



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2567

TRANSPORT INFRASTRUCTURE ANNUAL REPORT 2024



<https://bit.ly/4p9kUeW>

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2567

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พฤศจิกายน 2568



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2567

TRANSPORT INFRASTRUCTURE ANNUAL REPORT 2024



<https://bit.ly/4p9kUeW>

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ประจำปี พ.ศ. 2567

ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

พฤศจิกายน 2568

คำนำ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร และจัดทำระบบข้อมูล และสารสนเทศของการขนส่งและจราจรให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่สนใจได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป จึงได้จัดทำรายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมประจำปี พ.ศ. 2567 (Transport Infrastructure Annual Report 2024) เพื่อสรุปข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ข้อมูลการเดินทาง ของคนและการขนส่งสินค้า รวมทั้งข้อมูลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหน่วยงานภายใน และภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ทราบถึงสถานะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและใช้ประกอบการ ศึกษาจัดทำนโยบายและแผนได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งเผยแพร่ข้อมูลด้านการขนส่งและจราจร ของประเทศให้แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนที่สนใจได้นำไปใช้ประโยชน์ต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร
พฤษภาคม 2568

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	๗
สารบัญตาราง	๑
สารบัญรูป	๙
บทที่ 1 โครงสร้างพื้นฐานทางถนน	1
1.1 กรมทางหลวง	2
1.2 กรมทางหลวงชนบท	7
1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	11
1.4 กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	12
1.5 กรุงเทพมหานคร	15
1.6 สรุประยะทางถนน	16
บทที่ 2 โครงสร้างพื้นฐานทางราง	17
2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย	19
2.1.1 รถไฟ	19
2.1.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	27
2.2 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	28
2.2.1 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	28
2.2.2 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	30
2.2.3 รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	31
2.2.4 รถไฟฟ้าสายสีชมพู	33
2.3 บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด	34
2.4 กรุงเทพมหานคร	35
2.4.1 รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม)	35
2.4.2 รถไฟฟ้าสายสีทอง	38
2.5 สรุประยะทางราง	39
บทที่ 3 โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	41
3.1 ลุ่มน้ำสายหลักของประเทศไทย	41
3.2 ท่าเทียบเรือของประเทศไทย	43
3.2.1 กรมเจ้าท่า	43
3.2.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย	43
3.2.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	43
3.3 โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย	46
3.3.1 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ	46
3.3.2 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง	47

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.4 โครงการเดินทางทางน้ำของคนของประเทศไทย	48
3.4.1 แม่น้ำเจ้าพระยา	49
3.4.2 คลองแสนแสบ	50
3.4.3 คลองผดุงกรุงเกษม	51
3.4.4 คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	52
บทที่ 4 โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	56
4.1 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์	56
4.1.1 กรมท่าอากาศยาน	57
4.1.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	60
4.1.3 กองทัพเรือ	61
4.1.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	62
4.2 ท่าอากาศยานที่มีใช้อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์	64
บทที่ 5 การเดินทางของคน	65
5.1 การเดินทางทางถนน	65
5.1.1 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง	65
5.1.2 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	66
5.1.3 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	67
5.2 การเดินทางทางราง	69
5.2.1 การเดินทางทางรถไฟ	69
5.2.2 การเดินทางทางรถไฟฟ้า	71
5.3 การเดินทางทางน้ำ	77
5.4 การเดินทางทางอากาศ	77
5.4.1 กรมท่าอากาศยาน	77
5.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	79
5.4.3 กองทัพเรือ	80
5.4.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	81
5.5 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	81
5.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	83
5.5.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	85
5.6 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	88
5.6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	88
5.6.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	89
5.7 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	92

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 6 การขนส่งสินค้า	95
6.1 การขนส่งสินค้าทางถนน	95
6.1.1 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล	95
6.1.2 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	97
6.1.3 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	99
6.1.4 การขนส่งสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ	101
6.2 การขนส่งสินค้าทางราง	102
6.2.1 กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์	102
6.2.2 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม	107
6.2.3 กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้าราชการ	113
6.3 การขนส่งสินค้าทางน้ำ	115
6.4 การขนส่งสินค้าทางอากาศ	117
6.4.1 กรมท่าอากาศยาน	117
6.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	119
6.4.3 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	120
6.5 การประมวลผลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	121
6.5.1 ประเมินการปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	121
6.5.2 การประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ	122
บทที่ 7 อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของประเทศ	124
7.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวม	124
7.2 การจัดอันดับความสามารถการแข่งขันของประเทศไทย โดยสถาบันการจัดการนนานาชาติ (International Institute for Management Development: IMD) ประจำปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	124
7.2.1 ความเป็นมา	124
7.2.2 เกณฑ์การประเมิน	124
7.2.3 ที่มาของข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูล	126
7.2.4 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันของประเทศไทยโดย IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	128
7.2.5 ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2568	130
7.2.6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน	132
7.2.7 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย	134
7.2.8 ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย	136
บทที่ 8 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	138
8.1 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	138
8.2 การติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2567	139

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	1
ตารางที่ 1 - 2	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567	2
ตารางที่ 1 - 3	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวง ปี พ.ศ. 2567	5
ตารางที่ 1 - 4	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามประเภททางหลวง ปี พ.ศ. 2567	6
ตารางที่ 1 - 5	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567	7
ตารางที่ 1 - 6	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวงชนบท ปี พ.ศ. 2567	10
ตารางที่ 1 - 7	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567	11
ตารางที่ 1 - 8	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ปี พ.ศ. 2567	12
ตารางที่ 1 - 9	ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2567	15
ตารางที่ 1 - 10	สรุประยะทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 - 2568	16
ตารางที่ 2 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง	18
ตารางที่ 2 - 2	ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายเหนือ ปี พ.ศ. 2567	21
ตารางที่ 2 - 3	ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2567	22
ตารางที่ 2 - 4	ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ปี พ.ศ. 2567	23
ตารางที่ 2 - 5	ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายใต้ ปี พ.ศ. 2567	25
ตารางที่ 2 - 6	ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ปี พ.ศ. 2567	26
ตารางที่ 2 - 7	สรุประยะทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567	26
ตารางที่ 2 - 8	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีเงิน) ปี พ.ศ. 2567	27
ตารางที่ 2 - 9	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2567	29
ตารางที่ 2 - 10	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง) ปี พ.ศ. 2567	30
ตารางที่ 2 - 11	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู) ปี พ.ศ. 2567	32
ตารางที่ 2 - 12	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีแดง) ปี พ.ศ. 2567	33
ตารางที่ 2 - 13	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีเทา) ปี พ.ศ. 2567	34
ตารางที่ 2 - 14	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู) ปี พ.ศ. 2567	37
ตารางที่ 2 - 15	ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้ามหานครสายสีเทา) ปี พ.ศ. 2567	38
ตารางที่ 2 - 16	สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 - 2568	39

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 3 - 1	ลำน้ำหลักของประเทศไทยตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564
ตารางที่ 3 - 2	เส้นทางการขนส่งสินค้าตามลำน้ำภายในประเทศ
ตารางที่ 3 - 3	ท่าเทียบเรือลำน้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 3 - 4	ท่าเทียบเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 3 - 5	สรุปเส้นทางที่ให้บริการการเดินเรือโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 3 - 6	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - 2570)
ตารางที่ 3 - 7	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - 2575)
ตารางที่ 4 - 1	หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าอากาศยาน
ตารางที่ 4 - 2	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 3	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 4	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 5	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 6	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 7	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 8	ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 9	จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 4 - 10	ท่าอากาศยานที่มีใช้อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์
ตารางที่ 5 - 1	ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 5 - 2	ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 5 - 3	ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 5 - 4	ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2567
ตารางที่ 5 - 5	ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 5 - 6 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567	71
ตารางที่ 5 - 7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า ARL พ.ศ. 2563 - 2567	72
ตารางที่ 5 - 8 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ปี พ.ศ. 2563 - 2567	73
ตารางที่ 5 - 9 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง ปี พ.ศ. 2563 - 2567	73
ตารางที่ 5 - 10 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566 - 2567	74
ตารางที่ 5 - 11 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ปี พ.ศ. 2564 - 2567	75
ตารางที่ 5 - 12 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) ปี พ.ศ. 2563 - 2567	76
ตารางที่ 5 - 13 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2564 - 2567	76
ตารางที่ 5 - 14 ปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2563 - 2567	77
ตารางที่ 5 - 15 ปริมาณผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563 - 2567	77
ตารางที่ 5 - 16 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567	78
ตารางที่ 5 - 17 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567	80
ตารางที่ 5 - 18 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกองทัพเรือ ปี พ.ศ. 2567	80
ตารางที่ 5 - 19 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567	81
ตารางที่ 5 - 20 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)	82
ตารางที่ 5 - 21 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	83
ตารางที่ 5 - 22 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567	84
ตารางที่ 5 - 23 ข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)	85
ตารางที่ 5 - 24 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	86
ตารางที่ 5 - 25 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567	87

สารบัญตาราง (ต่อ)

หน้า

ตารางที่ 5 - 26	ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	88
	ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)	
ตารางที่ 5 - 27	สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	90
	ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)	
ตารางที่ 5 - 28	สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค	92
	จำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567	
ตารางที่ 5 - 29	ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	92
	ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)	
ตารางที่ 5 - 30	สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	93
	ปี พ.ศ. 2567	
ตารางที่ 5 - 31	สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง	94
	ปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567	
ตารางที่ 6 - 1	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2567	96
ตารางที่ 6 - 2	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2567	96
ตารางที่ 6 - 3	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2567	98
ตารางที่ 6 - 4	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2567	98
ตารางที่ 6 - 5	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2567	100
ตารางที่ 6 - 6	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2567	100
ตารางที่ 6 - 7	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567	113
ตารางที่ 6 - 8	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. 2567	114
ตารางที่ 6 - 9	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำนํ้า ปี พ.ศ. 2567	115
ตารางที่ 6 - 10	ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2567	116
ตารางที่ 6 - 11	ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกรมท่าอากาศยานปี พ.ศ. 2567	117
ตารางที่ 6 - 12	ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567	119
ตารางที่ 6 - 13	ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567	120
ตารางที่ 6 - 14	ประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2564	121
ตารางที่ 6 - 15	สรุปการประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางนํ้า	122
	ปี พ.ศ. 2567	
ตารางที่ 6 - 16	สรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางนํ้า	122
	ภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567	

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 7 - 1 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียนในภาพรวม ปี พ.ศ. 2564 - 2568 (ค.ศ. 2021 - 2025)	124
ตารางที่ 7 - 2 เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	125
ตารางที่ 7 - 3 ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)	128
ตารางที่ 7 - 4 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568	129
ตารางที่ 7 - 5 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568	130
ตารางที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)	130
ตารางที่ 7 - 7 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568	131
ตารางที่ 7 - 8 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2567 และปี พ.ศ. 2568	132
ตารางที่ 7 - 9 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี	134
ตารางที่ 8 - 1 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนข.	138
ตารางที่ 8 - 2 ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2567	139

สารบัญรูป

	หน้า	
รูปที่ 2 - 1	เส้นทางรถไฟของประเทศไทย	19
รูปที่ 2 - 2	เส้นทางรถไฟสายเหนือ	20
รูปที่ 2 - 3	เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ	21
รูปที่ 2 - 4	เส้นทางรถไฟสายตะวันออก	23
รูปที่ 2 - 5	เส้นทางรถไฟสายใต้	24
รูปที่ 2 - 6	เส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง	25
รูปที่ 2 - 7	รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	27
รูปที่ 2 - 8	รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	29
รูปที่ 2 - 9	รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	30
รูปที่ 2 - 10	รถไฟฟ้ามหานคร สายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	32
รูปที่ 2 - 11	รถไฟฟ้าสายสีชมพู	33
รูปที่ 2 - 12	รถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง)	34
รูปที่ 2 - 13	รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท และสายสีลม (รถไฟฟ้าสายสีเขียว)	36
รูปที่ 2 - 14	รถไฟฟ้าสายสีทอง	38
รูปที่ 3 - 1	ลุ่มน้ำของประเทศไทย	41
รูปที่ 3 - 2	ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลและในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทย ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	44
รูปที่ 3 - 3	ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า	45
รูปที่ 3 - 4	เส้นทางในการให้บริการเรือโดยสารในปัจจุบัน	48
รูปที่ 3 - 5	เส้นทางในการให้บริการเรือด่วนเจ้าพระยา	49
รูปที่ 3 - 6	เส้นทางในการให้บริการของบริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด	50
รูปที่ 3 - 7	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองแสนแสบ	50
รูปที่ 3 - 8	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองผดุงกรุงเกษม	51
รูปที่ 3 - 9	โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	52
รูปที่ 3 - 10	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - 2570)	54
รูปที่ 3 - 11	การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ สำหรับแผนระยะยาว (พ.ศ. 2571 - 2575)	55
รูปที่ 4 - 1	โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ	56

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 5 - 1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	82
รูปที่ 5 - 2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	83
รูปที่ 5 - 3 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	85
รูปที่ 5 - 4 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567	86
รูปที่ 5 - 5 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567	89
รูปที่ 5 - 6 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2567	90
รูปที่ 5 - 7 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 7 จังหวัด ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ปี พ.ศ. 2567	91
รูปที่ 5 - 8 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567	93
รูปที่ 5 - 9 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567	94
รูปที่ 6 - 1 สถานีขนส่งสินค้าพหุ-modal	95
รูปที่ 6 - 2 สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง	97
รูปที่ 6 - 3 สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า	99
รูปที่ 6 - 4 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ	101
รูปที่ 6 - 5 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง	102
รูปที่ 6 - 6 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย	103
รูปที่ 6 - 7 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่	103
รูปที่ 6 - 8 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - อุบลราชธานี	104
รูปที่ 6 - 9 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ลำพูน	104
รูปที่ 6 - 10 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย (Landbridge) เส้นทางปาดังเบซาร์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	105
รูปที่ 6 - 11 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางระหว่างประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย และ ประเทศลาว เส้นทางปาดังเบซาร์ - ท่านาแล้ง	106
รูปที่ 6 - 12 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศลาว เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง	106
รูปที่ 6 - 13 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย เส้นทางบางกล้า - ปาดังเบซาร์	107
รูปที่ 6 - 14 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เชียงรากน้อย	107
รูปที่ 6 - 15 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เปรัง	108

สารบัญรูป (ต่อ)

	หน้า
รูปที่ 6 - 16 การขนส่งสินค้าสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - หนองขอนกว้าง	108
รูปที่ 6 - 17 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์	109
รูปที่ 6 - 18 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - สำราญ	110
รูปที่ 6 - 19 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ	110
รูปที่ 6 - 20 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แหยมฉะ	111
รูปที่ 6 - 21 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - มาตาพุด	111
รูปที่ 6 - 22 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - อุบลราชธานี	112
รูปที่ 6 - 23 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบ้านปึกเป็ก - เชียงใหม่	112
รูปที่ 6 - 24 ปริมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567	121
รูปที่ 7 - 1 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	126
รูปที่ 7 - 2 ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	127
รูปที่ 7 - 3 ผลการจัดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)	128
รูปที่ 7 - 4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลักของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)	129
รูปที่ 7 - 5 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี	131
รูปที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) และ ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)	133

บทที่ 1

โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

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

- **ทางหลวงพิเศษ** คือ ทางหลวงที่จัดหรือทำไว้เพื่อให้การจราจรผ่านได้ตลอดรวดเร็วเป็นพิเศษตามที่รัฐมนตรีประกาศกำหนด และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงพิเศษ โดยกรมทางหลวงเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา รวมทั้งควบคุมให้มีการเข้าออกได้เฉพาะโดยทางเสริมที่เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงพิเศษตามที่กรมทางหลวงจัดทำขึ้นไว้เท่านั้น

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

- **ทางหลวงชนบท** คือ ทางหลวงที่กรมทางหลวงชนบทเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงชนบท

- **ทางหลวงท้องถิ่น** คือ ทางหลวงที่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงท้องถิ่น

- **ทางหลวงสัมปทาน** คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้สัมปทานตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงที่ได้รับสัมปทาน และได้ลงทะเบียนไว้เป็นทางหลวงสัมปทาน

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

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

โดยโครงสร้างพื้นฐานทางถนนมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาและบำรุงรักษาทั้งหมด 5 หน่วยงาน แสดงดังตารางที่ 1 - 1

ตารางที่ 1 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

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

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

1.1 กรมทางหลวง

กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษา ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 1 - 2 ถึง ตารางที่ 1 - 4

ตารางที่ 1 - 2 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ		724	450.656	14,882.892	9.388	15,342.936
1	กำแพงเพชร	26	-	752.137	-	752.137
2	เชียงราย	80	-	1,507.060	-	1,507.060
3	เชียงใหม่	73	27.337	1,803.638	-	1,830.975
4	ตาก	34	1.460	1,052.701	-	1,054.161
5	นครสวรรค์	69	165.954	955.037	-	1,120.991
6	น่าน	44	0.300	1,044.814	9.388	1,054.502
7	พะเยา	29	-	682.009	-	682.009
8	พิจิตร	39	-	565.763	-	565.763
9	พิษณุโลก	46	42.760	909.162	-	951.922
10	เพชรบูรณ์	67	-	1,298.698	-	1,298.698
11	แพร่	35	20.924	581.833	-	602.757
12	แม่ฮ่องสอน	21	71.445	610.279	-	681.724
13	ลำปาง	39	54.400	897.686	-	952.086
14	ลำพูน	22	40.674	447.823	-	488.497
15	สุโขทัย	53	7.300	841.924	-	849.224
16	อุตรดิตถ์	47	18.102	932.328	-	950.430
ภาคกลาง		1,025	969.245	12,161.390	14.092	13,144.727
1	กรุงเทพมหานคร	53	83.485	309.937	-	393.422
2	กาญจนบุรี	76	6.040	1,279.622	-	1,285.662
3	จันทบุรี	28	-	523.757	-	523.757
4	ฉะเชิงเทรา	48	28.242	484.161	-	512.403
5	ชลบุรี	112	67.707	810.130	14.092	891.929
6	ชัยนาท	18	18.979	304.054	-	323.033
7	ตราด	19	-	426.818	-	426.818
8	นครนายก	19	-	213.979	-	213.979
9	นครปฐม	45	45.493	405.492	-	450.985
10	นนทบุรี	24	30.714	108.237	-	138.951

ตารางที่ 1 - 2 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
11	ปทุมธานี	60	42.367	416.510	-	458.877
12	ประจวบคีรีขันธ์	18	-	378.491	-	378.491
13	ปราจีนบุรี	29	38.217	442.626	-	480.843
14	พระนครศรีอยุธยา	48	86.784	376.174	-	462.958
15	เพชรบุรี	31	-	482.852	-	482.852
16	ระยอง	30	51.467	379.616	-	431.083
17	ราชบุรี	33	8.955	573.257	-	582.212
18	ลพบุรี	59	-	1,007.477	-	1,007.477
19	สมุทรปราการ	50	19.635	223.308	-	242.943
20	สมุทรสงคราม	6	0.447	62.005	-	62.452
21	สมุทรสาคร	8	-	89.810	-	89.810
22	สระแก้ว	31	135.269	641.665	-	776.934
23	สระบุรี	56	73.491	589.654	-	663.145
24	สิงห์บุรี	20	-	243.212	-	243.212
25	สุพรรณบุรี	61	231.953	660.514	-	892.467
26	อ่างทอง	18	-	288.459	-	288.459
27	อุทัยธานี	25	-	439.573	-	439.573
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		774	144.765	15,643.020	-	15,787.785
1	กาฬสินธุ์	43	-	808.133	-	808.133
2	ขอนแก่น	53	20.147	1,016.556	-	1,036.703
3	ชัยภูมิ	36	16.735	816.555	-	833.290
4	นครพนม	32	1.400	594.227	-	595.627
5	นครราชสีมา	125	80.218	1,698.707	-	1,778.925
6	บึงกาฬ	10	9.400	338.762	-	348.162
7	บุรีรัมย์	53	-	890.668	-	890.668
8	มหาสารคาม	28	0.100	651.436	-	651.536
9	มุกดาหาร	13	7.743	424.281	-	432.024
10	ยโสธร	13	-	266.783	-	266.783
11	ร้อยเอ็ด	32	-	829.434	-	829.434
12	เลย	47	-	1,136.520	-	1,136.520
13	ศรีสะเกษ	40	3.002	885.262	-	888.264
14	สกลนคร	50	0.984	943.054	-	944.038
15	สุรินทร์	42	-	932.174	-	932.174

ตารางที่ 1 - 2 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
16	หนองคาย	16	-	377.730	-	377.730
17	หนองบัวลำภู	11	0.136	287.694	-	287.830
18	อำนาจเจริญ	11	-	232.042	-	232.042
19	อุดรธานี	53	4.425	1,075.107	-	1,079.532
20	อุบลราชธานี	66	0.475	1,437.895	-	1,438.370
ภาคใต้		521	28.219	8,079.889	-	8,108.108
1	กระบี่	17	-	366.746	-	366.746
2	ชุมพร	32	7.629	494.838	-	502.467
3	ตรัง	46	18.622	846.650	-	865.272
4	นครศรีธรรมราช	74	-	1,208.811	-	1,208.811
5	นราธิวาส	54	-	672.108	-	672.108
6	ปัตตานี	39	0.226	356.806	-	357.032
7	พังงา	21	-	363.645	-	363.645
8	พัทลุง	30	-	423.941	-	423.941
9	ภูเก็ต	21	-	192.683	-	192.683
10	ยะลา	26	-	445.718	-	445.718
11	ระนอง	6	-	262.134	-	262.134
12	สงขลา	43	-	728.448	-	728.448
13	สตูล	13	-	163.612	-	163.612
14	สุราษฎร์ธานี	99	1.742	1,553.749	-	1,555.491
รวม		3,044	1,592.885	50,767.191	23.480	52,383.556
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾		3,041	1,635.129	50,684.088	22.587	52,341.804
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		3 (0.10)	- 42.244 (- 2.58)	83.103 (0.16)	0.893 (3.95)	41.752 (0.08)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ตารางที่ 1 - 3 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามหน่วยงานของกรมทางหลวง
ปี พ.ศ. 2567

หน่วยงานกรมทางหลวง	จำนวน ตอน	ระยะทางจริง (กิโลเมตร)			
		คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ	719	284.838	15,478.908	9.388	15,773.134
สำนักงานทางหลวงที่ 1 (เชียงใหม่)	155	193.856	3,759.426	-	3,953.282
สำนักงานทางหลวงที่ 2 (แพร่)	188	21.224	3,815.716	9.388	3,846.328
สำนักงานทางหลวงที่ 4 (ตาก)	107	8.760	2,553.762	-	2,562.522
สำนักงานทางหลวงที่ 5 (พิษณุโลก)	138	60.862	2,500.253	-	2,561.115
สำนักงานทางหลวงที่ 6 (เพชรบูรณ์)	131	0.136	2,849.751	-	2,849.887
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	759	318.115	15,102.005	-	15,420.120
สำนักงานทางหลวงที่ 3 (สกลนคร)	134	19.527	2,950.587	-	2,970.114
สำนักงานทางหลวงที่ 7 (ขอนแก่น)	139	41.307	2,842.359	-	2,883.666
สำนักงานทางหลวงที่ 8 (มหาสารคาม)	101	0.100	2,223.673	-	2,223.773
สำนักงานทางหลวงที่ 9 (อุบลราชธานี)	159	3.477	3,487.373	-	3,490.850
สำนักงานทางหลวงที่ 10 (นครราชสีมา)	226	253.704	3,598.013	-	3,851.717
ภาคกลาง	882	940.978	9,876.629	14.092	10,831.699
สำนักงานทางหลวงที่ 11 (ลพบุรี)	197	239.445	2,734.544	-	2,973.989
สำนักงานทางหลวงที่ 12 (สุพรรณบุรี)	205	296.885	3,012.459	-	3,309.344
สำนักงานทางหลวงที่ 13 (กรุงเทพมหานคร)	251	257.232	1,646.834	-	1,904.066
สำนักงานทางหลวงที่ 14 (ชลบุรี)	229	147.416	2,482.792	14.092	2,644.300
ภาคใต้	637	48.954	9,893.659	-	9,942.613
สำนักงานทางหลวงที่ 15 (ประจวบคีรีขันธ์)	145	20.735	2,226.323	-	2,247.058
สำนักงานทางหลวงที่ 16 (นครศรีธรรมราช)	197	1.742	3,006.879	-	3,008.621
สำนักงานทางหลวงที่ 17 (กระบี่)	117	26.251	2,191.249	-	2,217.500
สำนักงานทางหลวงที่ 18 (สงขลา)	178	0.226	2,469.208	-	2,469.434
กองทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	45	-	395.093	-	395.093
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 5 (ทางยกระดับอุตสาหกรรม)	2	-	-	-	-
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 6 (บางปะอิน - หนองคาย)	17	-	93.300	-	93.300
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพมหานคร - ระยอง)	11	-	181.202	-	181.202
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนกาญจนาภิเษก)	2	-	64.000	-	64.000
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี)	13	-	56.591	-	56.591
บริษัท ทางยกระดับดอนเมือง จำกัด (มหาชน)	2	-	20.897	-	20.897
ทางยกระดับดินแดง - อนุสรณ์สถาน	2	-	20.897	-	20.897
รวม	3,044	1,592.885	50,767.191	23.480	52,383.556
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾	3,041	1,635.129	50,684.088	22.587	52,341.804
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	3 (0.10)	- 42.244 (- 2.58)	83.103 (0.16)	0.893 (3.95)	41.752 (0.08)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ตารางที่ 1 - 4 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง จำแนกตามประเภททางหลวง ปี พ.ศ. 2567

ประเภททางหลวง	ระยะทางจริง (กิโลเมตร)	จำนวน สายทาง	จำนวนสายทาง ที่มีระยะทาง	จำนวนตอน
1. ทางหลวงแผ่นดิน	51,876.112	1,525	1,525	2,991
2. ทางหลวงพิเศษ	486.547	5	5	52
3. ทางหลวงสัมปทาน	20.897	1	1	1
รวม	52,383.556	1,531	1,531	3,044
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾	52,341.804	1,530	1,530	3,041
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	41.752 (0.08)	1 (0.07)	1 (0.07)	3 (0.10)

ที่มา : กรมทางหลวง (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ในปี พ.ศ. 2567 กรมทางหลวงมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 52,383.556 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 41.752 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 0.08) โดยเป็นทางหลวงแผ่นดิน 51,876.112 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษ 486.547 กิโลเมตร และทางหลวงสัมปทาน 20.897 กิโลเมตร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระยะทางถนนรวมมากที่สุด 15,787.785 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 114.765 กิโลเมตร และถนนลาดยาง 15,643.020 กิโลเมตร) รองลงมา คือ ภาคเหนือ 15,342.936 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 450.656 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 14,882.892 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 9.388 กิโลเมตร) ภาคกลาง 13,144.785 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 969.245 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 12,161.390 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 14.092 กิโลเมตร) และภาคใต้ 8,108.108 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 28.219 กิโลเมตร และถนนลาดยาง 8,079.889 กิโลเมตร) ตามลำดับ

1.2 กรมทางหลวงชนบท

กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุง และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 1 - 5 และ 1 - 6

ตารางที่ 1 - 5 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
ภาคเหนือ		737	1,249.381	8,953.979	220.617	10,423.977
1	กำแพงเพชร	46	11.788	751.189	4.851	767.828
2	เชียงราย	54	201.439	633.038	-	834.477
3	เชียงใหม่	91	445.240	951.568	125.515	1,522.323
4	ตาก	27	84.050	402.414	-	486.464
5	นครสวรรค์	49	52.357	686.847	-	739.204
6	น่าน	22	15.488	350.381	-	365.869
7	พะเยา	50	38.072	483.674	17.355	539.101
8	พิจิตร	56	1.862	715.044	-	716.906
9	พิษณุโลก	50	18.131	684.141	35.775	738.047
10	เพชรบูรณ์	51	10.717	616.829	-	627.546
11	แพร่	41	97.921	458.231	-	556.152
12	แม่ฮ่องสอน	21	237.716	276.481	37.121	551.318
13	ลำปาง	34	8.074	597.572	-	605.646
14	ลำพูน	69	6.286	562.252	-	568.538
15	สุโขทัย	43	18.236	441.449	-	459.685
16	อุตรดิตถ์	33	2.004	342.869	-	344.873
ภาคกลาง		1,195	966.314	13,979.959	107.068	15,053.341
1	กรุงเทพมหานคร	6	-	52.360	-	52.360
2	กาญจนบุรี	78	162.860	1,058.753	62.740	1,284.353
3	จันทบุรี	50	40.475	709.644	9.200	759.319
4	ฉะเชิงเทรา	39	3.086	612.306	-	615.392
5	ชลบุรี	59	68.193	564.838	3.040	636.071
6	ชัยนาท	55	-	683.969	-	683.969
7	ตราด	43	32.801	395.366	0.100	428.267
8	นครนายก	24	5.625	273.703	-	279.328
9	นครปฐม	39	50.635	428.896	-	479.531
10	นนทบุรี	36	174.620	137.700	-	312.320

ตารางที่ 1 - 5 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
11	ปทุมธานี	29	38.693	437.815	-	476.508
12	ประจวบคีรีขันธ์	45	9.792	664.931	-	674.723
13	ปราจีนบุรี	43	-	527.761	-	527.761
14	พระนครศรีอยุธยา	52	85.440	480.517	-	565.957
15	เพชรบุรี	41	1.606	573.011	6.273	580.890
16	ระยอง	43	13.101	535.201	6.403	554.705
17	ราชบุรี	56	26.272	726.463	5.975	758.710
18	ลพบุรี	95	10.157	1,022.686	4.547	1,037.390
19	สมุทรปราการ	14	29.747	69.481	-	99.228
20	สมุทรสงคราม	24	7.950	192.871	-	200.821
21	สมุทรสาคร	42	149.961	196.444	-	346.405
22	สระแก้ว	71	7.816	1,129.153	0.983	1,137.952
23	สระบุรี	51	23.951	513.668	-	537.619
24	สิงห์บุรี	31	5.600	263.243	-	268.843
25	สุพรรณบุรี	69	13.006	940.866	7.807	961.679
26	อ่างทอง	33	2.320	339.196	-	341.516
27	อุทัยธานี	27	2.607	449.117	-	451.724
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		1,136	931.664	17,682.805	203.868	18,818.337
1	กาฬสินธุ์	72	49.910	1,034.045	33.560	1,117.515
2	ขอนแก่น	76	76.359	1,087.421	41.852	1,205.632
3	ชัยภูมิ	56	37.877	873.074	16.211	927.162
4	นครพนม	54	40.400	877.919	6.106	924.425
5	นครราชสีมา	82	11.135	1,584.359	13.425	1,608.919
6	บึงกาฬ	36	57.085	560.627	1.824	619.536
7	บุรีรัมย์	73	10.831	1,159.252	-	1,170.083
8	มหาสารคาม	37	17.266	615.457	-	632.723
9	มุกดาหาร	27	35.526	408.511	-	444.037
10	ยโสธร	34	29.525	593.170	-	622.695
11	ร้อยเอ็ด	72	17.133	1,252.665	-	1,269.798
12	เลย	27	10.674	536.832	-	547.506
13	ศรีสะเกษ	88	72.831	1,107.701	18.974	1,199.506
14	สกลนคร	64	9.497	1,155.442	-	1,164.939

ตารางที่ 1 - 5 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
15	สุรินทร์	46	8.494	793.815	-	802.309
16	หนองคาย	34	6.891	479.268	2.795	488.954
17	หนองบัวลำภู	36	24.972	519.338	-	544.310
18	อำนาจเจริญ	29	51.031	385.810	5.915	442.756
19	อุดรธานี	97	74.577	1,218.165	58.206	1,350.948
20	อุบลราชธานี	96	289.650	1,439.934	5.000	1,734.584
ภาคใต้		594	234.974	6,684.153	81.152	7,000.279
1	กระบี่	40	10.600	494.591	-	505.191
2	ชุมพร	46	13.440	600.603	3.550	617.593
3	ตรัง	32	5.724	357.825	-	363.549
4	นครศรีธรรมราช	80	30.109	1,001.091	27.490	1,058.690
5	นราธิวาส	49	24.718	449.786	13.772	488.276
6	ปัตตานี	50	5.909	485.693	1.445	493.047
7	พังงา	24	5.377	179.343	-	184.720
8	พัทลุง	51	24.959	519.048	-	544.007
9	ภูเก็ต	20	3.359	112.788	-	116.147
10	ยะลา	29	14.475	358.551	-	373.026
11	ระนอง	25	0.700	329.057	12.435	342.192
12	สงขลา	67	18.804	770.834	3.450	793.088
13	สตูล	43	5.500	583.373	13.570	602.443
14	สุราษฎร์ธานี	38	71.300	441.570	5.440	518.310
รวม		3,662	3,382.333	47,300.896	612.705	51,295.934
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾		3,523	3,146.591	46,529.867	557.127	50,233.585
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		139 (3.95)	235.742 (7.49)	771.029 (1.66)	55.578 (9.98)	1,062.349 (2.11)

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ตารางที่ 1 - 6 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท จำแนกตามหน่วยงาน
ของกรมทางหลวงชนบท ปี พ.ศ. 2567

หน่วยงาน	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
		คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
สำนักบำรุงทาง	12	-	106.496	-	106.496
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 1 (ปทุมธานี)	158	330.820	1,410.573	-	1,741.393
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 2 (สระบุรี)	232	39.708	2,483.566	4.547	2,527.821
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)	195	154.570	2,205.049	18.743	2,378.362
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 4 (เพชรบุรี)	208	195.581	2,353.720	12.248	2,561.549
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 5 (นครราชสีมา)	257	68.337	4,410.500	29.636	4,508.473
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 6 (ขอนแก่น)	212	121.432	3,492.375	41.852	3,655.659
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 7 (อุบลราชธานี)	247	443.037	3,526.615	29.889	3,999.541
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 8 (นครสวรรค์)	205	152.664	3,004.611	4.851	3,162.126
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 9 (อุดรธานี)	177	49.088	2,085.288	35.775	2,170.151
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 10 (เชียงใหม่)	215	697.316	2,387.873	162.636	3,247.825
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 11 (สุราษฎร์ธานี)	189	115.549	2,372.321	48.915	2,536.785
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 12 (สงขลา)	238	69.406	2,648.237	32.237	2,749.880
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 13 (ฉะเชิงเทรา)	177	16.527	2,542.923	0.983	2,560.433
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 14 (กระบี่)	167	50.019	1,663.595	-	1,713.614
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 15 (อุดรธานี)	203	163.525	2,777.398	62.825	3,003.748
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 16 (กาฬสินธุ์)	217	135.333	3,475.917	39.666	3,650.916
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 17 (เชียงราย)	167	352.920	1,925.324	17.355	2,295.599
สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 18 (สุพรรณบุรี)	186	226.501	2,428.515	70.547	2,725.563
รวม	3,662	3,382.333	47,300.896	612.705	51,295.934
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾	3,523	3,146.591	46,529.867	557.127	50,233.585
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	139 (3.95)	235.742 (7.49)	771.029 (1.66)	55.578 (9.98)	1,062.349 (2.11)

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ในปี พ.ศ. 2567 กรมทางหลวงชนบทมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 51,295.934 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,062.349 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.11) โดยเป็นถนนคอนกรีต 3,382.333 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 47,300.896 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 612.705 กิโลเมตร และภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีระยะทางถนนรวมมากที่สุด 18,818.337 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 931.664 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 17,682.805 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 203.868 กิโลเมตร) รองลงมา คือ ภาคกลาง 15,053.341 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 966.314 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 13,979.959 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 107.068 กิโลเมตร) ภาคเหนือ 10,423.977 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 1,249.381 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 8,953.979 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 220.617 กิโลเมตร) และภาคใต้ 7,000.279 กิโลเมตร (ถนนคอนกรีต 234.974 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 6,684.153 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 81.152 กิโลเมตร) ตามลำดับ

1.3 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางพิเศษ และดำเนินงานหรือธุรกิจเกี่ยวกับทางพิเศษ โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 1 - 7

ตารางที่ 1 - 7 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ถนน	จำนวนตอน	ระยะทาง (กิโลเมตร)				หมายเหตุ
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม	
1	ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	3	-	27.100	-	27.100	เปิด 29 ตุลาคม 2524
2	ทางพิเศษศรีรัช	4	-	38.400	-	38.400	เปิด 2 กันยายน 2536
3	ทางพิเศษฉลองรัช	4	-	28.200	-	28.200	เปิด 6 ตุลาคม 2539
4	ทางพิเศษบูรพาวิถี	7	-	55.000	-	55.000	เปิด 9 เมษายน 2541
5	ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน - ปากเกร็ด)	2	10.000	22.000	-	32.000	เปิด 2 ธันวาคม 2541
6	ทางพิเศษสายบางนา - อารณรังค์	1	-	4.700	-	4.700	เปิด 15 มิถุนายน 2548
7	ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์)	1	-	22.500	-	22.500	เปิด 23 มีนาคม 2553
8	ทางพิเศษประจิมรัถยา (ศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร)	1	-	16.700	-	16.700	เปิด 22 สิงหาคม 2559
รวม		23	10.000	214.600	-	224.600	
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾		23	10.000	214.600	-	224.600	
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		-	-	-	-	-	

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ในปี พ.ศ. 2567 การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 224.60 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นถนนคอนกรีต 10.000 กิโลเมตร และถนนลาดยาง 224.600 กิโลเมตร ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. 2566

1.4 กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น

กรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงมหาดไทย มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นทั้งประเทศรวม 76 จังหวัด (ยกเว้นกรุงเทพมหานคร) โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 1 - 8

ตารางที่ 1 - 8 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
1	กระบี่	4,666	975.980	1,553.030	2,689.200	5,218.210
2	กาญจนบุรี	10,178	1,885.510	3,048.590	4,527.720	9,461.820
3	กาฬสินธุ์	16,747	3,069.070	1,545.750	8,203.990	12,818.810
4	กำแพงเพชร	8,870	1,909.990	2,075.230	5,754.350	9,739.570
5	ขอนแก่น	26,368	5,714.710	2,698.090	9,227.750	17,640.550
6	จันทบุรี	8,186	1,673.800	1,933.910	3,330.800	6,938.510
7	ฉะเชิงเทรา	6,565	1,124.780	3,080.390	2,130.970	6,336.140
8	ชลบุรี	11,407	3,945.440	2,471.470	1,252.830	7,669.740
9	ชัยนาท	5,916	1,266.250	769.100	3,441.870	5,477.220
10	ชัยภูมิ	15,993	3,571.020	1,975.680	8,248.340	13,795.040
11	ชุมพร	8,333	1,986.790	1,474.500	4,889.040	8,350.330
12	เชียงราย	22,802	5,242.830	1,375.550	4,142.430	10,760.810
13	เชียงใหม่	25,691	5,181.830	4,049.340	5,137.090	14,368.260
14	ตรัง	6,443	1,554.560	2,741.020	1,853.250	6,148.830
15	ตราด	4,128	1,156.230	751.420	1,336.470	3,244.120
16	ตาก	6,884	1,983.250	894.440	3,283.490	6,161.180
17	นครนายก	2,965	657.330	1,176.850	856.310	2,690.490
18	นครปฐม	6,702	1,171.120	2,547.650	1,223.190	4,941.960
19	นครพนม	12,807	2,960.180	762.030	6,546.750	10,268.960
20	นครราชสีมา	42,956	8,774.050	5,309.150	15,651.410	29,734.610
21	นครศรีธรรมราช	16,113	5,008.410	3,706.190	6,487.500	15,202.100
22	นครสวรรค์	12,397	3,689.140	2,237.500	8,203.530	14,130.170
23	นนทบุรี	3,044	1,212.000	427.240	102.380	1,741.620
24	นราธิวาส	5,672	1,730.430	1,453.650	1,381.220	4,565.300
25	น่าน	8,120	1,680.760	1,158.030	2,541.270	5,380.060
26	บึงกาฬ	6,760	1,812.130	441.190	3,455.020	5,708.340
27	บุรีรัมย์	26,706	5,429.220	2,636.330	9,707.000	17,772.550
28	ปทุมธานี	4,244	1,853.610	780.870	828.500	3,462.980

ตารางที่ 1 - 8 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
29	ประจวบคีรีขันธ์	7,748	2,252.930	1,651.400	2,412.350	6,316.680
30	ปราจีนบุรี	4,520	1,346.170	1,250.760	1,798.100	4,395.030
31	ปัตตานี	6,000	1,373.150	1,398.390	1,082.880	3,854.420
32	พระนครศรีอยุธยา	6,261	2,315.000	1,291.700	1,047.130	4,653.830
33	พะเยา	8,911	1,636.850	948.280	2,166.930	4,752.060
34	พังงา	2,863	1,057.720	703.650	762.040	2,523.410
35	พัทลุง	7,159	1,504.890	1,671.750	2,970.490	6,147.130
36	พิจิตร	8,282	2,579.570	1,140.360	4,439.710	8,159.640
37	พิษณุโลก	13,620	3,034.310	1,988.460	5,229.960	10,252.730
38	เพชรบุรี	5,480	1,543.550	1,303.930	1,211.290	4,058.770
39	เพชรบูรณ์	12,463	3,346.180	1,336.570	5,539.250	10,222.000
40	แพร่	8,938	1,402.120	1,109.580	1,820.700	4,332.400
41	ภูเก็ต	2,355	332.630	518.300	40.120	891.050
42	มหาสารคาม	13,827	3,357.700	1,578.880	4,754.820	9,691.400
43	มุกดาหาร	6,318	1,283.000	595.970	3,241.630	5,120.600
44	แม่ฮ่องสอน	4,652	1,228.910	365.230	2,785.570	4,379.710
45	ยโสธร	9,032	2,498.180	841.130	5,006.290	8,345.600
46	ยะลา	4,525	1,189.210	1,244.730	1,099.640	3,533.580
47	ร้อยเอ็ด	23,947	5,293.630	1,922.780	9,465.250	16,681.660
48	ระนอง	2,217	549.820	390.430	774.810	1,715.060
49	ระยอง	8,961	2,747.700	2,539.960	1,242.580	6,530.240
50	ราชบุรี	8,671	1,163.640	3,432.210	1,509.140	6,104.990
51	ลพบุรี	9,773	2,060.950	1,635.250	3,726.180	7,422.380
52	ลำปาง	12,003	2,504.520	2,029.110	2,463.120	6,996.750
53	ลำพูน	8,698	1,706.730	966.180	1,581.290	4,254.200
54	เลย	10,523	1,900.270	1,816.090	5,666.220	9,382.580
55	ศรีสะเกษ	22,213	5,825.260	1,597.820	9,991.540	17,414.620
56	สกลนคร	20,462	4,060.540	1,309.650	9,597.860	14,968.050
57	สงขลา	14,544	2,736.890	4,082.370	3,618.520	10,437.780
58	สตูล	3,161	677.690	960.110	669.370	2,307.170
59	สมุทรปราการ	3,543	1,338.630	198.240	40.880	1,577.750
60	สมุทรสงคราม	1,299	156.230	568.300	129.570	854.100

