

คำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ แบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

เสนอโดย



มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

กุมภาพันธ์ 2567

คำจำกัดความการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติ แบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ในระดับภูมิภาคและประเทศ

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)

เสนอโดย



มหาวิทยาลัยนครสวรรค์

กุมภาพันธ์ 2567

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	1
บทที่ 1 บทนำ	3
1.1 หลักการและเหตุผล	3
1.2 ความสำคัญของโครงการ	4
1.3 วัตถุประสงค์ของโครงการ	5
1.4 ขอบเขตของการศึกษา	6
1.5 ภาพรวมของโครงการ	7
1.6 ผลผลิตของโครงการ	9
บทที่ 2 การศึกษา ทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แผนพัฒนาต่าง ๆ และแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice)	10
บทที่ 3 การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพในอดีตและปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง	15
3.1 สถานการณ์ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน และปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน	15
3.2 กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	15
3.3 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว	17
3.4 สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าปัจจุบัน	32
บทที่ 4 การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการ พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	36
4.1 ผลลัพธ์ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	36
4.2 การจัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564	37
4.3 การประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสรุปการเชื่อมโยงตัวชี้วัดของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	40
4.4 สรุปผลการประเมิน	43

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.5 ข้อเสนอแนะ	47
4.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย	47
4.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ	47
4.5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาระบบคมนาคม และโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป	48
บทที่ 5 การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคต	50
5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรม สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ	50
5.2 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมาย ในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์	50
5.3 รูปแบบ (Mode of Transport) และความต้องการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า (Travel Demand)	53
5.4 ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และ ศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต	55
5.5 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)	64
5.5.1 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ	64
5.5.2 การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ	65
บทที่ 6 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	66
6.1 การสังเคราะห์ บูรณาการและพัฒนาหลักการ กรอบการดำเนินงาน เป้าหมาย การพัฒนาระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ การพัฒนาระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	66
6.1.1 หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในมิติต่าง ๆ	66
6.1.1.1 ความสอดคล้องของแผนและกลยุทธ์การพัฒนาของประเทศ	66
6.1.1.2 กรอบการดำเนินงาน	67
6.1.1.3 เป้าหมายการพัฒนา	68
6.1.1.4 มิติการพัฒนา	70

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

6.2	เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญ ในแต่ละพื้นที่ กลุ่มจังหวัด	72
6.2.1	การคัดกรองและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	72
6.2.2	การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	74
6.2.2.1	ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ	74
6.2.2.2	ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	75
6.2.2.3	ค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและโครงการสำคัญ ด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์	76
6.3	แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติ การด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	80
6.3.1	วิสัยทัศน์ เป้าหมาย ตัวชี้วัด และแนวทางการพัฒนา	80
6.3.2	โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	83
6.3.3	โครงการด้านกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side)	103
6.3.4	สรุปงบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	104
6.4	การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	108
บทที่ 7	การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน การประชุมสัมมนาต่าง ๆ	114
7.1	การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน	114
7.2	การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/ Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การ จัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ	114
7.3	การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์	114
7.3.1	การสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	115
7.3.2	การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน	119
7.3.3	การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) รับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	121
7.3.4	การสัมมนาเสนอผลการศึกษาและรับฟังความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report) จากผู้ที่เกี่ยวข้อง	122

บทคัดย่อ

โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาและพัฒนาหลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนา ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นกรอบทิศทางการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี และการพัฒนาประเทศที่เหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ กลุ่มจังหวัด โดยได้ศึกษาทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงาน/โครงการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม วิเคราะห์สถานการณ์และปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน ปริมาณและ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคต เส้นทางการขนส่งและห่วงโซ่อุปทานของสินค้า เกษตรและอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว และความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้าน คมนาคม นอกจากนี้ ในการศึกษาได้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมทั้งจากหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชน และภาค ประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยได้จัดการสัมภาษณ์เชิงลึกและการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) เพื่อรับฟัง ความคิดเห็นจากผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียและผู้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด และกรุงเทพมหานคร และการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อให้สอดคล้องกับ ความต้องการของทุกภาคส่วนอย่างแท้จริง

จากการวิเคราะห์และประชุมร่วมกับผู้แทนในพื้นที่ พบว่า ในปัจจุบันการคมนาคมพึ่งพาทางถนนเป็นหลัก ดัชนีการจราจรติดขัดทางถนนเพิ่มขึ้น ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในประเทศสูงขึ้น และปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมมีสัดส่วนสูง อีกทั้งแผนงาน/โครงการของแต่ละหน่วยงานขาดการบูรณาการ ร่วมกัน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในบางพื้นที่หรือแนวเส้นทาง โครงสร้างพื้นฐานบาง แห่งยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ ขาดประสิทธิภาพและการเชื่อมโยงโครงข่าย

สนข. จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ขึ้น โดยมีวิสัยทัศน์ “เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน และยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” มติในการพัฒนาสำหรับ ภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) และความยั่งยืน (Sustainability)

เป้าหมายหลักสำหรับภาคคมนาคมคือ “การลดต้นทุนการขนส่ง” ซึ่งเป็นสัดส่วนหลักของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายในการพัฒนา คือ

1. ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
2. ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (LPI) ดีขึ้น
3. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น
4. การขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้น
5. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

สนข. ได้พัฒนารอบแนวคิดและหลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อนำมาประเมินโครงการให้เกิดการบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต โดยโครงการที่ได้รับการจัดลำดับความสำคัญ ที่มีผลกระทบต่อการลดต้นทุนการขนส่งและต้นทุนโลจิสติกส์ ได้แก่ โครงการ Backbone อาทิ รถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง ท่าอากาศยานที่สำคัญ ท่าเรือที่สำคัญ และโครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพโครงการที่เป็น Backbone เช่น Dry Ports สถานีขนส่งสินค้า และโครงการเชื่อม National Gateway ด้านการค้าชายแดนที่เป็นประตูเชื่อมต่อการค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ MR-Map เป็นต้น

จากการศึกษาวิเคราะห์พบว่า ต้นทุนการขนส่งสามารถลดได้จากการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางรางมีต้นทุนต่ำกว่าทางถนน โดยหากเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่รางและน้ำในสัดส่วนทางรางร้อยละ 10 และทางน้ำร้อยละ 13 ตามความสามารถสูงสุดในการรองรับสินค้าของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จะสามารถทำให้สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5.0 โดยโครงการสำคัญที่เสนอแนะเพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้า อาทิ โครงการพัฒนา CY บริเวณกรุงเทพฯ และปริมณฑล โครงการสร้างทางรถไฟ (Spur Line) เข้าสู่โรงงานและพื้นที่เอกชน โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางสาม ช่วงชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา โครงการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ โครงการจัดหาผู้ประกอบการเอกชนในการบริหารจัดการ CY และ Dry Port โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้าร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ เป็นต้น

หากหน่วยงานขับเคลื่อนแผนงานและโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) รวมถึงมาตรการและโครงการเสนอแนะสำหรับการพัฒนาด้านคมนาคมในอนาคต จะทำให้ช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้ตามเป้าหมายของประเทศ เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศได้อย่างเป็นรูปธรรมและยั่งยืน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กระทรวงคมนาคม

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 โดยกระทรวงคมนาคมได้กำหนดกรอบแนวคิดการพัฒนากายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย 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) มีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางจากรถยนต์ส่วนบุคคล เป็นการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งจะช่วยให้สามารถแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษจากยานพาหนะ และมิติการพัฒนาระบบการขนส่งระหว่างเมือง (Intercity Transport) มีเป้าหมายเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนน ไปสู่การขนส่งทางรางและทางน้ำ ซึ่งจะทำให้สามารถลดต้นทุนการขนส่ง ลดอุบัติเหตุทางถนน และเพิ่มการขนส่งให้ตรงต่อเวลามากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยมีการลงทุนพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศอย่างต่อเนื่อง ทั้งการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน รถไฟความเร็วสูงทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ก่อให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม ซึ่งในอนาคตได้กำหนดให้มีแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม โดยให้ความสำคัญกับการบูรณาการระหว่างแต่ละรูปแบบการขนส่ง และการจัดลำดับความสำคัญในการลงทุน เพื่อให้ประชาชนได้ใช้ระบบคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัยตรงเวลา และราคาสมเหตุสมผลเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประเทศ

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

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

1.2 ความสำคัญของโครงการ

โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ เป็นการศึกษาที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติในระดับภูมิภาคและระดับประเทศ เพื่อเป็นแนวทางและกรอบทิศทางให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลผลิตของโครงการจะทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทราบและเข้าใจทิศทางการพัฒนา ด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ ให้เหมาะสมกับในแต่ละภูมิภาคในแต่ละพื้นที่ รวมถึงสอดคล้องกับความต้องการของประชาชน เนื่องจากการศึกษาของโครงการนี้จะทำการทบทวนและวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางของประชาชนและความต้องการขนส่งสินค้า ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อการพัฒนาประเทศอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ โครงการฯ ยังบูรณาการการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ซึ่งถือเป็นรากฐานหลักของการพัฒนาของประเทศ

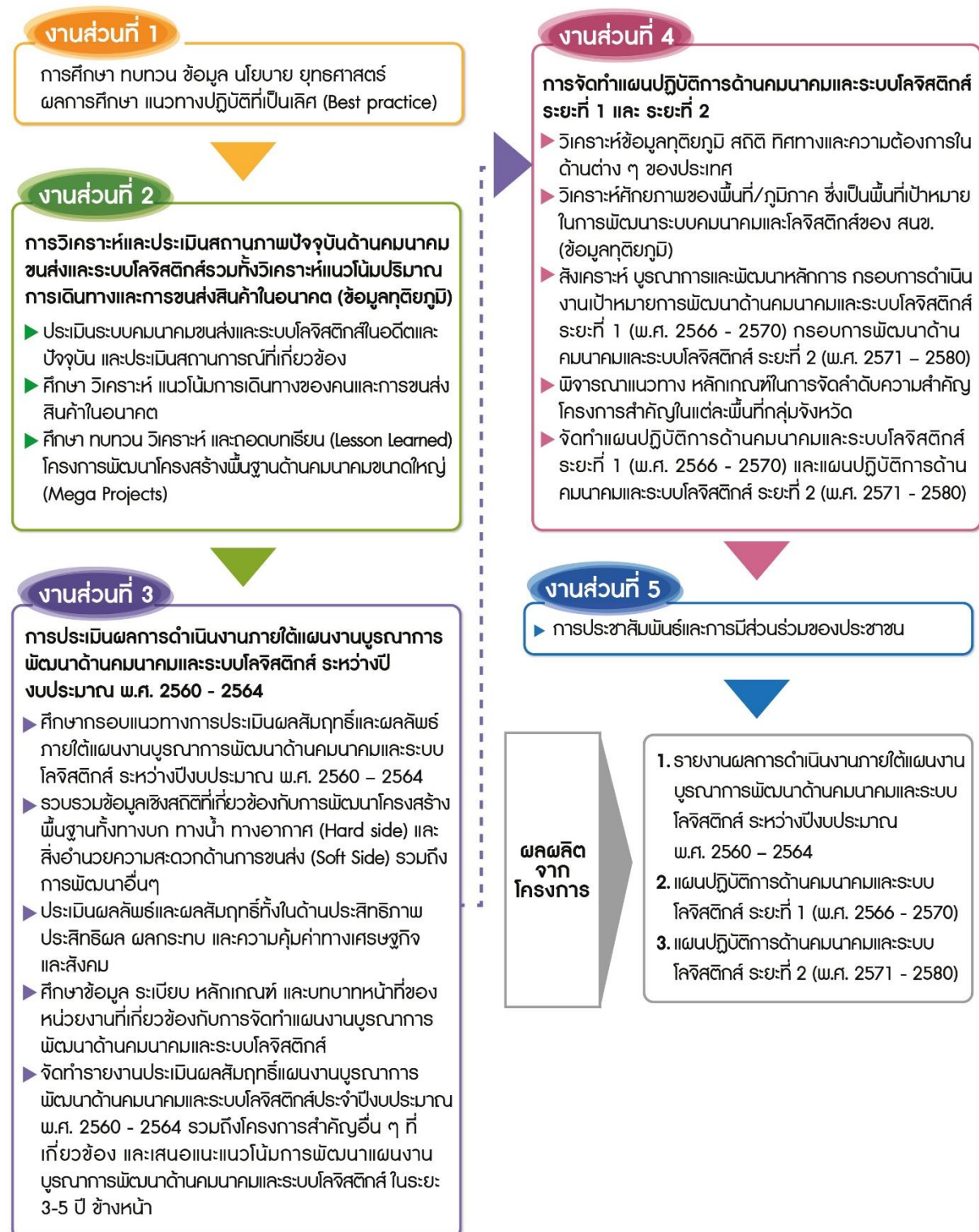
ปัจจุบันภาครัฐได้จัดทำยุทธศาสตร์ นโยบาย แผนพัฒนาต่าง ๆ ทั้งในระดับประเทศ กระทรวง และแปลงนโยบายไปสู่การปฏิบัติในรูปแบบการกระจายศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค และให้ข้อเสนอแนะในเชิงนโยบาย มาตรการ มาตรฐาน และแผนปฏิบัติไปสู่ระดับภูมิภาคและระดับประเทศ จึงมีความจำเป็นต้องเชื่อมโยงและบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาต่าง ๆ 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



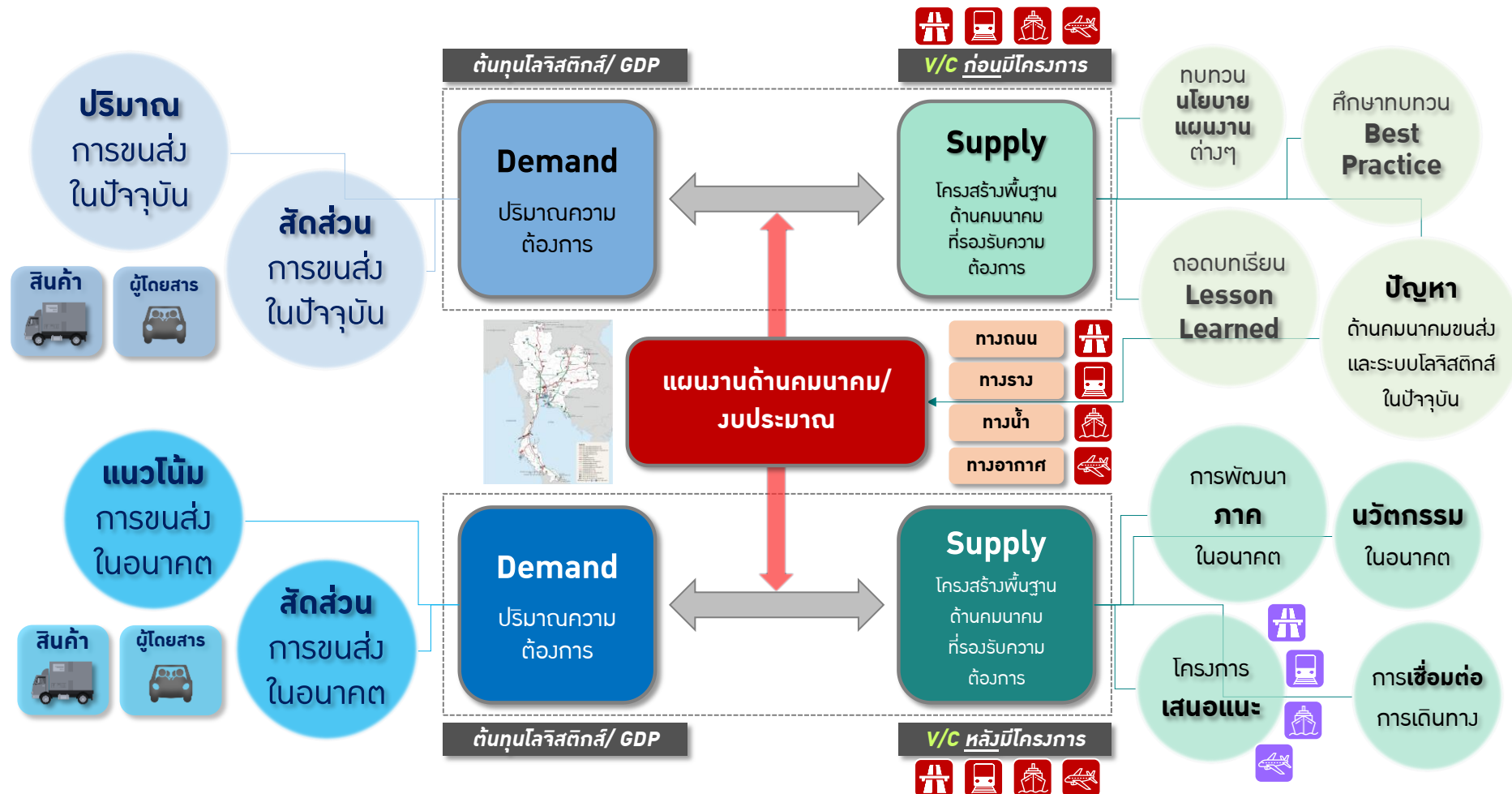
รูปที่ 1.4 - 1 ขอบเขตของการศึกษา

1.5 ภาพรวมของโครงการ

ภาพรวมของโครงการจัดทำขึ้นเพื่อให้เกิดความเข้าใจในหลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ การศึกษาทบทวน และผลของการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ตลอดจนกระบวนการต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นเพื่อให้ได้ผลลัพธ์ของโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 1.5 - 1

ในการศึกษาของโครงการได้ทำการศึกษาทบทวนนโยบายและแผนงานต่าง ๆ ของหน่วยงานในภาคคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ศึกษาทบทวนแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice) ของต่างประเทศ วิเคราะห์ และถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Project) รวมถึงวิเคราะห์ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เพื่อให้สามารถ ประเมินและเสนอแนะโครงการและแผนงานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมในอนาคต ซึ่งรายละเอียดในส่วนนี้อยู่ในบทที่ 2 ของรายงานฉบับสมบูรณ์ของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่ การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ

ในการดำเนินการศึกษาของโครงการฯ การวิเคราะห์ปริมาณความต้องการ (Demand) ในการเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสำคัญอย่างมากต่อการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ โดยต้นทุนการขนส่งคือตัวชี้วัดหนึ่งในต้นทุนโลจิสติกส์ หากทำให้ต้นทุนการขนส่งลดลงจะทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดลง โดยต้นทุนการขนส่งทางรางและทางน้ำมีราคาต่ำ หากมีสัดส่วนการขนส่งทางรางและทางน้ำในปริมาณสูงจะทำให้ ต้นทุนการขนส่งในภาพรวมของภาคคมนาคมลดลง หลังจากการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการ (Demand) จำเป็นต้องพิจารณาความสามารถในการรองรับของโครงการพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ (V/C) ว่าสามารถรองรับความต้องการได้เพียงพอหรือไม่ โดยในการศึกษานี้มีการพิจารณาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ (Hard Side) รวมถึงการพิจารณาโครงการและแผนงานสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Soft Side) ซึ่งเป็นส่วนสำคัญที่ทำให้โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เป้าหมายของการจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) คือการลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้เหลือร้อยละ 5.0 ในปี พ.ศ. 2580 ดังนั้น จำเป็นต้องพิจารณาโครงการเสนอแนะเพิ่มเติม เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ที่เป็นแนวทาง และกรอบหลักเกณฑ์ให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถปฏิบัติและดำเนินการตามเป้าหมายได้



รูปที่ 1.5 - 1 ภาพรวมของโครงการ

1.6 ผลผลิตของโครงการ

ภาครัฐมีแนวทางและกรอบทิศทางการดำเนินงาน และเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยผลผลิตของโครงการประกอบด้วย

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

บทที่ 2

การศึกษา ทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา
แผนพัฒนาต่างๆ ที่เกี่ยวข้องและแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ
(Best Practice)

บทที่ 2

การศึกษา ทบทวน นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลการศึกษา แผนพัฒนาต่าง ๆ และแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practice)

การศึกษาทบทวนข้อมูลนโยบาย ยุทธศาสตร์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ และได้สรุปผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงของแผนและนโยบายต่าง ๆ ของภาครัฐ เพื่อนำมาใช้ในการจัดทำกรอบการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งในระยะยาวของประเทศและแผนพัฒนาต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยตั้งต้นจากยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ที่เป็นกรอบการพัฒนาจากระดับบน ลงมาในระดับการพัฒนาเฉพาะด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย อาทิ ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2566 - 2570 ที่มุ่งเน้นการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมในทุกระบบ คือทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งการพัฒนาในส่วนของมาตรฐานระบบบริหาร กฎ ระเบียบ มาตรฐาน และบุคลากร (Soft Side) เพื่อให้ประเทศสามารถพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ได้ครอบคลุมในทุกมิติและอย่างยั่งยืน การวิเคราะห์ความสอดคล้องด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของแผนและนโยบาย ยุทธศาสตร์ และข้อมูลต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับการศึกษาของโครงการ แสดงรายละเอียดในตารางที่ 2 - 1 รวมทั้งการถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี แสดงรายละเอียดในตารางที่ 2 - 2 เพื่อให้เกิดความเข้าใจอย่างลึกซึ้งในทิศทางและความสัมพันธ์ของนโยบายและยุทธศาสตร์ทางด้านการพัฒนาระบบคมนาคม เพื่อให้กรอบการดำเนินนโยบายและยุทธศาสตร์เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกัน

ตารางที่ 2 - 1 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 ท่องเที่ยวสุขภาพ 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 ครอบครัวยุคใหม่และชุมชนในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 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 ที่มีการบริหารจัดการตามแผนผังภูมินิเวศอย่างยั่งยืน พัฒนาเครือข่ายองค์กรพัฒนาเมืองและชุมชน รวมทั้งกลุ่มอาสาสมัคร ด้วยกลไกการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในท้องถิ่น 5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม - พัฒนาคความมั่นคงพลังงานของประเทศ และส่งเสริมการใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 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	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) การลดความเหลื่อมล้ำสร้างความเป็นธรรมในทุกมิติ	2) การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี	3) การเสริมสร้างพลังทางสังคม	1) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว	3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	4) พัฒนาพื้นที่เมืองและเกษตรกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่	3) ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ	4) ภาครัฐมีความทันสมัย	7) กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น
2	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 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 ตอบสนองความต้องการและให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ 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	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
12	แผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่ง และจราจร 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	แผนวิสัยทัศน์ของการรถไฟฯ ขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย 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) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคม เศรษฐกิจสีเขียว	3) สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	4) พัฒนาพื้นที่เมืองชนบท เกษตรกรรมและอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มุ่งเน้นความเป็นเมืองที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง	5) พัฒนาความมั่นคงน้ำ พลังงาน และเกษตรที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	1) ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส	2) ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ 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	แผนปฏิบัติการกรมการขนส่งทางบก 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	แผนปฏิบัติการด้านท่าอากาศยานระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)			✓		✓	✓	✓								✓	✓	✓		
30	แผนวิสาหกิจของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2565 - 2569					✓	✓	✓					✓			✓	✓		✓	✓
31	แผนปฏิบัติการ ระยะ 3 ปี (พ.ศ. 2563 - 2565) กรมศุลกากร (ฉบับปรับปรุง)					✓		✓								✓	✓			

ที่มา : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

ตารางที่ 2 - 2 สรุปการถอดบทเรียน (Lesson Learned) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
ขนาดใหญ่ (Mega Projects) ที่สำคัญของกระทรวงคมนาคมในระยะ 20 ปี

สาเหตุการเกิดปัญหา	ตัวอย่างโครงการ	ข้อเสนอแนะ
ปัญหาเรื่องความล่าช้าของโครงการ จากการเวนคืนและการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน	- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางใหญ่ - กาญจนบุรี - โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	ติดตามความก้าวหน้าและเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่และการรื้อย้ายสาธารณูปโภค
ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ทำให้เกิดโครงการซ้ำซ้อน	- โครงการดอนเมืองโทลล์เวย์ (ทางยกระดับอุตราภิมุข) ทางด่วนยกระดับ 2 โทลล์เวย์ และโฮปเวลล์	หารือทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในเรื่องบทบาทหน้าที่ความรับผิดชอบให้ชัดเจน เพื่อไม่ให้เกิดการทำงานที่ซ้ำซ้อน
ขาดการศึกษาและวางแผนโครงการอย่างรอบคอบ เช่น การไม่เชื่อมต่อการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างระบบขนส่งสาธารณะ และการศึกษาพื้นที่ที่มีประสิทธิภาพต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรหนาแน่นอย่างแท้จริง	- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ช่วงเตาปูน-บางใหญ่	วางแผนและออกแบบการเชื่อมต่อการเดินทางในทุกรูปแบบการเดินทาง
ขาดบุคลากรที่มีความรู้และประสบการณ์ ในการกำกับดูแลโครงการขนาดใหญ่และการกำหนดมาตรฐานคุณภาพ การให้บริการอย่างชัดเจน เช่น รูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (Public Private Partnerships : PPP)	- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) บางปะอิน - นครราชสีมา - การลงทุนรถไฟความเร็วสูงแบบ PPP	- รัฐต้องกำหนดมาตรฐานคุณภาพการให้บริการอย่างชัดเจน เพราะเอกชนไม่มีแรงจูงใจที่จะดึงให้คนมาใช้บริการมากขึ้น - เอกชนควรเข้ามามีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้นโครงการ การทำประชาพิจารณ์ การวิเคราะห์ความเป็นไปได้ของโครงการ การประเมินผลตอบแทนทางการเงิน ในขณะเดียวกันรัฐต้องทำให้เกิดความโปร่งใส มั่นใจ กระบวนการทำงานไม่ล่าช้า
ขาดการประสานงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตั้งแต่เริ่มโครงการ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงการทำงานร่วมกัน ซึ่งจะช่วยลดปัญหาความไม่เข้าใจกัน และลดการขัดแย้งในพื้นที่ได้	- โครงการทำเรื่อน้ำลิกปากบารา	- สร้างการมีส่วนร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ตั้งแต่เริ่มโครงการ
ขาดการขับเคลื่อนโครงการอย่างมีประสิทธิภาพที่ชัดเจน เช่น การเป็นวาระแห่งชาติ นโยบายเร่งด่วน เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยความสำเร็จที่ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมกันดำเนินการแบบบูรณาการ	- โครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย - โครงการคอคอดกระ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	- ปัญหาเกิดจากนโยบายที่ไม่ชัดเจนของรัฐบาลเมียนมา ถ้าไทยเห็นความสำคัญของโครงการนี้ จำเป็นต้องเจรจากับรัฐบาลเมียนมาในเรื่องการเข้าร่วมสัมปทานในการลงทุน - หากมีปัญหาความมั่นคงทางการเมืองอย่างรุนแรง จำเป็นต้องเสนอนโยบายสนับสนุนที่ชัดเจน

บทที่ 3

การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพปัจจุบัน
ด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์
และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

บทที่ 3

การวิเคราะห์และประเมินสถานภาพในอดีตและปัจจุบันด้านคมนาคม ขนส่งและระบบโลจิสติกส์ และประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

3.1 สถานการณ์ ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน และปัญหาด้าน คมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน เป็นปัญหาของระบบคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และด้านกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) อย่างเช่น ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งยังคงพึ่งพาทางถนนเป็นหลัก โดยมีสัดส่วนการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 84.25 ทางรางร้อยละ 1.67 ค่าโดยสารเฉลี่ยของไทยยังคงมีราคาสูง โดยค่าโดยสารรถไฟฟ้าเฉลี่ย 3.84 บาท/กม. ดัชนีการจราจรติดขัดที่เพิ่มสูงขึ้น 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



รูปที่ 3.1 - 1 ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน

3.2 กฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ในหัวข้อนี้ได้สรุปกฎ ระเบียบ มาตรการและแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) ที่เกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยส่วนใหญ่ข้อจำกัดและอุปสรรคของผู้ประกอบการที่ใช้ระบบคมนาคมขนส่งสินค้าจะเกี่ยวข้องกับกฎหมายที่ส่งผลกระทบต่อผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน ตามประกาศที่ที่ 169/2563 ข้อ 12 จำนวน 17 ฉบับ ดังแสดงในรูปที่ 3.2 - 1



รูปที่ 3.1.2 - 1 สรุปกฎหมายที่ส่งผลต่อผู้ประกอบการขนส่งผ่านแดน ตามประกาศที่ 169/2563 ข้อ 12

สรุปข้อจำกัดของกิจการขนส่งผ่านแดน

- กฎหมายไทยบางฉบับทำให้ไม่สามารถถ่ายลำได้ เช่น พระราชบัญญัติวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท พ.ศ. 2559 ต้องตรวจสอบก่อนให้ขนส่งได้
- กรมศุลกากรได้ดำเนินการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานในการดำเนินการขออนุญาตผ่านระบบ Nation Single Window (NSW) เพื่อลดระยะเวลาในการดำเนินการขออนุญาต แต่บางหน่วยงานก็ไม่สามารถดำเนินการผ่านระบบข้อมูลดังกล่าวได้ จึงจำเป็นต้องตรวจสอบเพื่อความมั่นคงของประเทศ
- ยังไม่มีการก่อสร้างเขตปลอดภาษี (Free Trade Zone) ขนาดใหญ่ ประกอบด้วย ลานจอดพักสินค้าเป็นโลจิสติกส์พาร์ก คลังสินค้าขนาดใหญ่ คลังสินค้าห้องเย็น เป็นต้น

ในปัจจุบันภาครัฐได้มอบหมายให้กรมศุลกากรเป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการจัดตั้ง National Single Window (NSW) โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออกให้ความร่วมมือเพื่อร่วมกันผลักดันให้ National Single Window จัดตั้งได้สำเร็จตามเป้าหมาย เป็นระบบบริการแบบอัตโนมัติ และกึ่งอัตโนมัติ ควบคู่ไปกับการปฏิรูปกระบวนการและขั้นตอนการให้บริการ และการลดรูปเอกสารโดยอำนวยความสะดวกให้ผู้ใช้บริการ สามารถทำธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์กับหน่วยงานภาครัฐ และ ภาคธุรกิจทางอิเล็กทรอนิกส์แบบปลอดภัยและไร้เอกสาร เช่น การจัดเตรียมข้อมูลเพียงครั้งเดียวในการขอใบอนุญาต และใบรับรองทางอิเล็กทรอนิกส์ และการปฏิบัติพิธีการศุลกากร ใบขนสินค้าและชำระค่าภาษีอากรแบบอัตโนมัติ การใช้ข้อมูลร่วมกันกับทุกองค์กรที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาตและใบรับรองระหว่างหน่วยงานภาครัฐภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยผู้ใช้บริการทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ สามารถติดตามผลในทุก ๆ ขั้นตอนของการดำเนินงานนำเข้า ส่งออกและการอนุมัติต่าง ๆ ผ่านทางอินเทอร์เน็ตได้ (e - Tracking)

ข้อดีของการจัดทำระบบ National Single Window (NSW)

