนวทางการส่งเสริมให้การขนส่งทางรางของก๊าซธรรมชาติในประเทศไทยได้รับความนิยมมากขึ้น สามารถทำได้ดังนี้

- ลดต้นทุน โดยภาครัฐอาจให้การสนับสนุนด้านการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น รางรถไฟและสถานีรับส่งก๊าซธรรมชาติ
- เพิ่มประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งทางรางให้มีความเหมาะสมกับก๊าซธรรมชาติ เช่น การพัฒนารถบรรทุกก๊าซธรรมชาติที่มีน้ำหนักเบาและสามารถบรรทุกก๊าซธรรมชาติได้มากขึ้น
- สร้างความต้องการ โดยการสนับสนุนให้ภาคอุตสาหกรรมหันมาใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงมากขึ้น

ทั้งนี้ แนวทางการส่งเสริมดังกล่าวต้องพิจารณาถึงปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย เช่น ปริมาณความต้องการใช้ก๊าซธรรมชาติในปัจจุบันและในอนาคต อัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจ และความกังวลด้านความปลอดภัยของภาคประชาชน

นอกจากนี้ ยังมีประเด็นอื่น ๆ ที่อาจส่งผลกระทบต่อการส่งเสริมการขนส่งทางรางของก๊าซธรรมชาติในประเทศไทย เช่น การพัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งก๊าซธรรมชาติในรูปของก๊าซเหลว (LNG) ซึ่งสามารถขนส่งทางเรือหรือรถบรรทุกได้ในระยะทางไกลและปริมาณมาก ทำให้การขนส่งทางรางมีความน่าสนใจน้อยลง

6. ปูนซีเมนต์

ปูนซีเมนต์คือวัสดุก่อสร้างที่มีคุณสมบัติทางเคมีเป็นผงซึ่งเมื่อผสมกับน้ำจะเปลี่ยนเป็นสถานะแข็งและมีความแข็งแรง ซึ่งใช้ในการผสมวัสดุอื่น ๆ เพื่อสร้างโครงสร้างต่าง ๆ ในอุตสาหกรรมก่อสร้าง ปูนซีเมนต์มักถูกนำมาผสมกับทรายและน้ำเพื่อสร้างคอนกรีต นอกจากนี้ยังมีการใช้ปูนซีเมนต์ในงานต่าง ๆ อีกมากมาย เช่น งานปูนและเรียบ งานปูนขัดพื้น งานสร้างผนัง และอื่น ๆ ปูนซีเมนต์มีความสำคัญในการสร้างโครงสร้างที่มีความแข็งแรงและคงทนต่อสภาวะแวดล้อมต่าง ๆ และมักใช้ในการก่อสร้างอาคาร สะพาน ท่อน้ำ ทางรถไฟ และโครงสร้างต่าง ๆ ที่ต้องมีความคงทนและเชื่อมต่อได้อย่างเหมาะสม

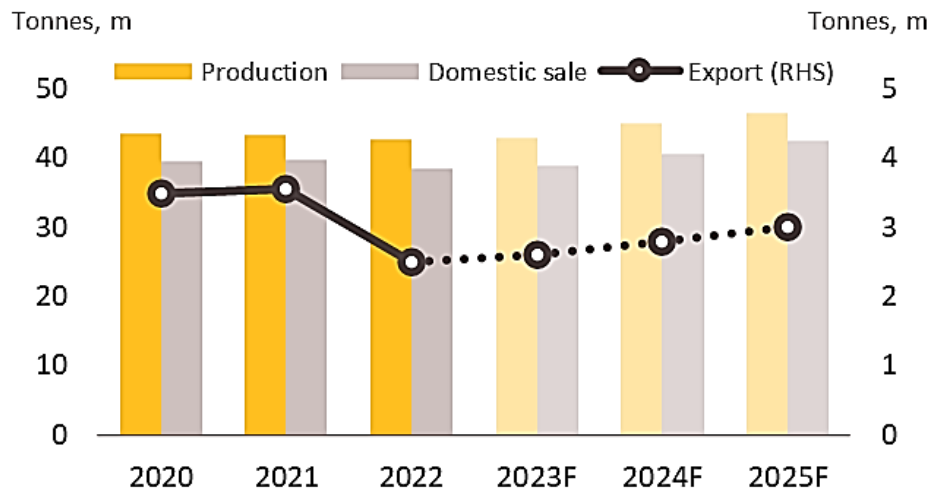
การขนส่งปูนซีเมนต์เป็นกระบวนการที่สำคัญในอุตสาหกรรมก่อสร้าง เนื่องจากปูนซีเมนต์เป็นวัสดุที่มีน้ำหนักและความแปรปรวน ดังนั้นการขนส่งต้องมีการวางแผนและดำเนินการอย่างรอบคอบเพื่อให้ปูนซีเมนต์ถูกขนส่งไปถึงแหล่งปลายทางอย่างปลอดภัยและมีคุณภาพไม่เสียหาย ขั้นตอนสำคัญประกอบด้วย การแพ็คเกจให้เหมาะสม เลือกพาหนะที่เหมาะสม การบรรจุและความปลอดภัยในการขนส่ง การเชื่อมต่อและยึดติดสินค้าให้แน่นหนา การเรียนรู้กฎหมายและข้อกำหนดเกี่ยวกับการขนส่ง การตรวจสอบและบันทึกสถานะของสินค้า และการจัดส่งเพื่อให้สินค้าถึงที่หมายโดยปลอดภัยและตรงตามเวลาที่กำหนด ทั้งหมดนี้เพื่อให้การก่อสร้างสามารถดำเนินไปได้ตามแผนและประสบความสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ

ปี 2566 - 2568 ธุรกิจการผลิตและจำหน่ายวัสดุก่อสร้างมีแนวโน้มปรับตัวขึ้นตามภาวะการก่อสร้างที่น่าจะทยอยฟื้นตัว ปัจจัยหนุนจาก 1) การขยายตัวของการลงทุนในโครงการก่อสร้างภาครัฐ (ทั้งในไทยและประเทศเพื่อนบ้าน) โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ 2) การฟื้นตัวของโครงการอสังหาริมทรัพย์ โดยเฉพาะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ตลอดจนหัวเมืองภูมิภาค และ 3) อุปสงค์ต่อการซ่อมแซมที่อยู่อาศัยที่จะปรับตัวดีขึ้นจากกำลังซื้อที่ฟื้นตัวตามภาวะเศรษฐกิจ²⁰

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

ปูนซีเมนต์: ปริมาณการจำหน่ายในประเทศปี 2566 - 2568 มีแนวโน้มขยายตัว 3.0 - 4.0% ต่อปี (ภาพที่ 21) อาศัยจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่คาดว่าจะมีความคืบหน้ามากขึ้น โดยเฉพาะงานก่อสร้างระยะแรก เช่น งานวางฐานรากของทางยกระดับโครงการรถไฟฟ้า และงานก่อสร้างระบบรางเส้นทางใหม่ ๆ ที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ EEC ส่วนปริมาณการส่งออกคาดว่าจะยังชะงักในปี 2566 ก่อนจะปรับตัวดีขึ้นในปี 2567 - 2568 ตามการทยอยฟื้นตัวของเศรษฐกิจและการลงทุนก่อสร้างในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานและโครงการอสังหาริมทรัพย์ ทั้งนี้ กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ GDP ปี 2566 - 2567 ของประเทศ CLM จะขยายตัวต่อเนื่อง (ภาพที่ 22) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการมีแนวโน้มขยายการส่งออกไปยังตลาดใหม่ อาทิ ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ เพื่อเพิ่มโอกาสทางการตลาดและกระจายความเสี่ยงในตลาดส่งออก ดังแสดงในรูปที่ 59

²⁰ วิจัยกรุงศรี (2566), <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/construction-construction-materials/construction-materials/io/construction-materials-2023-2025>



Source: OIE, forecast by Krungsri Research

ที่มา: วิจัยกรุงศรี (2566), <https://www.krungsri.com/th/research/industry/industry-outlook/construction-construction-materials/construction-materials/io/construction-materials-2023-2025>

รูปที่ 59 การคาดการณ์อุตสาหกรรมปูนซีเมนต์

2) เส้นทางการขนส่ง

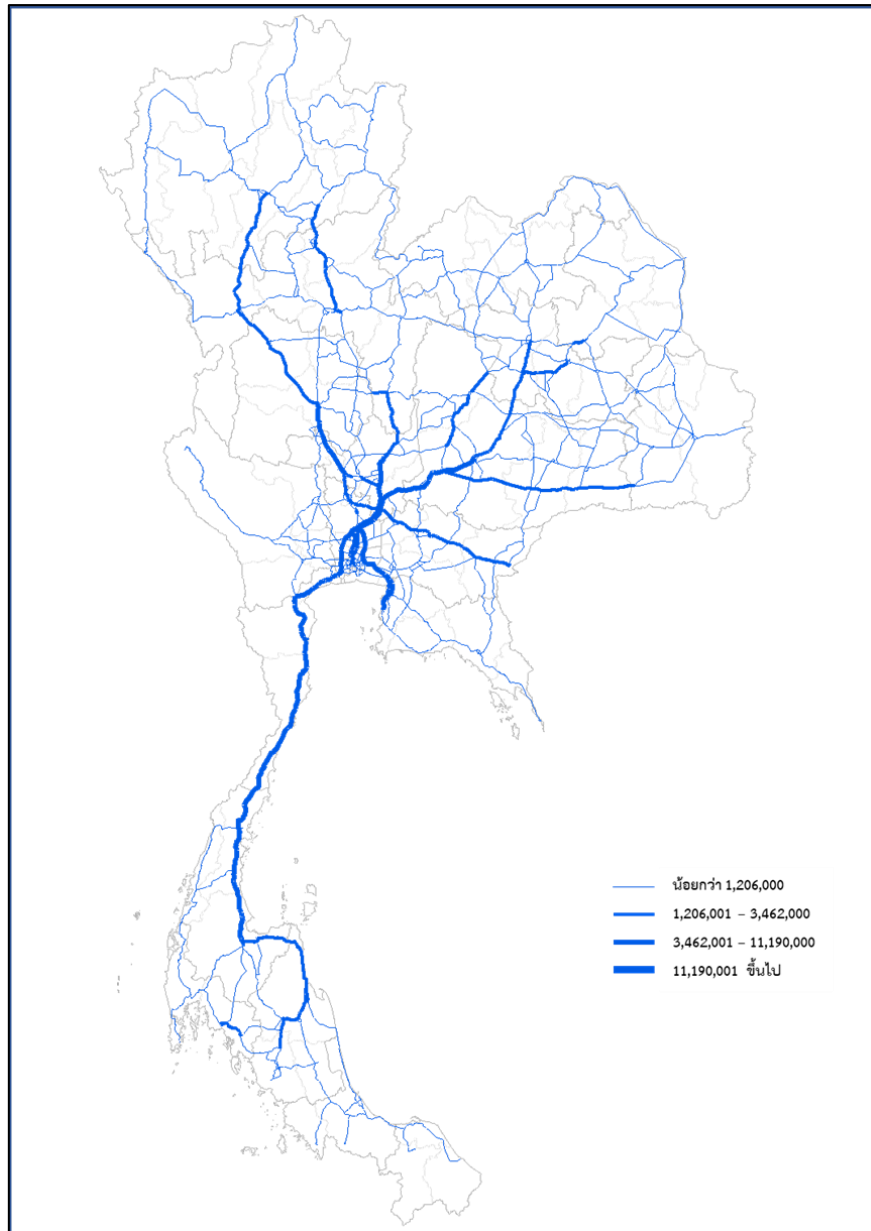
ขนส่งทางถนน: ใช้รถบรรทุกเพื่อขนส่งปูนซีเมนต์ไปยังสถานที่ก่อสร้างและศูนย์กระจายสินค้าต่าง ๆ ภายในประเทศ การขนส่งทางถนนเป็นวิธีที่ได้รับความนิยมในการจัดส่งปูนซีเมนต์ที่ต้องการส่งถึงแหล่งใช้งานหรือจุดขาย

ขนส่งทางราง: บางบริษัทผู้ผลิตและจัดจำหน่ายปูนซีเมนต์ใช้ระบบรถไฟเพื่อขนส่งปริมาณมากไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ การใช้รางรถไฟสามารถช่วยลดการขนส่งทางถนนและลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้มากขึ้น

ขนส่งทางน้ำ: ใช้ทางเรือในการขนส่งปูนซีเมนต์ผ่านทางลำน้ำและคลอง วิธีนี้เป็นทางเลือกที่ดีในพื้นที่ที่มีลำน้ำและคลองในการขนส่งปูนซีเมนต์เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งและลดผลกระทบต่อสภาพแวดล้อม

ขนส่งทางเรือ: สำหรับการส่งออกและนำเข้าปูนซีเมนต์ระหว่างประเทศ ใช้ตู้คอนเทนเนอร์และเรือขนส่งสินค้าเพื่อขนส่งปูนซีเมนต์ออกไปยังตลาดนานาชาติและนำเข้าเพื่ออุตสาหกรรมในประเทศอื่น

การเลือกวิธีการขนส่งที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับระยะทางที่ต้องการขนส่ง ปริมาณสินค้า ต้นทุนและราคา และข้อกำหนดอื่น ๆ เพื่อให้การขนส่งเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย ดังแสดงในรูปที่ 60



ที่มา : สนข., วิเคราะห์จากข้อมูลของกรมโรงงานอุตสาหกรรม, การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

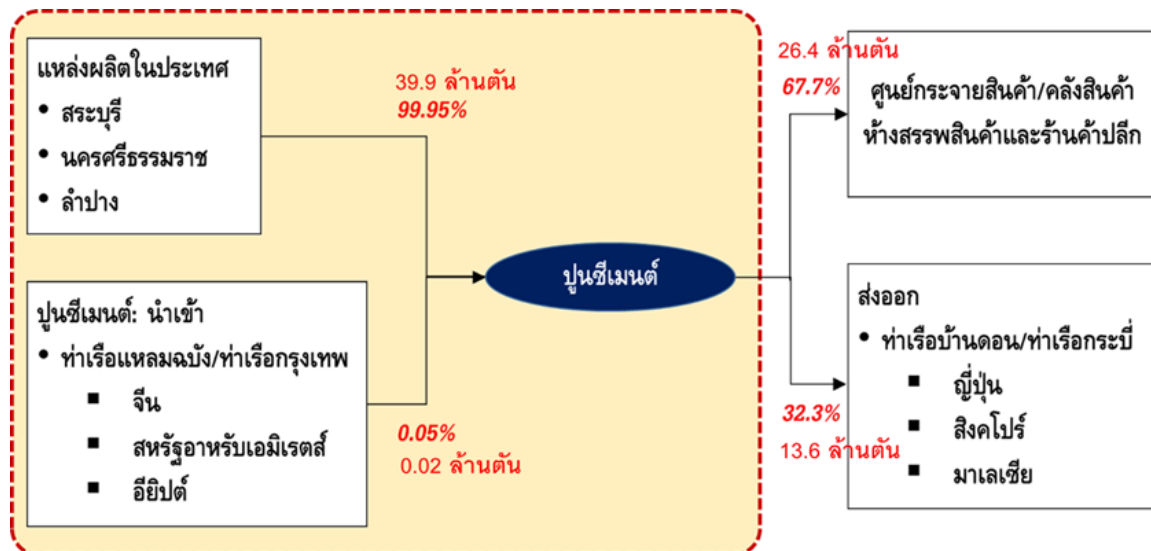
รูปที่ 60 เส้นทางขนส่งปูนซีเมนต์

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

แหล่งผลิตปูนซีเมนต์ในประเทศไทย ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคตะวันออก ซึ่งเป็นแหล่งวัตถุดิบหลักในการผลิตปูนซีเมนต์ ได้แก่ หินปูน ทราย และดินเหนียว โดยแหล่งผลิตปูนซีเมนต์ที่สำคัญ ได้แก่

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ: นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ สระแก้ว ศรีสะเกษ
- ภาคกลาง: ลพบุรี ชัยนาท สระบุรี ออยุธยา
- ภาคตะวันออก: สระแก้ว ฉะเชิงเทรา ชลบุรี

ห่วงโซ่อุปทานดังแสดงในรูปที่ 61



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ

รูปที่ 61 ห่วงโซ่อุปทานของปูนซีเมนต์

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ในประเทศไทย ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองใหญ่ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร เชียงใหม่ ภูเก็ต ชลบุรี นครราชสีมา พิษณุโลก อุบลราชธานี ขอนแก่น และสุราษฎร์ธานี

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย มีหลายประการ ได้แก่

- โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของประเทศไทยยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้มีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิตและศูนย์กระจายสินค้าน้อย
- ความเร็วในการขนส่งของรถไฟช้า
- สินค้าน้ำปูนซีเมนต์เป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ต้องใช้ตู้รถไฟขนาดใหญ่ในการขนส่ง ทำให้ต้นทุนในการขนส่งทางรางค่อนข้างสูง
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ส่วนใหญ่ยังนิยมใช้การขนส่งทางถนนมากกว่าการขนส่งทางราง เนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็วกว่า

แนวทางการส่งเสริมการขนส่งทางรางของสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ในประเทศไทย มีดังนี้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟให้ครอบคลุมทั่วประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิตและศูนย์กระจายสินค้า
- ปรับปรุงประสิทธิภาพของเส้นทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น เพิ่มความเร็วเฉลี่ยของรถไฟ
- สนับสนุนผู้ประกอบการขนส่งสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ให้หันมาใช้ในการขนส่งทางรางมากขึ้น เช่น ให้ความช่วยเหลือด้านเงินทุนและเทคโนโลยี

การส่งเสริมการขนส่งทางรางของสินค้าน้ำปูนซีเมนต์ในประเทศไทย จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และลดมลพิษทางอากาศ

7. รถยนต์

สินค้าประเภทรถยนต์ในบริบทของประเทศไทย มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยรถยนต์เป็นปัจจัยสำคัญในการคมนาคมขนส่ง การเดินทาง และการดำเนินธุรกิจต่าง ๆ ส่งผลให้ประเทศไทยมีความต้องการรถยนต์เป็นจำนวนมาก

ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ประเทศไทยมีความต้องการรถยนต์เป็นจำนวนมาก ได้แก่

- การเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม ทำให้คนมีรายได้สูงขึ้นและสามารถซื้อรถยนต์ได้มากขึ้น
- การขยายตัวของเมืองและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้การเดินทางสะดวกสบายมากขึ้น
- ภาคธุรกิจต่าง ๆ จำเป็นต้องใช้รถยนต์ในการดำเนินธุรกิจ

แนวโน้มของตลาดรถยนต์ในประเทศไทยในอนาคต คาดว่ายังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโต ได้แก่

- ความต้องการรถยนต์ที่เพิ่มขึ้นจากการเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม
- การขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า
- การพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ๆ

อย่างไรก็ตาม ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยยังต้องเผชิญกับปัจจัยท้าทายต่าง ๆ เช่นกัน ได้แก่

- การแข่งขันจากผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศต่าง ๆ
- การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์
- ปัญหามลพิษทางอากาศ

ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค

สำหรับสินค้าประเภทรถยนต์ในบริบทของประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่

- รถยนต์ใหม่เป็นรถยนต์ที่ผลิตขึ้นใหม่จากโรงงานผู้ผลิต โดยผู้บริโภคสามารถซื้อได้จากตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ต่าง ๆ
- รถยนต์ใช้แล้วเป็นรถยนต์ที่ผ่านการจดทะเบียนแล้วและใช้งานมาแล้ว โดยผู้บริโภคสามารถซื้อได้จากผู้ประกอบการรถยนต์ใช้แล้ว

ทั้งรถยนต์ใหม่และรถยนต์ใช้แล้ว ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย

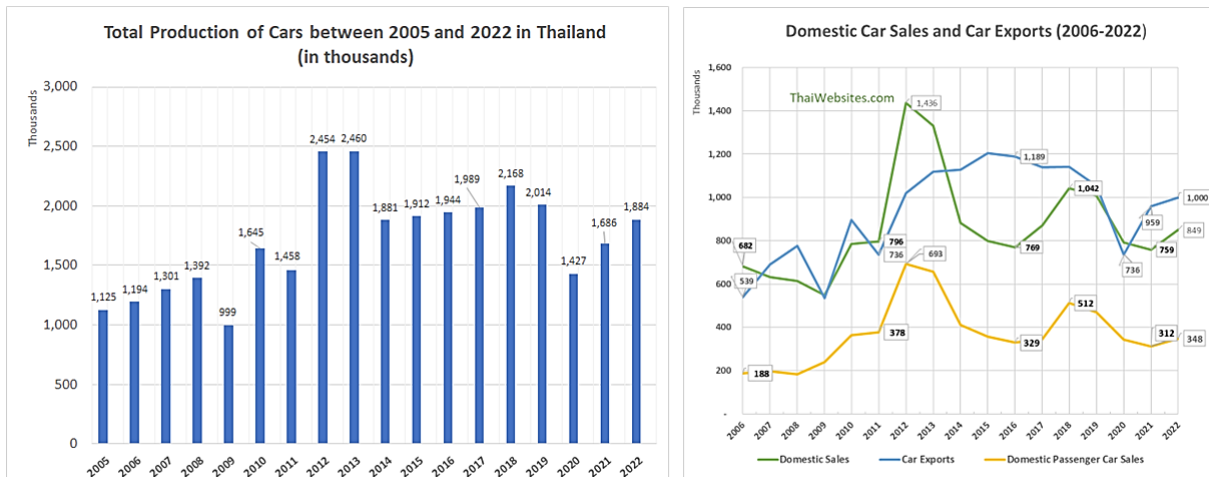
1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

สินค้าประเภทรถยนต์มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศไทย โดยประเทศไทยมีความต้องการรถยนต์เป็นจำนวนมาก ส่งผลให้เกิดการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทรถยนต์อย่างต่อเนื่อง ดังแสดงในรูปที่ 62

แนวโน้มการนำเข้าส่งออกสินค้าประเภทรถยนต์ในประเทศไทยมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเจริญเติบโต ได้แก่ การเติบโตของเศรษฐกิจและสังคม การขยายตัวของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า และการพัฒนาเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ๆ

อย่างไรก็ตาม ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยยังต้องเผชิญกับปัจจัยท้าทายต่าง ๆ เช่นกัน ได้แก่ การแข่งขันจากผู้ผลิตรถยนต์จากประเทศต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ และปัญหามลพิษทางอากาศ

ภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาดโลกและตอบสนองความต้องการของผู้บริโภค



Source: Cars and Motorcycles Production, Domestic Sales and Exports from Thailand from 2006 till 2022 (thaiwebsites.com)

รูปที่ 62 ปริมาณการนำเข้า - ส่งออกของรถยนต์

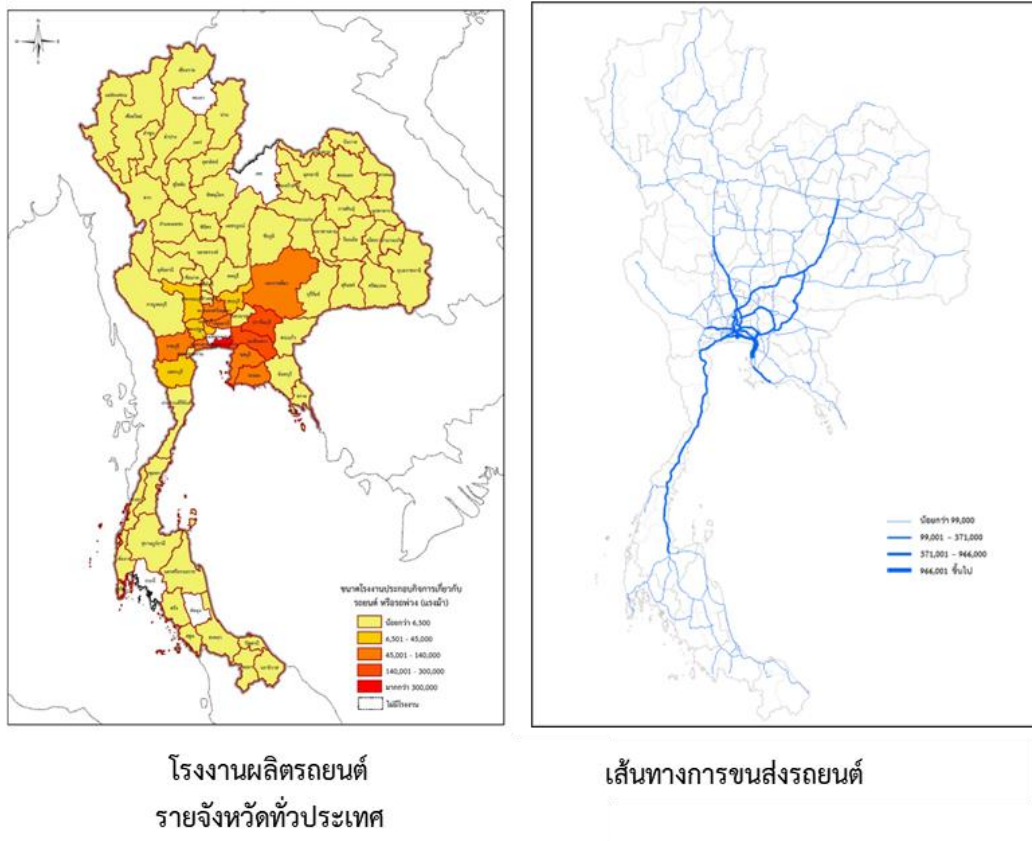
2) เส้นทางขนส่ง

เส้นทางขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์ภายในประเทศไทย ส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ และสามารถขนส่งสินค้าได้สะดวกและรวดเร็ว

เส้นทางขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์ภายในประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่

- การขนส่งรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ เส้นทางขนส่งรถยนต์ประเภทนี้ มักเป็นเส้นทางจากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์ในแต่ละจังหวัด โดยเส้นทางหลัก ๆ เช่น
 - เส้นทางจากจังหวัดสมุทรปราการไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ
 - เส้นทางจากจังหวัดชลบุรีไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภาคตะวันออก
 - เส้นทางจากจังหวัดระยองไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภาคตะวันออก
 - เส้นทางจากจังหวัดนครราชสีมาไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 - เส้นทางจากจังหวัดเชียงใหม่ไปยังจังหวัดต่าง ๆ ภาคเหนือ
- การขนส่งรถยนต์จากผู้ค้ารถยนต์ไปยังผู้บริโภค เส้นทางขนส่งรถยนต์ประเภทนี้ มักเป็นเส้นทางจากผู้ค้ารถยนต์ไปยังผู้บริโภคในพื้นที่ต่าง ๆ โดยเส้นทางหลัก ๆ เช่น
 - เส้นทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ
 - เส้นทางจากจังหวัดใหญ่ ๆ ไปยังจังหวัดใกล้เคียง

นอกจากการขนส่งทางถนนแล้ว ยังมีเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์ทางรางและทางน้ำเป็นบางส่วน โดยเส้นทางการขนส่งทางรางมักใช้สำหรับขนส่งรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ไปยังท่าเรือเพื่อส่งออก และเส้นทางการขนส่งทางน้ำมักใช้สำหรับขนส่งรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์ไปยังท่าเรือเพื่อส่งออกไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในรูปที่ 63



รูปที่ 63 เส้นทางการขนส่งรถยนต์

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

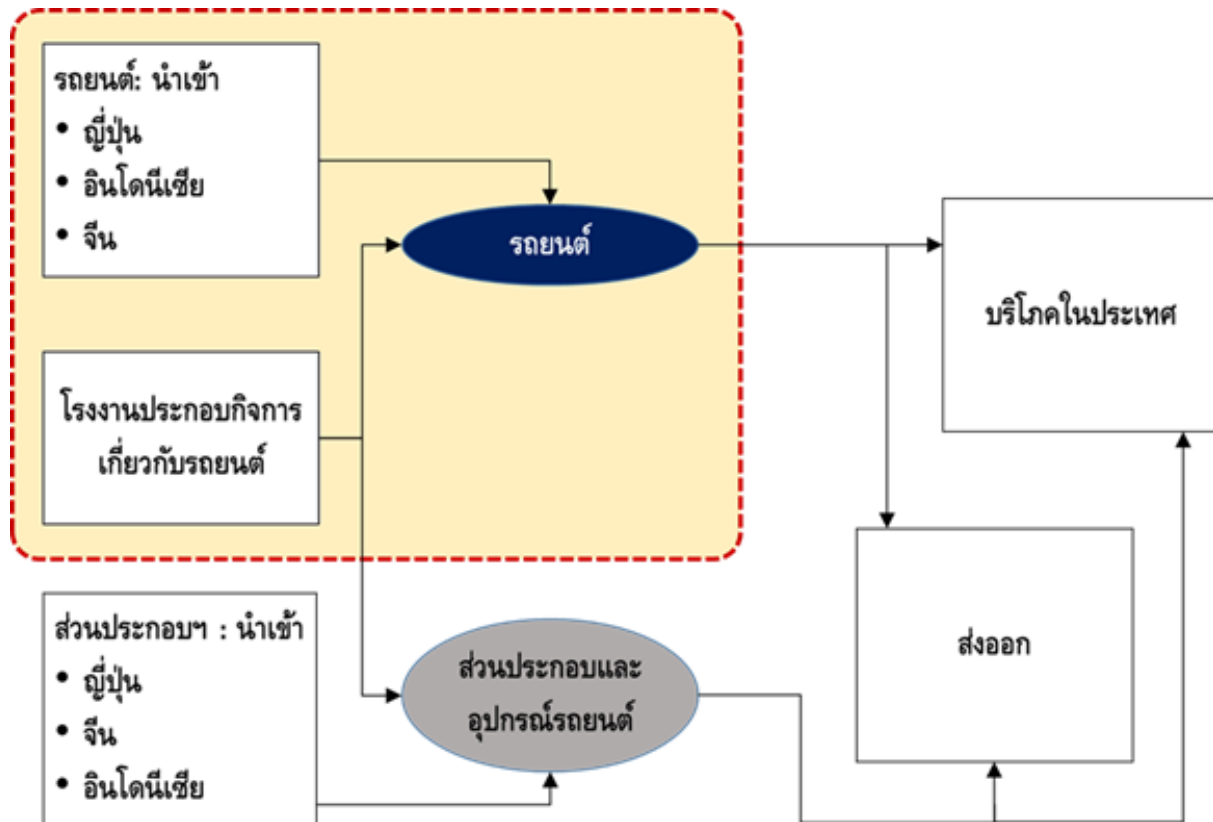
แหล่งผลิตสินค้าประเภทรถยนต์ภายในประเทศไทย เช่น

- จังหวัดสมุทรปราการ เป็นจังหวัดที่มีแหล่งผลิตสินค้าประเภทรถยนต์มากที่สุดในประเทศไทย โดยเป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ
- จังหวัดชลบุรี เป็นจังหวัดที่มีโรงงานผลิตรถยนต์จำนวนมาก โดยเป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ ฟอर्ड บีเอ็มดับเบิลยู เมอร์เซเดส - เบนซ์ และปอร์เช่
- จังหวัดระยอง เป็นจังหวัดที่มีโรงงานผลิตรถยนต์จำนวนมาก โดยเป็นที่ตั้งของโรงงานผลิตรถยนต์ของบริษัทผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ

นอกจาก 3 จังหวัดดังกล่าวแล้ว ยังมีโรงงานผลิตรถยนต์ตั้งอยู่ในจังหวัดอื่น ๆ อีกหลายจังหวัด เช่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง และจังหวัดสุรินทร์

โรงงานผลิตรถยนต์ในไทยส่วนใหญ่เป็นโรงงานผลิตรถยนต์แบบประกอบสำเร็จรูป (CKD) โดยนำเข้าชิ้นส่วนรถยนต์จากประเทศต่าง ๆ มาประกอบสำเร็จรูปในประเทศไทย โดยโรงงานผลิตรถยนต์ในไทยสามารถผลิตรถยนต์ได้หลากหลายประเภท ได้แก่ รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถยนต์กระบะ รถยนต์เพื่อการพาณิชย์ และรถจักรยานยนต์ ดังแสดงในรูปที่ 64

อุตสาหกรรมยานยนต์ในประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจของประเทศ โดยเป็นอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการผลิตสูง และสร้างรายได้ให้กับประเทศจำนวนมาก



ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.). การศึกษาสำรวจความต้องการการเดินทาง (Travel Demand Survey) และปรับปรุงฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพื่อการวางแผนระบบขนส่งของประเทศ.