ตารางที่ 1 - 8 (ต่อ) ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่น
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	จำนวน สายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
			คอนกรีต	ลาดยาง	ลูกรัง	รวม
61	สมุทรสาคร	2,619	930.760	519.720	198.990	1,649.470
62	สระแก้ว	7,464	1,552.290	1,166.720	4,622.780	7,341.790
63	สระบุรี	6,332	2,043.290	1,621.490	968.560	4,633.340
64	สิงห์บุรี	3,056	1,043.070	422.880	588.160	2,054.110
65	สุโขทัย	10,730	1,938.230	1,842.840	4,786.680	8,567.750
66	สุพรรณบุรี	11,074	2,410.930	2,017.420	4,911.910	9,340.260
67	สุราษฎร์ธานี	9,908	2,827.320	3,466.460	5,600.280	11,894.060
68	สุรินทร์	21,480	4,361.500	2,706.150	8,816.310	15,883.960
69	หนองคาย	5,524	1,393.280	602.280	2,007.660	4,003.220
70	หนองบัวลำภู	7,102	1,354.060	958.600	3,447.390	5,760.050
71	อ่างทอง	4,056	1,520.360	449.640	668.820	2,638.820
72	อำนาจเจริญ	4,464	879.790	851.380	2,566.330	4,297.500
73	อุดรธานี	24,286	4,984.680	2,821.090	10,019.040	17,824.810
74	อุดรดิตถ์	8,380	1,707.760	1,323.680	2,905.550	5,936.990
75	อุทัยธานี	4,368	1,345.680	1,057.080	2,356.360	4,759.120
76	อุบลราชธานี	29,821	5,925.910	2,542.100	14,607.970	23,075.980
รวม		781,296	180,443.900	123,831.290	293,391.690	597,666.880
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾		781,296	180,443.900	123,831.290	293,391.690	597,666.880
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		-	-	-	-	-

ที่มา : กรมการส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ในปี พ.ศ. 2567 กรมการส่งเสริมการปกครองส่วนท้องถิ่นมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 597,666.880 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นถนนคอนกรีต 180,443.900 กิโลเมตร ถนนลาดยาง 123,831.290 กิโลเมตร และถนนลูกรัง 293,391.690 กิโลเมตร ซึ่งไม่เปลี่ยนแปลงจากปี พ.ศ. 2566

1.5 กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานคร เป็นองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นรูปแบบพิเศษ ในสังกัดกระทรวงมหาดไทย ทำหน้าที่บริหารเขตการปกครองพิเศษกรุงเทพมหานคร ที่จัดตั้งขึ้นตามพระราชบัญญัติระเบียบบริหารราชการกรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2528 มีหน้าที่จัดบริการสาธารณะให้แก่ประชาชนในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีหน้าที่ดำเนินการก่อสร้าง บำรุงและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่นในเขตกรุงเทพมหานคร โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานครในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 1 - 9

ตารางที่ 1 - 9 ระยะทางถนนในความรับผิดชอบของกรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	หน่วยงาน	ระยะทาง (กิโลเมตร)			
		ตรอก	ซอย	ถนน	รวม
1	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 1 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	-	2.750	290.318	293.068
2	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 1 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	0.105	7.265	231.403	238.773
3	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 2 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	-	9.478	149.432	158.910
4	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 2 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	-	8.228	167.440	175.668
5	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 1	-	24.676	205.067	229.743
6	ศูนย์ก่อสร้างและบูรณะถนน 3 ส่วนก่อสร้างและบูรณะ 2	-	6.064	149.893	155.957
7	ถนนสร้างใหม่กองควบคุมการก่อสร้าง	-	3.156	34.131	37.287
8	ถนน ตรอก ซอย ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต ประกาศแล้ว	19.054	860.566	182.126	1,061.746
9	ถนน ตรอก ซอย ในความรับผิดชอบของสำนักงานเขต ยังไม่ประกาศ	7.978	2,157.577	33.217	2,198.772
รวม		27.137	3,079.760	1,443.027	4,549.924
ปี พ.ศ. 2566 ⁽¹⁾		27.195	2,310.529	1,477.351	3,815.075
การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)		- 0.058 (- 0.21)	769.231 (33.29)	- 34.324 (- 2.32)	734.849 (19.26)

ที่มา : กรุงเทพมหานคร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566

ในปี พ.ศ. 2567 กรุงเทพมหานครมีระยะทางถนนในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 4,549.924 กิโลเมตร เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 734.849 กิโลเมตร (เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.26) โดยแบ่งเป็นตรอก 27.137 กิโลเมตร ซอย 3,079.760 กิโลเมตร และถนน 1,443.027 กิโลเมตร

1.6 สรุประยะทางถนน

จากการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า ระยะทางถนนในภาพรวมของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2568 (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567) มีระยะทางทั้งสิ้น 706,120.894 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นระยะทางถนนสายหลักและสายรอง 103,679.490 กิโลเมตร ทางพิเศษ 224.600 กิโลเมตร และทางท้องถิ่น 602,216.804 กิโลเมตร ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566) 1,838.950 กิโลเมตร โดยระยะทางถนนสายหลักและสายรองเพิ่มขึ้น 1,104.101 กิโลเมตร และระยะทางท้องถิ่นเพิ่มขึ้น 734.849 กิโลเมตร ตามลำดับ ส่งผลให้ประเทศไทยมีความหนาแน่นทางถนนในปี พ.ศ. 2568 เท่ากับ 1.376 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 1 - 10

ตารางที่ 1 - 10 สรุประยะทางถนนของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 - 2568

ประเภทถนน	ระยะทาง (กิโลเมตร) ⁽¹⁾				
	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี พ.ศ. 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี พ.ศ. 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี พ.ศ. 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี พ.ศ. 2566)	ปี พ.ศ. 2568 (ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)
1. ระยะทางถนนสายหลักและสายรอง	101,071.402	101,313.229	101,956.327	102,575.389	103,679.490
1.1 กรมทางหลวง	52,096.756	52,189.444	52,302.542	52,341.804	52,383.556
1.2 กรมทางหลวงชนบท	48,974.646	49,123.785	49,653.785	50,233.585	51,295.934
2. ระยะทางพิเศษ	224.600	224.600	224.600	224.600	224.600
2.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	224.600	224.600	224.600	224.600	224.600
3. ระยะทางท้องถิ่น	601,427.240	601,451.347	601,452.094	601,481.955	602,216.804
3.1 กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น	597,667.000	597,667.000	597,667.880	597,666.880	597,666.880
3.2 กรุงเทพมหานคร	3,760.240	3,784.347	3,785.214	3,815.075	4,549.924
รวม	702,723.242	702,989.176	703,633.021	704,281.944	706,120.894
พื้นที่ประเทศไทย	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000
ความหนาแน่นทางถนน (กม./ตร.กม.)	1.370	1.370	1.371	1.373	1.376

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) รายงานผลข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางเพื่อสนับสนุนการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศของสถาบัน IMD

บทที่ 2

โครงสร้างพื้นฐานทางราง

โครงสร้างพื้นฐานทางราง หมายถึง ทางหรือถนนซึ่งได้วางรางไว้เพื่อการเดินรถ ตามมาตรฐานการแบ่งประเภททางรถไฟ (Track Classification) ของกรมการขนส่งทางราง ได้แบ่งประเภทของทางรถไฟออกเป็น 4 ประเภทหลัก ได้แก่

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

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

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

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

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

(1) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งสินค้าระหว่างเมือง (Intercity Freight Rail : IFR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการขนส่งสินค้าในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาส่งไม่เกิน 20 ตัน และมีขนาดทาง 1.000 เมตร

(2) ทางรถไฟสำหรับระบบขนส่งมวลชนระหว่างเมือง (Intercity Passenger Rail : IPR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการ 120 - 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาส่งไม่เกิน 20 ตัน และมีขนาดทาง 1.000 เมตร

(3) ทางรถไฟความเร็วสูงปานกลาง (Intercity Rapid - Speed Passenger Rail : IRPR) คือ ทางรถไฟที่รองรับระบบขนส่งทางรางที่ให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางรถไฟฟาระหว่างเมืองที่มีความเร็วสูงสุดในการให้บริการระหว่าง 140 - 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง น้ำหนักลงเพลาส่งไม่เกิน 25 ตัน หรือเป็นไปตามมาตรฐาน EN1991 - 2 Eurocode 1 : Actions on Structures - Part 2 : Traffic Loads on Bridges (Load Model 71) และมีขนาดทาง 1.435 เมตร

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

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

โดยมีค่านิยามของเส้นทางการให้บริการ ดังนี้

1. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง คือ เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่เป็นระบบขนส่งมวลชนหลัก (Heavy Rail)
2. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครระบบรอง คือ เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง (Urban Transit System) ที่ทำหน้าที่ขนส่งผู้โดยสารไปยังระบบขนส่งหลัก เช่น รถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail) รถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Mono Rail) และระบบไฟฟ้าอื่น ๆ ที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกัน
3. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง คือ เส้นทางรถไฟที่ให้บริการแก่ผู้โดยสารภายในเขตเมืองในรัศมีไม่เกิน 160 กิโลเมตร
4. เส้นทางรถไฟฟ้ามหานครระหว่างเมือง คือ เส้นทางรถไฟที่ให้บริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารที่มีระยะทางยาวกว่าเส้นทางรถไฟฟ้ามหานครในเขตเมือง ได้แก่ ทางรถไฟของการรถไฟแห่งประเทศไทย

โดยโครงสร้างพื้นฐานทางรางมีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการพัฒนาและบำรุงรักษาทั้งหมด 4 หน่วยงาน แสดงดังตารางที่ 2 - 1

ตารางที่ 2 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงสร้างพื้นฐานทางราง

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

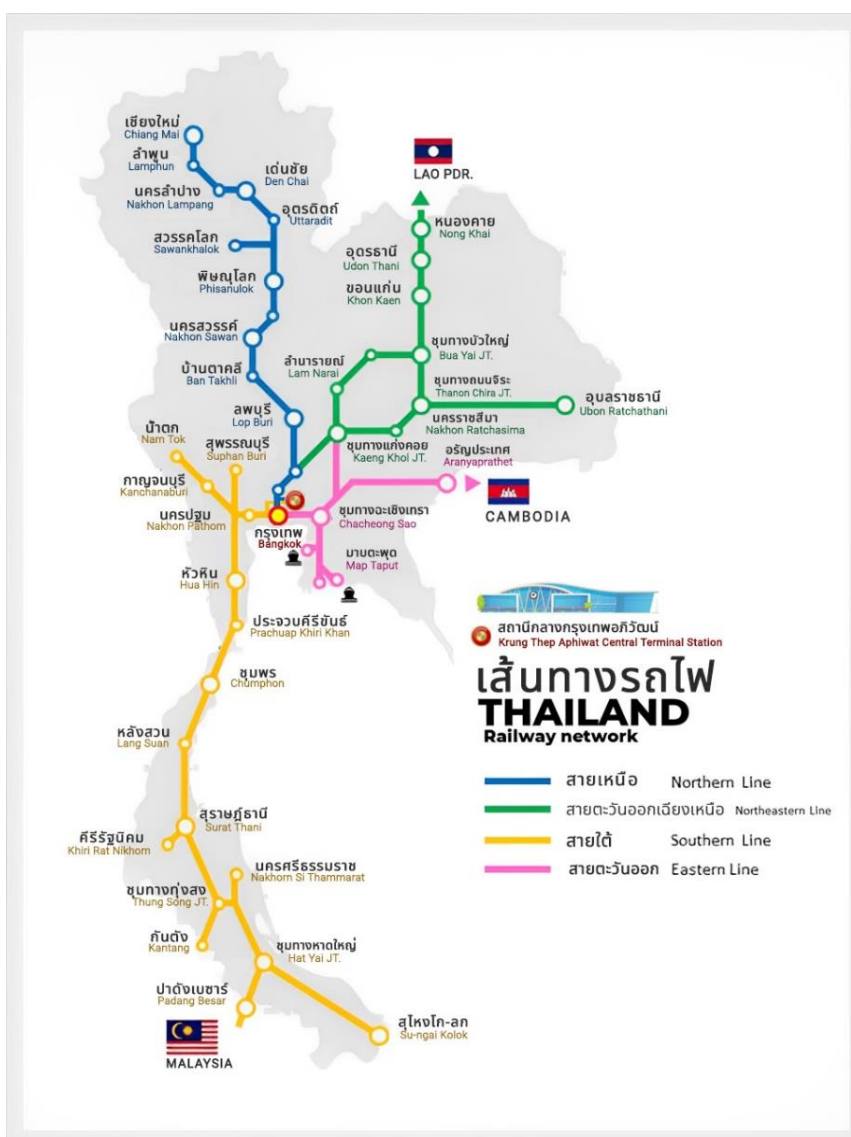
ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนช. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่รับผิดชอบระบบรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จจำนวน 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก เส้นทางรถไฟสายใต้ และเส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง และรับผิดชอบกำกับดูแลระบบรถไฟฟ้าที่สร้างแล้วเสร็จ จำนวน 1 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) หรือรถไฟฟ้า ARL ที่มอบหมายให้บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด เป็นผู้รับสัมปทานและให้บริการการเดินทาง

2.1.1 รถไฟ

ในปี พ.ศ. 2567 มีระบบรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จ จำนวน 5 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เส้นทางรถไฟสายตะวันออก เส้นทางรถไฟสายใต้ และเส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง แสดงดังรูปที่ 2 - 1



รูปที่ 2 - 1 เส้นทางรถไฟของประเทศไทย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 2 ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายเหนือ ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน (1)	ระยะทางจริง (2)	
กรุงเทพ - ยมราช	ทางคู่	29.725	59.450	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก และสายตะวันออก
ยมราช - บางซื่อ	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ และสายใต้ - สายตะวันตก
บางซื่อ - รังสิต	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
รังสิต - บ้านภาชี	ทางสาม	60.899	182.697	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
บ้านภาชี - ลพบุรี	ทางคู่	42.422	84.844	
ลพบุรี - เชียงใหม่	ทางเดี่ยว	619.031	619.031	
ชุมทางบ้านดารา - สวรรคโลก	ทางเดี่ยว	29.007	29.007	
รวม		781.084	975.029	

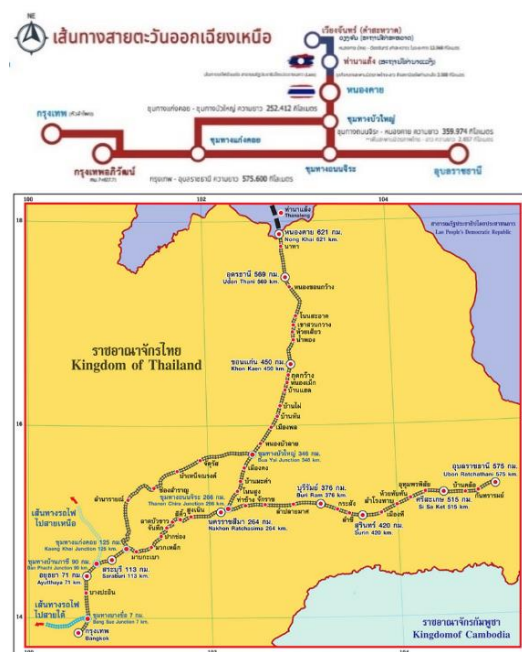
ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

2) เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มจากสถานีกรุงเทพมุ่งไปทางทิศเหนือ ผ่านอยุธยา สระบุรี นครราชสีมา บุรีรัมย์ สุรินทร์ ศรีสะเกษ และสุดปลายทางที่อุบลราชธานี (กม. 575) ที่ชุมทางถนนจิระ ในจังหวัดนครราชสีมา มีทางแยกไปจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี สุดปลายทางที่หนองคาย (กม. 624) และที่สถานีแก่งคอย จังหวัดสระบุรีมีทางแยกผ่านลำน้ำราษายณ์ จังหวัดลพบุรี จัตุรัส จังหวัดชัยภูมิ (กม. 346) แสดงดังรูปที่ 2 - 3 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 3



รูปที่ 2 - 3 เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 3 ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน ⁽¹⁾	ระยะทางจริง ⁽²⁾	
กรุงเทพ - ยมราช	ทางคู่	29.725	59.45	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก และสายตะวันออกเฉียง
ยมราช - บางซื่อ	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ และสายใต้ - สายตะวันตก
บางซื่อ - รังสิต	ทางคู่			ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ
รังสิต - บ้านภาชี	ทางสาม	60.899	182.697	ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ
บ้านภาชี - มาบกะเบา	ทางคู่	45.529	91.058	รวมทางเลี้ยวเมือง (Chord Line) เชื่อมทางรถไฟ สายเหนือ
ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	ทางคู่	188.800	377.600	
ขอนแก่น - หนองคาย	ทางเดี่ยว	169.800	169.800	รวมระยะสะพานมิตรภาพไทย - ลาว
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางถนนจิระ	ทางเดี่ยว	124.005	124.005	
ชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี	ทางเดี่ยว	317.600	317.600	
ชุมทางแก่งคอย - ชุมทางบัวใหญ่	ทางเดี่ยว	249.887	249.887	
รวม		1,095.621 ⁽³⁾	1,329.950 ⁽³⁾	ไม่รวมระยะทางที่ใช้กับรถไฟสายอื่น ๆ

ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

(3) มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกับทางรถไฟสายอื่น ๆ ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ สายใต้และสายตะวันตก และสายตะวันออกเฉียง
รวมทั้งสิ้น 90.624 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางประธาน 1,095.621 กิโลเมตร และระยะทางจริง 1,329.950 กิโลเมตร

3) เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือเริ่มต้นจากสถานีกรุงเทพ ผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สูดปลายทาง
ที่อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว (กม. 255) ทางรถไฟสายใต้มีทางแยกออกไปอีกหลายสาย ดังนี้

- สถานีชุมทางคลองสิบแก้ว (กม. 85) มีทางแยกไปบรรจบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ
ที่สถานีชุมทางแก่งคอย (กม. 168)

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

- สถานีชุมทางศรีราชา (กม. 131) มีทางแยกไปท่าเรือแหลมฉบัง

- สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ (กม. 180) มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด

แสดงดังในรูปที่ 2 - 4 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือในปี พ.ศ. 2567
ได้ดังตารางที่ 2 - 4



รูปที่ 2 - 4 เส้นทางรถไฟสายตะวันออก

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 4 ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายตะวันออก ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน ⁽¹⁾	ระยะทางจริง ⁽²⁾	
ยมราช - หัวหมาก	ทางเดี่ยว	12.267	12.267	- ใช้ร่วมกับทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ - รวมสามเหลี่ยมจิตจรดดา
หัวหมาก - ชุมทางฉะเชิงเทรา	ทางสาม	45.820	137.460	
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า	ทางคู่	27.309	54.618	รวมทางเลี้ยงเมือง (Chord Line) สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา
ชุมทางคลองสิบเก้า - อรัญประเทศ	ทางเดี่ยว	169.000	169.000	
ICD ลาดกระบัง	ทางเดี่ยว	4.740	4.740	
แม่น้ำ	ทางเดี่ยว	5.218	5.218	
ชุมทางคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย	ทางคู่	85.527	171.054	รวมทางเลี้ยงเมือง (Chord Line) สถานีชุมทางแก่งคอย
ชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางศรีราชา	ทางคู่	70.000	140.000	
ชุมทางศรีราชา - แหลมฉบัง	ทางคู่	9.131	18.262	
แหลมฉบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง	ทางเดี่ยว	4.326	4.326	
ชุมทางศรีราชา - สัตหีบ	ทางเดี่ยว	64.708	64.708	
ชุมทางเขาชีจรรย์ - มาบตาพุด	ทางเดี่ยว	24.070	24.070	
รวม		522.116	805.723	

ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

ตารางที่ 2 - 5 ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายใต้ ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน ⁽¹⁾	ระยะทางจริง ⁽²⁾	
ชุมทางบางซื่อ - ชุมทางตลิ่งชัน	ทางคู่	13.257	26.514	รวมระยะสะพานพระราม 6
ชุมทางตลิ่งชัน - นครปฐม	ทางคู่	43.603	87.206	
นครปฐม - ชุมพร	ทางคู่	458.245	916.490	
ชุมพร - สุโขทัย-ลก	ทางเดี่ยว	682.624	682.624	
ธนบุรี - ชุมทางตลิ่งชัน	ทางเดี่ยว	5.736	5.736	
ชุมทางหนองปลาดุก - น้ำตก	ทางเดี่ยว	130.989	130.989	
ชุมทางหนองปลาดุก - สุพรรณบุรี	ทางเดี่ยว	78.090	78.090	
ชุมทางบ้านโพธิ์ - ศิริราชนิคม	ทางเดี่ยว	31.250	31.250	
ชุมทางทุ่งสง - กันตัง	ทางเดี่ยว	92.802	92.802	
ชุมทางเขาชุมทอง - นครศรีธรรมราช	ทางเดี่ยว	35.081	35.081	
ชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	ทางเดี่ยว	43.502	43.502	
รวม		1,615.179	2,130.284	

ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

5) เส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง

เส้นทางรถไฟสายแม่กลองไม่ได้บรรจบกับเส้นทางรถไฟสายต่าง ๆ โดยแบ่งเป็น 2 ช่วง ประกอบด้วย

- ช่วงที่ 1 : วงเวียนใหญ่ - มหาชัย โดยเริ่มต้นที่สถานีวงเวียนใหญ่ ไปสุดปลายทางที่สถานีมหาชัย

จังหวัดสมุทรสาคร ระยะทางประมาณ 31.242 กิโลเมตร

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

ดังแสดงในรูปที่ 2 - 6 โดยสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 6



รูปที่ 2 - 6 เส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 2 - 6 ระยะทางรางเส้นทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน ⁽¹⁾	ระยะทางจริง ⁽²⁾	
วงเวียนใหญ่ - มหาชัย	ทางเดี่ยว	31.242	31.242	ไม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายอื่น
บ้านแหลม - แม่กลอง	ทางเดี่ยว	34.041	34.041	ไม่เชื่อมต่อกับทางรถไฟสายอื่น
รวม			65.283	

ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

จากเส้นทางรถไฟทั้ง 5 เส้นทาง ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า ปี พ.ศ. 2567 ระยะทางรางจริงไม่นับระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกัน รวมทั้งสิ้น 5,306.269 กิโลเมตร โดยเป็นทางเดี่ยว 2,959.016 กิโลเมตร ทางคู่ 2,027.096 กิโลเมตร และทางสาม 320.157 กิโลเมตร โดยทางรถไฟสายใต้ มีระยะทางรางรวมมากที่สุด 2,130.284 กิโลเมตร รองลงมา คือ ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ 1,329.950 กิโลเมตร ทางรถไฟสายเหนือ 975.029 กิโลเมตร ทางรถไฟสายตะวันออก 805.723 กิโลเมตร และทางรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง 65.283 กิโลเมตร ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2 - 7

ตารางที่ 2 - 7 สรุประยะทางรางในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2567

สายรถไฟ	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)		หมายเหตุ
		ทางประธาน ⁽¹⁾	ระยะทางจริง ⁽²⁾	
สายเหนือ	ทางเดี่ยว	648.038	648.038	ระยะทางของทางประธาน สรุปดังนี้ - ทางเดี่ยว 2,893.733 กม. - ทางคู่ 1,013.548 กม. - ทางสาม 106.719 กม. - แม่กลอง 65.283 กม. (สายวงเวียนใหญ่ - แม่กลอง)
	ทางคู่	72.147	144.294	
	ทางสาม	60.899	182.697	
รวม			975.029	
สายตะวันออกเฉียงเหนือ	ทางเดี่ยว	861.292	861.292	
	ทางคู่ ⁽³⁾	234.329	468.658	
	ทางสาม ⁽⁴⁾	-	-	
รวม			1,329.950	
สายตะวันออก	ทางเดี่ยว	284.329	284.329	
	ทางคู่	191.967	383.934	
	ทางสาม	45.820	137.460	
รวม			805.723	
สายใต้	ทางเดี่ยว	1,100.074	1,100.074	
	ทางคู่	515.105	1,030.210	
	ทางสาม	-	-	
รวม			2,130.284	
สายมหาชัย - แม่กลอง ⁽⁵⁾	ทางเดี่ยว	65.283	65.283	ไม่รวมระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกัน
	ทางคู่	-	-	
	ทางสาม	-	-	
รวม			65.283	
รวม			5,306.269	

ที่มา : กรมการขนส่งทางรางและการรถไฟแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) ทางหลักของรถไฟ มีเพียงทางเดียวสำหรับวิ่งทั้งไปและกลับ

(2) ระยะทางจริงสำหรับสับหลักในการวิ่งทั้งไปและกลับ (ทางเดี่ยว ทางคู่ ทางสาม)

(3) มีทางประธานที่ใช้ร่วมกันกับทางรถไฟสายใต้ - สายตะวันตก สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายตะวันออก รวม 29.725 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางจริงรวมทั้งสิ้น 59.450 กิโลเมตร

(4) เป็นทางประธานที่ใช้ร่วมกันกับทางรถไฟสายเหนือ รวม 60.899 กิโลเมตร คิดเป็นระยะทางจริงรวมทั้งสิ้น 182.697 กิโลเมตร

(5) รถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง เป็นรถไฟรางเดี่ยวตลอดเส้นทาง

2.1.2 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) หรือรถไฟฟ้า ARL เป็นระบบขนส่งทางรางเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) มีวัตถุประสงค์เพื่อให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารภายในเมืองที่จะเดินทางไปยังท่าอากาศยานได้สะดวก รวดเร็ว และคล่องตัว สามารถให้บริการด้วยความเร็ว 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง วิ่งบนทางยกระดับเลียบทางรถไฟสายตะวันออก รวมระยะทาง 28.700 กิโลเมตร เริ่มจากสถานีสุวรรณภูมิ สถานีลาดกระบัง สถานีบ้านทับช้าง สถานีหัวหมาก สถานีรามคำแหง สถานีมักกะสัน สถานีราชปรารภ และไปสิ้นสุดที่สถานีพญาไท แสดงดังรูปที่ 2 - 7 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางของรถไฟฟ้า ARL ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 8



รูปที่ 2 - 7 รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)

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

ตารางที่ 2 - 8 ระยะทางรางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

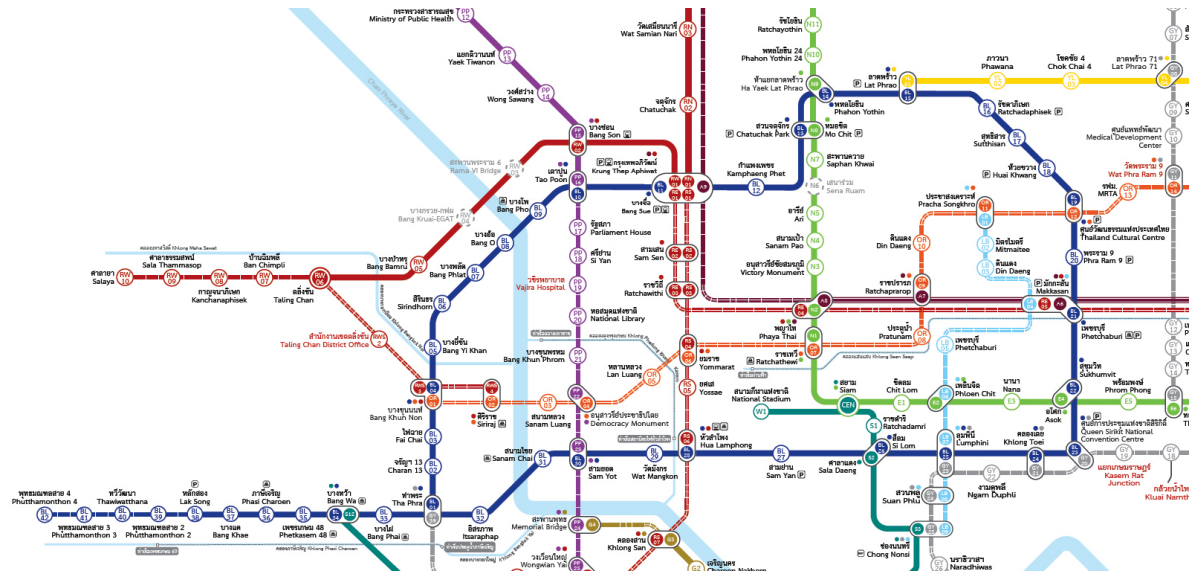
โดยในปัจจุบันบริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนผู้ร่วมลงทุนในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) ได้รับมอบหมายให้รับผิดชอบดำเนินการระบบรถไฟฟ้า ARL และเป็นผู้รับสัมปทานและให้บริการการเดินรถภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ จำนวน 4 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (สายสีเหลือง) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู

2.2.1 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)

รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ช่วงหัวลำโพง - เตาปูน เป็นรถไฟฟ้าใต้ดินสายแรกของประเทศไทย โดยเป็นระบบรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) มีเส้นทางเดินรถรวมระยะทาง 21 กิโลเมตร มีสถานีใต้ดินทั้งหมด 18 สถานี และสถานียกระดับ 1 สถานี เริ่มต้นจากบริเวณหน้าสถานีรถไฟกรุงเทพ (หัวลำโพง) ไปทางทิศตะวันออกตามแนวถนนพระราม 4 ผ่านสามย่าน สวนลุมพินี จนกระทั่งตัดกับถนนรัชดาภิเษก เลี้ยวซ้ายไปทางทิศเหนือตามแนวถนนรัชดาภิเษก ผ่านหน้าศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ แยกโอศก แยกพระรามที่ 9 แยกห้วยขวาง แยกรัชดา - ลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายไปตามถนนลาดพร้าว จนถึงบริเวณห้าแยกลาดพร้าว เลี้ยวซ้ายเข้าถนนพหลโยธิน ผ่านหน้าสวนจตุจักรไปถึงสถานีรถไฟบางซื่อ จากนั้นเปลี่ยนเป็นโครงสร้างยกระดับที่เตาปูน นอกจากนี้ เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2562 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงหัวลำโพง - บางแค ระยะทางรวม 14 กิโลเมตร มีสถานีใต้ดินทั้งหมด 4 สถานี และสถานียกระดับทั้งหมด 7 สถานี จะเริ่มต้นที่บริเวณสถานีรถไฟใต้ดินหัวลำโพง เชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ เป็นเส้นทางใต้ดินตามแนวถนนพระราม 4 ผ่านถนนเจริญกรุง วัชรบุรี ถนนสนามไชย ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ที่บริเวณปากคลองตลาด ลอดใต้คลองบางกอกใหญ่ ถนนอิสรภาพ แล้วเปลี่ยนเป็นเส้นทางยกระดับมีลักษณะเป็นทางวิ่งรางคู่บนเสาตอม่อบริเวณบนเกาะกลางถนนเข้าสู่สี่แยกท่าพระ ซึ่งจะมีสถานีร่วมกับช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ไปตามแนวถนนเพชรเกษม ผ่านบางไผ่ บางหว้า บางแค และสิ้นสุดสายทางที่บริเวณวงแหวนรอบนอก ถนนกาญจนาภิเษก และตั้งแต่วันที่ 3 มีนาคม 2563 การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยได้เปิดให้บริการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ ซึ่งเป็นโครงการยกระดับทั้งหมด มี 8 สถานี เริ่มต้นเชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางซื่อ บริเวณสถานีบางซื่อ โดยเปลี่ยนระดับจากเส้นทางใต้ดินเป็นเส้นทางยกระดับ ผ่านสถานีเตาปูนซึ่งเป็นสถานีร่วมกับรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) เข้าสู่ถนนประชาชื่นสาย 2 ผ่านสี่แยกบางโพ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา เลี้ยวซ้ายเข้าถนนจรัญสนิทวงศ์บริเวณโรงเรียนเทคโนโลยีพระราม 6 ผ่านแยกบางพลัด แยกบรมราชชนนี แยกไฟฉาย และสิ้นสุดที่แยกท่าพระ โดยเชื่อมต่อกับช่วงหัวลำโพง - บางแค และเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบโครงข่ายวงแหวนสมบูรณ์แบบ รวมเส้นทางเดินรถเป็นระยะทาง 48.000 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีสถานีทั้งหมด 38 สถานี แบ่งเป็นสถานีใต้ดิน 22 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี และมีลานจอดรถและอาคารจอดแล้วจร จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ สถานีลาดพร้าว สถานีรัชดาภิเษก สถานีห้วยขวาง สถานีศูนย์วัฒนธรรม สถานีพระราม 9 สถานีเพชรบุรี สถานีสุขุมวิท สถานีศูนย์การประชุมแห่งชาติสิริกิติ์ สถานีสามย่าน สถานีหลักสอง แสดงดังรูปที่ 2 - 8 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 9



รูปที่ 2 - 8 รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)

ที่มา : แผนที่รถไฟฟ้า, กรมการขนส่งทางรางและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ตารางที่ 2 - 9 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) ปี พ.ศ. 2567

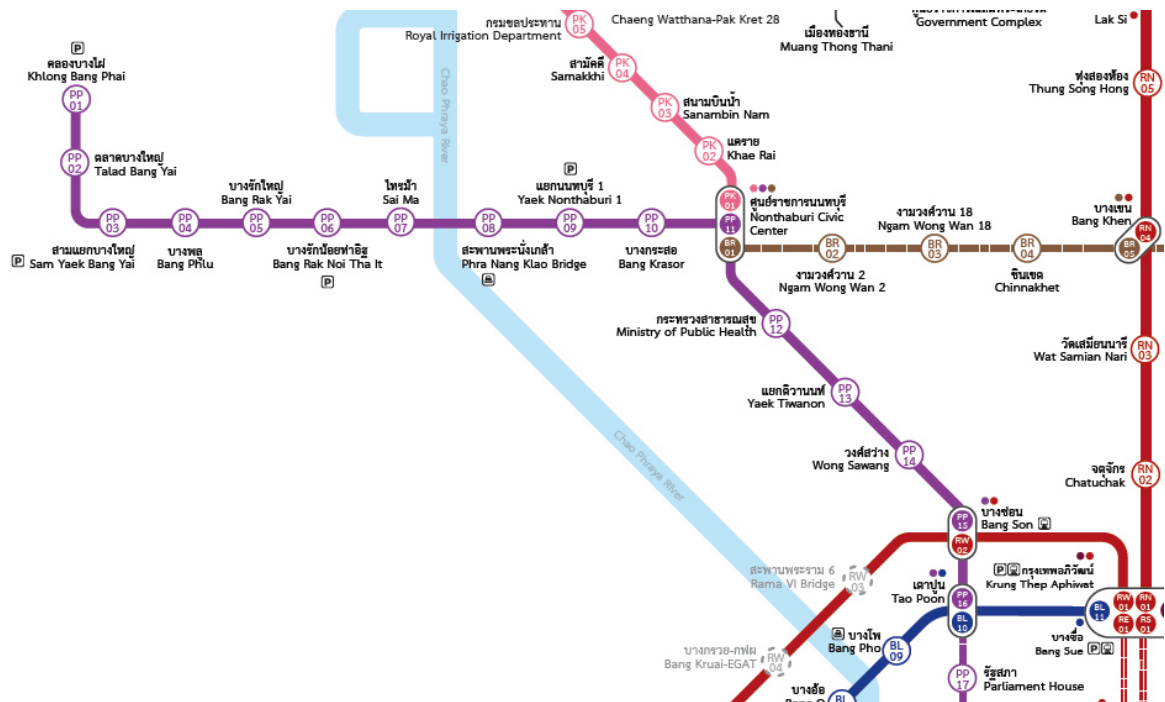
ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	รางหนัก	20.000	18	เปิด 3 กรกฎาคม 2547
ช่วงบางซื่อ - เตาปูน	รางหนัก	1.000	1	เปิด 11 สิงหาคม 2560
ช่วงหัวลำโพง - บางแค	รางหนัก	16.000	11	เปิด 29 กันยายน 2562
ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	รางหนัก	11.000	8	เปิด 30 มีนาคม 2563
รวม		48.000	38	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

โดยในปัจจุบัน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบ และให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.2.2 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)

รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) เป็นระบบรถไฟฟ้ารางหนัก (Heavy Rail) โครงสร้างยกระดับ มีเส้นทางการเดินรถระยะทาง 23.000 กิโลเมตร มีทั้งหมด 16 สถานี เริ่มจากบริเวณคลองบางไผ่ ซึ่งเป็นที่ตั้งของศูนย์ซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ถนนกาญจนาภิเษก (ถนนวงแหวนรอบนอกฝั่งตะวันตก) เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนรัตนธิเบศร์ ข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาใกล้สะพานพระนั่งเกล้า ก่อนถึงสี่แยกแครายจะเลี้ยวขวาไปตามถนนติวานนท์ เลี้ยวซ้ายเข้าสู่ถนนกรุงเทพ - นนทบุรี ถึงบริเวณแยกเตาปูน มีสถานีเตาปูนเป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และในอนาคตจะเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) โดยมีลานจอดรถและอาคารจอดแล้วจร จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีคลองบางไผ่ สถานีสามแยกบางใหญ่ สถานีบางรักน้อยท่าอิฐ และสถานีแยกนนทบุรี 1 แสดงดังรูปที่ 2 - 9 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 10



รูปที่ 2 - 9 รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)

ที่มา : แผนที่รถไฟฟ้า, กรมการขนส่งทางรางและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ตารางที่ 2 - 10 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) ปี พ.ศ. 2567

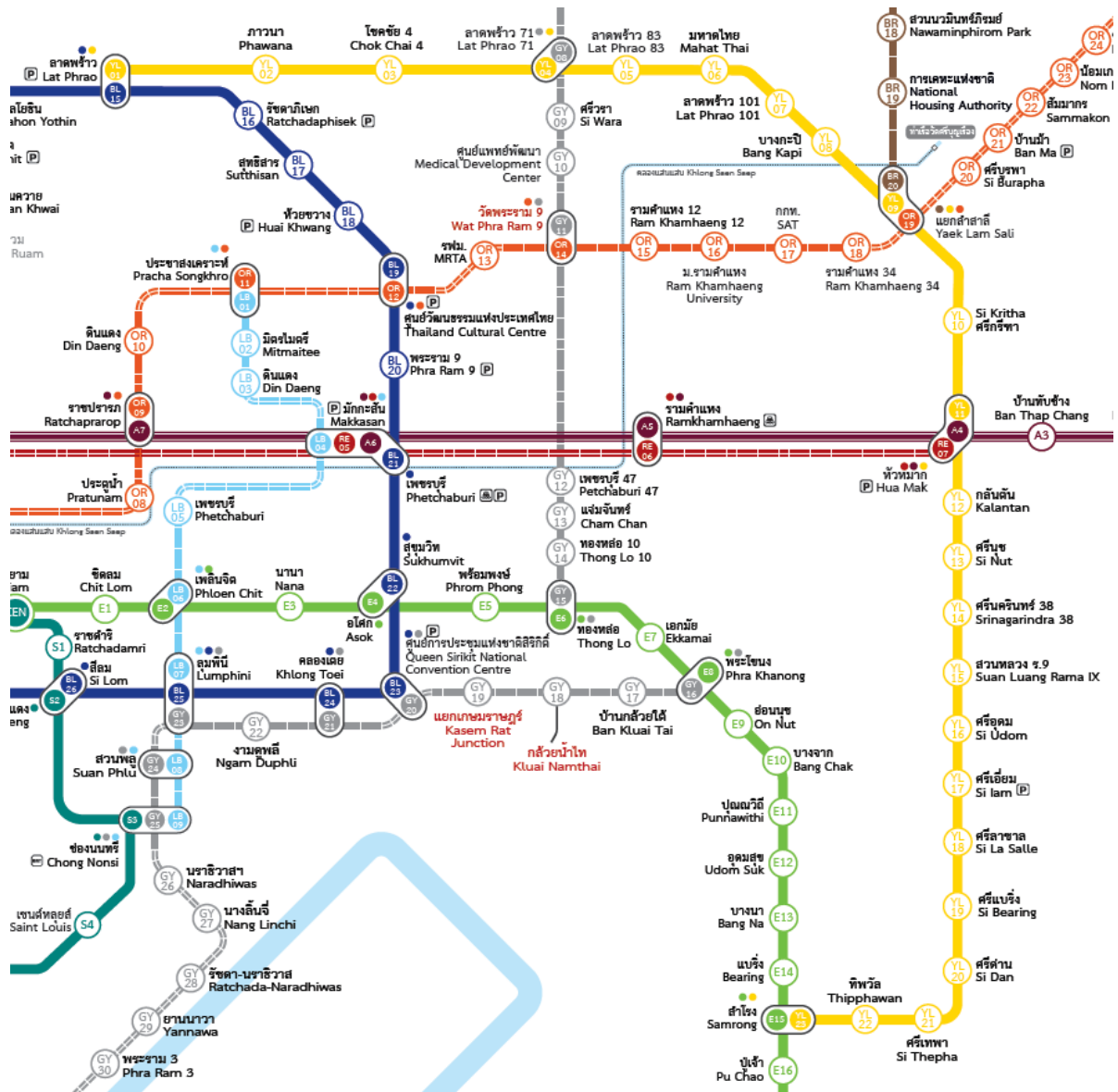
ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	รางหนัก	23.000	16	เปิด 6 สิงหาคม 2559
รวม		23.000	16	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

โดยในปัจจุบัน บริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) หรือ BEM เป็นผู้รับผิดชอบและให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วงภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

2.2.3 รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)

รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เป็นระบบขนส่งมวลชนประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง โดยในปัจจุบันมีการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน 3 สาย คือเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีรัชดา (สถานีลาดพร้าวของรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) เชื่อมต่อกับรถไฟ Airport Rail Link บริเวณทางแยกต่างระดับพระราม 9 ที่สถานีหัวหมาก และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง และในอนาคตจะเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายสีเทาที่สถานีลาดพร้าว 71 และเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีส้มที่สถานีแยกลำสาละ โดยแนวเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง เริ่มต้นที่จุดเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ที่แยกราชดา - ลาดพร้าวไปตามแนวถนนลาดพร้าว เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีเทาที่แยกฉลองรัช (ภายในปี 2573) และยกระดับข้ามทางด่วนฉลองรัชจนถึงทางแยกบางกะปิ จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาไปทางทิศใต้ไปตามถนนศรีนครินทร์ เชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มที่ทางแยกลำสาละ (ภายในปี 2571) ต่อจากนั้นแนวเส้นทางจะยกระดับข้ามทางแยกต่างระดับพระราม 9 โดยเชื่อมต่อกับรถไฟ Airport Rail Link และผ่านแยกพัฒนาการ แยกศรีนุช แยกศรีอุดมสุข แยกศรีเอี่ยม จนถึงแยกศรีเทพา จากนั้นแนวเส้นทางจะเลี้ยวขวาอีกครั้งไปทางทิศตะวันตกตามแนวถนนเทพารักษ์ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ ที่สถานีสำโรง และสิ้นสุดแนวเส้นทางบริเวณถนนปู่เจ้าสมิงพราย รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 30.400 กิโลเมตร ประกอบด้วย สถานีทั้งหมด 23 แห่ง โดยมีโรงจอดรถศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารและลานจอดแล้วจร อย่างละ 1 แห่ง บริเวณพื้นที่ทางแยกต่างระดับศรีเอี่ยม โดยโรงจอดรถศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่บนถนนศรีนครินทร์ บริเวณทางแยกต่างระดับศรีนครินทร์ ตัดกับถนนบางนา - ตราด ใกล้กับสถานีศรีเอี่ยม ภายในศูนย์ซ่อมบำรุง ประกอบด้วยพื้นที่สำหรับตรวจสอบประจำ (Inspection) และการซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair) พื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้าและศูนย์ควบคุมการเดินทาง (Operation Central Control: OCC) อาคารและลานจอดแล้วจรตั้งอยู่ติดกับสถานีศรีเอี่ยม บนถนนศรีนครินทร์สามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 2,800 คัน แสดงดังรูปที่ 2 - 10 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 11