1. ลดภาระในการกรอกข้อมูลซ้ำซ้อนของผู้เกี่ยวข้องโดยสามารถกรอกข้อมูลเพียงชุดเดียวแล้วสามารถส่งให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทางอิเล็กทรอนิกส์แบบอัตโนมัติ รวมถึงการใช้ข้อมูลร่วมกันทั้งหน่วยงานภายในประเทศและหน่วยงานต่างประเทศ
2. ลดระยะเวลาการให้บริการของภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก
3. ลดต้นทุนค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในกระบวนการนำเข้าและส่งออกในภาพรวมของประเทศ

3.3 สถานการณ์และปัญหาการขนส่งสินค้าเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

การศึกษาและวิเคราะห์ห่วงโซ่อุปทานของสินค้าในประเทศ โดยทบทวนข้อมูลที่ได้จากการคาดการณ์จากรายงานต่าง ๆ และวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านจราจรทั้งในระดับภูมิภาคและระดับพื้นที่ ในการเดินทางและขนส่งแต่ละระบบ ได้แก่ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งแบ่งออกเป็นสินค้าเกษตร สินค้าอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

เส้นทางและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร

เส้นทางและปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารแบ่งออกเป็นทางถนน ทางราง และทางอากาศ โดยผู้โดยสารใช้เส้นทางทางถนนครอบคลุมทุกภูมิภาค ส่วนทางรางจะใช้เส้นทางรถไฟหลักของประเทศ และทางอากาศส่วนใหญ่จะเดินทางจากกรุงเทพฯ ไปยังภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สำหรับนักท่องเที่ยวลักษณะการเดินทางเป็นเช่นเดียวกับผู้โดยสาร แต่ปริมาณการเดินหน้าน้อยกว่า

เส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้า

เส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าแบ่งออกเป็นทางถนน ทางราง และทางน้ำ โดยสินค้าทางถนนถูกขนส่งด้วยรถบรรทุกครอบคลุมทุกภูมิภาค ส่วนทางรางจะใช้เส้นทางรถไฟหลักของประเทศ และมี CY กระจายอยู่ตามเส้นทางรถไฟหลัก และทางน้ำจะขนส่งทางแม่น้ำในภาคกลาง และขนส่งทางทะเลชายฝั่งที่ทำเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือ เอ็น พี มารีน (ท่าเรือเอกชนในเครือ SC Group) และท่าเรือสงขลา

และหากจำแนกประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางถนน จะสามารถแบ่งออกได้เป็นสินค้าเกษตร 6 ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง ปาล์มน้ำมัน น้ำตาลทราย ข้าวโพด และยางพารา และสินค้าอุตสาหกรรม 6 ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม สินค้าอุปโภคบริโภค ถ่านหิน อาหารสัตว์ และปุ๋ย โดยเส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมทางถนน

การขนส่งสินค้าทางรางส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรม ได้แก่ ปูนซีเมนต์ น้ำมันดิบ สินค้ากลุ่มก๊าซคอนเทนเนอร์ และสินค้ากลุ่มเกษตรรวม

สินค้าที่มีการขนส่งทางน้ำ จะสามารถแบ่งออกได้เป็นสินค้าเกษตร 3 ประเภท ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาลทราย และสินค้าอุตสาหกรรม 3 ประเภท ได้แก่ ปูนซีเมนต์ ถ่านหิน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

จากการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาในการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยพิจารณาสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งมากและมีมูลค่าต่อการส่งออกมากที่สุด 10 อันดับ และการท่องเที่ยว มากที่สุด 10 จังหวัด สามารถสรุปรายละเอียด แสดงในตารางที่ 3.3 - 1 ถึงตารางที่ 3.3 - 3

ตารางที่ 3.3 - 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 หุ่นกลาร้องไห้ วัชพืช CY แล้วขึ้นรถไฟ ไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ใช้เวลานานเกินไปประมาณ 4 - 5 ชั่วโมง - จุดรวบรวมสินค้าอยู่ห่างจากรถไฟ - ท่าเทียบเรือมีจำกัด ทำให้ภาคเอกชนต้องพยายามสร้างท่าเรือส่วนตัว - สินค้าที่ขนส่งทางเรือต้องมีปริมาณมาก ทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการจัดเก็บที่ปลายทาง แต่สถานที่เก็บที่ปลายทางไม่เพียงพอ	- ต้องมีพ่อค้าคนกลางรวบรวมกลุ่มข้าวใกล้ ๆ แหล่งผลิต ในปริมาณที่เยอะมาก ๆ เพื่อขนส่งขึ้นรถไฟแล้วคุ้มต้นทุน - 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	- จัดทำมาตรการและข้อกำหนดในการเดินรถบรรทุก - จัดทำมาตรการและแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขนส่งน้ำตาลทางเรือ

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						- น้ำท่วมมักจะสูญหายในการขนส่งสินค้าทางเรือ และมักจะเกิดอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ เช่น เรือบรรทุกน้ำตาลล่มในแม่น้ำเจ้าพระยา - เนื่องจากข้อจำกัดการเดินรถบรรทุกในช่วงเวลาที่ห้ามขับ ทำให้บางครั้งขนส่งอ้อยที่ตัดแล้วเข้าสู่โรงงานไม่ทัน ทำให้เกิดอ้อยค้างคืน ค่าความหวานลดต่ำ ทำให้อ้อยเกิดความเสียหาย	- เพิ่มประสิทธิภาพพระบรมราช - 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	- พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออก - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดระยอง จันทบุรี ตราด - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - เร่งทำ MOU ระหว่างไทย - จีน - สปป.ลาว ให้สะพานมิตรภาพแห่งที่ 2 (R9) รองรับ การขนส่งสินค้าระบบราง - เจรจาความชัดเจนเรื่องระบบภาษีและสิทธิพิเศษของไทย

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
5. มังคุด	- ภาคเหนือ 70 ตัน/ปี - ภาคกลาง 180,000 ตัน/ปี - ภาคใต้ 170,000 ตัน/ปี	0.25	0.11	-	0.35	- เมื่อขนส่งทางรางจำเป็นต้องรอสินค้ามีปริมาณมากเต็มขบวน และเมื่อเดินทางถึงสถานีปลายทางแล้ว ยังต้องเปลี่ยนถ่ายสินค้าใส่รถบรรทุกเพื่อส่งไปยังตลาดปลายทาง ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการซ้ำและนำเข้าเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์เพื่อส่งมังคุดไปจีน - ราคามังคุดตก ส่งผลให้เกษตรกรเลิกเก็บมังคุดส่งขายให้พ่อค้าคนกลาง ปลอมยี่ห้อในพื้นที่เก็บกิน เพราะไม่คุ้มค่าจ้างเก็บและค่าขนส่ง ทำให้การขนส่งมังคุดน้อยลง	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี ระยอง ตราดและนครศรีธรรมราช - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป
6. ปาล์ม น้ำมัน	- 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	3.39	1.45	-	4.84	การดำเนินการส่งออกมีขั้นตอนในการดำเนินการที่ยุ่งยากและมีต้นทุนค่าใช้จ่ายในทุกกิจกรรม	- พัฒนาท่าเรือระนองและชุมพร เพื่อเพิ่มช่องทางการส่งออก - ไทยควรเป็นโบรกเกอร์ร่วมด้วย - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคใต้

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
	ภาคใต้ 3.1 ล้านตัน/ปี					- สถานที่รวบรวมและกระจายสินค้าบริเวณด้านยังมีการบริหารจัดการที่ยังไม่ค่อยดีนัก และยังขาดแคลนสิ่งอำนวยความสะดวก - เนื่องจากมาเลเซียเป็นโบรเกอร์รวบรวมผลผลิต ทำให้ไทยเสียรายได้ให้กับมาเลเซีย	- พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี สงขลา
8. ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์	- 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 ทำให้บางครั้งผลไม่เกิดการซ้ำและเน่าเสียได้ - ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน	- ควรมีมาตรการใช้ตู้คอนเทนเนอร์ร่วมกันได้ และสามารถให้ขนส่งสินค้าในปริมาณที่น้อยได้ไม่จำเป็นต้องเต็มขบวนหรือตู้ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคเหนือ - พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY ในบริเวณจังหวัดจันทบุรี เชียงใหม่ และลำพูน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
10. โกสัด แช่เย็น แช่แข็ง แปรรูป	- ภาคเหนือ 0.222 ล้านตัน/ปี - ภาคตะวันออก เฉียงเหนือ 0.452 ล้านตัน/ปี - ภาคกลาง 1.5 ล้านตัน/ปี - ภาคใต้ 0.105 ล้านตัน/ปี	2.27	-	-	2.27	- ขั้นตอนพิธีการขนส่งผ่านชายแดนค่อนข้างซับซ้อนและใช้เวลานาน - ต่างประเทศมีการนำมามาตรการกีดกันทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non - Tariff Measures: NTMs) มาใช้มากขึ้น ถ้าประเทศไทยยังไม่ได้เตรียมพร้อมรับมือหรือหาทางแก้ไขปัญหานี้จะส่งผลกระทบต่อส่งออกเนื้อไก่ได้	- ปรับปรุงอาณัติสัญญาเส้นทางลำน้ำราย - พัฒนาเส้นทางการขนส่งมาบกะเบา ลพบุรี และปากน้ำโพ - พัฒนารถไฟเชื่อมโยงเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - พัฒนาโครงข่าย standard gauge รองรับระบบรถไฟเชื่อมต่อรถไฟลาว - จีน - จัดทำมาตรการที่เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งสินค้าผ่านชายแดน เช่น ลดพิธีขั้นตอนการขนส่งที่ไม่จำเป็น เพื่อลดระยะเวลาที่สูญเสียไป - จำเป็นต้องมีการควบคุมอุณหภูมิของตู้คอนเทนเนอร์ให้อยู่ที่ติดลบ 20 องศาเซลเซียส

ตารางที่ 3.3 - 2 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 การขนส่งน้ำมันดิบทางรางไม่เป็นที่ยอมรับ 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 อุดรธานี นครปฐม นครราชสีมา พิษณุโลก	1.5	0.3	0.3	2.1	- ขาดเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างทางถนนและทางราง - ต้องใช้รถบรรทุกขนถ่ายสินค้าจากสถานีรถไฟไปจุดหมายปลายทาง - รถไฟมีความเร็วในการขนส่งต่ำกว่าการขนส่งทางถนน	- พัฒนารถไฟเชื่อมต่อนิคมอุตสาหกรรม ออมตะนคร และนิคมโดยรอบ - จัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและมีการบริหารจัดการที่ดีใน CY และ Dry Port - พัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ๆ มากขึ้น เพื่อให้เกษตรกรและผู้ประกอบการขนส่งสามารถเข้าถึงสถานีรถไฟได้อย่างสะดวก
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	รางรถไฟที่แข็งแกร่งและปลอดภัย 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	- ความไม่สะดวกในการให้บริการ 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	- พัฒนาจุดเชื่อมต่อ CY, ICD, Dry port - เพิ่มแคร่บรรทุกสินค้า หรือปรับปรุงโครงสร้างระบบราง

ประเภท	แหล่งผลิต	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
		ทางถนน	ทางราง	ทางน้ำ	รวม		
						- ประสิทธิภาพการขนส่งยังไม่สูงเท่าที่ควรเนื่องจากรถไฟไทยยังมีความเร็วเฉลี่ยต่ำ - ต้นทุนการขนส่งทางรถไฟสูงกว่าการขนส่งทางถนนในระยะสั้น	- ปรับปรุงแคว้นบรรทุกและหัวรถจักรให้พร้อมใช้งาน - 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 3.3 - 3 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 • จุดเชื่อมต่อรถไฟที่สถานีกลางบางซื่อ ไม่สะดวกต่อการใช้งาน เช่น ป้ายไม่ชัดเจน การเดินทางภายในสถานีไม่ไหลลื่น	• เร่งรัดการขยายวงแหวนรอบนอกเพื่อเลี่ยงรถติดในเมือง ใช้มาตรการห้ามรถบรรทุก และจำกัดเวลารถยนต์เข้าในพื้นที่เมือง • เร่งรัดการขยายสนามบินรองรับนักท่องเที่ยว • ปรับปรุงการใช้งานสถานีกลางบางซื่อที่เป็นจุดเชื่อมต่อให้สะดวกและทันสมัย
ตะวันออก	2. ชลบุรี	18.6	- พัทยา - หาดบางแสน - เกาะล้าน	176	3.4	2	181	• ขาดระบบขนส่งมวลชนทางรางเพื่อการท่องเที่ยว • เพิ่มระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) รองรับผู้โดยสารจากสนามบินสู่เกาะไปยังในเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยว • ผู้ประกอบการรถบริการสาธารณะบางเจ้าขาดราคาโดยสารจากนักท่องเที่ยว	• จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนทางรางถึงนักท่องเที่ยวจาก กทม. ไปแหล่งท่องเที่ยวหลักและในเมือง • เพิ่มความเข้มงวดกับผู้ให้บริการรถรับจ้างสาธารณะ • เพิ่มการพัฒนาถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น 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 - ตัวเลือกในการเดินทางจากสนามบินไปเมืองเชียงใหม่ น้อย - ค่าโดยสารสาธารณะแพง ไม่มีมาตรฐาน	- จัดให้มีระบบขนส่งมวลชนอื่นเชื่อมต่อสนามบินไปยังเมืองหรือแหล่งท่องเที่ยวหลัก - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - พัฒนาสนามบินให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น
ใต้	5. สุราษฎร์ธานี	5.9	- เชื้อนรัชประภา เกาะสมุย	58	1.0	2.2	61.2	ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว ประชาชนต้องเดินทางหลายต่อ	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว - 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 - ทะเลสาบ สงขลา - ตลาดกิมหยง	47	0.4	0.8	48.2	- ขาดระบบขนส่งสาธารณะไปยังแหล่งท่องเที่ยว - ค่าโดยสารในเมืองราคาไม่แน่นอน	- พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว - จัดทำอัตราค่าโดยสารที่เหมาะสม - เพิ่มการพัฒนาถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น 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	- อุทยานแห่งชาติ เขาใหญ่ - เขายายเที่ยง	31	0.4	0.3	31.7	เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลางไปยังภาคอีสาน ทำให้การจราจรติดขัดในช่วงเทศกาล	- พัฒนาทางด่วนพิเศษระหว่างเมืองเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร - พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มทางเลือกให้ประชาชนเดินทาง - เพิ่มการพัฒนาถนนที่เข้าถึงจังหวัดภาคใต้ตอนล่างให้มากขึ้น เช่น ขยายถนน 4 ช่องทาง เป็นต้น
ตะวันตก	9. กาญจนบุรี	9.6	- สะพานข้าม แม่น้ำแคว	40	0.9	0.5	41.4	การเดินทางลำบาก ถนนยังไม่สมบูรณ์	พัฒนาและปรับปรุงระบบทางถนนหรือทางพิเศษระหว่างเมือง

ภูมิภาค	จังหวัด	จำนวน นักท่องเที่ยว 2562 (ล้านคน)	แหล่งท่องเที่ยว	ปริมาณการเดินทาง (คน - เที่ยว/วัน)				ปัญหา	แนวทางแก้ไข
				ทาง ถนน	ทาง ราง	ทาง อากาศ	รวม		
			- ทางรถไฟสาย มรณะ - สังขละบุรี						• พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ทางราง เพื่อพัฒนาการท่องเที่ยว
กลาง	10. เพชรบุรี	9	- ทะเลชะอำ - เชื้อนแก่ง กระจาน	15	-	-	15	• เป็นจังหวัดเชื่อมต่อภาคกลาง ไปยังภาคใต้ ทำให้การจราจร ติดขัดช่วงจากแยกวังมะนาว เพชรบุรี ชะอำ โดยเฉพาะ ในช่วงวันหยุด	• พัฒนาทางเลียบเมืองชะอำ แก้ไข ปัญหาจราจรบนทางหลวงหมายเลข 37 • พัฒนาระบบราง เพื่อแก้ไขปัญหา จราจรและเพิ่มทางเลือกให้ ประชาชนเดินทาง

3.4 สถานการณ์สัดส่วนการขนส่งสินค้าปัจจุบัน

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

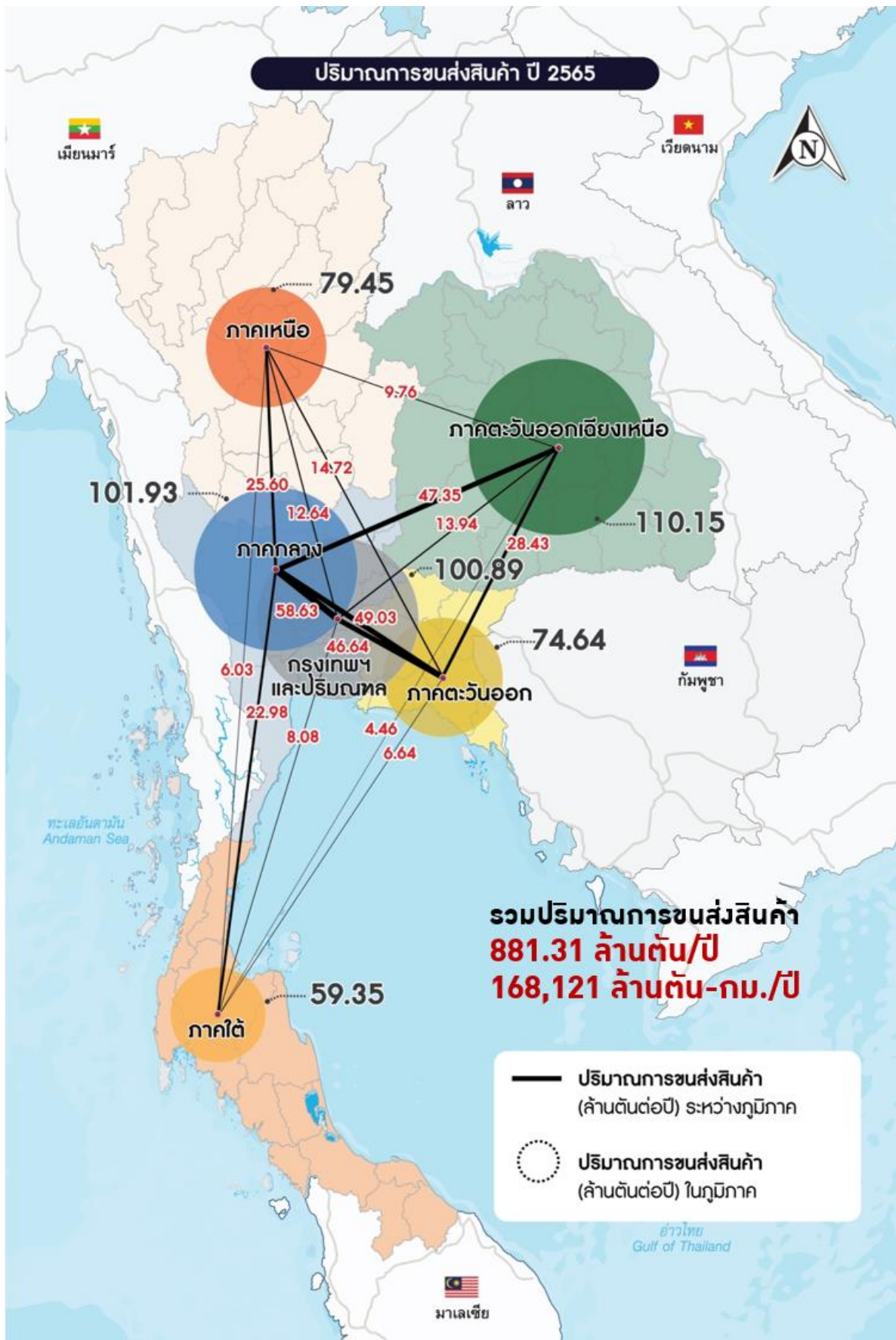
ในปัจจุบัน ต้นทุนการขนส่งสินค้าของแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในหน่วยบาท/ตัน - กม. แสดงได้ดังตารางที่ 3.4 - 2

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 : คาดการณ์โดยแบบจำลอง NAM, 2566

รูปที่ 3.4 - 1 ปริมาณการขนส่งสินค้า ปี 2565

ในส่วนของการเดินทางของผู้โดยสารในรูปแบบการเดินทางต่าง ๆ ได้แก่ รถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารประจำทาง รถไฟ รถไฟความเร็วสูง และทางอากาศ พบว่าผู้โดยสารเดินทาง 2.73 พันคน - เที่ยวบิน/วัน โดยผู้โดยสารเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก จำนวน 1,535 พันคน - เที่ยวบิน/วัน คิดเป็นร้อยละ 56.21 รองลงมา คือ รถโดยสารประจำทาง จำนวน 1,004 พันคน - เที่ยวบิน/วัน คิดเป็นร้อยละ 36.76 ดังตารางที่ 3.4 - 3 และรูปที่ 3.4 - 2

ตารางที่ 3.4 - 3 สัดส่วนการเดินทางของผู้โดยสารตามรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง (พันคน - เที่ยวบิน/วัน)	ปี พ.ศ. 2565
รถยนต์ส่วนบุคคล	1,535
รถโดยสารประจำทาง	1,004
รถไฟ	109
รถไฟความเร็วสูง	0
อากาศ	83

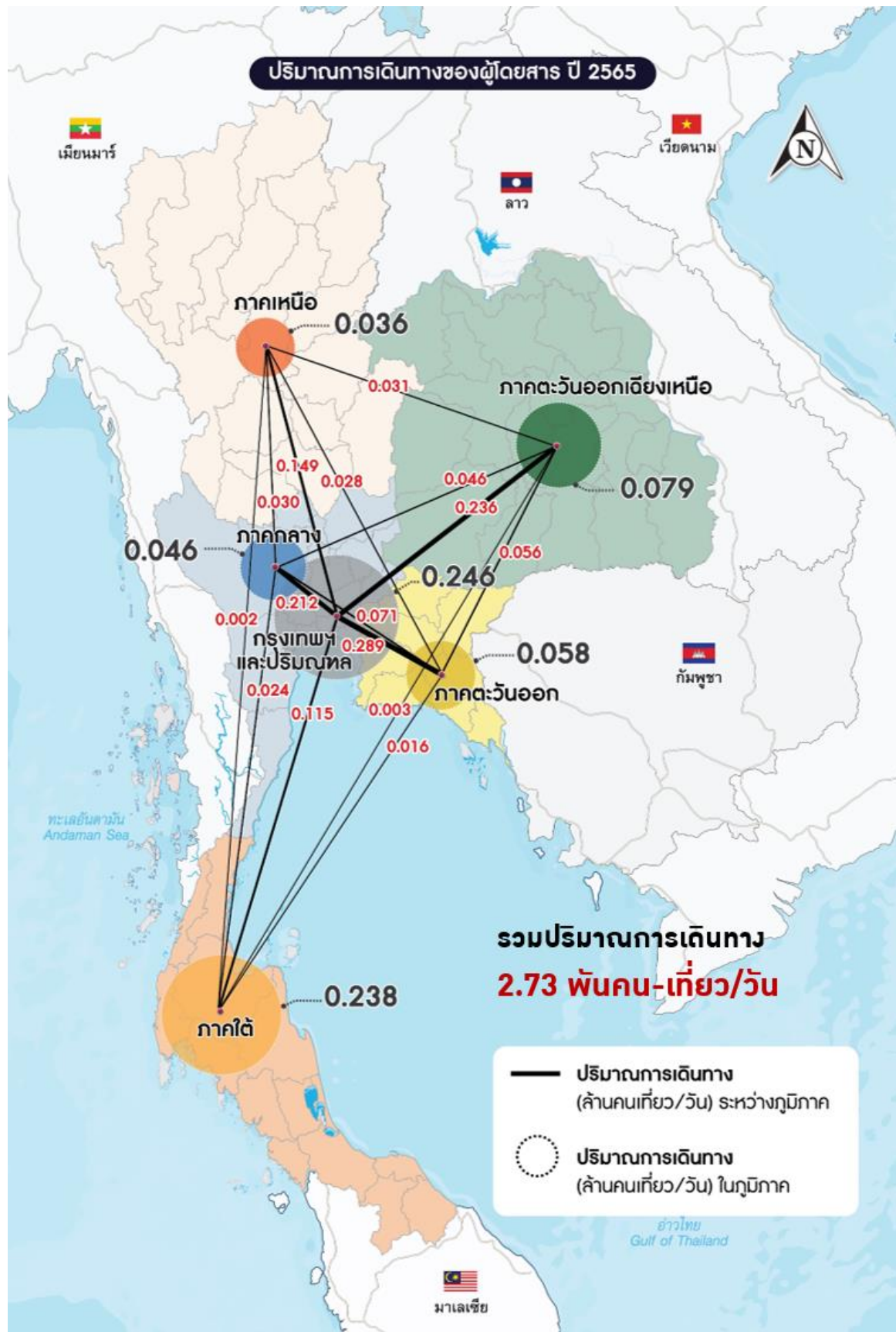
ในปัจจุบัน ต้นทุนการเดินทางของแต่ละรูปแบบการขนส่ง ในหน่วยบาท/คน - กม. แสดงได้ดังตารางที่ 3.4 - 4

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 ⁵
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 วิเคราะห์โดยทีปภิรดา, 2566, ² โครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วม/อัตราค่าโดยสารเดี่ยว และอัตราค่าธรรมเนียมทางการเงินในระบบตั๋วร่วม, สนข. 2565, ³ <https://thaipublica.org/2015/02/bangkok-public-transportation/>, ⁴ โครงการศึกษากำหนดอัตราค่าโดยสารชั้นสูง ค่าแรกเข้า และหลักเกณฑ์การขึ้นอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบราง (อยู่ในระหว่างการศึกษา), ขร. 2566, ⁵ รวมทั้ง Low cost และราคาปกติ, ระยะทางที่มากกว่า 300 กิโลเมตร



ที่มา : คำนวณโดยแบบจำลอง NAM, 2566

รูปที่ 3.4 - 2 ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ปี 2565

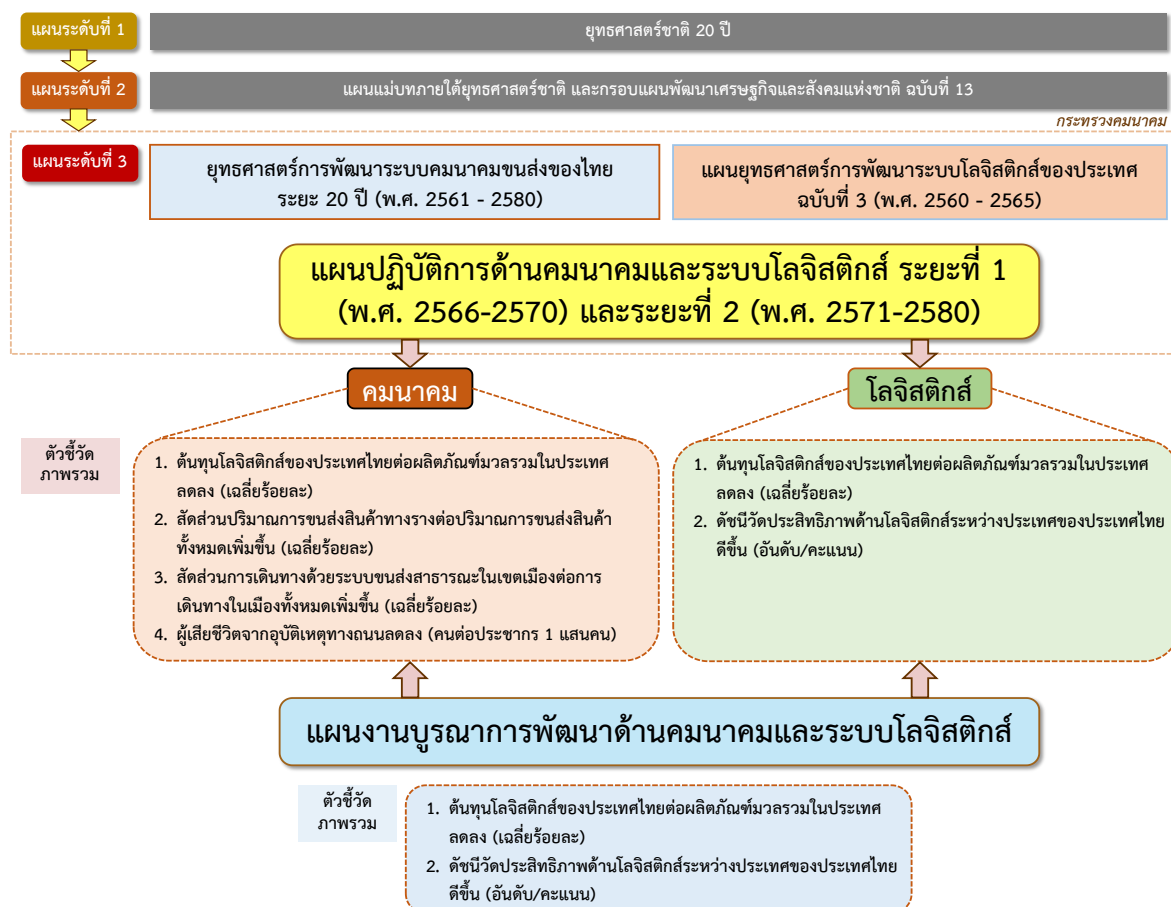
การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการ
พัฒนาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์
ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564

บทที่ 4

การประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการ พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

4.1 ผลลัพธ์ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ 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) ความเชื่อมโยงในการกำหนดผลลัพธ์ภาพรวมภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังรูปที่ 4.1 - 1