รูปที่ 64 ห่วงโซ่อุปทานของรถยนต์

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ภายในประเทศไทย มีความสำคัญต่อระบบโลจิสติกส์ของอุตสาหกรรมยานยนต์ โดยทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้าประเภทรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และผู้บริโภค

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ในประเทศไทย แบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทหลัก ๆ ได้แก่

- ศูนย์กระจายสินค้าของผู้ผลิตรถยนต์ ตั้งอยู่ภายในโรงงานผลิตรถยนต์ โดยทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้าประเภทรถยนต์จากโรงงานไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์
- ศูนย์กระจายสินค้าอิสระ ตั้งอยู่นอกโรงงานผลิตรถยนต์ โดยทำหน้าที่รวบรวมและกระจายสินค้าประเภทรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และผู้บริโภค

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ในประเทศไทย เช่น

- จังหวัดสมุทรปราการ เป็นจังหวัดที่มีศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์มากที่สุดในประเทศไทย โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์กระจายสินค้าของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ
- จังหวัดชลบุรี เป็นจังหวัดที่มีศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์จำนวนมาก โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์กระจายสินค้าของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ ฟอร์ด บีเอ็มดับเบิลยู เมอร์เซเดส - เบนซ์ และปอร์เช่
- จังหวัดระยอง เป็นจังหวัดที่มีศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์จำนวนมาก โดยเป็นที่ตั้งของศูนย์กระจายสินค้าของผู้ผลิตรถยนต์ชั้นนำของโลก ได้แก่ โตโยต้า ฮอนด้า นิสสัน มิตซูบิชิ และซูซูกิ

นอกจาก 3 จังหวัดดังกล่าวแล้ว ยังมีศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ตั้งอยู่ในจังหวัดอื่น ๆ อีกหลายจังหวัด เช่น นครราชสีมา เชียงใหม่ ขอนแก่น ลำพูน ลำปาง และสุรินทร์

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ในประเทศไทยมีบทบาทสำคัญในการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าประเภทรถยนต์ โดยศูนย์กระจายสินค้าสามารถรวบรวมสินค้าประเภทรถยนต์จากโรงงานผู้ผลิตรถยนต์เป็นจำนวนมาก และกระจายสินค้าไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และผู้บริโภคในพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศ ทำให้สามารถประหยัดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าลงได้

นอกจากนี้ ศูนย์กระจายสินค้าประเภทรถยนต์ยังช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการกระจายสินค้า โดยศูนย์กระจายสินค้าสามารถจัดเก็บสินค้าประเภทรถยนต์ได้อย่างเป็นระบบ และสามารถกระจายสินค้าไปยังตัวแทนจำหน่ายรถยนต์และผู้บริโภคได้อย่างตรงเวลาและรวดเร็ว

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

การขนส่งทางรางของประเภทรถยนต์ไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย เนื่องจากมีข้อจำกัดและอุปสรรคหลายประการ ได้แก่

- โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางยังไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ ประเทศไทยมีโครงข่ายการขนส่งทางรางที่ครอบคลุมเพียงพื้นที่บางแห่ง โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ในขณะที่พื้นที่ภาคเหนือและภาคใต้ยังมีโครงข่ายการขนส่งทางรางไม่เพียงพอ
- ต้นทุนการขนส่งทางรางสูงกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากต้องลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจำนวนมาก เช่น รางรถไฟ สถานีรถไฟ และรถจักร
- ความยืดหยุ่นในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากไม่สามารถปรับเปลี่ยนเส้นทางขนส่งได้ตามความต้องการ
- การขนส่งทางรางไม่สามารถรองรับปริมาณการขนส่งได้เพียงพอ เนื่องจากมีจำนวนขบวนรถไฟและตู้สินค้าจำกัด

แนวทางการส่งเสริมการใช้การขนส่งระบบราง ได้แก่

- การขยายโครงข่ายการขนส่งทางรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ รัฐบาลควรเร่งขยายโครงข่ายการขนส่งทางรางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ของประเทศ เพื่อให้สามารถขนส่งสินค้าไปยังพื้นที่ต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว

- การลดต้นทุนการขนส่งทางราง รัฐบาลควรมีมาตรการสนับสนุนการขนส่งทางราง เช่น การลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับรถจักร และการลดค่าธรรมเนียมการขนส่งทางราง
- ปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางราง รัฐบาลควรปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางราง เช่น เพิ่มจำนวนขบวนรถไฟและตู้สินค้า และปรับปรุงระบบการขนส่งให้ทันสมัย

นอกจากนี้ ภาคเอกชนและภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ควรมีส่วนร่วมในการส่งเสริมการใช้การขนส่งระบบราง โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนมาสู่ทางรางมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

8. พลาสติก

สินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทยนั้น มีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนเป็นอย่างมาก เพราะมีหลากหลายรูปแบบ ทั้งสินค้าอุปโภคบริโภค สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าเชิงพาณิชย์ ผลิตภัณฑ์เม็ดพลาสติกเป็นหลัก ซึ่งเม็ดพลาสติกนั้นผลิตจากวัตถุดิบจากปิโตรเลียม อุตสาหกรรมการผลิตเม็ดพลาสติกในประเทศไทยนั้น มีการเติบโตอย่างต่อเนื่องในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ส่งผลให้มีการผลิตสินค้าประเภทพลาสติกหลากหลายประเภทมากขึ้น ตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคและภาคอุตสาหกรรม

อย่างไรก็ตาม การผลิตและการใช้สินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทยนั้น ยังก่อให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมา ไม่ว่าจะเป็นปัญหาขยะพลาสติก ปัญหามลพิษทางน้ำ และปัญหามลพิษทางอากาศ ภาครัฐและภาคเอกชนจึงมีมาตรการต่าง ๆ ในการลดการใช้พลาสติก เช่น การรณรงค์ให้ผู้บริโภคนำถุงผ้าไปเองเมื่อไปซื้อของ การเก็บค่าธรรมเนียมถุงพลาสติก การนำพลาสติกกลับมาใช้ใหม่ การพัฒนาวัสดุทดแทนพลาสติก เป็นต้น

มาตรการต่าง ๆ เหล่านี้ จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการลดการใช้พลาสติกในประเทศไทย และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมในระยะยาว

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

ประเทศไทยเป็นประเทศผู้ผลิตและส่งออกสินค้าประเภทพลาสติกที่สำคัญในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังแสดงในรูปที่ 65 โดยแนวโน้มการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทพลาสติกของไทยในบริบทปัจจุบัน ประกอบด้วยปัจจัยสำคัญ ดังนี้

- การเติบโตของเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้ความต้องการสินค้าพลาสติกเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในภาคอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และบรรจุภัณฑ์
- การพัฒนาของเทคโนโลยีการผลิตพลาสติกที่มีประสิทธิภาพและต้นทุนต่ำลง ทำให้สินค้าพลาสติกมีราคาแข่งขันในตลาดโลก
- การให้ความสำคัญกับประเด็นสิ่งแวดล้อมและสังคมมากขึ้น ส่งผลให้ผู้ผลิตและผู้บริโภคให้ความสำคัญกับการใช้พลาสติกรีไซเคิลมากขึ้น

จากปัจจัยเหล่านี้ คาดว่าแนวโน้มการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทพลาสติกของไทยในปี 2566 จะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยสินค้าพลาสติกที่มีแนวโน้มเติบโต ได้แก่

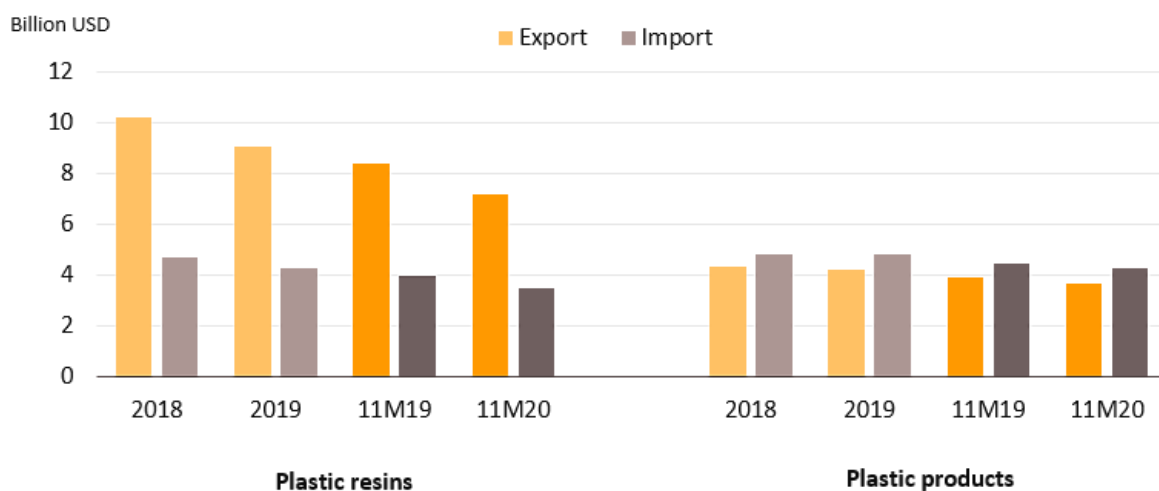
- พลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ เช่น ชิ้นส่วนรถยนต์ ชิ้นส่วนอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์
- พลาสติกสำหรับบรรจุภัณฑ์ เช่น บรรจุภัณฑ์อาหาร บรรจุภัณฑ์เครื่องดื่ม บรรจุภัณฑ์สินค้าอุปโภคบริโภค
- พลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมทางการแพทย์ เช่น อุปกรณ์ทางการแพทย์ อุปกรณ์ป้องกันส่วนบุคคล

อย่างไรก็ตาม ท่ามกลางแนวโน้มการเติบโตดังกล่าว ผู้ประกอบการไทยยังต้องเผชิญกับปัจจัยท้าทายหลายประการ ได้แก่

- การแข่งขันที่รุนแรงจากผู้ผลิตจากประเทศจีน
- การเพิ่มขึ้นของต้นทุนการผลิตและวัตถุดิบ
- ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงของนโยบายด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม

ผู้ประกอบการไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เพื่อรักษาและขยายส่วนแบ่งตลาดสินค้าพลาสติกในตลาดโลกต่อไป

นอกจากนี้ รัฐบาลไทยยังควรส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมพลาสติกอย่างยั่งยืน โดยส่งเสริมการใช้พลาสติกรีไซเคิล การพัฒนาเทคโนโลยีการผลิตพลาสติกที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และการกำหนดมาตรฐานคุณภาพสินค้าพลาสติก เพื่อยกระดับการแข่งขันของอุตสาหกรรมพลาสติกไทยในระยะยาว



Source: Ministry of Commerce (MOC), Krungsri Research

รูปที่ 65 ปริมาณการนำเข้าส่งออกพลาสติก

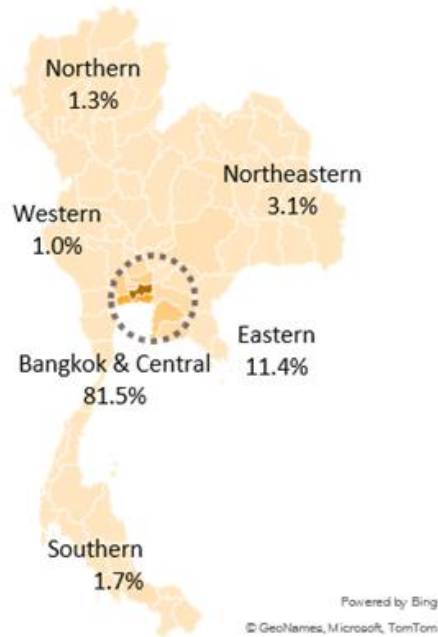
2) เส้นทางขนส่ง

เส้นทางขนส่งสินค้าประเภทพลาสติกภายในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 2 ประเภทหลัก ได้แก่ การขนส่งทางถนนและการขนส่งทางเรือ โดยการขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุด เนื่องจากมีความยืดหยุ่นและครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ ส่วนการขนส่งทางเรือเป็นรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งสินค้าพลาสติกในปริมาณมากและระยะทางไกล

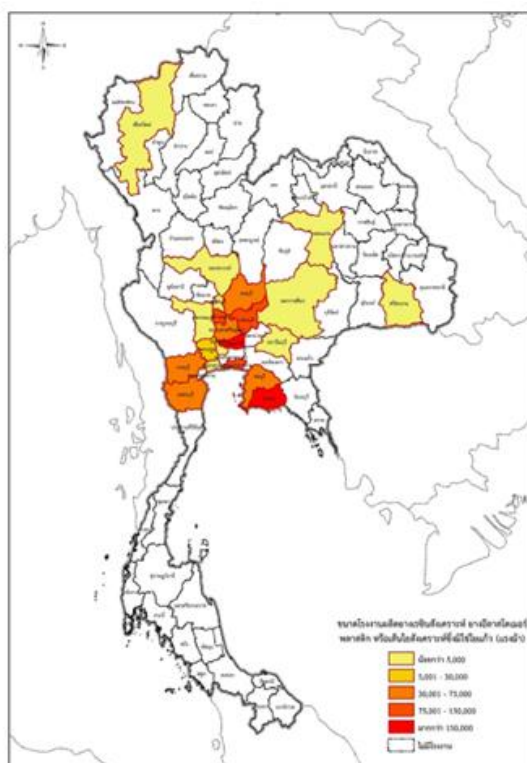
การเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้าประเภทพลาสติกที่เหมาะสมนั้น ขึ้นอยู่กับปัจจัยต่าง ๆ เช่น ปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง ระยะทางที่ต้องการขนส่ง ต้นทุนการขนส่ง ระยะเวลาในการขนส่ง และ ความสะดวกในการขนส่ง

สำหรับสินค้าประเภทพลาสติกนั้น ส่วนใหญ่มีความหนาแน่นต่ำ จึงมีน้ำหนักเบาและง่ายต่อการขนส่ง โดยสินค้าพลาสติกที่มีน้ำหนักเบาและขนาดไม่ใหญ่มาก มักจะใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ส่วนสินค้าพลาสติกที่มีน้ำหนักมากหรือขนาดใหญ่ มักจะใช้การขนส่งทางเรือเป็นหลัก ดังแสดงในรูปที่ 66

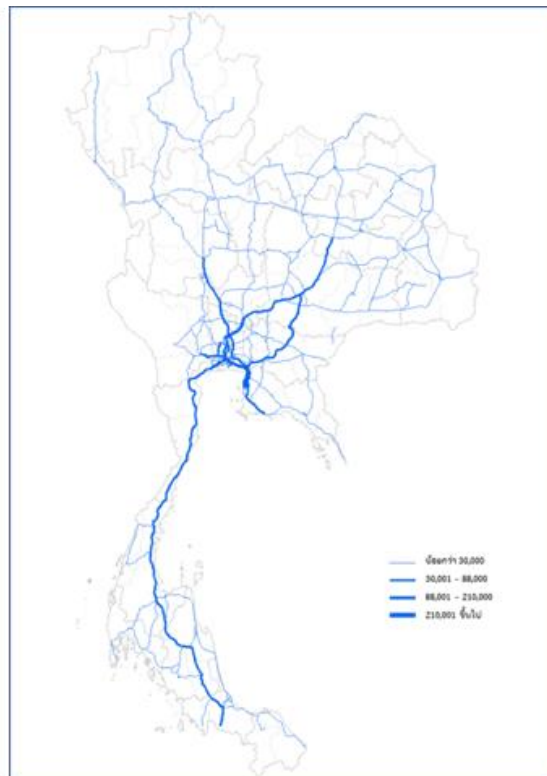
Figure 5: Locations of Plastic Producers in Thailand



Source: PITH



ขนาดโรงงานผลิตยางเรซินสังเคราะห์
ยางอีลาสโตเมอร์ พลาสติก หรือเส้นใย
สังเคราะห์ซึ่งมีใช้ใยแก้ว



เส้นทางการขนส่งพลาสติกบรรจุของ

รูปที่ 66 แหล่งผลิตพลาสติกและเส้นทางการขนส่งพลาสติก

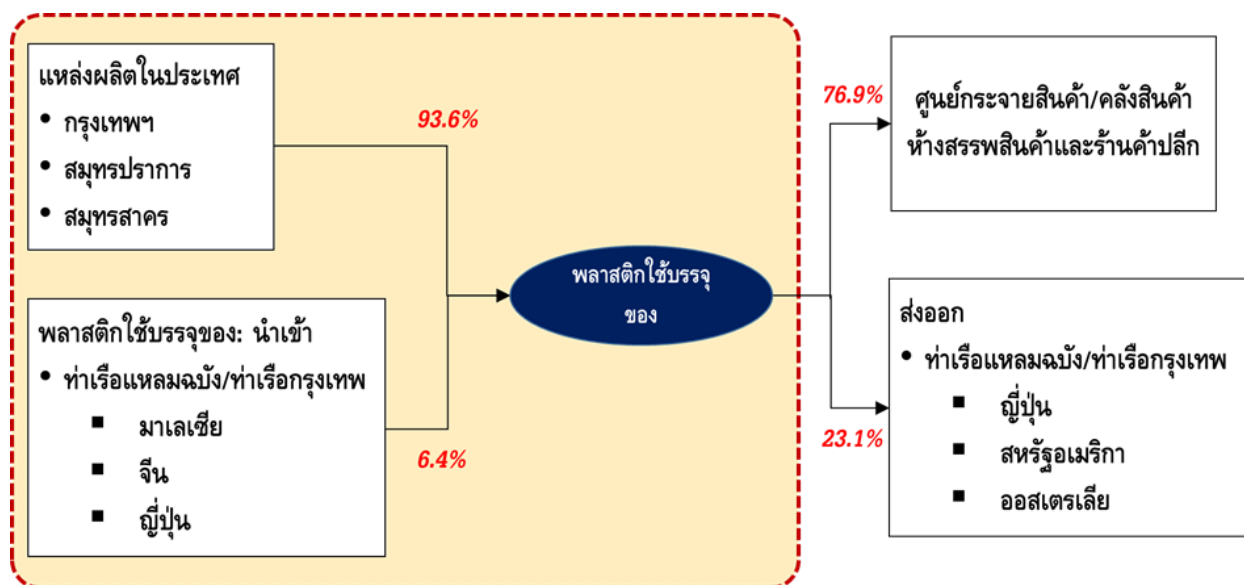
3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

แหล่งผลิตสินค้าประเภทพลาสติกภายในประเทศไทย ส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออก โดยพื้นที่ภาคกลางเป็นแหล่งผลิตสินค้าประเภทพลาสติกที่สำคัญที่สุดในประเทศไทย

ปัจจัยสนับสนุนสำคัญที่ทำให้ภาคกลางและภาคตะวันออกเป็นแหล่งผลิตสินค้าประเภทพลาสติกที่สำคัญของประเทศไทย ได้แก่

- ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งวัตถุดิบที่สำคัญ เช่น น้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และเม็ดพลาสติก
- มีแรงงานฝีมือจำนวนมาก
- มีระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก
- มีนิคมอุตสาหกรรมรองรับการขยายตัวของภาคอุตสาหกรรม

สินค้าประเภทพลาสติกที่ผลิตในประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นสินค้าพลาสติกทั่วไปที่มีมูลค่าเพิ่มไม่สูงมาก เช่น ถังพลาสติก ถังขยะ กล่องพลาสติก บรรจุภัณฑ์พลาสติก เป็นต้น ยังมีสินค้าประเภทพลาสติกบางชนิดที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น ผลิตภัณฑ์พลาสติกสำหรับอุตสาหกรรมยานยนต์ อิเล็กทรอนิกส์ และการแพทย์ ห่วงโซ่อุปทานของพลาสติก แสดงได้ดังรูปที่ 67



รูปที่ 67 ห่วงโซ่อุปทานของพลาสติก

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าของสินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทย ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออก เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานผลิตสินค้าประเภทพลาสติกตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก และมีระบบคมนาคมขนส่งที่สะดวก

ศูนย์กระจายสินค้ามีหน้าที่หลักในการจัดเก็บสินค้าประเภทพลาสติกจากโรงงานผลิตสินค้าประเภทพลาสติก และกระจายสินค้าไปยังร้านค้าปลีกและผู้บริโภค โดยศูนย์กระจายสินค้าส่วนใหญ่จะให้บริการครบวงจร ตั้งแต่การรับสินค้าจากโรงงานผลิตสินค้าประเภทพลาสติก การคัดแยกสินค้า การบรรจุสินค้า การขนส่งสินค้า และการจัดเก็บสินค้า

ศูนย์กระจายสินค้าของสินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทย กำลังมีบทบาทสำคัญมากขึ้น เนื่องจากภาคอุตสาหกรรมพลาสติกในประเทศไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ความต้องการสินค้าประเภทพลาสติกมีมากขึ้น

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทพลาสติกไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย มีหลายสาเหตุ ดังนี้

- โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟในประเทศไทยยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีโรงงานผลิตสินค้าพลาสติกตั้งอยู่เป็นจำนวนมาก
- ปริมาณการขนส่งสินค้าประเภทพลาสติกภายในประเทศยังไม่มากพอที่จะคุ้มค่ากับการลงทุนในการขนส่งทางราง
- ต้นทุนการขนส่งทางรางสูงกว่าการขนส่งทางถนนในระยะทางใกล้ ๆ
- ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าพลาสติกส่วนใหญ่ยังไม่คุ้นเคยกับการขนส่งทางราง

แนวทางการส่งเสริมการใช้การขนส่งระบบรางของสินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทย สามารถทำได้ดังนี้

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ โดยการสร้างเส้นทางรถไฟใหม่และปรับปรุงเส้นทางรถไฟเดิมให้ทันสมัย
- ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทพลาสติกหันมาใช้บริการขนส่งทางรางมากขึ้น โดยการให้ความช่วยเหลือด้านการเงินและเทคโนโลยี เช่น การให้สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าพลาสติกที่ลงทุนซื้อรถบรรทุกหรือตู้รถไฟสำหรับขนส่งสินค้าประเภทพลาสติก
- พัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้มีความสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการติดตั้งอุปกรณ์และระบบต่าง ๆ ที่ทันสมัย เช่น ระบบควบคุมความเร็วรถไฟ ระบบตรวจจับสิ่งกีดขวาง และระบบป้องกันอุบัติเหตุ
- ประชาสัมพันธ์ให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าประเภทพลาสติกและผู้บริโภคตระหนักถึงประโยชน์ของการขนส่งทางราง เช่น ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ช่วยลดมลพิษทางอากาศ และลดอุบัติเหตุบนท้องถนน

แนวทางการส่งเสริมการใช้การขนส่งระบบรางของสินค้าประเภทพลาสติกในประเทศไทยนั้น จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายภาคส่วน ทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชน โดยภาครัฐควรเป็นผู้ลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ ส่วนภาคเอกชนควรเป็นผู้ลงทุนซื้อรถบรรทุกหรือตู้รถไฟสำหรับขนส่งสินค้าประเภทพลาสติก และภาคประชาชนควรให้การสนับสนุนการใช้การขนส่งระบบราง

9. ปุ๋ยเคมี

ปุ๋ยเคมีเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญในการเกษตรของประเทศไทย เกษตรกรไทยใช้ปุ๋ยเคมีในปริมาณมาก เพื่อเพิ่มผลผลิตทางการเกษตร อย่างไรก็ตาม การใช้ปุ๋ยเคมีในปริมาณมากเกินไปอาจก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ เช่น ดินเสื่อมคุณภาพ ปัญหาสิ่งแวดล้อม และต้นทุนการผลิตสูงขึ้น

รัฐบาลไทยจึงมีนโยบายส่งเสริมการใช้ปุ๋ยอินทรีย์ทดแทนปุ๋ยเคมี เพื่อลดปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดจากการใช้ปุ๋ยเคมี เกษตรกรควรใช้ปุ๋ยเคมีอย่างเหมาะสมและคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

จากข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีของไทยในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีแนวโน้มการนำเข้าปุ๋ยเคมีมากกว่าการส่งออก

ปัจจัยหลักที่ทำให้ประเทศไทยต้องนำเข้าปุ๋ยเคมีเป็นจำนวนมาก เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศเกษตรกรรมขนาดใหญ่ แต่มีทรัพยากรธรรมชาติไม่เพียงพอในการผลิตปุ๋ยเคมีเอง ประเทศไทยจึงต้องนำเข้าปุ๋ยเคมีจากต่างประเทศเป็นหลัก โดยประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ได้แก่ จีน รัสเซีย และอินโดนีเซีย

ด้านการส่งออกปุ๋ยเคมีของไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง สาเหตุหลักมาจากความต้องการใช้ปุ๋ยเคมีในตลาดโลกที่ลดลง โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เนื่องจากราคาปุ๋ยเคมีที่สูงขึ้น และปัญหาด้านเศรษฐกิจ

อุตสาหกรรมปุ๋ยเคมีในประเทศไทยมีแนวโน้มเติบโตช้าลงในช่วงปี 2566 - 2568 สาเหตุหลักมาจากราคาปุ๋ยเคมีที่ยังคงสูงเมื่อเทียบกับก่อน COVID - 19 ส่งผลให้ต้นทุนการผลิตของเกษตรกรสูงขึ้น และอาจทำให้เกษตรกรลดการใช้ปุ๋ยเคมีลง

อย่างไรก็ตาม ความต้องการใช้ปุ๋ยเคมีในประเทศยังคงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเฉลี่ย 2.0 - 3.0% ต่อปี โดยปัจจัยหนุนมาจากเศรษฐกิจไทยฟื้นตัว การขยายพื้นที่เพาะปลูกพืชเศรษฐกิจหลัก และสภาพอากาศที่เอื้อต่อการเพาะปลูก