รูปที่ 2 - 10 รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)

ที่มา : แผนที่รถไฟฟ้า, กรมการขนส่งทางรางและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ตารางที่ 2 - 11 ระยะทางรางรถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

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

2.2.4 รถไฟฟ้าสายสีชมพู

รถไฟฟ้าสายสีชมพูเป็นระบบขนส่งมวลชนสายรองประเภทรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Straddle Monorail) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเขตมีนบุรีและจังหวัดนนทบุรี มีลักษณะเป็นโครงสร้างยกระดับตลอดแนวเส้นทาง โดยแนวเส้นทางเริ่มต้นบนถนนรัตนาธิเบศร์ระหว่างศูนย์ราชการนนทบุรีและแยกแคราย เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีม่วง (บางใหญ่ - บางซื่อ) บริเวณสถานีศูนย์ราชการนนทบุรี เลี้ยวซ้ายบริเวณแยกแครายเข้าถนนติวานนท์ วิ่งไปตามถนนติวานนท์จนถึงแยกปากเกร็ด เลี้ยวขวาเข้าถนนแจ้งวัฒนะผ่านเมืองทองธานี ผ่านศูนย์ราชการแจ้งวัฒนะ ผ่านทางแยกหลักสี่ เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ที่สถานีหลักสี่ ลอดใต้ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) ผ่านวงเวียนอนุสาวรีย์พิทักษ์รัฐธรรมนูญ โดยมีสถานีวัดพระศรีมหาธาตุเป็นสถานีเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้าสายสีเขียวช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ จากนั้นแนวเส้นทางจะวิ่งตามถนนรามอินทรายกระดับข้ามทางพิเศษคลองรัชภิเษกบริเวณแยกวัชรพล จนถึงแยกมีนบุรีแล้ววิ่งเข้าเมืองมีนบุรีตามถนนสีหบุรานุกิจข้ามคลองสามวาและเลี้ยวขวาข้ามคลองแสนแสบผ่านเข้าสู่ถนนรามคำแหง (สุขาภิบาล 3) จนถึงสุดบริเวณทางแยกร่มเกล้า ซึ่งสามารถเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน - มีนบุรี ที่สถานีมีนบุรี (ภายในปี พ.ศ. 2571) รวมความยาวของแนวเส้นทางทั้งสิ้น 34.500 กิโลเมตร ประกอบด้วยสถานีทั้งหมด 30 แห่ง โดยมีศูนย์ซ่อมบำรุง และอาคารและลานจอดแล้วจร อย่างละ 1 แห่ง โดยศูนย์ซ่อมบำรุงตั้งอยู่ริมถนนรามคำแหงระหว่างซอยรามคำแหง 192 และคลองสองต้นนุ่น โดยมีพื้นที่สำหรับซ่อมบำรุงรถไฟฟ้า ทั้งการตรวจสอบประจำ (Inspection) และการซ่อมบำรุง (Maintenance and Repair) พื้นที่สำหรับจอดรถไฟฟ้าและสำนักงานรถไฟฟ้าสายสีชมพู และพื้นที่สำหรับจอดรถและอาคารจอดแล้วจรสำหรับผู้โดยสารทั้งของรถไฟฟ้าสายสีชมพู และรถไฟฟ้าสายสีส้มในอนาคต และอาคารจอดแล้วจรตั้งอยู่ติดกับสถานีมีนบุรีสามารถรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 3,000 คัน แสดงดังรูปที่ 2 - 11 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 12



รูปที่ 2 - 11 รถไฟฟ้าสายสีชมพู

ที่มา : แผนที่รถไฟฟ้า, กรมการขนส่งทางรางและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ตารางที่ 2 - 12 ระยะทางรางรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2567

ช่วง	ประเภททางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
ช่วงแคราย - มีนบุรี	รางเดี่ยว	34.500	30	เปิด 31 ธันวาคม 2566
รวม		34.500	30	

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

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

2.4 กรุงเทพมหานคร

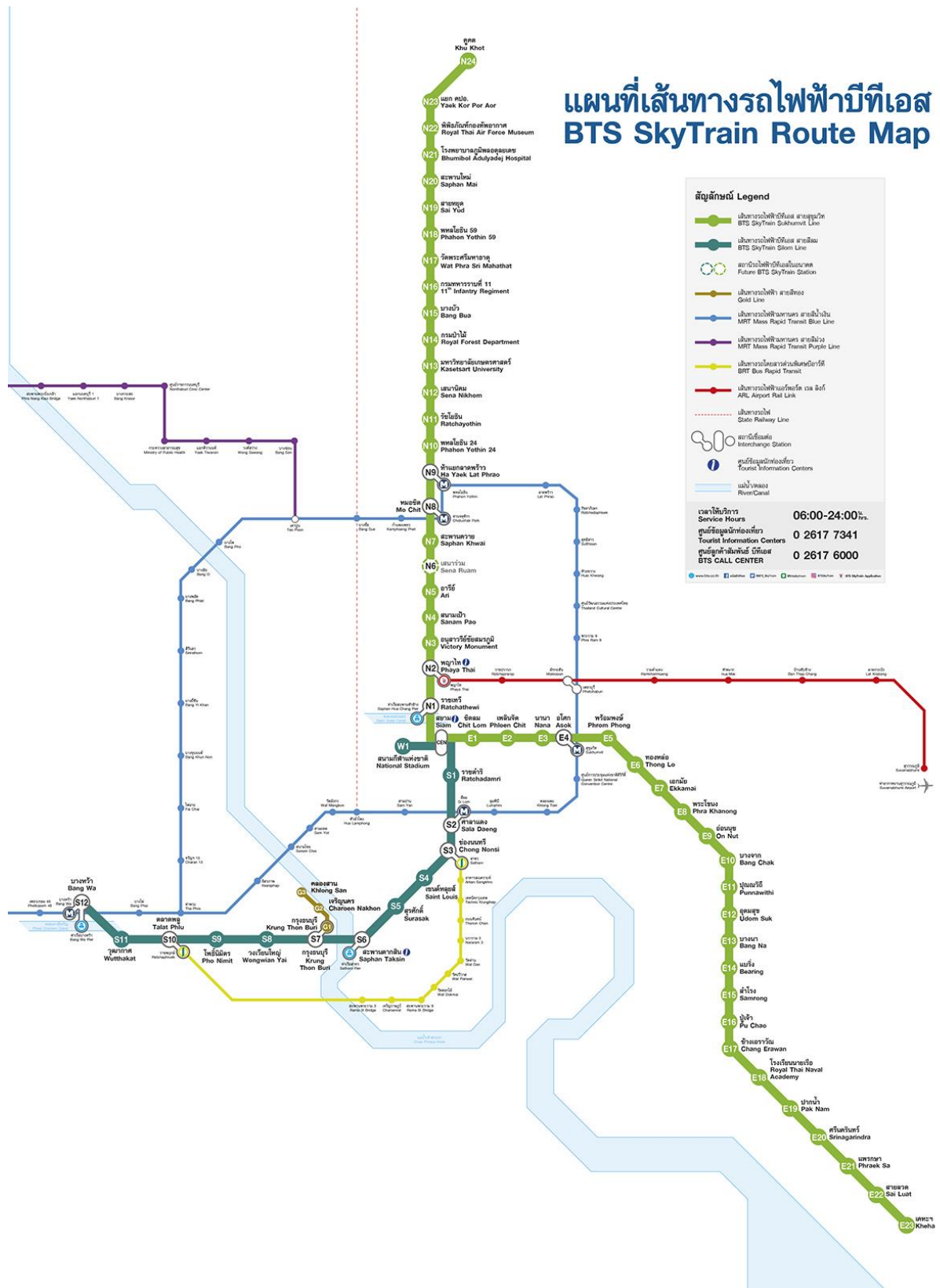
กรุงเทพมหานคร โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง มีโครงการรถไฟฟ้าที่อยู่ในความรับผิดชอบที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 2 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) และสายสีทอง

2.4.1 รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม)

1) **สายสุขุมวิท** เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปทุมธานี และสมุทรปราการ เริ่มแรกมีระยะทาง 17.000 กิโลเมตร ตั้งแต่สถานีหมอชิตถึงสถานีอ่อนนุช ได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 1” ต่อมาวันที่ 12 สิงหาคม 2554 ได้เปิดให้บริการส่วนต่อขยายสายสุขุมวิทระยะทาง 5.500 กิโลเมตร จากสถานีอ่อนนุชถึงสถานีแบริ่ง วันที่ 3 เมษายน 2560 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยาย ช่วงแบริ่ง - สำโรงอีก 1 สถานี เป็นระยะทาง 1.800 กิโลเมตร วันที่ 6 ธันวาคม 2561 เปิดบริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิท ส่วนต่อขยายช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ อีก 8 สถานี คือ สถานีปู่เจ้า สถานีช้างเอราวัณ สถานีโรงเรียนนายเรือ สถานีปากน้ำ สถานีศรีนครินทร์ สถานีแพรกษา สถานีสายสวน และสถานีเคหะฯ เป็นระยะทาง 11.000 กิโลเมตร วันที่ 9 สิงหาคม 2562 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยายช่วงสถานีหมอชิตถึงสถานีห้าแยกลาดพร้าว อีก 1 สถานี เป็นระยะทาง 1.700 กิโลเมตร วันที่ 4 ธันวาคม 2562 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยาย อีก 4 สถานี คือ สถานีพหลโยธิน 24 สถานีรัชโยธิน สถานีเสนานิคม และสถานีมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เป็นระยะทาง 3.300 กิโลเมตร วันที่ 5 มิถุนายน 2563 เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยาย อีก 4 สถานี คือ สถานีกรมป่าไม้ สถานีบางบัว สถานีกรมทหารราบที่ 11 และสถานีวัดพระศรีมหาธาตุ เป็นระยะทาง 4.200 กิโลเมตร และล่าสุดเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทส่วนต่อขยาย อีก 7 สถานี คือ สถานีพหลโยธิน 59 สถานีสายหยุด สถานีสะพานใหม่ สถานีโรงพยาบาลภูมิพลอดุลยเดช สถานีพิพิธภัณฑสถานแห่งชาติอากาศ สถานีแยก คปอ. และสถานีคูคต เป็นระยะทาง 9.500 กิโลเมตร รวมระยะทาง 55.800 กิโลเมตร จำนวน 47 สถานี

2) **สายสีลม** เปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2542 ซึ่งมีแนวเส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ฝั่งพระนครและฝั่งธนบุรี ของกรุงเทพมหานคร เริ่มแรกระยะทาง 7.000 กิโลเมตร ตั้งแต่สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ ถึงสถานีสะพานตากสิน ซึ่งได้รับชื่อพระราชทานว่า “รถไฟฟ้าเฉลิมพระเกียรติ 6 รอบพระชนมพรรษา สาย 2” วันที่ 23 สิงหาคม 2552 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีลมส่วนต่อขยายอย่างเป็นทางการเป็นระยะทาง 2.200 กิโลเมตร จากสถานีสะพานตากสินถึงสถานีวงเวียนใหญ่ วันที่ 12 มกราคม 2556 และวันที่ 14 กุมภาพันธ์ 2556 ได้เปิดให้บริการรถไฟฟ้าสายสีลมส่วนต่อขยายเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี คือ สถานีโพธิ์นิมิตรและสถานีตลาดพลู ตามลำดับ และล่าสุด วันที่ 5 ธันวาคม 2556 ได้เปิดเพิ่มขึ้นอีก 2 สถานี คือ สถานีวุฒากาศและสถานีบางหว้า รวมระยะทางส่วนต่อขยาย ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า 5.300 กิโลเมตร รวมระยะทาง 14.000 กิโลเมตร จำนวน 13 สถานี

โดยเส้นทางรถไฟฟ้าสายสุขุมวิทและสายสีลมแสดงดังรูปที่ 2 - 13 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางราง ปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 14



รูปที่ 2 - 13 รถไฟฟ้าสายสุขุมวิท และสายสีลม (รถไฟฟ้าสายสีเขียว)

ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 2 - 14 ระยะทางรางรถไฟสายสุขุมวิท และสายสีลม (รถไฟฟ้าสายสีเขียว) ปี พ.ศ. 2567

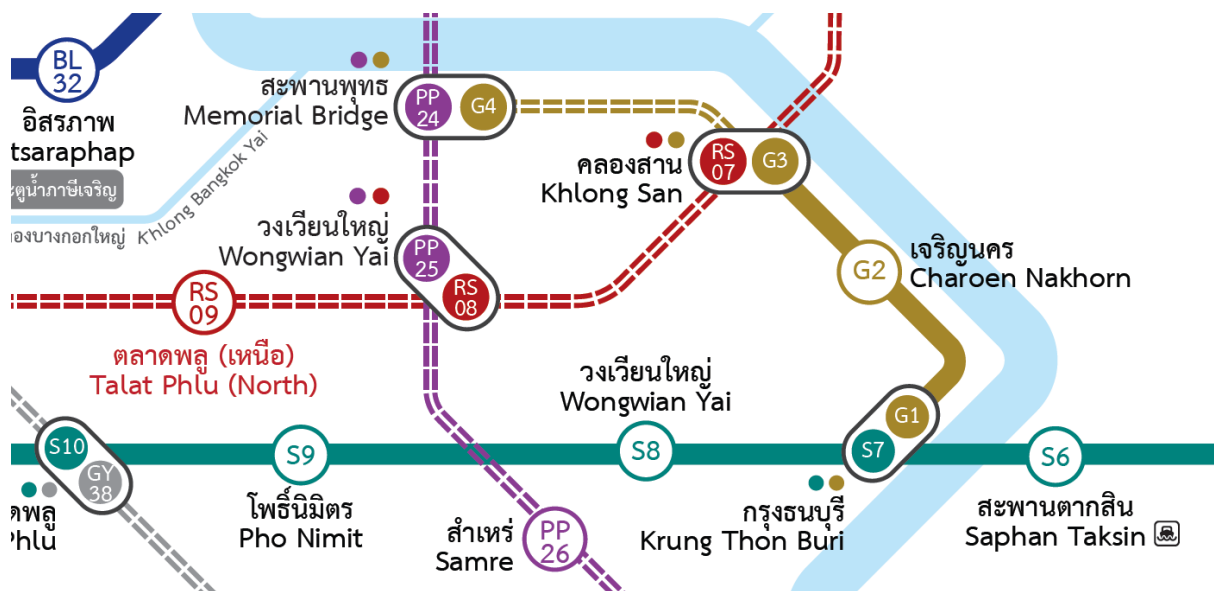
ช่วง	ประเภท ทางรถไฟ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนสถานี (สถานี)	หมายเหตุ
1. สายสุขุมวิท	รางหนัก	55.800	47	
ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช		17.000	17	เปิด 5 ธันวาคม 2542
ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง		5.300	5	เปิด 12 สิงหาคม 2554
ช่วงแบริ่ง - สำโรง		1.800	1	เปิด 3 เมษายน 2560
ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ		13.000	8	เปิด 6 ธันวาคม 2561
ช่วงหมอชิต - หัวแยกลาดพร้าว		1.700	1	เปิด 9 สิงหาคม 2562
ช่วงหัวแยกลาดพร้าว - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์		3.300	4	เปิด 4 ธันวาคม 2562
ช่วงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วัดพระศรีมหาธาตุ		4.200	4	เปิด 5 มิถุนายน 2563
ช่วงวัดพระศรีมหาธาตุ - คูคต		9.500	7	เปิด 16 ธันวาคม 2563
2. สายสีลม	รางหนัก	14.000	13	
ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน		6.500	7	เปิด 5 ธันวาคม 2542
ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่		2.200	2	เปิด 15 พฤษภาคม 2552
ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า		5.300	4	เปิด 5 ธันวาคม 2556
รวม		69.800	60	

ที่มา : บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

โดยในปัจจุบัน บริษัทระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของกลุ่มบริษัท บีทีเอส กรุ๊ป โฮลดิ้งส์ จำกัด (มหาชน) หรือ BTS เป็นผู้รับผิดชอบและให้บริการการเดินรถโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) ภายใต้การกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร

2.4.2 รถไฟฟ้าสายสีทอง

โครงการระบบขนส่งมวลชนขนาดรองสายสีทอง (รถไฟฟ้าสายสีทอง) ระยะที่ 1 (สถานีรถไฟฟ้า กรุงเทพมหานคร - สำนักงานเขตคลองสาน) ดำเนินการโดยบริษัท บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด โดยโครงการเริ่มต้นมาจากแนวคิดในการพัฒนารถไฟฟ้าขนาดรองของสำนักงานการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร พ.ศ. 2552 เพื่อแก้ไขปัญหาการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าหลักซึ่งอาศัยงบประมาณสูงและระยะเวลาในการพัฒนาโครงการที่ยาวนาน โดยเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2559 คณะรัฐมนตรีได้เห็นชอบให้กรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินโครงการ และกรุงเทพมหานครได้มอบหมายให้ บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด ซึ่งเป็นวิสาหกิจของกรุงเทพมหานคร เป็นผู้รับหน้าที่ในการบริหารและพัฒนาโครงการ และมีการทดลองให้บริการเดินรถเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 ก่อนเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 มกราคม 2564 โดยเปิดให้บริการครบทั้ง 3 สถานี ได้แก่ สถานีกรุงเทพมหานคร สถานีเจริญนคร และสถานีคลองสาน รวมระยะทาง 1.880 กิโลเมตร โดยเริ่มต้นจากสถานีกรุงเทพมหานครที่เป็นสถานีเชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีลมไปตามแนวถนนเจริญนครไปสิ้นสุดที่สถานีคลองสาน แสดงดังรูปที่ 2 - 14 และสามารถสรุปข้อมูลระยะทางรางที่อยู่ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีทองในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 2 - 15



รูปที่ 2 - 14 รถไฟฟ้าสายสีทอง

ที่มา : แผนที่รถไฟฟ้า, กรมการขนส่งทางรางและคณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล

ตารางที่ 2 - 15 ระยะทางรางรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

2.5 สรุประยะทางราง

สนข. ได้รวบรวมและประมวลผลข้อมูลระยะทางรางจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง พบว่า ระยะทางรางในภาพรวมของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2568 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567) มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 5,584.109 กิโลเมตร โดยระยะทางรางเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2566) รวมทั้งสิ้น 73.000 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็น ระยะทางรางรถไฟ 5,306.269 กิโลเมตร รถไฟฟ้า 236.280 กิโลเมตร และรถไฟฟ้ามหานคร 41.560 กิโลเมตร โดยระยะทางรางรถไฟเพิ่มขึ้น 73.000 กิโลเมตร ส่งผลให้ประเทศไทยมีค่าความหนาแน่นทางรางในปี พ.ศ. 2567 เท่ากับ 0.011 กิโลเมตร/ตารางกิโลเมตร รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 2 - 16

ตารางที่ 2 - 16 สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 - 2568

ประเภทราง	ระยะทางราง (กิโลเมตร) ⁽¹⁾					หมายเหตุ
	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี 2566)	ปี พ.ศ. 2568 (ณ สิ้นปี 2567)	
1. รถไฟ (การรถไฟแห่งประเทศไทย)	4,814.534	4,814.534	4,885.269	5,233.269	5,306.269 ⁽²⁾	
1.1 สายเหนือ	975.029	975.029	975.029	975.029	975.029	
1.2 สายตะวันออกเฉียงเหนือ	1,332.367	1,332.367	1,329.950	1,329.950	1,329.950 ⁽³⁾	
1.3 สายตะวันออก	816.571	816.571	805.723	805.723	805.723	
1.4 สายใต้ - สายตะวันตก	1,625.284	1,625.284	1,709.284	2,057.284	2,130.284	
1.5 สายมหาชัย - แม่กลอง	65.283	65.283	65.283	65.283	65.283	
2. รถไฟฟ้า	168.380	171.380	171.380	236.280	236.280	
2.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย	28.500	28.700	28.700	28.700	28.700	
2.1.1 รถไฟฟ้า Airport Rail Link	28.500	28.700	28.700	28.700	28.700	เปิด 23 ส.ค. 53
2.2 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	70.000	71.000	71.000	135.900	135.900	
2.2.1 สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน)	47.000	48.000	48.000	48.000	48.000	
(1) ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง	20.000	20.000	20.000	20.000	20.000	เปิด 3 ก.ค. 47
(2) ช่วงบางซื่อ - เตาปูน	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	เปิด 11 ส.ค. 60
(3) ช่วงหัวลำโพง - บางแค	14.000	16.000	16.000	16.000	16.000	เปิด 29 ก.ย. 62
(4) ช่วงเตาปูน - ท่าพระ	12.000	11.000	11.000	11.000	11.000	เปิด 30 มี.ค. 63
2.2.2 สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง)	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	
(1) ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000	เปิด 6 ส.ค. 59
2.2.3 สายสีเหลือง	-	-	-	30.400	30.400	
(1) ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	-	-	-	30.400	30.400	เปิด 3 ก.ค. 66
2.2.4 สายสีชมพู	-	-	-	34.500	34.500	
(1) ช่วงแคราย - มีนบุรี	-	-	-	34.500	34.500	เปิด 31 ธ.ค. 66

ตารางที่ 2 - 16 (ต่อ) สรุประยะทางรางของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2564 - 2568

ประเภทราง	ระยะทางราง (กิโลเมตร) ⁽¹⁾					หมายเหตุ
	ปี พ.ศ. 2564 (ณ สิ้นปี 2563)	ปี พ.ศ. 2565 (ณ สิ้นปี 2564)	ปี พ.ศ. 2566 (ณ สิ้นปี 2565)	ปี พ.ศ. 2567 (ณ สิ้นปี 2566)	ปี พ.ศ. 2568 (ณ สิ้นปี 2567)	
2.3 กรุงเทพมหานคร (กทม.)	69.880	71.680	71.680	71.680	71.680	
2.3.1 สายสุขุมวิท	53.500	55.800	55.800	55.800	55.800	
(1) ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช	16.500	17.000	17.000	17.000	17.000	เปิด 5 ธ.ค. 42
(2) ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง	5.500	5.300	5.300	5.300	5.300	เปิด 12 ส.ค. 54
(3) ช่วงแบริ่ง - สำโรง	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800	เปิด 3 เม.ย. 60
(4) ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ	11.000	13.000	13.000	13.000	13.000	เปิด 6 ธ.ค. 61
(5) ช่วงหมอชิต - ห้าแยกลาดพร้าว	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	เปิด 9 ส.ค. 62
(6) ช่วงห้าแยกลาดพร้าว - มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์	3.300	3.300	3.300	3.300	3.300	เปิด 4 ธ.ค. 62
(7) ช่วงมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ - วัดพระศรีมหาธาตุ	4.200	4.200	4.200	4.200	4.200	เปิด 5 มิ.ย. 63
(8) ช่วงวัดพระศรีมหาธาตุ - คูคต	9.500	9.500	9.500	9.500	9.500	เปิด 16 ธ.ค. 63
2.3.2 สายสีลม	14.500	14.000	14.000	14.000	14.000	
(1) ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน	7.000	6.500	6.500	6.500	6.500	เปิด 5 ธ.ค. 42
(2) ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่	2.200	2.200	2.200	2.200	2.200	เปิด 15 พ.ค. 52
(3) ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า	5.300	5.300	5.300	5.300	5.300	เปิด 5 ธ.ค. 56
2.3.3 สายสีทอง	1.880	1.880	1.880	1.880	1.880	
(1) ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	1.880	1.880	1.880	1.880	1.880	เปิด 16 ธ.ค. 63
3. รถไฟฟ้าชานเมือง (การรถไฟแห่งประเทศไทยและบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.))	-	41.560	41.560	41.560	41.560	
3.1 สายสีแดง (เหนือ) ช่วงบางซื่อ - รังสิต	-	26.300	26.300	26.300	26.300	เปิด 29 พ.ย. 64
3.2 สายสีแดง (ตะวันตก) ช่วงบางซื่อ - ดิเลชั่น	-	15.260	15.260	15.260	15.260	เปิด 29 พ.ย. 64
รวม 1 - 3	4,982.914	5,027.474	5,098.209	5,511.109	5,584.109	
พื้นที่ประเทศไทย (ตร.กม.)	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000	513,120.000	
ความหนาแน่นทางราง (กม./ตร.กม.)	0.010	0.010	0.010	0.011	0.011	

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

- หมายเหตุ : (1) รายงานผลข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางเพื่อสนับสนุนการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศของสถาบัน IMD
 (2) มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกันระหว่างทางรถไฟสายเหนือ สายใต้ - สายตะวันตก สายตะวันออกเฉียงเหนือและสายตะวันออก รวมทั้งสิ้น 90.624 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางจริงเพียง 5,306.269 กิโลเมตร
 (3) มีระยะทางที่ใช้ทางประธานร่วมกันกับทางรถไฟสายอื่น ๆ ได้แก่ ทางรถไฟสายเหนือ สายใต้และสายตะวันตก และสายตะวันออก รวมทั้งสิ้น 90.624 กิโลเมตร ทำให้มีระยะทางประธาน 1,095.621 กิโลเมตร และระยะทางจริง 1,329.950 กิโลเมตร

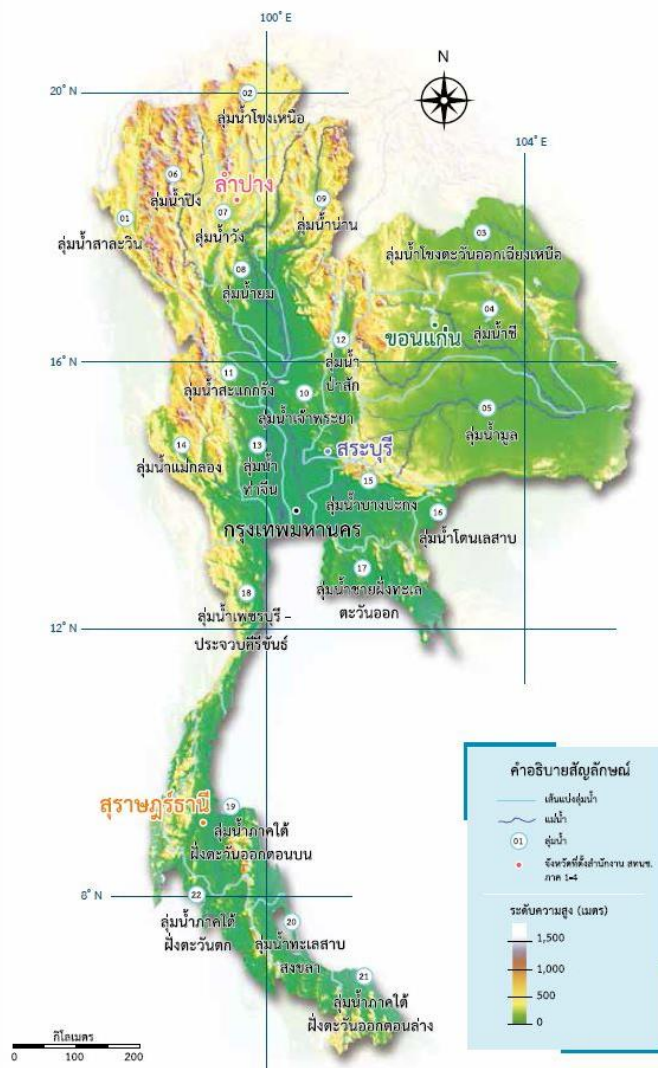
บทที่ 3

โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

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

3.1 กลุ่มน้ำสายหลักของประเทศไทย

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



รูปที่ 3 - 1 กลุ่มน้ำของประเทศไทย

ที่มา : 22 กลุ่มน้ำในประเทศไทยและพระราชกฤษฎีกากำหนดกลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564, สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

ตารางที่ 3 - 1 ลำน้ำหลักของประเทศไทยตามพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564

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

ที่มา : 22 ลุ่มน้ำในประเทศไทยและพระราชกฤษฎีกากำหนดลุ่มน้ำ พ.ศ. 2564, สำนักงานทรัพยากรน้ำแห่งชาติ

3.2 ท่าเทียบเรือของประเทศไทย

3.2.1 กรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ กำกับดูแล ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวี โดยในปี พ.ศ. 2567 กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จรวมทั้งสิ้น 174 ท่าเรือ เป็นท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทย จำนวน 16 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน จำนวน 35 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก จำนวน 8 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคกลาง จำนวน 8 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 4 ท่า ท่าเทียบเรือบริเวณภาคเหนือ จำนวน 5 ท่า และท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำนวน 98 ท่า รายละเอียดแสดงดังรูปที่ 3 - 2 และรูปที่ 3 - 3

3.2.2 การท่าเรือแห่งประเทศไทย

การท่าเรือแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบและส่งเสริมกิจการท่าเรือเพื่อประโยชน์แห่งรัฐ โดยในปี พ.ศ. 2567 การท่าเรือแห่งประเทศไทยมีหน้าที่รับผิดชอบบริหารท่าเรือสำคัญ จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ

3.2.3 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

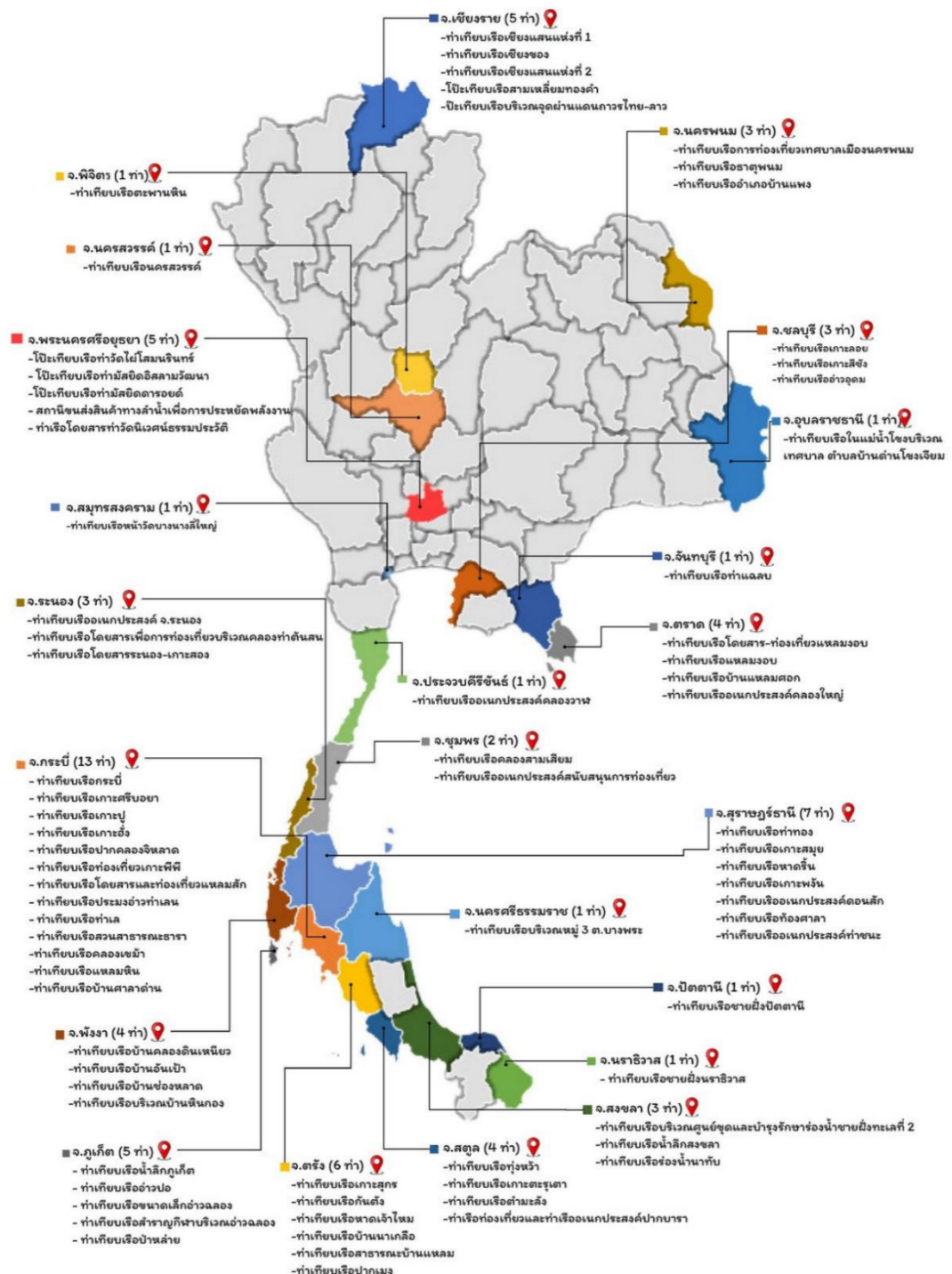
การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงอุตสาหกรรม มีหน้าที่จัดตั้งและพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมและดำเนินกิจการท่าเรือเพื่อรองรับและสนับสนุนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรม โดยในปี พ.ศ. 2567 การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยมีท่าเรืออุตสาหกรรมในความรับผิดชอบ 1 แห่ง คือ ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด โดยแบ่งเป็นท่าเทียบเรือสาธารณะ (Public Berths) และท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ (Specific Berth) ตามลักษณะของการลงทุน

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

2) ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ประเภท ท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ หมายถึง ท่าเทียบเรือที่มีการจำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะกลุ่มของผู้ประกอบการเอง โดยผู้ประกอบการจะเป็นผู้ลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด โดยในปี พ.ศ. 2567 มีผู้ประกอบการลงทุนรวมทั้ง 9 ราย ได้แก่ บริษัท เอ็นเอฟซี จำกัด (มหาชน) บริษัท สตาร์ ปิโตรเลียม รีไฟน์นิ่ง จำกัด (มหาชน) บริษัท พีทีที โกลบอล เคมิคอล จำกัด (มหาชน) บริษัท มาบตาพุด แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด บริษัท โกลว์ เอสพีพี 3 จำกัด บริษัท บีแอลซีพี เพาเวอร์ จำกัด บริษัท พีทีที แอลเอ็นจี จำกัด บริษัท พีทีที แทงค์ เทอร์มินัล จำกัด และบริษัท ระยอง เทอร์มินัล จำกัด

แผนที่แสดงท่าเทียบเรือ ที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้าง

ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเล
และในภูมิภาคต่างๆ (96 ท่า)

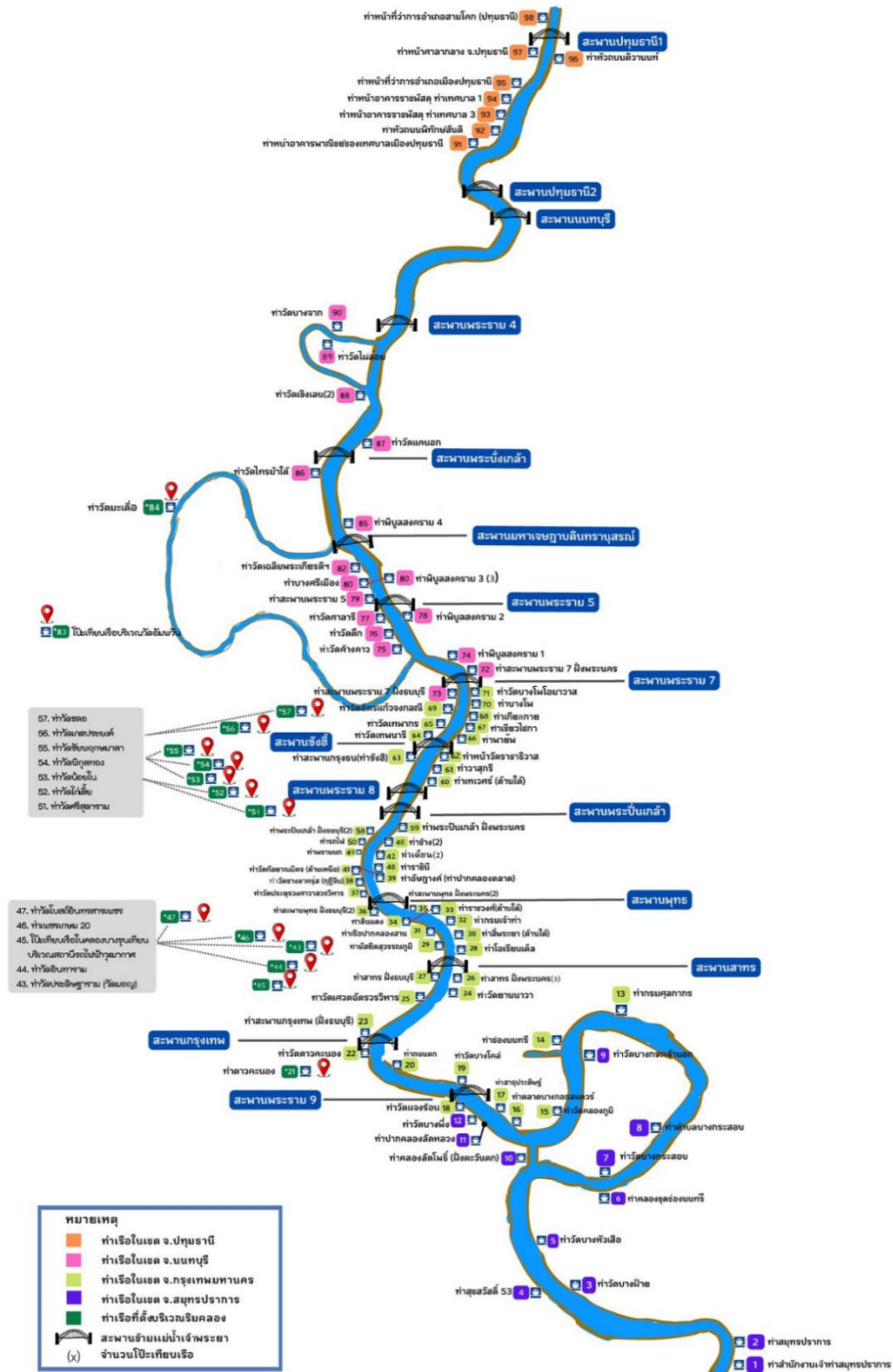


กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า

รูปที่ 3 - 2 ท่าเทียบเรือบริเวณชายฝั่งทะเลและในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยในภาพรวมของกรมเจ้าท่า
ที่มา : รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2568, มิถุนายน 2568, กรมเจ้าท่า

แผนที่แสดงท่าเทียบเรือ ที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้าง

ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะ
ในเขตกรุงเทพฯและปริมณฑล(98 ท่า)



กลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน กรมเจ้าท่า

รูปที่ 3 - 3 ท่าเทียบเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า
ที่มา : รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2568, มิถุนายน 2568, กรมเจ้าท่า

3.3 โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย

โครงการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทยในปัจจุบันแบ่งออกเป็น 2 โครงการ คือ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

3.3.1 การขนส่งสินค้าทางลำน้ำ

การขนส่งสินค้าทางลำน้ำในประเทศไทยแบ่งออกเป็น การขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ และการขนส่งสินค้าทางลำน้ำระหว่างประเทศ ดังนี้

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

ตารางที่ 3 - 2 เส้นทางขนส่งสินค้าตามลำน้ำภายในประเทศ

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

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

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

โดยมีท่าเทียบเรือสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567 แสดงดังตารางที่ 3 - 3

ตารางที่ 3 - 3 ท่าเทียบเรือลำน้ำสำหรับการขนส่งสินค้าทางลำน้ำที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567

ภูมิภาค	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	ท่าเรือ	หน่วยงานกำกับ
ภาคกลาง	8	ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครสวรรค์ 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพิจิตร 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพระนครศรีอยุธยา 5 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสมุทรสงคราม 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4	ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครพนม 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดอุบลราชธานี 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ภาคเหนือ	5	ท่าเรือบริเวณจังหวัดเชียงราย 5 แห่ง	กรมเจ้าท่า
รวม	17		

ที่มา : รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2568, มิถุนายน 2568, กรมเจ้าท่า

3.3.2 การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง

การขนส่งสินค้าทางชายฝั่ง เส้นทางขนส่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือปลายทางอยู่บริเวณชายฝั่งของภาคกลาง ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย ชายฝั่งทะเลอันดามัน และชายฝั่งทะเลตะวันออกไทย โดยมีท่าเทียบเรือชายฝั่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567 แสดงดังตารางที่ 3 - 4

ตารางที่ 3 - 4 ท่าเทียบเรือชายฝั่งสำหรับการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่สำคัญในปี พ.ศ. 2567

ภูมิภาค	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)	ท่าเรือ	หน่วยงานกำกับ
ภาคกลาง	1	ท่าเรือกรุงเทพ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ภาคเหนือ	2	ท่าเรือเชียงแสน	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือเชียงของ	การทำเรือแห่งประเทศไทย
ชายฝั่งทะเลอ่าวไทย	16	ท่าเรือบริเวณจังหวัดสุราษฎร์ธานี 7 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดนราธิวาส 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดปัตตานี 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสงขลา 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดชุมพร 2 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดนครศรีธรรมราช 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ชายฝั่งทะเลอันดามัน	36	ท่าเรือระนอง	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดกระบี่ 13 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดตรัง 6 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดสตูล 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดระนอง 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดพังงา 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดภูเก็ต 5 แห่ง	กรมเจ้าท่า
ชายฝั่งทะเลตะวันออก	10	ท่าเรือแหลมฉบัง	การทำเรือแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือมาบตาพุด	การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดชลบุรี 3 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดตราด 4 แห่ง	กรมเจ้าท่า
		ท่าเรือบริเวณจังหวัดจันทบุรี 1 แห่ง	กรมเจ้าท่า
รวม	65		

ที่มา : (1) รายงานท่าเทียบเรือที่กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ ณ ปีงบประมาณ 2568, มิถุนายน 2568, กรมเจ้าท่า
 (2) การท่าเรือแห่งประเทศไทย
 (3) การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