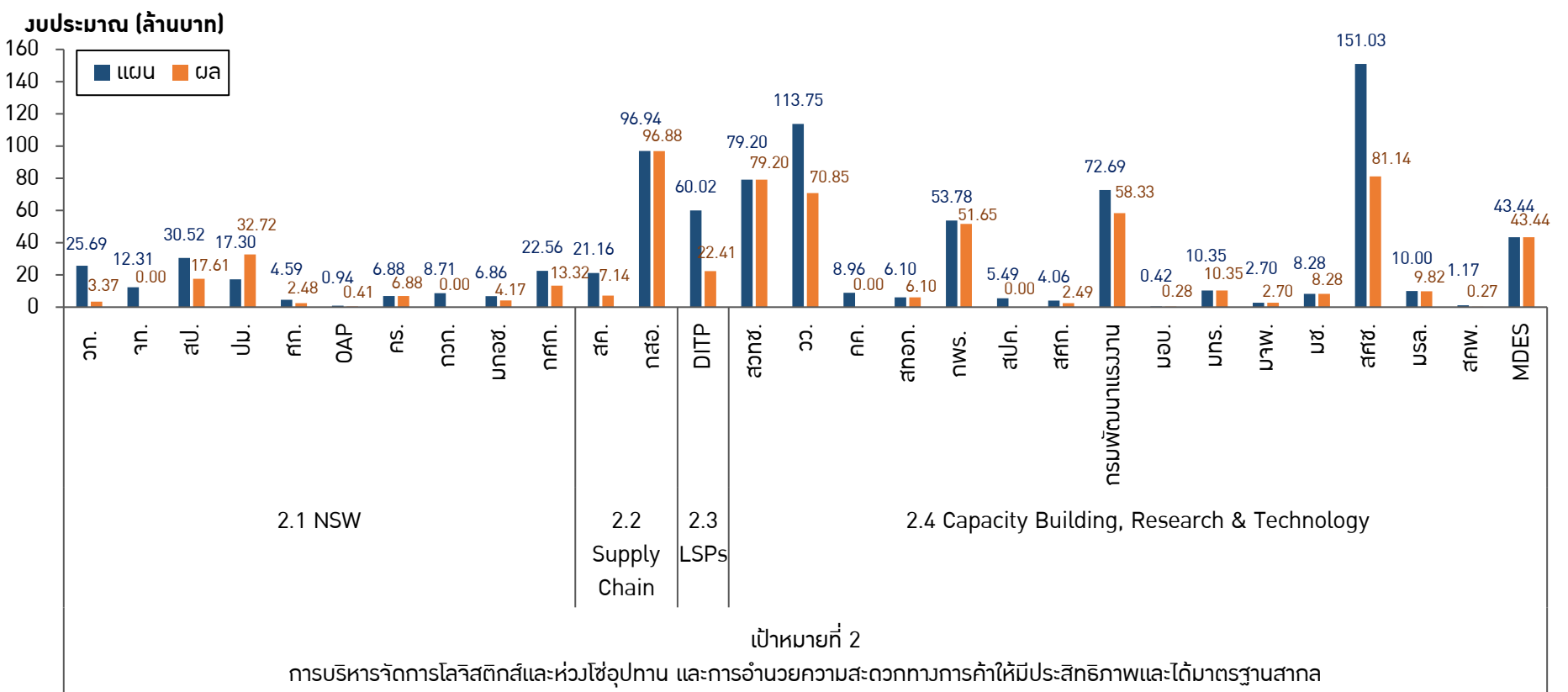
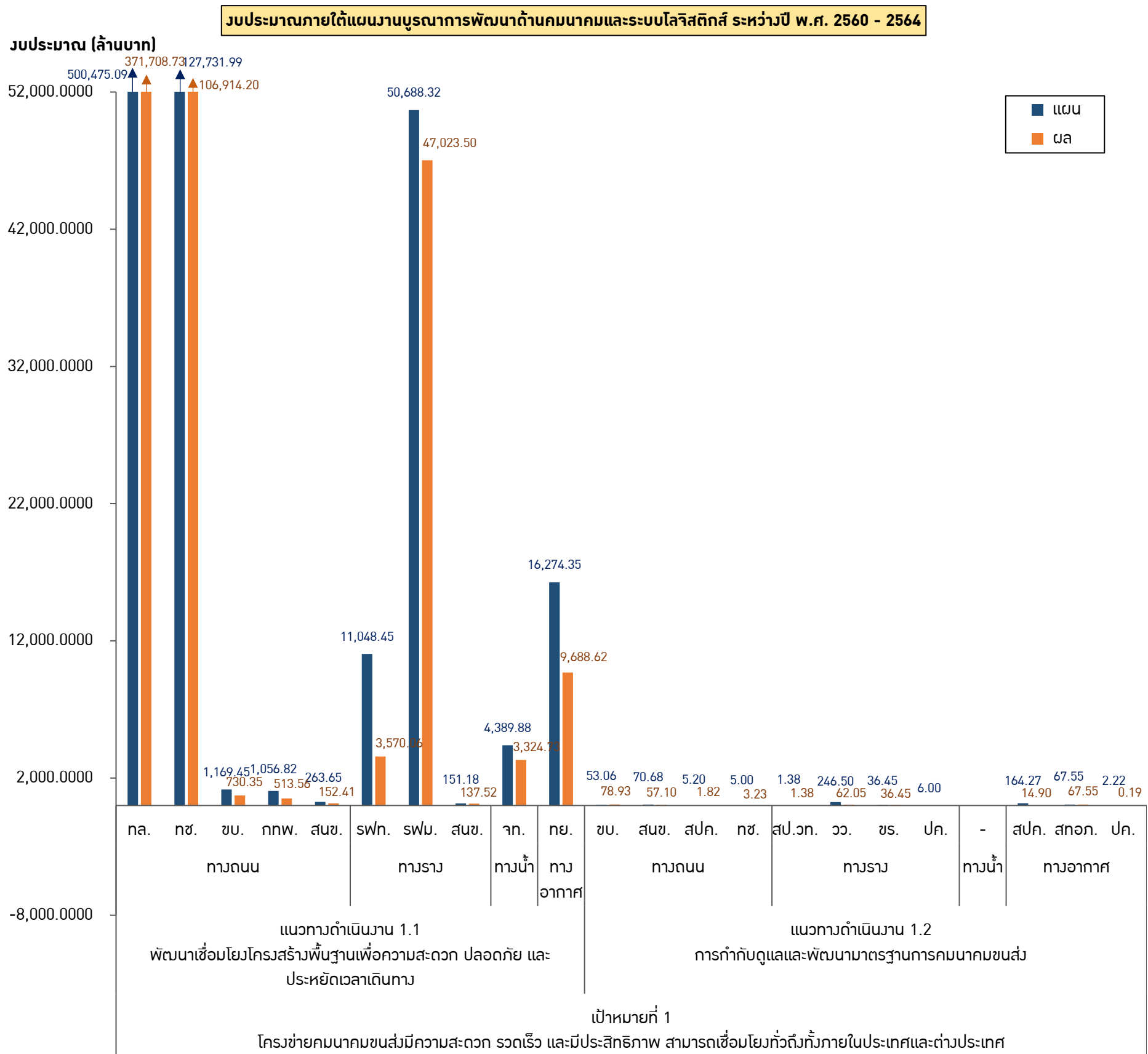
รูปที่ 4.1 - 1 ความเชื่อมโยงในการกำหนดผลลัพธ์ภาพรวมภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

4.2 การจัดทำรายงานประเมินผลสัมฤทธิ์แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564

จากผลการดำเนินงานภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 (รูปที่ 4.2 - 1) สามารถประเมินผลผลิตของโครงการ โดยนับจำนวนตามตัวชี้วัดของผลการดำเนินงานได้ดังแสดงในรูปที่ 4.2 - 2 และรายงานโครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ (1) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 100 (2) โครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผล น้อยกว่าร้อยละ 50 และ (3) โครงการที่ยังประเมินผลสัมฤทธิ์ไม่ได้ จำเป็นต้องติดตามตรวจสอบ ได้ในลำดับต่อไป

จากผลผลิตของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ดังแสดงในรูปที่ 4.2 - 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 หากประเมินสัดส่วนของระยะทางที่ได้ก่อสร้างสำเร็จโดยใช้งบประมาณของแผนบูรณาการฯ เทียบกับของ ความยาวโครงข่ายถนนทั้งประเทศ 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 ระยะทางที่ได้ก่อสร้างสำเร็จที่ใช้งบประมาณของแผนบูรณาการฯ มีส่วนร่วมในการพัฒนาค่อนข้างมาก สำหรับโครงการทางราง จำเป็นต้องมีการติดตามอย่างต่อเนื่อง ซึ่งโครงการทางรางส่วนใหญ่ติดปัญหาด้านการเวนคืนที่ดินและเอกสารประกวดราคา จึงทำให้ผลผลิตของโครงการอยู่ในระดับค่อนข้างต่ำ คิดเป็นร้อยละ 36.20 ของเส้นทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ นอกจากนี้ หากเป็นโครงการที่เป็นงานศึกษา ร้อยละความสำเร็จอยู่ที่ 56.00 เนื่องจากเป็นโครงการต่อเนื่องที่กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการ เป็นงบประมาณในปี 2564 ถึงปี 2565

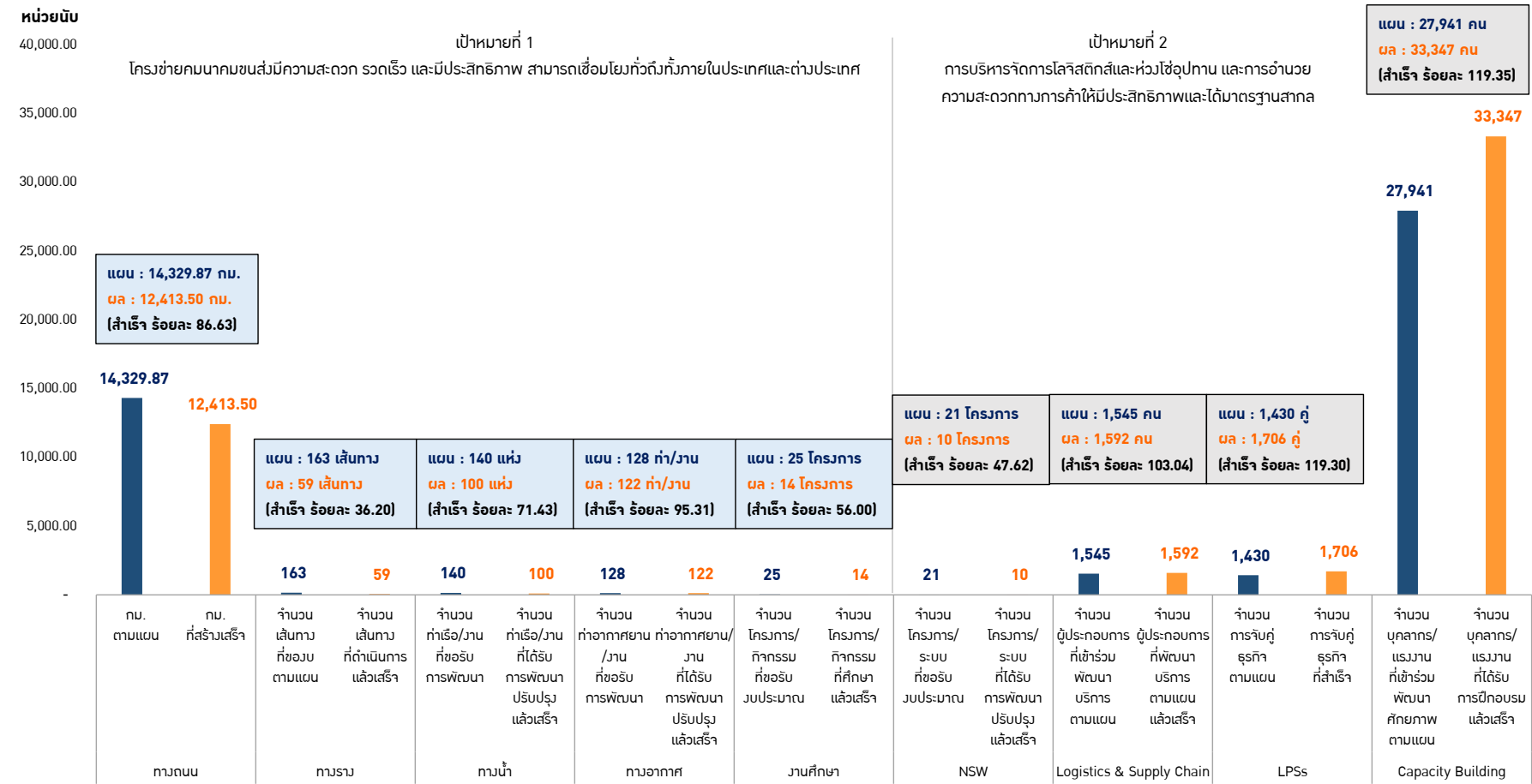
ทั้งนี้ ผลผลิตของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่สอดคล้องเป้าหมายที่ 2 การบริหารจัดการโลจิสติกส์ และห่วงโซ่อุปทาน และการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล พบว่า โครงการเกือบทั้งหมดมีผลสัมฤทธิ์เกินร้อยละ 100 โดยหน่วยวัดจะนับเป็นจำนวนระบบ/ผู้ประกอบการ/การจัดคู่ธุรกิจ/บุคลากรที่ผลการดำเนินงานได้มากกว่าแผนที่กำหนดไว้



หมายเหตุ : 2.1 พัฒนา NSW, 2.2 พัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทานและเชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์, 2.3 พัฒนาศูนย์บริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs), 2.4 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ (มาตรฐาน ความเชี่ยวชาญ และคุณภาพบุคลากร วิจัย นวัตกรรม และเทคโนโลยี)

รูปที่ 4.2 - 1 งบประมาณภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 จำแนกตามหน่วยงานและเป้าหมายของแผนฯ

ผลผลิตและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 – 2564



รูปที่ 4.2 - 2 ผลผลิตและผลสัมฤทธิ์ของโครงการ ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 จำแนกตามเป้าหมายของแผนฯ

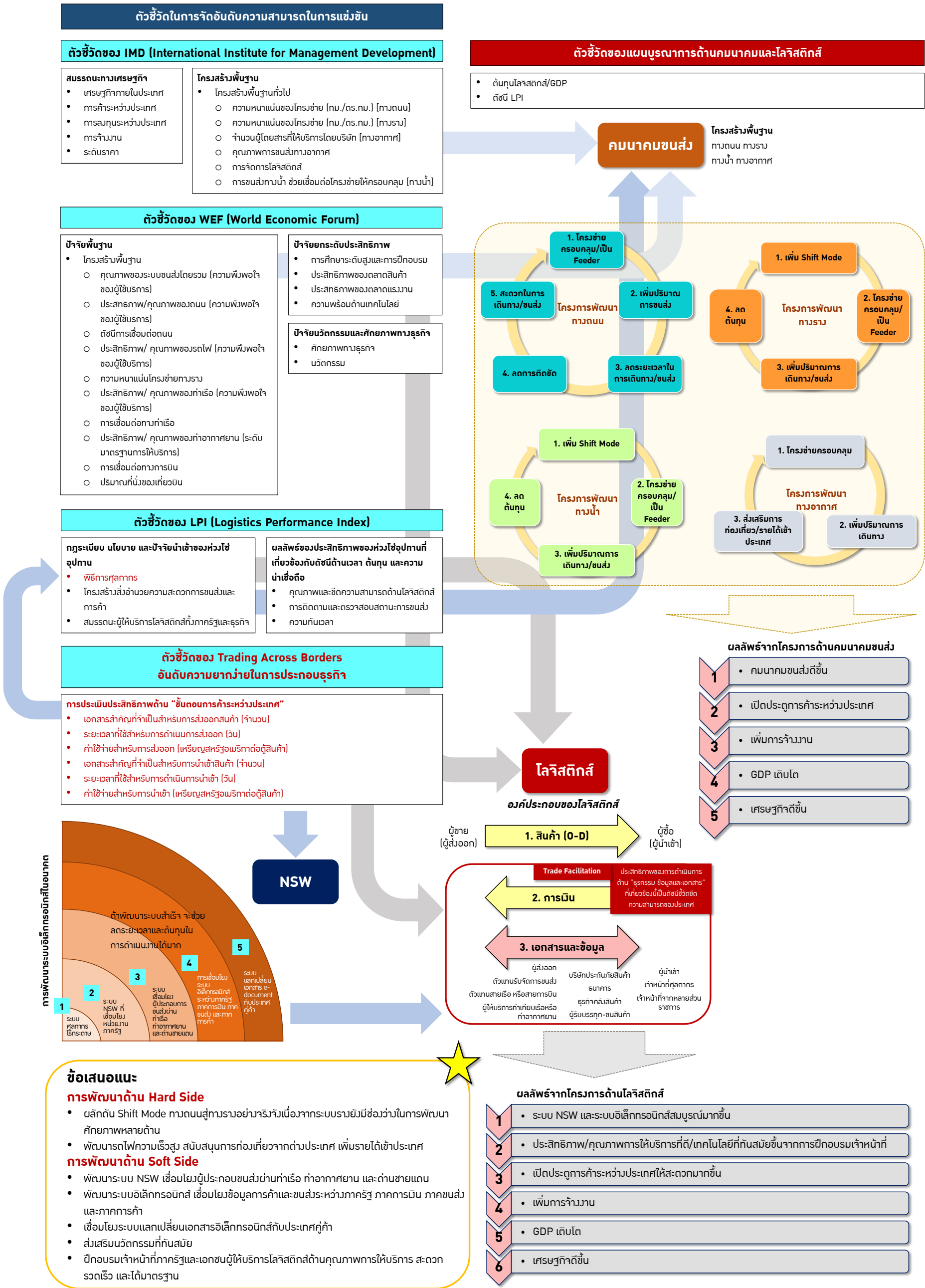
สำหรับการพัฒนาด้าน Soft Side หากดัชนีชี้วัดความสำเร็จของแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่กำหนดจำนวนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ที่ได้ Related Logistics World - recognized Certificate เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี ในประเด็นการพัฒนาระบบการเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply Chain Enhancement) ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ พบว่า แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการจำนวน 1,592 คน ดังแสดงในรูปที่ 4.2 - 2

ในด้านการพัฒนาบุคลากร จากแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) กำหนดให้ต้องมีอบรมบุคลากรด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะระดับหัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิคและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน และจำนวนโครงการวิจัย/มูลค่าเชิงพาณิชย์จากงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นร้อยละ 5 - 10 ต่อปี ในประเด็นการพัฒนาระบบการพัฒนางานปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) แผนงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี 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 ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ จำนวน 10 โครงการ

4.3 การประเมินผลลัพธ์และผลสัมฤทธิ์ด้านประสิทธิภาพ ประสิทธิผล ผลกระทบ และความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคม โดยสรุปการเชื่อมโยงตัวชี้วัดของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ความเชื่อมโยงตัวชี้วัดของโครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 กับตัวชี้วัดในการจัดลำดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และผลลัพธ์ที่ได้จากการดำเนินงานโครงการของหน่วยงานภายใต้แผนบูรณาการฯ ทำให้สามารถทราบตัวชี้วัดที่ส่งผลต่อการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมีทั้งปัจจัยพื้นฐาน และปัจจัยที่สนับสนุนการยกระดับประสิทธิภาพของระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์



สรุปการเชื่อมโยงแสดงได้ดังรูปที่ 4.3 - 1 จากการวิเคราะห์พบว่า โครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 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 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 สิ่งที่ต้องพัฒนาต่อไปในอนาคตคือการได้รับความร่วมมือกับภาคเอกชนหรือผู้ประกอบการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ การพัฒนาระบบเชื่อมโยง

ผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน การเชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า และการพัฒนาระบบแลกเปลี่ยนเอกสาร e - document กับประเทศคู่ค้า

ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาโครงการด้าน Hard Side ควรผลักดัน Shift Mode ทางถนนสู่ทางรางอย่างจริงจัง เนื่องจากระบบรางยังมีช่องว่างในการพัฒนาศักยภาพหลายด้าน เช่น การพัฒนาโครงข่ายให้ครอบคลุม และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญมากขึ้น สร้างโอกาสการจ้างงาน ทำให้ GDP เติบโตและเศรษฐกิจดีขึ้น อีกทั้งควรเร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูง สนับสนุนการท่องเที่ยวจากต่างประเทศ เพิ่มรายได้เข้าประเทศ เนื่องจากปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเป็นระบบหลักในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ หากมีรถไฟความเร็วสูงช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านจะช่วยเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศได้มากขึ้น

4.4 สรุปผลการประเมิน

สัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามประเภทการลงทุน ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปีงบประมาณ 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 หากพิจารณาสัดส่วนการเบิกจ่ายงบประมาณตามหน่วยงาน พบว่า กรมทางหลวงได้รับงบประมาณมากที่สุด เป็นจำนวนเงินรวม 500,475.09 ล้านบาท รองลงมาคือกรมทางหลวงชนบท เป็นจำนวนเงินรวม 127,736.99 ล้านบาท การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รวม 50,688.32 ล้านบาท กรมท่าอากาศยาน รวม 16,274.35 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย รวม 11,048.45 ล้านบาท ตามลำดับ

จากการสรุปงบประมาณภายใต้แผนบูรณาการ จะเห็นได้ว่า กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทมีการเบิกจ่ายงบประมาณมากที่สุด รองลงมาได้แก่ การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมเจ้าท่า และท่าอากาศยาน ตามลำดับ เนื่องจากประเทศไทยใช้การขนส่งทางบกหรือทางถนนในปริมาณมาก จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างถนนเส้นทาง ๆ ใหม่ ไม่ว่าจะเป็นมอเตอร์เวย์เชื่อมต่อเมืองหลักเมืองรอง และการก่อสร้างทางถนนสามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ได้ค่อนข้างชัดเจน ดังนั้นจึงมีการให้งบประมาณให้กับกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทซึ่งเป็นหน่วยงานรับผิดชอบด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมหลักของประเทศที่ต้องใช้งบประมาณสูง เพื่อให้การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมครอบคลุมสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

ในการประเมินผลสำเร็จของโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 พบว่า มีจำนวน 19 โครงการ ที่สอดคล้องและช่วยสนับสนุนแผนงานของกระทรวงคมนาคมระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และหลายโครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 3 (2560 - 2564) และช่วยสนับสนุนการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของกระทรวงคมนาคม

โครงการภายใต้แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ส่วนใหญ่เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ซึ่งเป็นโครงการ

ที่ได้งบประมาณจำนวนมาก 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

ผลการประเมิน สามารถสรุปเป็นประเด็นที่สำคัญ ได้ดังนี้

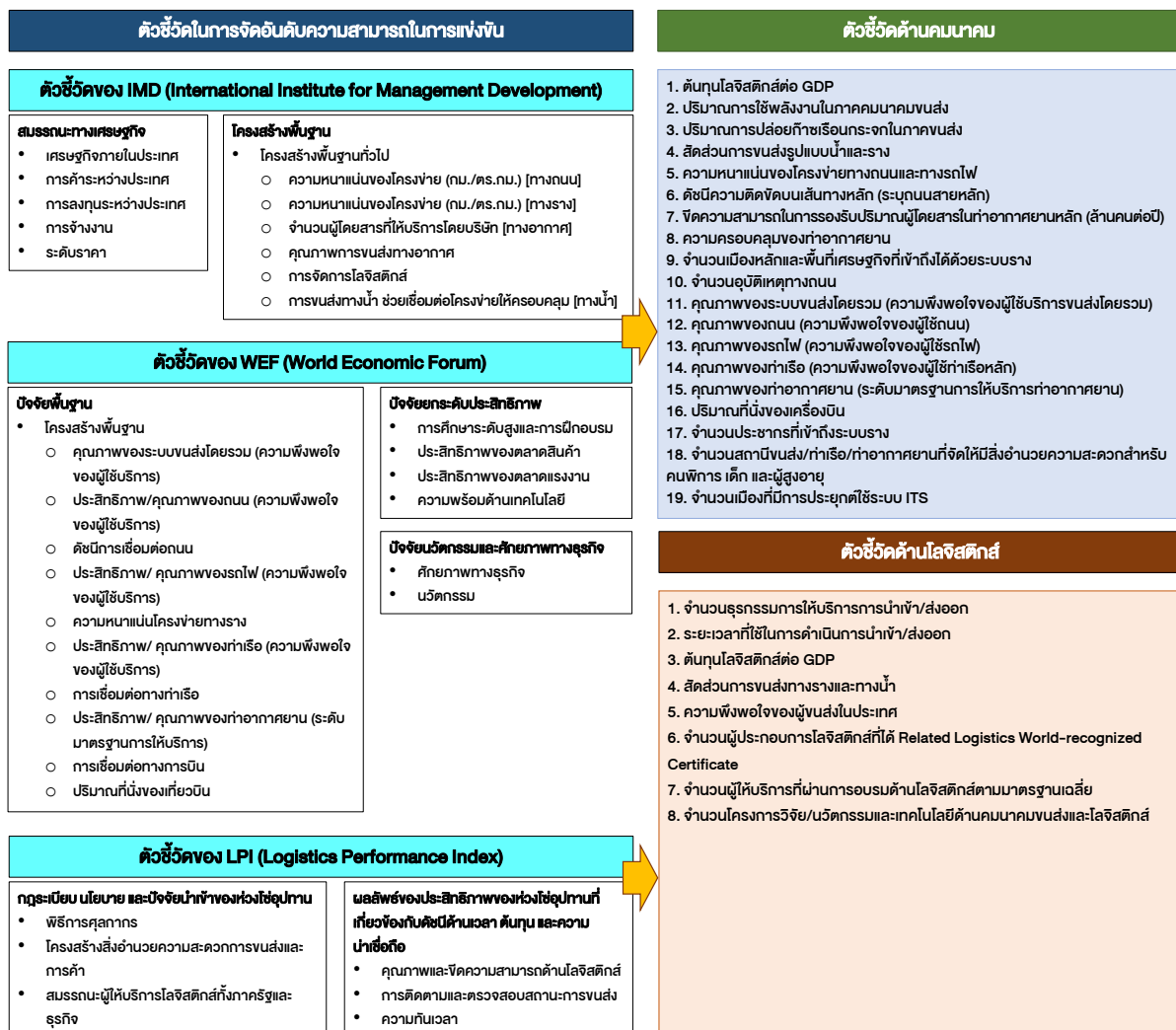
- ในการดำเนินงานด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) จากการประเมินผลสำเร็จของโครงการ พบว่า โครงการภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 สอดคล้องและช่วยสนับสนุนแผนงานของกระทรวงคมนาคมระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย 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 แต่สำหรับการดำเนินงานโครงการด้าน Soft Side ส่วนใหญ่ประสบความสำเร็จเกินร้อยละ 100 โดยการพัฒนา NSW ให้เชื่อมโยงแลกเปลี่ยนกระบวนการนำเข้าส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์ 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 ระหว่างปี

พ.ศ. 2560 - 2564 มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาบุคลากร จำนวน 33,347 คน หรือคิดเป็น 6,669 คน ต่อปี ซึ่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) ที่กำหนดให้ต้องมีอัตรากำลังด้านเทคโนโลยีโลจิสติกส์โดยเฉพาะระดับ หัวหน้างาน ระดับเจ้าหน้าที่เทคนิคและระดับปฏิบัติการตามหลักสูตรมาตรฐานเฉลี่ยปีละ 5,000 คน แต่อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลของธนาคารแห่งประเทศไทย สำนักรวบรวมพร้อมด้านทักษะดิจิทัล ในอุปทานแรงงานของไทย ปี พ.ศ. 2563 พบว่า ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ด้านดิจิทัลของ IMD ปี 2564 ระบุว่าอันดับด้านการฝึกอบรมและการศึกษาของไทยมีอันดับต่ำที่สุด เมื่อเทียบกับคะแนนด้านอื่น 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) ซึ่งต่ำกว่า ค่าเฉลี่ยของโลกที่ร้อยละ 59 นอกจากนี้ จากรายงานแนวโน้มความต้องการบุคลากรในอุตสาหกรรม ดิจิทัล ของสำนักงานสภาพัฒนาการอุดมศึกษา วิทยาศาสตร์ วิจัยและนวัตกรรมแห่งชาติ (สอวช.) และ OECD Economic Thailand (2020) ที่ชี้ว่าตลาดยังมีความต้องการแรงงานที่มีทักษะดิจิทัลอีก เป็นจำนวนมาก แต่แรงงานที่มีทักษะดิจิทัลเพื่อการทำงานยังมีจำนวนน้อยเพียง 1 ใน 3 ของแรงงาน ทั้งหมด และกระจุกตัวในบางธุรกิจ มีความเป็นไปได้สูงที่แรงงานไทยประสบปัญหา Digital - skilled Mismatch ดังนั้น ประเทศไทยควรต้องปรับปรุงเตรียมความพร้อมด้านอุปทานของแรงงานที่สามารถ ใช้ดิจิทัลเพื่อการทำงานอีกมาก โดยเฉพาะด้านการฝึกอบรมและการศึกษาของไทย เพื่อให้เท่าทันต่อ ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีในอนาคต

จากการวิเคราะห์และประเมินผลการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 ที่ได้วิเคราะห์และเชื่อมโยงข้อจำกัดต่าง ๆ ของผลผลิต ผลลัพธ์ และผลสัมฤทธิ์ สามารถเสนอแนะแนวทางและประเด็นในการพัฒนา รวมทั้งตัวชี้วัดที่เหมาะสม สำหรับแผนบูรณาการฯ ในอนาคต ได้ดังแสดงในรูปที่ 4.4 - 1

แนวคิดของข้อเสนอแนะตัวชี้วัดที่เหมาะสมริเริ่มจากการจำแนกเป้าหมายและแนวทางพัฒนาใน 5 ด้าน ได้แก่ (1) โครงสร้างพื้นฐาน (2) คุณภาพการบริการ (3) ห่วงโซ่อุปทาน (4) กฎระเบียบ กฎหมายและ การกำกับดูแล และ (5) บุคลากรและนวัตกรรม เนื่องจากการจำแนกตามกรอบภาพใหญ่ของงาน ด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ทั้งในแผนยุทธศาสตร์ในอดีตที่ผ่านมาและประเด็นสถานการณ์ที่ เปลี่ยนไปของโลกในอนาคต จากนั้นข้อเสนอแนะตัวชี้วัดที่เหมาะสม ได้จำแนกตัวชี้วัดตามประเภทของ การขนส่ง ได้แก่ ตัวชี้วัดด้านคมนาคม และตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากตัวชี้วัดในแต่ละประเภท มีความสำคัญต่อการชี้วัดความสำเร็จที่แตกต่างกัน เช่น ตัวชี้วัดด้านคมนาคมส่วนใหญ่ เป็นตัวชี้วัดที่สามารถ ทำได้ในระดับกรมหรือหน่วยงาน หรือเป็นตัวชี้วัดที่หน่วยงานหลักสามารถตรวจวัดหรือติดตามผลได้ เรียกว่า เป็นตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) ที่วัดผลประสิทธิภาพการดำเนินงาน ระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ แต่ตัวชี้วัดด้านโลจิสติกส์ เป็นตัวชี้วัดที่ต้องอิงกับนานาชาติประเทศ ที่ต้อง สอดคล้องกับตัวชี้วัดในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน หรือเรียกว่าเป็นดัชนีวัดประสิทธิภาพ การแข่งขัน (Relative Performance Index) ประกอบด้วย ตัวชี้วัดของ IMD (International Institute for Management Development) ตัวชี้วัดของ WEF (World Economic Forum) และตัวชี้วัดของ LPI (Logistics Performance Index) จึงทำให้กรมหรือหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบต่อการเบิกงบประมาณนั้น จะทำการตรวจวัดได้ยาก ดังนั้น ตัวชี้วัดที่เหมาะสมควรเป็นตัวชี้วัดที่สามารถตรวจวัดผลการดำเนินงานและ ผลการปฏิบัติงานได้ ซึ่งตัวชี้วัดที่เหมาะสมและภาคคมนาคมมีอยู่แล้ว คือ ตัวชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร เพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ (Transport Performance Index : TPI)

ประเภท	เป้าหมาย/แนวทางพัฒนา		ประเด็นพัฒนา
คมนาคม	1. โครงสร้างพื้นฐาน	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน	- ทางถนน - ทางราง - ทางน้ำ - ทางอากาศ
	2. คุณภาพการบริการ	การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง	
โลจิสติกส์	3. ห่วงโซ่อุปทาน	การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)	- NSW - Logistics & Supply Chain - เทคโนโลยีดิจิทัล Digital Platform - ประตูการค้า Trade Gate
คมนาคม	4. กฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล	การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ	- กฎระเบียบ - การกำกับดูแล - ข้อตกลงระหว่างประเทศ
	5. บุคลากรและนวัตกรรม	การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- บุคลากร - ผู้ให้บริการ LPSs - มาตรฐาน - นวัตกรรม