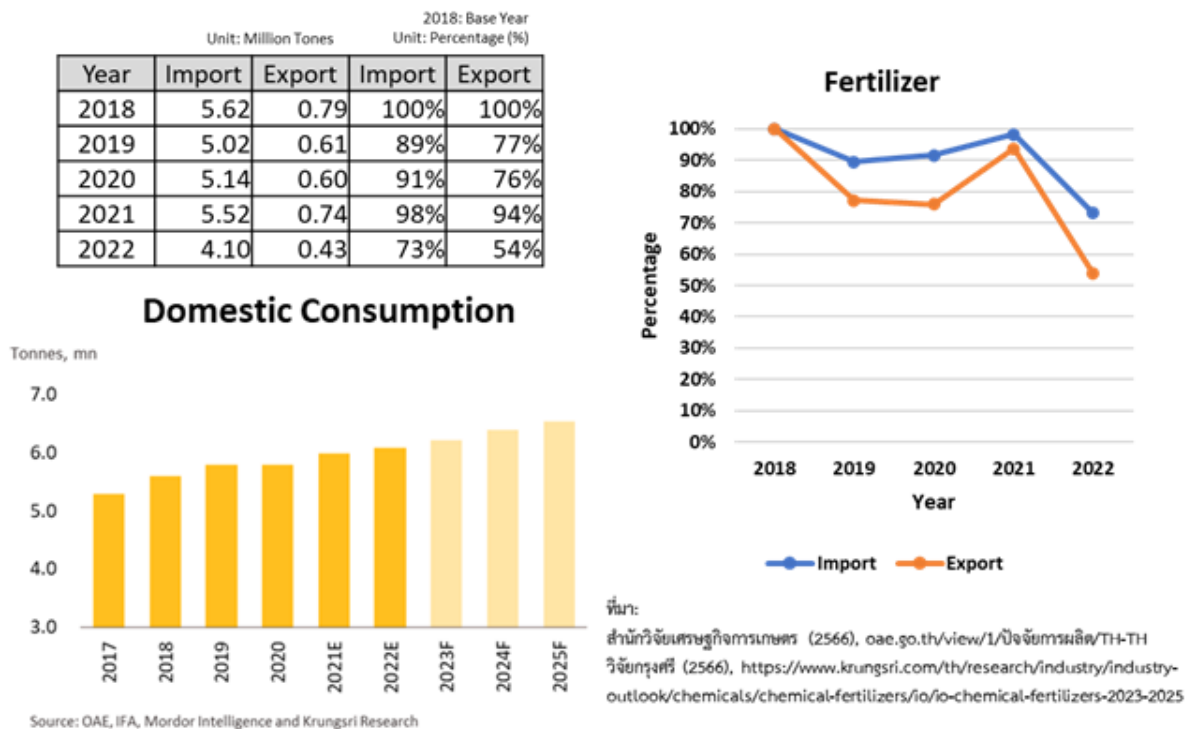
ความต้องการใช้ปุ๋ยอาจปรับลดลงในปี 2567 และ 2568 เนื่องจากสภาวะ “เอลนีโญ” ที่อาจทำให้ปริมาณน้ำฝนลดลง ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อผลผลิตทางการเกษตรและความต้องการใช้ปุ๋ย

สำหรับแนวโน้มการนำเข้าและส่งออกปุ๋ยเคมีของไทย คาดว่ายังคงมีแนวโน้มนำเข้ามากกว่าการส่งออก โดยประเทศไทยจะยังคงต้องนำเข้าปุ๋ยเคมีจากต่างประเทศเป็นหลัก เพื่อรองรับความต้องการใช้ปุ๋ยเคมีของประเทศ

ประเด็นสำคัญที่ต้องติดตามของอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมีในประเทศไทย ได้แก่

- ทิศทางราคาปุ๋ยเคมีในตลาดโลก
- สภาพอากาศที่ส่งผลต่อผลผลิตทางการเกษตร
- นโยบายภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาภาคเกษตรกรรม

ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมีควรปรับตัวรับมือกับการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ เพื่อรักษาความสามารถในการแข่งขันและการเติบโตของธุรกิจ แสดงได้ดังรูปที่ 68



รูปที่ 68 ปริมาณการนำเข้าส่งออกของปุ๋ยเคมี

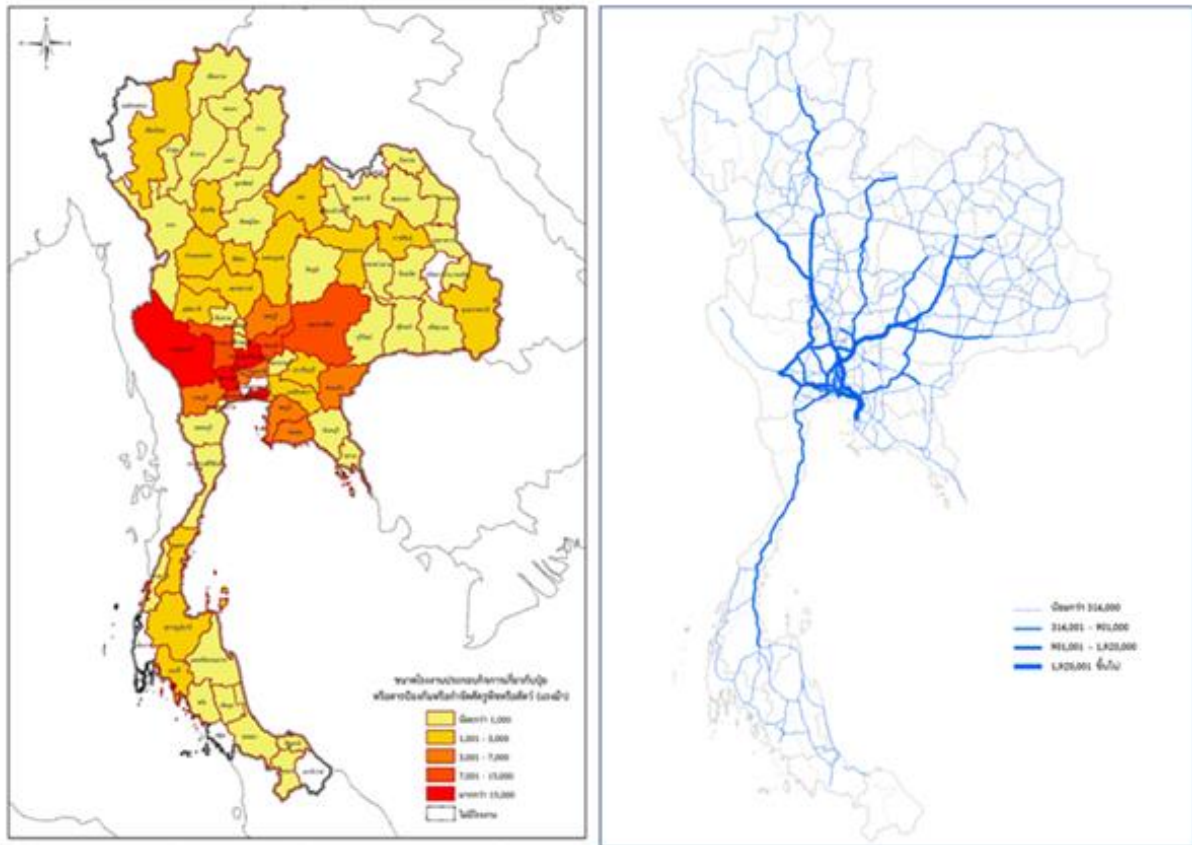
2) เส้นทางขนส่ง

เส้นทางขนส่งสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีภายในประเทศไทย แบ่งออกเป็น 3 โหมดหลัก ๆ ได้แก่ การขนส่งทางเรือ การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางถนน โดยแต่ละโหมดการขนส่งมีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกันไป การเลือกใช้โหมดการขนส่งที่เหมาะสมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ เช่น ระยะทางในการขนส่ง ปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่ง ต้นทุนการขนส่ง และระยะเวลาในการขนส่ง

การขนส่งทางเรือเป็นโหมดการขนส่งหลักสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี เนื่องจากมีต้นทุนที่ต่ำและมีประสิทธิภาพสูงในการขนส่งสินค้าจำนวนมากในระยะทางไกล ๆ เส้นทางขนส่งทางเรือสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีภายในประเทศไทย มักเริ่มต้นจากท่าเรือหลัก ๆ ในประเทศไทย ไปยังท่าเรือปลายทางในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

การขนส่งทางรถไฟเป็นโหมดการขนส่งที่ได้รับความนิยมรองลงมาสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี เนื่องจากมีความยืดหยุ่นน้อยกว่าการขนส่งทางเรือ แต่มีต้นทุนที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน เส้นทางขนส่งทางรถไฟสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีภายในประเทศไทย มักเริ่มต้นจากสถานีรถไฟหลัก ๆ ในประเทศไทย ไปยังสถานีรถไฟปลายทางในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ

การขนส่งทางถนนเป็นโหมดการขนส่งที่ได้รับความนิยมมากที่สุดสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี เนื่องจากมีความยืดหยุ่นสูงและสามารถเข้าถึงพื้นที่ได้ทุกแห่งในประเทศ เส้นทางขนส่งทางถนนสำหรับสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีภายในประเทศไทย มักเริ่มต้นจากโรงงานผลิตปุ๋ยเคมีในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ ไปยังจุดจำหน่ายปุ๋ยเคมีในจังหวัดต่าง ๆ ทั่วประเทศ แสดงได้ดังรูปที่ 69



จำนวนแรงแม้รวมของโรงงานประกอบกิจการ
เกี่ยวกับปุ๋ยรายจังหวัดทั่วประเทศ

เส้นทางการขนส่งปุ๋ย

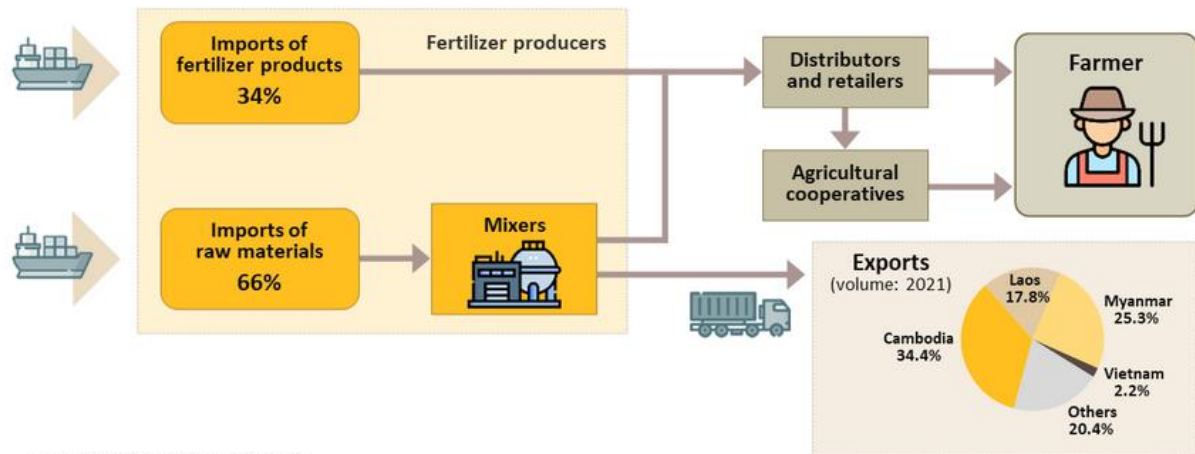
รูปที่ 69 เส้นทางการขนส่งปุ๋ยเคมี

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

ประเทศไทยมีโรงงานผลิตปุ๋ยเคมีมากกว่า 100 แห่ง กระจายอยู่ในหลายจังหวัดทั่วประเทศ โดยแหล่งผลิตหลักของสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีภายในประเทศไทย ได้แก่ ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้

โรงงานผลิตปุ๋ยเคมีในประเทศไทยส่วนใหญ่ผลิตปุ๋ยเคมีสูตร NPK เป็นหลัก นอกจากนี้ยังมีโรงงานผลิตปุ๋ยเคมีสูตรอื่น ๆ เช่น ปุ๋ยยูเรีย ปุ๋ยแอมโมเนียมซัลเฟต ปุ๋ยฟอสเฟต เป็นต้น

การผลิตปุ๋ยเคมีในประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากความต้องการปุ๋ยเคมีในภาคการเกษตรของประเทศไทยมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับประเทศไทยมีศักยภาพในการผลิตปุ๋ยเคมีจากวัตถุดิบในประเทศ เช่น ก๊าซธรรมชาติ หินฟอสเฟต เป็นต้น แสดงได้ดังรูปที่ 70



รูปที่ 70 ห่วงโซ่อุปทานของปุ๋ยเคมี

สำหรับห่วงโซ่อุปทานของปุ๋ยเคมีสรุปได้ดังนี้

- ขั้นตอนแรกคือนำเข้าผลิตภัณฑ์และวัตถุดิบปุ๋ย ไทยนำเข้าผลิตภัณฑ์ปุ๋ยจำนวนมาก เช่น ยูเรีย และแอมโมเนียมไนเตรด จากต่างประเทศ นอกจากนี้ยังนำเข้าวัตถุดิบ เช่น หินฟอสเฟต และ โพแทช ที่ใช้ในการผลิตปุ๋ย
- ขั้นตอนที่สองคือการผลิตปุ๋ย มีผู้ผลิตปุ๋ยจำนวนหนึ่งในประเทศไทย ซึ่งใช้ผลิตภัณฑ์และวัตถุดิบที่นำเข้าเพื่อผลิตปุ๋ย ปุ๋ยที่ผลิตมากที่สุดในประเทศไทยคือปุ๋ย NPK ซึ่งประกอบด้วย ไนโตรเจน ฟอสฟอรัส และโพแทสเซียม
- ขั้นตอนที่สามคือการจัดจำหน่ายปุ๋ย ผู้ผลิตปุ๋ยขายผลิตภัณฑ์ของตนให้กับผู้จัดจำหน่ายและร้านค้าปลีก ซึ่งจะขายให้กับเกษตรกร ผู้จัดจำหน่ายและร้านค้าปลีกมีบทบาทสำคัญในการรับรองหรือทำให้มั่นใจว่าปุ๋ยมีจำหน่ายแก่เกษตรกรในเวลาที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพ
- ขั้นตอนที่สี่คือการใช้ปุ๋ยโดยเกษตรกร เกษตรกรใช้ปุ๋ยเพื่อปรับปรุงคุณภาพดินของตนและเพิ่มผลผลิตพืช การใช้ปุ๋ยเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับการผลิตทางการเกษตรในประเทศไทย
- ขั้นตอนที่ห้าคือการส่งออกปุ๋ย ไทยส่งออกปุ๋ยจำนวนเล็กน้อยไปยังประเทศอื่น ๆ ปลายทางหลักสำหรับการส่งออกปุ๋ยของไทยคือ ลาว กัมพูชา และเมียนมา

ภาพยังแสดงเปอร์เซ็นต์ของปุ๋ยที่นำเข้าและส่งออกในไทย ในปี 2564 ปุ๋ยที่ใช้ในไทย 34% นำเข้า ในขณะที่ 66% ผลิตภายในประเทศ การส่งออกปุ๋ยหลักของไทยคือ ลาว (17.8%), กัมพูชา (34.4%), และเมียนมา (25.3%).

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ประเทศไทยมีศูนย์กระจายสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ โดยมีบทบาทสำคัญในการกระจายปุ๋ยเคมีจากผู้ผลิตไปยังเกษตรกร ศูนย์กระจายสินค้าเหล่านี้ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ใกล้กับแหล่งผลิตปุ๋ยเคมี มีขนาดและระบบการจัดการสินค้าและสต็อกที่มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับปริมาณปุ๋ยเคมีที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ศูนย์กระจายสินค้าเหล่านี้ยังให้บริการที่ครบวงจรแก่เกษตรกร เช่น การให้คำปรึกษาเกี่ยวกับการใช้ปุ๋ยเคมี การขนส่งปุ๋ยเคมีถึงที่ และการให้สินเชื่อเพื่อซื้อปุ๋ยเคมี

ศูนย์กระจายสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีเหล่านี้มีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมปุ๋ยเคมีในประเทศไทย ช่วยให้เกษตรกรสามารถเข้าถึงปุ๋ยเคมีได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ส่งผลให้ผลผลิตทางการเกษตรเพิ่มขึ้น

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทปุ๋ยเคมีไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย เนื่องจากสาเหตุหลัก ๆ ดังนี้

- การขนส่งทางรถไฟมีเส้นทางที่จำกัดและไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศได้
- ต้นทุนการขนส่งทางรางสูงกว่าการขนส่งทางถนน การขนส่งทางรางมีต้นทุนที่สูงกว่าการขนส่งทางถนน เนื่องจากต้องลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ที่สูงกว่า นอกจากนี้ การขนส่งทางรางยังมีข้อจำกัดในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักและขนาดที่ใหญ่กว่าการขนส่งทางถนน
- ระบบโลจิสติกส์และท่าเทียบเรือยังไม่รองรับการขนส่งทางราง ระบบโลจิสติกส์และท่าเทียบเรือในประเทศไทยส่วนใหญ่ยังออกแบบมาเพื่อรองรับการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้การขนส่งทางรางไม่สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี มีดังนี้

- ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ กระทรวงคมนาคมควรเร่งปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ เพิ่มเส้นทางรถไฟและขยายความครอบคลุมของเครือข่ายทางรถไฟให้เข้าถึงพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ
- ลดต้นทุนการขนส่งทางราง รัฐบาลควรให้การสนับสนุนทางการเงินเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางราง เช่น การให้เงินอุดหนุนค่าขนส่งทางรางแก่ผู้ประกอบการ
- พัฒนาระบบโลจิสติกส์และท่าเทียบเรือ ภาครัฐและภาคเอกชนควรร่วมมือกันพัฒนาระบบโลจิสติกส์และท่าเทียบเรือที่สามารถรองรับการขนส่งทางรางได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ภาคเอกชนควรเข้ามามีส่วนร่วมในการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้าประเภทปุ๋ยเคมี โดยร่วมมือกับผู้ให้บริการระบบรางในการพัฒนาเส้นทางและบริการขนส่งที่เหมาะสมกับความต้องการ รวมถึงการประชาสัมพันธ์ประโยชน์ของการขนส่งทางรางให้แก่เกษตรกรและผู้ประกอบการ

10. สินค้าอุปโภค - บริโภค

สินค้าอุปโภคบริโภค ในการศึกษาครั้งนี้ คือ ธุรกิจร้านค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) ปัจจุบันธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ในประเทศไทยมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯ และตามเมืองหลักต่าง ๆ ที่มีความเป็นสังคมเมืองสูง เนื่องจากนโยบายรัฐที่เปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างชาติเข้ามาลงทุนในธุรกิจค้าปลีกในไทยได้ อีกทั้ง ลักษณะของร้านค้าที่มีความสะดวกสบายทันสมัย จำหน่ายสินค้าที่ใช้ในชีวิตประจำวัน สินค้ามีคุณภาพและหลากหลาย และอยู่ใกล้แหล่งชุมชน จึงสามารถตอบสนองพฤติกรรมผู้บริโภคของภาคครัวเรือนได้ดี ด้วยเหตุนี้ ธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่จึงเริ่มเข้ามาทดแทนธุรกิจค้าปลีกแบบดั้งเดิม (Traditional Trade) ซึ่งรูปแบบร้านค้าปลีกสมัยใหม่ที่สำคัญในปัจจุบันมี 5 ประเภท ดังนี้

- ห้างสรรพสินค้า (Department Store) เป็นร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ที่สุด มักตั้งอยู่กลางเมือง การตกแต่งร้านเน้นความสวยงามและมีพนักงานบริการให้คำแนะนำ เน้นขายสินค้าคุณภาพดี สินค้าแบรนด์เนม สินค้านำเข้าจากต่างประเทศและผลิตในประเทศ ราคาสินค้าจึงค่อนข้างสูง

- ดิสเคาน์สโตร์ (Discount Store/Hypermarket/Supercenter) เป็นร้านค้าปลีกขนาดใหญ่ มักต้องลงทุนศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Center) ควบคู่ด้วย เน้นกลุ่มลูกค้ารายได้ต่ำถึงปานกลาง สินค้าที่จำหน่ายจึงเป็นสินค้าหลากหลายในราคาประหยัด มักตั้งอยู่กลางเมืองหรือชานเมือง
- ซูเปอร์มาร์เก็ต (Supermarket) จำหน่ายสินค้าอาหารและของใช้ประจำวันเป็นหลัก อาทิ เนื้อสัตว์ ผักและผลไม้สด อาหารสำเร็จรูป และสินค้าอุปโภค บริโภค มีทั้งร้านค้าที่ตั้งเป็นอิสระ และที่ตั้งอยู่ในห้างสรรพสินค้า
- ร้านสะดวกซื้อ (Convenience Stores/Express/Mini Mart) เป็นร้านค้าปลีกขนาดเล็กที่ได้รับความนิยม และเข้ามาทดแทนร้านค้าปลีกดั้งเดิม เนื่องจากมี การจัดร้านและการบริหารจัดการที่ทันสมัย จำหน่ายสินค้าหลากหลาย และที่ตั้งร้านกระจายไปตามแหล่งชุมชน
- ร้านค้าปลีกขายสินค้าเฉพาะอย่าง (Specialty Store) เน้นขายสินค้าเฉพาะด้านที่มีคุณภาพ ราคาสูง บางร้านขายสินค้าเฉพาะแบรนด์ของตนเอง ที่ตั้งร้าน มักอยู่ในห้างค้าปลีกหรือตามแหล่งชุมชนขนาดใหญ่

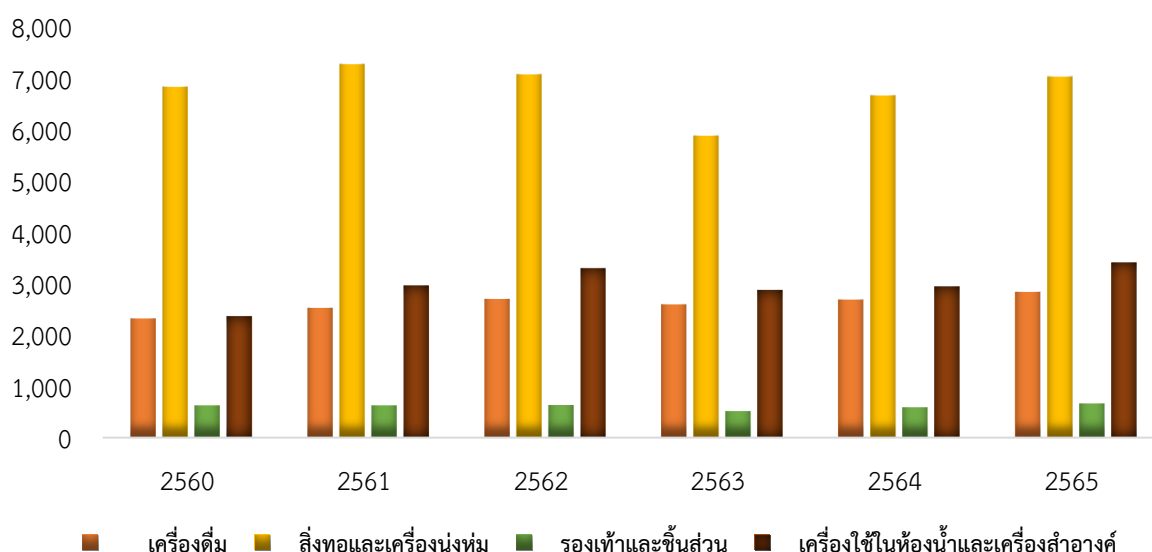
1) ปริมาณนำเข้า - ส่งออก

การส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคของไทยไปยัง CLMV (กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม) นั้นเติบโตรวดเร็วกว่าสินค้าประเภทอื่นในช่วง 7 ปีที่ผ่านมาและมีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างต่อเนื่องในอนาคต โดยไทยมีข้อได้เปรียบจากความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์ ซึ่งส่งผลให้ระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งสินค้าไปยัง CLMV มีไม่มากนัก อีกทั้งผู้บริโภคใน CLMV ส่วนใหญ่มองว่าสินค้าไทยมีคุณภาพสูง ทำให้สินค้าอุปโภคบริโภคของไทยสามารถครองตลาด CLMV ได้อย่างเหนียวแน่น นอกจากนี้ ประชากรจาก CLMV เข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้เข้ามาใช้จ่ายใช้สอยในการซื้อสินค้าไทยเป็นจำนวนมากระหว่างการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสินค้าประเภทเครื่องสำอาง อาหารและเครื่องดื่ม การเติบโตของจำนวนนักท่องเที่ยวในไทยจาก CLMV จึงเป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ช่วยให้สินค้าไทยเป็นที่รู้จักและได้รับความนิยมในตลาด CLMV

ปัจจุบันสินค้าอุปโภคบริโภคของไทยที่มีมูลค่าการส่งออกไปยัง CLMV สูงสุดได้แก่ เครื่องดื่ม เครื่องสำอาง สบู่ และผลิตภัณฑ์บำรุงผิว ผลิตภัณฑ์ข้าวสาลีและอาหารสำเร็จรูปอื่น

จากข้อมูลการนำเข้าและส่งออกสินค้าสินค้าอุปโภค - บริโภคของไทยในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีมูลค่าการส่งสินค้าประเภทสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มสูงที่สุด คิดเป็น 7 พันดอลลาร์สหรัฐ ในปี พ.ศ. 2565 รองลงมาคือ เครื่องใช้ในห้องน้ำและเครื่องสำอาง มูลค่า 3.4 พันดอลลาร์สหรัฐ และเครื่องดื่ม 2.8 พันดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในรูปที่ 71

มูลค่าและปริมาณสินค้าออกจำแนกตามกิจกรรมการผลิต (ล้านดอลลาร์ สหรัฐ.)