3.4 โครงการเดินทางทางน้ำของคนของประเทศไทย

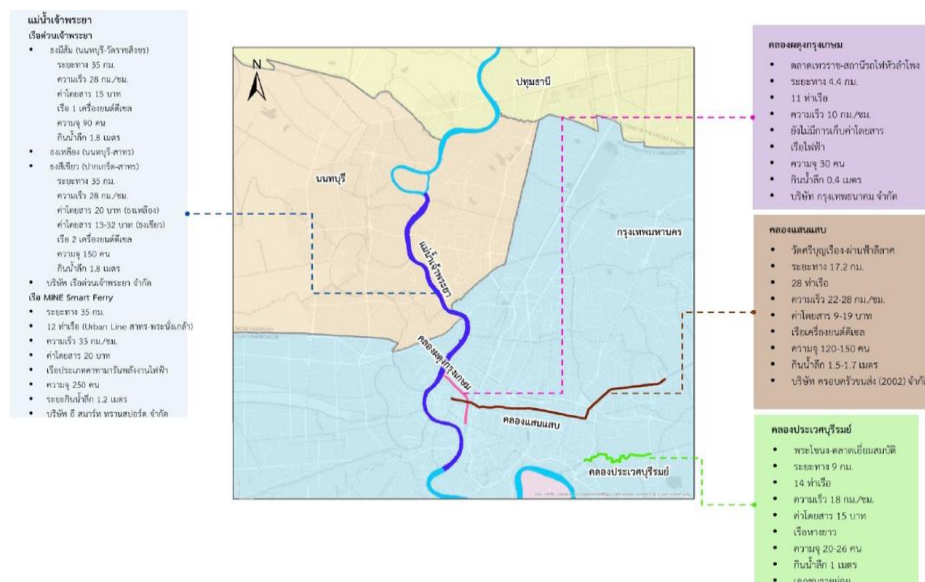
การเดินทางด้วยระบบขนส่งทางน้ำจะอยู่ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นส่วนใหญ่ ในปัจจุบันแม่น้ำและคลองที่มีการให้บริการเดินเรือโดยสารสาธารณะประจำเส้นทาง 4 เส้นทาง ประกอบด้วย แม่น้ำเจ้าพระยา คลองแสนแสบ คลองผดุงกรุงเกษม และคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) สามารถสรุปข้อมูลโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินทางเรือโดยสารสาธารณะได้ดังตารางที่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

ตารางที่ 3 - 5 สรุปเส้นทางที่ให้บริการการเดินทางเรือโดยสารสาธารณะ ปี พ.ศ. 2567

แม่น้ำ/คลอง	เส้นทางเดินเรือ	ระยะทาง (กิโลเมตร)	มิติคลอง		หน่วยงานกำกับ
			ความกว้าง (เมตร)	ความลึก (เมตร)	
แม่น้ำเจ้าพระยา	ปากเกร็ด - วัดราชสิงขร (เรือด่วนเจ้าพระยา)	34.750	150 - 200	13 - 15	กรมเจ้าท่า
	พระอาทิตย์ - เอเชียทีค (เจ้าพระยาทัวร์ริสท์โบ๊ท)				
	เรือข้ามฟาก				
คลองแสนแสบ	วัดศรีบุญเรือง - ผ่านฟ้าลีลาศ	17.240	20 - 35	2.50	กรุงเทพมหานคร
คลองผดุงกรุงเกษม	ตลาดเทวราช - สถานีรถไฟหัวลำโพง	4.400	20 - 24	2.50	กรุงเทพมหานคร
คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)	พระโขนง - ตลาดเอี่ยมสมบัติ	9.000	20 - 40	2 - 2.50	กรุงเทพมหานคร
รวม		76.890			

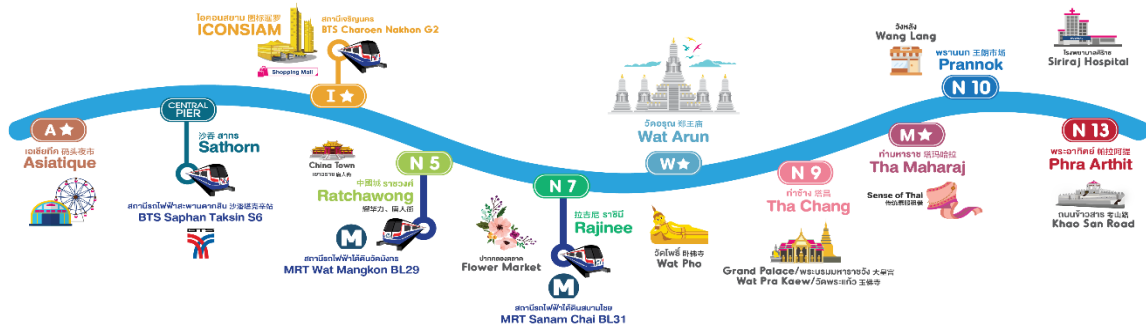
ที่มา : (1) โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, สนข., 2564

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



รูปที่ 3 - 4 เส้นทางให้บริการเรือโดยสารในปัจจุบัน

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



รูปที่ 3 - 6 เส้นทางให้บริการของบริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด

ที่มา : บริษัท เจ้าพระยาทัวริสท์โบ๊ท จำกัด

3.4.2 คลองแสนแสบ

คลองแสนแสบเป็นคลองสำคัญที่เชื่อมต่อกับคลองมหานาค ผ่านเส้นทางสำคัญของกรุงเทพมหานคร ได้แก่ ประตูน้ำ บางกะปิ หัวหมาก บางนา มินบุรี และหนองจอก ไปถึงแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา มีความยาวทั้งสิ้นประมาณ 73.800 กิโลเมตร คลองแสนแสบแบ่งออกเป็น 2 ช่วง คือ คลองแสนแสบใต้ เริ่มจากคลองมหานาคบริเวณวัดบรมนิวาสราชวรวิหารไปถึงหัวหมาก คลองต้น และคลองแสนแสบเหนือ เริ่มจากหัวหมากผ่านคลองสามเสนช่วงปลาย (คลองต้น) ผ่านบางนาไปออกแม่น้ำบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา ปัจจุบันคลองแสนแสบมีความสำคัญใช้สำหรับเดินทางสัญจร มีระยะทางเดินเรือโดยสาร 17.240 กิโลเมตร มี 28 ท่าเรือ ซึ่ง บริษัท ครอบคลุมขนส่ง (2002) จำกัด เป็นผู้ก่อสร้างท่าเรือและเป็นผู้ประกอบการการเดินเรือเพียงรายเดียว ซึ่งเริ่มเดินเรือในคลองแสนแสบอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2533 จนถึงปัจจุบัน โครงข่ายเส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบมีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง (เขตบางกะปิ) และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ (เขตพระนคร) โดยเส้นทางให้บริการแบ่งเป็น 2 ช่วง ได้แก่ สายในช่วงท่าเรือผ่านฟ้าลีลาศ - ท่าเรือประตูน้ำ และสายนอกช่วงท่าเรือประตูน้ำ - ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง ระยะทางเดินเรือรวม 17.240 กิโลเมตร มีความกว้างคลอง 20 - 35 เมตร ลึก 2.500 เมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองแสนแสบ แสดงดังรูปที่ 3 - 7

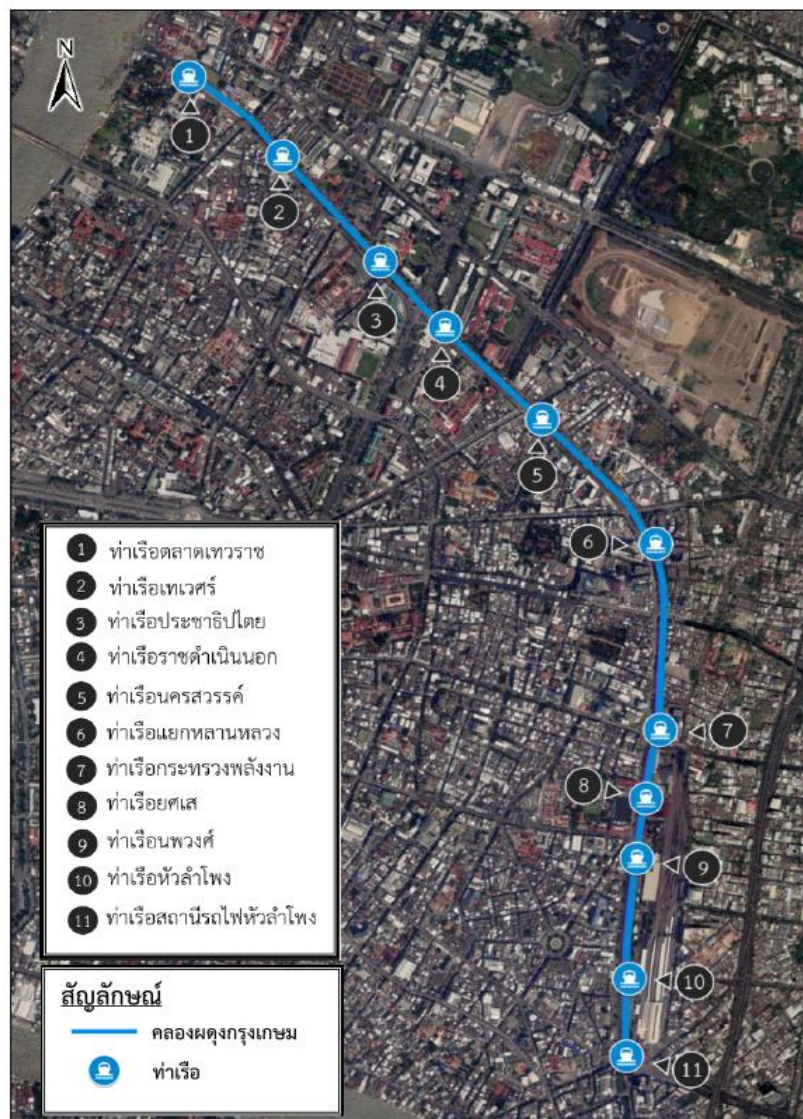


รูปที่ 3 - 7 โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองแสนแสบ

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, 2564, สนข.

3.4.3 คลองผดุงกรุงเกษม

คลองผดุงกรุงเกษมเป็นคลองขุดรอบพระนครชั้นนอก (ชั้นที่สาม) จากปากคลองริมแม่น้ำเจ้าพระยา บริเวณวัดเทวราชกุญชรวรวิหาร (วัดสมอแครง) ย่านเทเวศร์ มีแนวนานไปกับคลองคูเมืองเดิม ผ่านย่านหัวลำโพง ตัดผ่านคลองมหานาคไปทะลุแม่น้ำเจ้าพระยาอีกด้านหนึ่งบริเวณวัดแก้วแจ่มฟ้า สี่พระยา ความยาวคลองในปัจจุบัน ประมาณ 5.500 กิโลเมตร ความกว้างคลองประมาณ 20 - 24 เมตร และความลึก 2.500 เมตร ปัจจุบันมีการให้บริการ การเดินเรือโดยสารโดย บริษัท กรุงเทพมหานคร จำกัด โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม มีท่าเรือต้นทาง คือ ท่าเรือตลาดเทวราช และท่าเรือปลายทาง คือ ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง มีเส้นทาง ให้บริการเดินเรือในระยะทาง 4.4 กิโลเมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม แสดงดังรูปที่ 3 - 8

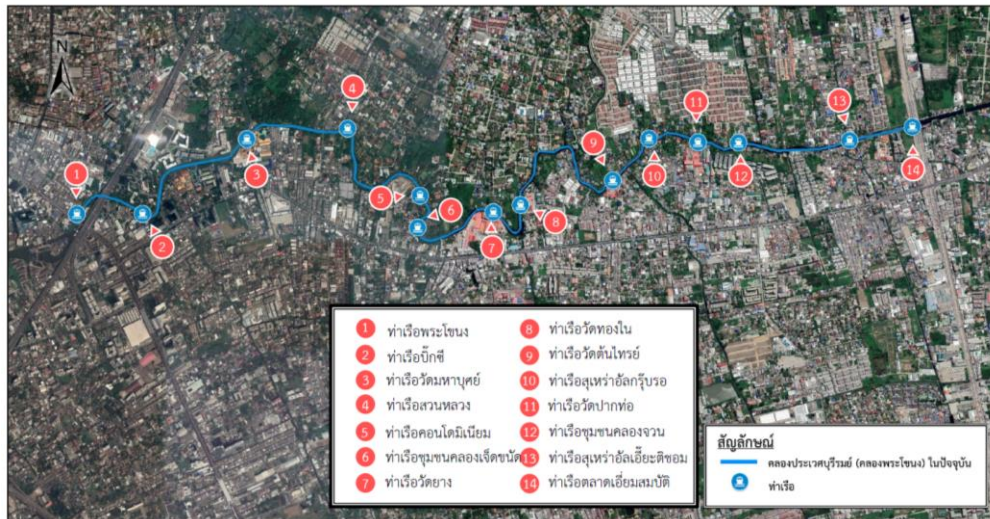


รูปที่ 3 - 8 โครงข่ายเส้นทางการให้บริการการเดินเรือในคลองผดุงกรุงเกษม

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, 2564, สนช.

3.4.4 คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

คลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) เป็นส่วนหนึ่งของคลองประเวศบุรีรมย์ มีความยาวประมาณ 11.000 กิโลเมตร มีความกว้าง 20 - 40 เมตร ลึก 2 - 2.5 เมตร โครงข่ายเส้นทางการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) มีท่าต้นทาง คือ ท่าเรือพระโขนง (เขตวัฒนา) และท่าปลายทาง คือ ท่าเรือตลาดเอี่ยมสมบัติ (เขตสวนหลวง) การเดินเรือโดยสารคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ในปัจจุบันเดินเรือโดยเอกชน มีระยะทางเดินเรือรวมประมาณ 9 กิโลเมตร โดยโครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง) ดังแสดงในรูปที่ 3 - 9



รูปที่ 3 - 9 โครงข่ายเส้นทางให้บริการการเดินเรือในคลองประเวศบุรีรมย์ (คลองพระโขนง)

ที่มา : โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น กรุงเทพมหานคร, 2564, สนข.

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

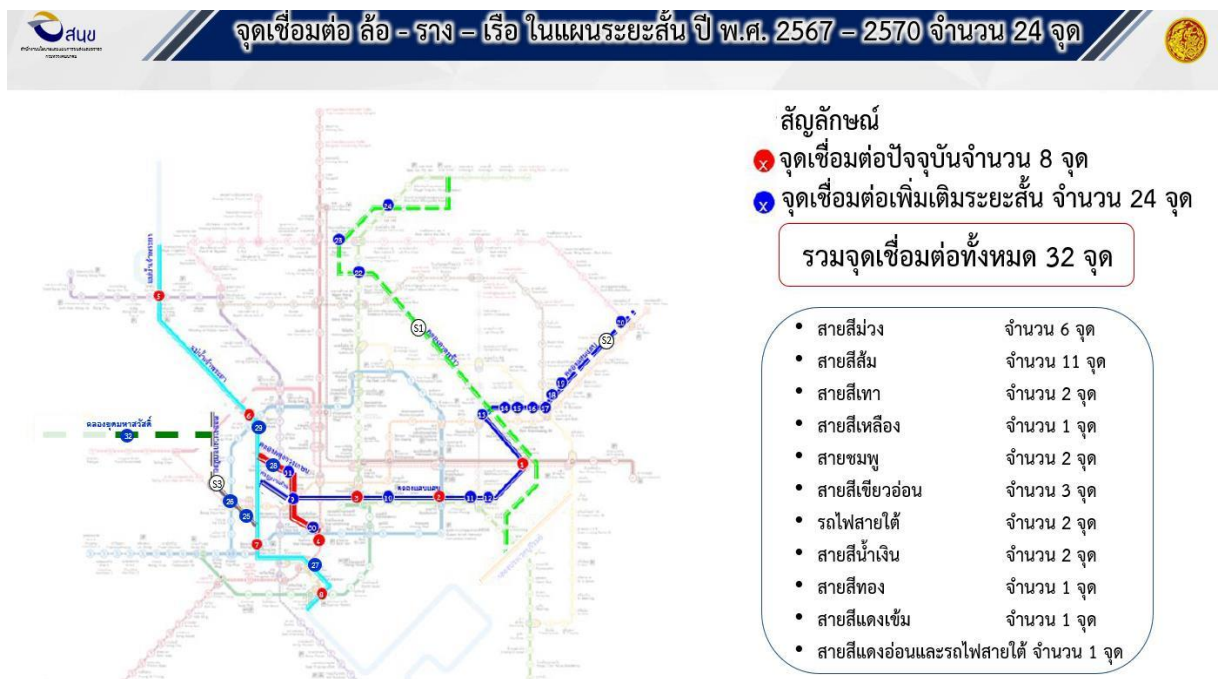
ตารางที่ 3 - 6 การเชื่อมต่อการเดินทางทางน้ำกับการเดินทางรูปแบบอื่น ในลักษณะล้อ - ราง - เรือ
สำหรับเส้นทางปัจจุบันและแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2567 - 2570)

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

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

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

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



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

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

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

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

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



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

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

บทที่ 4

โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ หมายถึง สนามบิน ท่าอากาศยาน หรือ พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดิน หรือน้ำหรือพื้นที่อื่นเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ หรือการปฏิบัติการของอากาศยาน การทำงานทางอากาศ การขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และการบินทั่วไป โดยในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีท่าอากาศยานรวมทั้งสิ้น 70 แห่ง เป็นท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง และเป็นท่าอากาศยานที่ไม่ใช่ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 32 แห่ง

4.1 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง โดยมี 4 หน่วยงานเป็นผู้บริหารและดำเนินงาน แสดงดังตารางที่ 4 - 1 และรูปที่ 4 - 1

ตารางที่ 4 - 1 หน่วยงานที่รับผิดชอบท่าอากาศยาน

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

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)



รูปที่ 4 - 1 โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

4.1.1 กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยาน เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่พัฒนาโครงสร้าง ส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานและบริหารท่าอากาศยานทั่วทุกภูมิภาคของประเทศไทย โดยในปี พ.ศ. 2567 กรมท่าอากาศยานมีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 28 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 2 และสามารถสรุปจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยานในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 4 - 3

ตารางที่ 4 - 2 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

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

ตารางที่ 4 - 2 (ต่อ) ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 4 - 3 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2567 (เที่ยว)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่นๆ ⁽¹⁾	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคเหนือ		10,172	49	6,414	16,635	17,585	16,635	- 950 (- 5.40)
1	แม่ฮ่องสอน (HGN)	368	-	124	492	470	492	22 (4.68)
2	ลำปาง (LPT)	2,420	-	556	2,976	2,914	2,976	62 (2.13)
3	แพร่ (PRH)	-	-	589	589	905	589	- 316 (- 34.92)
4	น่านนคร (NNT)	2,768	-	142	2,910	2,714	2,910	196 (7.22)
5	พิษณุโลก (PHS)	3,172	-	4,183	7,355	7,997	7,355	- 642 (- 8.03)
6	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	574	574	830	574	- 256 (- 30.84)
7	ตาก (TKT)	-	-	18	18	252	18	- 234 (- 92.86)
8	แม่สอด (MAQ)	1,444	49	168	1,661	1,324	1,661	337 (25.45)
9	ปาย (PYY)	-	-	12	12	143	12	- 131 (- 91.61)
10	แม่สะเรียง	-	-	48	48	36	48	12 (33.33)

ตารางที่ 4 - 3 (ต่อ) จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2567 (เที่ยว)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่นๆ ⁽¹⁾	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		39,964	22	24,781	64,767	54,196	64,767	10,571 (19.51)
1	อุบลราชธานี (UBP)	8,700	-	204	8,904	8,672	8,904	232 (2.68)
2	อุดรธานี (UTH)	11,499	5	183	11,687	13,159	11,687	- 1,472 (- 11.19)
3	ขอนแก่น (KKC)	10,080	-	202	10,282	11,241	10,282	- 959 (- 8.53)
4	สกลนคร (SNO)	2,190	-	48	2,238	2,430	2,238	- 192 (- 7.90)
5	เลย (LOE)	1,286	-	468	1,754	1,797	1,754	- 43 (- 2.39)
6	นครราชสีมา (NAK)	-	-	21,026	21,026	6,835	21,026	14,191 (207.62)
7	นครพนม (KOP)	2,186	-	-	2,186	2,242	2,186	- 56 (- 2.50)
8	บุรีรัมย์ (BFV)	1,909	17	571	2,497	2,654	2,497	- 157 (- 5.92)
9	ร้อยเอ็ด (ROI)	2,114	-	2,079	4,193	5,166	4,193	- 973 (- 18.83)
ภาคใต้		36,947	4,487	18,930	60,364	68,208	60,364	- 7,844 (- 11.50)
1	หัวหิน (HHQ)	561	-	6,761	7,322	7,916	7,322	- 594 (- 7.50)
2	ระนอง (UNN)	774	-	35	809	995	809	- 186 (- 18.69)
3	ชุมพร (CJM)	782	-	10,442	11,224	17,230	11,224	- 6,006 (- 34.86)
4	สุราษฎร์ธานี (URT)	8,574	24	809	9,407	10,487	9,407	- 1,080 (- 10.30)
5	นครศรีธรรมราช (NST)	8,018	-	49	8,067	9,268	8,067	- 1,201 (- 12.96)
6	ตรัง (TST)	3,628	-	128	3,756	3,875	3,756	- 119 (- 3.07)
7	นราธิวาส (NAW)	1,154	10	51	1,215	1,546	1,215	- 331 (- 21.41)
8	กระบี่ (KBV)	13,438	4,453	609	18,500	16,854	18,500	1,646 (9.77)
9	เบตง (BTZ)	18	-	46	64	37	64	27 (72.97)
รวม		87,083	4,558	18,930	141,766	139,989	141,766	1,777 (1.27)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (1) เที่ยวบินส่วนตัว เที่ยวบินทหาร และเที่ยวบินฝึกบิน

จากตารางที่ 4 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือน และพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน รวมทั้งสิ้น 141,766 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 87,083 เที่ยวบิน เที่ยวบินระหว่างประเทศ 4,558 เที่ยวบิน และการเดินทางประเภทอื่น ๆ 18,930 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 1,777 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 1.27 โดยภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด 64,767 เที่ยวบิน (เพิ่มขึ้นร้อยละ 19.51 จากปี พ.ศ. 2566) รองลงมาเป็นภาคใต้ 60,364 เที่ยวบิน (ลดลงร้อยละ 11.50 จากปี พ.ศ. 2566) และภาคเหนือ 16,635 เที่ยวบิน (ลดลงร้อยละ 5.40 จากปี พ.ศ. 2566) ตามลำดับ

4.1.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดำเนินธุรกิจเกี่ยวกับการให้บริการท่าอากาศยานเพื่อตอบสนองต่อนโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย โดยในปี พ.ศ. 2567 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง (จังหวัดเชียงราย) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 4 และสามารถสรุปจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 4 - 5

ตารางที่ 4 - 4 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จังหวัด	พื้นที่ อาคารที่พักผู้โดยสาร (ตารางเมตร)	จำนวนเครื่องบิน ที่รองรับได้ (เที่ยว/ชั่วโมง)	จำนวนผู้โดยสาร ที่รองรับได้ (ล้านคน/ปี)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	สมุทรปราการ	563,000	75	60.00
2	ดอนเมือง (DMK)	กรุงเทพมหานคร	220,683	50	30.00
3	เชียงใหม่ (CNX)	เชียงใหม่	35,480	24	8.00
4	หาดใหญ่ (HDY)	สงขลา	19,375	12	2.50
5	ภูเก็ต (HKT)	ภูเก็ต	115,315	25	12.50
6	แม่ฟ้าหลวง เชียงราย (CEI)	เชียงราย	17,000	11	3.00

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 4 - 5 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2567 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	85,103	272,078	357,181	307,505	357,181	49,676 (16.15)
2	ดอนเมือง (DMK)	117,691	87,990	205,681	184,543	205,681	21,138 (11.45)
3	เชียงใหม่ (CNX)	42,382	17,111	59,493	55,663	59,493	3,830 (6.88)
4	หาดใหญ่ (HDY)	18,007	2,544	20,551	20,230	20,551	321 (1.59)
5	ภูเก็ต (HKT)	46,369	57,306	103,675	87,305	103,675	16,370 (18.75)
6	เชียงใหม่ (CEI)	12,349	100	12,449	12,478	12,449	- 29 (- 0.23)
รวม		321,901	437,129	759,030	667,724	759,030	91,306 (13.67)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 4 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 759,030 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 321,901 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 437,129 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 เป็นจำนวน 91,306 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 13.67

4.1.3 กองทัพเรือ

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

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

2. ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) เป็นท่าอากาศยานที่สามารถใช้แก้ปัญหาในกรณีฉุกเฉินในทุกสถานการณ์อย่างทันทั่วทั้งที่

3. ท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง - พัทยา) ช่วยสนับสนุน ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งทางอากาศในภาพรวมของประเทศให้เข้มแข็ง ซึ่งจะทำให้เศรษฐกิจด้านการท่องเที่ยว และด้านการอุตสาหกรรมของประเทศมีการพัฒนาเติบโตยิ่งขึ้นต่อไป

4. การพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง - พัทยา) ทั้งด้านองค์วัตถุ องค์กรบุคคล และการบริหารจัดการ รวมถึงการดำรงความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุน ด้านงานความมั่นคงทางการทหาร และตอบสนองเชื่อมโยงแผนพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษเมืองการบินภาคตะวันออก รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 6 และสามารถสรุปจำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกองทัพอากาศ ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 4 - 7

ตารางที่ 4 - 6 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกองทัพอากาศ ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : ท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง - พัทยา) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 4 - 7 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกองทัพอากาศ ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2567 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	อุตะเถา (UTP)	4,102	1,827	5,929	6,255	5,929	- 326 (- 5.21)
รวม		4,102	1,827	5,929	6,255	5,929	- 326 (- 5.21)

ที่มา : ท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง - พัทยา) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 4 - 7 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกองทัพอากาศ รวมทั้งสิ้น 5,929 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 4,102 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,827 เที่ยวบิน ซึ่งลดลงจากปี พ.ศ. 2566 เป็นจำนวน 326 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 5.21

4.1.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบินและกิจการสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน โดยในปี พ.ศ. 2567 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานตราด และท่าอากาศยานสุโขทัย รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 8 และสามารถสรุปปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 4 - 9

ตารางที่ 4 - 8 ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

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

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 4 - 9 จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนเที่ยวบินประจำปี พ.ศ. 2567 (เที่ยว)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	1,500	-	1,500	1,492	1,500	8 (0.54)
2	สมุย (USM)	26,366	3,518	29,884	25,021	29,884	4,863 (19.44)
3	สุโขทัย (THS)	1,502	-	1,502	1,541	1,502	- 39 (- 2.53)
รวม		29,368	3,518	32,886	28,054	32,886	4,832 (17.22)

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 4 - 9 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 32,886 เที่ยวบิน โดยเป็นเที่ยวบินภายในประเทศ 29,368 เที่ยวบิน และเที่ยวบินระหว่างประเทศ 3,518 เที่ยวบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 4,832 เที่ยวบิน คิดเป็นร้อยละ 17.22

4.2 ทำอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีทำอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์รวมทั้งสิ้น 32 แห่ง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 4 - 10

ตารางที่ 4 - 10 ทำอากาศยานที่ไม่ใช่อากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์

ลำดับที่	ทำอากาศยาน	หน่วยงานกำกับ	การดำเนินงาน
1	ทำอากาศยานปัตตานี	กรมทำอากาศยาน	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
2	ทำอากาศยานอุดรดิตถ์	กรมทำอากาศยาน	สาธารณะ
3	สนามบินชะเอียน	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
4	สนามบินปราจีนบุรี	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
5	ทำอากาศยานเชียงคํา	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
6	สนามบินขุนยวม	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
7	สนามบินเลิงนทา	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
8	สนามบินรอบเมือง	กองทัพบก	สาธารณะ
9	สนามบินปากเพรียว	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร
10	ทำอากาศยานสุรินทร์ภักดี	กองทัพบก	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
11	สนามบินน้ำพอง	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
12	สนามบินเก่าเชียงราย	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
13	สนามบินเกาะตะเคียน	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
14	สนามบินกำแพงแสน	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร สาธารณะ
15	ทำอากาศยานตากลิ	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
16	สนามบินประจวบคีรีขันธ์	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
17	สนามบินโคกกระเทียม	กองทัพอากาศ	สาธารณะ
18	สนามบินควนขัน	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
19	สนามบินวัฒนานคร	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
20	สนามบินจันทบุรี	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร การเกษตรและการวิจัยและพัฒนา
21	ทำอากาศยานสงขลา	กองทัพอากาศ	กิจการทางการทหาร
22	สนามบินนครสวรรค์	กรมฝนหลวงและการบินเกษตร	ราชการ
23	สนามบินเขื่อนภูมิพล	การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย	ไม่เปิดให้ใช้บริการ แต่มีแผนพัฒนาเป็นศูนย์ฝึกบิน
24	สนามบินบางพระ	สมาคมสโมสรการบินพลเรือน	ส่วนตัว
25	สนามบินโพธาราม	วิทยาลัยเทคโนโลยีสยาม	สาธารณะ
26	สนามบินนก	สมาคมนักบินนก (NOK Aviation)	ส่วนตัว
27	สนามบินศรีราชา	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
28	สนามบินกบินทร์บุรี	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
29	สนามบินลำพูน	เรือสทพัฒน์	ส่วนตัว
30	สนามบินเกาะไม้ซี้	บริษัท โซเนาศิริ รีสอร์ท จำกัด	ส่วนตัว
31	สนามบินบ้านธิ	ฟลายอิงคลับ (Lanna Flying Club)	สาธารณะ
32	สนามบินชุมชนอัมผาง	-	ไม่เปิดให้ใช้บริการ มีการเสนอให้จัดเที่ยวบินระยะสั้น

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

บทที่ 5

การเดินทางของคน

ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการเดินทางของคน 4 รูปแบบหลัก ได้แก่ การเดินทางทางถนน การเดินทางทางราง การเดินทางทางน้ำ และการเดินทางทางอากาศ

5.1 การเดินทางทางถนน

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีระยะทางถนนรวมทั้งสิ้น 706,120.894 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเดินทางทางถนน และมีโครงข่ายการให้บริการรถโดยสารสาธารณะครอบคลุมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง การเดินทางระหว่างเมือง และการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

5.1.1 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

รถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง มีโครงข่ายการให้บริการครอบคลุมการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานคร จังหวัดนครปฐม จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานี จังหวัดสมุทรปราการ และจังหวัดสมุทรสาคร โดยเป็นการให้บริการการเดินทางขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ และกรุงเทพมหานคร

1) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ประกอบการเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ที่เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบกให้เกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ท้ายถึงปลอดภัย และเชื่อมต่อระบบการขนส่งอื่น ๆ โดยในปี พ.ศ. 2567 มีเส้นทางการเดินรถรวม 119 เส้นทาง และแบ่งประเภทรถโดยสารสาธารณะออกเป็น 3 ประเภท คือ รถโดยสารองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รถเมล์ ขสมก.) รถร่วม (หมวด 1) และรถเอกชนเส้นปฎิรูป (หมวด 1)

2) กรุงเทพมหานคร

กรุงเทพมหานครให้บริการรถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT) ช่วงสาทร - ราชพฤกษ์ จำนวน 12 สถานี ได้แก่ สถานีสาทร สถานีอาคารสงเคราะห์ สถานีเทคนิคกรุงเทพ สถานีถนนจันทน์ สถานีนารายณ์ 3 สถานีวัดदान สถานีวัดปวิवास สถานีวัดดอกไม้ สถานีพระราม 9 สถานีเจริญราษฎร์ สถานีสะพานพระราม 3 และสถานีราชพฤกษ์ โดยในปี พ.ศ. 2567 มีรถโดยสารให้บริการ จำนวน 25 คัน และดำเนินการเดินรถโดยบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (BTSC)

โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง แสดงดังตารางที่ 5 - 1

ตารางที่ 5 - 1 ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)					
	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ⁽¹⁾				กรุงเทพมหานคร ⁽²⁾	รวม
	รถเมล์ ขสมก.	รถร่วม (หมวด 1)	รถเอกชน ปรับอากาศ (หมวด 1)	รวม	รถโดยสาร ด่วนพิเศษ BRT ⁽³⁾	
มกราคม	19,684,627	516,500	7,497,290	27,698,417	439,208	28,137,625
กุมภาพันธ์	18,366,180	541,250	7,350,844	26,258,274	394,458	26,652,732
มีนาคม	18,651,450	565,500	7,619,224	26,836,174	403,248	27,239,422
เมษายน	16,539,115	509,500	7,618,284	24,666,899	364,590	25,031,489
พฤษภาคม	17,471,388	542,500	8,214,008	26,227,896	379,122	26,607,018
มิถุนายน	17,422,047	523,500	8,590,902	26,536,449	387,150	26,923,599
กรกฎาคม	17,789,012	469,500	9,611,845	27,870,357	436,884	28,307,241
สิงหาคม	16,556,997	-	10,902,826	27,459,823	440,634	27,900,457
กันยายน	15,596,921	-	10,595,969	26,192,890	-	26,192,890
ตุลาคม	15,508,934	-	10,481,351	25,990,285	-	25,990,285
พฤศจิกายน	15,619,478	-	10,642,038	26,261,516	241,886	26,503,402
ธันวาคม	15,356,920	-	10,523,292	25,880,212	234,106	26,114,318
รวม	204,563,069	3,668,250	109,647,873	317,879,192	3,721,286	321,600,478

ที่มา : (1) รายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะของกระทรวงคมนาคม รวบรวมข้อมูลโดยกรมการขนส่งทางบก

(2) กรุงเทพมหานคร

และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

หมายเหตุ : (3) เป็นสัญญาณใหม่ทำให้มีการเก็บปริมาณผู้โดยสาร เดือนละ 1 วัน เพื่อนำมาหาค่าเฉลี่ย และไม่มีกรเก็บข้อมูลในเดือนกันยายน - ตุลาคม 2567

จากตารางที่ 5 - 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งสิ้น 321,600,478 คน โดยมีผู้โดยสารรถเมล์ ขสมก. มากที่สุด 204,563,069 คน รองลงมา คือ รถเอกชนปรับอากาศ (หมวด 1) 109,647,873 คน รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT 3,721,286 คน และรถร่วม (หมวด 1) 3,668,250 คน ตามลำดับ

5.1.2 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

รถโดยสารสาธารณะเพื่อการเดินทางระหว่างเมือง มีโครงข่ายการให้บริการทั่วประเทศ ครอบคลุมการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดในภูมิภาค และการเดินทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างเขตจังหวัดในส่วนภูมิภาค โดยเป็นการให้บริการการเดินทางของ บริษัท ขนส่ง จำกัด ที่เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม บริษัท ขนส่ง จำกัด มีหน้าที่ประกอบการเดินทางรถโดยสารสาธารณะรวมทั้งการให้บริการด้านสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อขนส่งบุคคลระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด และให้เอกชนเข้ามามีส่วนดำเนินการในรูปแบบของรถร่วมเอกชนวิ่งในเส้นทางที่บริษัท ขนส่ง จำกัด ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งจากกรมการขนส่งทางบก (รถ บขส. และรถร่วม) ในขณะที่กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่ควบคุมการประกอบการเดินทางรถโดยสารสาธารณะที่มีเส้นทางระหว่างจังหวัดหรือคาบเกี่ยวระหว่างจังหวัด (รถหมวด 3) โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง แสดงดังตารางที่ 5 - 2

ตารางที่ 5 - 2 ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)		
	รถหมวด 3	รถ บขส. และรถร่วม	รวม
มกราคม	194,420	2,352,683	2,547,103
กุมภาพันธ์	185,408	2,071,856	2,257,264
มีนาคม	191,443	2,202,196	2,393,639
เมษายน	195,192	2,889,227	3,084,419
พฤษภาคม	166,034	2,556,787	2,722,821
มิถุนายน	149,898	2,375,122	2,525,020
กรกฎาคม	163,737	2,600,813	2,764,550
สิงหาคม	162,661	2,560,935	2,723,596
กันยายน	137,286	2,408,642	2,545,928
ตุลาคม	133,780	2,704,979	2,838,759
พฤศจิกายน	149,009	2,640,413	2,789,422
ธันวาคม	150,268	2,990,395	3,140,663
รวม	1,979,136	30,354,048	32,333,184

ที่มา : รายงานข้อมูลการเดินทางและขนส่งสาธารณะของกระทรวงคมนาคม และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 2 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 32,333,184 คน โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารรถหมวด 3 จำนวน 1,979,136 คน และผู้โดยสารรถ บขส. และรถร่วม 30,354,048 คน

5.1.3 การเดินทางโดยรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้มีการกำหนดเมืองหลักในภูมิภาคจำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดภูเก็ต และจังหวัดสุราษฎร์ธานี และ สนข. ได้ทำการศึกษาเพิ่มเติมจังหวัดที่มีศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองอีก 4 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) ในโครงการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค รวมเป็น 11 จังหวัด โดยในปี พ.ศ. 2567 การเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจะเป็นการเดินทางโดยรถหมวด 1 และหมวด 4 ของกรมการขนส่งทางบก มีปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค แสดงดังตารางที่ 5 - 3

ตารางที่ 5 - 3 ปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)	
		รวม 1 ปี	เฉลี่ย 1 วัน
ภาคเหนือ		5,136,285	21,401
1	เชียงราย ^{(1) (2)}	887,960	3,700
2	เชียงใหม่ ^{(1) (2)}	4,108,186	17,117
3	พิษณุโลก ⁽²⁾	140,139	584
ภาคกลาง		643,804	2,683
1	พระนครศรีอยุธยา ^{(1) (2)}	643,804	2,683
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		9,414,330	39,227
1	ขอนแก่น ^{(1) (2)}	4,246,654	17,694
2	นครราชสีมา ^{(1) (2)}	2,159,468	8,998
3	อุดรธานี ⁽²⁾	1,684,243	7,018
4	อุบลราชธานี ^{(1) (2)}	1,323,965	5,517
ภาคใต้		6,969,386	29,040
1	ภูเก็ต ^{(1) (2)}	562,690	2,345
2	สงขลา (หาดใหญ่) ⁽²⁾	5,882,061	24,509
3	สุราษฎร์ธานี ^{(1) (2)}	524,635	2,186
รวม		22,163,805	92,351

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

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

(2) จังหวัดภายใต้การศึกษาวเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของ สนข.

จากตารางที่ 5 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 22,163,805 คน - เที่ยว โดยจังหวัดที่มีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) 5,882,061 คน - เที่ยว จังหวัดขอนแก่น 4,246,654 คน - เที่ยว จังหวัดเชียงใหม่ 4,108,186 คน - เที่ยว จังหวัดนครราชสีมา 2,159,468 คน - เที่ยว และจังหวัดอุดรธานี 1,684,243 คน - เที่ยว ตามลำดับ

5.2 การเดินทางทางราง

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีระยะทางรางรวมทั้งสิ้น 5,584.109 กิโลเมตร เพื่อรองรับการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง แบ่งเป็นระยะทางรางของรถไฟระหว่างเมือง 5,306.269 กิโลเมตร รถไฟฟ้า 236.280 กิโลเมตร และรถไฟฟ้าชานเมือง 41.560 กิโลเมตร

5.2.1 การเดินทางทางรถไฟ

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีรถไฟที่สร้างแล้วเสร็จ จำนวน 5 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟสายเหนือ รถไฟสายตะวันออกออกเฉียงเหนือ รถไฟสายใต้ รถไฟสายตะวันออก และรถไฟสายมหาชัย - แม่กลอง โดยแบ่งเป็นการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง การเดินทางระหว่างเมือง และการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

1) การเดินทางโดยรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง

การเดินทางโดยรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่องจะพิจารณาเฉพาะกรณีที่เป็นการเดินทางจากจุดต้นทางและจุดปลายทางภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2567 แสดงดังตารางที่ 5 - 4

ตารางที่ 5 - 4 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ)		
	ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์	ผู้โดยสารเชิงสังคม	รวม
มกราคม	7,951	511,532	519,483
กุมภาพันธ์	7,719	481,929	489,648
มีนาคม	8,056	439,562	447,618
เมษายน	7,040	397,287	404,327
พฤษภาคม	7,349	448,081	455,430
มิถุนายน	7,797	484,716	492,513
กรกฎาคม	8,715	549,685	558,400
สิงหาคม	9,403	525,347	534,750
กันยายน	9,733	483,633	493,366
ตุลาคม	9,760	467,323	477,083
พฤศจิกายน	10,275	504,606	514,881
ธันวาคม	8,661	527,350	536,011
รวม	102,459	5,821,051	5,923,510

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนช. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 4 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง รวมทั้งสิ้น 5,923,510 คน - เทียบ แบ่งเป็นผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ 102,459 คน - เทียบ และผู้โดยสารเชิงสังคม 5,821,051 คน - เทียบ

2) การเดินทางโดยรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง

การเดินทางโดยรถไฟในการเดินทางระหว่างเมืองจะพิจารณาเฉพาะกรณีที่เป็นการเดินทางจากจุดต้นทางหรือจุดปลายทางนอกพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ในปี พ.ศ. 2567 แสดงดังตารางที่ 5 - 5

ตารางที่ 5 - 5 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)		
	ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์	ผู้โดยสารเชิงสังคม	รวม
มกราคม	809,009	892,926	1,701,935
กุมภาพันธ์	781,833	891,599	1,673,432
มีนาคม	862,938	884,942	1,747,880
เมษายน	942,328	886,929	1,829,257
พฤษภาคม	820,351	826,201	1,646,552
มิถุนายน	787,015	885,104	1,672,119
กรกฎาคม	842,443	936,774	1,779,217
สิงหาคม	844,869	953,893	1,798,762
กันยายน	775,209	878,613	1,653,822
ตุลาคม	971,841	1,034,816	2,006,657
พฤศจิกายน	852,525	904,486	1,757,011
ธันวาคม	888,584	937,228	1,825,812
รวม	10,178,945	10,913,511	21,092,456

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 21,092,456 คน - เที่ยว แบ่งเป็นผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ 10,178,945 คน - เที่ยว และผู้โดยสารเชิงสังคม 10,913,511 คน - เที่ยว

3) การเดินทางโดยรถไฟในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

การเดินทางโดยรถไฟในเขตเมืองหลักในเมืองภูมิภาคจะพิจารณาจากสถานีที่อยู่ในจังหวัดภายใต้การศีกษาวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค สนข. 11 จังหวัดพบว่า มีจังหวัดที่มีสถานีรถไฟรวมทั้งสิ้น 9 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดอุดรธานี จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสงขลา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี โดยสรุปปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ในปี พ.ศ. 2567 แสดงดังตารางที่ 5 - 6

ตารางที่ 5 - 6 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยวบิน)		
		ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์	ผู้โดยสารเชิงสังคม	รวม
ภาคเหนือ		21,178	62,002	83,180
1	เชียงใหม่ ^{(1) (2)}	-	189	189
2	พิษณุโลก ⁽²⁾	21,178	61,813	82,991
ภาคกลาง		24,409	245,290	269,699
1	พระนครศรีอยุธยา ^{(1) (2)}	24,409	245,290	269,699
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		85,042	1,136,573	1,221,615
1	ขอนแก่น ^{(1) (2)}	33,293	200,711	234,004
2	นครราชสีมา ^{(1) (2)}	38,067	909,748	947,815
3	อุดรธานี ⁽²⁾	12,085	17,196	29,281
4	อุบลราชธานี ^{(1) (2)}	1,597	8,918	10,515
ภาคใต้		167,431	143,101	310,532
1	สงขลา ⁽²⁾	153,456	96,694	250,150
2	สุราษฎร์ธานี ^{(1) (2)}	13,975	46,407	60,382
รวม		298,060	1,586,966	1,885,026

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

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

(2) จังหวัดภายใต้การศึกษาวเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคของ สนข.