รูปที่ 4.4 - 1 ตัวชี้วัดที่เสนอแนะจากโครงการ

4.5 ข้อเสนอแนะ

จากผลการประเมินการดำเนินงานภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 - 2564 สามารถแบ่งข้อเสนอแนะออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้

4.5.1 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- 1) ภาครัฐควรเร่งรัดการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถดำเนินการแล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อให้สามารถผลักดันให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการในระดับกลุ่มเป้าหมายย่อยไปสู่ผลลัพธ์ในภาพรวมได้
- 2) การพัฒนาและลงทุนด้าน Soft Side ใช้งบประมาณไม่ถึงร้อยละ 1 แต่ผลลัพธ์ที่ได้รับอยู่ในระดับที่ดีมาก ดังนั้น ภาครัฐควรผลักดันการพัฒนากลไกและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งกฎระเบียบมาตรการต่าง ๆ เพื่อส่งเสริมการพัฒนาด้าน Hard Side ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และช่วยลดภาระงบประมาณการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ
- 3) เป้าหมายด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทยในอนาคต คือ การทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค เป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาคและเป็นประตูการค้าการลงทุน และหากภาครัฐต้องการมุ่งไปสู่เป้าหมายนี้ให้เร็วขึ้น ควรต้องส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพบุคลากร (Capacity building) ศักยภาพของผู้ประกอบการ
- 4) ภาครัฐควรเร่งรัดการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) ด้วยเทคโนโลยีส่งผ่านข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและดำเนินการได้อย่างสมบูรณ์และเป็นรูปธรรมมากขึ้น ทำให้ระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ทันสมัยและก้าวสู่ระดับสากล
- 5) ภาครัฐควรสนับสนุนและส่งเสริมแผนการตลาด แผนการเชื่อมโยงโครงสร้างและระบบโลจิสติกส์ให้เป็นแผนการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและระบบที่สร้างเสร็จที่คุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อเพิ่มการพัฒนาด้านบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

4.5.2 ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

- 1) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ในฐานะหน่วยงานหลักในการจัดทำแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ควรต้องเป็นผู้กำหนดเป้าหมายภาพรวม แนวทางและวิธีการ กลไกและขั้นตอนการปฏิบัติไปสู่เป้าหมาย โดยเสนอแนะแนวทางและรับฟังความคิดเห็นข้อจำกัด และรายละเอียดของการดำเนินงานที่หน่วยงานสามารถดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายได้
- 2) ตัวชี้วัดที่เหมาะสมสำหรับการประเมินในอนาคต ควรเป็นตัวชี้วัดที่สามารถวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยไม่สอดคล้องหรือเกี่ยวข้องกับปัจจัยหรือผลการปฏิบัติงานอื่น หรือไม่ใช่ดัชนีวัดประสิทธิภาพการแข่งขัน (Relative Performance Index) เนื่องจากอาจไม่ใช่ตัวชี้วัดที่เหมาะสมต่อการปฏิบัติงานอย่างแท้จริง ดังนั้น หน่วยงานหลักที่เป็นผู้ประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาตัวชี้วัดด้านระดับการให้บริการ (Service Level Indicator) ที่วัดผลประสิทธิภาพการดำเนินงานระหว่างผู้ให้บริการและผู้รับบริการ จึงจะสามารถวัดผลการปฏิบัติงานได้อย่างแท้จริง
- 3) ควรมีหน่วยงานกลางในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับจุลภาค หรือแบบ Bottom - up ซึ่งหน่วยงานกลางจำเป็นต้องมีข้อมูลฐาน (Baseline data) สำหรับหน่วยงานในแต่ละด้าน ได้แก่ ด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และด้านบริหารจัดการที่เป็นข้อมูลพื้นฐานให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับการคำนวณผลลัพธ์ที่กำหนดเป็นเป้าหมายของประเทศ

- 4) ควรมีแนวทางและวิธีการที่ชัดเจนในการประเมินต้นทุนโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่สามารถคำนวณผลลัพธ์ด้านต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้
- 5) ควรเร่งพัฒนาระบบ NSW ซึ่งจะช่วยให้พิธีการศุลกากรสำเร็จได้อย่างมีประสิทธิภาพ ที่ผ่านมาโครงการต่าง ๆ ของทั้งกรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่น ต่างเร่งดำเนินการพัฒนาระบบ NSW ที่เกี่ยวข้องกับธุรกรรมเอกสารของภาครัฐเท่านั้น แต่ยังไม่มีแผนงานที่ชัดเจนในการประสานงานการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกลุ่มผู้ประกอบการขนส่งทั้งทางท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด้านชายแดน (Sea/Air/Land e - Freight) ภาครัฐจึงควรวางแผนการดำเนินงานให้ชัดเจน รวมทั้งให้ความรู้และความเข้าใจแก่ผู้ประกอบการในโอกาสของการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ ด้วยการเชื่อมโยงระบบเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างผู้เกี่ยวข้องในกลุ่มการขนส่ง และส่งเสริมการเพิ่มศักยภาพความสามารถของผู้ประกอบการขนส่งของไทยในการพัฒนาระบบไอทีเพื่อปรับปรุงงานบริหารจัดการให้พร้อมและดีขึ้นกว่าเดิม เนื่องจากภัยคุกคามและการแข่งขันของประเทศคู่แข่งในอาเซียนได้มีการเตรียมความพร้อมที่ดีและพัฒนาศักยภาพอย่างต่อเนื่อง
- 6) โครงการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ขนาดใหญ่ (Mega Project) ที่กำลังจะขอรับงบประมาณในแผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ควรเน้นการพัฒนาและก่อสร้างโครงข่ายที่รองรับการขนส่งสินค้า ควบคู่ไปกับการส่งเสริมการพัฒนาระบบอิเล็กทรอนิกส์ และการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่หน่วยงานให้มีความรู้ด้านเทคโนโลยีดิจิทัลและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ในโครงการเดียวกันหรือกำหนดแผนงาน Phasing เป็นอีกระยะ เพื่อให้โครงการสมบูรณ์และครอบคลุมในทุกด้าน และตอบโจทย์โลจิสติกส์ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
- 7) การพัฒนาโครงการด้าน Hard Side ควรผลักดัน Shift Mode ทางถนนสู่ทางรางอย่างจริงจัง เนื่องจากกระบวนยังมีช่องว่างในการพัฒนาศักยภาพหลายด้าน อีกทั้งควรเร่งพัฒนารถไฟความเร็วสูงสนับสนุนการท่องเที่ยวยกต่างประเทศ เพิ่มรายได้เข้าประเทศ เนื่องจากปัจจุบันอุตสาหกรรมการบินเป็นระบบหลักในการดึงดูดนักท่องเที่ยวจากต่างประเทศ หากมีรถไฟความเร็วสูงช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้าน จะช่วยเพิ่มรายได้เข้าสู่ประเทศได้มากขึ้น

4.5.3 ข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป

- 1) ตัวชี้วัดด้านดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) และต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ได้มีการกำหนดใช้มาตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 จนถึงฉบับที่ 13 ทั้งนี้ ดัชนีประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (LPI) เป็นดัชนีที่ครอบคลุมทั้งด้าน Hard Side โครงสร้างพื้นฐานที่หากต้องการยกระดับดัชนี LPI ต้องเน้นการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานที่ไร้รอยต่อมากขึ้น และด้าน Soft Side คือด้านสมรรถนะการบริการ และความพึงพอใจของผู้ได้รับบริการ ที่หากผู้ประกอบการนำเทคโนโลยีมาใช้ในธุรกิจก็จะสามารถยกระดับดัชนี LPI ได้
- 2) ในการพัฒนาด้าน Soft Side ควรพัฒนาด้านสิ่งอำนวยความสะดวก และกฎระเบียบต่าง ๆ ที่สนับสนุนการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่มากขึ้น โดยเฉพาะการมุ่งเน้นระบบราง ดังนั้น ในการพัฒนางานด้าน Soft Side ควรต้องดึงภาคเอกชนในพื้นที่ภูมิภาคให้เข้ามามีส่วนร่วมในการรวบรวมกระจายสินค้าและการให้บริการไปสู่ระบบรางเพิ่มขึ้นตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ
- 3) จากสถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด - 19 ทำให้บริบทและพฤติกรรมของการดำเนินชีวิตของประชาชนเปลี่ยนไป ดังนั้น ไม่เพียงแต่ประชาชน ภาครัฐยังจำเป็นต้องปรับตัวและปรับวิธีการบริหารประเทศให้ทันสมัยตามการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ไม่เพียงแต่การปรับเปลี่ยนแนวทางการพัฒนาด้านระบบคมนาคมและโลจิสติกส์เท่านั้น ภาครัฐควรบูรณาการการพัฒนาในทุกมิติด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล ได้แก่ อุตสาหกรรม การเกษตร การท่องเที่ยว เศรษฐกิจและสังคม เน้นการบริหารจัดการด้าน Soft Side ที่มากขึ้น ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลและใช้การบริหารจัดการระบบขนส่งและ

โลจิสติกส์ และการซื้อขาย ด้วยอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ที่เชื่อมต่อโลกอินเทอร์เน็ตให้ผู้ที่มีหน้าที่บริหาร
จัดการและผู้ใช้งานสามารถเข้าถึงและเชื่อมต่อได้จากทุกที่ เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย
นอกจากการพัฒนาระบบสู่โลกยุคใหม่ ยังต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับงาน
ในทุกมิติ อาทิ ผู้ประกอบการและ SME เข้มแข็ง เกษตรกรอัจฉริยะ ผู้ให้บริการมีระดับประทับใจ
(ทั้งงานบริการของภาครัฐ การท่องเที่ยว และการแพทย์) เป็นต้น

บทที่ 5

การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคน
และการขนส่งสินค้าในอนาคต

บทที่ 5

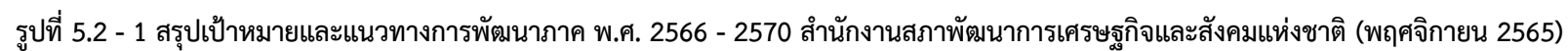
การศึกษา วิเคราะห์ แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคต

5.1 การวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ

ได้ทำการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิ สถิติ ทิศทางและความต้องการในด้านต่าง ๆ ของประเทศ เช่น ด้านการค้า การลงทุน ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม ด้านเกษตรกรรม เพื่อนำไปประกอบการวางแผนและจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เพื่อเป็นแนวทางให้กับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องมีทิศทางในการ วางแผนนโยบายและโครงการในอนาคต

5.2 การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบ คมนาคมและโลจิสติกส์

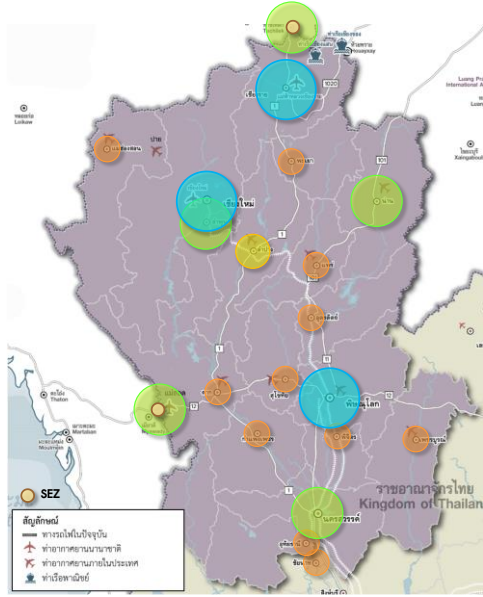
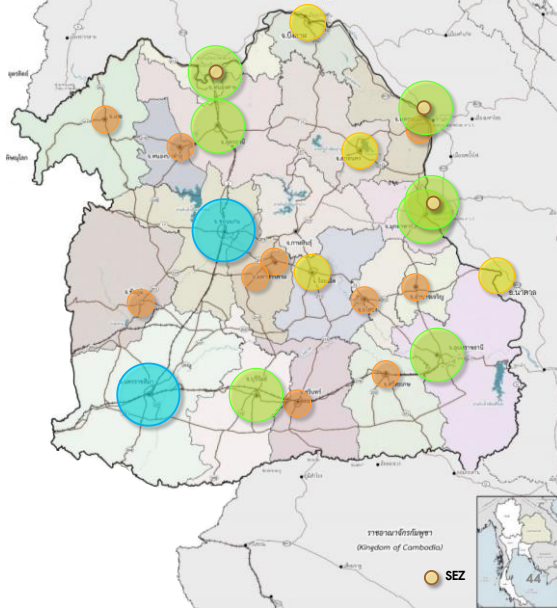
ได้วิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค โดยใช้เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พศจิกาย 2565) เป็นแนวทางในการกำหนด ศักยภาพของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคม และโลจิสติกส์ของ สนข. เพื่อนำไปสู่การบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้เกิดการเชื่อมโยง เป็นระบบและเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งทิศทางการพัฒนาภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เน้นการเป็น ศูนย์กลางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการขนส่ง ได้อย่างรวดเร็วและเพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางจึงมีความสำคัญกับภูมิภาคนี้ ทิศทาง ของการพัฒนาภาคใต้ เน้นการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัย และมูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาค จึงจำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับ การเดินทางและการขนส่งได้อย่างเพียงพอ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำและทางอากาศจึงมี ความสำคัญกับภูมิภาคนี้ สำหรับทิศทางการพัฒนาภาคอื่น ๆ สามารถอ่านรายละเอียดเพิ่มเติมได้จากเป้าหมาย และแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (พศจิกาย 2565) ทั้งนี้ ได้สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 ในแต่ละภูมิภาค ดังแสดงในรูปที่ 5.2 - 1

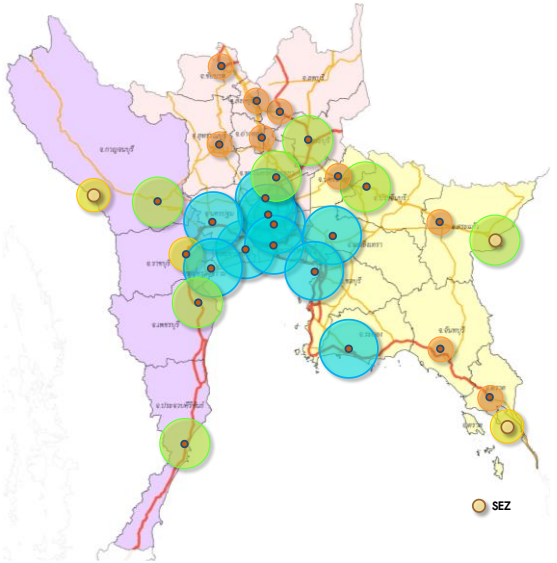
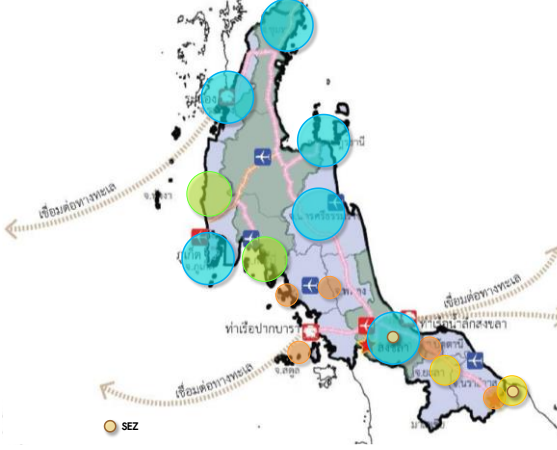


การจัดลำดับเมืองสำคัญตามพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์

จากการทบทวนข้อมูลการพัฒนาเมืองของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้จัดลำดับเมืองสำคัญตามพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ ที่ได้พิจารณาทั้งเมืองที่เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และประตูการค้า ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และเมืองที่มีความสำคัญในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ โดยแบ่งออกเป็นเมือง 4 ระดับลำดับคํ้า แยกตามภูมิภาค ดังตารางที่ 5.2 - 1

ตารางที่ 5.2 - 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 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	

ภูมิภาค/ระดับเมือง	จังหวัดในภูมิภาค
ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	
เมืองระดับที่ 1 เมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจ และประตูการค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ กรุงเทพมหานคร นนทบุรี, ปทุมธานี, สมุทรปราการ, สมุทรสาคร, นครปฐม, และรวมพื้นที่เชื่อมต่อวงแหวนรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา เมืองระดับที่ 2 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 1 และ 2 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกลุ่มที่มีปริมาณการเดินทางและขนส่งสูงในปัจจุบัน ได้แก่ สระบุรี อยุธยา ปราจีนบุรี กาญจนบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ SEZ สระแก้ว เมืองระดับที่ 3 เมืองขนาดกลาง ระยะที่ 3 เมืองหลักด้านการท่องเที่ยว พื้นที่อุตสาหกรรมหลัก และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และด่านชายแดนที่มีศักยภาพในอนาคต ได้แก่ ราชบุรี SEZ ตรารด 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 พ.ศ. 2562 สามารถสรุปสัดส่วนการขนส่งได้ดังนี้

(1) การทบทวนข้อมูลสัดส่วนการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า

ในปี 2562 ภาพรวมการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศมีปริมาณรวม 946,751 พันตัน ลดลงเล็กน้อยจาก 953,617 พันตันในปี 2561 มีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 0.7 โดยปริมาณการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศมีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.6 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 0.9

(1.1) ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศ

ในปี 2562 การขนส่งสินค้าภายในประเทศมีปริมาณรวม 617,036 พันตัน เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 611,626 พันตันในปี 2561 หรือมีอัตราการขยายตัวคิดเป็นร้อยละ 0.9 จากการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก เพิ่มขึ้นทั้งการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งทะเลภายในประเทศ

(1.2) ปริมาณการขนส่งสินค้านานาชาติ

ในปี 2562 การขนส่งสินค้านานาชาติมีปริมาณ 329,715 พันตัน ลดลงจาก 341,991 พันตันในปี 2561 หรือมีอัตราการขยายตัวลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.6 จากการลดลงของปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเป็นหลัก ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับมูลค่าการนำเข้าส่งออกสินค้าในภาพรวมที่ลดลง

(1.3) รูปแบบและสัดส่วนของการเดินทางและขนส่งสินค้า

จากการทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ การท่องเที่ยว และการพัฒนาพื้นที่ (สนช., 2561) พบว่า จากการวิเคราะห์รูปแบบและสัดส่วนของการเดินทางและขนส่งสินค้าตามรูปแบบการเดินทางและขนส่งต่าง ๆ การเดินทางโดยระบบรถไฟจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10.4 (ร้อยละ 17.3 หากรวมรถไฟความเร็วสูง) สัดส่วนการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลจะลดลงเป็นร้อยละ 45.1 จากปัจจุบัน ร้อยละ 51.3

ส่วนการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2565 หลังสิ้นสุดการลงทุนของแผนระยะเร่งด่วน (ระยะที่ 1) การขนส่งสินค้าทางราง (ในหน่วยตัน) จะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 4.3 ซึ่งจะบรรลุเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคมนาคมขนส่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ซึ่งกำหนดให้เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 4 และหลังจากการลงทุนแผนแม่บทฯ ระยะ 20 ปี การขนส่งสินค้าทางรางจะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 7.9 สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางถนนจะลดลงเป็นร้อยละ 81.3 จากปัจจุบัน ร้อยละ 87.5

(1.4) ความต้องการในการเดินทางและขนส่งระหว่างเมืองในอนาคต

จากการทบทวนแผนแม่บทและแผนดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าของแต่ละรูปแบบในอนาคต ในกรณีที่มีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรางตามแผนที่ได้กำหนดไว้ พบว่าในปี พ.ศ. 2584 สัดส่วนของปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณการเดินทางและขนส่งทั้งหมดจะมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 13 สำหรับปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร และคิดเป็นร้อยละ 11 สำหรับการขนส่งสินค้า ตามลำดับ

(2) การศึกษาแนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต

ศึกษาแนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยทบทวนข้อมูลที่ได้จากการคาดการณ์จากรายงานต่าง ๆ หรือรายงานที่วิเคราะห์จากแบบจำลองด้านจราจรทั้งในระดับมหภาคและระดับพื้นที่ ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะการเดินทางและขนส่งระหว่างถนนและราง การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ ที่คาดว่าจะมีผลกระทบกับโครงข่าย โดยครอบคลุมความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารและสินค้า ทั้งระบบการขนส่งในเมือง (Urban Transport) และระบบการขนส่งระหว่างเมือง (Intercity Transport)

5.4 ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และ ศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคต

ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม (Hard Side) ในปัจจุบัน และศักยภาพในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ในอนาคตก่อนมีโครงการ ได้จากการวิเคราะห์และประเมินสถานภาพปัจจุบันด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ โดยใช้ดัชนีการจราจรติดขัดหรือสัดส่วนปริมาณการจราจรบนโครงข่ายกับความจุของระบบ (Volume Capacity Ratio : V/C) การวิเคราะห์แบ่งออกตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ดังนี้

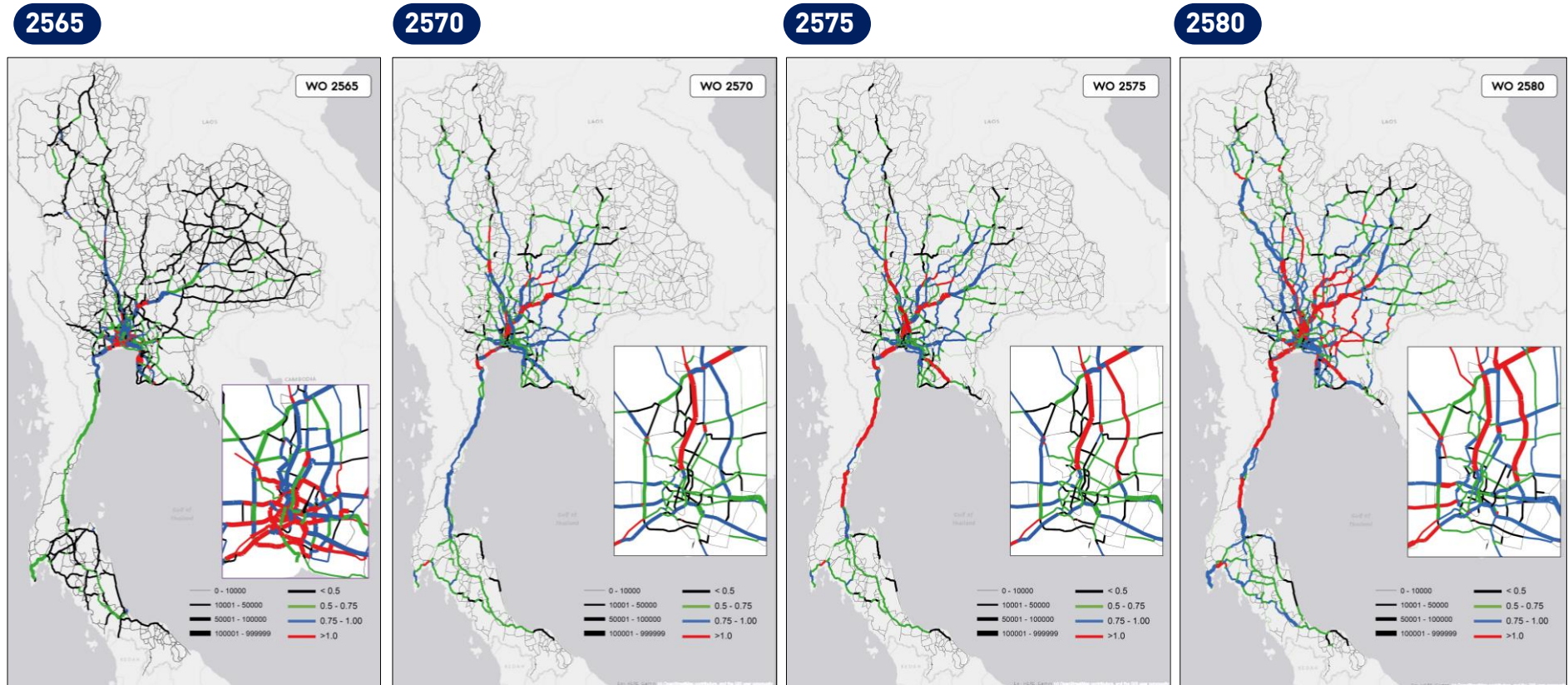
1) การคมนาคมขนส่งทางถนน

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต ที่ปรึกษาใช้แบบจำลอง NAM ในการประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน ที่มีแผนงานและโครงการพัฒนาทางถนน ตามแผนของภาครัฐ ผลการประเมินแสดงในรูปเชิงแผนที่ ดังแสดงในรูปที่ 5.4 - 1

จากรูปที่ 5.4 - 1 สามารถประเมินศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ได้ว่า ในปี พ.ศ. 2565 มีแนวโน้มความหนาแน่นของสัดส่วนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับ (V/C) ค่อนข้างสูงในภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเส้นสีดำและสีเขียว แสดงว่ายังสามารถรองรับปริมาณขนส่งได้ แต่บางเส้นทางในภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล เส้นความหนาแน่นเป็นสีแดงและสีน้ำเงิน แสดงว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนมีความหนาแน่นสูงมาก ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ และบางเส้นทางเกินความสามารถในการรองรับของถนน

การคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2580 พบว่าเส้นทางส่วนใหญ่ในภาคกลาง กรุงเทพฯ และปริมณฑล และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 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 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีก่อนมีโครงการ

2) การคมนาคมขนส่งทางราง

โครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยในปัจจุบัน มีระยะทางให้บริการรวม 4,044 กิโลเมตร ซึ่งยังไม่ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่ของประเทศ โดยบางจังหวัดยังไม่มีโครงข่ายการให้บริการรถไฟผ่าน และขาดการเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อบ้าน เช่น เมียนมา และกัมพูชา จากข้อมูลการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าทางรถไฟจะเห็นว่ามีความแออัดที่ลดลง เนื่องจากโครงข่ายยังเป็นระบบรางเดี่ยวมากถึง 3,687 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 91.17 ของโครงข่ายระบบรางทั้งหมด ทำให้ความสามารถในการรองรับการให้บริการไม่เพียงพอต่อความต้องการ ทั้งด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานขาดการพัฒนาและปรับปรุงมาเป็นเวลานาน เช่น สถานีรถไฟรองรับผู้โดยสารแต่ละแห่ง และสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) รองรับการแข่งขันสินค้าทางรถไฟมีเพียงแห่งเดียวคือที่ลาดกระบัง

แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในช่วงระยะเวลา 15 - 30 ปี ข้างหน้า ถือเป็นแผนการพัฒนาที่เพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศอย่างมาก หลังจากที่ขาดการพัฒนาเป็นระยะเวลานาน การพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และเพิ่มโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่จะช่วยรองรับการให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น (ตารางที่ 5.4 - 1) เนื่องจากความจุทางเพิ่มขึ้น และโครงข่ายทางรถไฟสามารถเข้าถึงพื้นที่ทั่วประเทศได้อย่างครอบคลุมมากขึ้น

ส่วนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าของประเทศ จากทางถนนและทางน้ำมาสู่ระบบรางมากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการขนส่งสินค้ามากขึ้น สามารถควบคุมต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาการขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

ตารางที่ 5.4 - 1 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 - ทนงคายน	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%

สาย	ช่วงเส้นทาง	ความจุทาง (ขบวน)		จำนวนขบวน				ความจุทาง คงเหลือ	การใช้งาน ในปัจจุบัน
		ปัจจุบัน	ทางคู่	โดยสาร	รถสินค้า (ประจำ)	รถสินค้า (เมื่อต้องการ)	รวม		
	หาดใหญ่ - สุโขทัย	48	130	20	2	0	22	26	45.8%
ตะวันออก	หัวตะเข้ - ฉะเชิงเทรา	374	374	24	22	12	58	316	15.5%
	ฉะเชิงเทรา - ศรีราชา	170	170	4	44	25	73	97	42.9%
	ฉะเชิงเทรา - แก่งคอย	78	78	10	20	29	59	19	75.7%

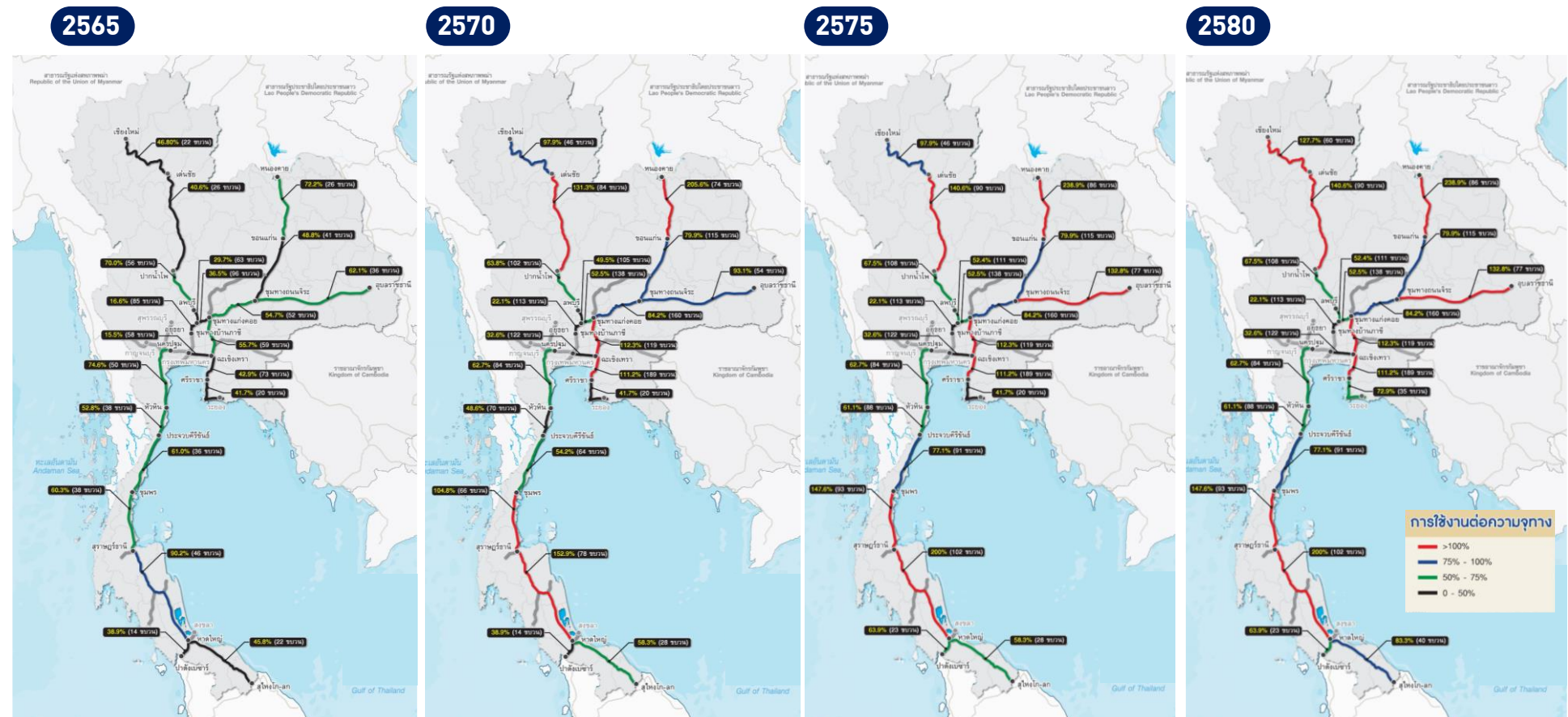
ที่มา : โครงการศึกษาการกำกับการใช้ประโยชน์รางและจัดทำกฎระเบียบเพื่อรองรับการขนส่งทางรางในเส้นทางหลักของประเทศและระหว่างประเทศ กรมการขนส่งทางราง 2564