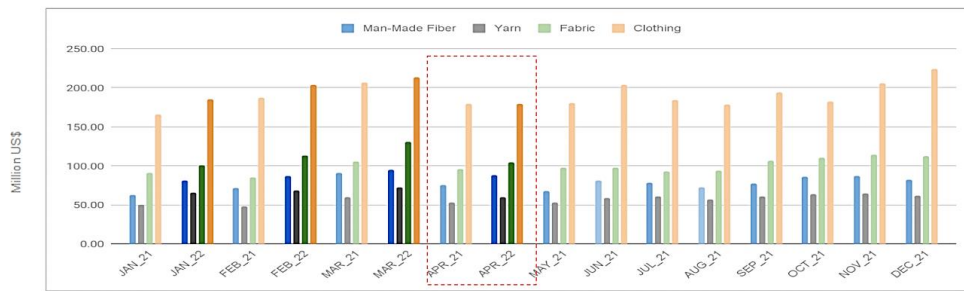


ที่มา : วิเคราะห์โดยทีปกริษา ข้อมูลจากธนาคารแห่งประเทศไทย, 2566

รูปที่ 71 ปริมาณการส่งออกของสินค้าอุปโภค - บริโภค

ข้อมูลจากสถาบันพัฒนาอุตสาหกรรมสิ่งทอ สรุปภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มไทย ในเดือนเมษายน 2565 พบว่า การส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มมีมูลค่า 545.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 5.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) แบ่งเป็น (1) การส่งออกกลุ่มสิ่งทอ มีมูลค่า 366.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 8.7% และ (2) การส่งออกกลุ่มเครื่องนุ่งห่ม มีมูลค่า 179.4 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 0.2% ขณะที่ภาพรวมการนำเข้าของอุตสาหกรรมดังกล่าว มีมูลค่า 423.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 3.6% แบ่งเป็น (1) การนำเข้ากลุ่มสิ่งทอ มีมูลค่า 301.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 5.6% และ (2) การนำเข้ากลุ่มเครื่องนุ่งห่ม มีมูลค่า 121.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปรับตัวลดลง 1.1% และส่งผลให้ภาพรวมดุลการค้าเกินดุล คิดเป็นมูลค่า 122.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

และภาพรวมการค้าระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมดังกล่าว (สะสม) 4 เดือน (เดือนมกราคม - เมษายน 2565) พบว่า การส่งออกสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่ม มีมูลค่า 2,330.0 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 11.7% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน (YoY) แบ่งเป็น (1) การส่งออก (สะสม) กลุ่มสิ่งทอ มีมูลค่า 1,548.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 15.0% และ (2) การส่งออก (สะสม) กลุ่มเครื่องนุ่งห่ม มีมูลค่า 781.2 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 5.8% ขณะที่ภาพรวมการนำเข้า (สะสม) 4 เดือนของอุตสาหกรรมดังกล่าว มีมูลค่า 1,796.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 7.3% แบ่งเป็น (1) การนำเข้า (สะสม) กลุ่มสิ่งทอ มีมูลค่า 1,294.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ขยายตัวเพิ่มขึ้น 15.7% และ (2) การนำเข้า (สะสม) กลุ่มเครื่องนุ่งห่ม มีมูลค่า 502.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ปรับตัวลดลง 9.5% และส่งผลให้ภาพรวมดุลการค้า (สะสม) เกินดุล คิดเป็นมูลค่า 533.1 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังแสดงในรูปที่ 72



2022	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	APR_%Δ	
													MoM	YoY
M-M Fiber	81.6	87.2	94.5	88.2									-6.7	+16.5
Yarn	66.0	68.4	72.2	60.1									-16.8	+12.7
Fabric	101.2	113.4	131.2	104.5									-20.4	+9.3
Clothing	184.5	204.1	213.1	179.4									-15.8	+0.2

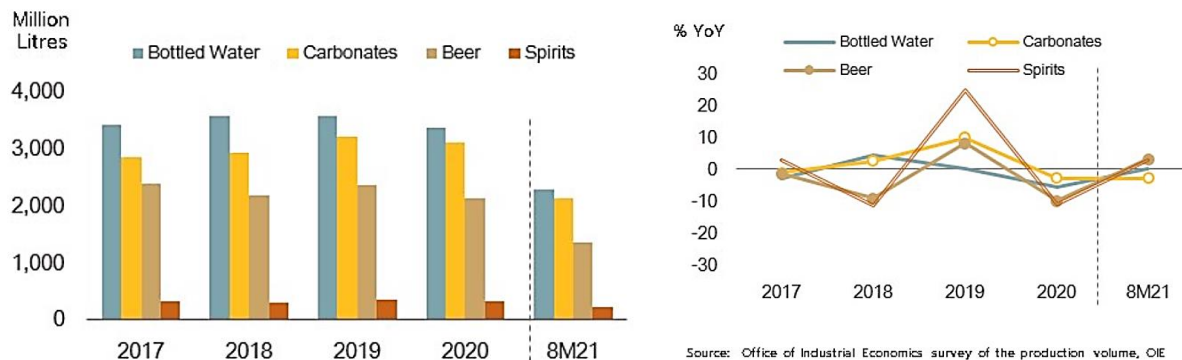
Source: Information and Communication Technology Center with Cooperation of The Customs Department
Compiled by Thailand Textile Institute

รูปที่ 72 ปริมาณการส่งออกของสิ่งทอและเครื่องนุ่งห่มไทย

อุตสาหกรรมเครื่องนุ่งห่มที่สำคัญของไทย ซึ่งประกอบด้วยน้ำดื่มบรรจุขวด น้ำอัดลม สุราเบียร์ (สัดส่วนตลาดรวมประมาณ 80% ของมูลค่าตลาดเครื่องนุ่งห่มในประเทศ) ในปี 2563 และช่วง 8 เดือนแรกของปี 2564 ยังไม่สดใส ผลจากการแพร่ระบาดของไวรัส COVID - 19 ทำให้ความต้องการลดลง ขณะที่ภาครัฐเก็บเพิ่มภาษีความหวานจากเครื่องดื่มทุกประเภท โดยทยอยเพิ่มอัตราภาษีทุก 2 ปี ตั้งแต่ปี 2560 จนถึงปี 2567 ดังแสดงในรูปที่ 73

- เครื่องดื่มไม่มีแอลกอฮอล์ ปี 2563 ตลาดหดตัว และยังคงซบเซาต่อเนื่องในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2564 โดยตลาดน้ำอัดลมหดตัวในอัตราสูงกว่าน้ำดื่มบรรจุขวดจากการชะลอการใช้จ่ายของผู้บริโภค
- น้ำดื่มบรรจุขวด ปี 2563 ตลาดซบเซา โดยปริมาณจำหน่ายหดตัว 4.3% จากปี 2562 เนื่องจาก 1) มาตรการ Lockdown ของภาครัฐ เพื่อควบคุมการแพร่ระบาดของ COVID - 19 ส่งผลให้ร้านอาหารปิดบริการชั่วคราวสำหรับการนั่งทานภายในร้านตั้งแต่วันที่ 22 มีนาคม 2563 ถึงวันที่ 17 พฤษภาคม 2563 (ช่องทางจำหน่ายผ่านการนั่งดื่มภายในร้านอาหารมีสัดส่วน 45-55% ของมูลค่าจำหน่ายน้ำดื่มบรรจุขวดทั้งหมด) และ 2) ภาวะซบเซาของธุรกิจท่องเที่ยว ทั้งตลาดนักท่องเที่ยวต่างชาติและคนไทย ส่งผลให้ผู้ผลิตน้ำดื่มบรรจุขวดปรับลดปริมาณการผลิตลง 5.4% จากปีก่อนหน้า โดยเน้นระบายสินค้าคงคลังออกสู่ตลาด
 - ส่วนแบ่งตลาดน้ำดื่มบรรจุขวดในปี 2563: ‘คริสตัล’ มีส่วนแบ่งตลาด 19% ของตลาดน้ำดื่มบรรจุขวดในประเทศที่มีมูลค่า 8.1 หมื่นล้านบาท ตามด้วย ‘สิงห์’ (18%) ‘เนสท์เล่’ (11%) และ ‘น้ำทิพย์’ (4%) (ที่มา: Euromonitor)
 - สำหรับช่วง 8 เดือนแรกของปี 2564 ปริมาณการผลิตน้ำดื่มบรรจุขวดเติบโตเพียง 0.3% YoY ขณะที่ปริมาณการจำหน่ายหดตัว 0.8% YoY จาก 1) นโยบายเข้มงวดของภาครัฐที่กำหนดให้ร้านอาหารปิดให้บริการในส่วนของการนั่งทานภายในร้านบางช่วงเวลา 2) นโยบายสนับสนุนการทำงานที่บ้านมากขึ้นของหน่วยงานเอกชนและภาครัฐ เพื่อลดการแพร่ระบาดของ COVID - 19 ทำให้ความต้องการน้ำดื่มบรรจุขวดในสำนักงานลดลง 3) ภาวะธุรกิจท่องเที่ยวที่ซบเซาต่อเนื่อง ส่งผลให้อุปสงค์จากนักท่องเที่ยวทั้งในและต่างประเทศลดลง และ 4) ผู้บริโภคระมัดระวังการใช้จ่าย โดยบางส่วนหันไปบริโภคน้ำดื่ม

จากตู้หยอดเหรียญ และบางส่วนซื้อเครื่องกรองน้ำเพื่อลดโอกาสสัมผัสเชื้อโรคจากสินค้าที่สั่งซื้อจากภายนอก อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่เหลือของปี 2564 คาดว่าความต้องการน้ำดื่มบรรจุขวดจะมีโอกาสเติบโตได้ เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการควบคุมการแพร่ระบาดของภาครัฐ ช่วยให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจกระเตื้องขึ้น รวมทั้งนโยบายเปิดประเทศ (1 พฤศจิกายน 2564) ซึ่งทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติปรับเพิ่มขึ้น จึงคาดว่าทั้งปี 2564 ความต้องการบริโภคน้ำดื่มบรรจุขวดจะเติบโต 0 - 1% จากปี 2563

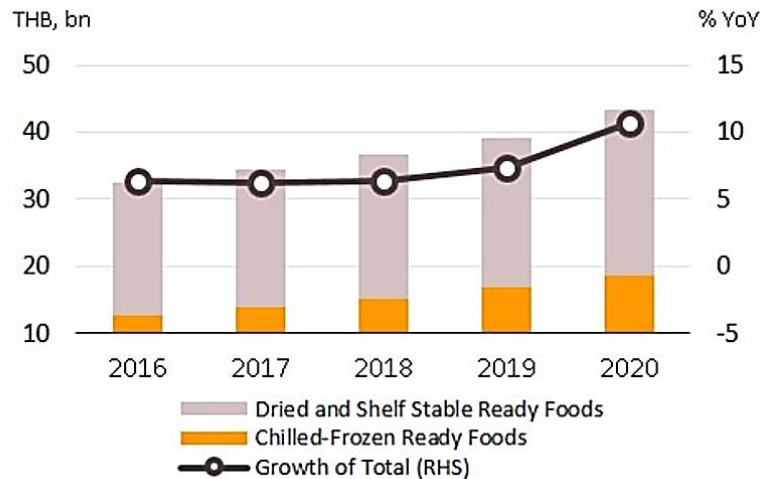


ที่มา : วิจัยกรุงศรี

รูปที่ 73 ปริมาณการผลิตเครื่องดื่มของไทย

อุตสาหกรรมอาหารพร้อมทานพึ่งพาตลาดในประเทศเป็นหลัก (ช่วงปี 2559 - 2563 มีสัดส่วนเฉลี่ย 80 - 85% ของปริมาณการผลิตอาหารพร้อมทานทั้งหมด) ในปี 2563 อาหารพร้อมทานมีมูลค่าตลาดในประเทศประมาณ 4.4 หมื่นล้านบาท (แบ่งเป็นอาหารพร้อมทานแบบแห้งและแบบจัดวางบนชั้น 2.5 หมื่นล้านบาทและอาหารพร้อมทานแช่เย็น - แช่แข็งมูลค่า 1.9 หมื่นล้านบาท) ด้านการส่งออกมีสัดส่วน 15 - 20% มูลค่าประมาณ 328.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ข้อมูลปี 2563) โดยไทยมีศักยภาพส่งออกอาหารประเภทเบหมิทั้งสำเร็จรูป และอาหารพร้อมทานแช่เย็น - แช่แข็ง มีตลาดอาเซียนเป็นตลาดส่งออกหลัก คิดเป็นสัดส่วน 36.3% ของมูลค่าส่งออกอาหารพร้อมทานทั้งหมด

ปี 2563 มีมูลค่าตลาดประมาณ 1.9 หมื่นล้านบาท เป็นอุตสาหกรรมที่ตอบสนองความสะดวกสบายในการบริโภคผ่านกระบวนการแช่เย็น - แช่แข็งเพื่อถนอมอาหาร โดยยังคงรสชาติเดิมของอาหารไว้และไม่เสียคุณค่าทางโภชนาการ มีให้เลือกหลากหลายเมนูและหลายสัญชาติ อาหารพร้อมทานแช่เย็น - แช่แข็งที่จำหน่ายภายในประเทศเป็นอาหารไทยมากที่สุดสัดส่วน 45% ของมูลค่าจำหน่ายอาหารแช่แข็งทั้งหมด รองลงมาคือ อาหารจีนสัดส่วน 29% อาหารอิตาลี (11%) อาหารญี่ปุ่น (6%) และอาหารสัญชาติอื่น ๆ (9%) [ที่มา: Euromonitor, December 2020] แสดงได้ดังรูปที่ 74

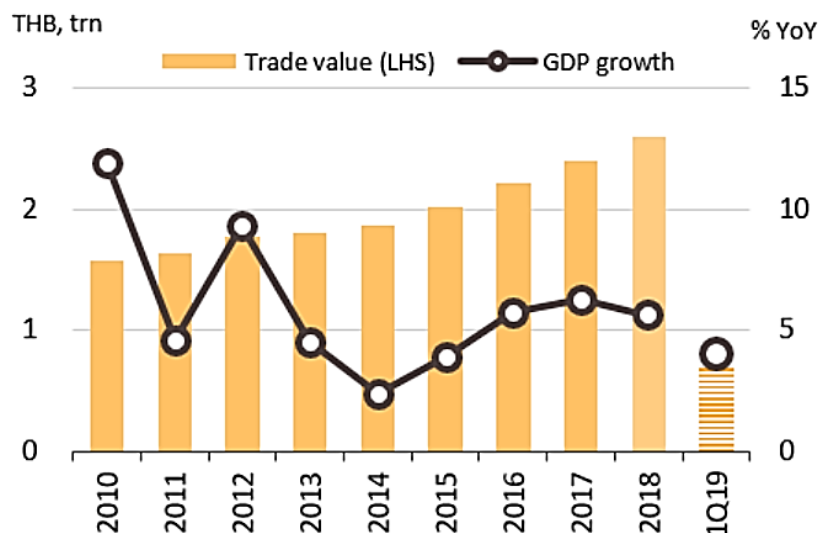


Source: Euromonitor, Krungsri Research

รูปที่ 74 มูลค่าและแนวโน้มการส่งออกอาหารพร้อมทาน

ธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade) เป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมค้าส่งค้าปลีกซึ่งมีมูลค่า 2.6 ล้านล้านบาทในปี 2561 เพิ่มขึ้น 8.5% จากปี 2560 และมีสัดส่วน 15.9% ของ GDP สูงเป็นอันดับสองรองจากภาคอุตสาหกรรมการผลิตที่มีสัดส่วน 26.8%

ในอดีต ธุรกิจค้าปลีกในไทยเป็นร้านขายของชำขนาดเล็กที่จัดหาสินค้ามาจำหน่ายผ่านตัวกลาง (ผู้ค้าส่ง) แต่ปัจจุบันรูปแบบร้านค้าปลีกเปลี่ยนไปเป็นร้านค้าทันสมัย ลดการพึ่งพาผู้ค้าส่ง ผู้ประกอบการมักเป็นนายทุนรายใหญ่ที่มีเครือข่ายสาขาจำนวนมากและเป็นผู้ซื้อรายใหญ่ จึงมีอำนาจต่อรองเหนือผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายสินค้า มีการบริหารจัดการร้านค้าอย่างเป็นระบบ มีการจัดการระบบขนส่งและบางรายมีศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัย ตลอดจนการนำเทคโนโลยีด้านต่าง ๆ มาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการตลาด แสดงได้ดังรูปที่ 75



Note: GDP & wholesale & retail trade value at current market prices
Source: NESDC

รูปที่ 75 มูลค่าและแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ (Modern Trade)

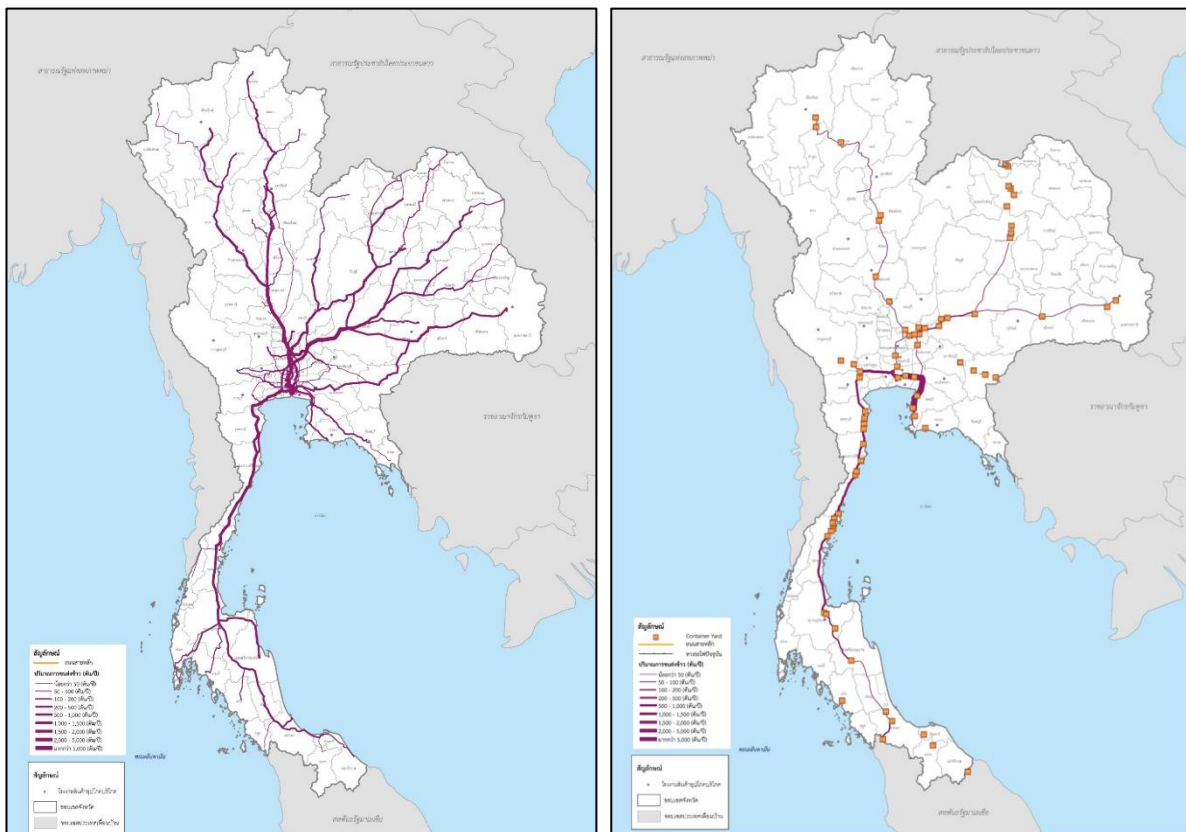
2) เส้นทางขนส่ง

- การบริโภคในประเทศ
 - ต้นทาง: ใช้สัดส่วนปริมาณร้านค้าปลีกสมัยใหม่รายจังหวัดต่อปริมาณรวมทั่วประเทศ
 - ปลายทาง: ผู้บริโภคในประเทศ ตามสัดส่วนจำนวนประชากรของแต่ละจังหวัดต่อจำนวนประชากรรวมของประเทศ

รูปแบบการขนส่ง

- ทางถนน : ขนส่งสินค้าจากคลังสินค้า ไปศูนย์กระจายสินค้าและเข้าแหล่งร้านค้า
- ทางราง : ขนส่งสินค้าจากคลังสินค้าไปยังศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า
- ทางน้ำ : ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แสดงได้ดังรูปที่ 76



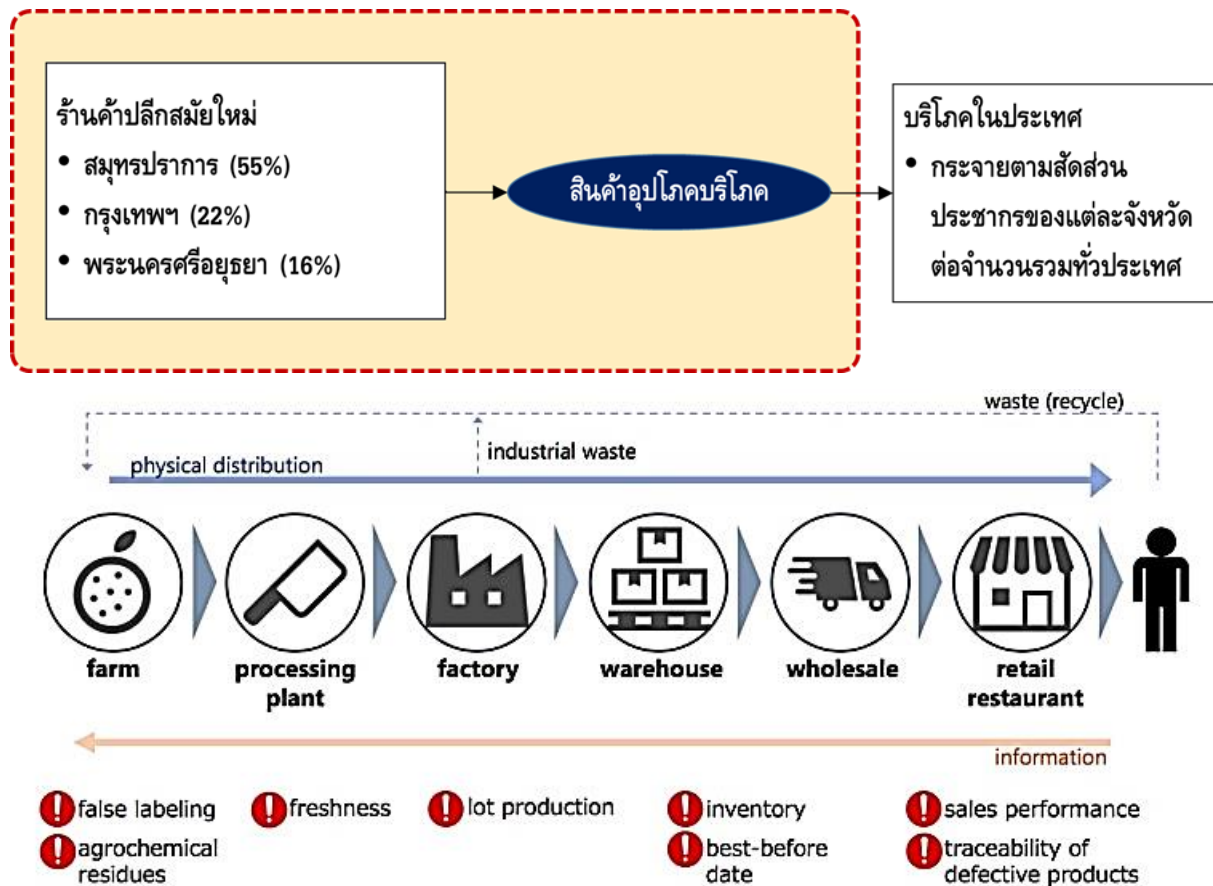
รูปที่ 76 เส้นทางขนส่งสินค้าอุปโภค-บริโภค

3) แหล่งผลิตและห่วงโซ่อุปทาน

ในปี 2562 ประเทศไทยได้ผลิตสินค้าอุปโภคและบริโภคโดยรวมประมาณ 48.9 ล้านตัน พบว่ามีปริมาณการผลิตเพิ่มขึ้น เป็นอัตราการเติบโตเฉลี่ย 3% ต่อปี จากปริมาณ 47.4 ล้านตัน ในปี 2561

ห่วงโซ่อุปทานการผลิต ประกอบด้วย (i) กระบวนการจัดหา ได้แก่ โรงงานผลิตสินค้าอุปโภคและบริโภคต่าง ๆ ส่งต่อไปยัง (ii) กระบวนการผลิต ได้แก่ โรงงานผลิตสินค้าอุปโภคบริโภคต่าง ๆ และ (iii) กระบวนการกระจายสินค้า มีผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง คือ ผู้ค้าส่ง/ค้าปลีกภายในประเทศ

แสดงได้ดังรูปที่ 77



รูปที่ 77 ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าอุปโภค-บริโภค

4) ศูนย์กระจายสินค้า

ประเทศไทยมีศูนย์กระจายสินค้าประเภทสินค้าอุปโภคบริโภค หรือ Modern trade ในอดีตธุรกิจค้าปลีกของไทยเป็นร้านขายของชำขนาดเล็กที่จัดหาสินค้ามาจำหน่ายผ่านตัวกลาง (ผู้ค้าส่ง) แต่ปัจจุบันรูปแบบร้านค้าปลีกเปลี่ยนเป็นร้านค้าทันสมัย ลดการพึ่งพาผู้ค้าส่ง ผู้ประกอบการมักเป็นนายทุนรายใหญ่ที่มีเครือข่ายสาขาจำนวนมาก และยังเป็นผู้ซื้อรายใหญ่จึงมีอำนาจต่อรองเหนือผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายสินค้า มีการบริหารจัดการร้านค้าอย่างเป็นระบบ มีการจัดการระบบขนส่งและบางรายมีศูนย์กระจายสินค้าที่ทันสมัย ตลอดจนการนำเทคโนโลยีด้านต่าง ๆ มาใช้เพื่อสร้างความได้เปรียบทางการตลาด

ธุรกิจค้าปลีกสมัยใหม่ในไทยเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพฯและเมืองหลักที่มีความเป็นสังคมเมืองสูง ปัจจัยหนุนจาก (1) นโยบายรัฐเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการต่างชาติซึ่งมีเทคโนโลยีการบริหารจัดการสมัยใหม่เข้ามาลงทุนธุรกิจค้าปลีกในไทยได้ (2) ลักษณะร้านค้าปลีกสมัยใหม่ตอบสนองพฤติกรรมผู้บริโภคที่ต้องการความสะดวกสบาย อาทิ ผู้บริโภคสามารถซื้อสินค้าหลายประเภทในที่แห่งเดียว ตั้งแต่อาหาร ของใช้ส่วนบุคคล และของใช้ในครัวเรือน (ภาพที่ 2) อีกทั้งราคาสินค้ามักต่ำกว่าร้านค้าปลีกดั้งเดิม (Traditional trade) และ (3) การลงทุนขยายสาขาต่อเนื่อง เพื่อขยายฐานลูกค้า ปัจจัยข้างต้นส่งผลให้ร้านค้าปลีกสมัยใหม่มีบทบาทเพิ่มขึ้นแทนร้านค้าปลีกดั้งเดิม สะท้อนจากสัดส่วนของธุรกิจค้าปลีกค้าส่งสมัยใหม่เพิ่มขึ้นจาก 25% ของมูลค่าตลาดค้าปลีกค้าส่งปี 2544 เป็น 61% ในปี 2557 ซึ่งจำนวนผู้ค้าปลีกและส่งสินค้า Modern trade แสดงได้ดังรูปที่ 78

Retailers	Outlets			
	2017	2018	2019P	2020E
Central	23	24	23	23
The Mall	7	6	6	6
Robinson	46	48	50	51
Total	76	78	79	80

Source: Compiled by Krungsri Research
Note: P = preliminary, E = estimated

Retailers	Outlets			
	2017	2018	2019P	2020E
Tesco Lotus	192	200	214	216
Big C	140	147	151	154
Makro	123	129	134	136
Top Superstore & Superkoom	59	61	62	65
Total	514	537	561	571

Source: Compiled by Krungsri Research
Note: P = preliminary, E = estimated

Retailers	Outlets			
	2017	2018	2019P	2020E
Tops	102	123	126	126
HFM, Gourmet Market	15	17	17	16
Foodland	20	25	23	24
MaxValu	31	30	30	52
Villa Market	34	34	36	36
Big C Market	61	62	63	65
Lotus-Talad	194	195	179	179
Total	457	486	474	498

Source: Compiled by Krungsri Research
Note: P = preliminary, E = estimated

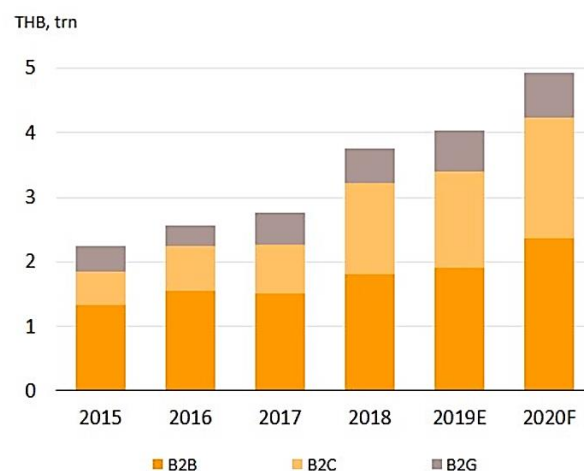
Retailers	Outlets			
	2017	2018	2019P	2020E
7-Eleven	10,268	10,988	11,712	12,225
FamilyMart	1,136	1,186	968	972
Lawson 108	548	648	648	648
Lotus Express	1,557	1,600	1,574	1,635
Mini Big C	650	783	1,016	1,153
Tops Daily	95	108	108	108
CJ Express	250	330	480	600
Total	14,504	15,643	16,506	17,341

Source: Compiled by Krungsri Research
Note: P = preliminary, E = estimated (as of 3Q63)

รูปที่ 78 ธุรกิจการค้าออนไลน์ของไทย (E-commerce) ปี 2563

สำนักงานพัฒนาธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Transactions Development Agency: ETDA) ประเมินมูลค่า ธุรกิจการค้าออนไลน์ของไทย (E - commerce) ปี 2563 เติบโตอย่างก้าวกระโดดแตะ 4.9 ล้านล้านบาท จาก 4.0 ล้านล้านบาทปี 2562 โดยจำแนกตามประเภทต่าง ๆ ได้ดังนี้

- ผู้ประกอบการ: กลุ่ม B2B (Business to Business) มีมูลค่าสูงสุดที่ 2.4 ล้านล้านบาท กลุ่ม B2C (Business to Customer) 1.9 ล้านล้านบาท และกลุ่ม B2G (Business to Government) 6.9 แสนล้านบาท (รูปที่ 79)
- ประเภทธุรกิจ: มูลค่าสูงสุด ได้แก่ ธุรกิจค้าปลีกและค้าส่ง 1.9 ล้านล้านบาท การให้บริการที่พัก 1.1 ล้านล้านบาท และอุตสาหกรรมการผลิต 5.3 แสนล้านบาท



Source: Electronic Transactions Development Agency (ETDA), Krungsri Research

รูปที่ 79 ธุรกิจการค้าออนไลน์ของไทย (E - commerce) ปี 2563

5) สาเหตุที่การขนส่งทางรางของสินค้าไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย

การขนส่งทางรางของสินค้าประเภทอุปโภคบริโภคไม่เป็นที่นิยมในประเทศไทย เนื่องจากสาเหตุหลัก ๆ ดังนี้

- การขนส่งทางรถไฟมีเส้นทางที่จำกัดและไม่สามารถเข้าถึงพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศได้
- ระบบรถไฟทางรางไม่ได้เป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่เมืองที่แคบและแออัด
- ขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ทางบก ทางราง และทางน้ำ ยากต่อการเข้าถึงแบบ door - to - door
- ราคาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรางอาจมีค่าใช้จ่ายที่สูงกว่ารถบรรทุกทางถนนในบางกรณี ทำให้ผู้ประกอบการและผู้บริโภคมักเลือกใช้การขนส่งทางถนน
- ระบบทางถนนในประเทศไทยได้รับการพัฒนาอย่างต่อเนื่องและมีการลงทุนมากในการก่อสร้างและปรับปรุงทางหลวงใหญ่และทางหลวงชนบท ทำให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกที่สะดวกและมีประสิทธิภาพสำหรับการขนส่งสินค้า อีกทั้งยังมีแอปพลิเคชันสำหรับการติดตามและตรวจสอบการขนส่งสินค้าได้

3. การวิเคราะห์ประเด็นปัญหาของการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว

1. กรุงเทพมหานคร

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

กรุงเทพมหานคร มีจำนวนผู้เข้าพัก 4.57 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 12.6 ล้านคน ประกอบด้วย คนไทย 11.95 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.63 ล้านคน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 62,700 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 17

ตารางที่ 17 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนรายจังหวัดกรุงเทพมหานคร
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน คนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยม เยือนชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน ทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
กรุงเทพมหานคร	4,566,557	11,946,480	625,362	12,571,842	62,699.91