จากตารางที่ 5 - 6 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเขตเมืองหลักในภูมิภาคที่ให้บริการประชาชนภายใน 9 จังหวัด รวมทั้งสิ้น 1,885,026 คน - เที่ยว โดยมีปริมาณผู้โดยสารรถไฟในเขตเมืองหลักในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมากที่สุด 1,221,615 คน - เที่ยว รองลงมาเป็นภาคใต้ 310,532 คน - เที่ยว ภาคกลาง 269,699 คน - เที่ยว และภาคเหนือ 83,180 คน - เที่ยว ตามลำดับ โดยเมืองหลักในภูมิภาคที่มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดนครราชสีมา (947,815 คน - เที่ยว) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา (269,699 คน - เที่ยว) จังหวัดสงขลา (250,150 คน - เที่ยว) จังหวัดขอนแก่น (234,004 คน - เที่ยว) และจังหวัดพิษณุโลก (82,991 คน - เที่ยว) ตามลำดับ

5.2.2 การเดินทางทางรถไฟ

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแล้ว 8 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL) รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน) รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง) รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง) รถไฟฟ้าสายสีชมพู รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) และรถไฟฟ้าสายสีทอง โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางทางรถไฟฟ้าจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

1) การรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยมีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ จำนวน 1 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้า ARL ที่เป็นระบบขนส่งทางรางเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีขนส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมือง (Suvarnabhumi Airport Rail Link and City Air Terminal) มีระยะทาง 28.700 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 8 สถานี โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า ARL รวมทั้งสิ้น 24,190,347 คน - เทียบรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 7

ตารางที่ 5 - 7 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า ARL พ.ศ. 2563 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม	2,258,635	668,253	847,766	2,009,917	2,008,918
กุมภาพันธ์	1,871,314	864,434	869,947	2,007,382	2,002,944
มีนาคม	1,231,983	1,283,614	954,434	2,048,462	2,049,517
เมษายน	378,011	725,960	901,925	1,838,399	1,840,833
พฤษภาคม	534,779	425,259	1,183,610	1,916,491	1,916,834
มิถุนายน	843,368	542,991	1,357,274	1,939,090	1,939,694
กรกฎาคม	1,087,284	358,702	1,428,798	2,012,005	2,014,691
สิงหาคม	1,267,839	290,037	1,606,892	2,138,659	2,138,939
กันยายน	1,353,715	439,326	1,668,997	2,019,374	2,014,801
ตุลาคม	1,367,552	617,072	1,702,019	2,086,930	2,085,779
พฤศจิกายน	1,443,688	831,584	1,725,580	2,102,625	2,102,913
ธันวาคม	1,277,035	961,303	1,781,864	2,074,341	2,074,484
รวม	14,915,203	8,008,535	16,029,106	24,193,675	24,190,347

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนช. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

2) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยมีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ จำนวน 4 เส้นทาง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู

2.1) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน

รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินมีเส้นทางการเดินรถช่วงบางแค - บางซื่อ - หัวลำโพง - เตาปูน - ท่าพระ รวม 21.000 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 38 สถานี เป็นสถานีใต้ดิน 22 สถานี และสถานียกระดับ 16 สถานี โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินรวมทั้งสิ้น 157,151,885 คน - เทียบรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 8

ตารางที่ 5 - 8 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ปี พ.ศ. 2563 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม	12,364,467	4,688,335	5,411,826	11,671,243	13,185,081
กุมภาพันธ์	10,651,705	6,093,370	5,583,533	11,122,543	13,076,762
มีนาคม	7,376,598	8,450,658	5,906,913	11,719,836	13,166,791
เมษายน	2,354,680	4,406,056	5,378,279	10,011,732	11,533,271
พฤษภาคม	3,682,817	2,800,713	7,119,474	10,753,808	12,077,688
มิถุนายน	6,080,460	3,628,010	8,498,662	11,496,818	12,426,268
กรกฎาคม	7,854,425	2,393,607	8,513,325	12,191,670	13,246,270
สิงหาคม	8,931,350	1,934,287	9,925,105	13,117,419	14,040,166
กันยายน	9,309,907	3,003,451	10,326,520	12,702,174	13,208,617
ตุลาคม	9,297,835	4,212,443	10,682,256	12,953,551	13,846,518
พฤศจิกายน	9,352,565	5,603,480	10,688,550	13,038,019	13,950,913
ธันวาคม	8,341,723	6,315,025	10,966,967	12,598,471	13,393,540
รวม	95,598,532	53,529,435	99,001,410	143,377,284	157,151,885

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

2.2) รถไฟฟ้าสายสีม่วง

รถไฟฟ้าสายสีม่วงมีเส้นทางการเดินรถช่วงคลองบางไผ่ - เตาปูน รวม 23.000 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 16 สถานี โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วงรวมทั้งสิ้น 24,719,226 คน - เที่ยว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 9

ตารางที่ 5 - 9 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีม่วง ปี พ.ศ. 2563 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม	1,827,785	874,003	950,152	1,725,443	2,049,799
กุมภาพันธ์	1,664,132	1,081,911	982,991	1,659,055	1,958,601
มีนาคม	1,227,632	1,519,470	1,013,287	1,738,318	1,996,839
เมษายน	439,198	793,627	903,900	1,441,370	1,749,739
พฤษภาคม	674,483	521,801	1,199,430	1,670,477	1,939,021
มิถุนายน	1,094,334	677,964	1,465,798	1,785,962	2,029,438
กรกฎาคม	1,442,882	466,186	1,400,299	1,854,372	2,179,405
สิงหาคม	1,643,622	379,302	1,608,726	1,911,517	2,264,358
กันยายน	1,754,362	571,916	1,682,532	1,857,368	2,184,675
ตุลาคม	1,759,392	786,150	1,612,658	1,871,520	2,153,904
พฤศจิกายน	1,745,557	1,029,941	1,658,632	2,048,286	2,171,991
ธันวาคม	1,563,259	1,139,663	1,672,802	1,944,536	2,041,456
รวม	16,836,638	9,841,934	16,151,207	21,508,224	24,719,226

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

2.3) รถไฟฟ้าสายสีเหลืองและรถไฟฟ้าสายสีชมพู

รถไฟฟ้าสายสีเหลืองมีเส้นทางการเดินรถช่วงลาดพร้าว - สำโรง รวม 30.400 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 23 สถานี เริ่มทดลองเปิดให้บริการในช่วงเดือนมิถุนายน 2566 และเปิดให้บริการในวันที่ 3 กรกฎาคม 2566 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเหลืองรวมทั้งสิ้น 14,302,343 คน - เทียบ และรถไฟฟ้าสายสีชมพูมีเส้นทางการเดินรถช่วงแคราย - มีนบุรี รวม 34.500 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 30 สถานี เริ่มทดลองเปิดให้บริการในช่วงเดือนพฤศจิกายน 2566 และเปิดให้บริการในวันที่ 31 ธันวาคม 2566 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายชมพูรวมทั้งสิ้น 20,190,507 คน - เทียบ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 10

ตารางที่ 5 - 10 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและรถไฟฟ้าสายสีชมพู ปี พ.ศ. 2566 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ)			
	รถไฟฟ้าสายสีเหลือง		รถไฟฟ้าสายสีชมพู	
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม		1,188,103		1,683,075
กุมภาพันธ์		1,205,883		1,480,081
มีนาคม		1,194,391		1,535,247
เมษายน		883,472		1,370,853
พฤษภาคม		978,557		1,582,293
มิถุนายน	1,569,392	1,076,993		1,718,501
กรกฎาคม	1,166,211	1,201,674		1,815,197
สิงหาคม	1,251,329	1,293,749		1,837,319
กันยายน	1,242,990	1,274,245		1,804,101
ตุลาคม	1,237,047	1,326,923		1,790,685
พฤศจิกายน	1,273,464	1,332,925	898,833	1,831,881
ธันวาคม	1,303,327	1,345,428	2,480,086	1,741,274
รวม	9,043,760	14,302,343	3,378,919	20,190,507

ที่มา : การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

3) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด มีระบบรถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการในความรับผิดชอบ จำนวน 1 เส้นทาง คือ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง มีเส้นทางการเดินรถรวม 41.560 กิโลเมตร และมีสถานีรวมทั้งสิ้น 14 สถานี แบ่งเป็นการเดินรถออกเป็น 2 ช่วง คือช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.260 กิโลเมตร 4 สถานี และช่วงบางซื่อ - รังสิต ระยะทาง 26.300 กิโลเมตร 10 สถานี เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 พฤศจิกายน 2564 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงรวมทั้งสิ้น 11,390,914 คน - เทียบ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 11

ตารางที่ 5 - 11 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง ปี พ.ศ. 2564 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว)			
	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม		259,033	569,560	869,386
กุมภาพันธ์		280,517	583,570	876,420
มีนาคม		272,946	612,434	894,708
เมษายน		255,212	525,152	810,444
พฤษภาคม		329,031	548,223	845,558
มิถุนายน		397,442	614,529	900,655
กรกฎาคม		437,672	640,297	982,738
สิงหาคม		472,727	671,640	1,042,459
กันยายน		504,369	667,854	1,015,566
ตุลาคม		530,388	741,887	1,056,783
พฤศจิกายน	21,704	534,521	799,893	1,068,739
ธันวาคม	308,506	526,479	822,764	1,027,458
รวม	330,210	4,800,337	7,797,803	11,390,914

ที่มา : บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

4) กรุงเทพมหานคร

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

4.1) รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม)

รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) มีเส้นทางการเดินรถรวม 69.800 กิโลเมตร มีสถานีรวมทั้งหมด 60 สถานี โดยแบ่งเส้นทางการเดินรถออกเป็น 2 สาย คือ สายสุขุมวิทมีเส้นทางเดินรถในช่วงหมอชิต - คูคต ระยะทาง 55.800 กิโลเมตร 47 สถานี และสายสีลมที่เดินรถในช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า ระยะทาง 14.000 กิโลเมตร 13 สถานี โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) รวมทั้งสิ้น 266,718,851 คน - เที่ยว รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 12

ตารางที่ 5 - 12 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) ปี พ.ศ. 2563 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม	48,380,368	18,777,768	8,901,844	15,146,052	21,878,570
กุมภาพันธ์	42,384,586	24,166,660	9,278,543	14,877,664	21,682,119
มีนาคม	27,819,002	33,519,892	9,818,937	15,279,834	21,604,831
เมษายน	8,699,046	18,455,014	8,993,081	13,052,106	19,692,179
พฤษภาคม	13,753,978	11,767,224	11,529,451	14,439,561	20,919,670
มิถุนายน	23,426,056	14,830,806	13,772,571	15,583,270	21,671,849
กรกฎาคม	29,819,862	9,840,606	13,595,824	16,519,449	23,097,302
สิงหาคม	33,559,304	7,933,020	15,015,867	16,665,037	24,053,454
กันยายน	34,531,850	12,594,238	15,303,472	16,670,330	22,549,981
ตุลาคม	34,797,084	16,920,526	15,715,236	16,332,636	22,677,874
พฤศจิกายน	34,846,692	21,751,270	15,703,463	17,423,577	23,562,414
ธันวาคม	32,368,162	25,790,024	16,231,748	16,514,062	23,328,608
รวม	364,385,990	216,347,048	153,860,037	188,503,578	266,718,851

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง และสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

4.2) รถไฟฟ้าสายสีทอง

รถไฟฟ้าสายสีทองมีเส้นทางการเดินรถช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน รวม 1.880 กิโลเมตร และมีสถานีทั้งหมด 3 สถานี เริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2563 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทองรวมทั้งสิ้น 2,774,274 คน - เทียบ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 13

ตารางที่ 5 - 13 ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้าสายสีทอง ปี พ.ศ. 2564 - 2567

เดือน	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เทียบ)			
	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
มกราคม	82,015	61,350	183,087	191,374
กุมภาพันธ์	74,235	55,854	153,749	227,990
มีนาคม	93,703	55,590	159,602	201,695
เมษายน	54,604	74,960	195,735	224,078
พฤษภาคม	27,888	80,854	184,240	198,047
มิถุนายน	37,898	105,045	187,307	199,434
กรกฎาคม	18,785	119,577	237,859	236,948
สิงหาคม	12,228	120,924	230,806	260,017
กันยายน	36,319	129,042	201,808	220,316
ตุลาคม	61,423	151,420	203,156	236,321
พฤศจิกายน	75,105	159,407	203,510	232,227
ธันวาคม	103,244	239,296	315,920	345,827
รวม	677,447	1,353,319	2,456,779	2,774,274

ที่มา : สำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร และรวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

5.3 การเดินทางทางน้ำ

กรมเจ้าท่า โดยกลุ่มสถิติวิเคราะห์ สำนักแผนงาน ได้รวบรวมและสำรวจปริมาณผู้โดยสารเพื่อสรุปผลการดำเนินงาน พบว่า ปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร รวมทั้งสิ้น 46,875,957 คน และมีปริมาณผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว รวมทั้งสิ้น 48,017,300 คน (บริเวณแม่น้ำ 8,130,299 คน และบริเวณทะเล 39,887,001 คน) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 14 และ 5 - 15

ตารางที่ 5 - 14 ปริมาณผู้โดยสารเรือโดยสาร ปี พ.ศ. 2563 - 2567

ประเภทเรือโดยสาร	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
เรือด่วนแม่น้ำเจ้าพระยา	4,827,967	2,062,577	7,835,240	6,350,557	7,264,336
เรือคลองแสนแสบ	9,436,563	4,643,569	6,494,090	10,483,333	10,884,318
เรือยนต์ข้ามฝาก	16,850,141	12,904,710	17,563,076	25,831,859	27,601,281
เรือโดยสารพลังงานไฟฟ้า	-	-	491,921	943,050	1,126,022
รวม	31,114,671	19,610,856	32,384,327	43,608,799	46,875,957

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลปีงบประมาณ 2567 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ, พฤษภาคม 2568, กรมเจ้าท่า

ตารางที่ 5 - 15 ปริมาณผู้โดยสารเรือท่องเที่ยว ปี พ.ศ. 2563 - 2567

ประเภทเรือท่องเที่ยว	ปริมาณผู้โดยสาร (คน)				
	ปี พ.ศ. 2563	ปี พ.ศ. 2564	ปี พ.ศ. 2565	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567
บริเวณแม่น้ำ	6,242,417	2,552,723	4,288,543	7,058,067	8,130,299
บริเวณทะเล	11,963,824	5,490,626	26,401,198	35,640,133	39,887,001
รวม	18,206,241	8,043,349	30,689,741	42,698,200	48,017,300

ที่มา : รายงานสถิติข้อมูลปีงบประมาณ 2567 ข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางน้ำ, พฤษภาคม 2568, กรมเจ้าท่า

5.4 การเดินทางทางอากาศ

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ 38 แห่ง โดยมีหน่วยงานเป็นผู้บริหารจัดการและดำเนินงาน 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และกองทัพเรือ โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางทางอากาศจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

5.4.1 กรมท่าอากาศยาน

กรมท่าอากาศยานมีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 28 แห่ง โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 16

ตารางที่ 5 - 16 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน
ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2567				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคเหนือ		1,110,213	889	6,274	1,117,376	1,047,644	1,117,376	69,732 (6.66)
1	แม่ฮ่องสอน (HGN)	13,629	-	11	13,640	18,623	13,640	- 4,983 (- 26.76)
2	ลำปาง (LPT)	128,114	-	79	128,193	108,431	128,193	19,762 (18.23)
3	แพร่ (PRH)	-	-	9	9	5,115	9	- 5,106 (- 99.82)
4	น่านนคร (NNT)	407,145	-	-	407,145	386,575	407,145	20,570 (5.32)
5	พิษณุโลก (PHS)	459,225	-	6,062	465,287	437,083	465,287	28,204 (6.45)
6	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	-	-	-	-	-
7	ตาก (TKT)	-	-	-	-	-	-	-
8	แม่สอด (MAQ)	102,100	889	5	102,994	91,728	102,994	11,266 (12.28)
9	ปาย (PYY)	-	-	-	-	-	-	-
10	แม่สะเรียง	-	-	108	108	89	108	19 (21.35)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		6,121,403	7,555	1,017	6,129,975	6,330,480	6,129,975	- 200,505 (- 3.17)
1	อุบลราชธานี (UBP)	1,306,352	-	93	1,306,445	1,295,961	1,306,445	10,484 (0.81)
2	อุดรธานี (UTH)	1,765,862	394	151	1,766,407	1,898,819	1,766,407	- 132,412 (- 6.97)
3	ขอนแก่น (KKC)	1,569,059	5,975	-	1,575,034	1,618,337	1,575,034	- 43,303 (- 2.68)
4	สกลนคร (SNO)	330,050	-	-	330,050	361,900	330,050	- 31,850 (- 8.80)
5	เลย (LOE)	198,733	-	-	198,733	195,189	198,733	3,544 (1.82)
6	นครราชสีมา (NAK)	-	-	3	3	41	3	- 38 (- 92.68)
7	นครพนม (KOP)	354,213	-	-	354,213	359,189	354,213	- 4,976 (- 1.39)
8	บุรีรัมย์ (BFV)	254,164	1,186	754	256,104	252,246	256,104	3,858 (1.53)
9	ร้อยเอ็ด (ROI)	342,970	-	16	342,986	348,798	342,986	- 5,812 (- 1.67)

ตารางที่ 5 - 16 (ต่อ) ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัด
กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2567				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่น ๆ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคใต้		5,441,248	588,172	6,122	6,035,542	5,969,507	6,035,542	66,035 (1.11)
1	หัวหิน (HHQ)	74,242	-	-	74,242	60,935	74,242	13,307 (21.84)
2	ระนอง (UNN)	122,069	-	186	122,255	132,964	122,255	- 10,709 (- 8.05)
3	ชุมพร (CJM)	121,638	-	-	121,638	122,803	121,638	- 1,165 (- 0.95)
4	สุราษฎร์ธานี (URT)	1,337,508	4,477	1	1,341,986	1,352,915	1,341,986	- 10,929 (- 0.81)
5	นครศรีธรรมราช (NST)	1,040,761	-	30	1,040,791	1,195,616	1,040,791	- 154,825 (- 12.95)
6	ตรัง (TST)	559,844	-	-	559,844	564,488	559,844	- 4,644 (- 0.82)
7	นราธิวาส (NAW)	183,055	2,882	5,278	191,215	229,590	191,215	- 38,375 (- 16.71)
8	กระบี่ (KBV)	2,002,084	580,813	627	2,583,524	2,310,196	2,583,524	273,328 (11.83)
9	เบตง (BTZ)	47	-	-	47	-	47	47 (100.00)
รวม		12,672,864	596,616	13,413	13,282,893	13,347,631	13,282,893	- 64,738 (- 0.49)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 16 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยานรวมทั้งสิ้น 13,282,893 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 12,672,864 คน การเดินทางระหว่างประเทศ 596,616 คน และการเดินทางประเภทอื่น ๆ 13,413 คน

5.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง (จังหวัดเชียงราย) โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 17

ตารางที่ 5 - 17 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2567			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	11,654,246	50,580,447	62,234,693	51,699,104	62,234,693	10,535,589 (20.38)
2	ดอนเมือง (DMK)	17,828,242	12,662,393	30,490,635	26,980,428	30,490,635	3,510,207 (13.01)
3	เชียงใหม่ (CNX)	6,563,400	2,518,671	9,082,071	8,224,573	9,082,071	857,498 (10.43)
4	หาดใหญ่ (HDY)	2,812,250	285,963	3,098,213	3,122,124	3,098,213	- 23,911 (- 0.77)
5	ภูเก็ต (HKT)	6,641,912	10,573,403	17,215,315	13,979,349	17,215,315	3,235,966 (23.15)
6	เชียงใหม่ (CEI)	1,905,489	7,370	1,912,859	1,920,228	1,912,859	- 7,369 (- 0.38)
รวม		47,405,539	76,628,247	124,033,786	105,925,806	124,033,786	18,107,980 (17.09)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 17 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 124,033,786 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 47,405,539 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 76,628,247 คน

5.4.3 กองทัพเรือ

กองทัพเรือ เป็นหน่วยงานรัฐในสังกัดกองบัญชาการกองทัพไทย กระทรวงกลาโหม มีอำนาจหน้าที่ในการร่วมกันบริหารท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ร่วมกับกรมท่าอากาศยาน โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 18

ตารางที่ 5 - 18 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2567			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	อู่ตะเภา (UTP)	142,297	247,377	389,674	469,950	389,674	- 80,276 (- 17.08)
รวม		142,297	247,377	389,674	469,950	389,674	- 80,276 (- 17.08)

ที่มา : ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) กองทัพเรือ (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 18 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (ระยอง - พัทยา) รวมทั้งสิ้น 389,674 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 142,297 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 247,377 คน

5.4.4 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) (บริษัท BA) เป็นบริษัทเอกชนที่ดำเนินธุรกิจด้านสายการบิน และกิจการสนามบินและธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับสนามบิน มีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัด รวมทั้งสิ้น 3 แห่ง โดยสามารถสรุปปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ในปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 19

ตารางที่ 5 - 19 ปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	จำนวนผู้โดยสาร (คน) ปี พ.ศ. 2567			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	77,295	-	77,295	70,920	77,295	6,375 (8.99)
2	สมุย (USM)	2,482,811	298,753	2,781,564	2,294,811	2,781,564	486,753 (21.21)
3	สุโขทัย (THS)	66,492	-	66,492	65,358	66,492	1,134 (1.74)
รวม		2,626,598	298,753	2,925,351	2,431,089	2,925,351	494,262 (20.33)

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดย สนข. (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 5 - 19 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 2,925,351 คน โดยเป็นการเดินทางภายในประเทศ 2,626,598 คน และการเดินทางระหว่างประเทศ 298,753 คน

5.5 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

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

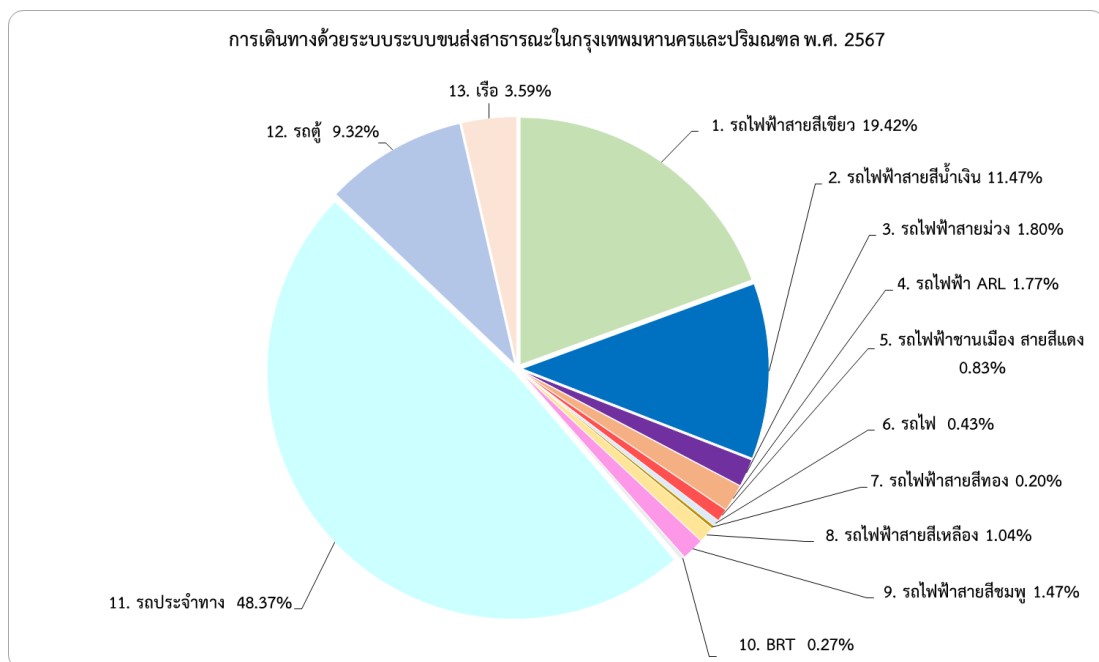
ตารางที่ 5 - 20 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

รายการ	ผู้ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม)	266.17	กทม./ขร.
2. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	157.15	รฟม./ขร.
3. รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	24.72	รฟม./ขร.
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	24.19	รฟท./ขร.
5. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	11.39	รฟฟท./ขร.
6. รถไฟ	5.92	รฟท./ขร.
7. รถไฟฟ้าสายสีทอง	2.77	กทม.
8. รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพิพัฒน์ (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	14.30	รฟม./ขร.
9. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	20.19	รฟม./ขร.
10. รถโดยสารด่วนพิเศษ (Bus Rapid Transit : BRT)	3.72	กทม.
11. รถประจำทาง ⁽¹⁾	662.84	ขบ./ขสมก.
12. รถตู้ ⁽²⁾	127.64	สนข.
13. เรือ	49.26	จท.
รวม (1 - 13)	1,370.26	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลประมาณการจากการรายงานข้อมูลผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางหมวด 1 ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ รถร่วม และรถเอกชนเส้นปฎิรูป (หมวด 1) จำนวน 129 เส้นทาง

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



รูปที่ 5 - 1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 20 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 1,370.26 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ รถประจำทาง 662.84 ล้านคน - เทียบ/ปี รองลงมา คือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) 266.17 ล้านคน - เทียบ/ปี รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน 157.15 ล้านคน - เทียบ/ปี รถตู้ 127.64 ล้านคน - เทียบ/ปี และเรือ 49.26 ล้านคน - เทียบ/ปี ตามลำดับ

5.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

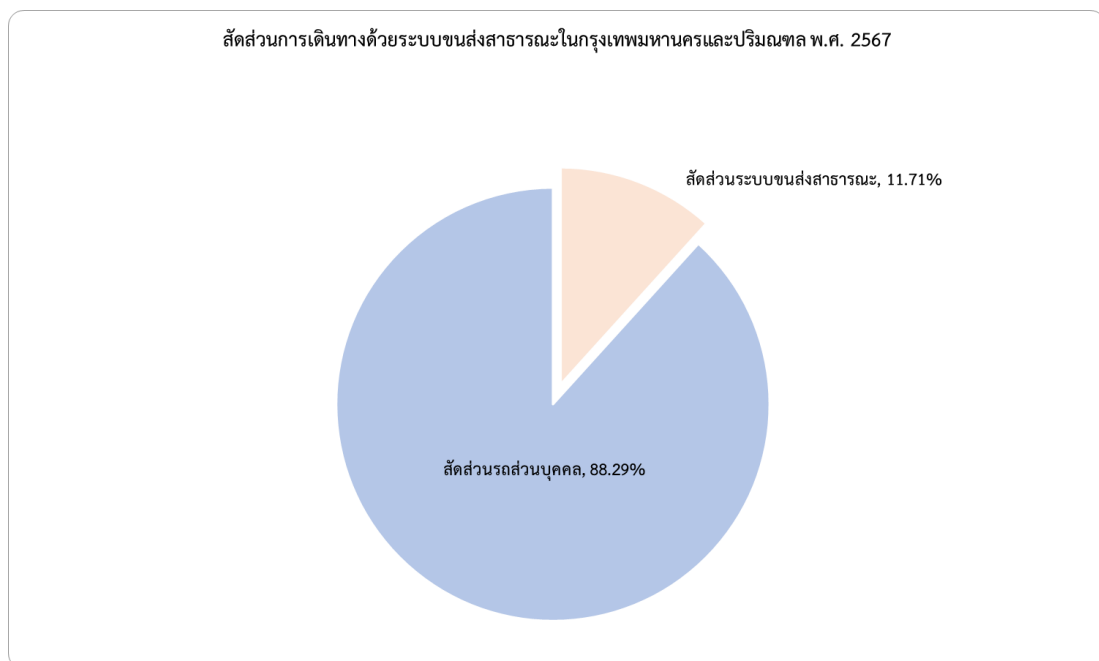
ตารางที่ 5 - 21 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (ร่วมนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ) ⁽¹⁾	9,121.20	โครงการ BTDS
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ ((2.1/2.3) + (2.2/2.4))	1,068.43	
2.1 ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า ⁽²⁾	520.88	ประมวลผลโดย สนข.
2.2 ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ⁽²⁾	849.38	ประมวลผลโดย สนข.
2.3 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ของการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า ⁽¹⁾	1.15	โครงการ BTDS
2.4 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ⁽¹⁾	1.38	โครงการ BTDS
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	8,052.77	โครงการ BTDS
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 11.71	
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 88.29	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลผลการสำรวจการเดินทางของคนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) สนข. (ปี 2565)

(2) รวบรวมและประมวลผลข้อมูลผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในและภายนอกสังกัด คค. โดย ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.) สนข.



รูปที่ 5 - 2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 21 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 9,121.20 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยมีปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล 8,052.77 ล้านคน - เทียบ/ปี ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า 520.88 ล้านคน - เทียบ/ปี และปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ 849.38 ล้านคน - เทียบ/ปี ซึ่งเมื่อนำปริมาณผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะนำมาประมวลผลกับค่าเฉลี่ยเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบไฟฟ้าที่มีค่า 1.15 คน - เทียบ/วัน และค่าเฉลี่ยเกี่ยวกับการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอื่น ๆ ที่มีค่า 1.38 คน - เทียบ/วัน พบว่า มีปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะรวมทั้งสิ้น 1,068.43 ล้านคน - เทียบ/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 11.71 ลดลงร้อยละ 2.75 หรือลดลงร้อยละ 19.02 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2566 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 22

ตารางที่ 5 - 22 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี) ⁽¹⁾		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียบ/ปี)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567		
1. จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	1,827.33	1,370.26	ลดลง 457.07	ลดลง 25.01
2. ปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ	1,226.39	1,068.43	ลดลง 157.96	ลดลง 12.88
3. ปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล	7,253.55	8,052.77	เพิ่มขึ้น 799.22	เพิ่มขึ้น 11.02
4. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ)	8,479.94	9,121.20	เพิ่มขึ้น 641.26	เพิ่มขึ้น 7.56
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/4)	ร้อยละ 14.46	ร้อยละ 11.71	ลดลง 2.75	ลดลง 19.02
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/4)	ร้อยละ 85.54	ร้อยละ 88.29	เพิ่มขึ้น 2.75	เพิ่มขึ้น 3.21

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

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

โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการลดลงของปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สรุปดังนี้

1) การปรับปรุงการให้บริการและเส้นทางการเดินรถของรถโดยสารประจำทางตามแผนปฏิรูปเส้นทางรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งหยุดให้บริการในบางเส้นทางตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2567 ซึ่งการปรับเปลี่ยนนี้อาจไม่ได้มีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบเพียงพอ จึงเกิดความสับสน ทั้งเรื่องเลขสายที่แสดงบนรถโดยสารประจำทางและเรื่องเส้นทาง โดยเฉพาะผู้สูงอายุและกลุ่มที่เข้าถึงเทคโนโลยียากที่ยังคุ้นชินกับแบบเดิม

2) การเพิ่มขึ้นของการเลือกใช้บริการเดินทางผ่านระบบ Mobility as a Service เนื่องจากแอปพลิเคชันที่ให้บริการได้เพิ่มฟังก์ชันส่วนลดราคา เพื่อจูงใจให้ผู้ใช้บริการเพิ่มมากขึ้น เช่น Grab Saver และ EV Rider ที่เปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567 เป็นต้น

3) การจัดเก็บข้อมูลของการเดินทางด้วยรถโดยสารประจำทางยังไม่ครบถ้วน และยังไม่ได้นำมาดำเนินการจัดเก็บข้อมูลการเดินทางด้วยรถตู้ จึงยังต้องใช้ข้อมูลจากผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร นอกจากนี้ ยังไม่ได้พิจารณาสัดส่วนของการเดินทางด้วยรถแท็กซี่ รถสองแถว หรือรถจักรยานยนต์รับจ้าง ซึ่งจัดเป็นการเดินทางถึงขนส่งสาธารณะ

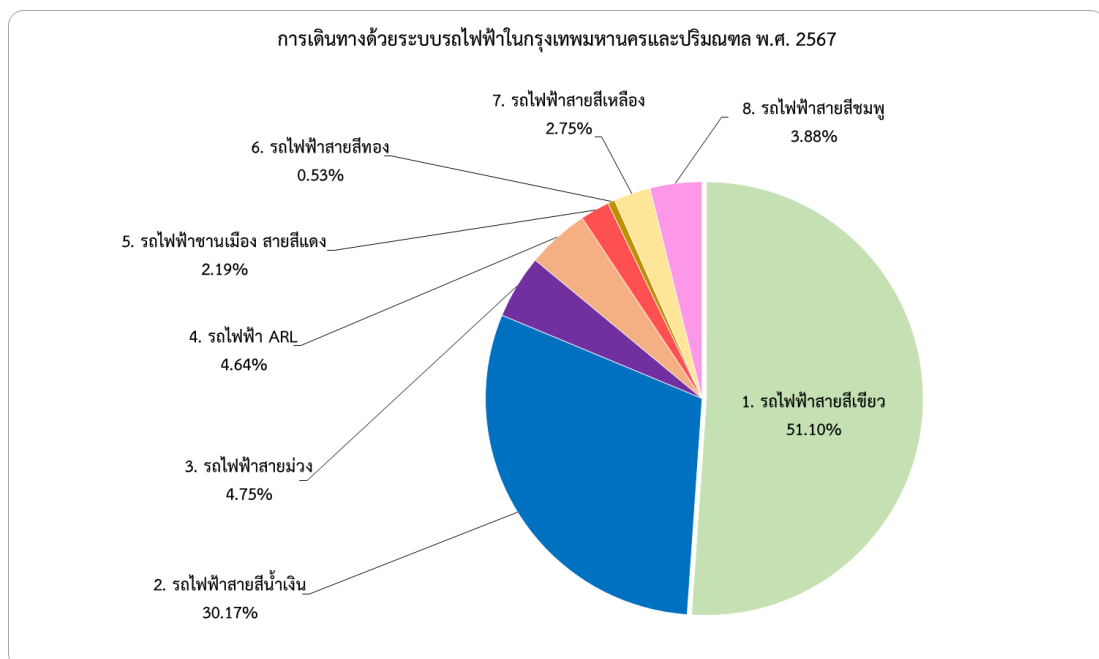
5.5.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ในปี พ.ศ. 2567 มีรถไฟฟ้าเปิดให้บริการรวมทั้งสิ้น 8 สาย ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน รถไฟฟ้าสายสีม่วง รถไฟฟ้า ARL รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง รถไฟฟ้าสายสีทอง รถไฟฟ้าสายสีเหลือง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู โดยสามารถสรุปข้อมูลการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 23 และรูปที่ 5 - 3

ตารางที่ 5 - 23 ข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)

รายการ	ผู้ให้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม)	266.17	กทม./ขร.
2. รถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล (รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน)	157.15	รฟม./ขร.
3. รถไฟฟ้ามหานครสายฉลองรัชธรรม (รถไฟฟ้าสายสีม่วง)	24.72	รฟม./ขร.
4. รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ (Airport Rail Link : ARL)	24.19	รฟท./ขร.
5. รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	11.39	รฟฟท./ขร.
6. รถไฟฟ้าสายสีทอง	2.77	กทม.
7. รถไฟฟ้ามหานครสายนคราพัฒนา (รถไฟฟ้าสายสีเหลือง)	14.30	รฟม./ขร.
8. รถไฟฟ้าสายสีชมพู	20.19	รฟม./ขร.
รวม (1 - 8)	520.88	รวบรวมโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.



รูปที่ 5 - 3 การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

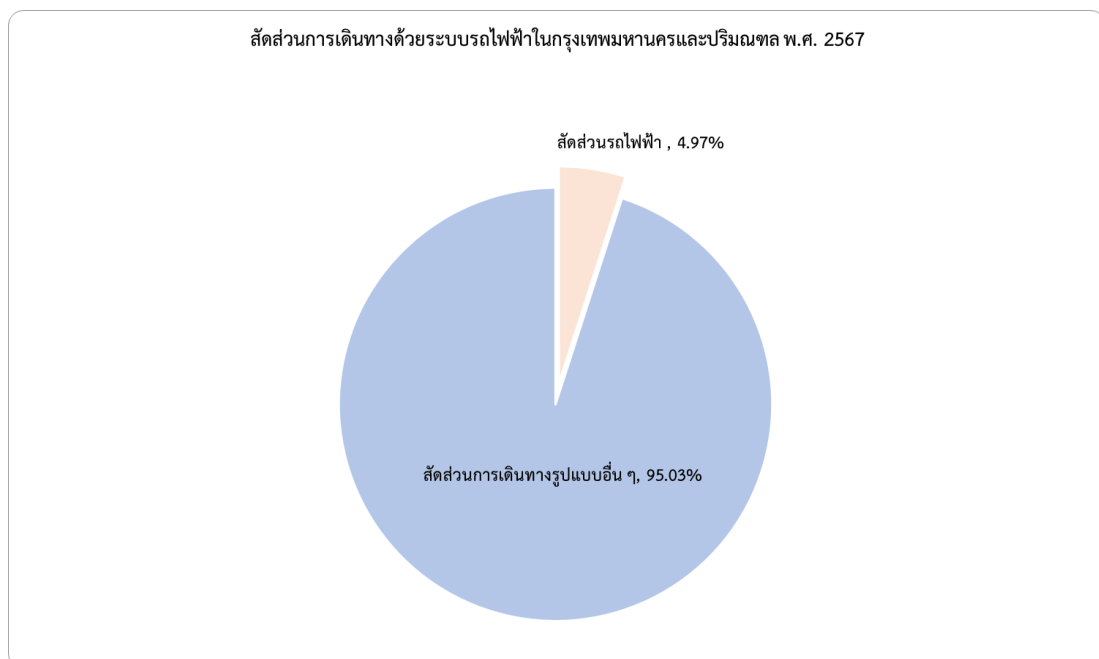
จากตารางที่ 5 - 23 และรูปที่ 5 - 3 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีผู้ใช้รถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลรวมทั้งสิ้น 520.88 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยรถไฟฟ้าที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ รถไฟฟ้าสายสีเขียว (สายสุขุมวิท และสายสีลม) (266.17 ล้านคน - เทียบ/ปี) รองลงมา คือ รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน (157.15 ล้านคน - เทียบ/ปี) รถไฟฟ้าสายสีม่วง (24.72 ล้านคน - เทียบ/ปี) รถไฟฟ้า ARL (24.19 ล้านคน - เทียบ/ปี) และรถไฟฟ้าสายสีชมพู (20.19 ล้านคน - เทียบ/ปี) ตามลำดับ และเมื่อนำข้อมูลการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2567 มาวิเคราะห์ร่วมกับข้อมูลแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 24 และรูปที่ 5 - 4

ตารางที่ 5 - 24 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มา ของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถไฟฟ้าและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ) ⁽¹⁾	9,121.20	โครงการ BTDS
2. ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า (2.1/2.2)	452.94	
2.1 ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด	520.88	ประมวลผลโดย สนข.
2.2 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ของการเดินทาง ด้วยระบบรถไฟฟ้า ⁽¹⁾	1.15	โครงการ BTDS
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ ⁽¹⁾	8,668.26	โครงการ BTDS
สัดส่วนรถไฟฟ้า (2/1)	ร้อยละ 4.97	
สัดส่วนการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ (3/1)	ร้อยละ 95.03	

ที่มา : รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบจำลอง BTDM ปีฐาน 2565 จากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) สนข. (ปี 2565)



รูปที่ 5 - 4 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 24 และรูปที่ 5 - 4 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้เดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งสิ้น 9,121.20 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยมีผู้ใช้บริการรถไฟฟ้า จำนวน 520.88 ล้านคน - เทียบ/ปี และเมื่อนำมาประมวลผลกับค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อของการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าที่มีค่า 1.15 คน - เทียบ/วัน พบว่า มีปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า จำนวนทั้งสิ้น 452.94 ล้านคน - เทียบ/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยรถไฟฟ้าในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประจำปี พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 4.97 โดยมีค่าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.51 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 11.43 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2566 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 25

ตารางที่ 5 - 25 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี) ⁽¹⁾		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียบ/ปี)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567		
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถไฟฟ้าและการเดินทางรูปแบบอื่น ๆ) ⁽²⁾	8,479.94	9,121.20	เพิ่มขึ้น 641.26	เพิ่มขึ้น 7.56
2. ปริมาณผู้โดยสารรถไฟฟ้า (2.1/2.2)	378.62	452.94	เพิ่มขึ้น 74.32	เพิ่มขึ้น 19.63
2.1 ผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าทั้งหมด	416.48	520.88	เพิ่มขึ้น 104.40	เพิ่มขึ้น 25.07
2.2 ค่าเฉลี่ยเที่ยวต่อ (คน - เทียบ/วัน) ของการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้า ⁽²⁾	1.10	1.15	เพิ่มขึ้น 0.05	เพิ่มขึ้น 4.55
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรูปแบบอื่น ๆ ⁽²⁾	8,101.33	8,668.26	เพิ่มขึ้น 566.93	เพิ่มขึ้น 7.00
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 4.46	ร้อยละ 4.97	เพิ่มขึ้น 0.51	เพิ่มขึ้น 11.43
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 95.54	ร้อยละ 95.03	ลดลง 0.51	ลดลง 0.53

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

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

(2) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจากแบบจำลอง BTDM ปีฐาน 2565 จากโครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Bangkok Travel Demand Survey) (โครงการ BTDS) สนข. (ปี 2565)

โดยปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณผู้ใช้บริการระบบรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลสรุปดังนี้

1) การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลได้เปิดให้บริการครอบคลุมพื้นที่ชานเมืองกับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลมากขึ้น อาทิ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานดอนเมืองที่สถานีดอนเมือง และรถไฟฟ้า ARL ที่เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่สถานีสุวรรณภูมิ ซึ่งทั้งรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงและรถไฟฟ้า ARL มีการเชื่อมต่อการเดินทางกับรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล อาทิ รถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ (สถานีบางซื่อ) และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีม่วงที่สถานีบางซื่อ รถไฟฟ้าสายสีชมพู เชื่อมต่อรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงที่สถานีหลักสี่ และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีวัดพระศรีมหาธาตุ และรถไฟฟ้าสายสีเหลือง เชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินที่สถานีลาดพร้าว เชื่อมต่อรถไฟฟ้า ARL ที่สถานีหัวหมาก และเชื่อมต่อรถไฟฟ้าสายสีเขียวที่สถานีสำโรง ส่งผลให้การเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าเป็นรูปแบบการเดินทางที่ประชาชนและนักท่องเที่ยวให้ความนิยมเพิ่มขึ้น

2) การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าประจำทางเป็นโครงข่ายการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและรถไฟฟ้าเพื่อเชื่อมโยงรูปแบบการเดินทางในรูปแบบระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางในลักษณะ “ล้อ - ราง - เรือ”

5.6 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

5.6.1 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

สนข. ได้รวบรวมและประมวลผลข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปี พ.ศ. 2567 จากหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัด คค. รวมทั้งสิ้น 2 หน่วยงาน ได้แก่ กรมการขนส่งทางบก และการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 สรุปได้ ดังตารางที่ 5 - 26 และรูปที่ 5 - 5