การวิเคราะห์ความจุ V/C ในโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยในอนาคต ได้พิจารณาแผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในช่วงระยะเวลา 15 - 30 ปี ข้างหน้า โดยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และเพิ่มโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่จะช่วยรองรับการให้บริการได้เพียงพอต่อความต้องการมากขึ้น ผลการประเมิน ณ ปี พ.ศ. 2563 และ 2575 ดังแสดงในรูปที่ 5.4 - 2

จากการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของโครงการรถไฟทางคู่ พบว่าก่อนรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จและพร้อมให้บริการ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ มีปริมาณการขนส่งสินค้าใกล้เคียงจะเต็มความสามารถในการรองรับ คือ 0.75 และ 0.90 ตามลำดับ

เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 ก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมให้บริการในปี พ.ศ. 2563 พบว่าเส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา สามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่เส้นทางสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ ยังใกล้เคียงจะเต็มความสามารถในการรองรับ

โดยคาดการณ์ในปี พ.ศ. 2575 เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางเชิงเทรา - ศรีราชา มีจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก 59 ขบวน เป็น 119 ขบวน และ 73 ขบวน เป็น 189 ขบวน ตามลำดับ เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น แต่ความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้ากลับเกินความสามารถ (V/C) คือ 1.52 และ 1.11 ตามลำดับ ในขณะที่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น จากที่รองรับปริมาณขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอในปี พ.ศ. 2563 กลับใกล้เคียงจะเต็มความสามารถในการรองรับ คือ 0.99 เนื่องจากจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก 41 ขบวน เป็น 115 ขบวน ทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นตาม



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

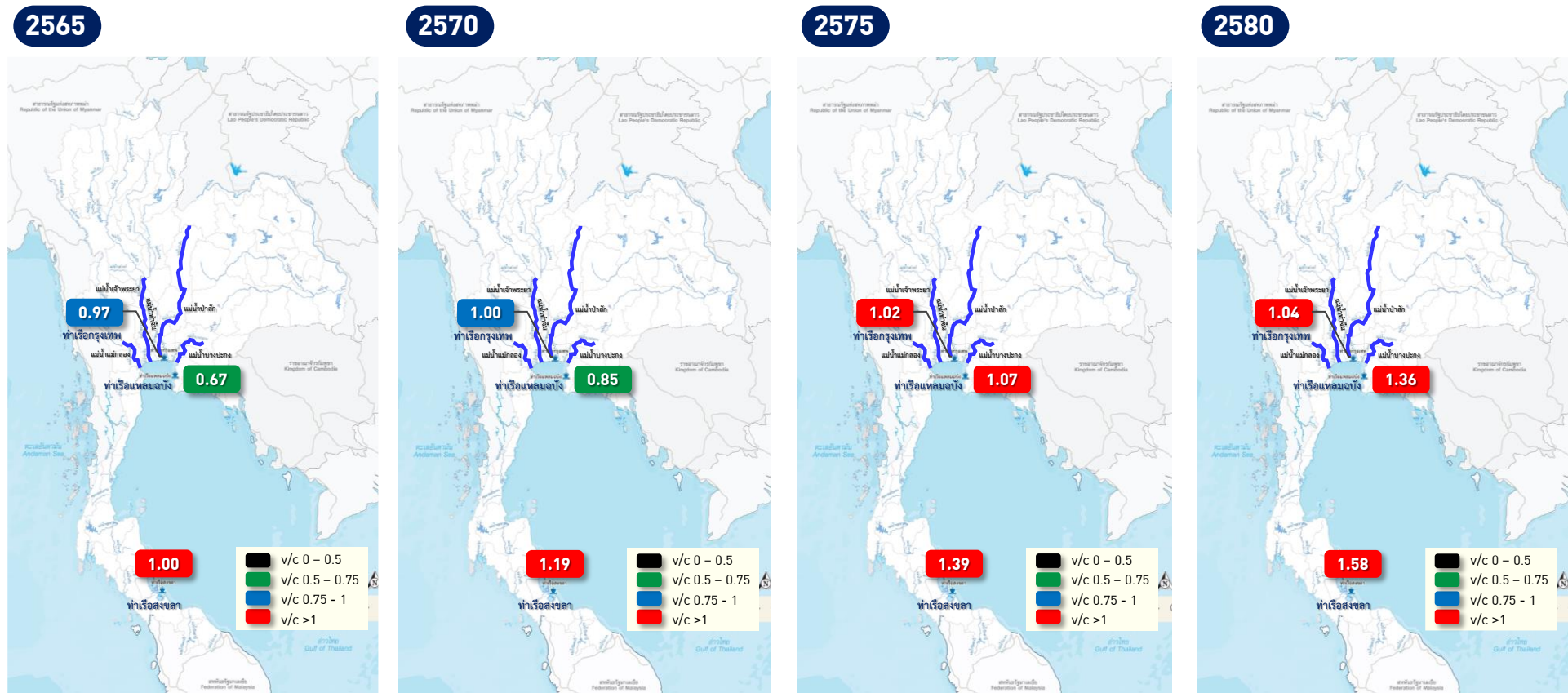
รูปที่ 5.4 - 2 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีก่อนมีโครงการ

3) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางทะเลส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ โดยสินค้านำเข้า - ส่งออกของประเทศเกือบทั้งหมดใช้การขนส่งทางทะเล เนื่องจากขนส่งได้ครั้งละมาก และมีระยะทางการขนส่งไกล ทำให้มีต้นทุนในการขนส่งน้อยกว่ารูปแบบอื่น ปัญหาการขนส่งทางทะเลของไทยคือยังมีจำนวนท่าเรือหลักที่สามารถรองรับเรือที่มีขนาดใหญ่เพียงไม่กี่แห่ง ขาดการพัฒนาพื้นที่ภายในท่า และขาดการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างทางเรือกับทางราง

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 ปริมาณความจุ V/C ในปี พ.ศ. 2562 ยังสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้ แต่สำหรับท่าเรือมาบตาพุด ซึ่งเป็นท่าเรือที่ขนส่งก๊าซธรรมชาติ และก๊าซอื่น ๆ เป็นหลัก ไม่ได้มีการขนส่งสินค้าด้วยตู้คอนเทนเนอร์ จึงไม่ได้แสดงข้อมูลการวิเคราะห์ V/C แต่จากการลงพื้นที่รับฟังความคิดเห็นและจากแผนของหน่วยงาน พบว่าปัจจุบันท่าเรือมาบตาพุดเกินความสามารถในการรองรับสินค้า โดย V/C มีค่าเกิน 1.00 สำหรับท่าเรือหลักอื่น ดังแสดงในรูปที่ 5.4 - 3

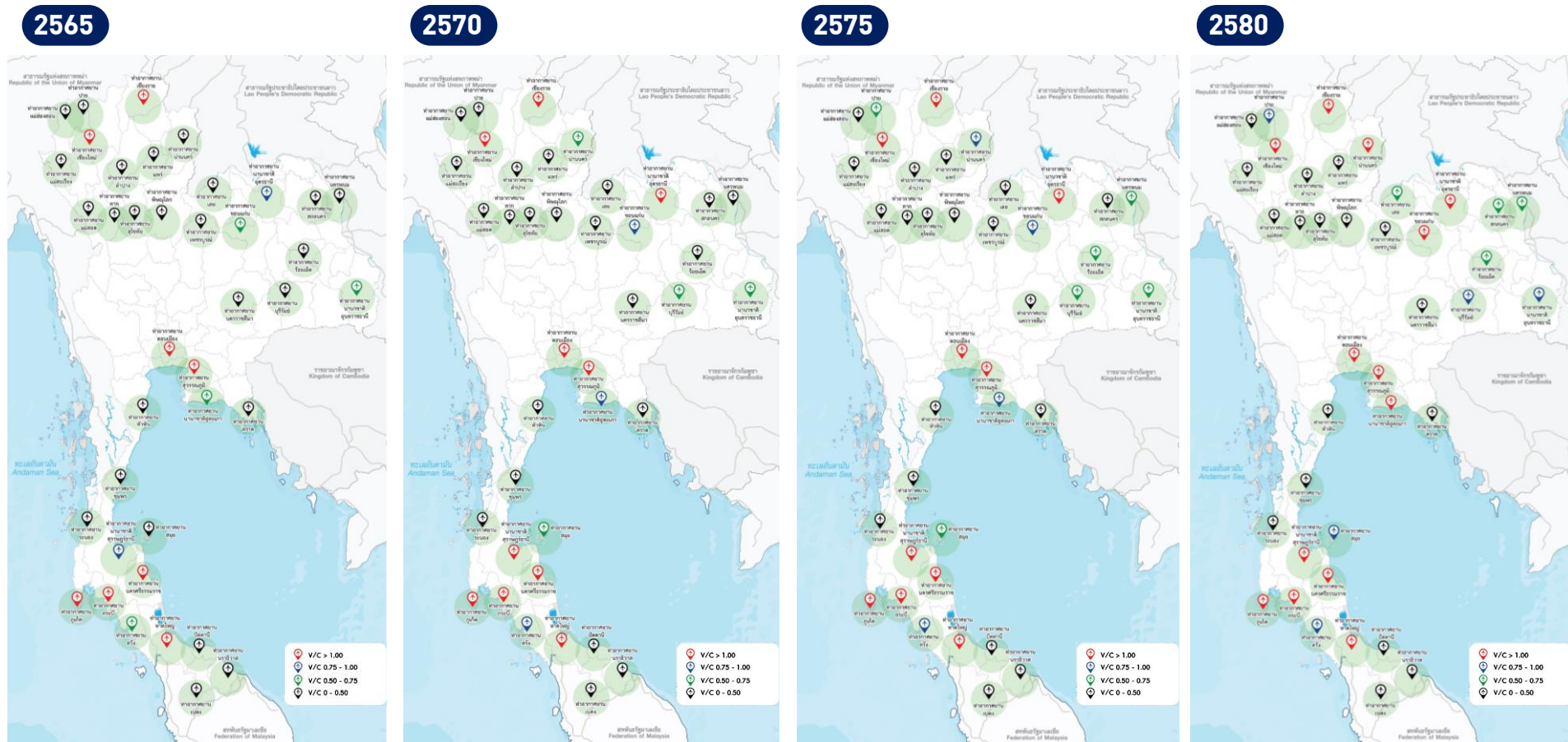


ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4 - 3 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีก่อนมีโครงการ

4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานพาณิชย์อยู่ทั้งหมด 38 แห่ง ถือว่าค่อนข้างครอบคลุมทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ โดยเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ 6 แห่ง และท่าอากาศยานภายในประเทศ 29 แห่ง เมื่อดูจากปริมาณผู้โดยสาร กับความจุในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานแต่ละแห่ง พบว่า ในปี พ.ศ. 2565 มีท่าอากาศยานส่วนมากสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ แต่มีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานภูเก็ต ที่ใกล้เต็มความสามารถในการรองรับ คือ 1.26 และ 2.57 ตามลำดับ ท่าอากาศยานส่วนมากเกินความสามารถในการรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง โดยมีค่า V/C เกิน 1.00 ดังแสดงในรูปที่ 5.4 - 4 ซึ่งสามารถประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศสำหรับการขนส่งสินค้า ได้ว่า ในปี 2565 หลายท่าอากาศยานที่สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้อย่างเพียงพอ แต่ในปี 2575 และ 2580 ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เกินความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 5.4 - 4 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีก่อนมีโครงการ

นอกจากนี้ ได้วิเคราะห์และสรุปการเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity) ได้แก่ การพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง และจะทำการประเมินสถานการณ์ที่เกี่ยวข้องโดยใช้ข้อมูลสถิติ และการวิเคราะห์สถานการณ์เฉพาะ เช่น เปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการขนส่งและการเดินทางตามสภาวะปกติและสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป จะนำไปใช้ในการจัดทำกรอบแนวคิดการพัฒนาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคตต่อไป

5.5 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity)

5.5.1 การเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

การเชื่อมต่อการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ (Efficient connectivity) ได้แก่ การพัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง ซึ่ง “การเชื่อมต่อการเดินทาง” ไม่ใช่เพียงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม ถนน รถไฟ หรือ รถไฟความเร็วสูง แต่การเชื่อมต่อนั้นหมายถึงความต่อเนื่องในการขนส่งโดยสารทั้งระบบในทุกรูปแบบ

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการเดินทางของคนอย่างมีประสิทธิภาพ

- เวลาในการเชื่อมต่อระหว่างระบบต้องเดินไม่เกิน 10 นาที การเชื่อมต่อนั้นระหว่างขนส่งต่างรูปแบบ จะเปลี่ยนรถไฟเป็นรถบัส เป็นเรือ เป็นรถแท็กซี่รับจ้าง เป็นเครื่องบิน ต้องมีการเชื่อมถึงกัน โดยเสียเวลาเดินไม่เกิน 10 นาที และสถานที่รวมควรอยู่ใกล้กัน มีป้ายบอกให้เห็นชัดเจน
- ตัวเลือกและราคาที่มีให้หลากหลาย ถึงแม้ว่ารถไฟความเร็วสูงและรถไฟฟ้ามหานครมีราคาแพง แต่ถ้าเพิ่มตัวเลือกเข้าไปในระบบ กลไกตลาดจะหาจุดสมดุลราคา แล้วกระจายความต้องการเดินทางของผู้ที่สามารถจ่ายในราคานั้นได้ออกมาจากระบบ ความแออัดโดยรวมก็จะลดลง อย่างเช่น ปี พ.ศ. 2538 ที่กรุงเทพมหานครติดมาก แต่หลังจากมีรถไฟฟ้ามหานครในเบื้องต้น ปริมาณและความหนาแน่นของการใช้งานรถเมล์ และรถยนต์ส่วนบุคคลบนท้องถนนได้ลดลง
- ตารางเวลาของการเดินทางชัดเจน การเชื่อมต่อของเวลา ต้องกำหนดตารางเวลาของการเดินทางให้ได้ชัดเจน จากจุดหนึ่งสู่จุดหนึ่ง เช่น สนามบินต่างจังหวัด ไฟลต์ขึ้นลงจัดรถโดยสารเข้าเมืองแบบเพื่อเวลารับกระเป๋า สถานีรถไฟจัดตารางเวลาส่งผู้โดยสารเชื่อมกันเป็นทอดวันระยะไม่เกิน 5 - 10 นาที กำหนดเวลาเดินรถไฟให้สอดคล้องกับฤดูกาลและเวลาทำงาน รวมถึงเทศกาลที่รู้ล่วงหน้า เพื่อลดความเสี่ยงและลดเวลาที่เสียไปกับการรอให้เหลือน้อยที่สุด
- เพิ่มผลผลิต (productivity) ของสังคม การเชื่อมต่อการเดินทางจะเกิดประโยชน์มากที่สุด หากประชาชนรับรู้ข้อมูลด้านคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น จากงานวิจัยทางการตลาดของ บ.อนันดา ดีเวลลอปเม้นท์ ผู้พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ชั้นนำ พบว่า คนกรุงเทพฯ หากมีที่อยู่อาศัยและที่ทำงานอยู่ในแนวสถานีรถไฟฟ้ามหานครจะสามารถประหยัดเวลาเดินทางเฉลี่ยวันละ 2 ชั่วโมง คิดเป็น ปีละ 20 วัน (ทำงาน 240 วัน ใน 1 ปี) ทำให้ประชาชนได้เวลาคืนกลับมาใช้พักผ่อน/พัฒนาตนเอง/ทำงานเสริม ถ้าคิดจากฐานประชากรวัยทำงานของกรุงเทพ 4 ล้านคน จะได้ชั่วโมงทำงาน (manhour) คืนมาให้ประเทศถึง 92 ล้านวัน คิดจากค่าแรงขั้นต่ำมีมูลค่าถึง 27,600 ล้านบาท ไม่รวมผลประโยชน์ทางอื่น

5.5.2 การเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

กรมการขนส่งทางบกมีสถานีขนส่งสินค้าที่ดำเนินการตามแผนพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (Truck Terminal) จำนวน 3 แห่งในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า (ลาดกระบัง) สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล (นครปฐม) และสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง (ปทุมธานี) ซึ่งทำให้เกิดความสนใจจากผู้ประกอบการขนส่งเข้ามาเช่าใช้เต็มพื้นที่

เกณฑ์ในการเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ

- **การกำหนดการไหลของสินค้าและการใช้สถานที่ (Logistics Flow)** ควรมีการกำหนดรูปแบบกิจกรรมของผู้เช่าพื้นที่ให้ตรงกับวัตถุประสงค์ของการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้าและการออกแบบสถานีขนส่งสินค้าในอนาคต ต้องรับฟังความต้องการจากผู้ใช้งาน (Facility Planning)
- **กฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ (Soft Infrastructure) ที่เอื้อต่อการปฏิบัติงาน** ควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการบริหารสถานีขนส่งสินค้า เพื่อความคล่องตัวในการตอบสนองต่อข้อร้องเรียนต่าง ๆ ควรมีการวางผังเฉพาะพื้นที่รอบสถานีขนส่งสินค้าให้เอื้อต่อการประกอบธุรกิจเกี่ยวกับการขนส่ง และกฎระเบียบควรมีความยืดหยุ่นต่อการขนส่งประเภทอื่น ๆ นอกจากสินค้าทั่วไป
- **มีระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีที่เป็นประโยชน์ต่อการปฏิบัติงาน** ทั้งเทคโนโลยีสารสนเทศ และเทคโนโลยีด้านยานพาหนะและการขนส่งที่ทันสมัย เช่น ระบบ GPS ระบบการวางแผนเส้นทางและติดตามยานพาหนะ โปรแกรมสำหรับการบริหารจัดการ อาทิ ERP (Enterprise Resource Planning) และระบบ CRM (Customer Relationship Management) การจัดการปัญหาการบรรทุกเที่ยวเปล่า เป็นต้น รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศจัดการแทนระบบเอกสาร ทั้งนี้ ผู้ประกอบการและภาครัฐควรมีระบบฐานข้อมูลที่สามารถใช้งานร่วมกันได้ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและสามารถบริหารจัดการการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- **เครือข่ายการให้บริการและการรวมกลุ่ม** การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางการค้าจะช่วยให้ต้นทุนค่าใช้จ่ายในด้านต่าง ๆ สามารถลดลงได้จากการใช้ทรัพยากรร่วมกันในการดำเนินงานและการพัฒนาคุณภาพการบริการ ซึ่งเป็นแนวทางของการประหยัดต่อขนาดในเชิงเศรษฐศาสตร์ (Economy of Scale) เช่น การรวมกลุ่มกันเพื่อศึกษาและเผยแพร่ข้อมูลพฤติกรรมผู้บริโภคจะสามารถช่วยลดการผูกขาดตลาดการค้าจากผู้ประกอบการขนส่งรายใหญ่ โดยเฉพาะผู้ประกอบการต่างชาติที่มีประสบการณ์และความเข้าใจการค้าในตลาดโลกที่ดีกว่า

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)

ได้ทำการศึกษา ทบทวน ข้อมูล นโยบาย ยุทธศาสตร์ ผลแนวทางปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best practice) และ
ข้อมูลต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อทำการสังเคราะห์ บูรณาการและพัฒนาหลักการ กรอบการดำเนินงาน
เป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และการพัฒนา
ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและ
ระบบโลจิสติกส์ในมิติต่าง ๆ เช่น มิติเศรษฐกิจ มิติสังคม มิติสิ่งแวดล้อม และมิติความมั่นคง ในแต่ละด้าน
ได้แก่ ด้านท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม และด้านเกษตรกรรมบนพื้นฐานของนโยบายรัฐบาล เพื่อให้เกิด
การลดต้นทุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์อย่างแท้จริง โดยแบ่งเป็น 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด ดังนี้

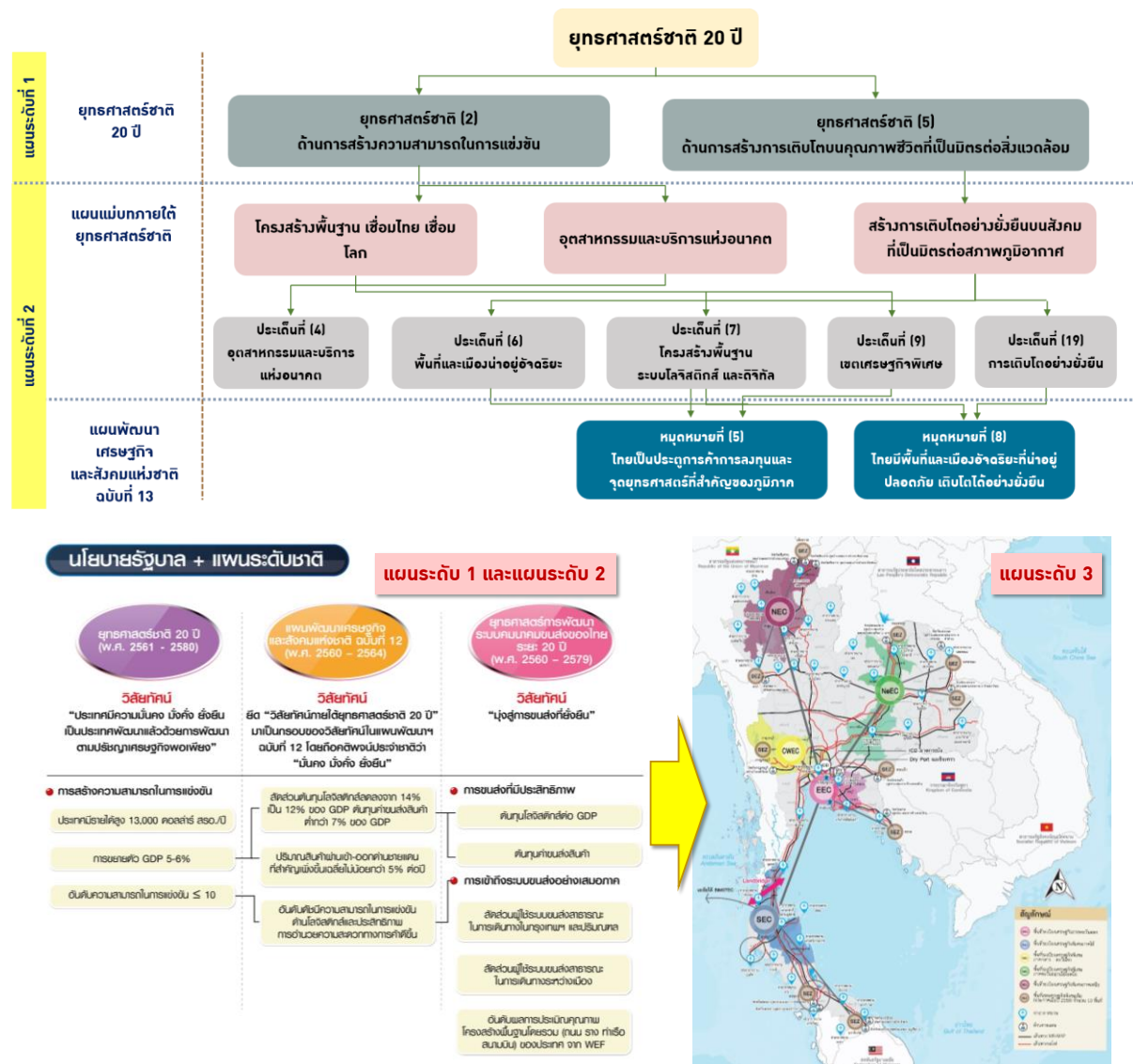
พื้นที่กลุ่มจังหวัด	จังหวัด
1. ภาคเหนือ (17 จังหวัด)	เชียงใหม่ ลำพูน ลำปาง แม่ฮ่องสอน เชียงราย พะเยา แพร่ น่าน พิษณุโลก ตาก อุตรดิตถ์ สุโขทัย เพชรบูรณ์ นครสวรรค์ กำแพงเพชร พิจิตร และอุทัยธานี
2. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน) 12 จังหวัด	เลย หนองคาย บึงกาฬ หนองบัวลำภู อุดรธานี สกลนคร นครพนม ขอนแก่น กาฬสินธุ์ 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 และ กรุงเทพมหานคร
5. ภาคใต้ (14 จังหวัด)	ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช พัทลุง สงขลา ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส

6.1.1 หลักการ กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในมิติต่าง 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 ที่มีความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงเป้าหมายและยุทธศาสตร์ในด้าน

คมนาคมและระบบโลจิสติกส์กับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 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 แผนระดับ 1 แผนระดับ 2 และแผนระดับ 3

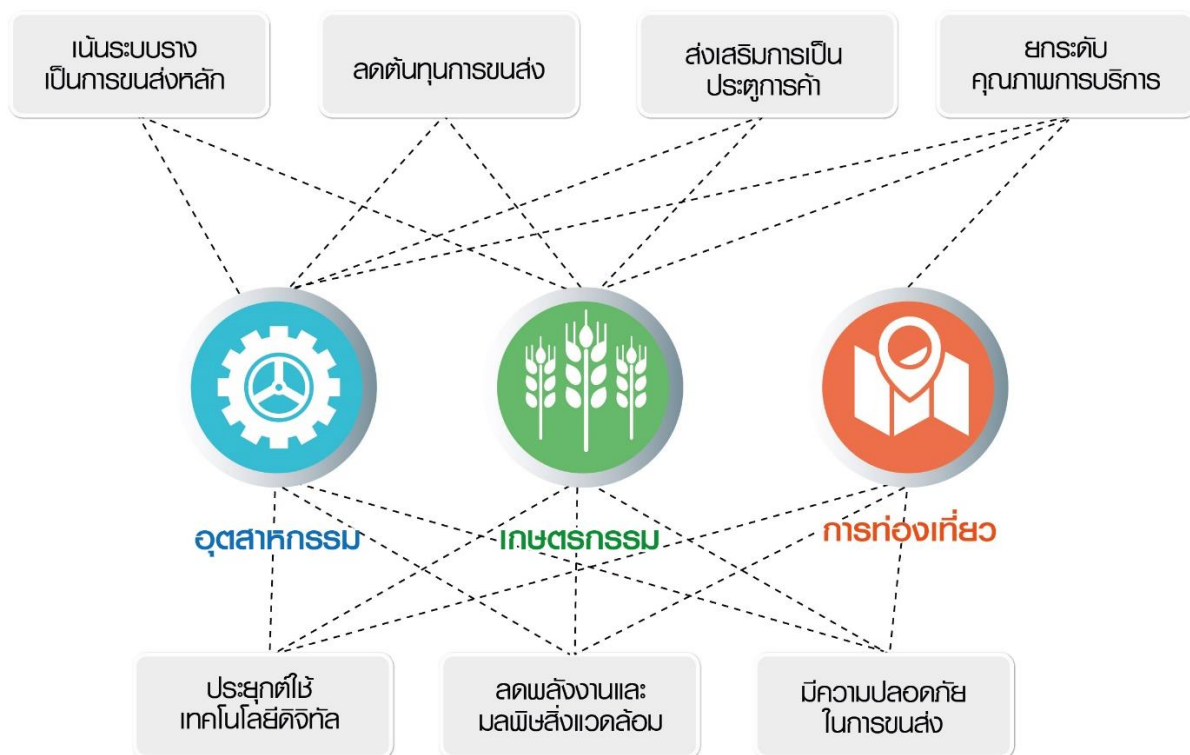
6.1.1.2 กรอบการดำเนินงาน

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดกรอบการดำเนินงานนโยบายและยุทธศาสตร์ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกันกรอบการดำเนินงานจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ฯ ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น 2 ระยะ ได้แก่

- การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะ 5 ปี
- การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ระยะ 6 - 15 ปี

6.1.1.3 เป้าหมายการพัฒนา

จากการทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่มุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถ พัฒนาคุณภาพ และประสิทธิภาพของ (1) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต (2) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (3) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล และ (4) เขตเศรษฐกิจพิเศษ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ทำให้สามารถสังเคราะห์เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ได้ออกเป็น 7 ด้าน โดยด้านคมนาคมขนส่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจในด้านอุตสาหกรรม เกษตรกรรม และการท่องเที่ยว ช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงและบูรณาการระหว่างภาคส่วนอื่น รายละเอียดดังแสดงในรูปที่ 6.1.1 - 2



รูปที่ 6.1.1 - 2 เป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์

จากรูปที่ 6.1.1 - 2 สามารถนำมาจำแนกเป้าหมายการพัฒนาตามกรอบการดำเนินงาน และได้ขยายความของเป้าหมายการพัฒนาในแต่ละพื้นที่และมิติการพัฒนา ได้แก่ การเชื่อมโยง (Connectivity) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) และความยั่งยืน (Sustainability) ซึ่งมีมิติการพัฒนานี้เป็นเกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะบรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) รายละเอียดกรอบและเป้าหมายหลักในการพัฒนาของภาคคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ แสดงได้ดังตารางที่ 6.1.1 - 1

ตารางที่ 6.1.1 - 1 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 ฉะเชิงเทรา ปทุมธานี) เชียงใหม่ ขอนแก่น เมืองในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (ชลบุรี ระยอง ฉะเชิงเทรา) สงขลา และภูเก็ต))	• เชื่อมโยงอนุภาคและเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ • พัฒนาและส่งเสริมระบบ Feeder สุรางและน้ำ • พัฒนาการเชื่อมโยงระบบ NSW กับหน่วยงานภาครัฐให้สมบูรณ์ • ผลิติดูแลการด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและได้มาตรฐาน
	ความคล่องตัว/ แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility)	• เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา 7 เมือง (เชียงราย กาญจนบุรี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก นครราชสีมา หนองคาย และมุกดาหาร)	• 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 - 15 ปี	การเชื่อมโยง (Connectivity)	• พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ NEC CWEC • พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ SEZ (นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และตราด) • เมืองขนาดกลางที่ได้รับการพัฒนา 7 เมือง (สุราษฎร์ธานี น่าน อุตรดิตถ์ อุบลราชธานี บุรีรัมย์ นครสวรรค์	• เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค • พัฒนาระบบเชื่อมโยงผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านชายแดน • เชื่อมโยงระบบอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างภาครัฐ ภาคการเงิน ภาคขนส่ง และภาคการค้า