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- วัดพระศรีรัตนศาสดาราม (วัดพระแก้ว) วัดคู่บ้านคู่เมืองของประเทศไทย ที่มีนักท่องเที่ยวแวะเวียนกันมาเยี่ยมชมอย่างไม่ขาดสายตลอดทั้งปี เป็นสถานที่ประดิษฐานองค์พระแก้วมรกต และมีสถาปัตยกรรมที่ยอดเยี่ยมไร้ที่ติจึงทำให้วัดแห่งนี้มักจะเป็นหนึ่งในจุดเช็คอินของใครหลายคน ด้านในของวัดพระแก้วมีการออกแบบสถาปัตยกรรมที่ดูสวยงาม ทั้งอุโบสถของวัดพระแก้ว ที่มีกำแพงแก้วล้อมรอบ ปราสาทพระเทพบิดรที่มีอาคารจตุรมุขทรงไทย นอกจากนี้ยังมีจุดไฮไลท์สำคัญที่พลาดไม่ได้ นั่นก็คือภาพจิตรกรรมฝาผนังที่เล่าเรื่องราวพุทธประวัติ ภาพทศชาติชาดก
- วัดอรุณราชวราราม เรียกสั้น ๆ ว่า วัดอรุณ หรือวัดแจ้ง เป็นวัดโบราณ สร้างในสมัยอยุธยา เชื่อกันว่า ที่ชื่อวัดแจ้ง เพราะสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราชทำศึกเสร็จ แล้วยกทัพกลับมาเป็นเวลาเช้าพอดี เดิมเรียกว่า วัดมะกอก โดดเด่นไปด้วยพระปรางค์ที่ตกแต่งด้วยกระเบื้องอย่างประณีต ตั้งตระหง่านริมแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงประติมากรรมยักษ์ทศกัณฐ์ (สีเขียว) และยักษ์หัสเดชะ (สีขาว) ยืนเฝ้าประตูทางเข้า พระอุโบสถด้านทิศตะวันออก ปัจจุบันเต็มไปด้วยพุทธศาสนิกชน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวนมากที่เข้าไปสักการะ และเยี่ยมชมความสวยงามของพระปรางค์ริมแม่น้ำ
- สวนวชิรเบญจทัศ (สวนรถไฟ) หรือ ที่นิยมเรียกกันว่า สวนรถไฟ เป็นสวนสาธารณะขนาดใหญ่ถึง 375 ไร่ ที่ตั้งอยู่ท่ามกลางตึกสูงของย่านพหลโยธิน สวนแห่งนี้เต็มไปด้วยบรรยากาศสุดร่มรื่น ที่ให้ความสงบ และยังสามารถปั่นจักรยานเล่นในสวนได้ ขึ้นชมธรรมชาติ สูดอากาศบริสุทธิ์ไปแบบเต็มปอด พักผ่อน พักใจ เหมือนได้ไปชาร์จแบตเตอรี่เต็ม
- เขาวราช ที่นี้เป็นถนนที่อุดมไปด้วยอาหาร และขนม ตลอดทั้งเส้นทาง มาที่นี่จะต้องได้รับประทานของอร่อย ๆ จนอึดท้อง
- ตลาดนัดจตุจักร เป็นสถานที่ซื้อปัจจัยยอดฮิตของเด็กวัยรุ่นไปจนถึงผู้ใหญ่ มีนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทย และชาวต่างชาติ มาเลือกซื้อเลือกหาสินค้า ทั้งกลางวัน และกลางคืน มีสินค้ามากมาย วันศุกร์ จะมีตลาดนัดจตุจักรกลางคืน หรือฟรายเดย์ไนท์ เป็นตลาดขายส่งเสื้อผ้าที่เปิดขายเวลา 4 ทุ่ม จนถึง ตี 4 ที่มีผู้คนหลั่งไหลเข้ามาเดินกันเป็นจำนวนมาก หรือจะเดินไปยัง

ตลาดนัดเจเจกรีน ตลาดนัดวินเทจ ที่อยู่บริเวณใกล้ ๆ ตลาดนัดจตุจักร ซึ่งจะมีเฉพาะวันศุกร์
เสาร์ อาทิตย์ มีร้านค้ามากมาย ร้านเสื้อผ้า กระเป๋า รองเท้า และของกิน

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดกรุงเทพมหานคร แสดงได้ดังรูปที่ 80



รูปที่ 80 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดกรุงเทพมหานคร

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร มีปริมาณ 1,059 พันคน/วัน หรือ 39 ล้านคน - กม./วัน โดยร้อยละบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 972 พันคน/วัน หรือ 27 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 18 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานคร ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 579 พันคน/วัน หรือ 2.6 ล้านคน - กม./วัน โดยร้อยละบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 574 พันคน/วัน หรือ 2.5 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 19 และรูปที่ 81

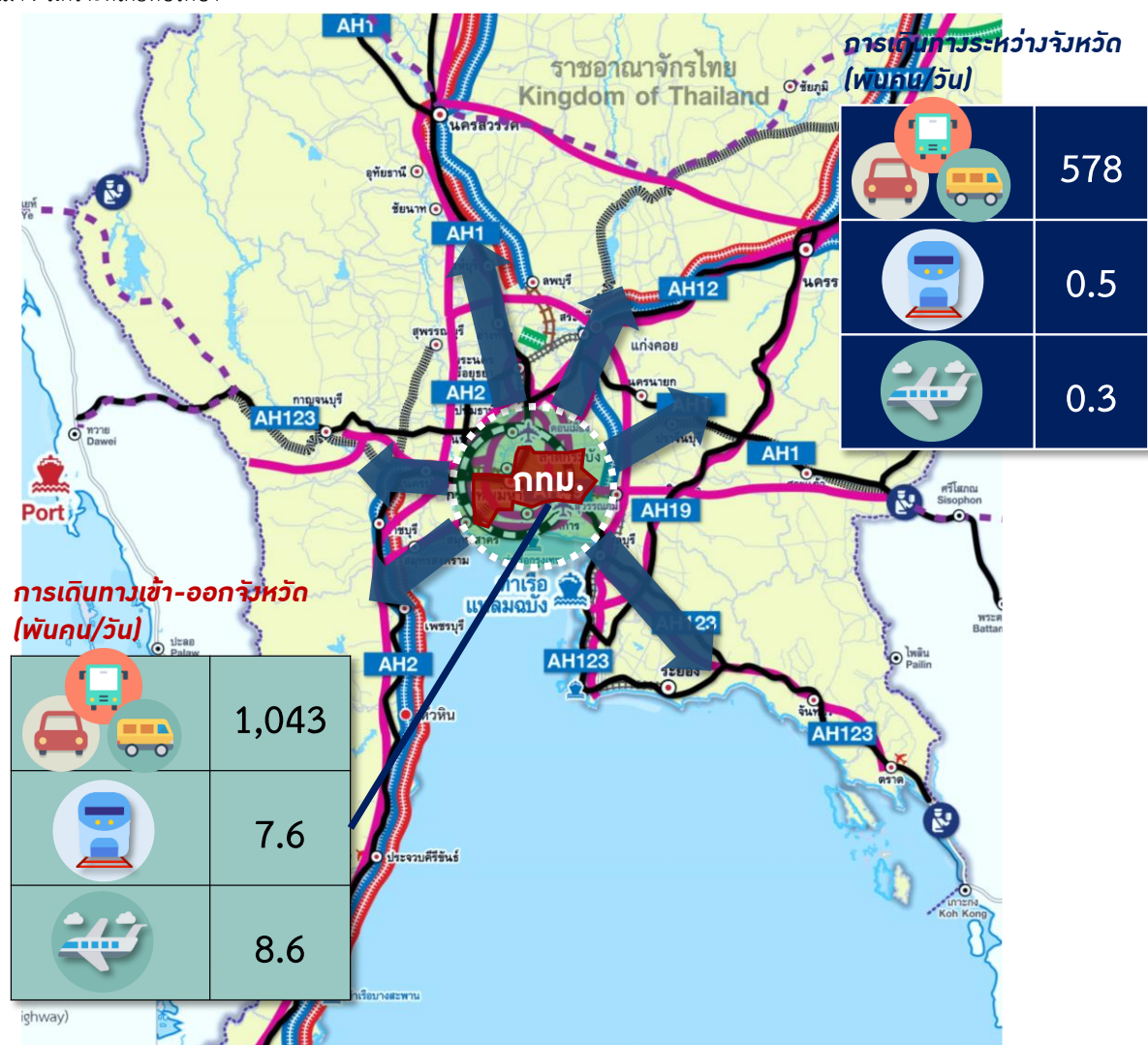
ตารางที่ 18 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดกรุงเทพมหานคร

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	กรุงเทพมหานคร					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	972.11	60.98	7.57	8.63	9.84	1,059.11
ล้านคน - กม./วัน	27.55	7.89	0.92	1.92	0.91	39.19

ตารางที่ 19 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานคร

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	กรุงเทพมหานคร					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	574.19	3.86	0.54	0.32	0.00	578.91
ล้านคน - กม./วัน	2.547	0.017	0.002	0.001	0.000	2.567

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 81 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัด
และระหว่างจังหวัดกรุงเทพมหานคร

2. ชลบุรี

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

ชลบุรี มีจำนวนผู้เข้าพัก 1.7 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 2.8 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 2.8 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.03 ล้านคน รายได้จากผู้เยี่ยมชม 11,928 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 20

ตารางที่ 20 จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชมรายจังหวัดชลบุรี
ระหว่างเดือนมกราคม-ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

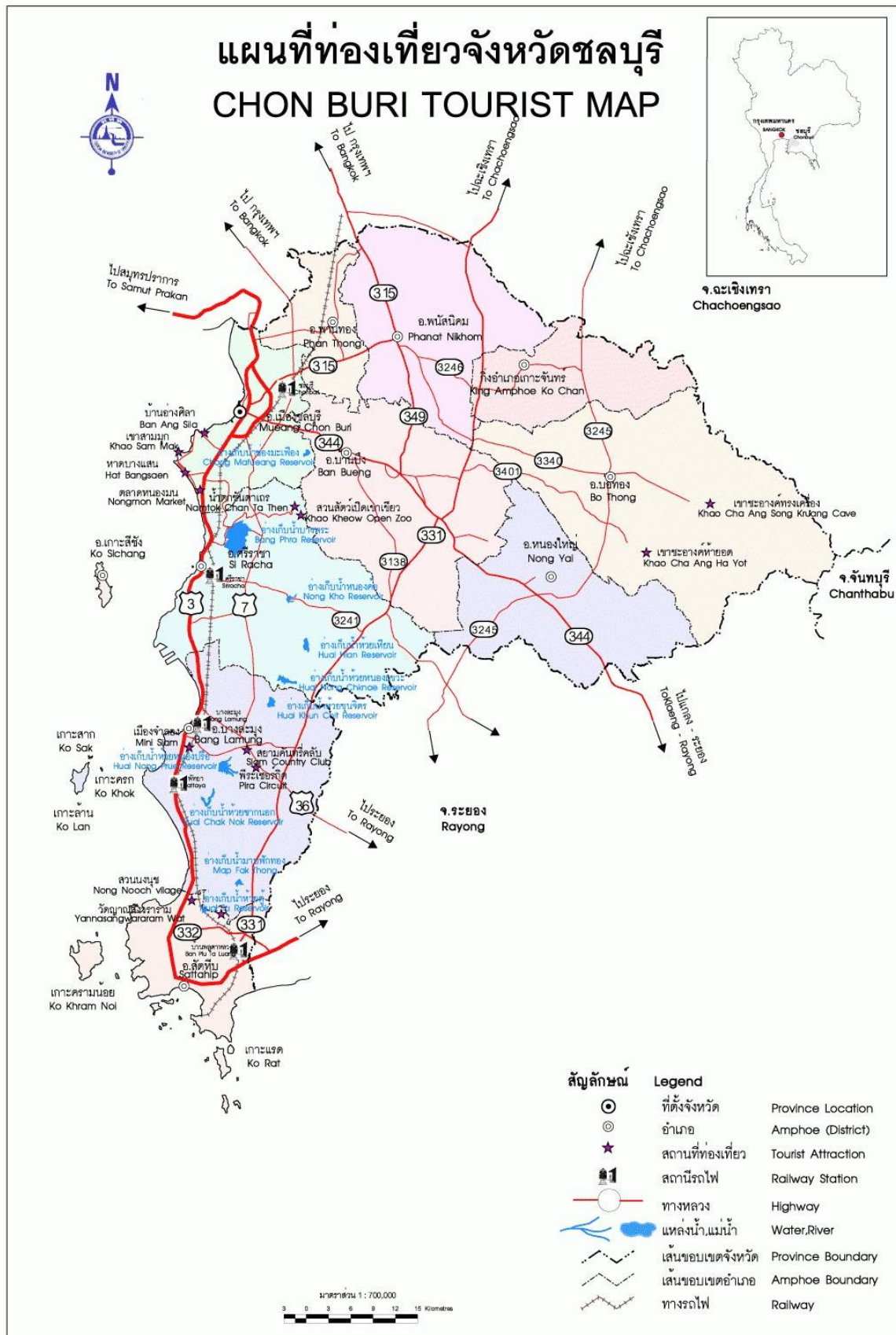
จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม คนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม ชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม ทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)
ชลบุรี	1,693,441	2,784,642	29,101	2,813,743	11,928.47

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- หาดพัทยา ชายหาดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ หาดทรายสีเหลือง ทอดตัวเป็นแนวยาว มีความยาวประมาณ 2.5 กิโลเมตร ต้นมะพร้าวสีเขียวพลิ้วไสว วิวสวย น้ำทะเลใสสะอาด สามารถลงเล่นน้ำได้ หรือนอนอาบแดดผิวแทน มีกิจกรรมกีฬาทางน้ำหลากหลายรูปแบบ
- เกาะล้าน เป็นมีชื่อเสียงจากการเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลใกล้พัทยา โดยสามารถเดินทางได้ทั้งจากเรือสปีดโบ๊ท หรือเรือเฟอร์รี่ที่ท่าเรือแหลมบาลีฮาย ซึ่งจะไปเทียบท่าที่ท่าเรือหน้าบ้าน และหาดตาแหวน
- ตลาดน้ำ 4 ภาคมีชื่อเสียงมาก เป็นสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์วัฒนธรรมและเป็นศูนย์รวมของกิจกรรม ความหลากหลายเกี่ยวกับการอนุรักษ์ศิลปวัฒนธรรม
- จุดชมวิว เขาพระตำหนัก เป็นภูเขาสูงเล็ก ๆ อยู่ระหว่างหาดพัทยากับหาดจอมเทียน ใกล้กับป้าย Pattaya City และวัดพระใหญ่ ถือเป็นจุดชมวิวแห่งเดียวที่สามารถมองเห็นเมืองพัทยาแบบมุมสูง วิวกว้างไกล เห็นเส้นขอบฟ้า แหลมบาลีฮาย, ตึกสูง, เรือ, และทะเล เป็นแนวโค้งเหมือนพระจันทร์เสี้ยว ด้านบนมีเขาพระบาทพัทยา วัดเล็ก ๆ สามารถเข้าไปทำบุญ/กราบไหว้พระได้ และมีอนุสาวรีย์กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ซึ่งเป็นที่นับถือของชาวพัทยา ผู้คนมักมาสักการะขอพร

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี แสดงได้ดังรูปที่ 82



รูปที่ 82 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดชลบุรี

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดชลบุรี มีปริมาณ 181 พันคน/วัน หรือ 12.5 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 145 พันคน/วัน หรือ 9.2 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 21 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดชลบุรี ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 90.2 พันคน/วัน หรือ 0.6 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 43 พันคน/วัน หรือ 0.58 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 22 และรูปที่ 83

ตารางที่ 21 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดชลบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ชลบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	145.17	28.24	3.44	2.09	2.24	181.17
ล้านคน - กม./วัน	9.18	2.64	0.30	0.24	0.18	12.54

ตารางที่ 22 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดชลบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ชลบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	42.96	1.74	1.06	1.12	43.35	90.22
ล้านคน - กม./วัน	0.584	0.004	0.001	0.000	0.000	0.589

ที่มา : วิเคราะห์โดยทีปกรศึกษา



รูปที่ 83 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดชลบุรี

3. ภูเก็ต

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

ภูเก็ต มีจำนวนผู้เข้าพัก 0.93 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 1.1 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 0.92 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.22 ล้านคน รายได้จากผู้เยี่ยมชม 21,320 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 23

ตารางที่ 23 จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชมรายจังหวัดภูเก็ต
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

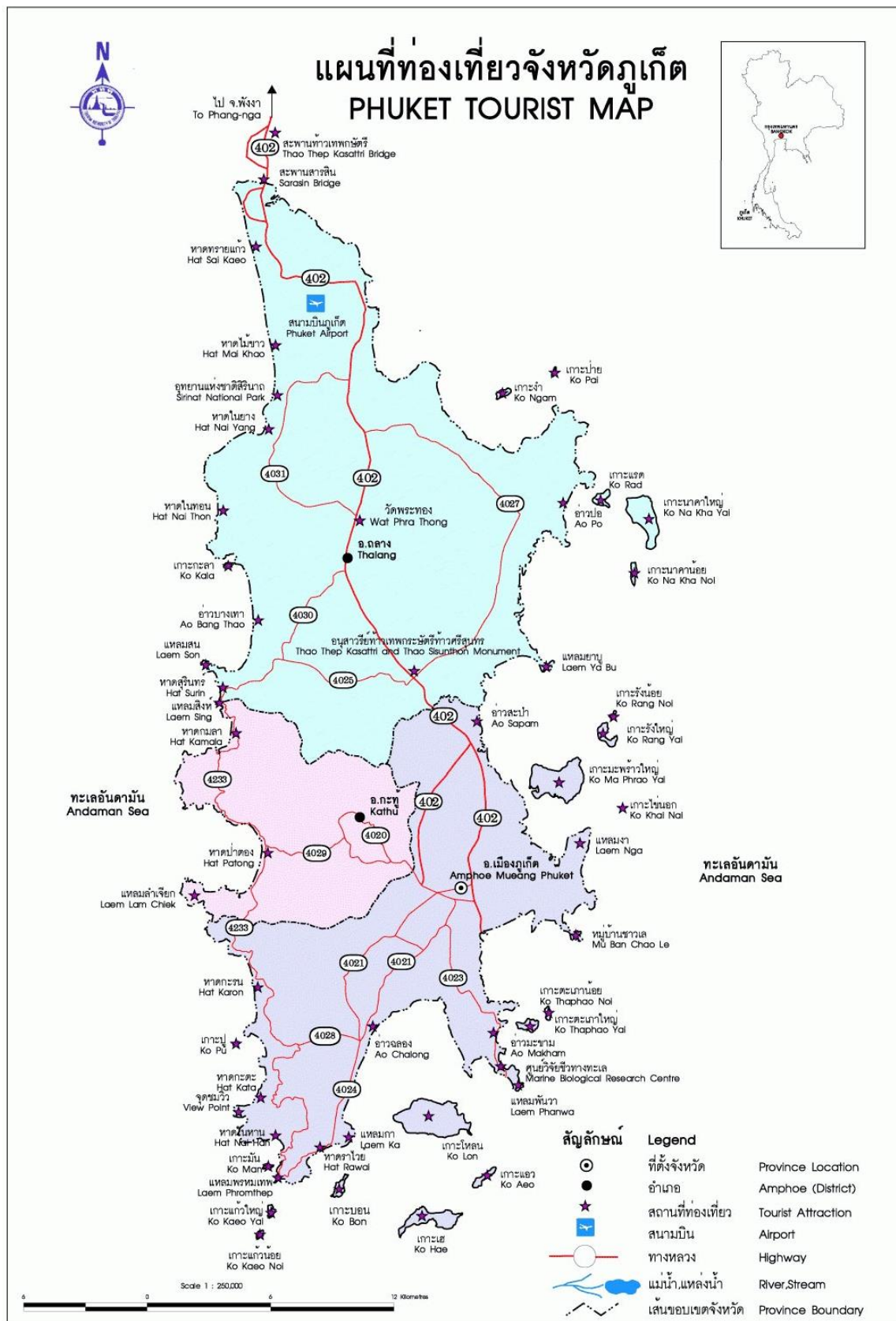
ภาค/จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมชาวไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)
ภูเก็ต	925,209	923,767	224,537	1,148,304	21,320

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- หาดป่าตอง หาดกะตะ หาดกะรน เป็นหาดทรายยาว มีกิจกรรมการท่องเที่ยวคึกคัก ตลอดทั้งวัน ทั้งกิจกรรมชายหาด กิจกรรมกีฬาทางน้ำ กิจกรรมบันเทิงและนันทนาการรูปแบบต่าง ๆ
- หาดสุรินทร์ หาดกมลา หาดกะหลิม หาดในหาน หาดราไวย์ เป็นชายหาดทรายที่ไม่ยาวนัก มีกิจกรรมการท่องเที่ยวที่คึกคักน้อยกว่า 3 หาดแรก
- ชายหาดอ่าวบางเทา เป็นชายหาดที่สวยงามและเป็นที่ตั้งของโรงแรมที่พัก และบ้านพักตากอากาศ รองรับกลุ่มผู้มีรายได้สูง
- อ่าวต่าง ๆ ทางฝั่งตะวันออก มีทิวทัศน์ที่สวยงามแต่ไม่เหมาะในการลงเล่นน้ำ จึงเป็นที่ตั้งของท่าเรือไปเกาะต่าง ๆ และมารีน่า ได้แก่ อ่าวปอ อ่าวสะปำ อ่าวภูเก็ต อ่าวมะขาม และอ่าวฉลอง
- พื้นที่ท่องเที่ยวในตัวเมืองภูเก็ต ได้แก่ บริเวณย่านตัวเมืองเก่า ซึ่งเป็นการท่องเที่ยวชมวิถีชีวิตของผู้คน วัฒนธรรมประเพณี และสถาปัตยกรรมที่เป็นเอกลักษณ์ คือ อาคารเก่าแก่สไตล์ชิโนโปรตุกีส บริเวณถนนกลาง ถนนดีบุก ถนนพังงา ถนนกระบี่ ถนนเยาวราช
- พื้นที่ท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม ได้แก่ บริเวณตัวอำเภอกลางซึ่งเป็นที่ตั้งของวัดพระนางสร้าง วัดพระทอง บริเวณอนุสาวรีย์วีรสตรีซึ่งมีพิพิธภัณฑ์สถานแห่งชาติกลางอยู่ใกล้เคียง และวัดฉลองในเขตอำเภอเมืองภูเก็ต
- จุดชมทิวทัศน์ ได้แก่ แหลมพรหมเทพ จุดชมทิวทัศน์หาดกะตะ - กระรน เขารัง แหลมพันวาเขาขาด

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต แสดงได้ดังรูปที่ 84



รูปที่ 84 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดภูเก็ต มีปริมาณ 83.8 พันคน/วัน หรือ 23.4 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 55.8 พันคน/วัน หรือ 15.7 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 24 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดภูเก็ต ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 3.6 พันคน/วัน หรือ 7 พันคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 0.19 พันคน/วัน หรือ 4 พันคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 25 และรูปที่ 85

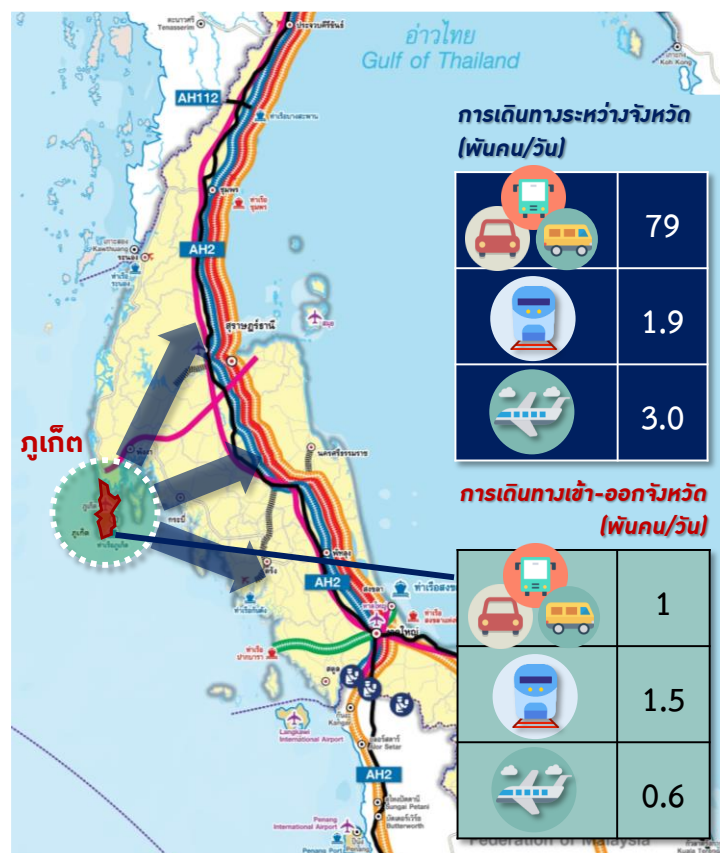
ตารางที่ 24 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดภูเก็ต

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ภูเก็ต					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	55.86	21.76	1.92	3.03	1.24	83.80
ล้านคน - กม./วัน	15.70	5.69	0.49	1.02	0.55	23.44

ตารางที่ 25 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดภูเก็ต

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ภูเก็ต					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	0.19	0.97	1.52	0.62	0.32	3.62
ล้านคน - กม./วัน	0.004	0.002	0.000	0.000	0.000	0.007

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 85 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในและระหว่างจังหวัดภูเก็ต

4. เชียงใหม่

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

เชียงใหม่ มีจำนวนผู้เข้าพัก 2.2 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 3.7 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 3.7 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.03 ล้านคน รายได้จากผู้เยี่ยมชม 23,291 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 26

ตารางที่ 26 จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชมรายจังหวัดเชียงใหม่
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

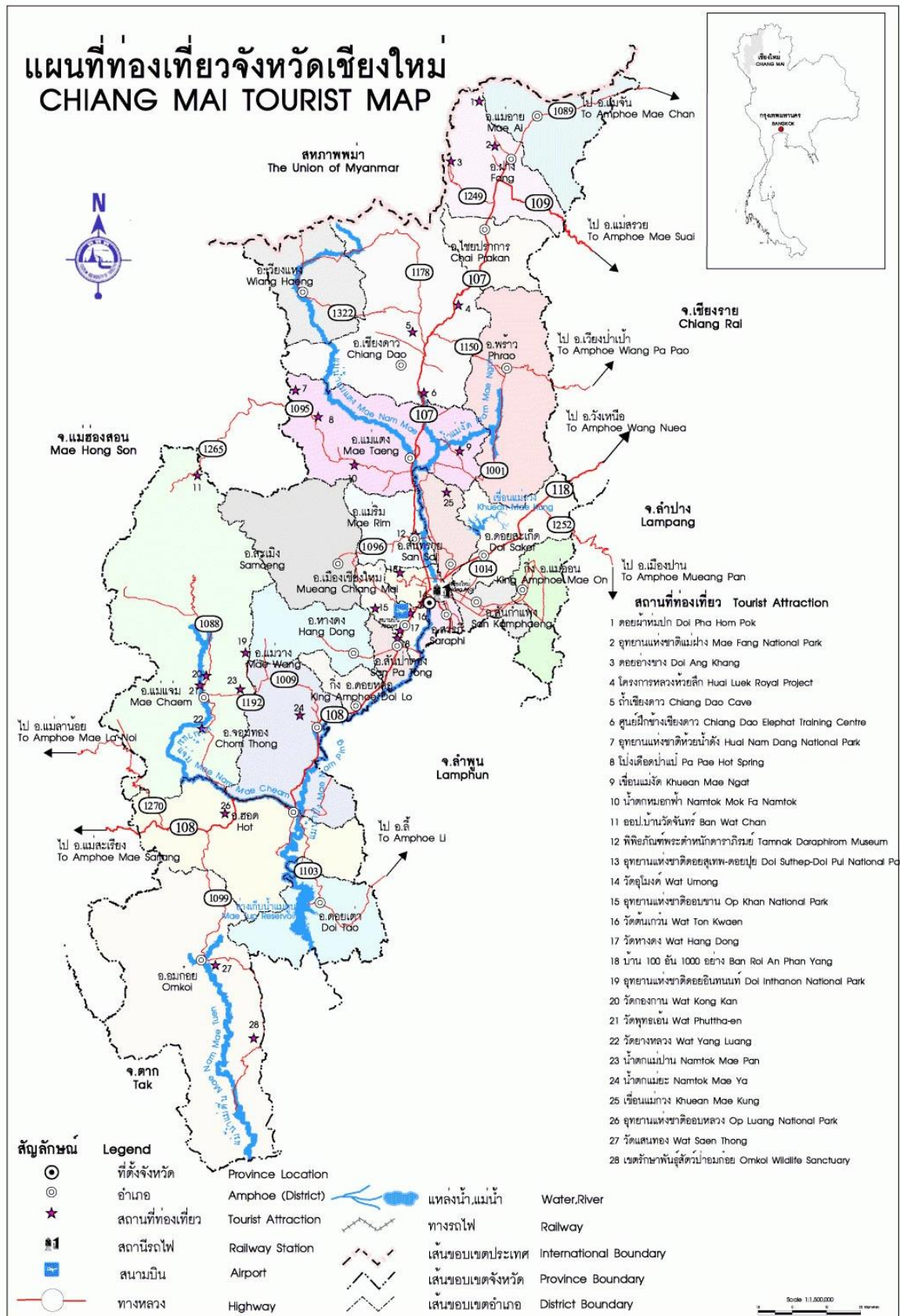
จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม คนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม ชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชม ทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)
เชียงใหม่	2,243,296	3,703,008	30,998	3,734,006	23,291