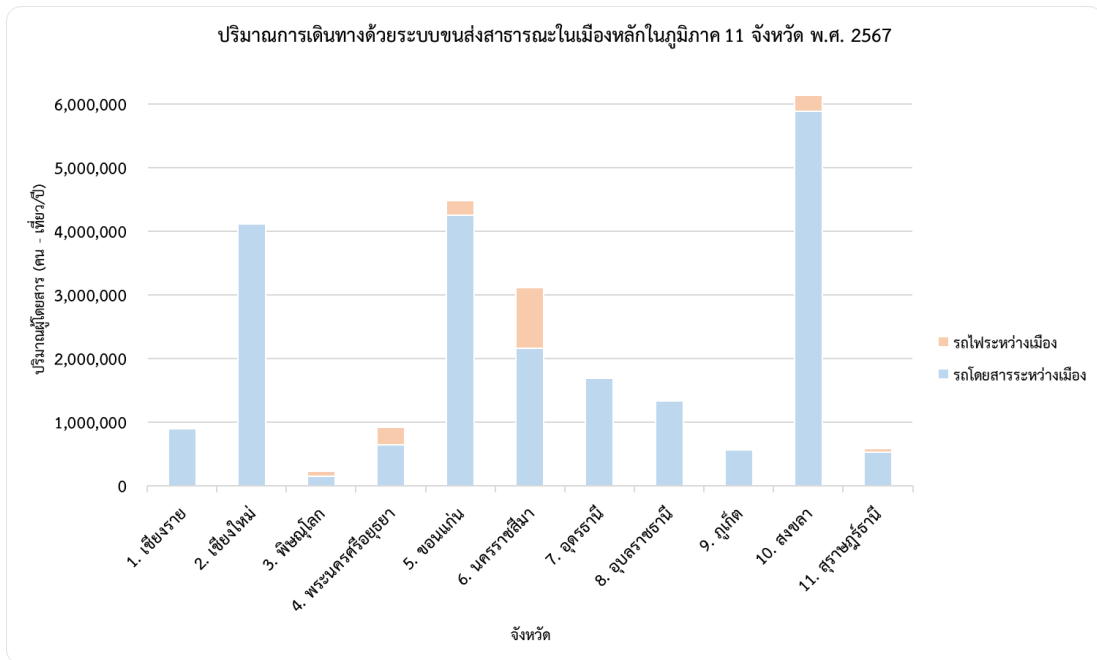
ตารางที่ 5 - 26 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)

ลำดับที่	จังหวัด	ปริมาณผู้โดยสาร (คน - เที่ยว/ปี)		
		รถโดยสารประจำทาง ⁽¹⁾	รถไฟ ⁽²⁾	รวม
ภาคเหนือ		5,136,285	83,180	5,219,465
1	เชียงราย ⁽³⁾	887,960	-	887,960
2	เชียงใหม่	4,108,186	189	4,108,375
3	พิษณุโลก	140,139	82,991	223,130
ภาคกลาง		643,804	269,699	913,503
1	พระนครศรีอยุธยา	643,804	269,699	913,503
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		9,414,330	1,221,615	10,635,945
1	ขอนแก่น	4,246,654	234,004	4,480,658
2	นครราชสีมา	2,159,468	947,815	3,107,283
3	อุดรธานี	1,684,243	29,281	1,713,524
4	อุบลราชธานี	1,323,965	10,515	1,334,480
ภาคใต้		6,969,386	310,532	7,279,918
1	ภูเก็ต ⁽³⁾	562,690	-	562,690
2	สงขลา (หาดใหญ่)	5,882,061	250,150	6,132,211
3	สุราษฎร์ธานี	524,635	60,382	585,017
รวม		22,163,805	1,885,026	24,048,831

ที่มา : (1) กรมการขนส่งทางบก

(2) การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : (3) จังหวัดที่ไม่มีสถานีรถไฟไม่มีรถไฟผ่าน



รูปที่ 5 - 5 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 26 และรูปที่ 5 - 5 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาครวมทั้งสิ้น 24,048,831 คน - เทียบ/ปี โดยเมืองหลักในภูมิภาคที่มีผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากที่สุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดสงขลา 6,132,211 คน - เทียบ/ปี จังหวัดขอนแก่น 4,480,658 คน - เทียบ/ปี จังหวัดเชียงใหม่ 4,108,375 คน - เทียบ/ปี จังหวัดนครราชสีมา 3,107,283 คน - เทียบ/ปี และจังหวัดอุดรธานี 1,713,524 คน - เทียบ/ปี

5.6.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค

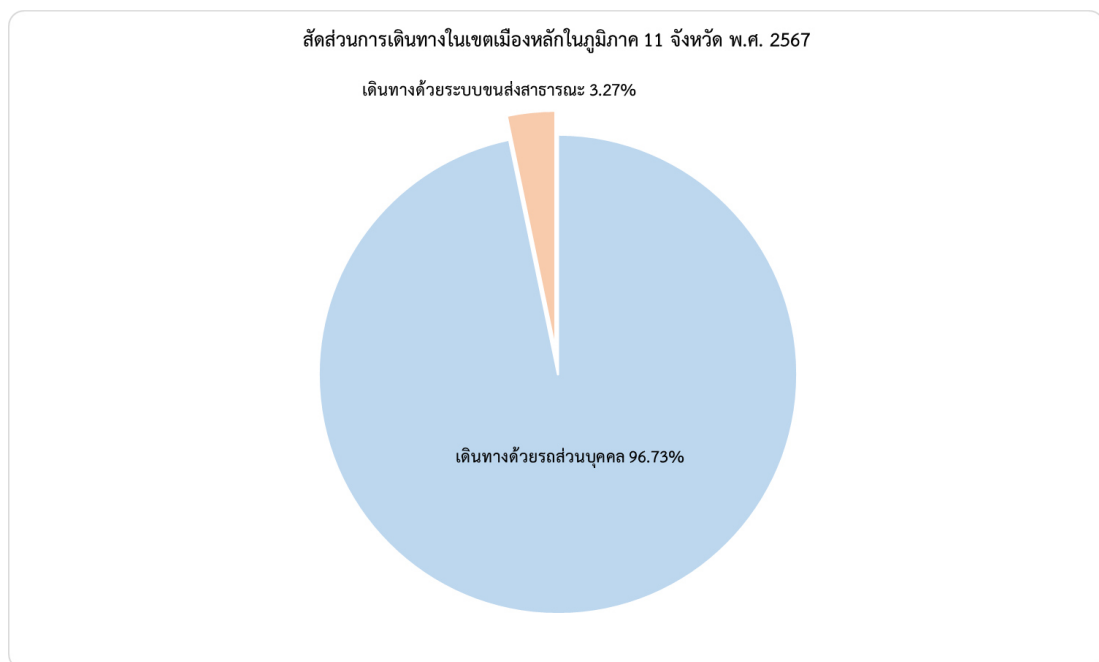
สนข. ได้พิจารณาข้อมูลผลการสำรวจภายใต้การศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของ สนข. ซึ่งได้ดำเนินการสำรวจข้อมูลการเดินทางของครัวเรือน (Household Interview Survey) จำนวน 14,160 ชุด และข้อมูลการเดินทางระหว่างต้นทาง - ปลายทาง (Road Side Interview Survey) จำนวน 8,800 ชุด ในระหว่างเดือนมีนาคม 2567 ผ่านระบบ iSurvey Web Application (www.isurvey.otp.go.th) และนำไปใช้ประกอบการพัฒนาแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรของทั้ง 11 จังหวัด โดยมีผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคประจำปี พ.ศ. 2567 ดังนี้ ได้ดังตารางที่ 5 - 27 รูปที่ 5 - 6 และรูปที่ 5 - 7

ตารางที่ 5 - 27 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค
ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)

จังหวัด	ประชากร ในพื้นที่ศึกษา (คน)	ปริมาณ การเดินทาง (คน-เที่ยว/วัน)	รถส่วนบุคคล และ รถจักรยานยนต์ (คน-เที่ยว/วัน)	ระบบขนส่ง สาธารณะ (คน-เที่ยว/วัน)	ร้อยละ
1. เชียงใหม่ ⁽¹⁾	793,000	1,202,180	1,157,699	44,481	3.70
2. เชียงราย ⁽¹⁾	105,000	153,857	150,472	3,385	2.20
3. พิจิตรโลก	164,000	254,021	248,229	5,792	2.28
4. อุตรธานี	235,000	358,204	332,055	26,149	7.30
5. ขอนแก่น	332,000	498,526	458,145	40,381	8.10
6. นครราชสีมา ⁽¹⁾	452,000	677,616	645,903	31,712	4.68
7. อุบลราชธานี ⁽¹⁾	249,000	376,765	357,701	19,064	5.06
8. พระนครศรีอยุธยา ⁽¹⁾	142,000	215,442	206,889	8,553	3.97
9. สุราษฎร์ธานี ⁽¹⁾	189,000	289,110	288,618	491	0.17
10.ภูเก็ต ⁽¹⁾	818,000	1,288,937	1,281,848	7,089	0.55
11. สงขลา (หาดใหญ่)	404,000	626,154	619,141	7,013	1.12
รวม 7 จังหวัด ¹		4,203,906	4,089,130	114,775	2.73
รวม 11 จังหวัด		5,940,811	5,746,700	194,110	3.27

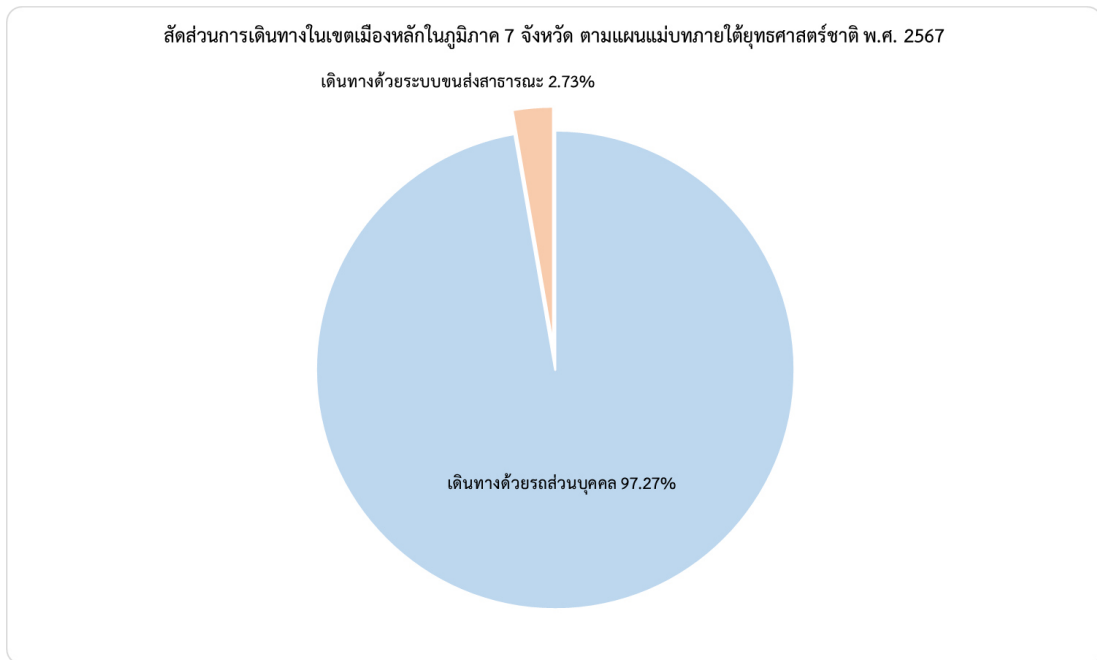
ที่มา : ผลการวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค
ภายใต้การศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค ของ สนข.

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



รูปที่ 5 - 6 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.



รูปที่ 5 - 7 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 7 จังหวัด
ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ปี พ.ศ. 2567
ที่มา : สนช.

จากตารางที่ 5 - 27 รูปที่ 5 - 6 และ รูปที่ 5 - 7 พบว่า จังหวัดที่มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค สูงสุด 5 อันดับแรก คือ จังหวัดขอนแก่น ร้อยละ 8.10 จังหวัดอุดรธานี ร้อยละ 7.30 จังหวัดอุบลราชธานี ร้อยละ 5.06 จังหวัดนครราชสีมา ร้อยละ 4.68 และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา ร้อยละ 3.97 ตามลำดับ โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาคเฉลี่ยของทั้ง 11 จังหวัด คิดเป็นร้อยละ 3.27 และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 7 จังหวัด ตามตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ (จังหวัดภูเก็ต จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดเชียงราย จังหวัดอุบลราชธานี จังหวัดสุราษฎร์ธานี และจังหวัดพระนครศรีอยุธยา) คิดเป็นร้อยละ 2.73 และเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัด โดยทำการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับปี พ.ศ. 2566 รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 28 พบว่า มีผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 90.95 และมีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดของการเดินทางในเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 11 จังหวัด เพิ่มขึ้นร้อยละ 57.97 โดยมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วย การจัดเก็บข้อมูลปริมาณการเดินทางและข้อมูลที่เกี่ยวข้องที่ครบถ้วน โดยเมื่อพิจารณาจากผลการสำรวจข้อมูลภายใต้โครงการศึกษาข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค 11 จังหวัด ซึ่งได้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางทั้งหมดของพื้นที่ที่ครอบคลุมรูปแบบการเดินทาง รวมทั้งพิจารณาจำนวนประชากรที่สะท้อนถึงสภาพปัจจุบันของแต่ละพื้นที่อีกด้วย นอกจากนี้ ยังมีการนำรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) มาให้บริการโดยหน่วยงานท้องถิ่นเพื่อเพิ่มเส้นทางการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

ตารางที่ 5 - 28 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค
จำนวน 11 จังหวัด ระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี) ⁽¹⁾		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียว/ปี)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567		
1. ปริมาณผู้เดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ เฉลี่ย 1 วัน (คน - เทียว/วัน)	9,241	17,646	เพิ่มขึ้น 8,405	เพิ่มขึ้น 90.95
2. สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ร้อยละ)	2.07	3.27	เพิ่มขึ้น 1.20	เพิ่มขึ้น 57.97

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลโดย สนข.

5.7 การวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

สนข. ได้พัฒนาและปรับปรุงแบบจำลองเพื่อพยากรณ์ข้อมูลการเดินทางของคนในระดับประเทศที่สะท้อนสภาพปัจจุบัน ปีฐาน พ.ศ. 2567 จากการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว กรุงเทพมหานคร (โครงการ GMS 2) โดยเมื่อนำข้อมูลมาประกอบกับข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานภายในและภายนอกสังกัดกระทรวงคมนาคมรวมทั้งสิ้น 4 หน่วยงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) การรถไฟแห่งประเทศไทย และทหารเรือ เพื่อประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ประจำปี พ.ศ. 2567 สามารถสรุปข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 29 และรูปที่ 5 - 8

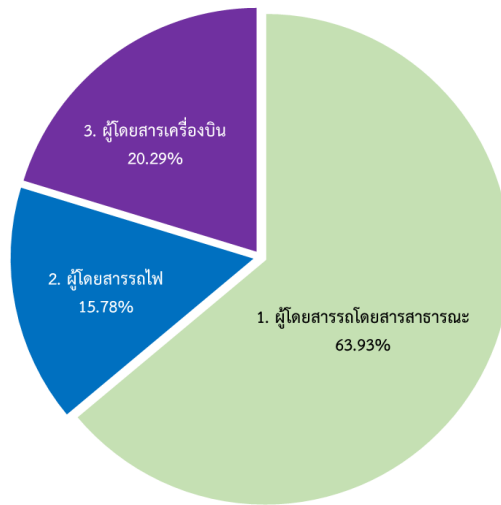
ตารางที่ 5 - 29 ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ปี พ.ศ. 2567 (ข้อมูล ณ สิ้นปี 2567)

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่ง สาธารณะ (ล้านคน - เทียว/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. ผู้โดยสารรถโดยสารสาธารณะ	113.88	ประมวลผลโดย สนข.
2. ผู้โดยสารรถไฟ	28.11	ประมวลผลโดย สนข.
3. ผู้โดยสารเครื่องบิน	36.14	ประมวลผลโดย สนข.
รวม (1 - 5)	178.12	ประมวลผลโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : * ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศของโครงการ GMS 2 ของ สนข. (ปี 2567)

การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567



รูปที่ 5 - 8 การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

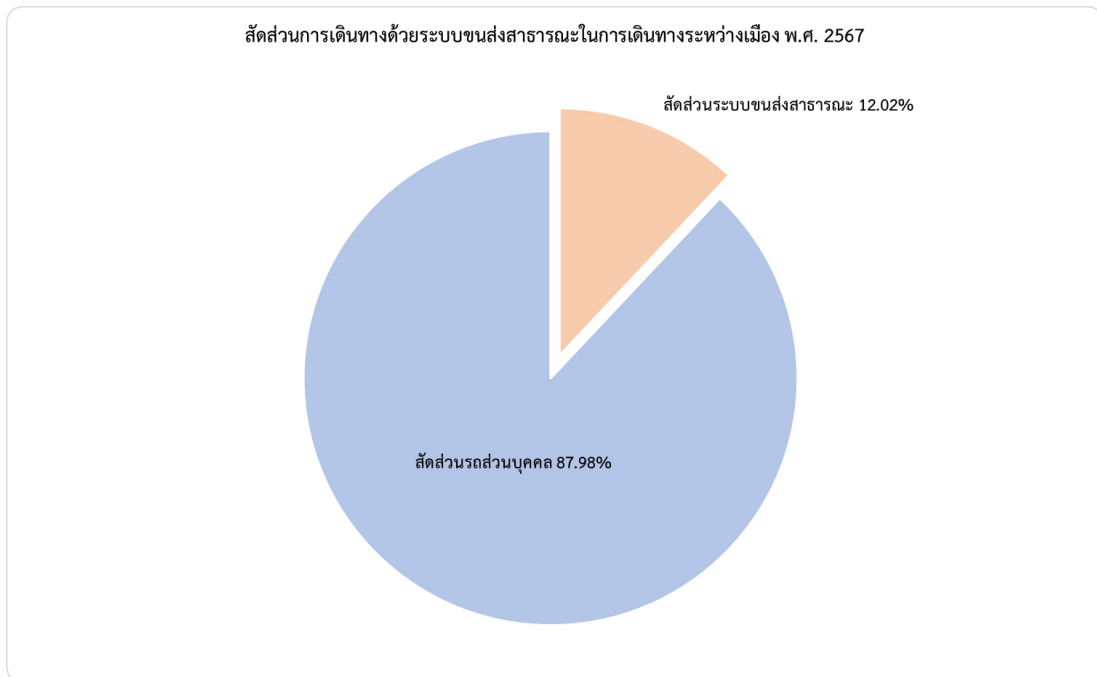
จากตารางที่ 5 - 29 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 178.12 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยระบบขนส่งสาธารณะที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุด คือ รถโดยสารสาธารณะ 113.88 ล้านคน - เทียบ/ปี รองลงมา คือ เครื่องบิน 36.14 ล้านคน - เทียบ/ปี และรถไฟ 28.11 ล้านคน - เทียบ/ปี ตามลำดับ และสามารถสรุปสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตการเดินทางระหว่างเมืองประจำปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 5 - 30 และรูปที่ 5 - 9

ตารางที่ 5 - 30 สรุปการประมวลผลสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567

รายการ	ผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี)	แหล่งที่มาของข้อมูล
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ) ⁽¹⁾	1,482.27	โครงการ GMS 2 ของ สนข.
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ (ตารางที่ 5 - 29)	178.12	โครงการ GMS 2 ของ สนข.
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล (1 - 2)	1,304.15	ประมวลผลโดย สนข.
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 12.02	ประมวลผลโดย สนข.
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 87.98	ประมวลผลโดย สนข.

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลผลการวิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศของโครงการ GMS 2 ของ สนข. (ปี 2567)



รูปที่ 5 - 9 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2567
ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 5 - 30 และรูปที่ 5 - 9 สรุปได้ว่า ปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองรวมทั้งสิ้น 1,482.27 ล้านคน - เทียบ/ปี โดยในจำนวนนี้เป็นปริมาณการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคล 1,304.15 ล้านคน - เทียบ/ปี และเป็นผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ 178.12 ล้านคน - เทียบ/ปี ดังนั้น สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ประจำปี พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 12.02 โดยมีค่าลดลงร้อยละ 17.01 หรือลดลงร้อยละ 58.59 เมื่อเปรียบเทียบกับปี พ.ศ. 2566 และเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนการเดินทางระหว่างเมือง โดยทำการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567 พบว่าในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณผู้เดินทางระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 46.69 (เพิ่มขึ้น 471.77 ล้านคน - เทียบ/ปี) โดยปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมืองลดลงจากปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 39.28 (ลดลง 115.23 ล้านคน - เทียบ/ปี) ส่วนการเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลในการเดินทางระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 คิดเป็นร้อยละ 81.85 (เพิ่มขึ้น 587.00 ล้านคน - เทียบ/ปี) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 5 - 31

ตารางที่ 5 - 31 สรุปการเปรียบเทียบสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง ปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567

รายการ	จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ (ล้านคน - เทียบ/ปี) ⁽¹⁾		เปลี่ยนแปลง (ล้านคน - เทียบ/ปี)	อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567		
1. ปริมาณผู้เดินทางรวม (รถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะ)	1,010.50	1,482.27	เพิ่มขึ้น 471.77	เพิ่มขึ้น 46.69
2. ปริมาณผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะ	293.35	178.12	ลดลง 115.23	ลดลง 39.28
3. ปริมาณผู้เดินทางด้วยรถส่วนบุคคล (1 - 2)	717.15	1,304.15	เพิ่มขึ้น 587.00	เพิ่มขึ้น 81.85
สัดส่วนระบบขนส่งสาธารณะ (2/1)	ร้อยละ 29.03	ร้อยละ 12.02	ลดลง 17.01	ลดลง 58.59
สัดส่วนรถส่วนบุคคล (3/1)	ร้อยละ 70.97	ร้อยละ 87.98	เพิ่มขึ้น 17.01	เพิ่มขึ้น 23.97

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

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

บทที่ 6

การขนส่งสินค้า

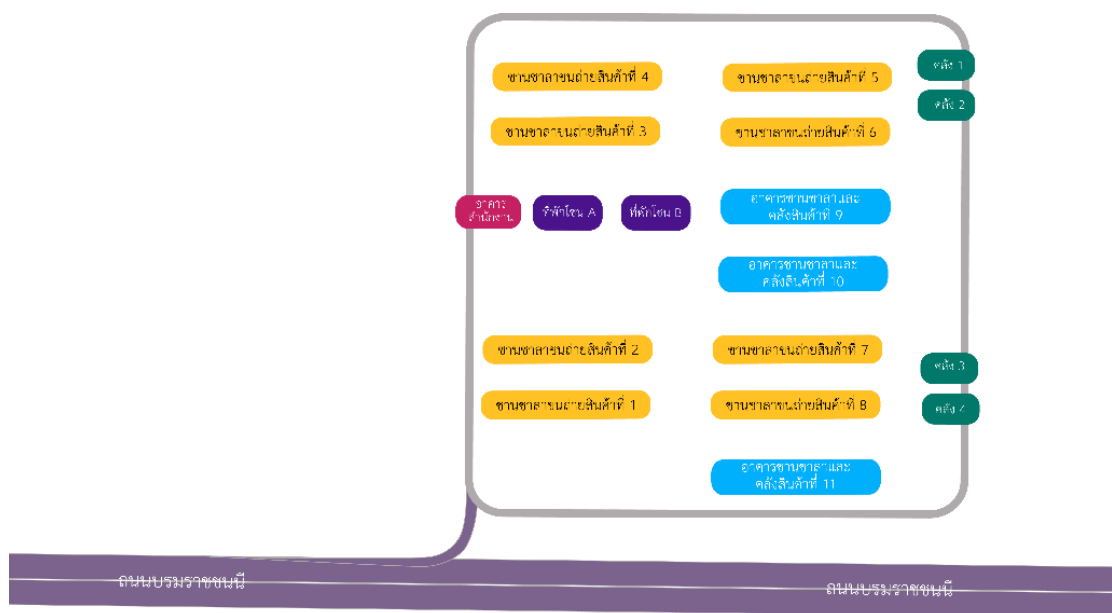
ประเทศไทยมีโครงสร้างพื้นฐานและโครงข่ายคมนาคมเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า 4 รูปแบบหลัก ได้แก่ การขนส่งสินค้าทางถนน การขนส่งสินค้าทางราง การขนส่งสินค้าทางน้ำ และการขนส่งสินค้าทางอากาศ

6.1 การขนส่งสินค้าทางถนน

กรมการขนส่งทางบก ได้พัฒนามาตรฐานระบบการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกโดยจัดตั้งศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก (Truck Data Service Center : TDSC) เพื่อรวบรวมข้อมูลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อการวางแผนการขนส่งจากสถานีขนส่งสินค้าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและส่วนภูมิภาคจำนวน 4 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

6.1.1 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ตั้งอยู่ที่ 133 หมู่ 1 ถนนบรมราชชนนี ตำบลบางเตย อำเภอสามพราน จังหวัดนครปฐม ประกอบด้วยพื้นที่เช่าซานชาลาขนถ่ายสินค้า 8 ซาน สำนักงานอาคารซานชาลา 8 ซาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง สำนักงานที่อาคารบริหาร 28 ห้อง คลังสินค้า 4 คลัง อาคารซานชาลาและคลังสินค้า 94 ช่องขนถ่าย ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 1 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออกสถานี และปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 1 และตารางที่ 6 - 2



รูปที่ 6 - 1 สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล), กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 1 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	1,752	247	753	27	2,779
กุมภาพันธ์	1,653	88	680	13	2,434
มีนาคม	1,731	128	643	12	2,514
เมษายน	1,118	60	427	1	1,606
พฤษภาคม	1,561	125	538	5	2,229
มิถุนายน	1,137	118	449	10	1,714
กรกฎาคม	1,098	122	532	10	1,762
สิงหาคม	1,082	115	347	8	1,552
กันยายน	886	99	475	9	1,469
ตุลาคม	918	110	618	18	1,664
พฤศจิกายน	807	107	552	10	1,476
ธันวาคม	407	82	408	10	907
รวม	14,150	1,401	6,422	133	22,106

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6 - 2 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล ปี พ.ศ. 2567

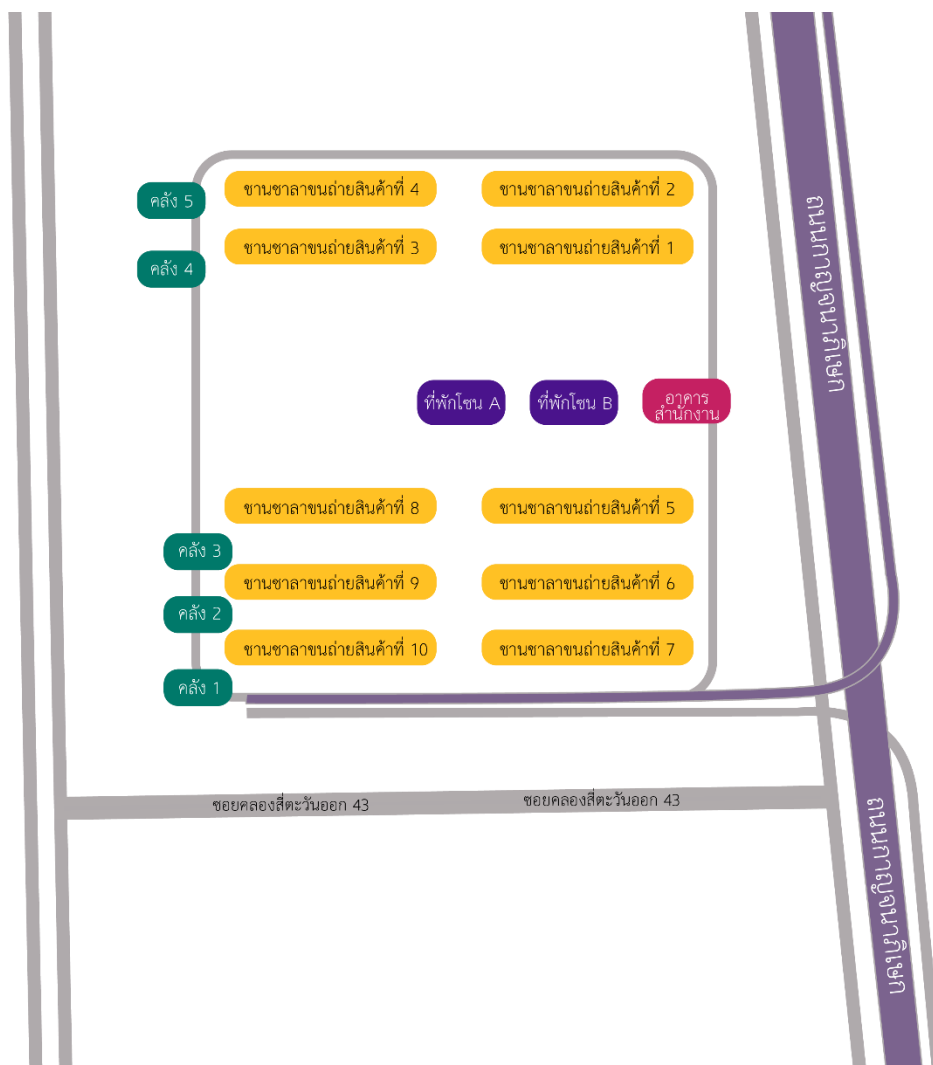
เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (ตัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	354.530	534.230	542.530	1.670	1,432.960
กุมภาพันธ์	267.430	100.280	532.105	1.640	901.455
มีนาคม	429.145	194.860	510.985	0.150	1,135.140
เมษายน	84.200	50.990	111.575	-	246.765
พฤษภาคม	1.760	69.470	-	-	71.230
มิถุนายน	-	86.280	-	-	86.280
กรกฎาคม	-	43.690	-	-	43.690
สิงหาคม	-	1.350	-	-	1.350
กันยายน	0.600	57.630	-	-	58.230
ตุลาคม	15.830	170.100	-	6.430	192.360
พฤศจิกายน	3.900	72.740	-	1.680	78.320
ธันวาคม	-	101.080	-	3.080	104.160
รวม	1,157.395	1,482.700	1,697.195	14.650	4,351.940

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 1 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้า พุทธมณฑลรวมทั้งสิ้น 22,106 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อส่งสินค้า 14,150 คัน รับสินค้า 1,401 คัน รับและส่งสินค้า 6,422 คัน และอื่น ๆ 133 คัน และจากตารางที่ 6 - 2 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า รวมทั้งสิ้น 4,351.940 ตัน เป็นการส่งสินค้า 1,157.395 ตัน รับสินค้า 1,482.700 ตัน รับและส่งสินค้า 1,697.195 ตัน และอื่น ๆ 14.650 ตัน

6.1.2 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง

สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ตั้งอยู่ที่ 18 หมู่ 8 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (ถนนวงแหวนรอบนอก ด้านตะวันออก) ตำบลคลองสี่ อำเภอคลองหลวง จังหวัดปทุมธานี ประกอบด้วยพื้นที่เช่าขนถ่ายสินค้า 10 ขาน สำนักงานอาคารขนถ่ายสินค้า 10 ขาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง สำนักงานที่อาคารบริหาร 28 ห้อง คลังสินค้า 5 คลัง ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 2 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก และมีปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 3 และตารางที่ 6 - 4



รูปที่ 6 - 2 สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง), กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 3 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	571	1,492	626	997	3,686
กุมภาพันธ์	457	1,073	616	696	2,842
มีนาคม	454	1,186	939	851	3,430
เมษายน	295	671	907	625	2,498
พฤษภาคม	256	1,260	961	782	3,259
มิถุนายน	373	1,078	956	808	3,215
กรกฎาคม	522	826	651	743	2,742
สิงหาคม	524	825	143	897	2,389
กันยายน	448	1,091	140	760	2,439
ตุลาคม	486	1,029	99	773	2,387
พฤศจิกายน	452	909	94	795	2,250
ธันวาคม	390	1,003	111	705	2,209
รวม	5,228	12,443	6,243	9,432	33,346

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6 - 4 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง ปี พ.ศ. 2567

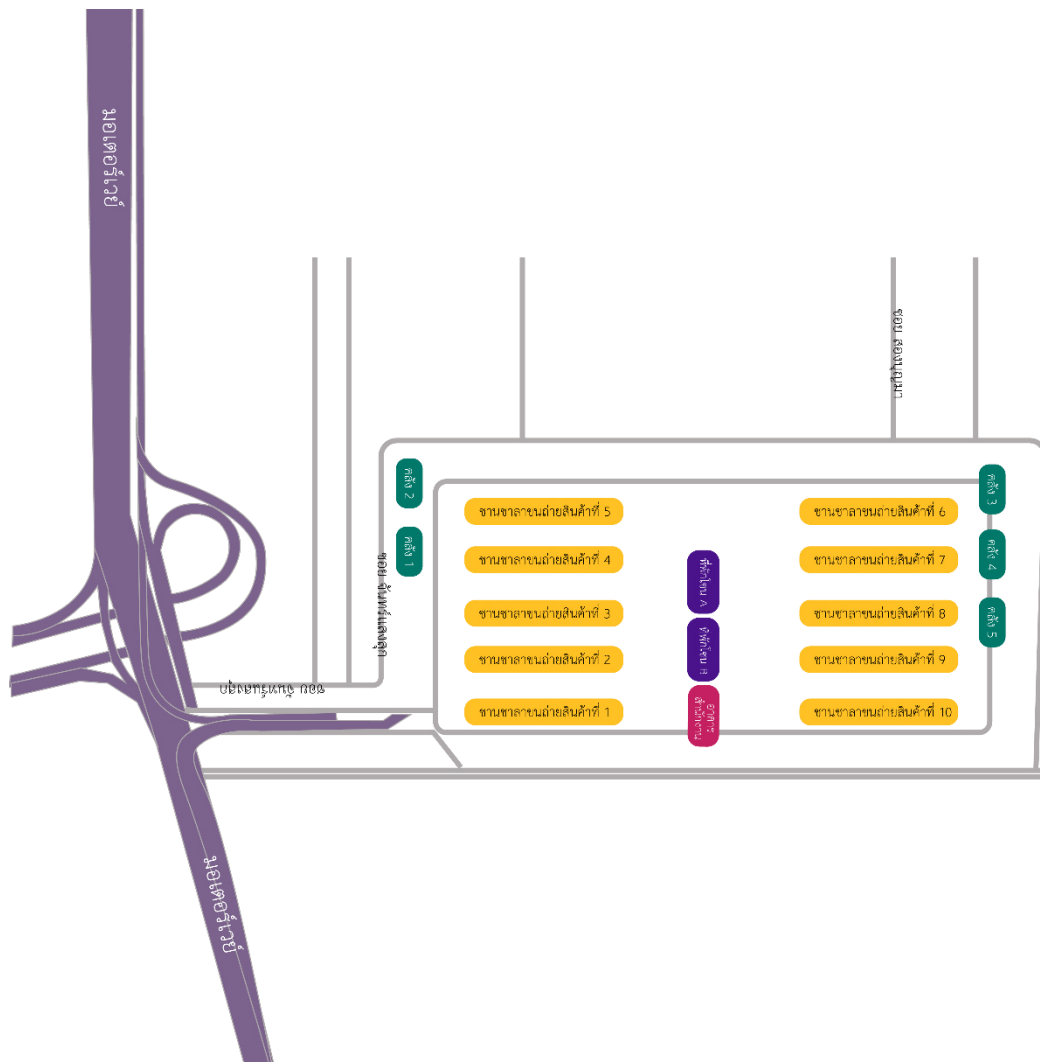
เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (ตัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	984.860	424.720	133.055	872.290	2,414.925
กุมภาพันธ์	716.720	532.940	75.315	389.110	1,714.085
มีนาคม	639.290	541.740	108.515	546.420	1,835.965
เมษายน	501.070	789.730	72.640	346.970	1,710.410
พฤษภาคม	875.690	533.070	81.150	578.920	2,068.830
มิถุนายน	1,133.470	437.500	65.910	609.660	2,246.540
กรกฎาคม	1,332.480	138.410	53.720	454.550	1,979.160
สิงหาคม	1,212.970	415.060	77.125	564.820	2,269.975
กันยายน	1,127.880	848.330	137.750	575.190	2,689.150
ตุลาคม	1,208.980	1,468.385	171.665	827.290	3,676.320
พฤศจิกายน	1,139.740	1,499.110	158.735	770.370	3,567.955
ธันวาคม	1,318.130	1,467.620	128.735	1,103.520	4,018.005
รวม	12,191.280	9,096.615	1,264.315	7,639.110	30,191.320

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 3 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้า คลองหลวงรวมทั้งสิ้น 33,346 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อส่งสินค้า 5,228 คัน รับสินค้า 12,443 คัน รับและส่งสินค้า 6,243 คัน และอื่น ๆ 9,432 คัน และจากตารางที่ 6 - 4 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวงรวมทั้งสิ้น 30,191.320 ตัน เป็นการส่งสินค้า 12,191.280 ตัน รับสินค้า 9,096.615 ตัน รับและส่งสินค้า 1,264.315 ตัน และอื่น ๆ 7,639.110 ตัน

6.1.3 การขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

สถานีขนส่งสินค้าสินค้าร่มเกล้า ตั้งอยู่ที่ 14 ถนนโอสถิ์ แขวงคลองสามประเวศ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร ประกอบด้วยพื้นที่เช่าขนถ่ายสินค้า 10 ขาน สำนักงานอาคารขนถ่าย 10 ขาน ห้องพัก 106 ห้อง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 10 ห้อง สำนักงานที่อาคารบริหาร 28 ห้อง คลังสินค้า 5 คลัง ห้องวีไอพี 2 ห้อง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 3 โดยในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก สถานีขนส่งสินค้า และ มีปริมาณการขนส่งสินค้าเข้า - ออก ผ่านสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 5 และ ตารางที่ 6 - 6



รูปที่ 6 - 3 สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า), กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 6 - 5 ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก (คัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	-	-	50	67	117
กุมภาพันธ์	-	-	35	92	127
มีนาคม	-	-	67	83	150
เมษายน	106	84	380	460	1,030
พฤษภาคม	222	1,446	1,494	1,406	4,568
มิถุนายน	82	2,036	1,750	961	4,829
กรกฎาคม	90	1,519	2,249	1,437	5,295
สิงหาคม	633	2,641	4,677	3,118	11,069
กันยายน	503	2,437	4,467	3,165	10,572
ตุลาคม	191	1,007	2,775	2,068	6,041
พฤศจิกายน	283	1,377	3,032	1,842	6,534
ธันวาคม	167	722	2,473	1,065	4,427
รวม	2,277	13,269	23,449	15,764	54,759

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6 - 6 ปริมาณสินค้าเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า ประจำปี พ.ศ. 2567

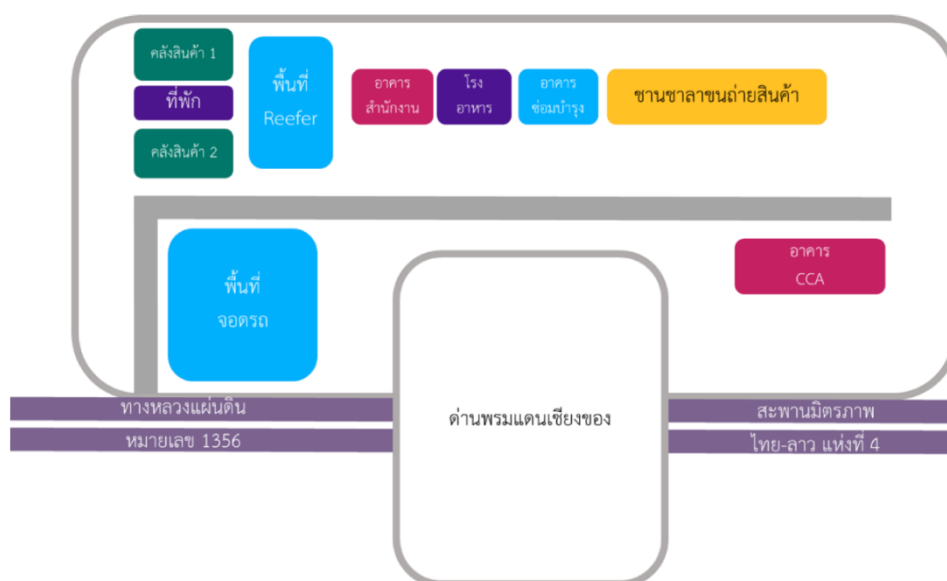
เดือน	ปริมาณสินค้าเข้า - ออก (ตัน)				
	ส่งสินค้า	รับสินค้า	รับและส่งสินค้า	อื่น ๆ	รวม
มกราคม	-	-	-	45.200	45.200
กุมภาพันธ์	-	-	-	179.390	179.390
มีนาคม	-	-	-	65.820	65.820
เมษายน	14.390	94.120	83.170	492.140	683.820
พฤษภาคม	101.040	396.500	169.485	1,033.030	1,700.055
มิถุนายน	21.620	646.670	140.860	736.740	1,545.890
กรกฎาคม	28.210	900.830	223.705	1,026.010	2,178.755
สิงหาคม	220.790	900.990	634.655	1,688.760	3,445.195
กันยายน	364.590	1,025.930	2,115.345	3,625.540	7,131.405
ตุลาคม	332.770	780.640	2,052.665	4,667.540	7,833.615
พฤศจิกายน	377.120	723.480	2,729.910	5,425.440	9,255.950
ธันวาคม	264.710	636.100	2,517.655	2,855.950	6,274.415
รวม	1,725.240	6,105.260	10,667.450	21,841.560	40,339.510

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า), กรมการขนส่งทางบก (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 5 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณรถบรรทุกเข้า - ออก ณ สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า รวมทั้งสิ้น 54,759 คัน โดยเป็นรถบรรทุกเข้ามาเพื่อส่งสินค้า 2,277 คัน รับสินค้า 13,269 คัน รับและส่งสินค้า 23,449 คัน และอื่น ๆ 15,764 คัน และจากตารางที่ 6 - 6 พบว่า มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ สถานีขนส่งสินค้า ร่มเกล้ารวมทั้งสิ้น 40,339.510 ตัน เป็นการส่งสินค้า 1,725.240 ตัน รับสินค้า 6,105.260 ตัน รับและส่งสินค้า 10,667.450 ตัน และอื่น ๆ 21,841.560 ตัน

6.1.4 การขนส่งสินค้า ณ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ ตั้งอยู่ที่ 900 หมู่ 9 ตำบลเวียง อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย ประกอบด้วยพื้นที่เช่าซานชาลาขนถ่ายสินค้า 1 ซาน สำนักงานอาคารซานชาลา 2 ห้อง สำนักงานอาคารคลังสินค้า 2 ห้อง คลัง พื้นที่จำหน่ายอาหาร 4 ห้อง และพื้นที่ให้บริการ กระแสไฟฟ้าสำหรับตู้สินค้าห้องเย็น (Reefer) 8 ช่อ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 4 โดยศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง สินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย เปิดให้บริการในรูปแบบ Soft Opening โดยให้บริการพื้นที่ขนถ่ายสินค้าและอุปกรณ์ และกระแสไฟฟ้า สำหรับตู้สินค้าห้องเย็น ทั้งนี้ ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของจังหวัดเชียงราย จะดำเนินโครงการในรูปแบบการร่วมลงทุน (PPP Net Cost) โดยจะมีการประชาสัมพันธ์ต่อไปในอนาคต



รูปที่ 6 - 4 ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ

ที่มา : ศูนย์รวมข้อมูลการขนส่งด้วยรถบรรทุก กรมการขนส่งทางบก (สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า), กรมการขนส่งทางบก

6.2 การขนส่งสินค้าทางราง

ในปี พ.ศ. 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทย ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางรางโดยแบ่งเป็น กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์ กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม กลุ่มสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้าราชการ

6.2.1 กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เป็นการขนส่งสินค้าโดยบรรจุสินค้าในตู้คอนเทนเนอร์วางบนรถโบกี้บรรทุกสินค้าโดยน้ำหนักต้องไม่เกินพิกัดที่รถโบกี้บรรทุกสินค้าสามารถรับได้ และคิดอัตราค่าระวางตามจำนวนตู้คอนเทนเนอร์ที่ขนส่ง ซึ่งรถโบกี้บรรทุกสินค้าสามารถวางตู้คอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุตได้ 2 ตู้ และตู้ขนาดเกินกว่า 20 ฟุต จำนวน 1 ตู้ โดยในปี พ.ศ. 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยให้บริการการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางรวม 9 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางขนส่งภายในประเทศ 5 เส้นทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 4 เส้นทาง

1) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางราง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศทางรางมีทั้งหมด 5 เส้นทาง คือ เส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่ เส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - อุบลราชธานี และเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ลำพูน

1.1) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง

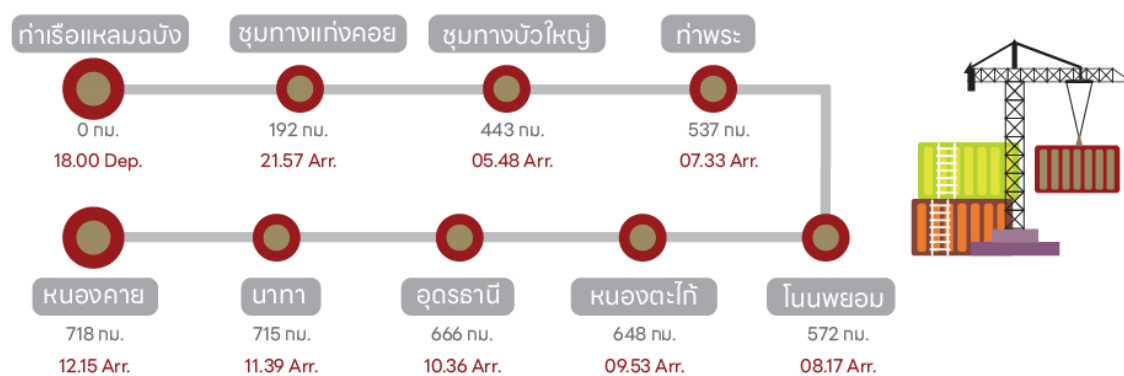
การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง มีระยะทางรวม 118 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานี ICD ลาดกระบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มาที่สถานีหัวตะเข้ สถานีแหลมฉบัง และสิ้นสุดที่สถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 5 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 30 นาที



รูปที่ 6 - 5 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทาง ICD ลาดกระบัง - ท่าเรือแหลมฉบัง
ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย มีระยะทางรวม 718 กิโลเมตร รวม 9 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีท่าพระ สถานีโนนพะยอม สถานีหนองตะโก สถานีอุดรธานี สถานีนาทา และสิ้นสุดที่สถานีหนองคาย อำเภอเมืองหนองคาย จังหวัดหนองคาย ดังแสดงในรูปที่ 6 - 6 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 18 ชั่วโมง 15 นาที โดยรถขบวน 555/556



พิกัดบรรทุก 46 ตัน

อัตราค่าระวาง

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

ระยะเวลารวม 18 ชั่วโมง 15 นาที
ระยะทางรวม 718 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 6 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - หนองคาย

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.3) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่ มีระยะทางรวม 1,086 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีสะพลี สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ สถานีชุมทางทุ่งสง สถานีบางกล้า และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 7 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 25 ชั่วโมง 40 นาที โดยรถขบวน 777/778



พิกัดบรรทุก 46 ตัน

อัตราค่าระวาง

ตู้ขนาด 20 ฟุต
11,160 บาท/ตู้
(ไป-กลับ)

ระยะเวลารวม 25 ชั่วโมง 40 นาที
ระยะทางรวม 1,086 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 7 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ชุมทางหาดใหญ่

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.4) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - อุบลราชธานี

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - อุบลราชธานี มีระยะทางรวม 642 กิโลเมตร รวม 4 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านหินโคน และสิ้นสุดที่สถานีอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 8 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 15 ชั่วโมง 55 นาที โดยรถขบวน 551/552



รูปที่ 6 - 8 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - อุบลราชธานี
 ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.5) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ลำพูน

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ลำพูน มีระยะทางรวม 866 กิโลเมตร รวม 4 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีพิจิตร สถานีบ้านใหม่ และสิ้นสุดที่สถานีลำพูน อำเภอเมืองลำพูน จังหวัดลำพูน ดังแสดงในรูปที่ 6 - 9 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 20 ชั่วโมง 40 นาที โดยรถขบวน 665/666



รูปที่ 6 - 9 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางภายในประเทศเส้นทางท่าเรือแหลมฉบัง - ลำพูน
 ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศทางราง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศทางรางมีทั้งหมด 4 เส้นทาง โดยเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซียบริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ที่ตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา จำนวน 1 เส้นทาง การขนส่งสินค้าประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย และ ประเทศลาว บริเวณชายแดนมาเลเซีย - ไทย - ลาว จำนวน 1 เส้นทาง และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว จำนวน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง และเส้นทางมาบตาพุด - ท่านาแล้ง

2.1) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางปาดังเบซาร์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางปาดังเบซาร์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย (Landbridge) บริเวณชายแดนไทย - มาเลเซีย ที่ตำบลปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มีระยะทางรวม 343 กิโลเมตร รวม 5 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา มาที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ สถานีบางกล่ำ สถานีชุมทางทุ่งสง และสิ้นสุดที่สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ อำเภอพุนพิน จังหวัดสุราษฎร์ธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 10 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 7 ชั่วโมง 35 นาที



อัตราค่าระวาง (ไป-กลับ)

ตู้ขนาด 20 ฟุต พิกัดบรรทุก 46 ตัน

- ปาดังฯ-ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ 4,310 บาท/ตู้
- ปาดังฯ-ชุมทางทุ่งสง 2,780 บาท/ตู้
- ปาดังฯ-บางกล่ำ 1,400 บาท/ตู้
- ปาดังฯ-ชุมทางหาดใหญ่ 1,400 บาท/ตู้

ระยะเวลารวม 7 ชั่วโมง 35 นาที

ระยะทางรวม 343 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 10 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย (Landbridge)

เส้นทางปาดังเบซาร์ - ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางปาดังเบซาร์ - ท่านาแล้ง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางปาดังเบซาร์ - ท่านาแล้ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย และ ประเทศลาว บริเวณชายแดนมาเลเซีย - ไทย - ลาว มีระยะทางรวม 1,627 กิโลเมตร รวม 3 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีปาดังเบซาร์ อำเภอสะเดา จังหวัดสงขลา ประเทศไทย มาที่สถานีหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และสิ้นสุดที่สถานีท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ดังแสดงในรูปที่ 6 - 11 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 50 ชั่วโมง 5 นาที



เส้นทาง ปาดังเบซาร์-หนองคาย

อัตราค่าระวาง ตู้ขนาด 20 ฟุต และตู้ขนาดเกินกว่า 20 ฟุต

เปล่า+บรรทุก: 40,080 บาท/ตู้

บรรทุก 2 เทียว: 43,290 บาท/ตู้

อัตราค่าทำเนียมข้ามสะพานมิตรภาพ (ไทย-ลาว)

+4,200 บาท/บทด.

ระยะเวลารวม 50 ชั่วโมง 5 นาที +15 min.

ระยะทางรวม 1,627 กิโลเมตร

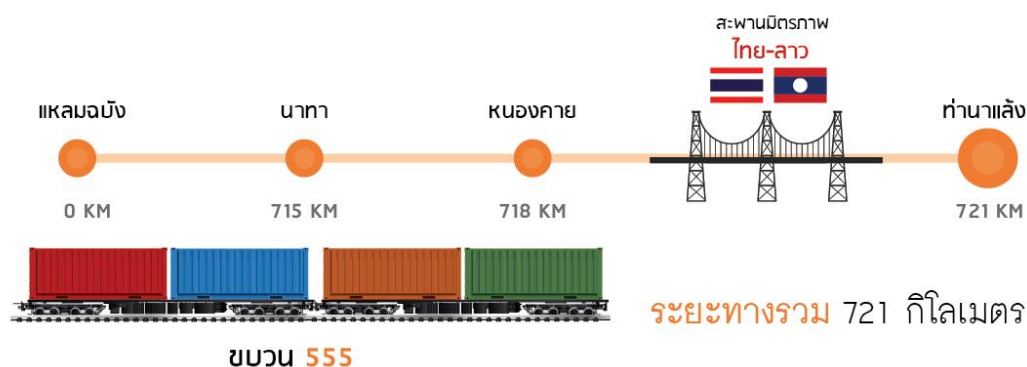
รูปที่ 6 - 11 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางระหว่างประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย และ ประเทศลาว

เส้นทางปาดังเบซาร์ - ท่านาแล้ง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวบริเวณนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว มีระยะทางรวม 721 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีแหลมฉบัง เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร มาที่สถานีนาทา สถานีหนองคาย ผ่านสะพานมิตรภาพไทย - ลาว และสิ้นสุดที่สถานีท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ดังแสดงในรูปที่ 6 - 12



รูปที่ 6 - 12 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศลาว

เส้นทางแหลมฉบัง - ท่านาแล้ง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.4) การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางมาบตาพุด - ท่านาแล้ง

การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศเส้นทางมาบตาพุด - ท่านาแล้ง เป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว มีระยะทางรวม 772 กิโลเมตร รวม 4 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีมาบตาพุด อำเภอมะขาม จังหวัดระยอง มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีหนองคาย และสิ้นสุดที่สถานีท่านาแล้ง นครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ดังแสดงในรูปที่ 6 - 13 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 17 ชั่วโมง 25 นาที



รูปที่ 6 - 13 การขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ทางรางประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย
 เส้นทางบางกอก - ปาดังเบซาร์
 ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.2.2 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม

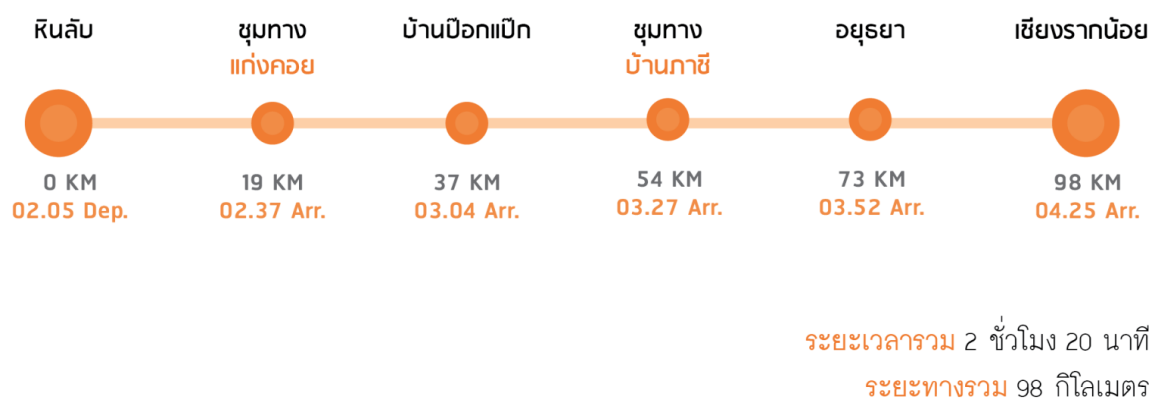
สินค้าอุตสาหกรรมที่มีการขนส่งสินค้าทางรางแบ่งออกเป็น 2 กลุ่ม คือ กลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ และกลุ่มสินค้าปิโตรเลียม โดยในปี พ.ศ. 2567 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ให้บริการการขนส่งสินค้าอุตสาหกรรม รวม 10 เส้นทาง แบ่งเป็นเส้นทางขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปูนซีเมนต์ จำนวน 3 เส้นทาง และการขนส่งสินค้ากลุ่มสินค้าปิโตรเลียม จำนวน 7 เส้นทาง โดยคิดอัตราค่าขนส่งตามน้ำหนักสินค้าและระยะทางที่ขนส่ง

1) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์มีทั้งหมด 3 เส้นทาง คือ เส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย เส้นทางหินลับ - เปรัง และเส้นทางหินลับ - หนองขอนกว้าง

1.1) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย มีระยะทางรวม 98 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอมวกเหล็ก จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีบ้านปึกเบิก สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีอยุธยา และสิ้นสุดที่สถานีเชียงรายน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 14 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 2 ชั่วโมง 20 นาที โดยขบวนรถ 512



รูปที่ 6 - 14 การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เชียงรายน้อย
 ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.2) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - เปรัง

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - เปรัง มีระยะทางรวม 140 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีวิหารแดง สถานีชุมทางคลองสียเก้ สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีเปรง อำเภอเมืองฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา ดังแสดงในรูปที่ 6 - 15 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 3 ชั่วโมง 42 นาที โดยขบวนรถ 506



ระยะเวลารวม 3 ชั่วโมง 42 นาที

ระยะทางรวม 140 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 15 การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - เปรัง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

1.3) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์เส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง มีระยะทางรวม 421 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีหินลับ อำเภอฉะเชิงเทรา จังหวัดฉะเชิงเทรา มาที่สถานีปากช่อง สถานีนครราชสีมา สถานีชุมทางบัวใหญ่ สถานีขอนแก่น และสิ้นสุดที่สถานีหนองขนกวาง อำเภอเมืองอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 16 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง 9 นาที โดยขบวนรถ 517



ระยะเวลารวม 12 ชั่วโมง 9 นาที

ระยะทางรวม 421 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 16 การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มปูนซีเมนต์ทางรางเส้นทางหินลับ - หนองขนกวาง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียม

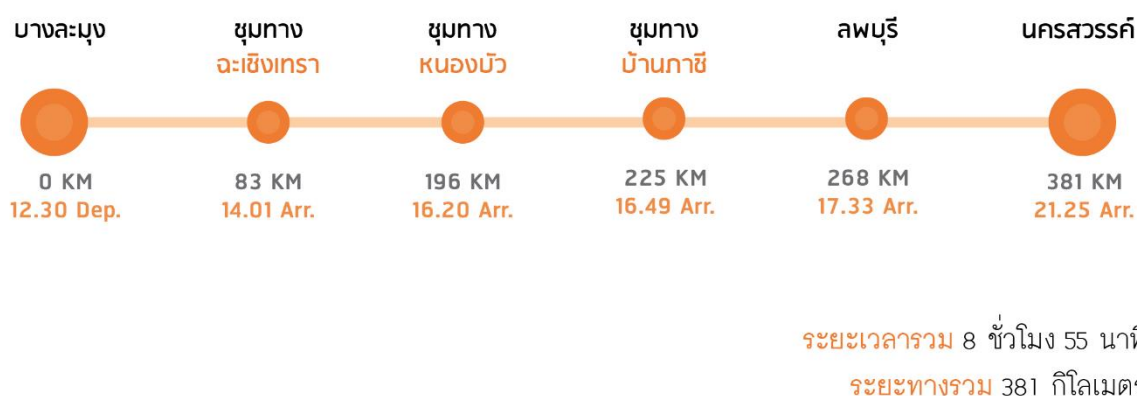
การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมทางราง ได้แบ่งสินค้าออกเป็น 3 ประเภท คือ ก๊าซ น้ำมันดิบ และน้ำมันใส โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทก๊าซ จำนวน 2 เส้นทาง คือ เส้นทาง บางละมุง - นครสวรรค์ และเส้นทางบางละมุง - ลำราญ เส้นทางขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันดิบ จำนวน 3 เส้นทาง คือ เส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ เส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง และเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด และเส้นทางการขนส่งสินค้าประเภทน้ำมันใส จำนวน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางบ้านปึกแป็ก - อุบลราชธานี และเส้นทางบ้านปึกแป็ก - พิษณุโลก/เชียงใหม่

2.1) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซ

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซมีทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ เส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ และเส้นทางบางละมุง - ลำราญ

2.1.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์ มีระยะทางรวม 381 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางหนองบัว สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีลพบุรี และสิ้นสุดที่สถานีนครสวรรค์ อำเภอนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 17 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 8 ชั่วโมง 55 นาที โดยขบวนรถ 651



รูปที่ 6 - 17 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - นครสวรรค์

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.1.2) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - ลำราญ

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซเส้นทางบางละมุง - ลำราญ มีระยะทางรวม 556 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบางละมุง อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี มาที่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา สถานีชุมทางคลองสิบแก้ว สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีชุมทางบัวใหญ่ และสิ้นสุดที่สถานีลำราญ อำเภอนครสวรรค์ จังหวัดนครสวรรค์ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 18 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 11 ชั่วโมง 5 นาที โดยขบวนรถ 531



ระยะเวลารวม 11 ชั่วโมง 5 นาที

ระยะทางรวม 556 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 18 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทก๊าซทางรางเส้นทางบางละมุง - ลำราญ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบ

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบมีทั้งหมด 3 เส้นทาง คือ เส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ เส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง และเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

2.2.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ มีระยะทางรวม 387 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีชุมทางบางซื่อ และสิ้นสุดที่สถานีแม่ น้ำ เขตยานนาวา กรุงเทพมหานคร ดังแสดงในรูปที่ 6 - 19 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 9 ชั่วโมง 45 นาที โดยขบวนรถ 632



ระยะเวลารวม 9 ชั่วโมง 45 นาที

ระยะทางรวม 387 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 19 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แม่ น้ำ

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2.2) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง มีระยะทางรวมประมาณ 513 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางหนองบัว สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีแหลมฉบัง อำเภอสรีราชา จังหวัดชลบุรี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 20 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 12 ชั่วโมง 10 นาที โดยขบวนรถ 636



ระยะเวลารวม 12 ชั่วโมง 10 นาที

ระยะทางรวม 513 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 20 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - แหลมฉบัง

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.2.3) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด มีระยะทางรวมประมาณ 573 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบึงพระ อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก มาที่สถานีชุมแสง สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมทางหนองบัว สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา และสิ้นสุดที่สถานีมาบตาพุด อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง ดังแสดงในรูปที่ 6 - 21 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 13 ชั่วโมง 15 นาที โดยขบวนรถ 630



ระยะเวลารวม 13 ชั่วโมง 15 นาที

ระยะทางรวม 573 กิโลเมตร

รูปที่ 6 - 21 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันดิบทางรางเส้นทางบึงพระ - มาบตาพุด

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3) การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมัน

การขนส่งสินค้าอุตสาหกรรมกลุ่มสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันมีทั้งหมด 2 เส้นทาง คือ เส้นทางบ้านปอกแป็ก - อุบลราชธานี เส้นทางบ้านปอกแป็ก - พิษณุโลก/เชียงใหม่

2.3.1) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - อุบลราชธานี

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - อุบลราชธานี มีระยะทางรวมประมาณ 468 กิโลเมตร รวม 6 สถานี โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านปอกแป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางแก่งคอย สถานีหินลับ สถานีชุมทางจิระ สถานีห้วยขยุง และสิ้นสุดที่สถานีอุบลราชธานี อำเภวารินชำราบ จังหวัดอุบลราชธานี ดังแสดงในรูปที่ 6 - 22 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 14 ชั่วโมง 10 นาที โดยขบวนรถ 541



รูปที่ 6 - 22 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - อุบลราชธานี

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

2.3.4) การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - พิษณุโลก/เชียงใหม่

เชียงใหม่

การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - พิษณุโลก/เชียงใหม่มีระยะทางรวมประมาณ 678 กิโลเมตร รวม 6 สถานีหลัก โดยเริ่มต้นจากสถานีบ้านปอกแป็ก อำเภอเมืองสระบุรี จังหวัดสระบุรี มาที่สถานีชุมทางบ้านภาชี สถานีนครสวรรค์ สถานีชุมแสง สถานีพิษณุโลก และสิ้นสุดที่สถานีเชียงใหม่ อำเภอเมืองเชียงใหม่ จังหวัดเชียงใหม่ ดังแสดงในรูปที่ 6 - 23 ใช้เวลาการเดินทางประมาณ 23 ชั่วโมง 55 นาที โดยขบวนรถ 641



รูปที่ 6 - 23 การขนส่งสินค้าปิโตรเลียมประเภทน้ำมันเส้นทางบ้านปอกแป็ก - เชียงใหม่

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

6.2.3 กลุ่มสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้านำเข้า

การขนส่งสินค้าทางรางได้กำหนดนิยามของสินค้าเทกอง ทั่วไป และสินค้านำเข้า ไว้ดังนี้

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

โดยการขนส่งสินค้าเทกอง สินค้าทั่วไป และสินค้านำเข้า ทางรางจะเป็นการเหมาคันเพื่อขนส่งสินค้า โดยคิดอัตราค่าระวางแบบเหมาคันตามระยะทางที่ขนส่ง

โดยในปี พ.ศ. 2567 มีการขนส่งสินค้าประเภทต่าง ๆ ทางรางรวมทั้งสิ้น 12,883,110.042 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 12,339,152.617 ตัน และการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศ 543,957.425 ตัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 7 และตารางที่ 6 - 8

ตารางที่ 6 -7 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)					
	ก๊าซแอลพีจี	คอนเทนเนอร์	น้ำมัน	ปูนซีเมนต์	สินค้าอื่น ๆ	รวม
มกราคม	21,120.000	675,306.569	107,154.800	85,766.500	5,302.700	894,650.569
กุมภาพันธ์	15,936.000	753,373.599	105,148.600	86,574.000	-	961,032.199
มีนาคม	16,320.000	808,262.878	114,735.400	89,142.600	26.000	1,028,486.878
เมษายน	17,472.000	799,211.508	105,977.800	77,005.600	-	999,666.908
พฤษภาคม	20,688.000	814,382.417	108,140.100	88,942.800	-	1,032,153.317
มิถุนายน	16,896.000	856,175.890	106,884.500	98,184.400	-	1,078,140.790
กรกฎาคม	15,552.000	892,576.540	104,450.300	101,218.400	349.000	1,114,146.240
สิงหาคม	15,936.000	901,202.646	108,866.400	81,851.200	66.000	1,107,922.246
กันยายน	17,664.000	864,132.430	116,615.500	72,173.500	-	1,070,585.430
ตุลาคม	16,128.000	853,504.310	112,048.100	54,897.400	230.000	1,036,807.810
พฤศจิกายน	21,312.000	791,867.784	103,419.900	55,301.200	-	971,900.884
ธันวาคม	19,200.000	861,723.646	107,000.900	55,598.800	136.000	1,043,659.346
รวม	214,224.000	9,871,720.217	1,300,442.300	946,656.400	6,109.700	12,339,152.617

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6 - 8 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. 2567

เดือน	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)		
	ประเทศไทย - ประเทศมาเลเซีย	ประเทศไทย - ประเทศลาว	รวม
มกราคม	30,081	2,892	32,972.463
กุมภาพันธ์	33,968	4,554	38,521.355
มีนาคม	43,077	4,895	47,971.987
เมษายน	39,353	9,528	48,880.294
พฤษภาคม	50,160	9,510	59,670.036
มิถุนายน	39,055	8,238	47,293.076
กรกฎาคม	43,786	6,648	50,433.121
สิงหาคม	45,631	3,216	48,847.175
กันยายน	28,784	3,597	32,381.000
ตุลาคม	36,261	2,704	38,964.210
พฤศจิกายน	43,788	4,238	48,025.966
ธันวาคม	45,065	4,932	49,996.742
รวม	479,006.963	64,950.462	543,957.425

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 7 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศรวมทั้งสิ้น 12,339,152.617 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าประเภทคอนเทนเนอร์มากที่สุด 9,871,720.217 ตัน รองลงมา คือ สินค้าประเภทน้ำมัน 1,300,442.300 ตัน สินค้าประเภทปูนซีเมนต์ 946,656.400 ตัน สินค้าประเภทก๊าซแอลพีจี 214,224.000 ตัน และสินค้าประเภทอื่น ๆ 6,109.700 ตัน ตามลำดับ และจากตารางที่ 6 - 8 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างประเทศรวมทั้งสิ้น 543,957.425 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย 479,006.963 ตัน และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว 64,950.462 ตัน ตามลำดับ

6.3 การขนส่งสินค้าทางน้ำ

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีลุ่มน้ำสายหลักทั้งสิ้น 22 ลุ่มน้ำ โดยแบ่งเป็นลุ่มน้ำสาขาจำนวน 353 ลุ่มน้ำ และหมู่เกาะต่าง ๆ ของแต่ละลุ่มน้ำอีกจำนวน 6 หมู่เกาะ กรมเจ้าท่า ได้ทำการสำรวจปริมาณการขนส่งสินค้า พบว่าในปี พ.ศ. 2567 มีการขนส่งสินค้าทางน้ำ 2 เส้นทาง คือ การขนส่งสินค้าทางลำน้ำและการขนส่งสินค้า บริเวณเมืองท่าชายทะเล โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำรวมทั้งสิ้น 452,675,039.547 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ 32,437,784.000 ตัน และการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล 420,237,255.547 ตัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6 - 9 และตารางที่ 6 - 10

ตารางที่ 6 - 9 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			
	ประเภทสินค้า	เรือชาล่อง	เรือพาณิชย์	รวม
1	ข้าว	3,946,860.000	-	3,946,860.000
2	ข้าวโพด	139,636.000	27,693.000	167,329.000
3	มันสำปะหลัง	1,761,228.000	-	1,761,228.000
4	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	60,425.000	-	60,425.000
5	ผลผลิตทางการเกษตร	8,813.000	689,196.000	698,009.000
6	อาหารสัตว์	288,817.000	1,454,979.000	1,743,796.000
7	น้ำตาล	268,910.000	-	268,910.000
8	เครื่องบริโภคอื่น	-	-	-
9	แร่เชื้อเพลิง	-	9,909,349.000	9,909,349.000
10	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	-	405,731.000	405,731.000
11	โลหะภัณฑ์	-	202,386.000	202,386.000
12	ดิน หิน ทราย	3,494,273.000	-	3,494,273.000
13	ซีเมนต์	3,651,741.000	-	3,651,741.000
14	แร่ธาตุอื่น ๆ	991,535.000	161,460.000	1,152,995.000
15	วัสดุก่อสร้าง	2,989.000	-	2,989.000
16	ปุ๋ย	-	4,939,434.000	4,939,434.000
17	เคมีภัณฑ์	-	32,329.000	32,329.000
18	เครื่องมือ/อุปกรณ์	-	-	-
19	สินค้าเบ็ดเตล็ด	-	-	-
รวม		14,615,227.00	17,822,557.000	32,437,784.000

ที่มา : กรมเจ้าท่า (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6 - 10 ปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ประเภทสินค้า	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)		
		เรือค้าขายฝั่ง	เรือค้าต่างประเทศ	รวม
1	สิ่งมีชีวิต	-	-	-
2	ข้าว	115,298.000	7,495,920.236	7,611,218.236
3	ข้าวโพด	121,011.560	1,191,421.757	1,312,433.317
4	มันสำปะหลัง	54,588.455	2,117,501.110	2,172,089.565
5	ยางพารา	-	693,238.668	693,238.668
6	ไม้และผลิตภัณฑ์จากไม้	43,800.000	7,298,121.371	7,341,921.371
7	ผลผลิตทางการเกษตร	515,940.040	4,603,749.740	5,119,689.780
8	อาหารสัตว์	37,050.000	4,496,382.987	4,533,432.987
9	น้ำตาล	-	2,787,396.681	2,787,396.681
10	เครื่องบริโภคอื่น ๆ	27,531.878	4,944,896.223	4,972,428.101
11	แร่เชื้อเพลิง	2,228,731.340	18,463,589.935	20,692,321.275
12	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	45,667,776.954	92,887,613.755	138,555,390.709
13	เศษโลหะและแร่	-	166,634.900	166,634.900
14	โลหะภัณฑ์	61,681.500	12,883,096.952	12,944,778.452
15	ดิน หิน ทราย	41,366.000	106,137.000	147,503.000
16	ซีเมนต์	522,548.284	4,708,345.990	5,230,894.274
17	แร่ธาตุอื่น ๆ	45,161.000	11,214,148.530	11,259,309.530
18	วัสดุก่อสร้าง	7,115.000	529,442.054	536,557.054
19	ปุ๋ย	2,300.000	6,305,180.600	6,307,480.600
20	เคมีภัณฑ์	1,971,590.000	15,801,457.997	17,773,047.997
21	เครื่องมือ/อุปกรณ์	10,721.700	3,119,649.347	3,130,371.047
22	สินค้าเบ็ดเตล็ด	20,136,316.760	146,812,801.243	166,949,118.003
23	ไม่ระบุประเภทสินค้า	-	-	-
รวม		71,610,528.471	348,626,727.076	420,237,255.547

ที่มา : กรมเจ้าท่า (ข้อมูล ณ สิ้นปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 9 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณลำนํ้ารวมทั้งสิ้น 32,437,784.000 ตัน โดยประเภทสินค้าที่มีการขนส่งทางลำนํ้ามากที่สุด 5 ลำดับแรก คือ แร่เชื้อเพลิง 9,909,349.000 ตัน ปุ๋ย 4,939,434.000 ตัน ข้าว 3,946,860.000 ตัน ซีเมนต์ 3,651,741.000 ตัน และดิน หิน ทราย 3,494,273.000 ตัน ตามลำดับ และจากตารางที่ 6 - 10 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเลรวมทั้งสิ้น 420,237,255.547 ตัน โดยประเภทสินค้าที่มีการขนส่งบริเวณเมืองท่าชายทะเลมากที่สุด 5 ลำดับแรก คือ สินค้าเบ็ดเตล็ด 166,949,118.003 ตัน ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 138,555,390.709 ตัน แร่เชื้อเพลิง 20,692,321.275 ตัน เคมีภัณฑ์ 17,773,047.997 ตัน และโลหะภัณฑ์ 12,944,778.452 ตัน ตามลำดับ

6.4 การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ในปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง โดยมี 4 หน่วยงานเป็นผู้บริหารและดำเนินงาน ได้แก่ กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กองทัพอากาศ และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) โดยท่าอากาศยานที่มีการขนส่งสินค้ามีเพียงท่าอากาศยานที่อยู่ในสังกัดกรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ส่วนท่าอากาศยานที่อยู่ในสังกัดกองทัพอากาศจะเป็นการให้บริการเพื่อการขนส่งผู้โดยสารเท่านั้น ไม่มีการขนส่งสินค้าสามารถสรุปปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจำแนกตามหน่วยงาน ได้ดังนี้

6.4.1 กรมท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ. 2567 กรมท่าอากาศยานมีท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัด รวมทั้งสิ้น 28 แห่ง โดยสามารถสรุปปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ ในสังกัดกรมท่าอากาศยานได้ดังตารางที่ 6 - 11

ตารางที่ 6 - 11 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัด กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่นๆ	รวม	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคเหนือ		41.919	-	-	41.919	25.549	41.919	16.370 (64.07)
1	แม่ฮ่องสอน (HGN)	-	-	-	-	-	-	-
2	ลำปาง (LPT)	24.769	-	-	24.769	9.919	24.769	14.850 (149.71)
3	แพร่ (PRH)	-	-	-	0.000	-	-	-
4	น่านนคร (NNT)	0.120	-	-	0.120	0.002	0.120	0.118 (5,900.00)
5	พิษณุโลก (PHS)	17.030	-	-	17.030	15.628	17.030	1.402 (8.97)
6	เพชรบูรณ์ (PHY)	-	-	-	-	-	-	-
7	ตาก (TKT)	-	-	-	-	-	-	-
8	แม่สอด (MAQ)	-	-	-	-	-	-	-
9	ปาย (PYY)	-	-	-	-	-	-	-
10	แม่สะเรียง	-	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 6 - 11 (ต่อ) ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัด
กรมท่าอากาศยาน ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)				การเปลี่ยนแปลง		
		ภายใน ประเทศ	ระหว่าง ประเทศ	อื่นๆ	รวม	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ		1,075.864	-	-	1,075.864	1,042.568	1,075.864	33.296 (3.19)
1	อุบลราชธานี (UBP)	312.023	-	-	312.023	313.889	312.023	- 1.866 (- 0.59)
2	อุดรธานี (UTH)	423.378	-	-	423.378	409.691	423.378	13.687 (3.34)
3	ขอนแก่น (KKC)	340.461	-	-	340.461	279.202	340.461	61.259 (21.94)
4	สกลนคร (SNO)	0.002	-	-	0.002	39.053	0.002	- 39.051 (- 99.99)
5	เลย (LOE)	-	-	-	-	0.729	-	- 0.729 (- 100.00)
6	นครราชสีมา (NAK)	-	-	-	-	0.004	-	- 0.004 (- 100.00)
7	นครพนม (KOP)	-	-	-	-	-	-	-
8	บุรีรัมย์ (BFV)	-	-	-	-	-	-	-
9	ร้อยเอ็ด (ROI)	-	-	-	-	-	-	-
ภาคใต้		1,595.701	-	-	1,595.701	1,586.743	1,595.701	8.958 (0.56)
1	หัวหิน (HHQ)	-	-	-	-	-	-	-
2	ระนอง (UNN)	0.149	-	-	0.149	-	0.149	0.149 (100.00)
3	ชุมพร (CJM)	-	-	-	-	-	-	-
4	สุราษฎร์ธานี (URT)	700.530	-	-	700.530	655.332	700.530	45.198 (6.90)
5	นครศรีธรรมราช (NST)	414.120	-	-	414.120	383.941	414.120	30.179 (7.86)
6	ตรัง (TST)	152.769	-	-	152.769	184.055	152.769	- 31.286 (- 17.00)
7	นราธิวาส (NAW)	-	-	-	-	-	-	-
8	กระบี่ (KBV)	328.133	-	-	328.133	363.415	328.133	- 35.282 (- 9.71)
9	เบตง (BTZ)	-	-	-	-	-	-	-
รวม		2,713.484	-	-	2,713.484	2,654.860	2,713.484	58.624 (2.21)

ที่มา : กรมท่าอากาศยาน (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 11 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่อกิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดกรมท่าอากาศยานรวมทั้งสิ้น 2,713.484 ตัน โดยเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศทั้งหมด

6.4.2 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ในปี พ.ศ. 2567 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (จังหวัดสงขลา) และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง (จังหวัดเชียงราย) โดยสามารถสรุปปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดังตารางที่ 6 - 12

ตารางที่ 6 - 12 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	สุวรรณภูมิ (BKK)	11,569	1,408,115	1,419,684	1,190,864	1,419,684	228,820 (19.21)
2	ดอนเมือง (DMK)	2,114	23,569	25,683	14,256	25,683	11,427 (80.16)
3	เชียงใหม่ (CNX)	4,268	1,208	5,476	5,259	5,476	217 (4.13)
4	หาดใหญ่ (HDY)	3,689	-	3,689	3,179	3,689	510 (16.04)
5	ภูเก็ต (HKT)	4,549	53,097	57,646	32,220	57,646	25,426 (78.91)
6	เชียงราย (CEI)	954	-	954	877	954	77 (8.78)
รวม		27,143	1,485,989	1,513,132	1,246,655	1,513,132	266,477 (21.38)

ที่มา : บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 12 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 1,513,132 ตัน แบ่งเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 27,143 ตัน และการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ 1,485,989 ตัน

6.4.3 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

ในปี พ.ศ. 2567 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) มีท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดรวมทั้งสิ้น 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานตราด และท่าอากาศยานสุโขทัย โดยสามารถสรุปปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ได้ดังตารางที่ 6 - 13

ตารางที่ 6 - 13 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) ปี พ.ศ. 2567

ลำดับที่	ท่าอากาศยาน (รหัส IATA)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน)			การเปลี่ยนแปลง		
		ภายในประเทศ	ระหว่างประเทศ	รวม	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567	เปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
1	ตราด (TDX)	23.799	-	23.799	26.392	23.799	- 2.593 (- 9.82)
2	สมุย (USM)	588.487	0.561	589.048	537.326	589.048	51.722 (9.63)
3	สุโขทัย (THS)	35.659	-	35.659	26.024	35.659	9.635 (37.02)
รวม		647.945	0.561	648.506	589.742	648.506	58.764 (9.96)

ที่มา : บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย รวบรวมข้อมูลโดย สนช. (ข้อมูล ณ ปี พ.ศ. 2567)

จากตารางที่ 6 - 13 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานเพื่ออภิจการพลเรือนและพาณิชย์ในสังกัดบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) รวมทั้งสิ้น 648.506 ตัน แบ่งเป็นการขนส่งสินค้าภายในประเทศ 647.945 ตัน และการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศ 0.561 ตัน

6.5 การประมวลผลสัดส่วนการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

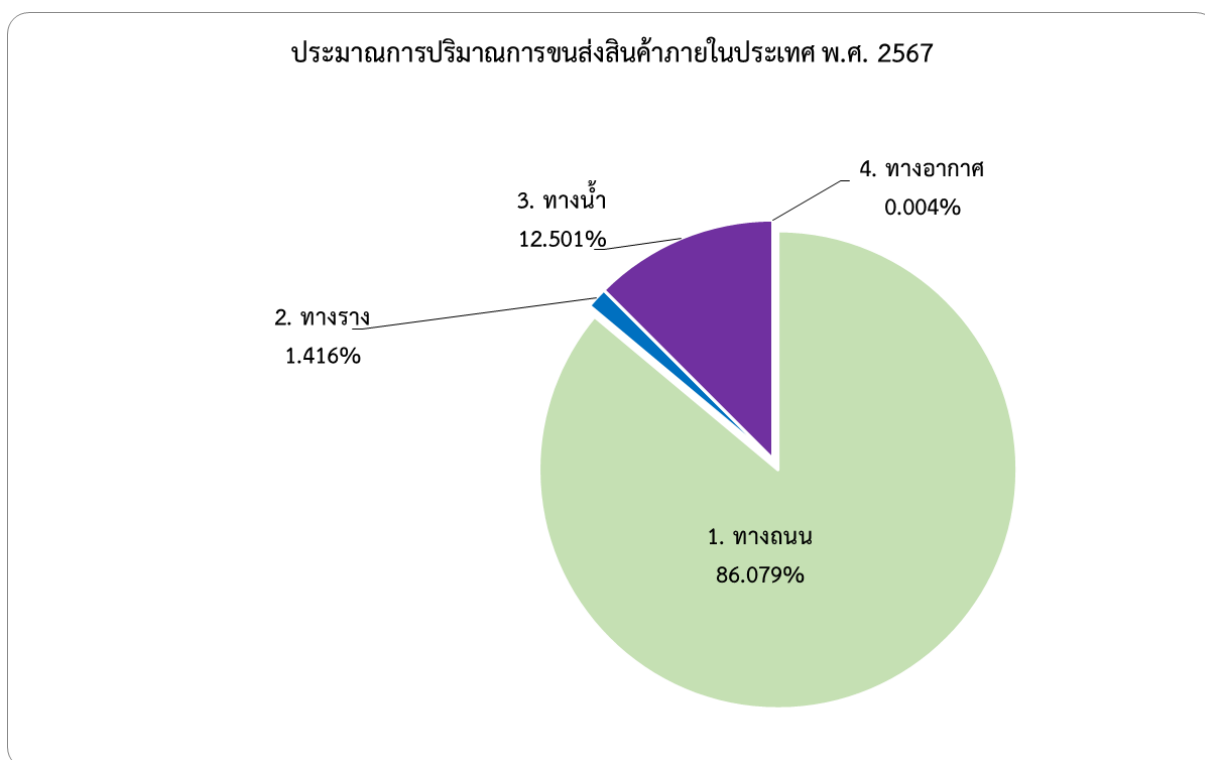
6.5.1 ประเมินการปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

สนข. ได้รวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศจากกรมการขนส่งทางราง ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศจากกรมเจ้าท่า และข้อมูลคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศที่วิเคราะห์โดยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ภายใต้การศึกษาจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (โครงการ GMS 2) ปีฐาน 2567 ของ สนข. มาใช้เพื่อประมวลและวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำภายในประเทศ ปี 2567 โดยมีรายละเอียดแสดงได้ดังตารางที่ 6 - 14 และรูปที่ 6 - 24

ตารางที่ 6 - 14 ประเมินการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)
ทางถนน	735.370	86.079
ทางราง	12.100	1.416
ทางน้ำ	106.800	12.501
ทางอากาศ	0.030	0.004
รวม	854.300	100.000

ที่มา : ข้อมูลประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศโดยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ภายใต้โครงการ GMS 2 ปีฐาน 2567 ของ สนข.



รูปที่ 6 - 24 ประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567

ที่มา : สนข.

จากตารางที่ 6 - 14 และรูปที่ 6 - 24 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 มีค่าการประมาณการปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศอยู่ที่ 854.300 ล้านตัน เป็นการขนส่งทางถนน 735.370 ล้านตัน (ร้อยละ 86.079) การขนส่งทางราง 12.100 ล้านตัน (ร้อยละ 1.416) การขนส่งทางน้ำ 106.800 ล้านตัน (ร้อยละ 12.501) และการขนส่งทางอากาศ 0.030 ล้านตัน (ร้อยละ 0.004)

6.5.2 การประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ

สนข. ได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศจากกรมการขนส่งทางราง และทางน้ำภายในประเทศจากกรมเจ้าท่า เพื่อประมวลผลและวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ได้ดังตารางที่ 6 - 15

ตารางที่ 6 - 15 สรุปการประมวลผลสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางและทางน้ำ ปี พ.ศ. 2567

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)	สัดส่วนปริมาณการขนส่ง (ร้อยละ)	ค่าเป้าหมาย
ทางราง ⁽¹⁾	13.004	1.52	ร้อยละ 1.57 ⁽⁴⁾
ทางน้ำ ⁽²⁾	104.048	12.18	ร้อยละ 14.40 ⁽⁴⁾
รวม (ถนน ราง น้ำ อากาศ) ⁽³⁾	854.300		

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) ข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปี พ.ศ. 2567 จากกรมการขนส่งทางราง

(2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ปี พ.ศ. 2567 จากกรมเจ้าท่า

(3) ข้อมูลพยากรณ์โดยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร ภายใต้โครงการ GMS 2 ปีฐาน 2567 ของ สนข.

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

โดยสรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567 ได้ดังตารางที่ 6 - 16

ตารางที่ 6 - 16 สรุปการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2566 กับปี พ.ศ. 2567

รูปแบบการขนส่ง	ปริมาณการขนส่ง (ล้านตัน/ปี)		การเปลี่ยนแปลง (ล้านตัน)	อัตรา การเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)
	ปี พ.ศ. 2566	ปี พ.ศ. 2567		
ทางราง	12.117	13.004	เพิ่มขึ้น 0.887	เพิ่มขึ้น 7.32
ทางน้ำ	106.509	104.048	ลดลง 2.461	ลดลง 2.31
รวม (ถนน ราง น้ำ อากาศ)	872.923	854.300	ลดลง 18.623	ลดลง 2.13

ที่มา : รวบรวมและประมวลผลข้อมูลโดย สนข.

จากตารางที่ 6 - 15 และตารางที่ 6 - 16 สรุปได้ว่า สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 1.52 (ไม่บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนด) และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ปี พ.ศ. 2567 เท่ากับร้อยละ 12.18 (ไม่บรรลุค่าเป้าหมายที่กำหนด) และเมื่อทำการเปรียบเทียบปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศระหว่างปี พ.ศ. 2566 และปี พ.ศ. 2567 พบว่า ในปี พ.ศ. 2567 ปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศลดลงร้อยละ 2.13 จาก 872.923 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2566 เป็น 854.300 ล้านตัน ในปี พ.ศ. 2567 โดยปริมาณการขนส่งทางรางในปี พ.ศ. 2567 เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 0.887 ล้านตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.32 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งทางน้ำในปี พ.ศ. 2567 ลดลงจากปี พ.ศ. 2566 จำนวน 2.461 ล้านตัน หรือลดลงร้อยละ 2.31

ปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นเกิดจากปี พ.ศ. 2567 ประเทศไทยมีระยะทางรางของรถไฟระหว่างเมืองเพิ่มขึ้นจำนวน 348.000 กิโลเมตร จาก 4,885.269 กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2566 เป็นจำนวน 5,233.269 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 7.12 โดยพบว่า ภาพรวมสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง ปี พ.ศ. 2567 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า สอดคล้องกับข้อมูลรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี พ.ศ. 2567 ของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่ได้คาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางในปี พ.ศ. 2567 จะสูงกว่าปี พ.ศ. 2566 นอกจากนี้ จากบทความของนิตยสาร Global Times ที่เผยแพร่เมื่อเดือนมิถุนายน 2568 พบว่า ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าเกษตร เช่น ทุเรียนและผลไม้ ผ่านด่านรถไฟโมฮาน (Mohan) ในมณฑลยูนนาน สาธารณรัฐประชาชนจีนมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 25 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา สะท้อนให้เห็นว่าผู้ประกอบการเริ่มหันมาใช้รูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางแทนการขนส่งสินค้าทางถนน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสนับสนุนหนึ่งที่ทำให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้นในอนาคต ในขณะที่ปัจจัยที่ทำให้ปริมาณการขนส่งทางน้ำลดลงเกิดจากปัจจัยด้านความต้องการของสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) ประเภทเชื้อเพลิง (เช่น แร่เชื้อเพลิง และแร่ธาตุอื่น ๆ) และซีเมนต์ รวมทั้งการอุปโภคบริโภคของภาคเอกชนที่ชะลอตัวลงในช่วงปี พ.ศ. 2567 ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำของกรมเจ้าท่า ในปี พ.ศ. 2567 ซึ่งพบว่า สินค้าเกษตรและสินค้าอุปโภคบริโภค ได้แก่ มันสำปะหลัง น้ำตาล ข้าวโพด และอาหารสัตว์มีปริมาณการขนส่งที่ลดลงมากที่สุด สอดคล้องกับข้อมูลปริมาณการขนส่งทางลำน้ำในประเทศย้อนหลัง ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2562 - 2567 ที่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง

บทที่ 7

อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านคมนาคมของประเทศ

7.1 อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวม

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) เป็นสถาบันจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศมาอย่างต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยในปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) พบว่า IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2568 ซึ่งได้จัดอันดับให้ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 30 จาก 69 เขตเศรษฐกิจ ลดลงจากปี พ.ศ. 2567 จำนวน 5 อันดับ (ปี พ.ศ. 2567 อยู่ในอันดับที่ 25 จาก 67 เขตเศรษฐกิจ) โดยรายละเอียดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังตารางที่ 7 - 1

ตารางที่ 7 - 1 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศสมาชิกอาเซียนในภาพรวม ปี พ.ศ. 2564 - 2568 (ค.ศ. 2021 - 2025)

ประเทศ	พ.ศ. 2564 (ค.ศ. 2021)	พ.ศ. 2565 (ค.ศ. 2022)	พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)	พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)	พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)
ไทย (Thailand)	28	33	30	25	30 ↓
อินโดนีเซีย (Indonesia)	37	44	34	27	40 ↓
มาเลเซีย (Malaysia)	25	32	27	34	23 ↑
ฟิลิปปินส์ (Philippines)	52	48	52	52	51 ↑
สิงคโปร์ (Singapore)	5	3	4	1	2 ↓

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) และรวบรวมข้อมูลโดย สนช.

7.2 การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)

7.2.1 ความเป็นมา

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว โดยมีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนมิถุนายนของทุกปี

7.2.2 เกณฑ์การประเมิน

ในปี 2568 IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว จำนวน 69 เขตเศรษฐกิจ จากเดิมในปี พ.ศ. 2567 มีจำนวน 67 เขตเศรษฐกิจ โดยในปี พ.ศ. 2568 มีเขตเศรษฐกิจที่ได้รับการจัดอันดับเพิ่มเติม จำนวน 3 เขตเศรษฐกิจ คือ รัฐสุลต่านโอมาน สาธารณรัฐเคนยา และสาธารณรัฐนามิเบีย และมีเขตเศรษฐกิจที่ไม่เข้าร่วมการจัดอันดับ จำนวน 1 เขตเศรษฐกิจ คือ รัฐอิสราเอล และได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) เมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2568 โดย IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถเป็น 4 กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย 5 กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด 341 เกณฑ์ชี้วัด รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 2 และรูปที่ 7 - 1

ตารางที่ 7 - 2 เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)

กลุ่มหลัก (Main - Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub - Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	กลุ่มย่อยที่ 1.1 : เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)	25 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.2 : การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)	25 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.3 : การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)	15 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.4 : การจ้างงาน (Employment)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 1.5 : ระดับราคา (Prices)	6 เกณฑ์ชี้วัด
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ 2.1 : การคลัง (Public Finance)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.2 : นโยบายด้านภาษี (Tax Policy)	11 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.3 : กรอบการบริหารด้านสถาบัน (Institutional Framework)	18 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.4 : กฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	19 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 2.5 : กรอบการบริหารด้านสังคม (Societal Framework)	18 เกณฑ์ชี้วัด
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ 3.1 : ผลผลิตภาพและประสิทธิภาพ (Productivity & Efficiency)	10 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.2 : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	25 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.3 : การเงิน (Finance)	19 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.4 : การบริหารจัดการ (Management Practices)	14 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 3.5 : ทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)	7 เกณฑ์ชี้วัด
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	กลุ่มย่อยที่ 4.1 : สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ⁽¹⁾	20 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.2 : โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	17 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.3 : โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	23 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.4 : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)	30 เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ 4.5 : การศึกษา (Education)	19 เกณฑ์ชี้วัด
รวม		341 เกณฑ์ชี้วัด

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) และรวบรวมข้อมูลโดย สนข.

หมายเหตุ : (1) มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวน 4 เกณฑ์ชี้วัดประกอบด้วย โครงข่ายทางถนน (Roads) โครงข่ายทางราง (Railroads) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)



รูปที่ 7 - 1 เกณฑ์การพิจารณาอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)
ที่มา : สนช.

7.2.3 ที่มาของข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูล

ในปี 2568 IMD ได้กำหนดข้อมูลและวิธีการจัดเก็บข้อมูลเกณฑ์ชี้วัดที่นำมาจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วยข้อมูล 2 ส่วนหลัก ได้แก่

1) **ข้อมูลทฤษฎีภูมิ (Hard Data)** คิดเป็นสัดส่วน 2 ใน 3 ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยรวม (ประมาณร้อยละ 70)

ข้อมูลทฤษฎีภูมิเป็นข้อมูลจากองค์กรระดับภูมิภาค ระดับชาติ และระดับนานาชาติ เช่น ธนาคารโลก (World Bank) องค์กรการค้าโลก (World Trade Organization : WTO) กองทุนการเงินระหว่างประเทศ (International Monetary Fund : IMF) สมาพันธ์ทางหลวงโลก (International Road Federation : IRF) สหภาพรถไฟสากล (International Union of Railways : UIC) องค์กรเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการพัฒนา (Organization for Economic Cooperation and Development : OECD) สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) และความร่วมมือจากหน่วยงานร่วมดำเนินการในประเทศนั้น ๆ (Partner Institutions) ซึ่งในประเทศไทย ได้แก่ สมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association : TMA) แบ่งข้อมูลเป็น 2 ประเภท คือ

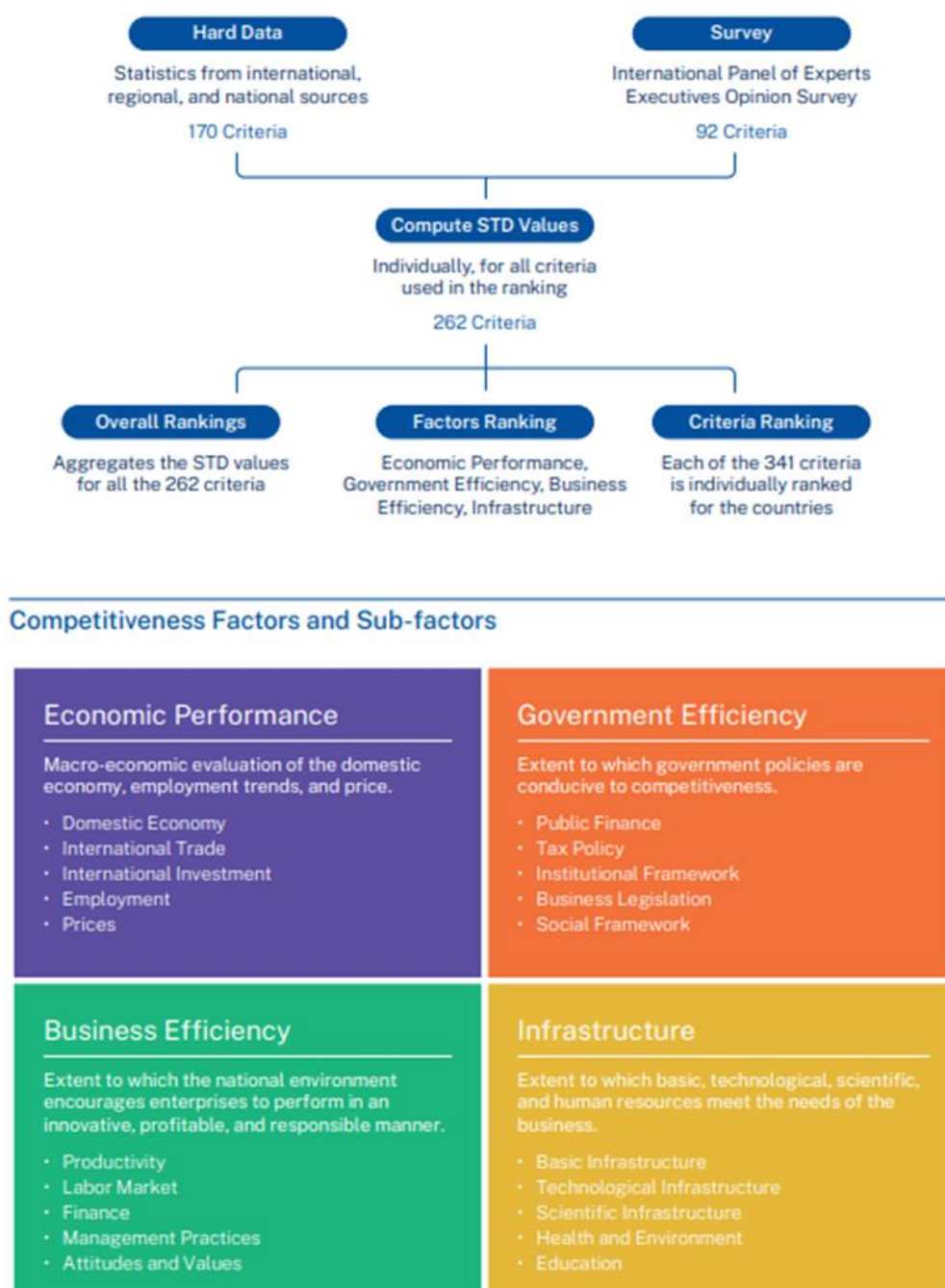
2.1) **Hard Data** เป็นข้อมูลเชิงสถิติที่ใช้สำหรับจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ตั้งแต่ระดับเกณฑ์ชี้วัด (Criteria Ranking) และระดับภาพรวมเปรียบเทียบทุกประเทศ (Overall Ranking) จำนวน 170 เกณฑ์ชี้วัด

2.2) **Background Data** เป็นข้อมูลพื้นฐานเบื้องต้นไม่ได้นำมาใช้ในการคำนวณเพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยตรง แต่ใช้เป็นข้อมูลประกอบการวิเคราะห์ในการจัดอันดับระดับเกณฑ์ชี้วัดเท่านั้น จำนวน 79 เกณฑ์ชี้วัด

2) ข้อมูลปฐมภูมิ (Soft Data) คิดเป็นสัดส่วน 1 ใน 3 ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยรวม (ประมาณร้อยละ 30)

ข้อมูลปฐมภูมิเป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารระดับสูงในภาคเอกชนและธุรกิจ ซึ่งทำการสำรวจและไม่มีการเปิดเผยแบบสำรวจความคิดเห็น (Executive Opinion Survey : EOS) มีจำนวน 92 เกณฑ์ชี้วัด

โดยรายละเอียดที่มาของข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD แสดงดังรูปที่ 7 - 2



รูปที่ 7 - 2 ข้อมูลในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)

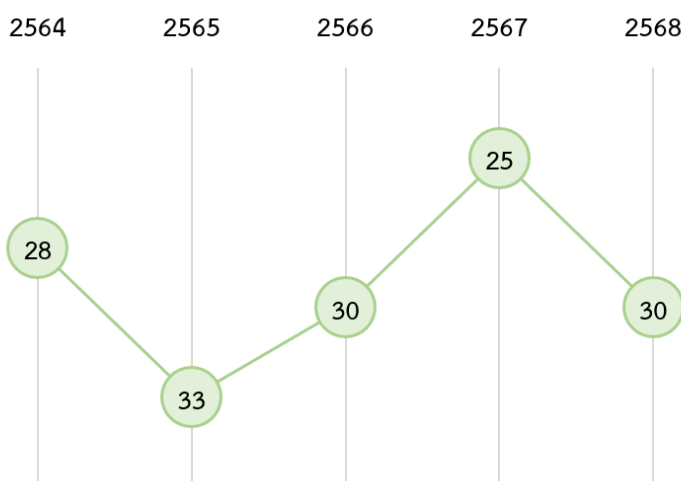
ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025)

7.2.4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย โดย IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)

IMD ได้ประกาศผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025) พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมอยู่ในอันดับที่ 30 จาก 69 เขตเศรษฐกิจโดยมีอันดับลดลง 5 อันดับ จากปี พ.ศ. 2567 (ปี พ.ศ. 2567 อยู่ในอันดับที่ 25 จาก 67 เขตเศรษฐกิจ) โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลการจัดอันดับในภาพรวมของประเทศไทยย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 7 - 3

ประเทศไทย

ผลการจัดอันดับในภาพรวมของประเทศไทย (ปี พ.ศ. 2568 มี 69 เขตเศรษฐกิจ)



รูปที่ 7 - 3 ผลการจัดการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศไทยโดย IMD
ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)

ที่มา : : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

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

ตารางที่ 7 - 3 ผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ย้อนหลัง 5 ปี
(พ.ศ. 2564 - 2568)

กลุ่มปัจจัยหลัก (Main - Pillar)	อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย				
	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	21	34	16	5	8 ↓
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	20	31	24	24	32 ↓
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	21	30	23	20	24 ↓
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	43	44	43	43	47 ↓
ภาพรวม	28	33	30	25	30 ↓

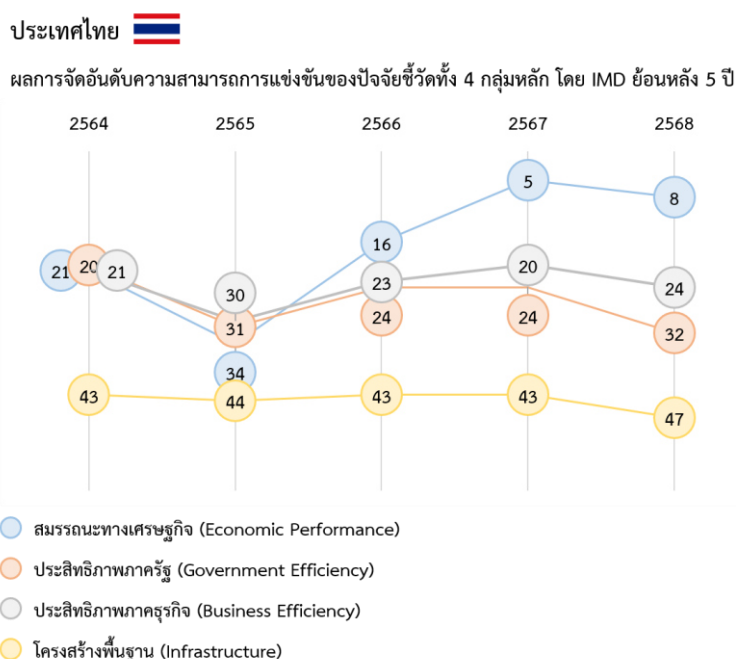
ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

ตารางที่ 7 - 4 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับของปัจจัยชี้วัด 4 กลุ่มหลักโดย IMD ของประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568

กลุ่มปัจจัยหลัก (Main - Pillar)	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
1. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	5	8	↓ ลดลง 3 อันดับ
2. ประสิทธิภาพภาครัฐ (Government Efficiency)	24	32	↓ ลดลง 8 อันดับ
3. ประสิทธิภาพภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	20	24	↓ ลดลง 4 อันดับ
4. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	43	47	↓ ลดลง 4 อันดับ
ภาพรวม	25	30	↓ ลดลง 5 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

จากผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี พ.ศ. 2568 ของ IMD พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในภาพรวมลดลง 5 อันดับ จากปี พ.ศ. 2567 และเมื่อพิจารณาการจัดอันดับทั้ง 4 ด้านพบว่า ประเทศไทยมีอันดับลดลงทุกด้าน คือ ด้านสมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) อยู่ในอันดับที่ 8 (ลดลง 3 อันดับ) ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) อยู่ในอันดับที่ 32 เป็นอันดับที่ลดลงมากที่สุด (ลดลง 8 อันดับ) ด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) อยู่ในอันดับที่ 24 (ลดลง 4 อันดับ) และด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) อยู่ในอันดับที่ 47 (ลดลง 4 อันดับ) โดย สนช. ได้ประมวลผลข้อมูลอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลักย้อนหลัง 5 ปี แสดงดังรูปที่ 7 - 4



รูปที่ 7 - 4 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยชี้วัดทั้ง 4 กลุ่มหลักของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี พ.ศ. 2568 ของ IMD ในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ ได้แก่ ประเทศอินโดนีเซีย ประเทศมาเลเซีย ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศสิงคโปร์ และประเทศไทย พบว่า อันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 5

ตารางที่ 7 - 5 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568

รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
ภาพรวม (Overall Performance)	สิงคโปร์ (Singapore)	1	2	↓ ลดลง 1 อันดับ
	มาเลเซีย (Malaysia)	34	23	↑ ดีขึ้น 11 อันดับ
	ไทย (Thailand)	25	30	↓ ลดลง 5 อันดับ
	อินโดนีเซีย (Indonesia)	27	40	↓ ลดลง 13 อันดับ
	ฟิลิปปินส์ (Philippines)	52	51	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

7.2.5 ผลการจัดอันดับในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียน โดย IMD ประจำปี พ.ศ. 2568

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ปี พ.ศ. 2568 ในปัจจัยชีวิตกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) โดย IMD ระหว่างประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ พบว่า ประเทศสิงคโปร์ เป็นอันดับที่หนึ่ง รองลงมาเป็นประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 7 - 6

ตารางที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี (พ.ศ. 2564 - 2568)

ประเทศ	พ.ศ. 2564 (ค.ศ. 2021)	พ.ศ. 2565 (ค.ศ. 2022)	พ.ศ. 2566 (ค.ศ. 2023)	พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024)	พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)
สิงคโปร์ (Singapore)	11	12	9	4	6 ↓
มาเลเซีย (Malaysia)	32	37	35	35	35 =
ไทย (Thailand)	43	44	43	43	47 ↓
อินโดนีเซีย (Indonesia)	57	52	51	52	57 ↓
ฟิลิปปินส์ (Philippines)	59	57	58	61	60 ↑

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน ปี พ.ศ. 2568 ในปัจจัยชีวิตกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ จากปี พ.ศ. 2567 พบว่า ประเทศสิงคโปร์เป็นอันดับหนึ่ง อยู่ในอันดับที่ 6 (ลดลง 2 อันดับ) รองลงมาคือ ประเทศมาเลเซีย ประเทศไทย ประเทศอินโดนีเซีย และประเทศฟิลิปปินส์ ตามลำดับ โดยประเทศมาเลเซียไม่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับอยู่อันดับที่ 35 ประเทศไทย อยู่ในอันดับที่ 47 (ลดลง 4 อันดับ) ประเทศอินโดนีเซีย อยู่ในอันดับที่ 57 (ลดลง 5 อันดับ) และประเทศฟิลิปปินส์ อยู่ในอันดับที่ 60 (ดีขึ้น 1 อันดับ) รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 7 - 7 และรูปที่ 7 - 5

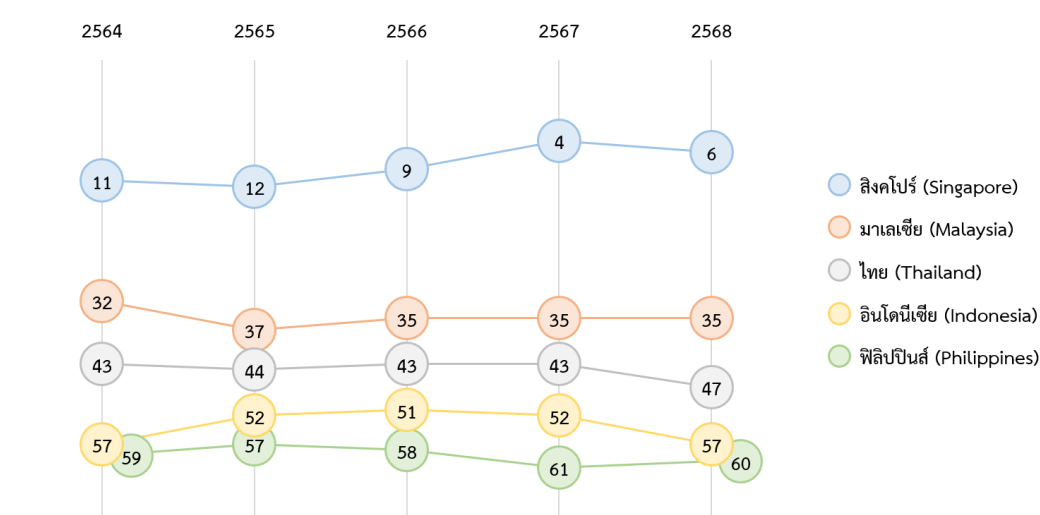
ตารางที่ 7 - 7 การเปรียบเทียบผลการจัดอันดับความสามารถในปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2567 กับ ปี พ.ศ. 2568

รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์ (Singapore)	4	6	↓ ลดลง 2 อันดับ
	มาเลเซีย (Malaysia)	35	35	= คงเดิม
	ไทย (Thailand)	43	47	↓ ลดลง 4 อันดับ
	อินโดนีเซีย (Indonesia)	52	57	↓ ลดลง 5 อันดับ
	ฟิลิปปินส์ (Philippines)	61	60	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

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



รูปที่ 7 - 5 ผลการจัดอันดับความสามารถการแข่งขันในปัจจัยตัวชี้วัดกลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

7.2.6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ด้านการขนส่งและจราจร จำนวน 4 เกณฑ์ชี้วัด ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศสิงคโปร์ เป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดมีอันดับดีที่สุด 3 เกณฑ์ชี้วัด ประกอบด้วย โครงข่ายทางถนน (Roads) โครงข่ายทางราง (Railroads) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ส่วนเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ 5 ประเทศอินโดนีเซียเป็นประเทศที่เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) เป็นอันดับที่ต่ำที่สุดของกลุ่มอาเซียน ส่วนประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 2 ของเกณฑ์ชี้วัด โครงข่ายทางราง (Railroads) การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ส่วนโครงข่ายทางถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ 3 ของกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้ ประเทศไทย มีความได้เปรียบทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่ง และการลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม รวมทั้งการปรับปรุงคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มาอย่างต่อเนื่อง โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2567 และปี พ.ศ. 2568 สรุปดังตารางที่ 7 - 8 และรูปที่ 7 - 6

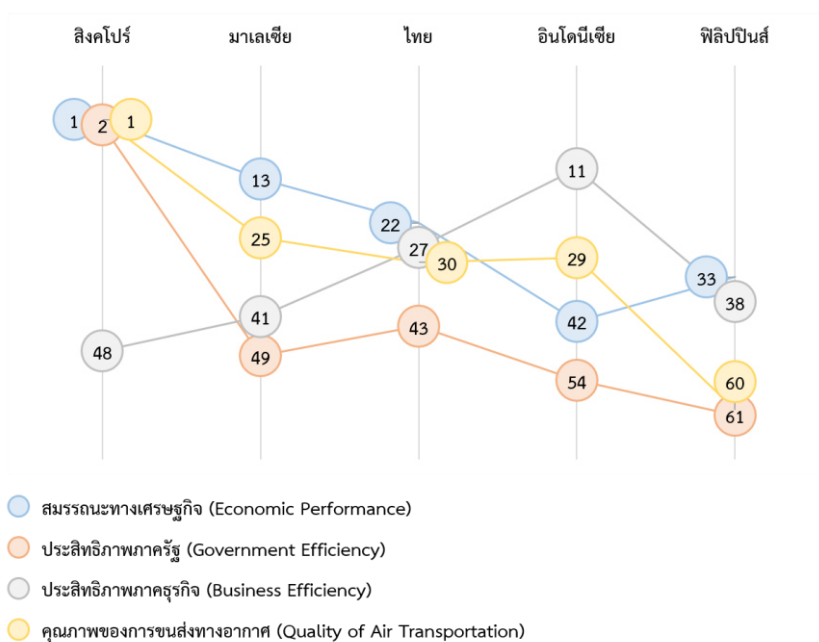
ตารางที่ 7 - 8 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ระหว่างปี พ.ศ. 2567 และปี พ.ศ. 2568

รายการประเมิน	ประเทศ	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
โครงข่ายทางถนน (Roads)	สิงคโปร์	1	1	= คงเดิม
	มาเลเซีย	13	20	↓ ลดลง 7 อันดับ
	ไทย	22	23	↓ ลดลง 1 อันดับ
	อินโดนีเซีย	42	42	= คงเดิม
	ฟิลิปปินส์	33	32	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ
โครงข่ายทางราง (Railroads)	สิงคโปร์	2	2	= คงเดิม
	มาเลเซีย	49	49	= คงเดิม
	ไทย	43	42	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ
	อินโดนีเซีย	54	55	↓ ลดลง 1 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	61	62	↓ ลดลง 1 อันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	สิงคโปร์	48	48	= คงเดิม
	มาเลเซีย	41	40	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ
	ไทย	27	27	= คงเดิม
	อินโดนีเซีย	11	11	= คงเดิม
	ฟิลิปปินส์	38	37	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation)	สิงคโปร์	1	2	↓ ลดลง 1 อันดับ
	มาเลเซีย	25	32	↓ ลดลง 7 อันดับ
	ไทย	30	26	↑ ดีขึ้น 4 อันดับ
	อินโดนีเซีย	29	44	↓ ลดลง 15 อันดับ
	ฟิลิปปินส์	60	57	↑ ดีขึ้น 3 อันดับ

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

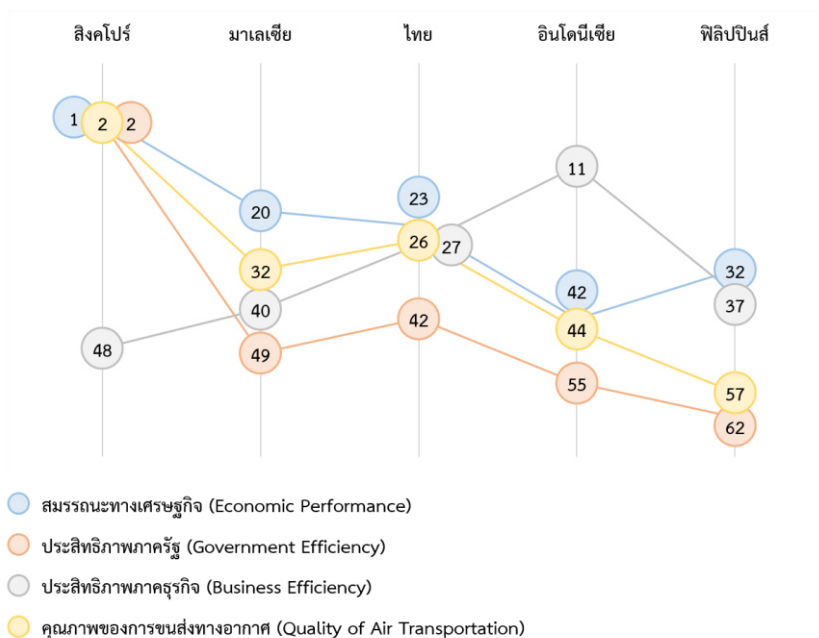
ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

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



ประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน

ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)
ของประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียนโดย IMD ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)



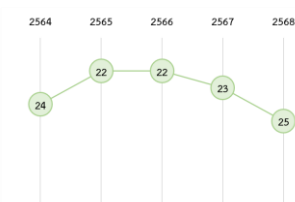
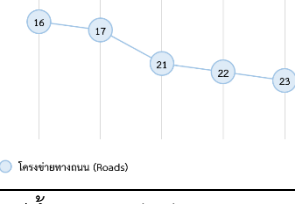
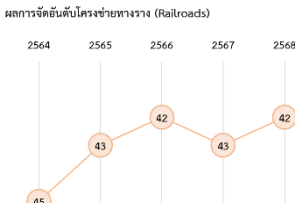
รูปที่ 7 - 6 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)
ปี พ.ศ. 2567 (ค.ศ. 2024) และ ปี พ.ศ. 2568 (ค.ศ. 2025)

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2024) รวบรวมข้อมูลโดย สนข.

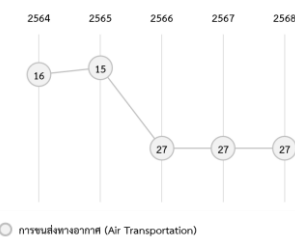
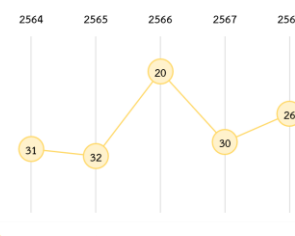
7.2.7 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ 4 ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 4.1 สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย 20 เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม (คค.) จำนวน 4 เกณฑ์ชี้วัด พบว่า ประเทศไทย มีอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ปี พ.ศ. 2568 อยู่ในอันดับที่ 25 ซึ่งมีอันดับลดลง 2 อันดับ จากปี พ.ศ. 2567 โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่ม สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ย้อนหลัง 5 ปี สรุปดังตารางที่ 7 - 9

ตารางที่ 7 - 9 ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทยโดย IMD ย้อนหลัง 5 ปี

เกณฑ์ชี้วัด	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)	24	22	22	23	25	↓ ลดลง 2 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)  ● สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)
โครงข่ายทางถนน (Roads) ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	16	17	21	22	23	↓ ลดลง 1 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับโครงข่ายทางถนน (Roads)  ● โครงข่ายทางถนน (Roads)
โครงข่ายทางราง (Railroads) ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	45	43	42	43	42	↑ ดีขึ้น 1 อันดับ ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับโครงข่ายทางราง (Railroads)  ● โครงข่ายทางราง (Railroads)

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

เกณฑ์ชี้วัด	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	การเปลี่ยนแปลงอันดับ
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ โดยบริษัทหลัก	16	15	27	27	27	= คงเดิม ประเทศไทย  ผลการจัดอันดับการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) 
ที่มาข้อมูล : Background Data International Civil Aviation Organization (ICAO) Number of passengers carried by main companies, thousands.						
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) คุณภาพการขนส่งทางอากาศ ช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	31	32	20	30	26	↑ ดีขึ้น 4 อันดับ ประเทศไทย  คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) 
ที่มาข้อมูล : Survey Data (EOS) Question: Quality of air transportation encourages business development						

ที่มา : IMD World Competitiveness Booklet 2025, IMD (2025) รวบรวมข้อมูลโดย สนช.

จากตารางที่ 7 - 9 พบว่า การจัดอันดับกลุ่มสาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2568 อยู่ในอันดับที่ 25 มีอันดับที่ลดลง 2 อันดับ จากปี พ.ศ. 2567 ซึ่งมีเกณฑ์ชี้วัดทั้งหมดจำนวน 20 เกณฑ์ชี้วัด ที่ครอบคลุมด้านสาธารณูปโภคทางกายภาพและสังคมที่จำเป็นสำหรับการดำเนินงานด้านเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ เมื่อพิจารณาอันดับในภาพรวมแล้วมีการเปลี่ยนแปลงเพียงเล็กน้อยในส่วนเกณฑ์ชี้วัดที่เกี่ยวกับด้านการขนส่งและจราจรของ คค. จำนวน 4 เกณฑ์ชี้วัด พบว่า เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ 23 (ลดลง 1 อันดับ) เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) อยู่ในอันดับที่ 42 (ดีขึ้น 1 อันดับ) เกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) อยู่ในอันดับที่ 27 (คงที่) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) อยู่ในอันดับ 26 (ดีขึ้น 4 อันดับ) โดยมีสาเหตุจาก

1. การปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี โดยรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางจากหน่วยงานที่มีภารกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อประมวลผลความหนาแน่นของโครงข่ายทางถนนและโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ในขณะที่หน่วยงานที่มีภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ภายในสังกัดกระทรวงคมนาคม (คค.) ประกอบด้วย กรมทางหลวง (ทล.) กรมทางหลวงชนบท (ทช.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (สถ.) และ กรุงเทพมหานคร (กทม.) ทั้งนี้ หน่วยงานยังอยู่ระหว่างการดำเนินการตามแผนงานก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง

2. ข้อมูลจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ IMD ใช้ข้อมูล World Development Indicators ของธนาคารโลก (World Bank) ในปี พ.ศ. 2564 ซึ่งเป็นข้อมูลในช่วงเวลาที่ได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (Coronavirus Infection Disease 2019 : COVID-19) พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินหลักทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ณ ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำนวน 12,735 ล้านคน ซึ่งมีค่าเฉลี่ยของจำนวนผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2568 มีจำนวนที่ลดลงจากปี พ.ศ. 2567 และจำนวนผู้โดยสารห่างจากค่าเฉลี่ยค่อนข้างมาก

3. ผลการสำรวจความเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศมีความเห็นว่าการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ เช่น จำนวนเที่ยวบิน การปรับปรุงสนามบิน การให้บริการผู้โดยสารให้มีคุณภาพในการให้บริการการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าดีขึ้น ซึ่งสามารถช่วยกระตุ้นและส่งเสริมภาคธุรกิจได้

7.2.8 ข้อเสนอแนะการพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

การประเมินคุณภาพเกณฑ์ชี้วัดโครงสร้างพื้นฐานในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งและจราจร เพื่อจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดยพิจารณาจากข้อมูล 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (Hard Data) และข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูงในภาคเอกชนและธุรกิจ (EOS) (Soft Data) ดังนั้น ภาครัฐจำเป็นต้องดำเนินการเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ทั้งเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ดังนี้

1) การปรับปรุงด้านข้อมูลระบบขนส่งและจราจร (ข้อมูลทุติยภูมิ : Hard Data)

การรวบรวมข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางราง ณ สิ้นปีปฏิทิน จากหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและทางราง ประกอบด้วย หน่วยงานภายในสังกัด คค. ได้แก่ ทล. ทช. ขร. รพท. กทพ. รพม. และ รพฟท. และหน่วยงานภายนอกสังกัด คค. ได้แก่ สก. และ กทม. เพื่อตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูลและประมวลผลความหนาแน่นทางถนนและความหนาแน่นทางรางที่เป็นปัจจุบัน และนำเสนอสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และ TMA เพื่อนำส่ง IMD อย่างต่อเนื่อง

2) การปรับปรุงเพื่อเพิ่มระดับความพึงพอใจ (ข้อมูลปฐมภูมิ Soft Data)

หน่วยงานในสังกัด คค. ควรเร่งรัดและดำเนินงานตามภารกิจ ดังนี้

2.1) เร่งรัดพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โดยเร่งรัดให้การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด เพื่อให้บริการระบบคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีประสิทธิภาพ สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งให้พร้อมสำหรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการหันมาใช้บริการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้ระบบการขนส่งสินค้าของประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น การเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำเป็นต้องเร่งก่อสร้างรถไฟฟ้าให้แล้วเสร็จ รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทาง (ระบบ Feeder) เช่น รถโดยสาร เรือโดยสาร ในเส้นทางเชื่อมต่อกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้า สิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการเดินทางของคนทุกคน (Universal Design) นอกจากนี้ ควรพัฒนาและปรับปรุงคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสารอย่างต่อเนื่องและความสามารถในการบริหารจัดการพื้นที่การขนส่งสินค้าทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งพิจารณาแนวทางการเพิ่มเที่ยวบิน หรือเปิดเส้นทางใหม่เพื่อรองรับแนวโน้มการเติบโตของการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นมาตรการการกระตุ้นเศรษฐกิจ

2.2) สร้างกลยุทธ์ด้านการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างการรับรู้ เข้าใจ และมีทัศนคติที่ดีต่อการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อโน้มน้าวให้เกิดมุมมองที่ดีต่อการดำเนินงานของภาครัฐ และเล็งเห็นภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในทิศทางเดียวกันและการสร้างความเข้าใจ และชี้แจงประเด็นที่เกิดขึ้นผ่านสื่อประชาสัมพันธ์ที่ทันกาล และสามารถเข้าถึงข้อมูลได้อย่างรวดเร็ว ประกอบด้วย สื่อสังคมออนไลน์ (Facebook Line Twitter Instagram YouTube และ Tiktok) รวมทั้งการจัดนิทรรศการ (Exhibition) การจัดสัมมนา (Seminar) กิจกรรมสาธารณะ (Public Service) กิจกรรมสื่อมวลชนสัมพันธ์ (Press Tour) และการพบปะกลุ่มเป้าหมาย (Road Show) การบูรณาการข้อมูล กิจกรรมประชาสัมพันธ์ และความร่วมมือร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งสามารถทำงานร่วมกับ TMA ด้านการประชาสัมพันธ์นโยบายสำคัญที่ภาครัฐดำเนินงานขับเคลื่อนด้านโครงสร้างพื้นฐาน แผนงานโครงการสำคัญ ด้านการขนส่งและจราจรของประเทศ เพื่อเพิ่มช่องทางการสื่อสารไปสู่ภาคเอกชนได้มากขึ้น

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

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

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

ตารางที่ 8 - 1 ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนข.

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

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง), กระทรวงคมนาคม, พฤศจิกายน 2566

หมายเหตุ : (1) ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดกำหนดเป็นตัวชี้วัดตามปีงบประมาณ

8.2 การติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2567

สนช. ได้รวบรวมและประมวลผลตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับ สนช. ปี พ.ศ. 2567 แล้วเสร็จ จำนวน 8 ตัวชี้วัด สามารถสรุปผลเปรียบเทียบกับค่าเป้าหมายที่จะต้องบรรลุในปี พ.ศ. 2567 สรุปได้ดังตารางที่ 8 - 2

ตารางที่ 8 - 2 ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2567

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	หน่วย	ค่าเป้าหมาย/ ผลการ ดำเนินงาน	ค่าเป้าหมายและ ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัด ⁽¹⁾					หมายเหตุ
				2566	2567	2568	2569	2570	
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์									
1. ตัวชี้วัดที่ 1.1 : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	6.3	6.1	5.9	5.7	5.0	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	6.6 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	6.7 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
เป้าประสงค์ที่ 1.3 : ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ									
1. ตัวชี้วัดที่ 1.3.1 : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	14.2	14.4	14.6	14.8	15.0	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	12.55 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	12.20 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
เป้าประสงค์ที่ 1.5 : ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ									
1. ตัวชี้วัดที่ 1.5.1 : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	14.44	20.00	25.00	30.00	40.00	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	9.79 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	14.46 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
2. ตัวชี้วัดที่ 1.5.2 : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	1	2	3	5	10	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	1.32 (บรรลุเป้าหมาย)	2.07 (บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
3. ตัวชี้วัดที่ 1.5.3 : ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	80.0	85.0	90.0	95.0	100.0	
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	85.00 (บรรลุเป้าหมาย)	86.71 (บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ									
1. ตัวชี้วัดที่ 2.1 : อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)	อันดับ	สนช.	ค่าเป้าหมาย	43	42	41	40	38	
			ผลการดำเนินงาน	อันดับที่ 43 (บรรลุเป้าหมาย)	อันดับที่ 43 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	

ตารางที่ 8 - 2 (ต่อ) ผลการติดตามและประเมินผลตามตัวชี้วัดและค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ. 2567

ตัวชี้วัด	หน่วยวัด	หน่วย	ค่าเป้าหมาย/ ผลการ ดำเนินงาน	ค่าเป้าหมายและ ผลการดำเนินงานของตัวชี้วัด ⁽¹⁾					หมายเหตุ
				2566	2567	2568	2569	2570	
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
1. ตัวชี้วัดที่ 3.1 : จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน	รายต่อประชากร 1 แสนคน	สนช.	ค่าเป้าหมาย	4.10	4.00	4.00	3.90	3.90	
			ผลการดำเนินงาน	4.22 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	4.22 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	
2. ตัวชี้วัดที่ 3.2 : ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ	ร้อยละ	สนช. สนพ.	ค่าเป้าหมาย	1.20	1.25	1.30	1.40	1.50	Lag Time 1 ปี
			ผลการดำเนินงาน (ร้อยละ)	0.26 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	1.06 (ไม่บรรลุเป้าหมาย)	-	-	-	

ที่มา : รวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลโดย สนช.

หมายเหตุ : (1) ค่าเป้าหมายและผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดกำหนดตามปีงบประมาณ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม
เลขที่ 35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท
เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400



โทรศัพท์ : 0 2215 1515



ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : sarabun@otp.go.th



<https://www.otp.go.th>



กลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร



โทรศัพท์ : 0 2215 1515 ต่อ 4512 , 4514 และ 4015



ไปรษณีย์อิเล็กทรอนิกส์ : dataotp@otp.go.th