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

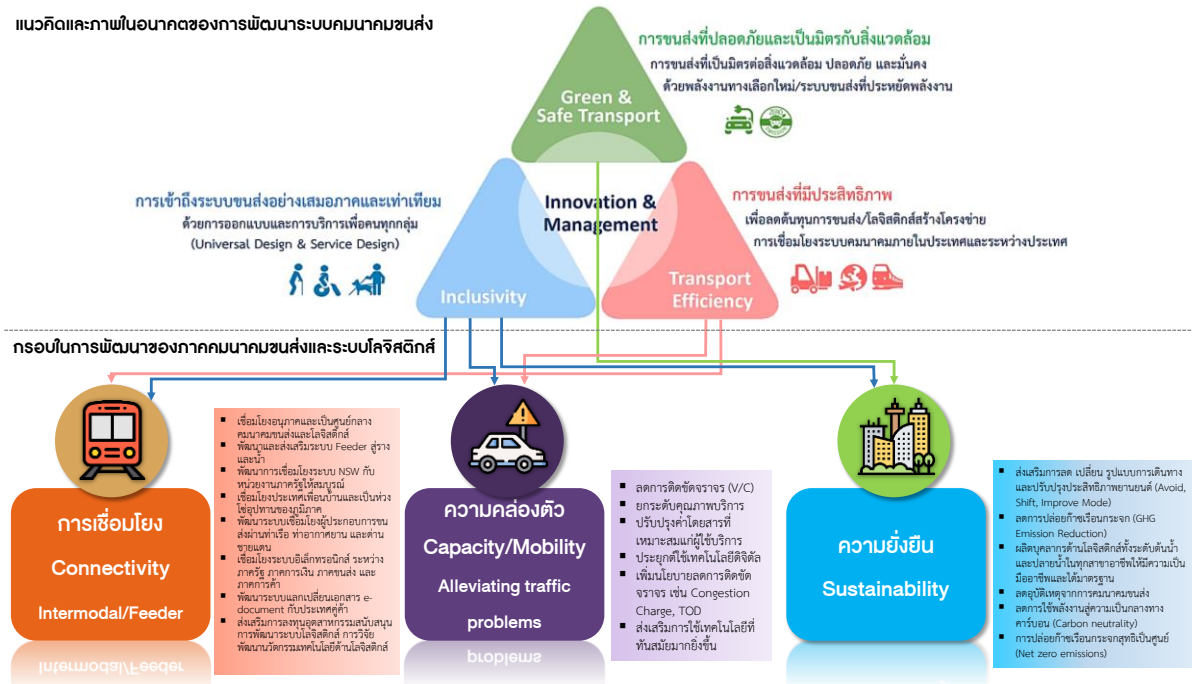
6.1.1.4 มิติการพัฒนา

มิติการพัฒนา คือทิศทางในการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ สำหรับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ได้แบ่งมิติการพัฒนาด้านเดียวกัน ซึ่งเป็นรูปแบบหลักที่จะใช้ในทุกๆ ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 แต่รายละเอียดของพื้นที่และเป้าหมายในการพัฒนาจะมุ่งสู่กรอบการดำเนินงานในแต่ละระยะเวลาที่แตกต่างกันในการศึกษาและวางแผนนโยบายของภาคคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จะครอบคลุมใน 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 - ปลายทางของการขนส่งสินค้าทางอุตสาหกรรม และการเกษตร และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว จะสะท้อนออกมาเป็นความสามารถในการรองรับการเดินทางและขนส่งของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ส่งผลต่อต้นทุนโลจิสติกส์ที่ลดลง

3. **ความยั่งยืน (Sustainability)** เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และนโยบายของภาครัฐ ว่าประสบความสำเร็จและเทียบเคียงกับประเทศเพื่อนบ้าน มากน้อยเพียงใด สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน

แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



รูปที่ 6.1.1 - 3 มิติการพัฒนา

การพัฒนาความเชื่อมโยงในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องเน้นการพัฒนาการเชื่อมโยง การเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าโดยระบบรางที่มีความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้เกิดการเดินทางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งในระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร และระหว่างเมืองหลักกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานภายในกลุ่มเมือง รวมทั้งเพื่อสามารถรองรับการขนส่งสินค้าไปสู่ประตูการค้าหลัก เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกันต้องดำเนินการพัฒนาเมืองขนาดกลาง เพื่อลดการกระจุกตัวและการโตเดี่ยว เพื่อให้เกิดการพัฒนาพื้นที่ประเทศที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสม ทัวถึงและเป็นธรรม อีกทั้ง ขับเคลื่อนการพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ให้เกิดผลสัมฤทธิ์ 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

ความเชื่อมโยงแผนระดับ 1 แผนระดับ 2 และแผนระดับ 3 และกรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ข้างต้น จะสามารถใช้ในการกำหนดกรอบการจัดทำแผนการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกันต่อไป

6.2 เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด

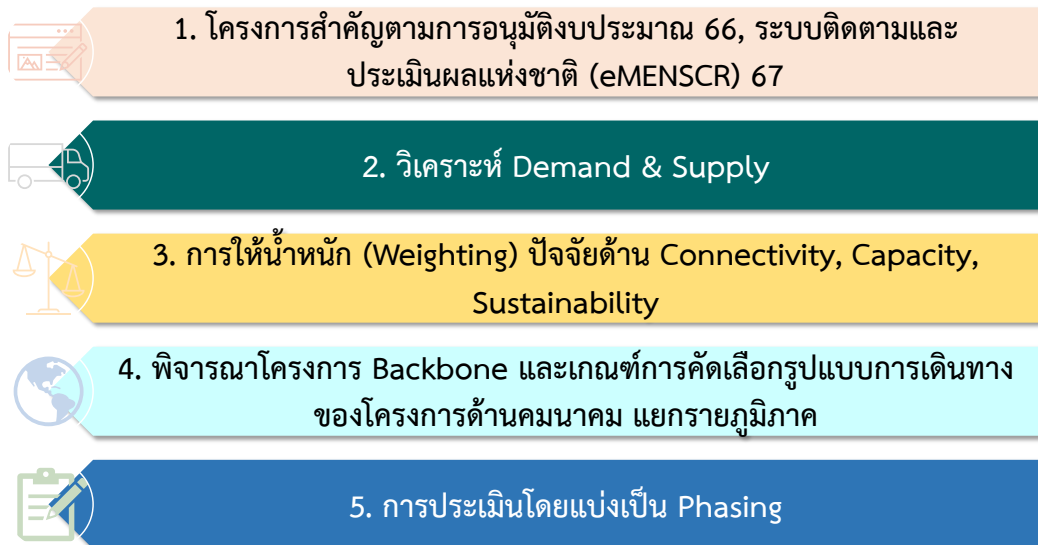
การศึกษาวเคราะห์เกณฑ์การพิจารณาแนวทาง หลักเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญโครงการสำคัญในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัดและนำหลักเกณฑ์ที่ได้พัฒนาขึ้นมาใช้ประเมินโครงการที่สำคัญในอดีต เพื่อนำไปสู่การบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในอนาคต ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) และกฎ ระเบียบ มาตรการ และแนวทางการบริหารจัดการ (Soft Side) โดยได้ศึกษาทบทวนแนวคิดและหลักการในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ และเสนอแนะแนวทางการจัดลำดับความสำคัญที่มีความชัดเจน เหมาะสม และสอดคล้องกับความจำเป็นและยุทธศาสตร์การพัฒนาในด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องของอาทิ ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2561 - 2580) กรอบแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นต้น โดยมีปัจจัยในการวิเคราะห์ประกอบด้วย

6.2.1 การคัดกรองและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

การศึกษาทบทวนการจัดลำดับความสำคัญของโครงการจัดทำแผนที่ผ่านมามีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบถึงแนวคิดและกระบวนการในการประเมินผลโครงการ รวมถึงเกณฑ์ในการให้คะแนนโครงการ เพื่อนำมาพิจารณาปรับใช้กับการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยนโยบายและแผนพัฒนาที่ทางโครงการฯ ได้ทำการศึกษาทบทวน 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

การจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่จะนำมาจัดทำแผนที่ พิจารณาตามปัจจัยดังรูปที่ 6.2.1 - 1



รูปที่ 6.2.1 - 1 เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ

เกณฑ์การจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วย

1. โครงการสำคัญตามการอนุมัติงบประมาณ 2566, ระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (eMENSOCR) 2567 เป็นโครงการที่สำนังบประมาณ และสำนังานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นร่วมกันว่าเป็นโครงการสำคัญและพิจารณาให้งบประมาณ ดังนั้น โครงการเหล่านี้จะบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการฯ นี้
2. โครงการที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ โดยในการศึกษาได้ทำการวิเคราะห์ Demand & Supply วิเคราะห์แนวโน้มการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าในอนาคตมาพิจารณาเลือกโครงการที่สำคัญในหัวข้อ 3.2.1 ซึ่งพบว่า จากศูนย์กลางของประเทศมีความต้องการเดินทางมากที่สุด ไปยังภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง และภาคใต้
3. การให้น้ำหนัก (Weighting) ปัจจัยด้าน Connectivity, Capacity, Sustainability
ได้นำผลศึกษาจากหัวข้อ 3.2.2 ที่ได้วิเคราะห์ความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มตามความต้องการใช้ระบบ โดยมีเกณฑ์ในการให้น้ำหนักตามมิติของการพัฒนา ได้แก่
 - 1) การเชื่อมโยง (Connectivity) เป็นมิติที่สะท้อนการพัฒนาพื้นฐานของประเทศ
 - 2) ความคล่องตัว/แก้ไขปัญหาจราจร (Mobility) เป็นมิติที่สะท้อนปริมาณจราจรของทั้งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า โดยใช้ดัชนีการติดขัด V/C เป็นค่าในการประเมินความคล่องตัวของ การเดินทางของยานพาหนะ ปริมาณและเส้นทางจากต้นทาง - ปลายทางของการขนส่งสินค้าทาง อุตสาหกรรม และการเกษตร และการเดินทางของผู้โดยสารในภาคการท่องเที่ยว
 - 3) ความยั่งยืน (Sustainability) เป็นมิติที่สะท้อนประสิทธิภาพและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การบริการ และนโยบายของภาครัฐ สะท้อนถึงคุณภาพชีวิตของประชาชน
4. พิจารณาโครงข่ายโครงข่ายหลัก (Backbone) และเกณฑ์การคัดเลือกรูปแบบการเดินทางของโครงการด้านคมนาคม แยกรายภูมิภาค ได้นำผลศึกษาจากหัวข้อ 3.2.3 ที่ได้วิเคราะห์มาจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละพื้นที่กลุ่มจังหวัด
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) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

ดังนั้น ในการกำหนดแผนฯ จำเป็นต้องคัดเลือกโครงการที่มีความสำคัญเพื่อให้สามารถบรรลุผลลัพธ์และเป้าหมายของแผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

ในบางปัจจัยจำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยหลัก และปัจจัยย่อยของแต่ละปัจจัยหลักเป็นลำดับขั้น เพื่อหาคะแนนความสำคัญ โดยวิธี Multi Criteria Analysis (MCA) เช่นเดียวกัน เพื่อเปรียบเทียบคะแนนสำหรับใช้ในการพิจารณาคัดเลือกกว่าโครงการหรือแผนงานใดสามารถขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละพื้นที่ได้มีประสิทธิภาพที่สุด โดยใช้เกณฑ์ในการคัดเลือกและจัดลำดับความสำคัญที่กำหนดไว้

ปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 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 (สนข.)	
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) การเชื่อมโยงแนวจังหวัดที่พัฒนาเศรษฐกิจ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ แนวจังหวัดที่พัฒนาเศรษฐกิจ 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 ค่าน้ำหนักของปัจจัยในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและโครงการสำคัญด้านคมนาคมและโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) มุ่งเน้นการเชื่อมโยงและสอดคล้องยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีความสะดวก รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานและการอำนวยความสะดวกทางการค้า และได้มาตรฐานสากล ดังนั้นจากการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน 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 $[\text{ระดับ} \times \text{น้ำหนัก} = \text{คะแนน}]$
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 อุตรดิตถ์ 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 EWEC 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)
การเข้าถึงสนามบินภายในรัศมีเกิน 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

โครงการฯ ได้กำหนดเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการที่มีศักยภาพและเหมาะสม โดยใช้กรอบทิศทางการดำเนินงาน เป้าหมายในการพิจารณาศักยภาพด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในมิติ/พื้นที่/ด้านต่าง ๆ และเกณฑ์ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการใน 3 ปัจจัยหลัก โดยทำการจำแนกเป็นแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

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 จะพิจารณาเฉพาะแนวทางพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน 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)

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

โดยในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแผนปฏิบัติการ
ด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ 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) สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)

ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ กำหนดให้มีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง รวมถึงได้กำหนดเป้าหมายของแต่ละ
แนวทางการพัฒนา เพื่อให้บรรลุเป้าหมายรวมภายใต้แผนปฏิบัติการฯ และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ
แผนแม่บท และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 ดังตารางที่ 6.3.1 - 1

ตารางที่ 6.3.1 - 1 แนวทางการพัฒนา เป้าหมาย ตัวชี้วัดในระดับแนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมาย		
			ปี 2566 - 2570	ปี 2571 - 2575	ปี 2576 - 2580
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่และส่งเสริมความเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคลดต้นทุนโลจิสติกส์และลดก๊าซเรือนกระจก	1. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ¹	น้อยกว่า ร้อยละ 11	น้อยกว่า ร้อยละ 10	น้อยกว่า ร้อยละ 9
		2. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ² และทางราง ¹	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
		3. ดัชนีความติดขัดบนเส้นทางหลัก (ระบุนถนนสายหลัก)*	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี	จำนวนถนนสายหลักที่มี V/C > 0.80 ลดลงทุกปี
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและบริหารจัดการ (Management) โครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด	1. สัดส่วนการขนส่งทางน้ำ ² และทางราง ¹	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
		2. ชีตความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานหลัก (ล้านคนต่อปี) ⁶	180 ล้านคน ต่อปี	200 ล้านคน ต่อปี	250 ล้านคน ต่อปี
		3. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม (คนต่อประชากร 1 แสนคน) ⁴	ไม่เกิน 3.9	ไม่เกิน 2.6	ไม่เกิน 1.6
		4. คุณภาพของระบบขนส่งโดยรวม (ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งโดยรวม)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90*
		5. คุณภาพของถนน (ความพึงพอใจของผู้ใช้ถนน) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90*
		6. คุณภาพของรถไฟ (ความพึงพอใจของผู้ใช้รถไฟ) *	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90*
		7. คุณภาพของท่าเรือ (ความพึงพอใจของผู้ใช้ท่าเรือหลัก)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90*
		8. คุณภาพของท่าอากาศยาน (ความพึงพอใจของผู้บริการ)*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อยกว่าร้อยละ 90*
		9. ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ ⁵	ไม่เกิน 3.03	ไม่เกิน 2.82	ไม่เกิน 2.62
		10. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ 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 2. จำนวนท่าเรือ/ท่าอากาศยานที่ จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก สำหรับคนพิการ เด็ก และผู้สูงอายุ ⁶	ร้อยละ 10	ร้อยละ 15*	ร้อยละ 20*
	กลยุทธ์ที่ 2.2 ประยุกต์ใช้ระบบ เทคโนโลยีสารสนเทศ/ ดิจิทัล ในระบบ คมนาคมขนส่ง	จำนวนเมืองที่ได้รับการพัฒนาให้ เป็นเมืองอัจฉริยะ ¹	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 40*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 45*	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 50*
	กลยุทธ์ที่ 2.3 ปรับปรุงค่าโดยสารที่ เหมาะสมแก่ ผู้ให้บริการ	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	ร้อยละ 100	ร้อยละ 100
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนา กระบวนการโลจิสติกส์ ในรูปแบบ อิเล็กทรอนิกส์และ เชื่อมโยงการค้าสู่ รูปแบบพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์	1. จำนวนธุรกรรมที่เชื่อมโยง ⁹ 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนิน ธุรกรรม ⁹	ร้อยละ 80*	ร้อยละ 90*	ร้อยละ 100
	กลยุทธ์ที่ 3.4 พัฒนา ระบบการชำระเงิน แบบไร้เงินสด	1. จำนวนธุรกรรมที่ชำระเงิน แบบไร้เงินสด ⁹ 2. ระยะเวลาที่ใช้ในการดำเนิน ธุรกรรม ⁹	ร้อยละ 80*	ร้อยละ 90*	ร้อยละ 100
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 2. ความพึงพอใจของผู้ขนส่งใน ประเทศ*	ทางน้ำ ร้อยละ 11* ทางราง ร้อยละ 7	ทางน้ำ ร้อยละ 12* ทางราง ร้อยละ 8	ทางน้ำ ร้อยละ 13* ทางราง ร้อยละ 10
	กลยุทธ์ที่ 4.2 พัฒนา และปรับปรุงข้อตกลง ระหว่างประเทศด้าน การขนส่ง	1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่ง ระหว่างประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
	กลยุทธ์ที่ 4.3 พัฒนา และปรับปรุงข้อตกลง ระหว่างประเทศด้าน การขนส่ง	1. ความพึงพอใจของผู้ขนส่ง ระหว่างประเทศ*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 80*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 85*	เพิ่มขึ้นทุกปี หรือไม่น้อย กว่าร้อยละ 90*
	กลยุทธ์ที่ 4.4 พัฒนา และปรับปรุงข้อตกลง ระหว่างประเทศด้าน การขนส่ง	2. ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้า นำเข้า - ส่งออก ^{8,9} 3. สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ^{7,*}	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี ร้อยละ 6*	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี ร้อยละ 5.5*	ลดลงร้อยละ 5 ต่อปี 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 เทียบเคียงจากแผนปฏิรูปราชการกรมการขนส่งทางบก ระยะ 3 ปี
(พ.ศ. 2563 - 2565), ⁷ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, ⁸ เทียบเคียงจากแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2565), ⁹ เทียบเคียงจาก (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการ
พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570, *ตัวเลขที่ไม่มีในแผนระดับที่ 1 และ 2 ที่ปรึกษาเสนอค่าเป้าหมายเพิ่ม

6.3.2 โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ภายใต้แผนปฏิบัติการด้าน คมนาคมและระบบโลจิสติกส์

โครงการโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) ที่เป็นโครงข่ายหลัก (Backbone) ของประเทศ (รูปที่ 6.3.2 - 1)
ซึ่งโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย โครงสร้างพื้นฐานทางบก โครงสร้างพื้นฐานทางราง
โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ และโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แยกย่อย 5 ปี ตามประเภทรูปแบบการขนส่ง
ดังนี้

[illegible]

รูปที่ 6.3.2 - 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสนับสนุนประสิทธิภาพด้านการขนส่ง
(Dry Ports และสถานีขนส่งสินค้า)

1) โครงสร้างพื้นฐานทางบก

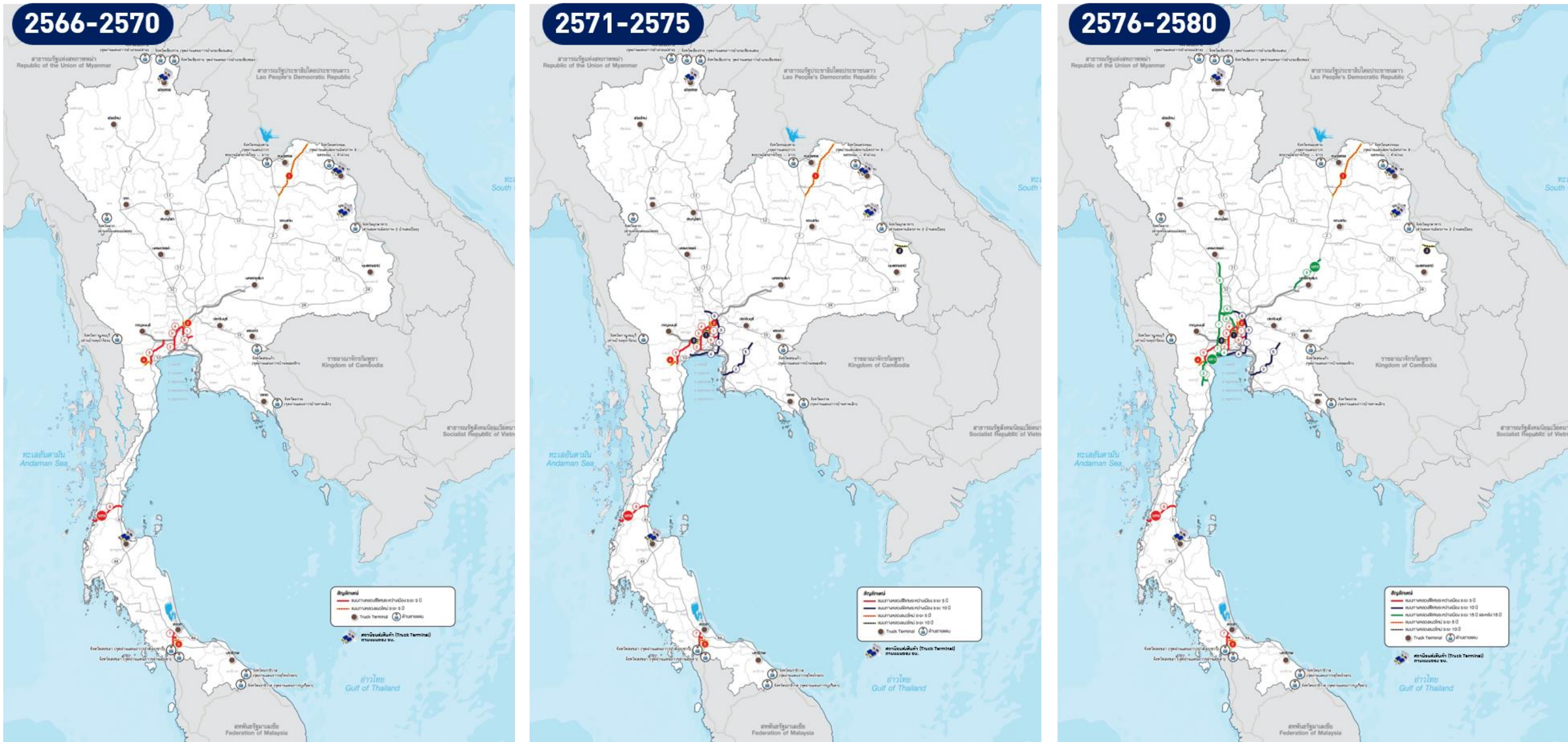
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบก แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีก่อสร้าง/
ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 1 และรูปที่ 6.3.2 - 2

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	ทางพิเศษจุดตัด - 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)

2) โครงสร้างพื้นฐานทางราง

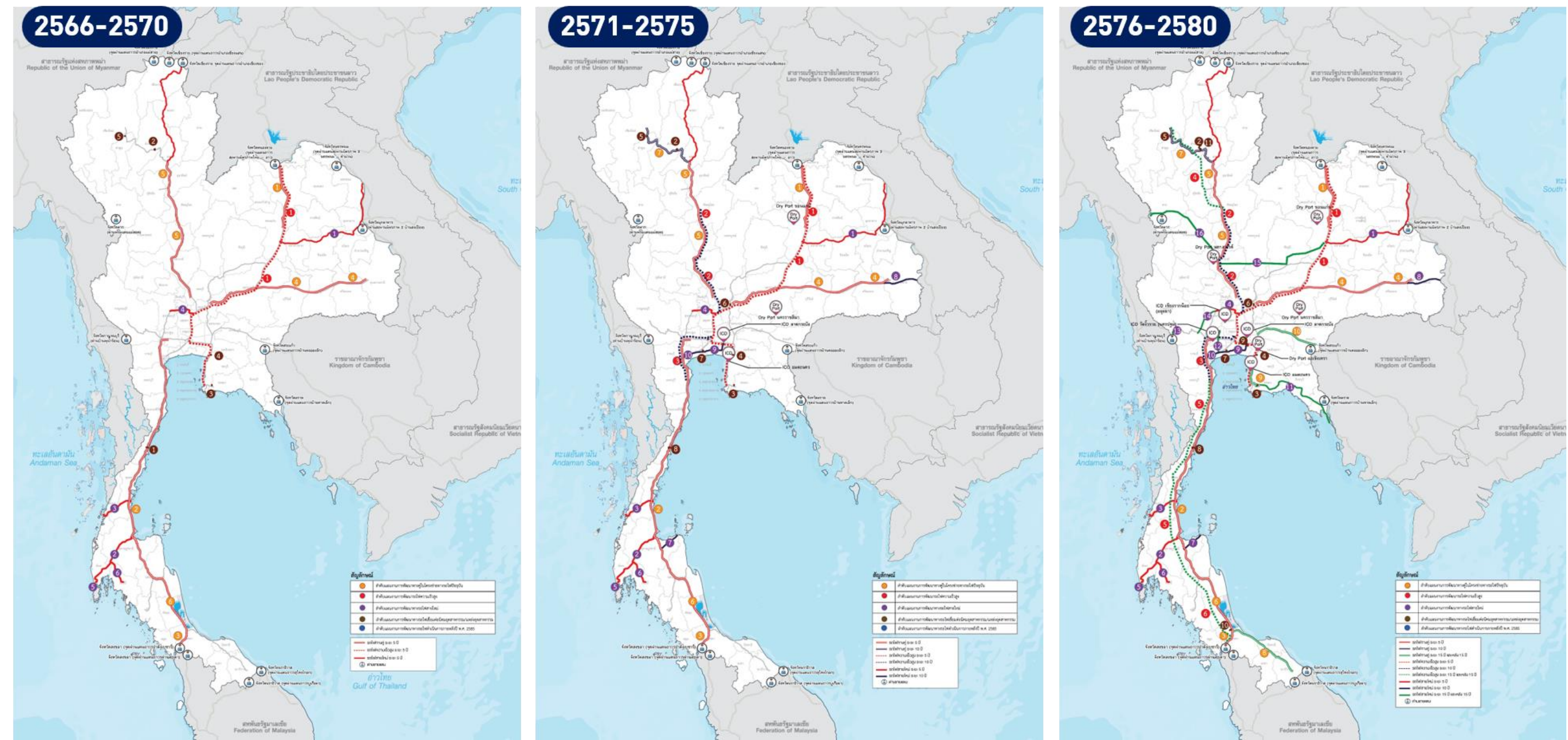
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อเส้นทาง ระยะทาง ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 2 และรูปที่ 6.3.2 - 3

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 - ท่าขนุน	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	ช่วงท่าขนุน - 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 - ตราด	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)

2.1) โครงการที่สนับสนุนประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า เช่น Dry Ports และสถานีขนส่งสินค้า

จุดบริการขนถ่ายสินค้า เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อของระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบและตอบสนองการบริหารจัดการโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพ โดยจุดบริการขนถ่ายสินค้าทางรถไฟ สามารถแบ่งประเภทของจุดบริการดังกล่าวได้เป็น 3 กลุ่มหลัก ได้แก่

กลุ่มที่ 1 จุดบริการขนถ่ายสินค้า ณ สถานีรถไฟ โดยให้บริการขนถ่ายสินค้าประเภทพัสดุหีบห่อ

กลุ่มที่ 2 จุดบริการขนถ่ายสินค้าประเภทย่านกองเก็บตู้สินค้า (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 6.3.2 - 3 และรูปที่ 6.3.2 - 4

ตารางที่ 6.3.2 - 3 การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

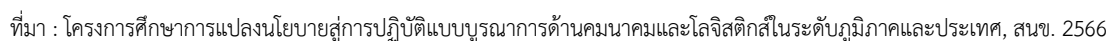
ลำดับ	แผนงานโครงการ	จังหวัด	รูปแบบการดำเนินโครงการ	การดำเนินโครงการ	มูลค่าการลงทุน
1. การพัฒนาเพื่อดำเนินการก่อสร้าง CY					
แผนงานระยะเร่งด่วน พ.ศ.2566 - 2570)					
1	ศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	นครพนม	รัฐและเอกชนร่วมลงทุน (PPP)	อยู่ระหว่างการก่อสร้างภายใต้โครงการรถไฟสายใหม่ ช่วงหนองคาย - บึงกาฬ - นครพนม คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2568 ได้ผู้ร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP แล้ว ดำเนินการลงนามในเอกสารสัญญา เมื่อวันที่ 5 เมษายน 2566	5,500
2	ย่านกองเก็บตู้สินค้าทับปุด	พิจิตร	รฟท. จัดหาพื้นที่เอกชนลงทุนและดำเนินงาน	ก่อสร้างในโครงการทางรถไฟช่วงสุราษฎร์ธานี - ทา่งใหญ่	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.พุนนัง	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 : วิเคราะห์โดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566



รูปที่ 6.3.2 - 4 การพัฒนาย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ที่มีศักยภาพในการก่อสร้างและจัดหาเอกชนดำเนินงาน

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

3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 5 และรูปที่ 6.3.2 - 4

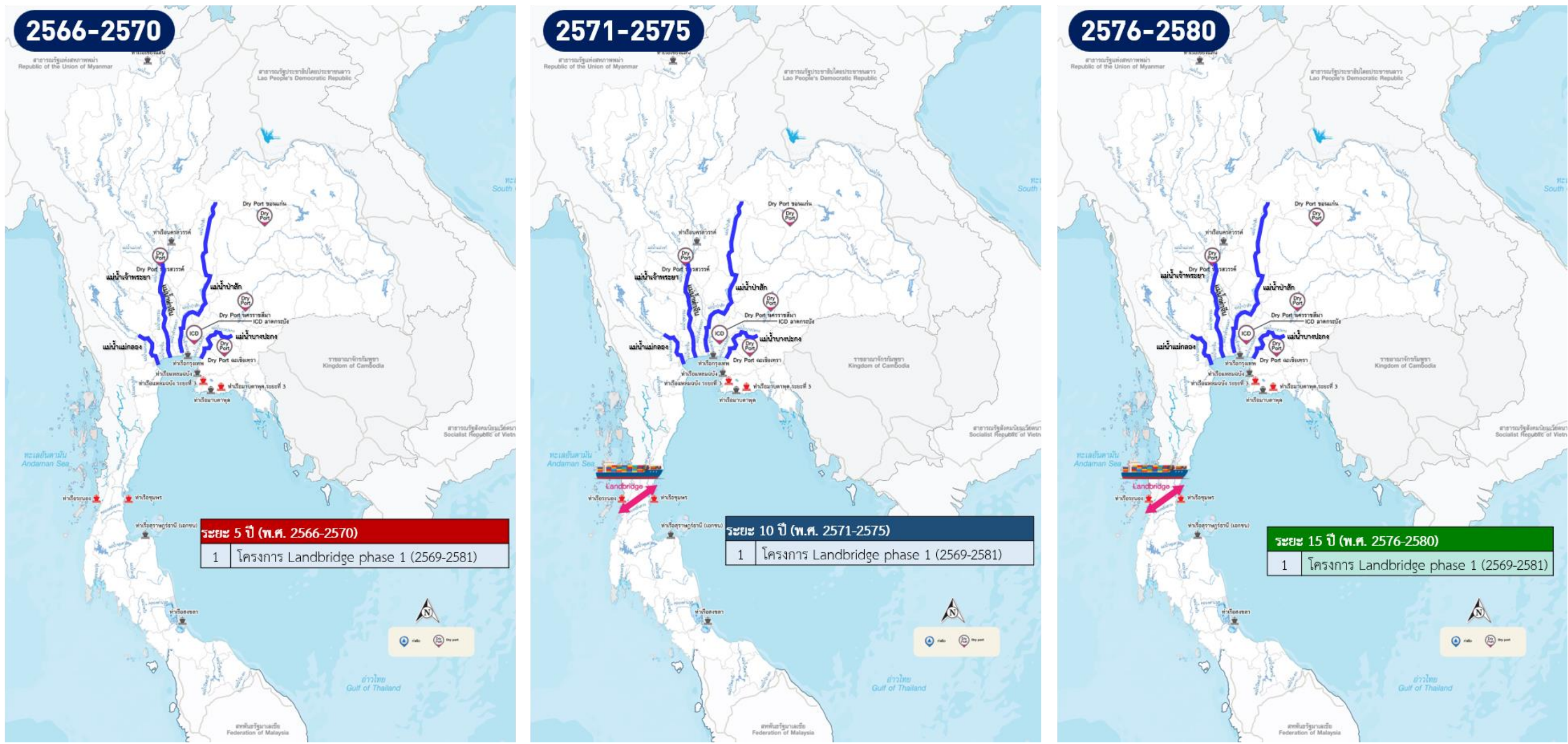
ตารางที่ 6.3.2 - 5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

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	โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดิน ในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา	2563 - 2580	6,980.6607
2	พัฒนาและปรับปรุงระบบสารสนเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน การให้บริการประชาชนเพื่อรองรับงาน NSW	2563 - 2580	154.3801
3	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือเทเวศร์ กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	57.7000
4	โครงการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่าเรือโอเรียนเต็ล กรุงเทพมหานคร	2568 - 2569	58.9000
5	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือสะพาน กรุงธน (ซังอี) 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 ท่าเรือพิบูลย์ สงคราม 2 จ.นนทบุรี	2570	24.1000
11	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดตึก จ.นนทบุรี	2569	15.1000
12	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือพิบูลย์ สงคราม 1 จ.นนทบุรี	2570	24.1000
13	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเขมา จ.นนทบุรี	2569	12.1000
14	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัด สร้อยทอง จ.กรุงเทพมหานคร	2569	17.1000
15	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพา กร จ.กรุงเทพมหานคร	2569	12.1000
16	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณ ท่าเรือวัดเทพ นารี 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 สำหรับการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่แหลมตาชี 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	โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเลที่ ร่องน้ำท่าเรือ 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 สนช. 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, สนช. 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)

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	โครงการสำรวจและกำหนดแนวคิดในการออกแบบเขื่อนบริเวณแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสักเพื่อเพิ่มศักยภาพการเดินทางและขนส่งทางน้ำในประเทศไทย (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

4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

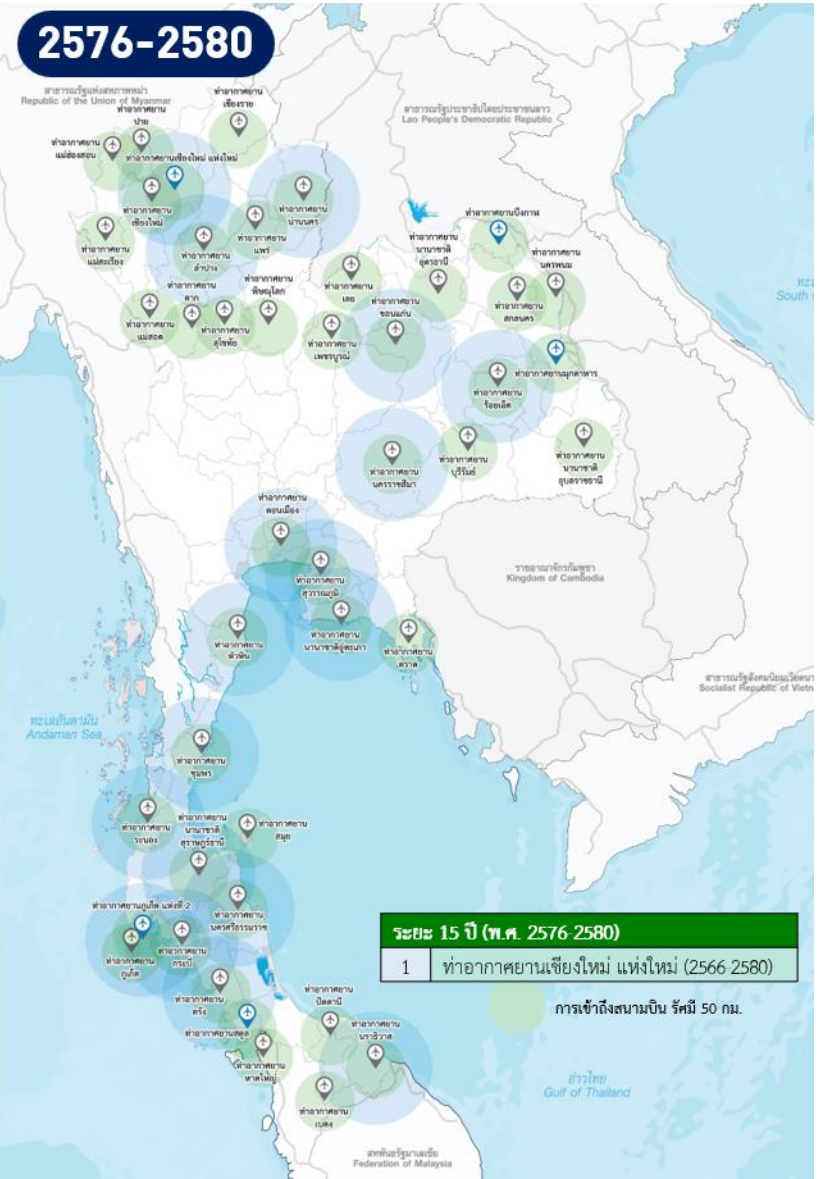
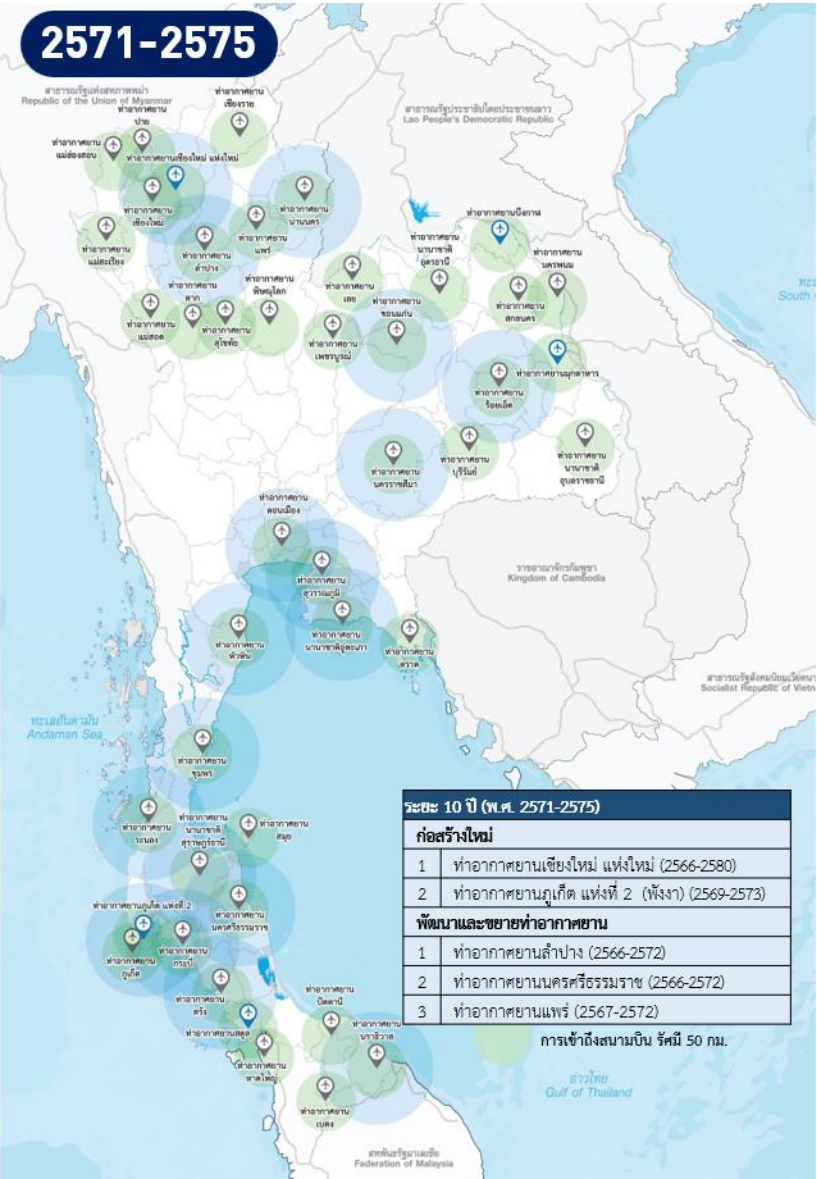
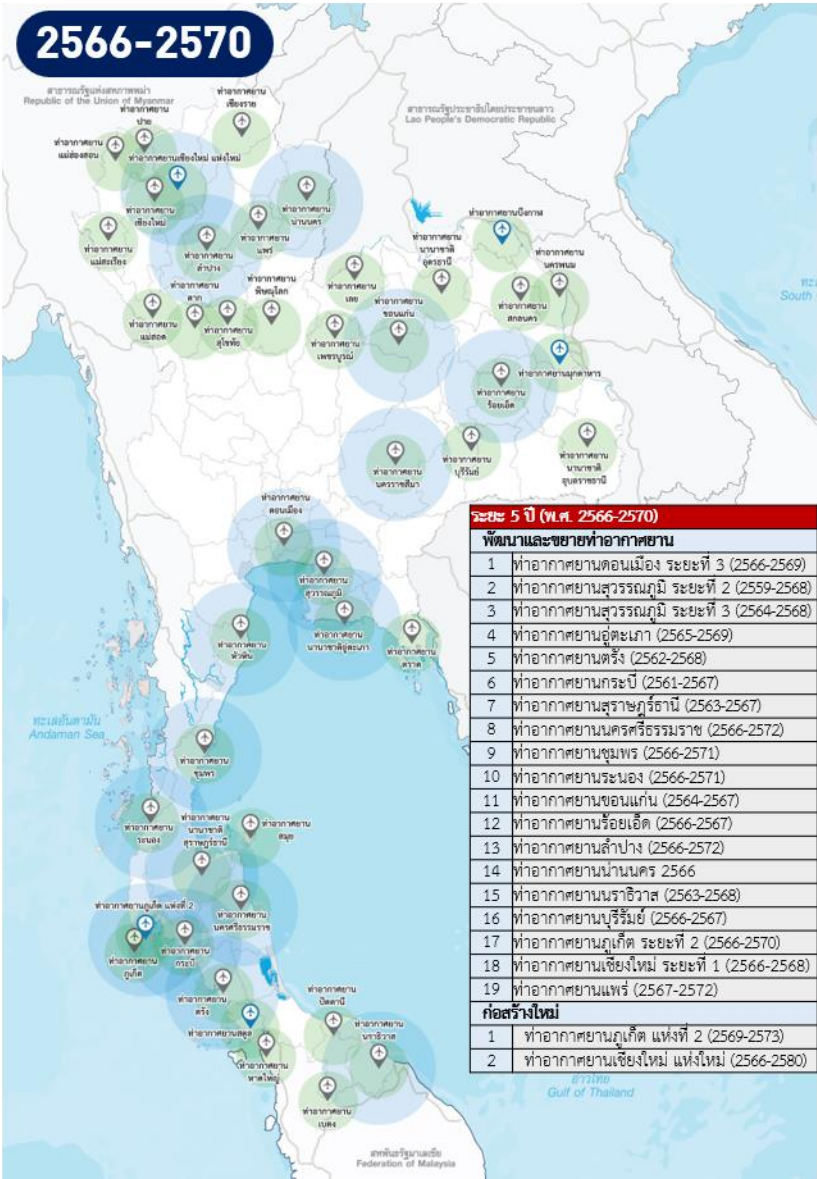
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แบ่งออกเป็น 3 ระยะ โดยแสดงชื่อโครงการ ปีดำเนินการ และมูลค่าโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 6.3.2 - 7 และรูปที่ 6.3.2 - 5

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	ท่าอากาศยานอุตะเถา	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 - 5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ แยกราย 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) ซึ่งเป็นโครงการที่การศึกษา
นี้ได้เสนอแนะเพิ่มเติม โดยเป็นโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางบก 9 โครงการ โครงการเสนอแนะการพัฒนา
ทางราง 17 โครงการ และโครงการเสนอแนะการพัฒนาทางน้ำ 4 โครงการ แสดงดังตารางที่ 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 เพื่อให้สิทธิประโยชน์ แก่กรมศุลกากร 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 : โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, 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 เพื่อรองรับธุรกิจใหม่ (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	โครงการพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการดำเนินงานด้านคมนาคม ขนส่ง (ขร.)	2567 - 2570	100.0000

ลำดับ	ชื่อเส้นทาง	ปีดำเนินการ	มูลค่าโครงการ (ล้านบาท)
10	การพัฒนาธุรกิจการให้เข้าใช้ทาง (time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวข้องกับการเป็น 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	โครงการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาร่วมจัดการในการขนส่งสินค้าเชิงพาณิชย์ (ขร.)	2571 - 2575	30.0000
15	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งาน CY และ Dry Port (รฟท./กทท.)	2571 - 2575	40.0000
16	โครงการศึกษาภาวะเปรียบเทียบและข้อบังคับเรื่องการคิดอัตราค่าระวางและค่าใช้จ่ายต่าง 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

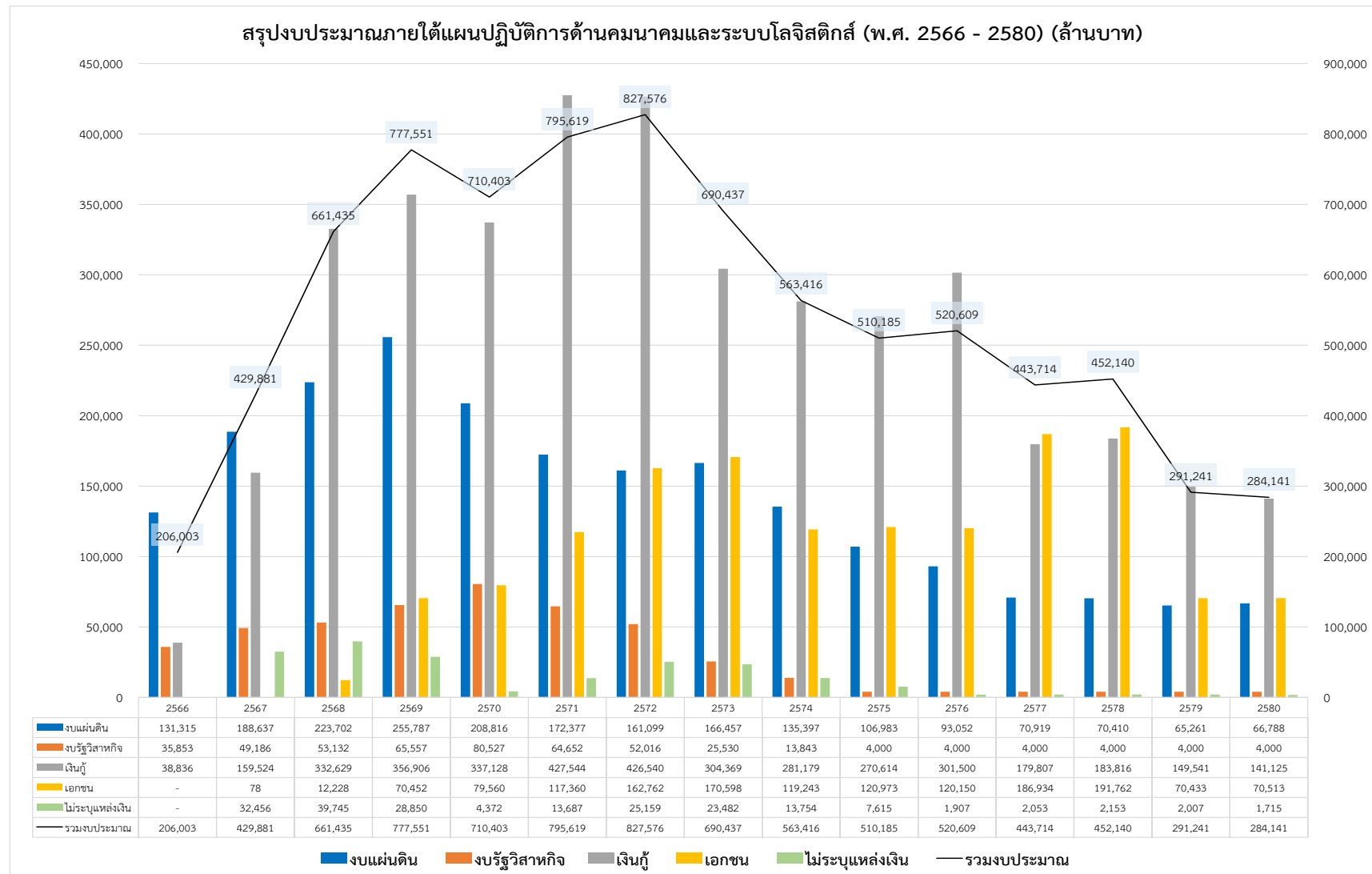
ที่มา : โครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

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

จากการศึกษา วิเคราะห์ และคัดเลือกโครงการของหน่วยภายใต้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานอื่น 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

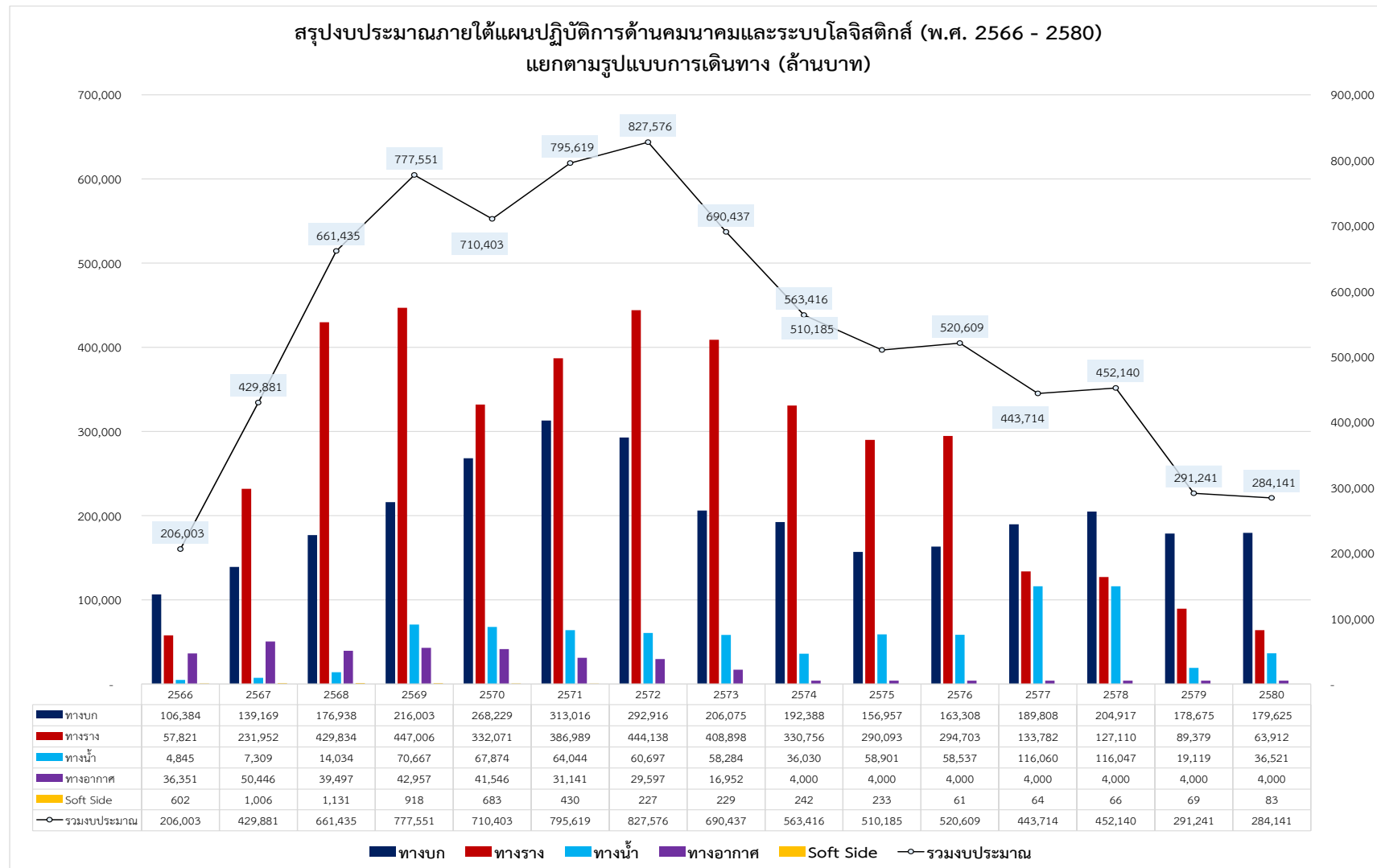
เมื่อพิจารณางบประมาณภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (พ.ศ. 2566 - 2580) พบว่าแหล่งงบประมาณ ประกอบด้วย 5 แหล่ง ได้แก่ งบแผ่นดิน งบรัฐวิสาหกิจ เงินกู้ เอกชน และไม่ระบุแหล่งเงิน (เนื่องจากหน่วยงานยังไม่ทราบแหล่งที่มาของงบประมาณ) โดยในปี 2566 หน่วยงานได้ของบประมาณทั้งสิ้น 206,003 ล้านบาท เป็นงบแผ่นดิน 131,315 ล้านบาท งบรัฐวิสาหกิจ 35,853 ล้านบาท และเงินกู้ 38,836 ล้านบาท แสดงดังรูปที่ 6.3.4 - 1

และเมื่อพิจารณาปริมาณแยกตามรูปแบบการเดินทาง พบว่า ในปี 2566 งบประมาณภายใต้โครงสร้างพื้นฐานทางบก เท่ากับ 106,384 ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางราง 57,821 ล้านบาท โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ 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)

เมื่อในปี 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

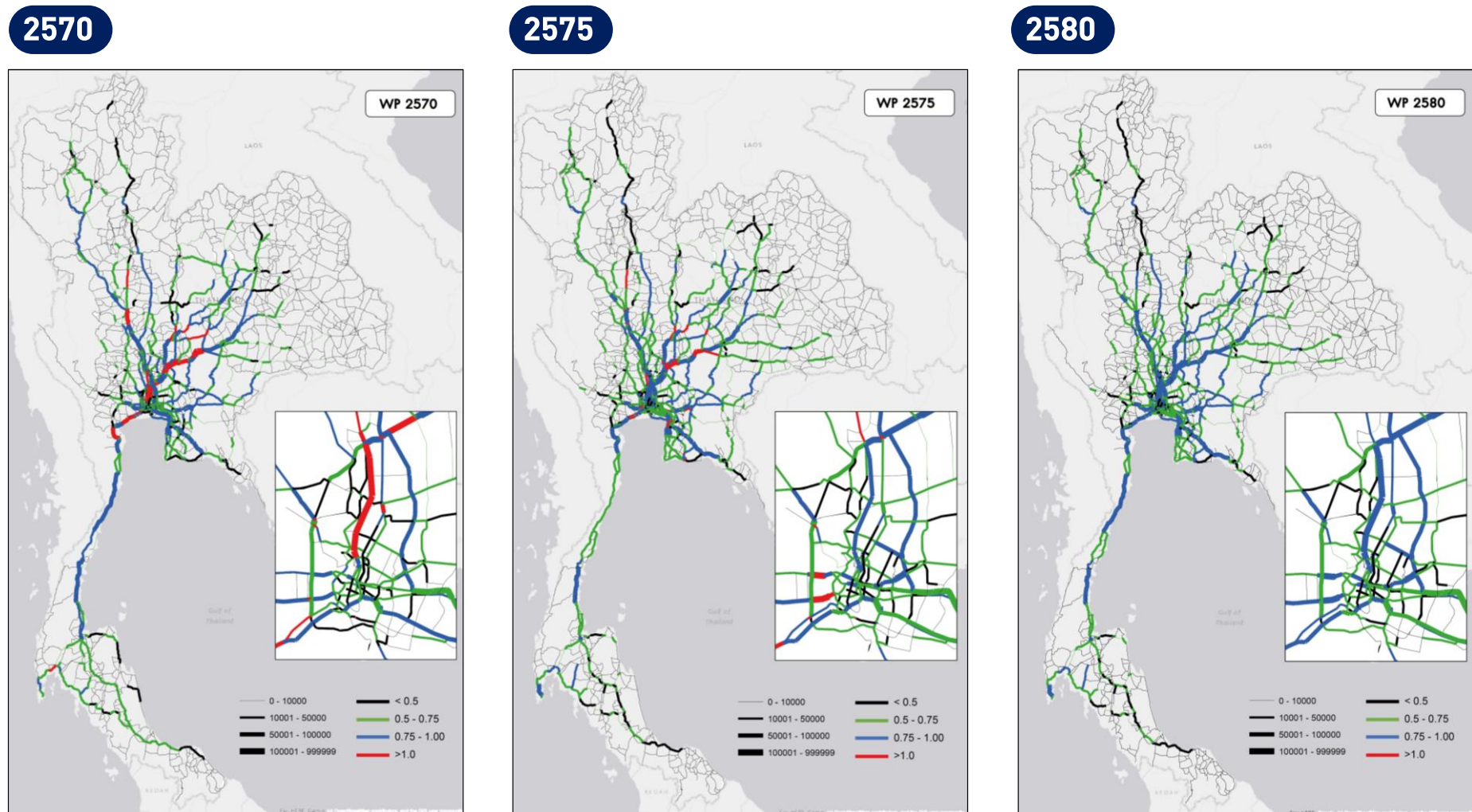
โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางรางเน้นการขนส่งสินค้าเป็นหลัก จึงแสดงการวิเคราะห์เพียงโครงการรถไฟทางคู่ หรือรถไฟระหว่างเมือง โดยหลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง หากพิจารณาจากก่อนมีโครงการในปี พ.ศ. 2565 พบว่า เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา เกินความสามารถในการรองรับ และมีแนวโน้มเต็มความจุในอนาคต แต่เมื่อมีโครงการรถไฟทางคู่ 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 จึงทำให้ V/C ไม่เปลี่ยนแปลงในอนาคตมากนัก และหากโครงการ Landbridge เกิดการพัฒนาขึ้น จะสามารถช่วยรองรับความจุของท่าเรือใกล้เคียงกับโครงการ Landbridge ได้ ดังแสดงในรูปที่ 6.4 - 3

4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

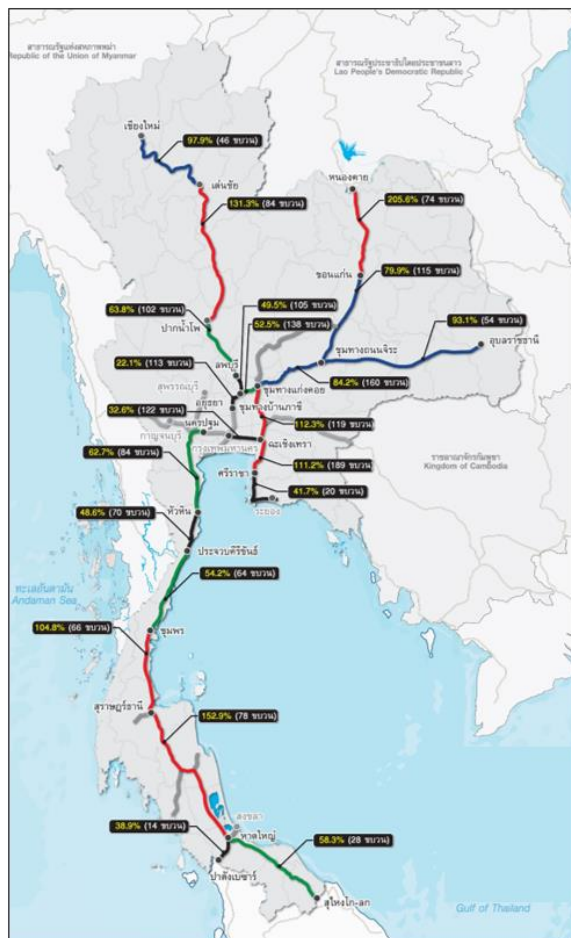
หลังจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ พบว่า หลายท่าอากาศยานสามารถรองรับความสามารถในการรองรับได้ในอนาคต เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ แต่ยังมีบางท่าอากาศยานที่ยังเกินความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ V/C ยังไม่มีการเปลี่ยนแปลงจากกรณีก่อนมีโครงการ ดังแสดงในรูปที่ 6.4 - 4



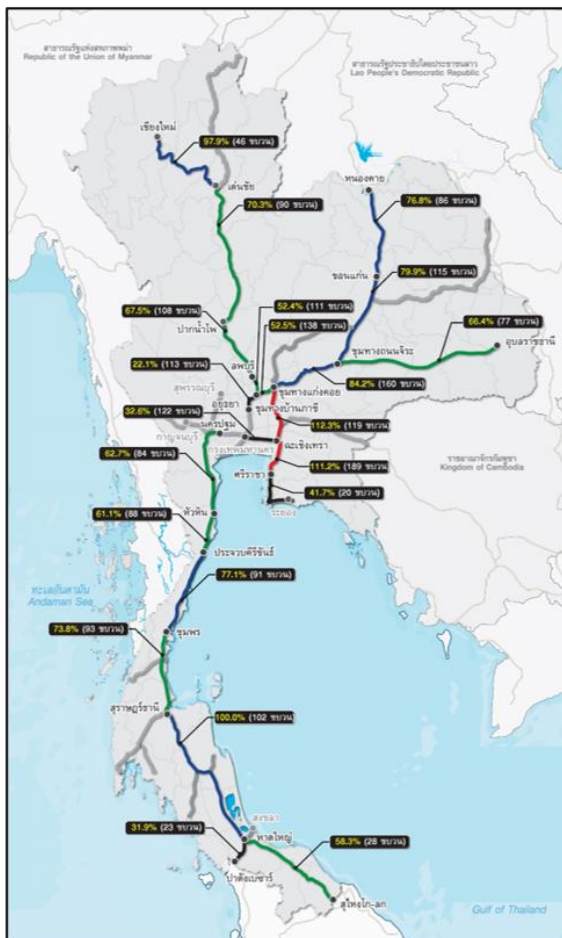
ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 1 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน กรณีหลังมีโครงการ

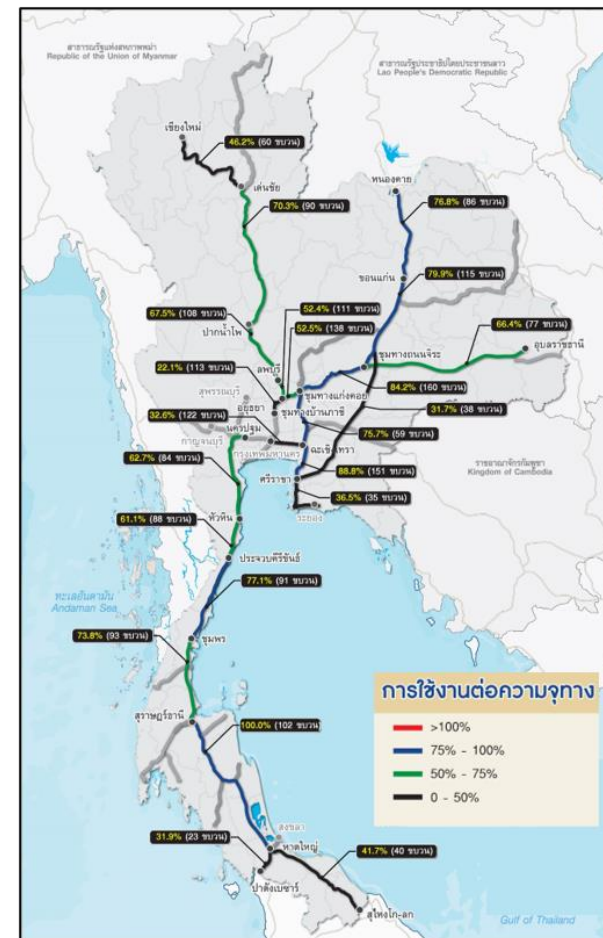
2570



2575

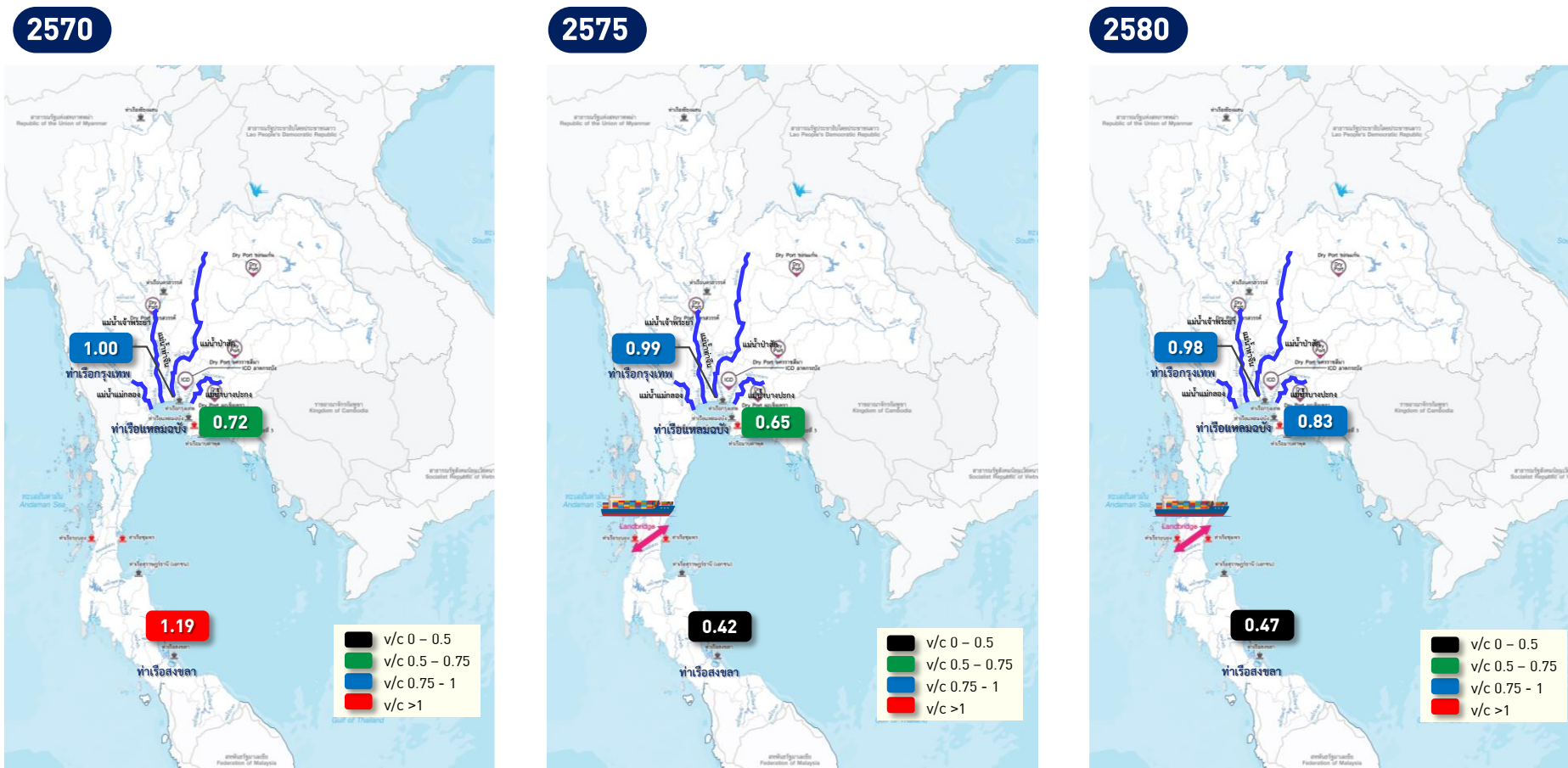


2580



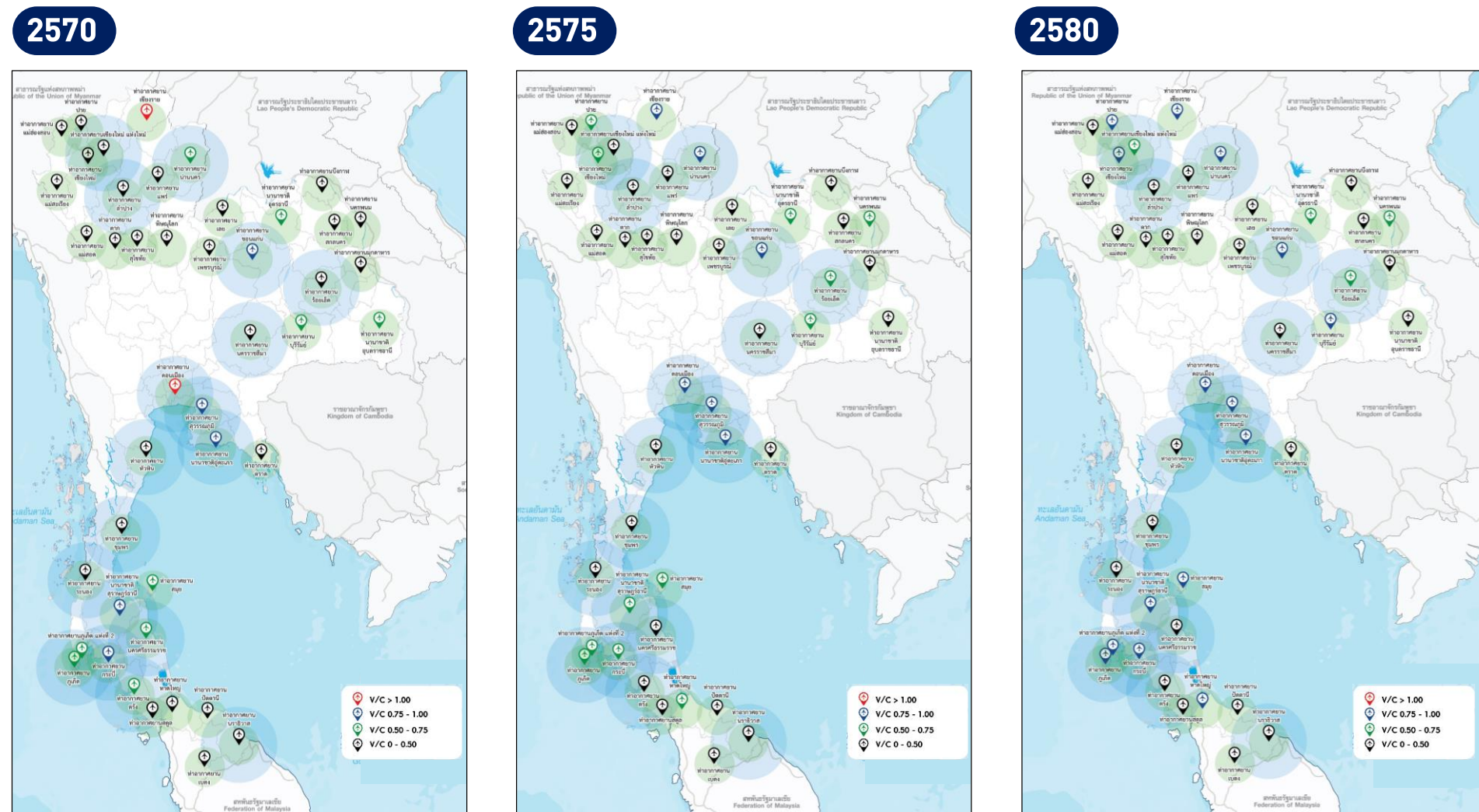
ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 2 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง กรณีหลังมีโครงการ



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

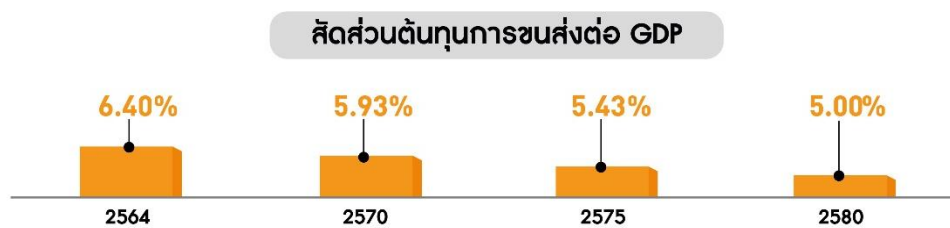
รูปที่ 6.4 - 3 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กรณีหลังมีโครงการ



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

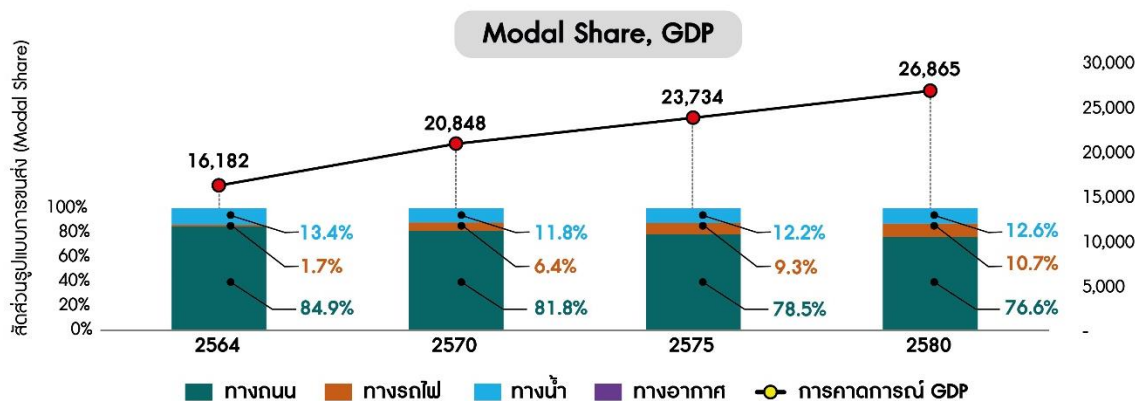
รูปที่ 6.4 - 4 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ กรณีหลังมีโครงการ

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



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, สนข. 2566

รูปที่ 6.4 - 5 สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อ GDP



ที่มา : วิเคราะห์และจัดทำโดยโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ, 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. ณ ปี พ.ศ. 2580

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน
การประชุมสัมมนาต่างๆ

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน การประชุมสัมมนาต่าง ๆ

7.1 การประชาสัมพันธ์และการสร้างการรับรู้ของประชาชน

ดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการทุกระยะ 1 เดือน เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องตลอดโครงการผ่านทางเพชฌัญช์ของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดยเริ่มตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2564 จนถึง เมษายน 2566 จำนวนเดือนละ 1 ชุด และให้มีการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ

นอกจากนี้ ได้ดำเนินการจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการประกอบด้วย

- 1) เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ ไม่น้อยกว่า 550 ชุด
- 2) วิดีทัศน์ ความยาวไม่น้อยกว่า 4 นาที จำนวน 2 เรื่อง
 - 2.1) วิดีทัศน์พร้อมเสียงบรรยาย (Audio) ภาษาไทยและคำบรรยายเป็นภาษาอังกฤษแสดงแนวทางการศึกษา สำหรับรับฟังความเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
 - 2.2) วิดีทัศน์พร้อมเสียงบรรยาย (Audio) ภาษาไทยและคำบรรยายเป็นภาษาอังกฤษแสดงผลการศึกษา เพื่อนำเสนอสรุปผลการศึกษา

7.2 การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิควิชาการที่เกี่ยวข้องการถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/ Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

- 1) ดำเนินการถ่ายทอดองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการศึกษารังนี้ เพื่อเพิ่มพูนความรู้ความเข้าใจ พัฒนาทักษะ เสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องให้กับเจ้าหน้าที่ในลักษณะของการให้คำปรึกษาและแลกเปลี่ยนความรู้ร่วมกัน (Counter Part) อยู่สม่ำเสมอ
- 2) ดำเนินการจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยี/องค์ความรู้ (Knowledge/Knowhow Transfer) ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษานี้เพื่อสร้างความเข้าใจ พัฒนาทักษะและเสริมสร้างสมรรถนะในการปฏิบัติงานให้กับเจ้าหน้าที่ของ สนข. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จำนวนไม่น้อยกว่า 50 คน ในหัวข้อ “พื้นฐานการวางแผนเมืองและการคมนาคมขนส่ง” และ “การจัดการขนส่งและระบบโลจิสติกส์” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ 8 ธันวาคม 2565 เวลา 08.30 - 16.30 น. ณ โรงแรม โนโวเทล กรุงเทพฯ แพลทินัม ประตูน้ำ ห้อง Sapphire Suite

7.3 การจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์

ได้ดำเนินการจัดประชุม หรือฝึกอบรม หรือสัมมนา เพื่อแนะนำโครงการและหรือเพื่อรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้องอย่างน้อย 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 การคมนาคมทางบก การคมนาคมทางน้ำ และการคมนาคมทางอากาศ หน่วยงาน ภาคเอกชนรวมทั้งหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการเสนอแนะนโยบาย จัดทำแผนงานและโครงการ

โดยในการสัมภาษณ์เชิงลึกและการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ได้แบ่งเป็น 2 ช่วง คือ ช่วงที่ 1 เป็นการนำเสนอภาพรวมโครงการคำจำกัดความการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและ โลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ โดย ดร. ธรรมบุญ เสงฆ์กุล ผู้จัดการโครงการ หัวข้อในการนำเสนอ ประกอบด้วย (1) หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ของโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ (2) การจัดทำ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และ (3) การศึกษารายละเอียดเชิงพื้นที่ของแผนปฏิบัติการฯ ของแต่ละภาค และช่วงที่ 2 จัดกิจกรรมประชุมกลุ่มย่อย ประกอบไปด้วย 3 กลุ่มย่อย ได้แก่ (1) ด้านเกษตรกรรม (2) ด้านอุตสาหกรรม และ (3) ด้านท่องเที่ยว ซึ่งจะให้ผู้มีส่วนร่วมในการประชุมได้แสดงความคิดเห็นกัน อย่างทั่วถึงและครบถ้วน

ทั้งนี้ ได้สรุปประเด็นความต้องการในพื้นที่ที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด โดยแยกเฉพาะโครงการในระดับประเทศและระดับภูมิภาค ส่วนโครงการในระดับจังหวัด จะไม่นำมารวมกับการสรุปในตารางที่ 7.3.1 - 1

ตารางที่ 7.3.1 - 1 สรุปประเด็นความต้องการในพื้นที่จากการสัมภาษณ์เชิงลึก และการประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ใน 6 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
1. ความต้องการของกลุ่มจังหวัดในภาคเหนือ		
- โครงการรถไฟที่เชื่อมเส้นทาง LIMEC และ EWEC เพื่อตึง นักท่องเที่ยวจากหลวงพระบาง ประเทศลาว (งบประมาณของ ภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ทางหลวงพิเศษตาก - แม่สอด (งบประมาณของภาครัฐ/ แผนบูรณาการฯ) - รถไฟทางคู่นครสวรรค์ (งบประมาณ ของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - หน่วยงานกลางกำหนดคุณสมบัติ ระบบ ITS และเชื่อมต่อข้อมูล การขนส่งจราจรในอนาคต (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ปรับปรุงเส้นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 115 เชื่อม นิคมอุตสาหกรรมพิจิตรไป ด่านแม่สอด (งบประมาณของ หน่วยงาน) - ส่งเสริม 5 จังหวัด ได้แก่ พิษณุโลก พิจิตร นครสวรรค์ สุโขทัย และตาก ให้เป็น เขตพัฒนาพื้นที่พิเศษ (นโยบาย) - หน่วยงานบริการควบคุม มาตรฐานสินค้าแบบบูรณาการ ที่ด่านแม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของหน่วยงาน) - การอำนวยความสะดวกที่ด่าน การค้าชายแดนแม่สอด ตลาดพรม้ามีความต้องการสินค้า เกษตรแปรรูปของไทยสูง ที่ด่าน	- พัฒนา CY ในภาคเหนือ (งบประมาณของภาครัฐ/ แผนบูรณาการฯ) - เชื่อมต่อระบบ NSW ของ ศุลกากร กับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตราภาษีอากร (งบประมาณ ของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ปรับปรุงทางหลวงหมายเลข 12 จาก 2 เลน เป็น 4 เลน ตลอดเส้นทาง (งบประมาณของ หน่วยงาน)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
	แม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ยกระดับการบริการของด่านศุลกากร ที่ด่านแม่สอด จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ส่งเสริมระบบรางไปยังด้านการค้าชายแดน เพื่อส่งออกสินค้าเกษตร จ.ตาก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังด่านชายแดนภูดู่ จ.อุตรดิตถ์ (งบประมาณของหน่วยงาน)	
2. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันตก ภาคกลาง ภาคตะวันออก		
- โครงการรถไฟฟ้ามหานคร 3 สนามบิน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำและทางทะเลในภาคตะวันออก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - โครงการพัฒนาท่าเรือเพื่อการท่องเที่ยวทางน้ำในเขตภาคตะวันออก (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - สนับสนุนการฝึกอบรมบุคลากรอย่างต่อเนื่อง เช่น Re - skills Up - skills และ New - skills (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาเส้นทางคมนาคมทางน้ำเพื่อการท่องเที่ยวหรือการเดินทางทั่วไปของประชาชน (เกาะล้าน เกาะเสม็ด เกาะกูด) (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนาระบบรางเพื่อการขนส่งสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - เร่งรัดการก่อสร้างการขยายท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	- รถไฟความเร็วสูง สุวรรณภูมิ - อุตะภา (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนา ICD ลาดกระบัง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาถนนที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดสุพรรณบุรี - สิงห์บุรี - อ่างทอง - ลพบุรี เพื่อเชื่อมโยงการค้าเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาเส้นทางเลียบเมืองสุพรรณบุรี - สิงห์บุรี - ลพบุรี แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน)
3. ความต้องการในพื้นที่กรุงเทพมหานคร		
พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่าย (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	เชื่อมต่อรถบรรทุกที่เป็นระบบ Door to Door กับระบบราง (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ปรับปรุงกฎระเบียบรถบรรทุก (งบประมาณของหน่วยงาน) - ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งทางราง เนื่องจากปัจจุบันมี

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
- พัฒนาถนนและโครงสร้างพื้นฐาน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับความต้องการเดินทางท่องเที่ยว (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ปรับปรุงกฎระเบียบรถโดยสารประจำทาง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ลดต้นทุนการขนส่ง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - บัตรโดยสารร่วม (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ปรับปรุงเส้นทางจากวงเวียนใหญ่ - ท่าอากาศยานดอนเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน) - การเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ - ท่าอากาศยานดอนเมือง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - มุ่งเน้นการวางแผนยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ในรูปแบบเชิงรุก เพื่อรองรับการพัฒนาตามเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไป (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนา Bus Road Map (งบประมาณของหน่วยงาน) - ปรับปรุงกฎระเบียบในการขั้บรถบรรทุก (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเส้นทางเชื่อมต่อไปท่าอากาศยาน (งบประมาณของหน่วยงาน) - โครงการปรับปรุงทางหลวงสาย 35 ตอนทางแยกต่างระดับบางขุนเทียน - เอกชัย (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ปรับปรุงพิธีการศุลกากรที่มีหลายขั้นตอนและใช้เวลานาน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - เพิ่มอัตราค่าจ้างและพัฒนาศักยภาพของเจ้าหน้าที่ที่กำกับดูแลมาตรฐานการนำเข้าและส่งออกสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - สนับสนุนการใช้ระบบขนส่งพลังงานไฟฟ้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนากฎระเบียบและกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาด่านเชียงของเพื่อรองรับสินค้าจากประเทศจีน (เนื่องจากประเทศจีนมีโครงการพัฒนาทางด่วนพิเศษที่ตัวเมืองห้วยทราย) (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาเทคโนโลยีและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับการตรวจสอบรับรองมาตรฐานสินค้า (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	- ข้อกำหนดไม่ให้มีการขนส่งสินค้าเที่ยวกลับได้ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - เชื่อมต่อระบบ NSW ของศุลกากร กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตราภาษีอากร (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนา CY ในด้านเชียงของ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ผลิตและพัฒนาบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ลดความแออัดในท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือคลองเตย (งบประมาณของจังหวัด)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
โครงการส่วนต่อขยายทางยกระดับบนถนนทางหลวงสาย 338 (งบประมาณของหน่วยงาน)		
4. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนบน)		
- รถไฟท่องเที่ยวระหว่างจังหวัดและเลาะริมแม่น้ำโขง (งบประมาณของหน่วยงาน) - พัฒนาทางเลียบเมือง หรือวงแหวนอุดรธานี เพื่อไม่ให้รถบรรทุกทุกเข้าเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ขยายสนามบินอุดรธานี ส่งเสริมให้อุดรธานีเป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทางการบินไปเที่ยวอื่น (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ - หนองคาย (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - โครงการจัดทำสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 9 บริเวณ บ้านเมืองหมื่น อ.ปากชม จังหวัดเลย กับด่าน โคกไผ่ แขวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาทางเลียบเมือง หรือวงแหวนอุดรธานี เพื่อไม่ให้รถบรรทุกทุกเข้าเมือง (งบประมาณของหน่วยงาน)	เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟ เพื่อเพิ่มสัดส่วนทางราง จ.ขอนแก่น (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)
5. ความต้องการในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง)		
- พิจารณาให้มิตาอากาศยานสุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - พัฒนาถนนหมายเลข 226 (นครราชสีมา - บุรีรัมย์ - สุรินทร์ - ศรีสะเกษ) (งบประมาณของหน่วยงาน)	- พัฒนาเส้นทางด่านช่องเม็ก - ลาว (งบประมาณของหน่วยงาน) - ยกระดับการบริการของด่านศุลกากร จ.สุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	- เชื่อมต่อระบบ NSW ของศุลกากร กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านกฎระเบียบ เช่น ใบอนุญาตเดินทางข้ามแดน อัตราภาษีอากร (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - ผลักดันให้เปิดด่านช่องสายตะกู จ.สุรินทร์ (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - สิ่งอำนวยความสะดวกที่จะเชื่อมโยงระหว่างสถานีจระ - อุบลราชธานี (งบประมาณของหน่วยงาน)
6. ความต้องการในพื้นที่ภาคใต้		
- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพมหานคร - สุราษฎร์ธานี (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ) - โครงการก่อสร้างสนามบินพัทลุง (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ - อยู่ในระหว่างการศึกษาความเหมาะสม) - โครงการก่อสร้างสะพานไปเกาะสมุยหรือเกาะพะงัน (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)	- พัฒนาและปรับปรุงถนนให้พร้อมใช้งานและรองรับการคมนาคมและโลจิสติกส์ในอนาคต ถนนเส้นเพชรเกษม (ถนนสายหลัก) จนถึง (ถนนสายรอง) (งบประมาณของหน่วยงาน) - ยกระดับมาตรฐานถนนสายหลัก (งบประมาณของหน่วยงาน)	- ขยายทางหลวงสายพัทลุง - ตรัง (งบประมาณของหน่วยงาน) - ถนนตัดใหม่ช่วงยะลาไปเบตง (งบประมาณของหน่วยงาน) - เร่งรัดการขยายทางหลวงเข้าด่านเบตง สายยะลา - เบตง (งบประมาณของหน่วยงาน)

ด้านการท่องเที่ยว	ด้านการเกษตรกรรม	ด้านอุตสาหกรรม
รถไฟท่องเที่ยวเบตง - ปันง จ.ยะลา (งบประมาณของภาครัฐ/แผนบูรณาการฯ)		

7.3.2 การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน

การสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) กับภาคเอกชน เช่น หอการค้าจังหวัด สภาอุตสาหกรรมจังหวัด เป็นต้น เพื่อรับฟังความคิดเห็นก่อนนำเสนอร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ จำนวนผู้เข้าร่วมไม่น้อยกว่าครั้งละ 50 คน ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด พื้นที่ละ 1 ครั้ง

โดยในการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) แบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย ช่วงที่ 1 การนำเสนอภาพรวม โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค และประเทศ โดย ดร. ธรรมนุญ เอษะภักกุล ผู้จัดการโครงการ หัวข้อในการนำเสนอ ประกอบด้วย (1) หลักการและเหตุผล วัตถุประสงค์ของโครงการ ผลที่คาดว่าจะได้รับ (2) สรุปปัญหาเชิงพื้นที่จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการและประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ที่ผ่านมา (3) การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่/ภูมิภาค (4) เกณฑ์และกรอบการดำเนินงานพื้นที่เป้าหมายการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ และ (5) (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และช่วงที่ 2 การรับฟังความคิดเห็น ชี้แจงข้อซักถามต่าง ๆ และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้จากผู้เข้าร่วมสัมมนา

โครงการฯ ได้สรุปประเด็นข้อเสนอแนะและความต้องการในพื้นที่ที่ได้จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด ดังแสดงในตารางที่ 7.3.1 - 2

ตารางที่ 7.3.1 - 2 สรุปประเด็นข้อเสนอแนะในพื้นที่จากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Workshop) ใน 5 พื้นที่กลุ่มจังหวัด

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
1. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้	
- พัฒนาท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 - หาพื้นที่สำหรับท่าเรือสงขลา แห่งที่ 3 - เพิ่มศักยภาพระหว่างท่าเรือที่มีอยู่เดิมของสงขลา และท่าเรือของจังหวัดตรัง - เพิ่มศักยภาพท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต - ออกแบบและเชื่อมต่อจุดการค้ากับประเทศมาเลเซีย จุดเชื่อมด่านสะเดา - บูกิตกายูฮิตัม (ประเทศมาเลเซีย) ที่ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา - โครงการลานขนถ่ายและลานปลดปล่อยสินค้าของด่านศุลกากรเบตง - เพิ่มหัวรถจักร และแคร่ของสถานีรถไฟ เพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าจากท่าเรือสงขลาไปด่านปาดังเบซาร์ - ขยายท่าเรือสงขลาและถนนที่รองรับเข้าท่าเรือ เพื่อเพิ่มศักยภาพการขนถ่ายน้ำมัน - พัฒนาร่องน้ำท่าเทียบเรือขนอม ที่อำเภอท่าศาลา สิชล ปากพนัง และหัวไทร - พัฒนาท่าเรือน้ำลึกของฝั่งชุมพรและท่าเรือน้ำลึกของฝั่งระนอง	- 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

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
- โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี - การเวนคืนที่ดินในโครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองหาดใหญ่ฝั่งตะวันออก ด้านซ้ายทาง ของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 425 - โครงการก่อสร้างสะพานลอย (Overpass) ในส่วนของสายทาง หมายเลข 4 ตัดกับ 406 บริเวณแยกคูหา - โครงการศึกษาความเป็นไปได้บริเวณทางแยกต่างระดับ Overpass ทางแยกสำโรง ในเมืองสงขลา - โครงการขยายช่องจราจรถนนทางหลวงหมายเลข 4 จากแยกท่าทอนเชื่อมจากจังหวัดพัทลุงจนถึงแยกคลองหะ โดยเพิ่มจาก 4 ช่องจราจรเป็น 6 ช่องจราจร - โครงการศึกษาทางแยกต่างระดับเป็น 4 ทางแยกต่อเนื่อง จากแยกท่าทอน (ทางหลวงหมายเลข 414 ตัดกับทางหลวงหมายเลข 4) แยกโคกเมา แยกคลองแห	- พัฒนาท่าเรืออ่าวปอ ท่าเรืออัสยะ เพื่อการท่องเที่ยว - ปรับปรุงท่าเรือท่องเที่ยว ละงู - ลังกาวิ
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 - โครงการรถไฟรางคู่ที่เชื่อมจากฝั่งตะวันตกมายัง ฝั่งตะวันออก - 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 - จัดโซนการใช้งานศูนย์เปลี่ยนถ่ายเฟส 1 ด้านศุลกากรเชียงของ เพื่อให้สิทธิประโยชน์แก่กรมศุลกากร และเอกชนที่รับสัมปทาน ศูนย์เปลี่ยนถ่าย - เชื่อมโยงระบบ NSW ของสำนักงานศุลกากร ภาคที่ 3	- รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพ-เชียงใหม่ - ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แห่งที่ 2 (เชียงใหม่และลำพูน) - ทางเลี่ยงเมืองเชียงใหม่ - แม่ริม - รถไฟทางคู่เชื่อมโยงตำบลแม่ต๊อบและแม่เมาะ - ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะเพื่อการท่องเที่ยวที่จังหวัดแม่ฮ่องสอน - พัฒนา TOD ที่เด่นชัย ซึ่งเป็นจุดเชื่อมระหว่างเด่นชัย - เชียงราย และเด่นชัย - เชียงใหม่
4. ข้อเสนอแนะของกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ตอนล่าง)	

ด้านการขนส่งสินค้า	ด้านการขนส่งคน
- 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) และนาฮี รุท (Nakhee Route) - สถานีจอดรถไฟชั่วคราวเพื่อที่ขนส่งนักท่องเที่ยวจากสถานีอุดรธานีมายังสถานีหนองแฟก เพื่อเตรียมความพร้อมการจัดงานพืชสวนโลก จ.อุดรธานี - จัดหารถจักรและแคร่บรรทุกสินค้า - เชื่อมโยงระบบ NSW ของสำนักงานศุลกากรหนองคาย	- ทางหลวงหมายเลขสาย 208 สายหลักเชื่อมต่อขอนแก่น - มหาสารคาม - เลื่อนแผนโครงการก่อสร้างเส้นทาง ถนนสายแยก ทล.2 - ทล.2 อ.เมือง, อ.สระใคร จ.หนองคาย (ระยะทาง 23.940 กม.) งบประมาณ 3,400 ล้านบาท 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 ประจำปีงบประมาณ 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 ที่รับผิดชอบในการจัดทำแผนงานบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ระหว่างปีงบประมาณ 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 เพื่อรับฟังความคิดเห็นของคณะกรรมการต่อร่างรายงานประเมินผล

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) โครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ 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 และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ ในช่วงหลัง