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- วัดพระธาตุดอยสุเทพราชวรวิหาร ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติดอยสุเทพ - ปุย มีความสูงจากระดับที่ราบเชียงใหม่ราว ๆ 690 เมตร เป็นวัดที่มีความสำคัญมากที่สุดของจังหวัดเชียงใหม่ ก่อสร้างตามแบบศิลปะล้านนา เจดีย์สี่เหลี่ยมทรงเชียงแสน ฐานสูงทรงแปดเหลี่ยม ภายในบรรจุพระบรมสารีริกธาตุ ข้าง ๆ พระเจดีย์ มีลานเจดีย์ สามารถชมวิวด้านทิศของเมืองเชียงใหม่ได้ ทางขึ้นเป็นบันไดนาคเจ็ดเศียร จำนวน 306 ขั้น
- พระตำหนักภูพิงคราชนิเวศน์ ร.9 ทรงโปรดเกล้าให้สร้างขึ้น เพื่อใช้เป็นที่ประทับแรม เพื่อทรงงาน และเยี่ยมเยียนราษฎรในเขตภาคเหนือ ออกแบบโดยหม่อมเจ้าสมัยเฉลิม กฤดากร มีลักษณะเป็นสถาปัตยกรรมไทยประยุกต์ ก่ออิฐถือปูน ยกพื้นสูง หลังคาทรงไทย
- ดอยอินทนนท์ ยอดเขาที่สูงที่สุดในประเทศไทย ตั้งอยู่ในตำบลบ้านหลวง อำเภอจอมทอง จังหวัดเชียงใหม่ เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมอีกแห่งหนึ่งในเชียงใหม่ เทียบเหนือก็ต้องขึ้นดอย ขึ้นไปสัมผัสอากาศหนาว ๆ บนยอดดอย ชมทัศนียภาพแบบมุกกว้าง วิถีชาวสลับซับซ้อน ทะเลหมอกลอยละล่อง ดูพระอาทิตย์ขึ้น เดินชมเส้นทางศึกษาธรรมชาติ และอื่น ๆ ก่อนถึงยอดดอยมีสถานที่ท่องเที่ยวเพียบ อาทิ น้ำตกแม่ยะ กว๊านแม่ป่าน พระมหาธาตุนภเมทนีดล-พระมหาธาตุนภพลภูมิสิริ สถานีเกษตรหลวงอินทนนท์ เป็นต้น
- นิมมานเหมินท์ ย่านสุดฮิปใจกลางเมืองเชียงใหม่ บนถนนนิมมานเหมินท์และละแวกใกล้เคียง อยู่ใกล้สนามบินเชียงใหม่ เป็นที่รู้จักในชื่อ นิมมาน ถนนสายฮิปสเตอร์ แหล่งรวมคาเฟ่ แกลอรี่ หอศิลป์ ร้านอาหาร บาร์ และไลฟ์สไตล์ของคนรุ่นใหม่ ถือเป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมที่ต้องมา สามารถเดินเล่นทะเลซุ่ยไปมาได้
- ถนนคนเดินท่าแพ เป็นตลาดกลางคืน เปิดทุกวันอาทิตย์ โดยเริ่มจากประตูท่าแพ มาทางถนนราชดำเนิน จนถึงพระบรมราชานุสาวรีย์สามกษัตริย์ แหล่งช้อปปิ้งสินค้าทั่วไป เสื้อผ้า งานฝีมือ ของที่ระลึก และอาหาร มีร้านค้ามากมาย

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่ แสดงได้ดังรูปที่ 86



รูปที่ 86 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดเชียงใหม่ มีปริมาณ 72.7 พันคน/วัน หรือ 9.2 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 60.5 พันคน/วัน หรือ 6.2 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 27 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 19.3 พันคน/วัน หรือ 0.2 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 19.1 พันคน/วัน หรือ 0.2 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 28 และรูปที่ 87

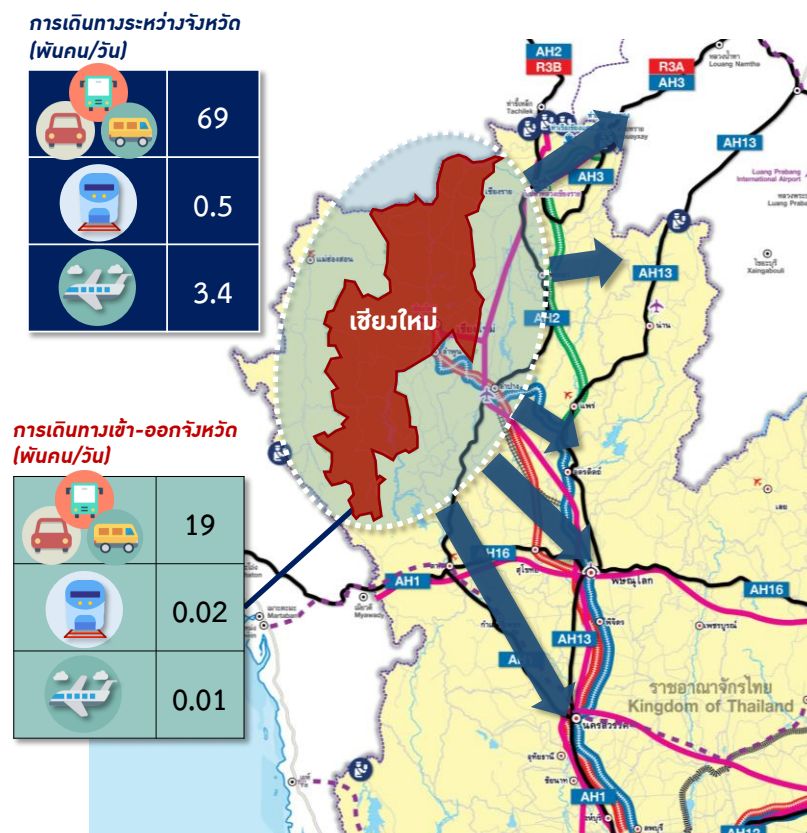
ตารางที่ 27 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดเชียงใหม่

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	เชียงใหม่					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	60.49	4.43	0.48	3.35	3.98	72.72
ล้านคน - กม./วัน	6.24	1.17	0.13	1.03	0.59	9.16

ตารางที่ 28 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	เชียงใหม่					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	19.14	0.13	0.02	0.01	0.00	19.30
ล้านคน - กม./วัน	0.181	0.001	0.000	0.000	0.000	0.182

ที่มา : วิเคราะห์โดยทีปภิรชา



รูปที่ 87 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดเชียงใหม่

5. สุราษฎร์ธานี

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

สุราษฎร์ธานี มีจำนวนผู้เข้าพัก 0.34 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 0.48 ล้านคน ประกอบด้วย คนไทย 0.46 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.02 ล้านคน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 2,733 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 29

ตารางที่ 29 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนรายจังหวัดสุราษฎร์ธานี
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

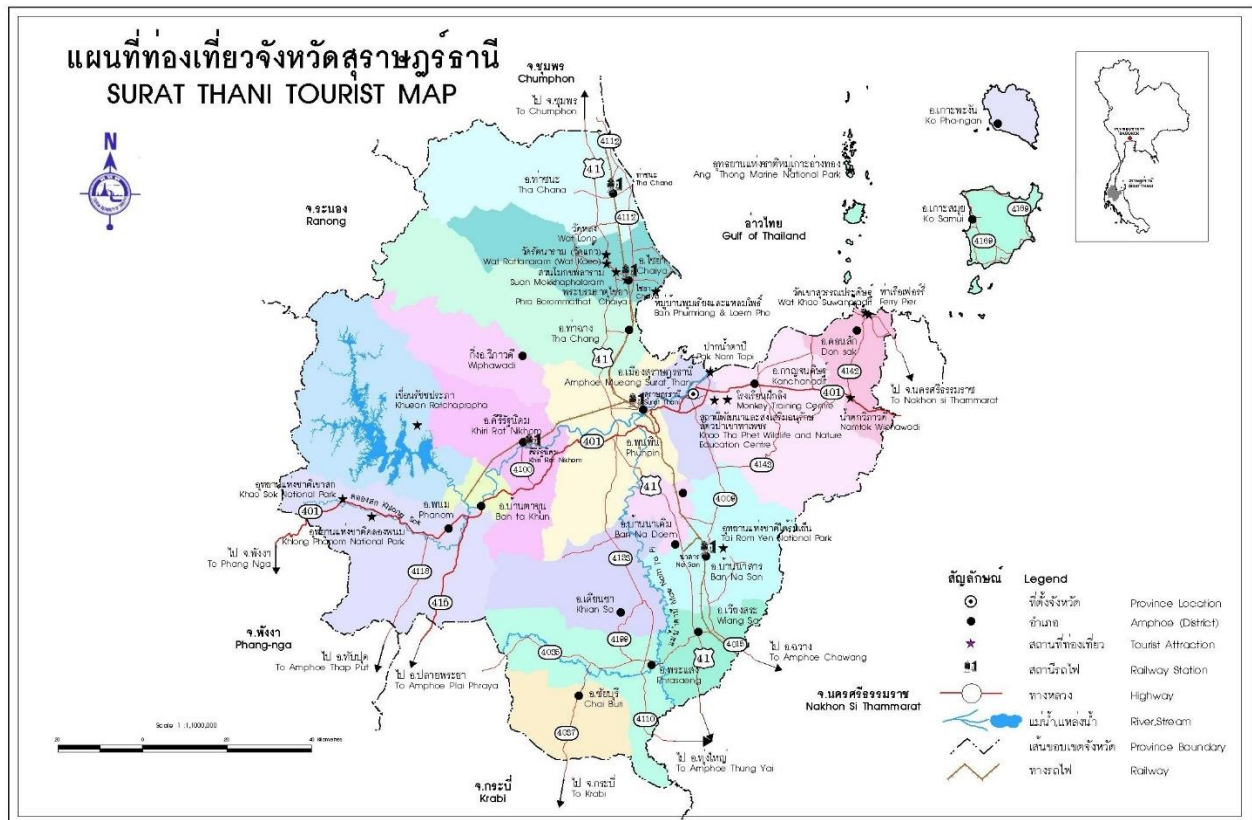
ภาค/จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
สุราษฎร์ธานี	340,701	461,186	20,154	481,340	2,733

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- เกาะสมุย เป็นเกาะขนาดใหญ่อันดับ 2 ของประเทศไทย มีชื่อเสียงโด่งดังไปทั่วโลก ได้ฉายาว่า “สวรรค์กลางอ่าวไทย” อุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรทางธรรมชาติ หาดทรายสีขาว น้ำใสสะอาด หาดทรายทอดยาว มีแหล่งดำน้ำตื้นทางตอนใต้ของเกาะ เป็นกิจกรรมที่ยอดนิยมมาก รวมถึงน้ำตกที่มีน้ำตลอดทั้งปี เป็นเกาะที่เต็มไปด้วยแหล่งท่องเที่ยวมากมาย ที่มีเสน่ห์และเอกลักษณ์หลากหลาย อาทิ หาดเฉวง น้ำตกหน้าเมือง หาดละไม หินตาหินยาย ศาลเจ้ากวนอู วัดปลายแหลม วัดละไม วัดพระใหญ่ เจดีย์แหลมสอ เป็นต้น
- เขื่อนรัชชประภา มีความหมายว่า “แสงสว่างแห่งอาณาจักร” เดิมเรียกว่า เขื่อนเชี่ยวหลาน ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติเขาสก จังหวัดสุราษฎร์ธานี เป็นเขื่อนอนกประสงค์แห่งที่สองของภาคใต้ พื้นที่ส่วนใหญ่ของเขื่อนติดอุทยานแห่งชาติเขาสกเกือบทั้งหมด ทศนิยมภาพโดยรวมของเขื่อนสวยงามมาก น้ำใสสีมรกต มองเห็นตัวปลา ภูเขาหินปูนสูงโผล่พ้นน้ำมากมาย มีหมอกคลุ้งคลุ้ง งาม ๆ และชะง่อนผาบวกกับผืนน้ำ จนเกิดเป็นภาพธรรมชาติอันสวยงามงดงาม สมกับฉายา กุ้ยหลินเมืองไทย ถือเป็นสถานที่ที่ไม่ควรพลาดเมื่อมาเที่ยวจังหวัดสุราษฎร์ อีกทั้งภายในยังมีแฟรนน้ำหลายเจ้า ให้คนที่สนใจอยากจิบค้ำแรมในบรรยากาศธรรมชาติ มีกิจกรรมให้ทำเพียบ อาทิ ล่องเรือ ดูถ้าปะการัง เล่นน้ำพายเรือคายัค เป็นต้น
- เกาะเต่า สวรรค์ของนักดำน้ำ อีกหนึ่งสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมของทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ขึ้นชื่อในเรื่องของความอุดมสมบูรณ์ทางธรรมชาติ น้ำทะเลสีฟ้าคราม สัตว์ทะเลหายากและปะการังมากมาย ใกล้เคียงมีเกาะเล็ก ๆ คือ เกาะนางยวน มีสันทรายเชื่อมต่อกับเกาะเต่า จนเกิดเป็นความมหัศจรรย์ ที่เรารู้จักกันว่า ทะเลแหวก ดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้ามาอย่างไม่ขาดสาย แถมยังเป็นแหล่งดำน้ำดูปะการัง ซึ่งเป็นกิจกรรมหลัก ๆ ของผู้มาเยือน ที่ได้ชมความสวยงามใต้ท้องทะเล นอกจากนี้ยังมีสถานที่ท่องเที่ยวที่น่าสนใจอีกเพียบ อาทิ อ่าวฉลาม หาดทรายรี สวนหิน จปร. แหลมเทียน จุดชมวิวกาจอห์น-สุวรรณ อ่าวจันทร์สม เป็นต้น

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสุราษฎร์ธานี แสดงได้ดังรูปที่ 88



รูปที่ 88 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า-ออก ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี มีปริมาณ 61.4 พันคน/วัน หรือ 10.0 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 50.2 พันคน/วัน หรือ 7.4 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 30 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานี ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 4.5 พันคน/วัน หรือ 0.19 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 4.1 พันคน/วัน หรือ 0.17 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 31 และรูปที่ 89

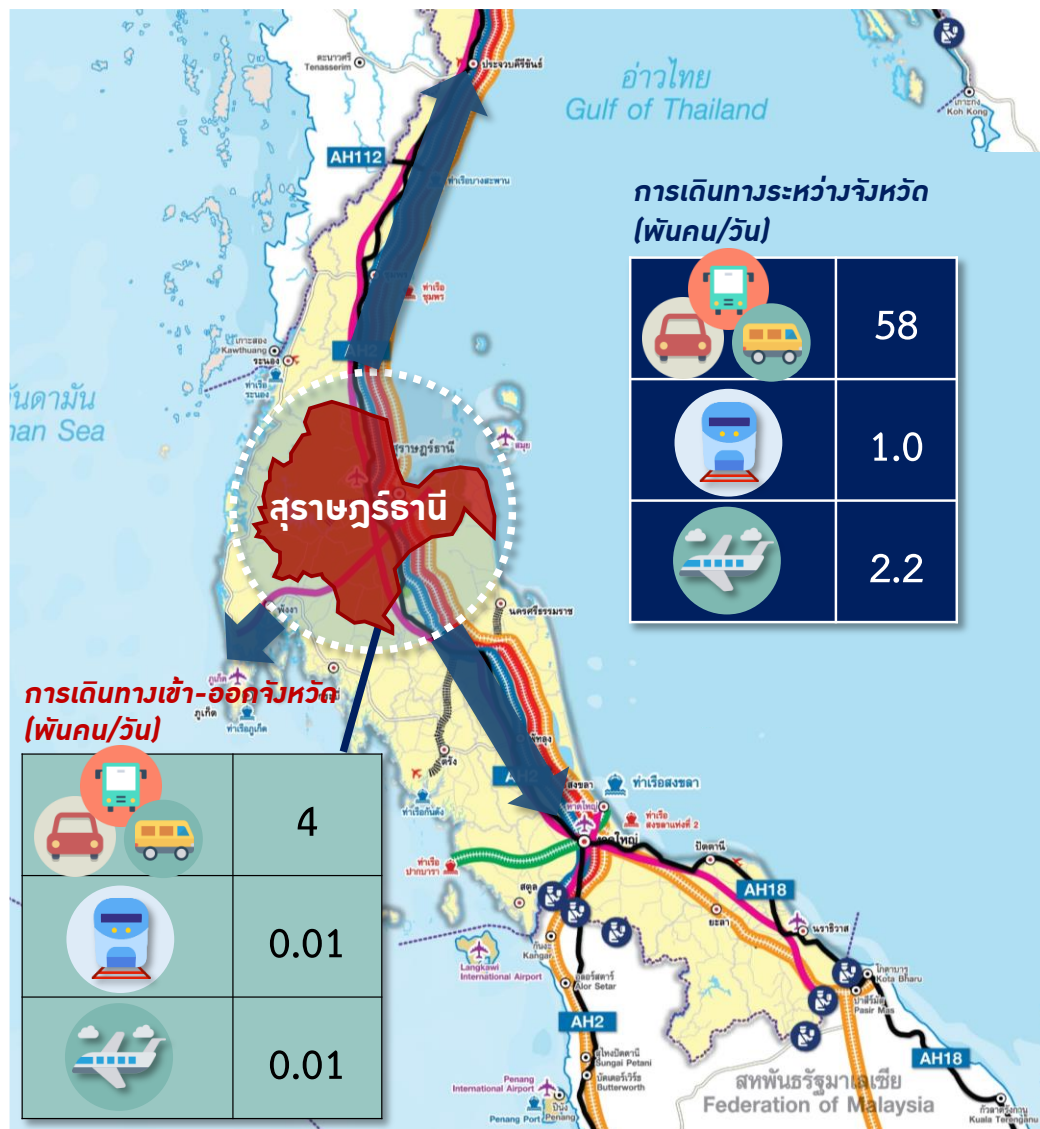
ตารางที่ 30 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	สุราษฎร์ธานี					
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	50.15	7.81	0.96	2.20	0.29	61.41
ล้านคน - กม./วัน	7.41	1.76	0.22	0.63	0.01	10.03

ตารางที่ 31 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O-D) ระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	สุราษฎร์ธานี					
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	4.09	0.11	0.01	0.01	0.29	4.51
ล้านคน - กม./วัน	0.173	0.005	0.001	0.000	0.012	0.191

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 89 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดสุราษฎร์ธานี

6. สงขลา

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

สงขลา มีจำนวนผู้เข้าพัก 0.39 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 0.53 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 0.53 ล้านคน ชาวต่างชาติ 630 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 3,254 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 32

ตารางที่ 32 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนรายจังหวัดสงขลา
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

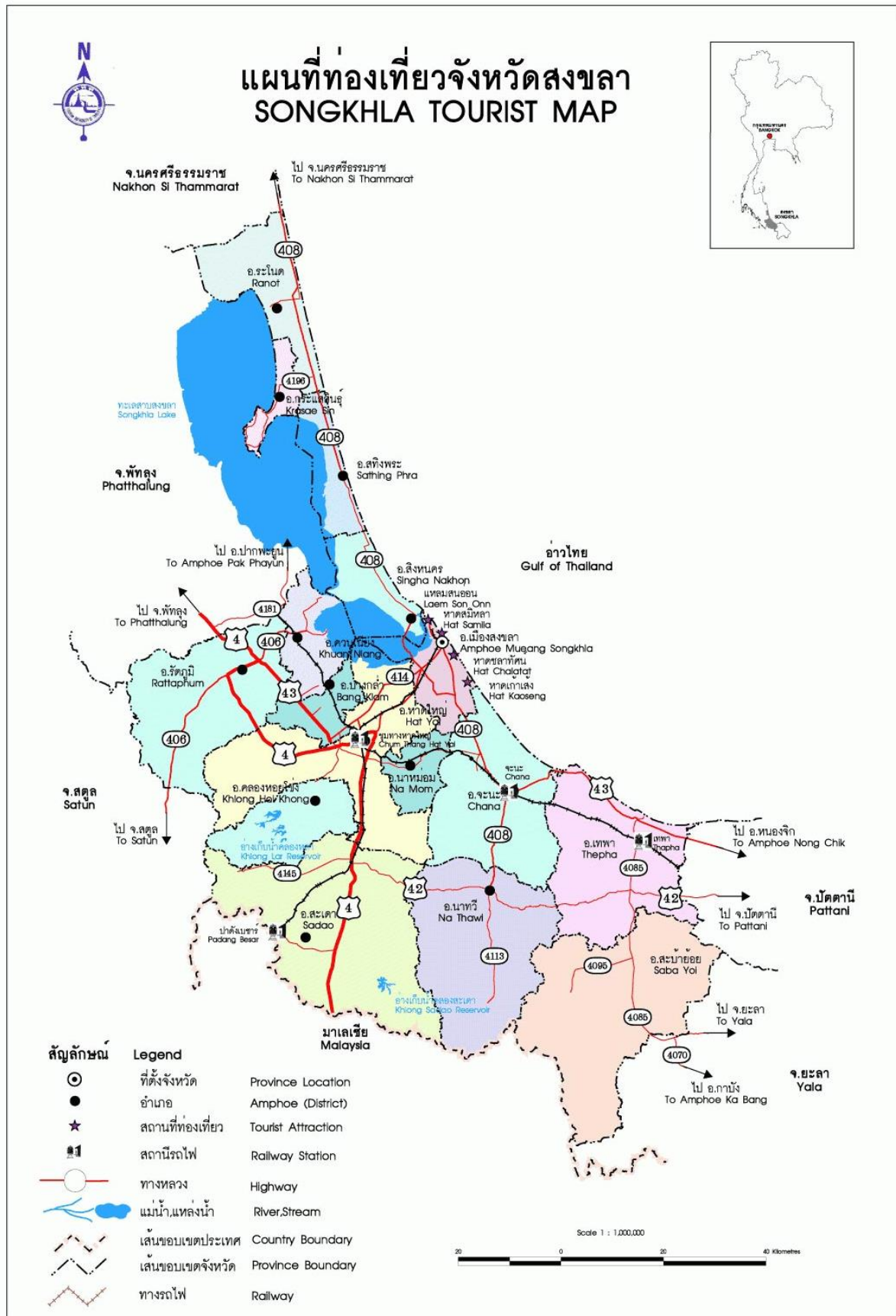
ภาค/จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
สงขลา	388,681	530,909	630	531,539	3,254

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- ทะเลสาบสงขลา เป็นทะเลสาบธรรมชาติแห่งเดียวในประเทศไทย ครอบคลุมพื้นที่ 3 จังหวัด คือ จังหวัดสงขลา จังหวัดพัทลุง (คนพัทลุงเรียก ทะเลสาบพัทลุง) และจังหวัดนครศรีธรรมราช ในพื้นที่ส่วนของทะเลสาบสงขลา ในจังหวัดสงขลา มีพื้นที่ครอบคลุมถึง 7 อำเภอ มีปากน้ำ เชื่อมกับทะเลอ่าวไทย และเกาะกลางทะเลสาบเพียง 1 เกาะ ชื่อว่า เกาะยอ มีสะพานติณสูลานนท์ จากอำเภอเมืองเชื่อมไปยังเกาะยอ และจากเกาะยอไปยังอำเภอสิงหนคร ภายในทะเลสาบมีความหลากหลายทางชีวภาพ อุดมสมบูรณ์ไปด้วยธรรมชาติ ทั้งสัตว์น้ำและพืชน้ำ จัดเป็นลากูนาขนาดใหญ่ เหมาะแก่การเที่ยวชม ชมวิว และสัมผัสวิถีชาวบ้าน
- เกาะยอ เกาะกลางทะเลสาบสงขลาตอนล่าง มีสะพานติณสูลานนท์เชื่อมต่อกับเกาะ มีฐานะเป็นตำบลหนึ่งในอำเภอเมือง จังหวัดสงขลา มีพื้นที่ประมาณ 9,000 ไร่ ลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขา มีที่ราบเชิงเขาและที่ราบกว้าง ชาวบ้านส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกรรมและทำประมง ส่วนใหญ่ปลูกผลไม้หลายชนิดภายในสวนเดี่ยว จึงทำให้มีผลผลิตตลอดทั้งปี ผลไม้ขึ้นชื่อของเกาะ คือ จำปาตะ มีลักษณะคล้ายขนุน แต่ลูกเล็กกว่า นิยมนำมาทอดกิน หรือกินสดก็ได้ เกาะยอมีชื่อเสียงในเรื่องของผ้าทอ เรียกว่า ผ้าทอเกาะยอ มีลวดลายเป็นเอกลักษณ์ นอกจากนี้เกาะยอยังจัดเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงของสงขลา
- ตลาดกิมหยง แหล่งรวมของกินของใช้ของฝาก ตลาดขนาดใหญ่บนถนนศุภสารรังสรรค์ ใจกลางเมืองหาดใหญ่ เป็นตลาดที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวเป็นอย่างมาก เรียกได้ว่ามาหาดใหญ่ ต้องมาซื้อของที่ตลาดกิมหยง ภายในตลาดมีร้านค้ามากมาย จำหน่ายสินค้าหลากหลายอย่าง ราคาไม่แพง (แค่เดินเข้าไปในตลาดก็หอมหวลไปด้วยเกาลัดคั่วแล้ว) ทั้งอาหารแห้ง ผลไม้อบแห้ง ถั่ว ธัญพืช ชา กาแฟ อาหารกระป๋อง และขนมนำเข้าจากประเทศมาเลเซีย

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา แสดงได้ดังรูปที่ 90



รูปที่ 90 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดสงขลา

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดสงขลา มีปริมาณ 48.5 พันคน/วัน หรือ 4.7 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 43.4 พันคน/วัน หรือ 3.6 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 33 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดสงขลา ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 26.2 พันคน/วัน หรือ 0.7 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 25.9 พันคน/วัน หรือ 0.7 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 34 และรูปที่ 91

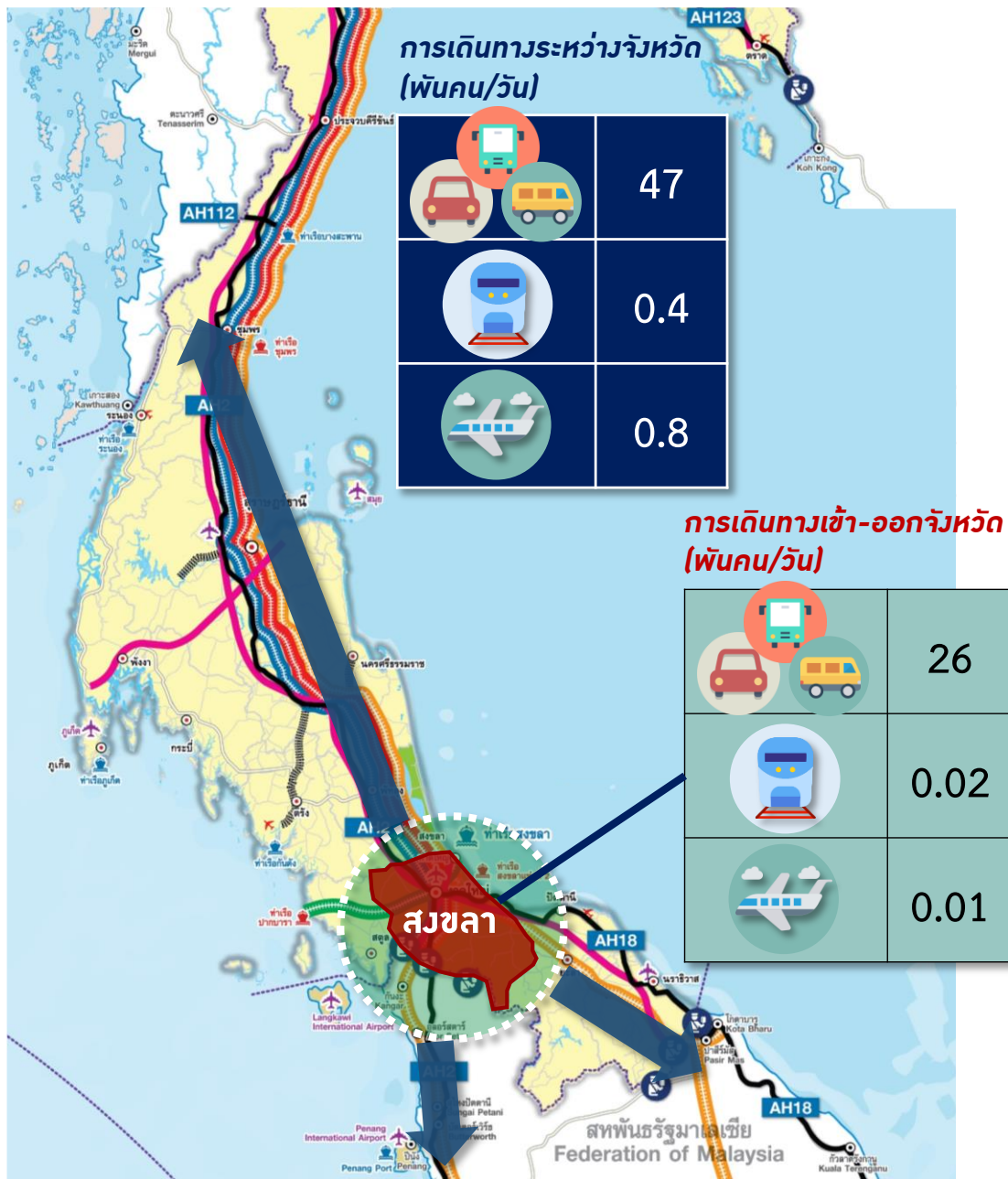
ตารางที่ 33 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O-D) ในจังหวัดสงขลา

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	สงขลา					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	43.42	3.64	0.44	0.79	0.24	48.52
ล้านคน - กม./วัน	3.60	0.68	0.08	0.29	0.03	4.68

ตารางที่ 34 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง-ปลายทาง (O-D) ระหว่างจังหวัดสงขลา

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	สงขลา					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	25.87	0.15	0.02	0.01	0.12	26.17
ล้านคน - กม./วัน	0.682	0.004	0.000	0.000	0.003	0.689

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 91 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดสงขลา

7. ระยอง

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

ระยอง มีจำนวนผู้เข้าพัก 0.13 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 1.4 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 1.35 ล้านคน ชาวต่างชาติ 7,379 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 3,924 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 35

ตารางที่ 35 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนรายจังหวัดระยอง
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน คนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยม เยือนชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน ทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
ระยอง	134,547	1,352,699	7,379	1,360,078	3,924.13

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

- เกาะเสม็ด ตั้งอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด เป็นแหล่งท่องเที่ยวอันมีชื่อเสียงอันดับต้น ๆ สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดีทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ บนเกาะมีสถานที่ท่องเที่ยวมากมายหลายรูปแบบ ไฮไลต์ของที่นี่ คือ ชายหาดที่สวยงามที่สุดของเกาะ อย่าง หาดทรายแก้ว เนื้อทรายเนียนนุ่ม ละเียดย สีสาว น้ำในบริเวณหาดมีความตื้นไม่มีโขดหิน สามารถลงเล่นได้อย่างสบาย และยังมีที่พัก ร้านอาหารให้เลือกมากมาย อีกทั้งเกาะเสม็ดยังมีหาดน่าสนใจอีกหลายแห่ง ซึ่งหาดส่วนใหญ่ตั้งอยู่ด้านทิศตะวันออกของเกาะ ทั้งอ่าวไผ่ อ่าวพุทรา อ่าวทับทิม อ่าวฉลาม อ่าวข่อย อ่าววงเดือน อ่าวเทียน อ่าวหวาย อ่าวกิว หนานอก และอ่าวปะการัง
- จุดชมวิวเขาแหลมหญ้า ตั้งอยู่ในพื้นที่อุทยานแห่งชาติเขาแหลมหญ้า - หมู่เกาะเสม็ด เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยม ที่มีเส้นทางศึกษาธรรมชาติอันสวยงาม เราจะพบกับหอคอยไม้สีชาวลึก ๆ สุดโดดเด่น สะพานไม้ที่ยื่นออกไปใน สามารถเดินไปยังจุดชมวิวบนยอดเขาในระยะทางประมาณ 1 กิโลเมตร แบ่งออกเป็นสองระยะ ๆ มีสะพานไม้ลัดเลาะริมภูเขา สลับทางเดินหิน เพื่อเรียนรู้ธรรมชาติต่าง ๆ พร้อมวิวทะเลที่สวยงาม
- แหลมแม่พิมพ์ อยู่ห่างจากตัวเมือง ประมาณ 50 กิโลเมตร ชายหาดกว้างที่มากไปด้วยกิจกรรมและศาลานั่งพักผ่อนหย่อนใจ มีถนนเรียบชายหาดที่สามารถเดินเล่น หรือ ปั่นจักรยานได้แบบเพลิน ๆ รับลมทะเล น้ำทะเลสีฟ้าใส บริเวณชายหาดมีสิ่งอำนวยความสะดวกและกิจกรรมเยอะ ทั้งห้องน้ำค่อให้บริการเป็นระยะ ร้านเช่าห่วงยาง เช่าชูชีพ เช่าสปีดโบ๊ท เช่าบานาน่าโบ๊ท เป็นต้น
- ทุ่งโปรงทอง เป็นพื้นที่อนุรักษ์ธรรมชาติ ป่าชายเลนที่ใหญ่ที่สุดในระยอง แหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ เกิดจากความร่วมมือของเทศบาล และชาวบ้านในพื้นที่ บนสะพานไม้ระยะทางเกือบ 3 กิโลเมตร ทั้งสองฝั่งเต็มไปด้วยไม้หนานาชนิด ทั้งต้นโกงกาง แสม โปรงแดง ลำพู ตะบูนดำ และไฮไลต์ที่สำคัญของที่นี่ คือ ความสวยงามของต้นโปรงที่ขึ้นอย่างหนาแน่น เมื่อกระทบกับแสงแดด กลายเป็นสีเหลืองทองอร่ามทั่วบริเวณ โดดเด่นสวยงามท่ามกลางต้นไม้สีเขียวชนิดอื่น ๆ

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดระยอง แสดงได้ดังรูปที่ 92



รูปที่ 92 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดระยอง

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดระยอง มีปริมาณ 33 พันคน/วัน หรือ 3.4 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 27.7 พันคน/วัน หรือ 2.7 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 36 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดระยอง ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 6.1 พันคน/วัน หรือ 78 พันคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 2.8 พันคน/วัน หรือ 78 พันคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 37 และรูปที่ 93

ตารางที่ 36 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดระยอง

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ระยอง					
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	27.69	4.22	0.46	0.27	0.34	32.98
ล้านคน - กม./วัน	2.66	0.57	0.06	0.04	0.05	3.38

ตารางที่ 37 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดระยอง

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	ระยอง					
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	2.77	0.23	0.13	0.17	2.79	6.10
ล้านคน - กม./วัน	0.078	0.000	0.000	0.000	0.000	0.078

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 93 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดระยอง

8. นครราชสีมา

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

ระยอง มีจำนวนผู้เข้าพัก 2.1 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 3.5 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 3.4 ล้านคน ชาวต่างชาติ 0.015 ล้านคน ดังแสดงในตารางที่ 38

ตารางที่ 38 จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชมรายจังหวัดนครราชสีมา
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

ภาค/จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก	จำนวนผู้เยี่ยมชมชาวไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด (คน)	จำนวนสถานที่ท่องเที่ยว
นครราชสีมา	2,077,397	3,454,694	15,289	3,469,983	132

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ เป็นอุทยานแห่งชาติขนาดใหญ่ที่ครอบคลุม 4 จังหวัด ในเขตอำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา มีธรรมชาติอุดมสมบูรณ์ เต็มไปด้วยสัตว์ป่านานาชนิด ยอดเขาที่สูงที่สุดของอุทยาน คือ เขาร่ม สามารถมองเห็นได้จากถนนระยะสั้น ซึ่งเป็นถนนเพียงเส้นเดียวจากอำเภอปากช่อง เพื่อไปยังอุทยาน ประมาณ 20 กิโลเมตร มีศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ เพื่อรำลึกถึงปลัดจาง ผู้ดูแลพื้นที่ในอดีต ภายในอุทยานมีบริการบ้านพักและลานกางเต็นท์ตามจุดต่าง ๆ มีเส้นทางให้เช่า สามารถสำรองที่พักได้กับทางอุทยานแห่งชาติโดยตรง มีที่เที่ยวอื่น ๆ อาทิ น้ำตกผากล้วยไม้ เดินเท้าเข้าไปชมประมาณ 1.2 กิโลเมตร น้ำตกเหวสุวัต เขาเขียว มีเส้นทางศึกษาธรรมชาติและจุดชมวิวดาเดียวดาย จุดชมวิวดาตรอมใจ ถัดมาจากเส้นทางศึกษาธรรมชาติผาเดียวดายมาหน่อย วิวดอย เห็นทุ่งหญ้ากว้าง
- ไร่องานสวนสนุกคลับ ด้วยพื้นที่กว่า 300 ไร่ ทุ่งหญ้าเขียวขจี และธรรมชาติอันสวยงาม บรรยากาศในสไตล์ควบอย สนุกสุดเหวี่ยงไปกับกิจกรรมมันส์ ๆ อาทิ รุก รอกลอยฟ้า เอทีวี โกคาร์ท ซิม้า ดรายสเลจ และอีกมากมาย รวมถึงมีการจัดงานและจัดคอนเสิร์ตบ่อย ๆ ทั้งยังมีที่พักให้บริการ ตกแต่งหลากหลายสไตล์ ไม่ว่าจะเป็นควบอยทาวน์ กระโจมอินเดียน แคมป์ปิ้งคาราวานเกวียน และอื่น ๆ จัดเป็นสถานที่ที่ที่เหมาะสมมาพักผ่อนกับครอบครัว
- เขายายเที่ยง ชับเลยแยกปากช่อง - ถนนระยะสั้นไปราว ๆ 40 กิโลเมตร เป็นภูเขาในตำบลคลองไผ่ อำเภอสีคิ้ว จังหวัดนครราชสีมา โดดเด่นด้วยจุดชมวิวเขายายเที่ยง ที่มีกังหันลมยักษ์ 12 ต้น หมุนไปตามสายลม ซึ่งตั้งอยู่ข้างอ่างพักน้ำตอนบน (ลึก 50 เมตร) ที่คุณสามารถมาปั่นจักรยานกินลมชมวิว สูดอากาศบริสุทธิ์ พร้อมชมวิวทิวทัศน์แบบมุมกว้าง มองเห็นเขื่อนลำตะคอง ถนนมิตรภาพ มอเตอร์เวย์บางปะอิน-โคราช และทัศนียภาพโดยรอบ
- วัดบุญราศี นิโคลาส กฤษบำรุง เขาใหญ่ วัดคอกทอลิกแห่งแรกในเขาใหญ่ โดดเด่นด้วยโบสถ์สไตล์อังกฤษ ที่ถูกออกแบบและตกแต่งได้อย่างสวยงาม บวกกับสวนรอบ ๆ ที่สามารถเข้ากันได้ อย่างลงตัว ให้อารมณ์เหมือนอยู่เมืองนอก เพราะตั้งอยู่ท่ามกลางธรรมชาติของเขาใหญ่ ด้านในโบสถ์ตกแต่งด้วยกระจกสี เพดานสูง ผนังทางเดินมีภาพวาดต่าง ๆ เกี่ยวกับพระเยซู สวนสีเขียวสไตล์อังกฤษ มีศาลา เขาวงกต

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดนครราชสีมา แสดงได้ดังรูปที่ 94



รูปที่ 94 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดนครราชสีมา

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดนครราชสีมา มีปริมาณ 31.4 พันคน/วัน หรือ 3.8 ล้านคน - กม./วัน โดยรถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 27.2 พันคน/วัน หรือ 3.2 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 39 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดนครราชสีมา ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 13.4 พันคน/วัน หรือ 0.24 ล้านคน - กม./วัน โดยรถยนต์ส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 6.4 พันคน/วัน หรือ 0.23 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 40 และรูปที่ 95

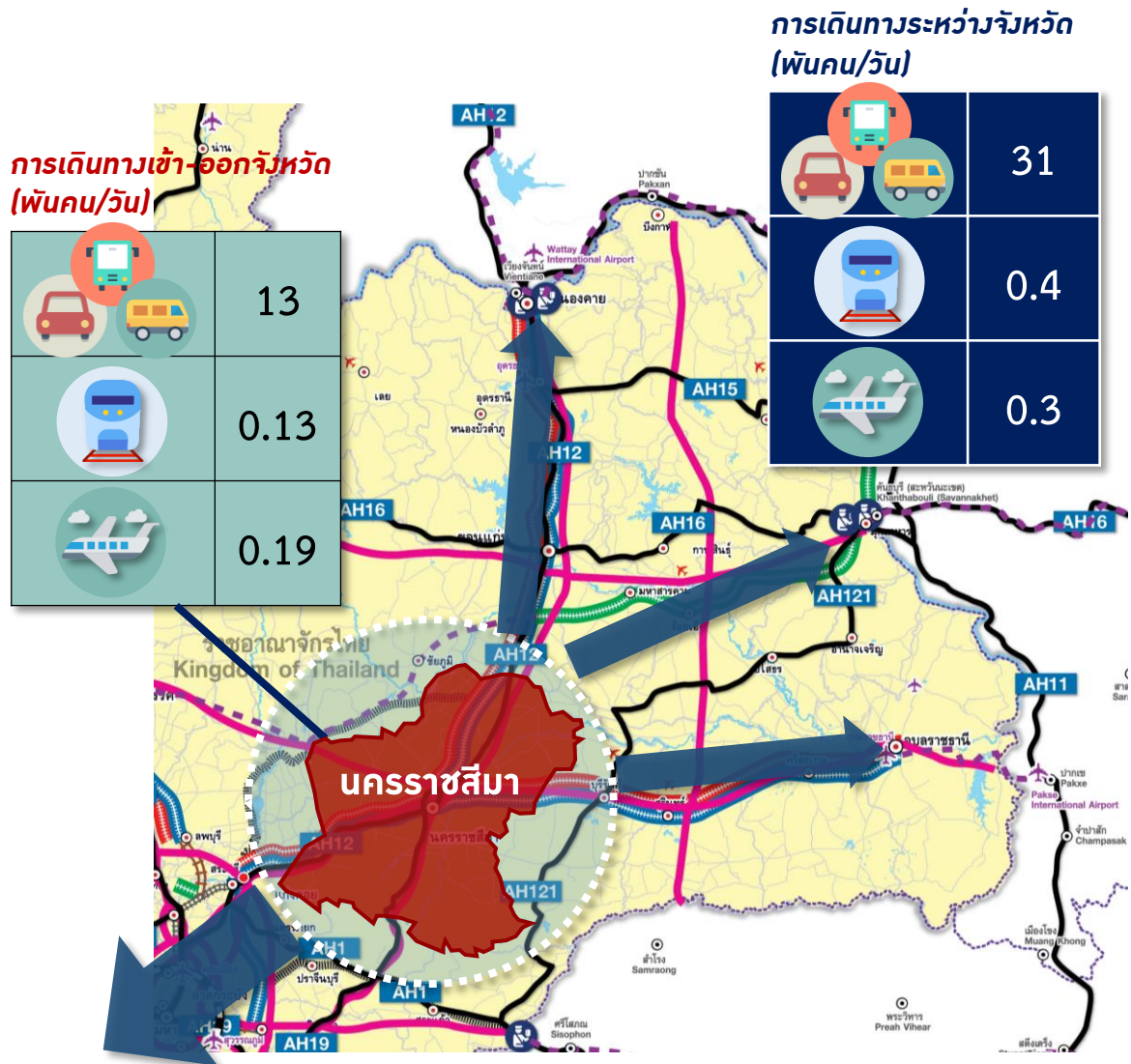
ตารางที่ 39 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดนครราชสีมา

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	นครราชสีมา					
	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตุ๊ก	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	27.15	3.32	0.38	0.27	0.28	31.41
ล้านคน - กม./วัน	3.24	0.47	0.05	0.04	0.03	3.83

ตารางที่ 40 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดนครราชสีมา

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	นครราชสีมา					
	รถยนต์ส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตุ๊ก	รวมปริมาณการเดินทาง
พันคน/วัน	6.40	0.19	0.13	0.19	6.51	13.43
ล้านคน - กม./วัน	0.237	0.001	0.000	0.000	0.004	0.242

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 95 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด นครราชสีมา

9. กาญจนบุรี

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

กาญจนบุรี มีจำนวนผู้เข้าพัก 1.2 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด 4.1 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 4.1 ล้านคน ชาวต่างชาติ 3,174 คน รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน 8,483 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 41

ตารางที่ 41 จำนวนผู้เยี่ยมเยือน และรายได้จากผู้เยี่ยมเยือนรายจังหวัดกาญจนบุรี
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

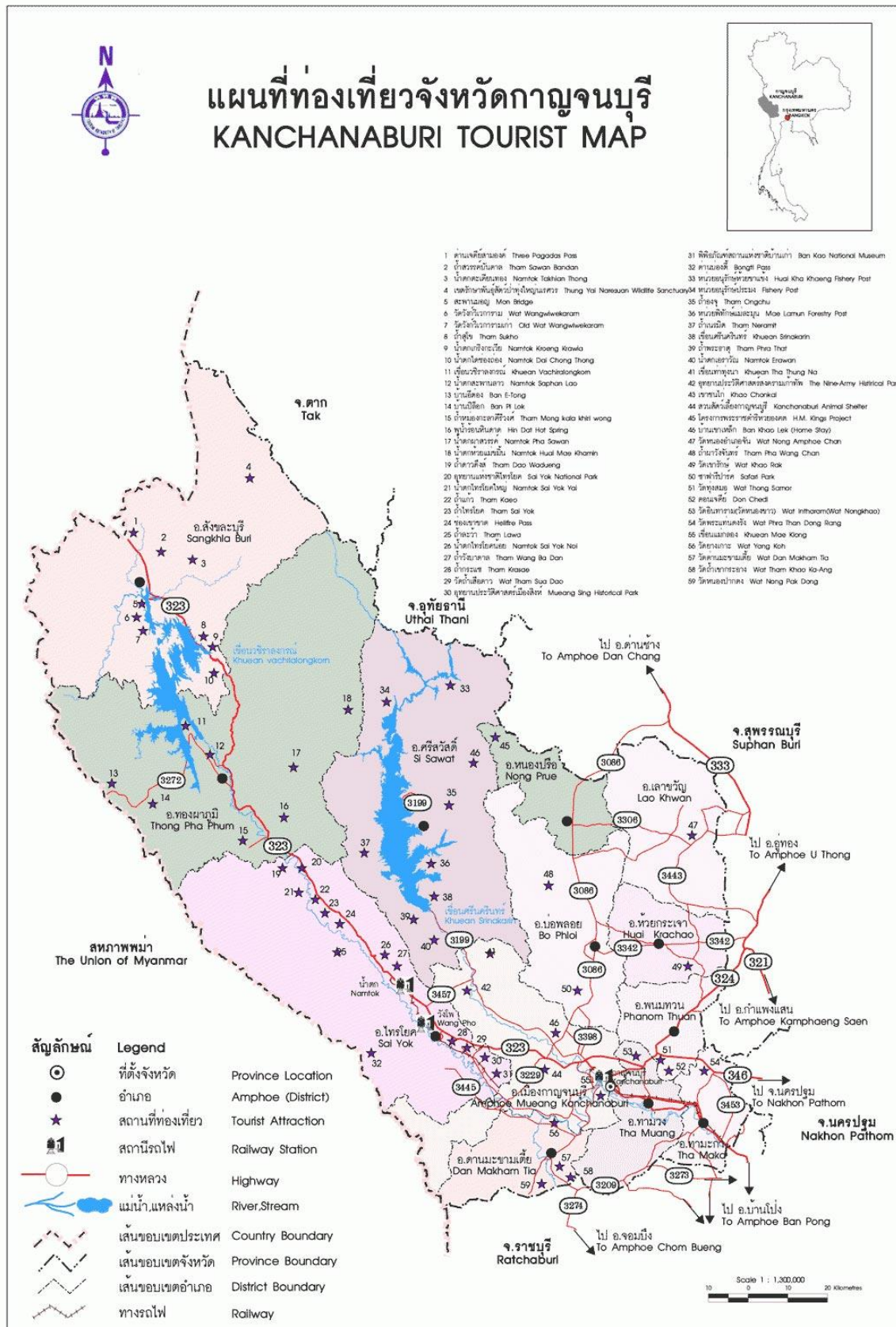
จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนคนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมเยือนทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมเยือน (ล้านบาท)
กาญจนบุรี	1,197,376	4,112,075	3,174	4,115,249	8,483.53

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวสำคัญ

- สะพานข้ามแม่น้ำแคว แลนมาร์คของจังหวัดกาญจนบุรี ตั้งอยู่ในตัวเมืองกาญจนบุรี เป็นสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในประวัติศาสตร์ไทย โดยเป็นเส้นทางของรถไฟสายมรณะที่ถูกสร้างขึ้นในช่วงสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 ซึ่งกลายเป็นสัญลักษณ์ของสงครามมหาเอเชียบูรพา สร้างจากเหล็กครึ่งวงกลม สลับโครงสร้างถักต่อม่อคอนกรีตเสริมเหล็ก นักท่องเที่ยวสามารถเดินชมบรรยากาศบนรางรถไฟที่ทอดยาวเป็นสะพานข้ามแม่น้ำแควได้ ด้วยระยะทางประมาณ 300 เมตร ยังมีตลาดให้เดินเล่นเดินชม จำหน่ายพลอย เสื้อผ้า ของฝาก อาหาร และอื่น ๆ
- สะพานมอญ มีชื่อเต็มว่า สะพานอุตตมานุสรณ์ ตั้งอยู่ในตำบลหนองลู อำเภอสังขละบุรี เป็นสะพานข้ามแม่น้ำซองกาเรียไปยังหมู่บ้านมอญ จัดเป็นสะพานไม้ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และยาวเป็นอันดับ 2 ของโลก ถือเป็นไฮไลต์ที่ต้องไปเยือน หากไปเที่ยวที่อำเภอสังขละบุรี แล้วยังมีสถานที่ท่องเที่ยวอื่น ๆ อีกมากมาย อาทิ วัดวังแก้วเวภาราม เจดีย์พุทธคยา ด่านเจดีย์สามองค์ เมืองบาดาล โบสถ์จมน้ำ หมู่บ้านมอญ ห้วยซองกาเรีย เป็นต้น บริเวณสะพานและรอบ ๆ จะมีอากาศดีในตอนเช้า มีหมอกช่วงหน้าฝน - หน้าหนาว เหมาะแก่การไปพักผ่อน
- ทางรถไฟสายมรณะ ซึ่งสร้างขึ้นในสมัยสงครามโลกครั้งที่ 2 เพื่อใช้เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ผ่านประเทศพม่า หลังสงครามทางรถไฟบางส่วนถูกรื้อทิ้ง บางส่วนจมอยู่ใต้อ่างเก็บน้ำเขื่อนวชิราลงกรณ์ ถือเป็นอนุสรณ์ของโลกให้รำลึกถึงเหตุการณ์สงครามในครั้งนั้น จารึกความโหดร้ายทารุณของสงครามโลกครั้งที่ 2 และเป็นอนุสรณ์แก่ผู้เสียชีวิตในสงคราม เพราะการสร้างเต็มไปด้วยความยากลำบาก การทารุณ ขาดแคลนอาหาร และโรคภัย ทำให้แรงงานที่เป็นเชลยศึกจำนวนหลายหมื่นต้องเสียชีวิตลง มีจุดเริ่มต้นจากสถานีชุมทางหนองปลาดุกในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี ผ่านจังหวัดกาญจนบุรี ข้ามแม่น้ำแควใหญ่ โดยสะพานข้ามแม่น้ำแคว ไปทางทิศตะวันตกจนถึงด่านเจดีย์สามองค์ ปลายทางคือเมืองตาน - พยุหะยะระยะทางรวม 415 เมตร ปัจจุบันเส้นทางนี้สิ้นสุดที่บ้านท่าเสาหรือสถานีน้ำตกไทรโยคน้อย
- น้ำตกไทรโยคน้อย หรือน้ำตกเขาพัง เป็นน้ำตกขนาดกลาง เกิดจากหน้าผาหินปูนพังทลายลงมาจนเกิดเป็นโขดหินบริเวณเชิงเขา ต้นน้ำเป็นน้ำผุดจากภูเขาไหลมาตามธาร แล้วตกลงที่ผาหินสูงราว ๆ 30 เมตร มีแอ่งน้ำด้านล่าง น้ำใสไหลเย็น เหมาะแก่การลงเล่นน้ำ นั่งพักผ่อนหย่อนใจ

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดกาญจนบุรี แสดงได้ดังรูปที่ 96



รูปที่ 96 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดกาญจนบุรี

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดกาญจนบุรี มีปริมาณ 41.4 พันคน/วัน หรือ 3.6 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 31.5 พันคน/วัน หรือ 2.5 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 42 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 12.4 พันคน/วัน หรือ 96 พันคน-กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 5.6 พันคน/วัน หรือ 95 พันคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 43 และรูปที่ 97

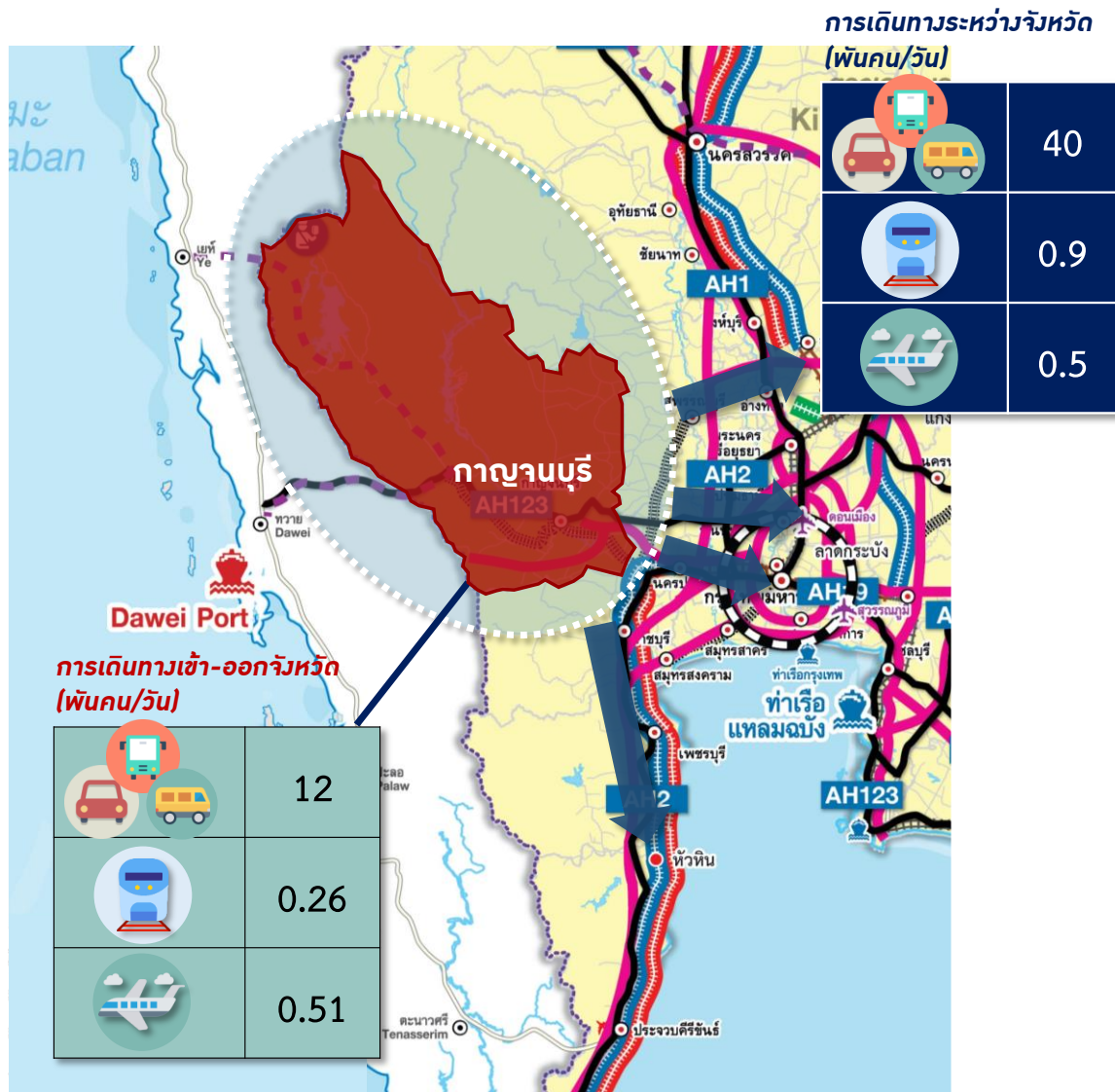
ตารางที่ 42 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดกาญจนบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	กาญจนบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	31.47	7.43	0.94	0.52	1.01	41.37
ล้านคน - กม./วัน	2.54	0.81	0.10	0.07	0.08	3.59

ตารางที่ 43 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	กาญจนบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	5.58	0.47	0.26	0.51	5.62	12.44
ล้านคน - กม./วัน	0.095	0.001	0.000	0.000	0.000	0.096

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 97 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัด
และระหว่างจังหวัดกาญจนบุรี

10. เพชรบุรี

1) ปริมาณนักท่องเที่ยว

เพชรบุรี มีจำนวนผู้เข้าพัก 1.4 ล้านคน จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด 3.3 ล้านคน ประกอบด้วยคนไทย 3.28 ล้านคน ชาวต่างชาติ 2,017 คน รายได้จากผู้เยี่ยมชม 8,968 ล้านบาท ดังแสดงในตารางที่ 44

ตารางที่ 44 จำนวนผู้เยี่ยมชม และรายได้จากผู้เยี่ยมชมรายจังหวัดเพชรบุรี
ระหว่างเดือนมกราคม - ธันวาคม ปี พ.ศ. 2564

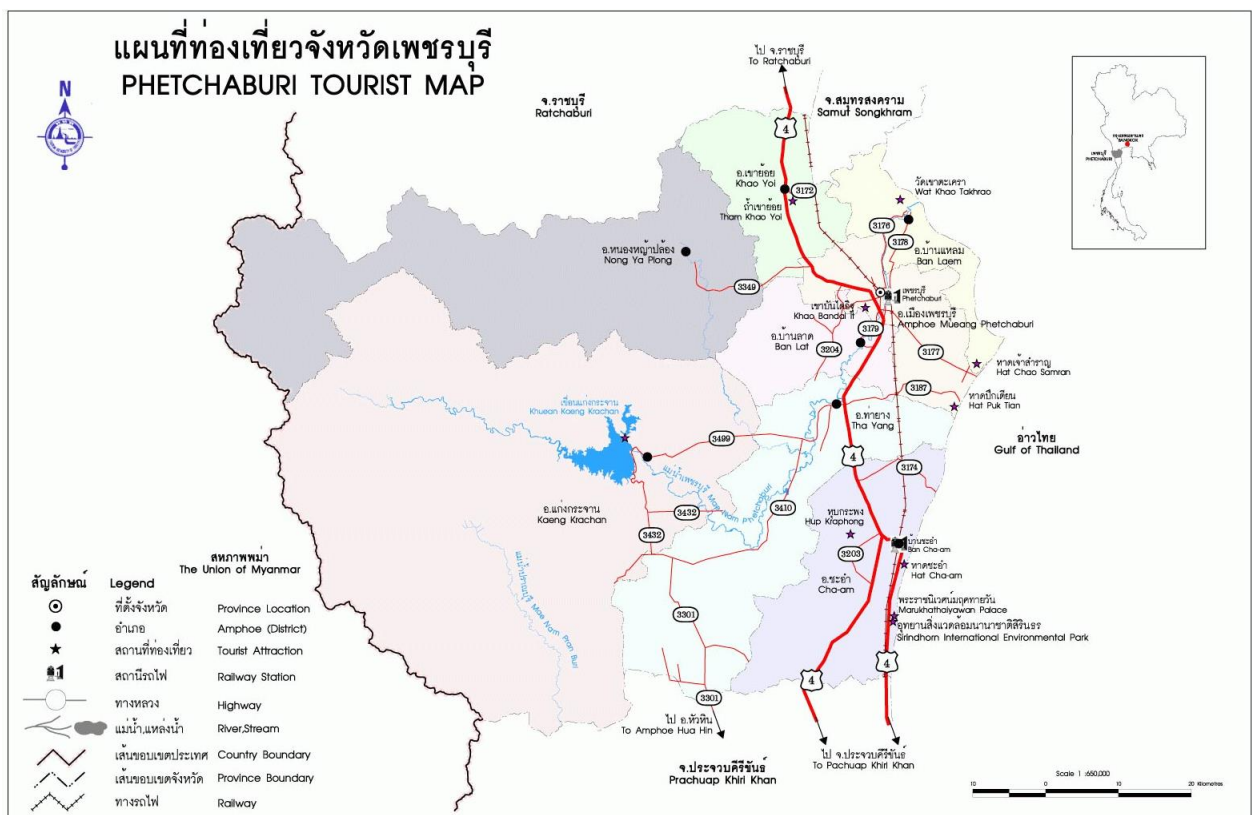
จังหวัด	จำนวนผู้เข้าพัก (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมคนไทย (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมชาวต่างชาติ (คน)	จำนวนผู้เยี่ยมชมทั้งหมด (คน)	รายได้จากผู้เยี่ยมชม (ล้านบาท)
เพชรบุรี	1,442,037	3,278,744	2,017	3,280,761	8,968.61

ที่มา: กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

2) แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญ

- หาดชะอำ เป็นหาดที่มีชื่อเสียงของจังหวัดเพชรบุรี ชายหาดทอดยาว น้ำทะเลใสสะอาด ตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพฯ ระยะทางประมาณ 170 กิโลเมตร คนนิยมมาเล่นน้ำคลายร้อน นั่งทานอาหารทะเลบนเตียงผ้าใบ และทำกิจกรรมนันทนาการริมทะเลมากมาย เช่น เล่นบานาน่าโบ๊ท ปั่นจักรยาน ชิมม้า เล่นว่าว พักผ่อนไปกับเพื่อนฝูงและครอบครัว
- เชื้อนแก่งกระจาน เป็นเขื่อนดินกั้นแม่น้ำเพชรบุรี ตั้งอยู่ในอุทยานแห่งชาติแก่งกระจาน ผืนป่าที่อุดมสมบูรณ์มากหนึ่งในมรดกโลก เต็มไปด้วยนกหายากและพรรณไม้มากมาย สถานที่พักผ่อนหย่อนใจ สำหรับการสร้างเขื่อนดินนั้น ทำให้เกิดเป็นอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ขึ้น เพราะการสร้างเขื่อนดินปิด 3 ช่องทางระหว่างหุบเขา ทำให้น้ำเอ่อล้นจนเป็นพื้นน้ำที่มีอาณาเขตวงกว้าง เกิดเกาะเล็กเกาะน้อยประมาณ 30 - 40 เกาะ ทำให้เกิดทิวทัศน์ที่งดงาม
- หาดเจ้าสำราญ ตั้งอยู่ห่างจากตัวเมืองเพชรบุรีเพียง 15 กิโลเมตร ชายหาดที่ยอดนิยมนักท่องเที่ยวตั้งแต่สมัยก่อน มีตำนานเล่าว่า ครั้นเมื่ออดีตพระบาทสมเด็จพระนเรศวรมหาราช ทรงเสด็จมาประทับพระเอกาทศรถ พระองค์ทรงโปรดมาก พอพระหฤทัยกับความสวยงามของชายหาดยิ่งนัก ผู้คนจึงพากันเรียกชายหาดนี้ว่า “เจ้าสำราญ” ตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา และช่วงที่รุ่งเรืองที่สุดของชายหาดคือช่วงสมัยรัชกาลที่ 6 ชนิดที่ไม่มีใครไม่รู้จัก พระองค์จึงทรงโปรดฯ ให้สร้าง ค่ายหลวงบางทะเล ขึ้นตามชื่อของตำบล ซึ่งเป็นที่ตั้งของ พระตำหนักเจ้าสำราญ ต่อมาเห็นว่าชื่อไม่เป็นมงคล จึงเปลี่ยนที่ตั้งและชื่อมาเป็น “พระราชวังเวศน์มฤคทายวัน”

แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบุรี แสดงได้ดังรูปที่ 98



รูปที่ 98 แผนที่การท่องเที่ยวในจังหวัดเพชรบุรี

3) ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัด

ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) เข้า - ออก ในจังหวัดเพชรบุรี มีปริมาณ 19.3 พันคน/วัน หรือ 1.2 ล้านคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 14.66 พันคน/วัน หรือ 1.4 ล้านคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 45 และปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดเพชรบุรี ที่มาจากภูมิภาคอื่น ๆ มีปริมาณ 0.27 พันคน/วัน หรือ 5 พันคน - กม./วัน โดยรถส่วนบุคคลมีปริมาณสูงสุด คือ 0.27 พันคน/วัน หรือ 5 พันคน - กม./วัน ดังแสดงในตารางที่ 46 และรูปที่ 99

ตารางที่ 45 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดเพชรบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	เพชรบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	14.66	2.80	0.35	0.20	1.31	19.31
ล้านคน - กม./วัน	1.38	0.32	0.04	0.03	0.09	1.86

ตารางที่ 46 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ระหว่างจังหวัดเพชรบุรี

ปริมาณการเดินทาง ของนักท่องเที่ยว	เพชรบุรี					รวมปริมาณการเดินทาง
	รถส่วนบุคคล	รถโดยสาร	รถไฟ	เครื่องบิน	รถตู้	
พันคน/วัน	0.27	0.00	0.00	0.00	0.00	0.27
ล้านคน - กม./วัน	0.005	0.000	0.000	0.000	0.000	0.005

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา



รูปที่ 99 ปริมาณการเดินทางของนักท่องเที่ยว ต้นทาง - ปลายทาง (O - D) ในจังหวัดและระหว่างจังหวัดเพชรบุรี

สรุปการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้า

ที่ปรึกษาได้ทำการสรุปการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยพิจารณาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งมากและมีมูลค่าต่อการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับ และการท่องเที่ยวมากที่สุด 10 จังหวัด รายละเอียดแสดงในตารางที่ 47 ถึงตารางที่ 49

ตารางที่ 47 ประเด็นการขนส่งสินค้าทางเกษตร

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
1. ข้าว	- ภาคเหนือ 9,300 ตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 11.6 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 6.9 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 0.43 ล้านตัน/ปี	14.18	8.51	5.67	28.36	- จากแหล่งเพาะปลูก เช่น พังงุลาโรงให้วิ่งเข้า CY แล้วขึ้นรถไฟ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลานานเกินไปประมาณ 4 - 5 ชั่วโมง - จุดรวบรวมสินค้าอยู่ห่างจากรถไฟ - ทำเทียบเรือมีจำกัด ทำให้ภาคเอกชนต้องพยายามสร้างท่าเรือส่วนตัว - สินค้าที่ขนส่งทางเรือต้องมีปริมาณมาก ทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการจัดเก็บที่ปลายทาง แต่สถานที่เก็บที่ปลายทางไม่เพียงพอ	- ต้องมีพ่อค้าคนกลางรวบรวมกลุ่มข้าวใกล้ ๆ แหล่งผลิต ในปริมาณที่เยอะมาก ๆ เพื่อขนส่งขึ้นรถไฟแล้วคัมต้นทุน - เพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ และเที่ยวเดินรถ - เพิ่มจุดขนถ่าย CY ใกล้แหล่งผลิต และแหล่งรวบรวมข้าวในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. มันสำปะหลัง	- ภาคเหนือ 6.8 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 17.5 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 6.7 ล้านตัน/ปี	15.54	12.43	3.11	31.08	- ปริมาณผลผลิตที่จะขนส่งขึ้นรถไฟมีไม่มากพอเพื่อขนส่งไปโรงงานแปรรูป เนื่องจากโรงงานอยู่ห่างกันและกระจัดกระจาย - โรงงานแปรรูปผลิตแบบ Just in time ดังนั้นจึงต้องขนส่งเป็นล็อต ๆ ทำให้ขบวนและตารางเดินรถของรถไฟ ไม่สอดคล้องกับตารางการผลิตของโรงงาน	- นำรถบรรทุกขึ้นรถไฟ เพื่อลดปริมาณการวิ่งรถบรรทุกบนท้องถนน เช่น ขึ้นรถไฟจากขอนแก่นเข้าภาษี มาถึงอยุธยา จากนั้นค่อยนำรถบรรทุกลงเพื่อขนถ่ายไปยังจุดหมายปลายทาง - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port ในบริเวณใกล้แหล่งผลิตและโรงงาน
3. น้ำตาลทราย	- ภาคเหนือ 21.9 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 38.0 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 23.0 ล้านตัน/ปี	66.35	-	16.59	82.94	- จากโรงงานผลิตน้ำตาลจะส่งให้กับคลังสินค้าของ Modal Trade เลย ดังนั้น การขนส่งด้วยรถไฟจึงไม่เหมาะสม - น้ำตาลมักจะสูญหายในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมักจะเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่ง	- จัดทำมาตรการและข้อกำหนดในการเดินรถบรรทุก - จัดทำมาตรการและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำตาลทางเรือ - เพิ่มประสิทธิภาพระบบราง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ทางน้ำ เช่น เรือบรรทุกน้ำตาลลมน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา เนื่องจากข้อจำกัดการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ห้ามขับ ทำให้บางครั้งขนส่งอ้อยที่ตัดแล้วเข้าสู่โรงงานไม่ทัน ทำให้เกิดอ้อยค้างคืน ค่าความหวานลดต่ำ ทำให้อ้อยเกิดความเสียหาย	- เพิ่มจุดขนถ่าย CY ในบริเวณใกล้โรงงานผลิตน้ำตาล เช่น ในจังหวัดกาญจนบุรี ชลบุรี และอุดรธานี - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. ทูเรียน	- ภาคเหนือ 27,000 ตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 3,700 ตัน/ปี - ภาคตะวันออก 503,00 ตัน/ปี - ภาคใต้ 482,000 ตัน/ปี	0.61	0.31	0.10	1.02	- ตู้คอนเทนเนอร์ไม่เพียงพอในการขนส่งไปยังด่านชายแดนการเปลี่ยนแปลงกฎระเบียบพิธีการผ่านด่านชายแดนเวียดนาม - จีน เช่น การปิด - เปิดด่านโดยไม่ได้มีการแจ้งล่วงหน้า ส่งผลให้ตู้เรียนค้างที่หน้าด่านเป็นเวลานาน ก่อให้เกิดความเสียหาย - ตัวจ่ายไฟสำหรับตู้คอนเทนเนอร์เย็น (Reefer) ของหัวรถลากกับหัวรถจักรไม่เหมือนกัน - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออก - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - เร่งทำ MOU ระหว่างไทย - จีน - สปป.ลาว ให้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (R9) รองรับการขนส่งสินค้าระบบราง - เจรจาความชัดเจนเรื่องระบบภาษีและสิทธิพิเศษของไทย
5. มังคุด	- ภาคเหนือ 70 ตัน/ปี - ภาคกลาง 180,000 ตัน/ปี - ภาคใต้ 170,000 ตัน/ปี	0.25	0.11	-	0.35	เมื่อขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้า	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังตลาดปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการเข้าและนำเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งม้งคุดไปจีน - ราคาม้งคุดตก ส่งผลให้เกษตรกรเลิกเก็บม้งคุดส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง ปล่อยให้คนในพื้นที่เก็บกิน เพราะไม่คุ้มค่าจ้างเก็บและค่าขนส่ง ทำให้การขนส่งม้งคุดน้อยลง	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี ระยอง ตราดและนครศรีธรรมราช - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
6. ปาล์มน้ำมัน	- ภาคเหนือ 0.216 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1.1 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 1.3 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 15 ล้านตัน/ปี	16.77	-	-	16.77	- ด้วยพฤติกรรมการขนถ่ายน้ำมัน จะต้องขนเป็นแท่ง ดังนั้นจึงขนถ่ายด้วยรถไฟไม่สะดวก - เนื่องจากเกษตรกรขนด้วยรถบรรทุก รถกระบะ ทำให้มีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างสูง เพราะราคาน้ำมันที่สูงขึ้น	- พัฒนาให้รถไฟสามารถขนแบบแท่งได้ และต้องเข้าถึงโรงงาน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตปาล์มน้ำมัน - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้
7. ยางพารา	- ภาคเหนือ 0.21 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 1.1 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 0.45 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 3.1 ล้านตัน/ปี	3.39	1.45	-	4.84	- การดำเนินการส่งออกมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ยุ่งยากและมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกกิจกรรม - สถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณด่านยังมีการบริหารจัดการที่ยังไม่ค่อยดีนัก และยังขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก - เนื่องจากมาเลเซียเป็นโบรเกอร์รวบรวมผลผลิต ทำให้ไทยเสียรายได้ให้กับมาเลเซีย	- พัฒนาท่าเรือระนองและชุมพร เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออก - ไทยควรเป็นโบรเกอร์ร่วมด้วย - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้ - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อกับรถไฟลาว - จีน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
8. ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์	- ภาคเหนือ 3 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.74 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 0.54 ล้านตัน/ปี	4.22	-	-	4.22	- ขาดแคลนแหล่งเพาะปลูก ส่งผลให้ผลผลิตลดน้อยลง ซึ่งจะทำให้การขนส่งข้าวโพดลดน้อยลง - ด้วยปัญหาแหล่งเพาะปลูกขาดแคลน ทำให้ไม่สามารถส่งออกได้	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณแหล่งผลิตข้าวโพดและโรงงานอาหารสัตว์ เช่น ในจังหวัดเพชรบูรณ์ นครราชสีมา สระบุรี และลพบุรี - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
9. ลำไย	- ภาคเหนือ 0.627 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 11,000 ตัน/ปี - ภาคตะวันออก 0.373 ล้านตัน/ปี	0.71	0.30	-	1.01	- เมื่อขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังตลาดปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการเข้าและนำเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี เชียงใหม่ และลำพูน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
10. โกสุด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป	- ภาคเหนือ 0.222 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 0.452 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 1.5 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 0.105 ล้านตัน/ปี	2.27	-	-	2.27	- ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ต่างประเทศมีการนำมาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) มาใช้มากขึ้น ถ้าประเทศไทยยังไม่ได้เตรียมพร้อมรับมือหรือหาทางแก้ไขปัญหานี้ จะส่งผลกระทบต่อส่งออกเนื้อไก่ได้	- ปรับปรุงอาณัติสัญญาณเส้นทางลำานราย - พัฒนาเส้นทางขนส่งมาบะเบา ลพบุรี และปากน้ำโพ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อกับลาว - จีน

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
							- จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - จำเป็นต้องมีการควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ให้อยู่ที่ติดลบ 20 องศาเซลเซียส

ตารางที่ 48 ประเด็นการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
1. น้ำมันดิบ	ชลบุรี ระยอง เพชรบุรี	8.2	2.5	2	12.7	สำหรับในประเทศไทย การขนส่งน้ำมันดิบทางรางไม่เป็นที่นิยม เนื่องจากประเทศไทยมีระบบขนส่งทางรางที่ยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด และยังมีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุสูง (หากรถไฟบรรทุกน้ำมันดิบเกิดตกรางหรือชนกัน น้ำมันดิบอาจรั่วไหลและเกิดเพลิงไหม้หรือระเบิดได้) ด้วยเหตุนี้ การขนส่งน้ำมันดิบจึงใช้วิธีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - สนับสนุน spur line ไปยังพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม WHA ตะวันออก
2. ถ่านหิน	ลำปาง อุบลราชธานี ประจวบคีรีขันธ์ ฉะเชิงเทรา ระยอง สมุทรปราการ	29.6	-	30.8	60.4	- ค่าบริการรถไฟ+ต้นทุน = แพงกว่า - จำนวนแคร่บรรทุกและหัวรถจักรไม่เพียงพอและสภาพที่เก่าหรือไม่พร้อมใช้งาน	- ส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่ง - เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุมเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง - วางแผนการจัดการ Backhauling - ปรับปรุงแคร่บรรทุกและหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน - จัดซื้อแคร่บรรทุกและหัวรถจักรเพิ่มเติม - สนับสนุน spur line ที่บ้านภาชี ไปยังนครหลวง - พัฒนาย่านขนถ่ายสินค้า ที่อยุธยา - พัฒนา CY ที่แม่เมาะ จ.ลำปาง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
3. ปุ๋ยเคมี	กาญจนบุรี ออยุธยา นครปฐม นครราชสีมา พิษณุโลก	1.5	0.3	0.3	2.1	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - ต้องใช้รถบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากสถานีรถไฟไปจุดหมายปลายทาง - รถไฟมีความเร็วในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนน	- พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมโดยรอบ - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - พัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ มากขึ้นเพื่อให้เกษตรกรและผู้ประกอบการขนส่งสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก
4. น้ำมันสำเร็จรูป	สมุทรปราการ ชลบุรี	28.8	-	12.3	41.1	เส้นทางการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยส่วนใหญ่ ไม่ได้ออกแบบมาเพื่อการขนส่งน้ำมันโดยเฉพาะ ทำให้ต้องมีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานบางส่วน เพื่อให้สามารถขนส่งน้ำมันได้อย่างปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ	- ภาครัฐควรเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ โดยเฉพาะเส้นทางการขนส่งน้ำมัน โดยเฉพาะ เพื่อรองรับการขนส่งน้ำมันได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย - ภาครัฐควรให้การสนับสนุนการขนส่งน้ำมันทางรถไฟ เช่น การลดภาษี และการให้เงินอุดหนุน เพื่อกระตุ้นให้ผู้ประกอบการหันมาใช้ในการขนส่งน้ำมันทางรถไฟมากขึ้น
5. ก๊าซธรรมชาติ	อ่าวไทย ระยอง สุราษฎร์ธานี	8	-	-	39.9	- เครือข่ายรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมดของประเทศ - ต้นทุนการขนส่งสูง	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟ ให้มีความพร้อมในการรองรับการขนส่งก๊าซธรรมชาติ เช่น การสร้าง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ยังไม่ได้รับการยอมรับจากภาคเอกชน	รางรถไฟที่แข็งแรงและปลอดภัย การสร้างสถานีรถไฟที่สามารถรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติ และการสร้างท่าเรือ LNG เพื่อขนถ่ายก๊าซธรรมชาติจากต่างประเทศ - ลดต้นทุนการขนส่ง โดยอาจมีการอุดหนุนจากภาครัฐหรือเอกชน เพื่อให้ราคาค่าขนส่งก๊าซธรรมชาติโดยรถไฟใกล้เคียงกับราคาค่าขนส่งโดยรถยนต์หรือทางทะเล - สร้างความรู้ความเข้าใจ เกี่ยวกับประโยชน์ของการขนส่งก๊าซธรรมชาติโดยรถไฟให้กับประชาชนและภาคธุรกิจ โดยชี้ให้เห็นถึงข้อดีด้านความปลอดภัย ความคุ้มค่า และความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
6. เหล็ก	ระยอง ชลบุรี สมุทรปราการ สมุทรสาคร ฉะเชิงเทรา นครราชสีมา ปทุมธานี	32.2	1.8	3.6	37.4	- ความไม่สะดวกในบริการ เนื่องจากสภาพสถานีและรางเสื่อมสภาพ ขาดการลงทุน - ความล่าช้าในการขนส่ง - โครงสร้างทางรางเข้าไม่ถึงแหล่งผลิต	- ปรับปรุงสถานีและระบบราง - ปรับปรุงตารางเวลารถไฟ - สนับสนุน spur line ในพื้นที่แหล่งผลิต อาทิ บริเวณสถานีนาผักขวาง เป็น spur line และ CY - ให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีหรือการสนับสนุนค่าขนส่ง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
							บริการเสริม เช่น การขนส่งสินค้าตามเวลาที่กำหนด การรับประกันความเสียหายระหว่างขนส่ง
7. พลาสติก	ระยอง ปทุมธานี สระบุรี ชลบุรี อ่างทอง สมุทรปราการ	123.4	7.0	7.0	137.4	- เครือข่ายเส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศ - ความท้าทายในการเชื่อมต่อระบบขนส่ง - ไม่ยืดหยุ่นในเรื่องของตารางเวลา - ปัญหาความ Fragility (ความเปราะบางของวัตถุ) - ความเร็วในการขนส่งน้อยกว่าการขนส่งทางถนน	- เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร และนิคมโดยรอบ
8. รถยนต์	สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง ราชบุรี	2.9	-	0.5	3.4	- ความครอบคลุมของโครงข่ายที่จำกัด - การล่าช้าในการขนส่ง - กระบวนการโหลดและถอดรถที่ซับซ้อน - การจัดการรถพิเศษ - ขาดความยืดหยุ่นในกำหนดเวลา - ความจำเป็นในการประสานงานกับวิธีการขนส่งอื่น	- เพิ่มโครงข่ายทางรางให้ครอบคลุม - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรมขนส่งขึ้นส่วนรถยนต์ - พัฒนาเทคโนโลยีการขนส่งทางรถไฟ เช่น การใช้รถไฟความเร็วสูงเพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง
6. ปูนซีเมนต์	สระบุรี นครศรีธรรมราช ลำปาง	22.0	6.0	12.0	40.0	- เส้นทางรถไฟยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ - ประสิทธิภาพการขนส่งยังไม่สูงเท่าที่ควรเนื่องจากรถไฟไทยยังมีความเร็วเฉลี่ยต่ำ	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - เพิ่มแคว่บรรทุกสินค้า หรือปรับปรุงโครงสร้างระบบราง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าการขนส่งทางถนนในระยะสั้น	- ปรับปรุงเครือข่ายถนนและหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน - ปรับปรุงการให้บริการโดยกำหนดตารางเวลาให้ชัดเจน และตรงต่อเวลา - เปิดให้เอกชนดำเนินการขนส่ง และเดินรถ
10. สินค้าอุปโภคบริโภค	สมุทรปราการ กรุงเทพฯ ออยุธยา และทั่วภูมิภาค	35.7	0.8	-	36.5	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - โครงข่ายรถไฟเข้าไม่ถึงคลังสินค้า - ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกใน CY และ Dry Port - ไม่มีมาตรการการรับประกันความเสียหายและชำรุดสินค้าจากการขนส่งสินค้าทางราง	- พัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าให้สามารถเชื่อมโยงระหว่างถนนกับสถานีรถไฟและคลังสินค้าหรือศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - จัดทำมาตรการรับประกันความเสียหายและชำรุดสินค้าจากการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงมีบริการติดตามสินค้าจากต้นทางถึงปลายทาง

ตารางที่ 49 ประเด็นการเดินทาง

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
กลาง	1. กรุงเทพฯ	70	- วัดพระแก้ว - วัดอรุณราชวราราม - เขาวราช - ตลาดนัดจตุจักร	1,043	7.6	8.6	1,059	• การจราจรติดขัดในเมืองหลวง • นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ทำให้สนามบินแออัด • จุดเชื่อมต่อรถไฟที่สถานีกลางบางซื่อไม่สะดวกต่อการใช้งาน เช่น ป้ายไม่ชัดเจน การเดินทางภายในสถานีไม่ไหลลื่น	• เร่งรัดการขยายวงแหวนรอบนอกเพื่อเลี่ยงรถติดในเมือง ใช้มาตรการห้ามรถบรรทุก และจำกัดเวลารถยนต์เข้าในพื้นที่เมือง • เร่งรัดการขยายสนามบินรองรับนักท่องเที่ยว • ปรับปรุงการใช้งานสถานีกลางบางซื่อที่เป็นจุดเชื่อมต่อให้สะดวกและทันสมัย
ตะวันออก	2. ชลบุรี	18.6	- พัทยา - หาดบางแสน - เกาะล้าน	176	3.4	2	181	• ขาดระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อการท่องเที่ยว • เพิ่มระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) รองรับผู้โดยสารจากสนามบินอยู่เกาะไปยังในเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว • ผู้ประกอบการรถบริการสาธารณะบางเจ้าขาดราคาโดยสารจากนักท่องเที่ยว	• จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนทางรางดึงนักท่องเที่ยวจาก กทม. ไปแหล่งท่องเที่ยวหลักและในเมือง • เพิ่มความเข้มงวดกับผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ • เพิ่มการพัฒนากระบวนการที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	3. ภูเก็ต	14.6	- หาดป่าตอง - ย่านตัวเมืองเก่า	79	1.9	3	84	ปัญหาการจราจรติดขัด และระเบียบการจราจรบริเวณหาดป่าตองและแหล่งท่องเที่ยวอื่น	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อรองรับและแก้ปัญหาการจราจรในเส้นทางหลักและเข้าถึงสนามบิน - จัดระเบียบการจราจรโดยมุ่งเน้นการลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะและการใช้จักรยาน - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
เหนือ	4. เชียงใหม่	11.2	- พระธาตุดอยสุเทพ - ดอยอินทนนท์ - วัด ภูเขา - ถนนนิมมานเหมินท์	69	0.5	3.4	70	- ระบบขนส่งมวลชนในเมืองผูกขาดโดยรถรับจ้าง - ตัวเลือกในการเดินทางจากสนามบินไปเมืองเชียงใหม่น้อย - ค่าโดยสารสาธารณะแพง ไม่มีมาตรฐาน	- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอื่นเชื่อมต่อสนามบินไปยังเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวหลัก - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - พัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
ใต้	5. สุราษฎร์ธานี	5.9	- เขื่อนรัชชประภา เกาะสมุย	58	1.0	2.2	61.2	ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว - เน้นการพัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
ใต้	6. สงขลา	7.5	- เกาะยอ - ทะเลสาบสงขลา - ตลาดกิมหยง	47	0.4	0.8	48.2	• ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว • ค่าโดยสารในเมืองราคาไม่แน่นอน	• พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว • จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม • เพิ่มการพัฒนาระบบถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันออก	7. ระยอง	7.9	- เกาะเสม็ด - แหลมแม่พิมพ์ - เขาแหลมหญ้า	32	0.5	0.3	32.8	• ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	• พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งสายรองเพื่อเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว
ตะวันออก เฉียงเหนือ	8. นครราชสีมา	9.9	- อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่ - เขายายเที่ยง	31	0.4	0.3	31.7	• เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคอีสาน ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล	• พัฒนาทางด่วนพิเศษระหว่างเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร • พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนเดินทาง • เพิ่มการพัฒนาระบบถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันตก	9. กาญจนบุรี	9.6	- สะพานข้ามแม่น้ำแคว - ทางรถไฟสายมรณะ - สังขละบุรี	40	0.9	0.5	41.4	• การเดินทางลำบาก ถนนยังไม่สมบูรณ์	• พัฒนาและปรับปรุงระบบทางถนนหรือทางพิเศษระหว่างเมือง • พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน-เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
กลาง	10. เพชรบุรี	9	- ทะเลชะอำ - เชื้อนแก่งกระจาน	15	-	-	15	• เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคใต้ ทำให้การจราจรติดขัดช่วงจากแยกวังมะนาว เพชรบุรี ชะอำ โดยเฉพาะในช่วงวันหยุด	• พัฒนาทางเลียบเมืองชะอำ แก้ไขปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 • พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนเดินทาง