

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

โครงการศึกษาการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
เชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC)
กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง



บริษัท อินฟรา พลัส คอนซัลติ้ง จำกัด



บริษัท พีเอสเค คอนซัลแทนส์ จำกัด



บริษัท ดีเคด คอนซัลแตนท์ จำกัด



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย โดยศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กันยายน 2565

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. สถานการณ์และโอกาสในการพัฒนาของประเทศไทย
2. การศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเป้าหมาย
3. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้
4. แผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

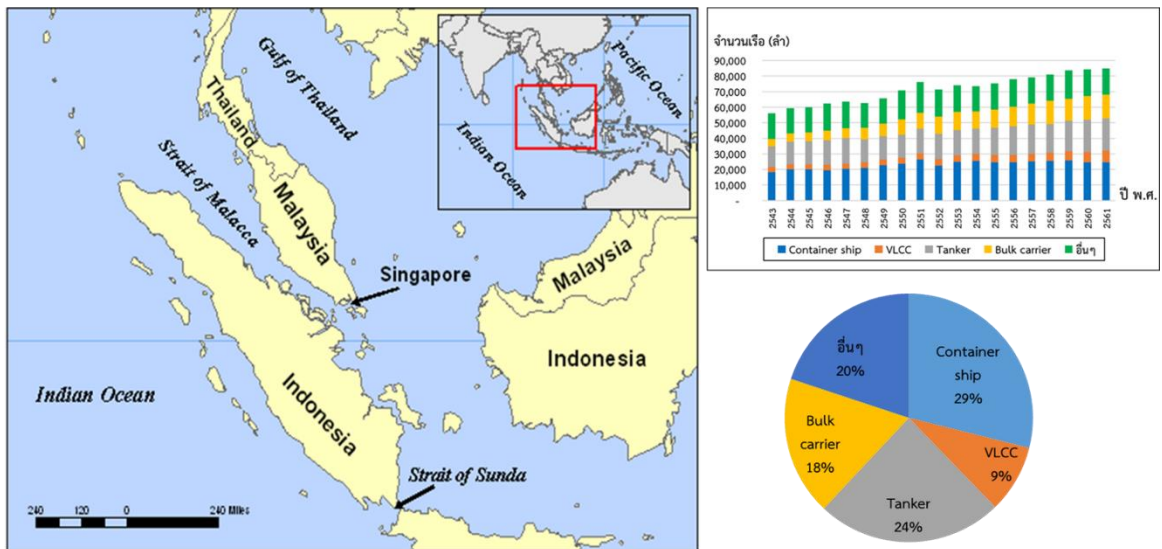
1. สถานการณ์และโอกาสในการพัฒนาของประเทศไทย

1.1 สถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็น

ปัจจุบันการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ประกอบด้วย กลุ่มประเทศในแถบเอเชียใต้ (BIMSTEC) และกลุ่มประเทศยุโรป ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ต้องทำการขนส่งผ่านท่าเรือฝั่งทะเลอ่าวไทยและมหาสมุทรแปซิฟิก โดยใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลา โดยมีเส้นทางการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา (สิงคโปร์) หรือเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่บริเวณท่าเรือประเทศสิงคโปร์หรือมาเลเซียบริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งจะเป็นเส้นทางการขนส่งที่อ้อมและมีระยะทางไกล ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น ขณะที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบในด้านลักษณะทางภูมิศาสตร์ โดยมีที่ตั้งทางกายภาพของพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทยที่สามารถเปิดสู่ทะเลทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ทำให้มีโอกาสในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ผ่านประตูการค้าฝั่งอันดามันโดยตรง ทำให้ไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกาจะสามารถลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า

ช่องแคบมะละกา (Strait of Malacca) เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์หลักที่สำคัญในการคมนาคมขนส่งทางทะเล เพราะเป็นเส้นทางเดินเรือหลักที่สำคัญของโลกที่ใช้เป็นเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงการค้าและการขนส่งระหว่างกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในแถบเอเชียใต้ ตะวันออกกลาง ทวีปยุโรป และทวีปแอฟริกา และกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรแปซิฟิก ได้แก่ ประเทศในเอเชียตะวันออก โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในกลุ่มประเทศเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือที่เป็นประเทศที่มีปริมาณการส่งออกและนำเข้าสินค้าที่มีปริมาณมาก เช่น จีน ญี่ปุ่น เกาหลี เป็นต้น รวมทั้งเป็นเส้นทางการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย จากการศึกษาทบทวนข้อมูลสภาพการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกา พบว่า ปัจจุบันปริมาณเรือขนส่งสินค้าที่ผ่านบริเวณช่องแคบมะละกามีจำนวนมากและมีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น ทำให้ประสบปัญหาระยะเวลาในการผ่านช่องแคบมะละกาเพิ่มมากขึ้น ดังนี้

1) ในปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณเรือสินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกาหนาแน่นคับคั่ง ประมาณ 85,000 ลำต่อปี หรือประมาณโดยเฉลี่ย 250 ลำต่อวัน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปีโดยเฉลี่ย ประมาณร้อยละ 2.35 ต่อปี เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2543 ซึ่งมีประมาณ 56,000 ลำต่อปี โดยเป็นเรือบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 28.9 รองลงมา คือ เรือบรรทุกน้ำมัน (ไม่รวม VLCC) และเรือประเภทอื่นๆ ร้อยละ 24.2 และ 19.9 ตามลำดับ โดยส่วนใหญ่เรือขนส่งพลังงานประมาณ 1 ใน 3 จะมีจุดปลายทางที่ประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ และช่องแคบมะละกาเป็นจุดที่มีปริมาณเรือขนส่งเชื้อเพลิงหนาแน่นมากเป็นอันดับ 2 ของโลก รองจากช่องแคบฮอร์มุซ (เชื่อมอ่าวเปอร์เซียกับอ่าวโอมาน) ดังแสดงในรูปที่ 1.1 - 1



ที่มา : Malaysian Marine Department

รูปที่ 1.1 - 1 ปริมาณเรือสินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกา

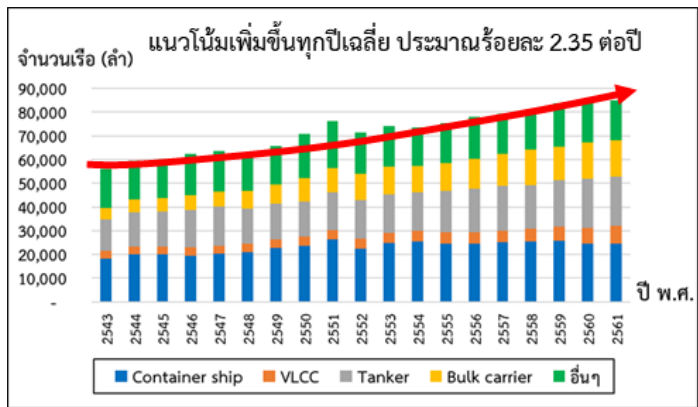
2) ท่าเรือสิงคโปร์ตั้งอยู่บริเวณช่องแคบมะละกา เป็นท่าเรือที่ขนส่งตู้สินค้ามากอันดับ 2 ของโลก (รองจากท่าเรือเซี่ยงไฮ้) โดยปี พ.ศ. 2561 มีปริมาณขนส่งตู้คอนเทนเนอร์มากถึง 37 ล้าน TEU และเป็นท่าเรือที่ตู้สินค้าเปลี่ยนถ่ายเรือ (Transshipment Port) มากที่สุดอันดับที่ 1 ของโลก¹จากการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศทั่วโลกที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้แนวโน้มของปริมาณเรือสินค้าขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาเพิ่มมากขึ้น โดยตลอดทุกปี เป็นที่คาดว่า การขนส่งผ่านช่องแคบมะละกาอาจจะประสบปัญหาเพิ่มมากขึ้นในอนาคต รวมทั้งจะต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น อันเนื่องมาจากสาเหตุต่อไปนี้

- ปัญหาความหนาแน่นของปริมาณเรือในปัจจุบันและแนวโน้มการเพิ่มของปริมาณเรือมากขึ้นทุกปี จะทำให้ปริมาณเรือที่ช่องแคบมะละกาแน่นขนัด จนไม่สามารถบริการเรือสินค้าให้ผ่านได้อย่างตรงเวลา และปลอดภัยต่อการเดินเรือ ซึ่งมีการคาดการณ์ว่าการขนส่งสินค้าทางเรือที่ผ่านช่องแคบมะละกาจะเต็มศักยภาพที่สามารถรองรับได้ในปี พ.ศ. 2567 (จากการคำนวณของ HM Ibrahim และ Mansoureh Sh ของสถาบัน Maritime Institute of Malaysia (MIMA) ช่องแคบมะละกาสามารถรองรับเรือเดินสมุทรได้ประมาณ 122,640 ลำต่อปี) รวมทั้งจากผลการศึกษาของหน่วยงานขององค์การสหประชาชาติได้ทำการคาดการณ์ว่าช่องแคบมะละกาจะมีปริมาณเรือผ่านมากถึง 122,500 ลำ ภายในปี พ.ศ. 2568 ซึ่งจะเต็มศักยภาพของช่องแคบมะละกาที่สามารถรองรับได้ ดังแสดงในรูปที่ 1.1 - 2

¹ ที่มา : Transshipment hubs: connecting global and regional maritime shipping networks By Dr. Jean-Paul Rodrigue "PortEconomics 2015"



ที่มา : Malaysian Marine Department



รูปที่ 1.1 - 2 ปัญหาความหนาแน่นของปริมาณเรือสินค้าที่ผ่านช่องแคบมะละกา

- ปัญหาลักษณะทางกายภาพของช่องแคบ โดยมีช่องแคบสิงคโปร์อยู่ปากทางออกด้านใต้ ช่องแคบมีความยาวประมาณ 800 กิโลเมตร กว้างประมาณ 30 - 320 กิโลเมตร แต่ร่องน้ำที่ใช้ในการเดินเรือ บางช่วงมีความกว้างเพียง 2.8 กิโลเมตรเท่านั้น และขณะที่ช่องแคบมะละกาบางช่วงมีความลึกน้อยที่สุดเพียง 23 เมตร ส่วนที่แคบที่สุดของช่องแคบมะละกา คือ ช่องแคบ Phillips Channel อยู่ตรงช่องแคบสิงคโปร์ ซึ่งมีความกว้างเพียง 2.8 กิโลเมตรเท่านั้น ทำให้เกิดสภาพเหมือนปากขวด ดังแสดงในรูปที่ 1.1 - 3



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.1 - 3 ลักษณะปัญหาทางกายภาพของช่องแคบมะละกา

- ปัญหาอุบัติเหตุอันเนื่องมาจากช่องแคบมะละกาเป็นช่องแคบที่ยาวและแคบ รวมทั้งปริมาณ การจราจรคับคั่งและประกอบด้วยเรือหลากหลายประเภทตั้งแต่เรือท้องถื่นหรือเรือข้ามฝั่งจากประเทศ สิงคโปร์ - มาเลเซีย ไปยังประเทศอินโดนีเซียเป็นจำนวนมาก ส่วนใหญ่จะเป็นการค้าหรือการแลกเปลี่ยนสินค้า ระดับท้องถื่น ไปจนถึงเรือบรรทุกสินค้าและเรือขนส่งน้ำมันขนาดใหญ่ ซึ่งจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด บริเวณจุดข้ามที่แคบที่สุดของช่องแคบและเป็นจุดที่มีเรือจำนวนมาก จากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุที่เกิดจากการเดินเรือ ในบริเวณช่องแคบมะละกาของ Marinetime Institute of Malaysia พบว่าปัญหาอุบัติเหตุส่วนใหญ่จะเกิดจาก

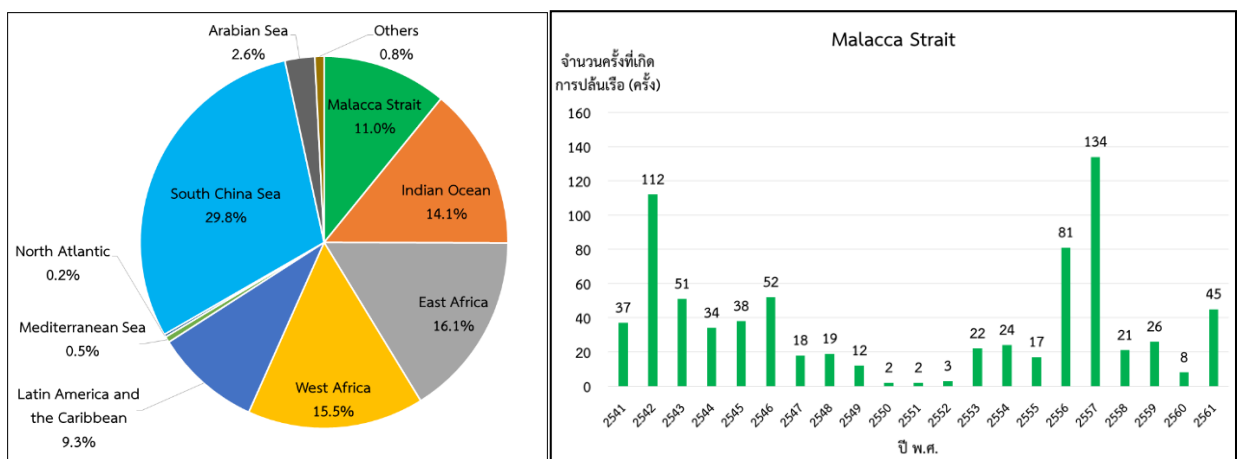
เรือบรรทุกสินค้าทั่วไป รองลงมาจะเป็นอุบัติเหตุของเรือน้ำมันซึ่งเป็นอุบัติเหตุร้ายแรง ทั้งกรณีชนกับเรืออื่นหรือน้ำมันรั่ว ทำให้ส่งผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมของประเทศซึ่งอยู่ในเขตช่องแคบ ดังแสดงสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณช่องแคบมะละกาที่ผ่านมาในตารางที่ 1.1 - 1

ตารางที่ 1.1 - 1 สถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบริเวณช่องแคบมะละกา ระหว่างปี พ.ศ. 2553 - 2558

รายการ	ปี พ.ศ.						อัตราเติบโต (%)
	2553	2554	2555	2556	2557	2558	
จำนวนอุบัติเหตุ (ครั้ง)	74	88	60	45	35	29	-17.085

ที่มา : Marine Department Malaysia

- ปัญหาความไม่ปลอดภัยเนื่องจากโจรสลัด เนื่องจากช่องแคบมะละกาเป็นเส้นทางเดินเรือทะเลที่สำคัญที่สุดทางยุทธศาสตร์ และเป็นเส้นทางที่เสี่ยงต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อ โดยเฉพาะภัยก่อการร้ายและโจรสลัดที่ฝังตัวหากินกับเรือพาณิชย์ที่แล่นผ่านสัญจรเข้า - ออกเป็นจำนวนมากเพื่อทำการขนส่งสินค้าไปยังประเทศต่างๆ ทั่วโลก จากสถิติการปล้นเรือทั่วโลก พบว่า ในช่วงปี พ.ศ. 2541 - 2561 บริเวณที่มีจำนวนครั้งที่เกิดการปล้นเรือเฉลี่ยในรอบ 20 ปี มากที่สุด คือ บริเวณทะเลจีนใต้ (South China Sea) คิดเป็นร้อยละ 29.8 ของจำนวนการปล้นเรือทั่วโลก รองลงมา คือ บริเวณแอฟริกาตะวันออก (East Africa) และแอฟริกาตะวันตก (West Africa) ร้อยละ 16.1 และ 15.5 ตามลำดับ สำหรับบริเวณช่องแคบมะละกา (Malacca Straits) เกิดการปล้นเรือ คิดเป็นร้อยละ 11.0 ของทั่วโลก และเมื่อพิจารณาแนวโน้มของจำนวนครั้งที่เกิดการปล้นเรือในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าแบ่งออกเป็น 2 ช่วงหลักๆ คือ ช่วง 10 ปีแรก (ปี 2541 - 2551) โดยในปี 2542 เป็นปีที่เกิดการปล้นเรือมากที่สุด หลังจากนั้นก็ลดลงอย่างต่อเนื่อง จนถึงปี 2550 และ 2551 ซึ่งเป็นปีที่เกิดการปล้นเรือในช่องแคบมะละกาน้อยที่สุด ต่อจากนั้นในช่วง 10 ปีหลัง (ปี 2552 - 2561) แนวโน้มจะเพิ่มสูงขึ้น จนถึงปี 2557 ซึ่งเป็นปีที่มีการปล้นเรือสูงที่สุด หลังจากนั้นก็ลดลง โดยในปี 2561 (ข้อมูลล่าสุด) แนวโน้มเริ่มสูงขึ้น ดังแสดงในรูปที่ 1.1 - 4



สัดส่วนการปล้นเรือทั่วโลกเฉลี่ย 20 ปี (พ.ศ. 2541 - 2561)

สถิติการปล้นเรือบริเวณช่องแคบมะละกา

ที่มา : International Maritime Organization (IMO)

รูปที่ 1.1 - 4 สัดส่วนการปล้นเรือทั่วโลกเฉลี่ยและสถิติการปล้นเรือบริเวณช่องแคบมะละกา

ด้วยเหตุผลดังกล่าวคาดว่าจะการขนส่งสินค้าทางเรือผ่านทางช่องแคบมะละกาจะประสบปัญหามากขึ้นในอนาคต รวมทั้งจะต้องใช้ระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น อันจะก่อให้เกิดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น หรือหากช่องแคบมะละกากับช่องแคบสิงคโปร์ประสบปัญหาไม่ว่าจะด้วยสาเหตุใดก็ตาม จะทำให้เรือขนส่งพลังงานและเรือสินค้าบางส่วนจะต้องแล่นอ้อมเป็นระยะทางเพิ่มมากขึ้นประมาณ 2,000 - 4,000 กิโลเมตร หรือใช้เวลาเพิ่มขึ้นประมาณ 1 - 2 วัน โดยผ่านช่องแคบซุนดา (Strait of Sunda) หรือช่องแคบลอมบอก (Strait of Lombok) ซึ่งอยู่ด้านล่างของช่องแคบมะละกา ซึ่งก็จะส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างไทยกับกลุ่มประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดียอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ เพราะประตูการค้าหลักของไทยอยู่ฝั่งอ่าวไทยและต้องใช้เส้นทางขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้ากับประเทศทางด้านฝั่งมหาสมุทรอินเดียผ่านช่องแคบมะละกา

1.2 โอกาสในการพัฒนาของประเทศไทย

จากสถานการณ์และปัญหาสภาพการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาดังกล่าว จึงมีความจำเป็นในการพัฒนาเส้นทางขนส่งเพื่อใช้เป็นทางเลือกสำหรับประเทศไทย เมื่อพิจารณาโอกาสในการพัฒนาของประเทศ พบว่า ประเทศไทยตั้งอยู่บนศูนย์กลางของกลุ่มประเทศอาเซียน มีชายฝั่งทะเลติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก ด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย ดังนั้นประเทศไทยจึงมีความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ ซึ่งเป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์ดังกล่าวในการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศไทยได้ ผ่านการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงสองฝั่งทางทะเล โดยการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

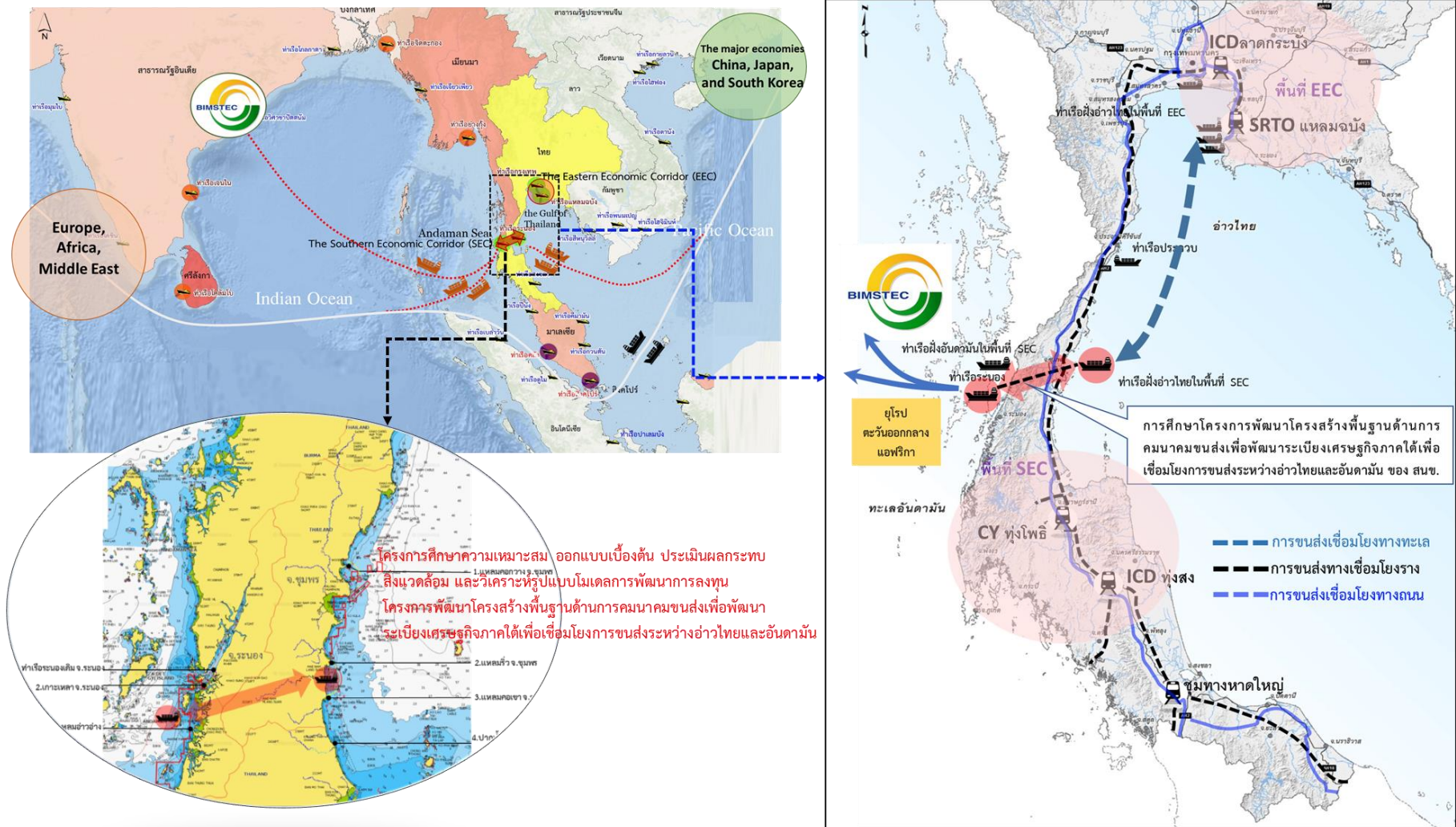
1) เพื่อเป็นเส้นทางทางเลือกของการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกจากพื้นที่ EEC ไปยังประเทศที่อยู่ทางด้านมหาสมุทรอินเดีย ได้แก่ ประเทศในกลุ่ม BIMSTEC กลุ่มตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ซึ่งปัจจุบันจะต้องทำการขนส่งสินค้าผ่านทางช่องแคบมะละกาและมีแนวโน้มสภาพปัญหาที่เพิ่มมากขึ้นในอนาคต ทำให้เกิดค่าใช้จ่ายและระยะเวลาเพิ่มมากขึ้น ขณะที่ไทยสามารถพัฒนาท่าเรือน้ำลึกกระนองซึ่งเป็นประตูการค้าด้านชายฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อให้เกิดการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC ในการส่งออกนำเข้าสินค้าไปยังประเทศในแถบมหาสมุทรอินเดียได้โดยตรงโดยไม่ผ่านช่องแคบมะละกา จะทำให้ลดระยะทางและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง นอกจากนี้ยังเป็นการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) เพื่อลดปริมาณปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนโดยใช้รถบรรทุก

2) เพื่อสนับสนุนนโยบายการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นแผนยุทธศาสตร์ภายใต้ไทยแลนด์ 4.0 ด้วยการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่ต่อยอดความสำเร็จมาจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Seaboard) ซึ่งดำเนินมาตลอดกว่า 30 ปีที่ผ่านมา มีเป้าหมายหลักในการเติมเต็มภาพรวมด้านการส่งเสริมการลงทุน ซึ่งจะเป็นการยกระดับอุตสาหกรรมของประเทศ เพิ่มความสามารถในการแข่งขันและทำให้เศรษฐกิจของไทยเติบโตได้ในระยะยาว ได้มีการกำหนดอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพที่จะเป็นปัจจัยขับเคลื่อนเศรษฐกิจ (New Growth Engine) ของประเทศ โดยการต่อยอด 5 อุตสาหกรรมเดิมและการเติม 5 อุตสาหกรรมอนาคต ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันและมีผู้สนใจลงทุน ผลจากการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกดังกล่าวจะทำให้เกิดปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าออกพื้นที่เพิ่มขึ้น โดยส่วนหนึ่งจะเป็นการขนส่งเพื่อการนำเข้าและส่งออกระหว่างไทยกับประเทศทางฝั่งมหาสมุทรอินเดีย

3) เพื่อส่งเสริมนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) โดยคณะรัฐมนตรีได้มีนโยบายในการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน เพื่อเป็นการสร้างความเจริญในพื้นที่ภาคใต้โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจแห่งใหม่ โดยให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนสนับสนุนหลักในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ รวมทั้งกระจายการพัฒนาจากพื้นที่เศรษฐกิจเดิมสู่พื้นที่เศรษฐกิจใหม่ ครอบคลุมพื้นที่ 14 จังหวัดภาคใต้ของไทย โดยมีการกำหนดพื้นที่เป้าหมายนำร่องในระยะแรก 4 จังหวัด โดยเน้นการพัฒนาในพื้นที่จังหวัดชุมพร - ระนอง และพื้นที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี - นครศรีธรรมราช เป็นลำดับแรก ผลจากการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ดังกล่าว จะทำให้เกิดปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าออกพื้นที่ภาคใต้เพิ่มขึ้น โดยจะประกอบด้วยการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ภายในประเทศและการขนส่งเพื่อการนำเข้าและส่งออกระหว่างประเทศ

4) การพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง จะเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทย อีกทั้งยังรองรับและส่งเสริมโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ซึ่งเป็นนโยบายหลักที่สำคัญของประเทศ ดังนั้น จึงเห็นว่ามีความจำเป็นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อใช้ประโยชน์จากจุดยุทธศาสตร์ของไทยที่ติดกับมหาสมุทร 2 ด้าน คือ ฝั่งอ่าวไทยด้านตะวันออกติดกับมหาสมุทรแปซิฟิก และ ฝั่งอันดามันด้านตะวันตกติดกับมหาสมุทรอินเดีย เพื่อให้ประเทศไทยอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการผลิตการคมนาคมขนส่งของเอเชีย รวมทั้งเป็นการเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศก็จะสามารถตอบสนองนโยบายและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศที่ได้กำหนดไว้ตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) และร่างแผนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2565 - 2570) ที่มุ่งเน้นการเปลี่ยนผ่านประเทศไทยจากประเทศที่มีรายได้ปานกลางไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง ผ่านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจในประเทศและต่างประเทศ

จากสถานการณ์และปัญหาสภาพการขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาดังกล่าว จึงได้มีแนวคิดในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง เพื่อใช้เป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ดังแสดงในรูปที่ 1.2 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.2 - 1 แนวคิดในการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง

2. การศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเป้าหมาย

2.1 การศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า

1) การศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเป้าหมาย

การศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเป้าหมาย จะแบ่งเป็นปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศที่มีโอกาสมาใช้โครงการ รวมทั้งปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC ที่มีโอกาสมาใช้โครงการ โดยในปี พ.ศ. 2562 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศที่มีโอกาสมาใช้โครงการ (ด้านมหาสมุทรอินเดีย) มีทั้งสิ้น 45,578,393 ตัน แบ่งสัดส่วนปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC ประมาณ 19,178,872 ตัน ส่วนที่เหลือเป็นปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา ประมาณ 26,399,521 ตัน ส่วนปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านี้ระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC ที่มีโอกาสมาใช้โครงการ ประมาณ 15,908,708 ตัน โดยสามารถสรุปประเภทสินค้าเป้าหมายที่มีปริมาณความต้องการขนส่งมาก ดังแสดงในตารางที่ 2.1 - 1

ตารางที่ 2.1 - 1 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่มีโอกาสมาใช้โครงการ ปี พ.ศ. 2562

หน่วย : ตัน

สินค้า	สินค้านี้ระหว่างประเทศไทย กับกลุ่ม BIMSTEC ตะวันออกกลาง และแอฟริกา	สินค้านี้ระหว่างพื้นที่ EEC/ภาคกลาง/ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - SEC/ ภาคใต้
1. ปลาและสัตว์น้ำ (HS03)	570,171	38,648
2. ธัญพืช (HS10)	6,849,064	1,959,565
3. ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลา หรือกุ้ง (HS16)	554,886	4,137
4. น้ำตาล (HS17)	1,426,914	397,314
5. ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ (HS20)	528,533	
6. เหลือ ดิน หิน ปูนขาวและซีเมนต์ (HS25)	8,222,319	3,204,131
7. พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก (HS39)	1,874,392	103,821
8. ยางและของที่ทำด้วยยาง (HS40)	1,469,396	415,246
9. ทองแดงและของทำด้วยทองแดง (HS74)	185,485	-
10. อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม (HS76)	577,355	-
11. เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบ (HS84)	625,154	-
12. เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า (HS85)	167,795	-
13. ยานบก ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบ (HS87)	546,434	-
14. ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมโมลิบดีนัมธัญพืช (HS11)	398,187	556,014
15. ชา กาแฟ และเครื่องเทศ (HS09)	105,743	
16. ฝ้าย (HS52)	98,808	
17. ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ (HS21)	407,296	1,704,097
18. ไม้และของทำด้วยไม้ (HS44)	2,517,155	3,299,483
19. ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช (HS15)	-	262,366
20. เหล็กและเหล็กกล้า (HS72)	-	769,534

ตารางที่ 2.1 - 1 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าที่มีโอกาสมาใช้โครงการ ปี พ.ศ. 2562 (ต่อ)

หน่วย : ตัน

สินค้า	สินค้านำเข้าระหว่างประเทศไทย กับกลุ่ม BIMSTEC ตะวันออกกลาง และแอฟริกา	สินค้านำเข้าพื้นที่ EEC/ภาคกลาง/ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ - SEC/ ภาคใต้
21. เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่ และผลิตภัณฑ์ ที่ได้จากการกลั่น (HS27)	-	2,920,541
22. ปุ๋ย (HS31)	-	18,928
23. ผลิตภัณฑ์เซรามิก (HS69)	-	254,883
24. สินค้าเป้าหมายอื่นๆ	27,125,087	-
รวม	45,578,393	15,908,708

ที่มา : ที่ปรึกษา

2) การคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเป้าหมายในอนาคต

การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าเป้าหมายในอนาคต มีวัตถุประสงค์เพื่อคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีโอกาสมาใช้โครงการในช่วงปี พ.ศ. 2573 - 2602 การคาดการณ์ได้ใช้วิธีการคาดคะเนแนวโน้ม (Trend Projection)² เพื่อคาดการณ์แนวโน้มในระยะกลางถึงระยะยาว สำหรับข้อมูลที่ใช้คาดการณ์สินค้าเป้าหมาย ได้แก่ ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศซึ่งมีทั้งการส่งออกและนำเข้า รวมถึงปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศของสินค้าเป้าหมาย โดยมีแหล่งที่มาของข้อมูลจากสำนักงานสถิติเกษตร สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ เป็นพื้นฐาน นอกจากนี้ ยังนำแนวคิดความได้เปรียบโดยเปรียบเทียบที่ปรากฏ (Revealed Comparative Advantage) มาใช้เป็นเงื่อนไขในการพิจารณากลุ่มสินค้าที่ควรมีอัตราการเติบโตแตกต่างกัน อีกทั้งสินค้าส่งออกของไทยส่วนใหญ่เป็นสินค้าเพื่อการอุปโภคบริโภค ดังนั้นจึงต้องคำนึงข้อมูลจำนวนประชากรทั่วโลกที่ประมาณการโดย World Bank และองค์การสหประชาชาติ (United Nation : UN) ในอนาคตจะมีอัตราการเติบโตที่ค่อนข้างลดลง ผลการวิเคราะห์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้า ได้ดังตารางที่ 2.1 - 2 และตารางที่ 2.1 - 3

ตารางที่ 2.1 - 2 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศไทยกับตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกาที่มีโอกาสมาใช้โครงการในอนาคต

หน่วย : ล้านตัน

กลุ่มประเทศคู่ค้า	พ.ศ. 2573		พ.ศ. 2583		พ.ศ. 2593		พ.ศ. 2602	
	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
BIMSTEC	15.07	6.86	18.98	8.28	21.59	9.28	22.52	9.80
ยุโรป/ตะวันออกกลาง/ แอฟริกา	16.20	15.54	19.48	18.80	21.51	20.52	22.86	21.52
รวม	31.27	22.40	38.46	27.08	43.10	29.80	45.38	31.32
รวมทั้งหมด	53.67		65.54		72.90		76.70	

ที่มา : ที่ปรึกษา

² Jay Heizer, Operation Management, Person Education Indochina LTD., 2008 อ้างอิงใน โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ โดย สนข. พ.ศ. 2557

ตารางที่ 2.1 - 3 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC ที่มีโอกาสมาใช้โครงการในอนาคต

หน่วย : ล้านตัน

แหล่งผลิตสินค้า	พ.ศ. 2573	พ.ศ. 2583	พ.ศ. 2593	พ.ศ. 2602
สินค้าจากพื้นที่ EEC และพื้นที่ใกล้เคียง	3.42	3.70	3.87	3.97
สินค้าจากพื้นที่ SEC และพื้นที่ใกล้เคียง	3.93	4.21	4.41	4.52
รวม	7.35	7.91	8.28	8.49

ที่มา : ที่ปรึกษา

2.2 การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าสินค้ามีโอกาสในการขนส่งผ่านโครงการ

1) กลุ่มสินค้าเป้าหมาย

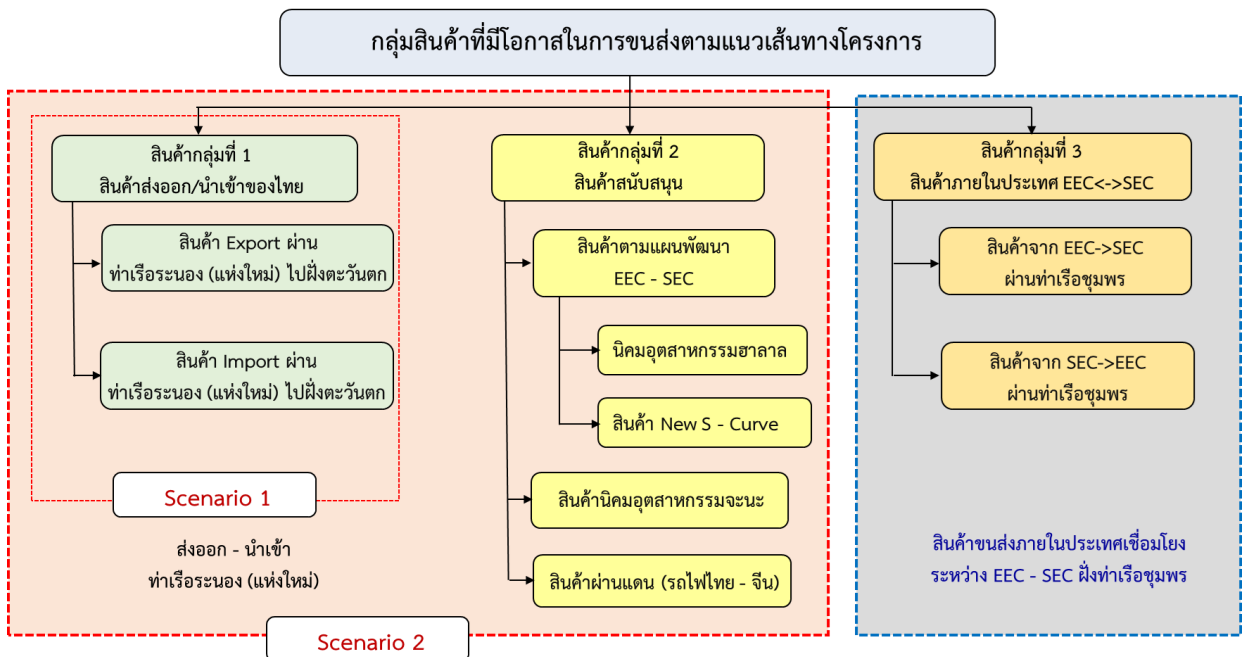
กลุ่มสินค้าเป้าหมายในอนาคตที่มีโอกาสในการขนส่งผ่านท่าเรือน้ำลึกระนอง (แห่งใหม่) แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มหลัก ประกอบด้วย

1.1) กลุ่มที่ 1 กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดียผ่านท่าเรือระนอง (แห่งใหม่)

1.2) กลุ่มที่ 2 กลุ่มสินค้าสนับสนุน ได้แก่ สินค้าตามแผนการพัฒนาในพื้นที่ EEC และ SEC รวมถึงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียงและสินค้าผ่านแดน

1.3) กลุ่มที่ 3 กลุ่มสินค้าขนส่งภายในประเทศเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC

สำหรับการคาดการณ์ปริมาณสินค้าระหว่างประเทศจะแบ่งเป็น 2 ฉากทัศน์ คือ ฉากทัศน์ที่ 1 จะมีเพียงสินค้ากลุ่มที่ 1 และฉากทัศน์ที่ 2 จะประกอบด้วยสินค้ากลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 แสดงดังรูปที่ 2.2 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 2.2 - 1 กลุ่มสินค้าเป้าหมายในอนาคตที่มีโอกาสในการขนส่งผ่านโครงการ

2) โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง

ในการพยากรณ์ปริมาณสินค้าเป้าหมายในอนาคต ที่ปรึกษาได้ทำการปรับปรุงแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร โดยใช้ข้อมูลที่ทำการศึกษาและรวบรวมข้อมูลด้านการจราจรและขนส่งเพิ่มเติมให้มีความสอดคล้องกับสภาพขนส่งในปัจจุบัน หลังจากนั้นทำการประยุกต์ใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจร เพื่อคาดการณ์สภาพการขนส่งสินค้าบนโครงข่ายคมนาคมขนส่ง ซึ่งครอบคลุมการเดินทางทุกรูปแบบ โดยทำการคาดการณ์ที่ปีสมมติเปิดให้บริการของโครงการ และหลังปีเปิดให้บริการของโครงการปีที่ 10 20 และปีที่ 30 ของการเปิดให้บริการ ผลลัพธ์ของแบบจำลองด้านการจราจรและขนส่ง ทำให้ทราบถึงปริมาณการขนส่งสินค้าที่จะมาใช้เส้นทางตามแผนที่เสนอแนะ สามารถสรุปกรณีทดสอบต่างๆ หรือฉากทัศน์ (Scenarios Test) ในการคาดการณ์สินค้าที่มีโอกาสในการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ของโครงการได้ดังรูปที่ 2.2 - 2

โครงสร้างพื้นฐานปัจจุบัน / กำลังดำเนินการก่อสร้าง	มีโครงการตามแผนกระทรวงคมนาคม (Base Case)	มีโครงการจากผลการศึกษา Scenario 1	มีโครงการจากผลการศึกษา Scenario 2
 โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือแหลมฉบังระยะที่ 3	✓	✓	✓
 โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1	✓	✓	✓
 โครงการรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2	✓	✓	✓
 โครงการก่อสร้างทางสายหลักเป็น 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2	✓	✓	✓
 โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ	✓	✓	✓
 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	✓	✓	✓
 โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3	✓	✓	✓
 โครงการรถไฟทางคู่เชื่อมท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุดและสัตหีบ	✓	✓	✓
 โครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภา	✓	✓	✓
โครงการ / แผนงานอนาคต			
 โครงการ Land-Bridge		✓	✓
 โครงการ MR-Map		✓	✓
 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ร่วม EEC		✓	✓
 แผนงานการพัฒนา EEC			✓
 แผนงานการพัฒนา SEC			✓
 โครงการนิคมอุตสาหกรรมจะนะ			✓
 โครงการรถไฟไทย-จีน			✓

รูปที่ 2.2 - 2 ฉากทัศน์ (Scenario) ในการคาดการณ์สินค้าที่มีโอกาสในการขนส่งเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

3) สมมติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์

สมมติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณสินค้าในอนาคตสำหรับโครงการการจัดทำแผนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จังหวัดระนอง สรุปได้ดังตารางที่ 2.2 - 1

ตารางที่ 2.2 - 1 สมมติฐานที่ใช้ในการวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารในป้อนาคต

รายการ	สมมติฐาน
1. แบบจำลอง	ปรับปรุงมาจากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model: NAM) ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
2. ข้อมูลปริมาณการส่งออก-นำเข้า	ข้อมูลจากศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์
3. ปีฐาน	ปี พ.ศ. 2562
4. ปีเปิดให้บริการ	ปี พ.ศ. 2573
5. ปีคาดการณ์	คาดการณ์ทุกๆ 10 ปี รวมทั้งหมด 30 ปี
6. โครงข่ายระบบขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> - โครงข่ายถนน - โครงข่ายรถไฟ - โครงข่ายเรือชายฝั่ง - โครงข่ายระบบขนส่งที่กำลังดำเนินการก่อสร้าง - โครงข่ายระบบขนส่งในอนาคต
7. กลุ่มสินค้าเป้าหมาย	
7.1 สินค้าระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มที่ 1 กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านการเกษตรอินทรีย์ผ่านท่าเรือระนอง - กลุ่มที่ 2 กลุ่มสินค้าสนับสนุน
7.2 สินค้าในประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - กลุ่มที่ 3 กลุ่มสินค้าขนส่งภายในประเทศเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC
8. การจัดกลุ่มสินค้าเป้าหมายสินค้าระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> - ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ■ กลุ่มที่ 1 กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านการเกษตรอินทรีย์ผ่านท่าเรือระนอง - ฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2) ประกอบด้วย <ul style="list-style-type: none"> ■ กลุ่มที่ 1 กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านการเกษตรอินทรีย์ผ่านท่าเรือระนอง ■ กลุ่มที่ 2 กลุ่มสินค้าสนับสนุน
9. สมมติฐานค่าระวาง	<ul style="list-style-type: none"> - สมมติฐานที่ 1 ค่าระวางคิดเทียบเท่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบัง - สมมติฐานที่ 2 ค่าระวางน้อยกว่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบังร้อยละ 10 - สมมติฐานที่ 3 ค่าระวางคิดจากจำนวนไมล์ทะเลที่ลดลง

ที่มา : ที่ปรึกษา

4) ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

แนวทางการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าในส่วนนี้ คือ หากมีการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานตามแผนงานที่กล่าวไปข้างต้น อาทิ ระบบรถไฟทางคู่ทั่วประเทศตามแผนงาน และปรับปรุงระบบการให้บริการรถไฟให้มีประสิทธิภาพ โครงการแผนแม่บท MR - Map เป็นต้น จะทำให้ผู้ประกอบการมีโอกาสที่จะเปลี่ยนมาขนส่งสินค้าและส่งออกและนำเข้าผ่านท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) โดยผลการคาดการณ์กลุ่มสินค้าแต่ละกลุ่มมีดังนี้

4.1) ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งกลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านการเกษตรอินทรีย์ผ่านท่าเรือระนอง (แห่งใหม่) (สินค้ากลุ่มที่ 1)

ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศ BIMSTEC ตะวันออกกลาง ยุโรป และแอฟริกา จำแนกตามกลุ่มสินค้า ได้แก่

กลุ่มที่ 1 กลุ่มสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูป ประกอบด้วย ปลาและสัตว์น้ำ (HS03) ชา กาแฟ เครื่องเทศ (HS09) ธัญพืช (HS10) น้ำตาล (HS17) ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมโมเสล็ดธัญพืช (HS11)

กลุ่มที่ 2 กลุ่มสินค้าอุปโภคบริโภค ประกอบด้วย ของปรุงแต่งจากเนื้อสัตว์ ปลา หรือกุ้ง (HS16) ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ (HS20) ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ (HS21) ฝ้าย (HS52)

กลุ่มที่ 3 กลุ่มสินค้าประเภทปูนซีเมนต์ (HS25)

กลุ่มที่ 4 กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม ประกอบด้วย พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก (HS39) ยางและของที่ทำด้วยยาง (HS40) ไม้และและของทำด้วยไม้ (HS44) ทองแดงและของทำด้วยทองแดง (HS74) อะลูมิเนียมและของทำด้วยอะลูมิเนียม (HS76) เครื่องจักร เครื่องใช้กล และส่วนประกอบ (HS84) เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า (HS85) ยานบก ส่วนประกอบและอุปกรณ์ประกอบ (HS87)

ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าที่มีโอกาสจะมาใช้ท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) ได้จากข้อมูลที่น่าเสนอไปข้างต้น ทั้งการเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งตั้งแต่ต้นทางและปลายทาง (Transit Cost) รวมถึงระยะเวลาที่ใช้ (Transit Time) ตลอดเส้นทางในการขนส่ง เมื่อพิจารณาจากแหล่งผลิตพบว่าสินค้าที่มีโอกาสจะออกทางท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) สามารถเลือกใช้ได้ทั้งทางถนน ทางรถไฟ และทางเรือชายฝั่ง ผ่านท่าเรือชุมพรและขนส่งสู่ท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) สินค้าจากแหล่งผลิตที่มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้ที่ท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) ได้แก่ สินค้าที่มีแหล่งผลิตจากพื้นที่ SEC และพื้นที่ภาคใต้เป็นหลัก เนื่องจากมีระยะทางใกล้กับท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) และมีความสามารถในการแข่งขันด้านราคาและเวลาได้ ที่ปรึกษาสามารถวิเคราะห์ปริมาณตู้สินค้าบนพื้นฐานข้อมูลปริมาณความต้องการขนส่งตู้สินค้าในปัจจุบัน และข้อมูลคาดการณ์ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยสัดส่วนการใช้ท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) ดังตารางที่ 2.2 - 2

4.2) ผลการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งกลุ่มสินค้าสนับสนุน (สินค้ากลุ่มที่ 2)

กลุ่มสินค้าสนับสนุน ได้แก่ สินค้าตามแผนการพัฒนาในพื้นที่ EEC และ SEC รวมถึงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียงและสินค้าผ่านแดน โดยจากการทบทวนแผนพัฒนาของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (SEC) พบว่า สินค้าสำคัญประกอบด้วยสินค้ากลุ่มอุตสาหกรรมฮาลาล และสินค้าไฮเทคใน New S - Curve นอกจากนี้ ยังมีสินค้านิคมอุตสาหกรรมจะนะ และสินค้าผ่านแดนของรถไฟไทย - จีน ซึ่งได้จากการทบทวนรวบรวมข้อมูลจากผลการศึกษาที่เกี่ยวข้อง โดยสัดส่วนการใช้ท่าเรือน้ำลิกระนอง (แห่งใหม่) ดังตารางที่ 2.2 - 3

4.3) สรุปผลการคาดการณ์ปริมาณสินค้าในแต่ละฉากทัศน์ (Scenario)

สำหรับการจัดกลุ่มสินค้าเป้าหมายเพื่อจัดทำฉากทัศน์ของสินค้านระหว่างประเทศจะแบ่งเป็น 2 ฉากทัศน์ คือ ฉากทัศน์ที่ 1 (Scenario 1) จะมีแค่สินค้ากลุ่มที่ 1 (กลุ่มสินค้าส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านมหาสมุทรอินเดียผ่านท่าเรือระนอง) ดังตารางที่ 2.2 - 2 และฉากทัศน์ที่ 2 (Scenario 2) จะประกอบด้วยสินค้ากลุ่มที่ 1 และกลุ่มที่ 2 (กลุ่มสินค้าสนับสนุน ได้แก่ สินค้าตามแผนการพัฒนาในพื้นที่ EEC และ SEC รวมถึงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมใกล้เคียงและสินค้าผ่านแดน) ดังตารางที่ 2.2 - 4

ตารางที่ 2.2 - 2 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าจากทัศนที่ 1 (Scenario 1) : สินค้ากลุ่มที่ 1

หน่วย : ล้านตัน

ประเทศ ฝั่งมหาสมุทร อินเดีย	ประเภท	ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 1				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 2				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 3			
		ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602
กลุ่มประเทศ BIMSTEC	ส่งออก	5.898	7.573	8.659	9.123	6.739	8.65	9.89	10.418	10.494	13.411	15.295	16.083
	นำเข้า	1.045	1.279	1.401	1.47	1.202	1.472	1.612	1.692	1.871	2.293	2.512	2.636
	รวม	6.943	8.852	10.06	10.593	7.941	10.122	11.502	12.11	12.365	15.704	17.807	18.719
กลุ่มประเทศ ตะวันออกกลาง ยุโรป และ แอฟริกา	ส่งออก	7.838	9.789	10.966	11.747	8.876	11.062	12.383	13.264	9.579	11.917	13.332	14.278
	นำเข้า	4.802	5.927	6.573	6.987	5.249	6.474	7.179	7.632	5.543	6.834	7.581	8.061
	รวม	12.64	15.716	17.539	18.734	14.125	17.536	19.562	20.896	15.122	18.751	20.913	22.339
รวมทั้งหมด	ส่งออก	13.736	17.362	19.625	20.87	15.615	19.712	22.273	23.682	20.073	25.328	28.626	30.361
	นำเข้า	5.847	7.206	7.974	8.457	6.451	7.946	8.791	9.324	7.414	9.127	10.093	10.697
	รวม	19.583	24.568	27.599	29.327	22.066	27.658	31.064	33.006	27.487	34.455	38.720	41.058

หมายเหตุ : สมมติฐานที่ 1 ค่าระวางคิดเทียบเท่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบัง
สมมติฐานที่ 2 ค่าระวางน้อยกว่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบังร้อยละ 10
สมมติฐานที่ 3 ค่าระวางคิดจากจำนวนไมล์ทะเลที่ลดลง

ที่มา : ทีปรีक्षा

ตารางที่ 2.2 - 3 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้ากลุ่มที่ 2

หน่วย : ล้านบาท

ประเทศฝั่ง มหาสมุทร อินเดีย	ประเภท	ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 1				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 2				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 3			
		2573	2583	2593	2603	2573	2583	2593	2603	2573	2583	2593	2603
กลุ่มประเทศ BIMSTEC	ส่งออก	0.371	0.467	0.577	0.636	0.424	0.533	0.659	0.727	0.660	0.827	1.019	1.122
	นำเข้า	0.091	0.113	0.138	0.167	0.105	0.130	0.159	0.192	0.163	0.203	0.248	0.299
	รวม	0.462	0.581	0.716	0.804	0.529	0.664	0.818	0.919	0.823	1.030	1.267	1.421
กลุ่มประเทศ ตะวันออกกลาง ยุโรป และ แอฟริกา	ส่งออก	0.718	0.903	1.114	1.227	0.814	1.020	1.258	1.385	0.878	1.099	1.354	1.491
	นำเข้า	0.647	0.809	0.989	1.190	0.707	0.884	1.080	1.300	0.747	0.933	1.141	1.373
	รวม	1.358	1.703	2.092	2.402	1.518	1.900	2.334	2.679	1.625	2.032	2.495	2.864
รวมทั้งหมด	ส่งออก	1.052	1.321	1.627	1.796	1.196	1.500	1.846	2.038	1.538	1.927	2.373	2.613
	นำเข้า	0.717	0.897	1.097	1.321	0.791	0.989	1.210	1.457	0.909	1.136	1.389	1.671
	รวม	1.743	2.183	2.681	3.060	1.964	2.458	3.018	3.444	2.447	3.062	3.762	4.284

หมายเหตุ : สมมติฐานที่ 1 ค่าระวางคิดเทียบเท่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบัง
สมมติฐานที่ 2 ค่าระวางน้อยกว่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบังร้อยละ 10
สมมติฐานที่ 3 ค่าระวางคิดจากจำนวนไมล์ทะเลที่ลดลง
ที่มา : ที่ปรึกษา

ตารางที่ 2.2 - 4 ปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าจากทัศนที่ 2 (Scenario 2) : สินค้ากลุ่มที่ 1 และสินค้ากลุ่มที่ 2

หน่วย : ล้านตัน

ประเทศ ฝั่งมหาสมุทร อินเดีย	ประเภท	ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 1				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 2				ค่าระวางเรือระหว่างประเทศ (Ocean Freight) ตามสมมติฐานที่ 3			
		ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602
กลุ่มประเทศ BIMSTEC	ส่งออก	6.269	8.04	9.236	9.759	7.163	9.183	10.549	11.145	11.154	14.238	16.314	17.205
	นำเข้า	1.136	1.392	1.539	1.637	1.307	1.602	1.771	1.884	2.034	2.496	2.76	2.935
	รวม	7.405	9.433	10.776	11.397	8.47	10.786	12.32	13.029	13.188	16.734	19.074	20.14
กลุ่มประเทศ ตะวันออกกลาง ยุโรป และ แอฟริกา	ส่งออก	8.556	10.692	12.08	12.974	9.69	12.082	13.641	14.649	10.457	13.016	14.686	15.769
	นำเข้า	5.449	6.736	7.562	8.177	5.956	7.358	8.259	8.932	6.29	7.767	8.722	9.434
	รวม	13.998	17.419	19.631	21.136	15.643	19.436	21.896	23.575	16.747	20.783	23.408	25.203
รวมทั้งหมด	ส่งออก	14.788	18.683	21.252	22.666	16.811	21.212	24.119	25.72	21.611	27.255	30.999	32.974
	นำเข้า	6.564	8.103	9.071	9.778	7.242	8.935	10.001	10.781	8.323	10.263	11.482	12.368
	รวม	21.326	26.751	30.28	32.387	24.03	30.116	34.082	36.45	29.934	37.517	42.482	45.342

หมายเหตุ : สมมติฐานที่ 1 ค่าระวางคิดเทียบเท่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบัง
สมมติฐานที่ 2 ค่าระวางน้อยกว่าค่าระวางเฉลี่ยที่ทำเรือแหลมฉบังร้อยละ 10
สมมติฐานที่ 3 ค่าระวางคิดจากจำนวนไมล์ทะเลที่ลดลง
ที่มา : ที่ปรึกษา

5) ผลการคาดการณ์กลุ่มสินค้าขนส่งภายในประเทศเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC

จากการศึกษาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าภายในประเทศเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC และ SEC (สินค้ากลุ่มที่ 3) พบว่า ในปีปัจจุบันมีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ EEC รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงและ SEC รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียง ประมาณ 15.089 ล้านตัน โดยกลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพและเป็นที่ต้องการของทั้งสองพื้นที่ ประกอบด้วย

กลุ่มสินค้าของพื้นที่ EEC รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงในภาคกลาง ภาคตะวันออกเหนือ ภาคตะวันออก ได้แก่ กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพจะเป็นสินค้าเกษตรกรรมและแปรรูปเป็นหลัก ประกอบด้วย ข้าว มันสำปะหลัง/แป้งมันสำปะหลัง น้ำตาล ผลไม้ ยาง นอกจากนี้ยังมีสินค้าอุตสาหกรรมการผลิตและสินค้าอุปโภค

กลุ่มสินค้าของพื้นที่ SEC รวมถึงพื้นที่ใกล้เคียงในภาคใต้ กลุ่มสินค้าที่มีศักยภาพจะเป็นสินค้าเกษตรกรรมและแปรรูปเป็นหลัก โดยมากกว่าร้อยละ 70 ผลิตในภาคใต้ ได้แก่ ปาล์มน้ำมัน น้ำมันปาล์ม ไม้ยางพารา ยางธรรมชาติ ผลไม้ต่างๆ อาหารทะเล นอกจากนี้ยังมีสินค้าอุตสาหกรรมการผลิตและสินค้าอุปโภค

เมื่อพิจารณาจากแหล่งผลิตพบว่าสินค้าที่มีโอกาสเปลี่ยนมาใช้เส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย โดยการเปรียบเทียบอัตราค่าขนส่งตั้งแต่ต้นทางและปลายทาง (Transit Cost) รวมถึงระยะเวลาที่ใช้ (Transit Time) ตลอดเส้นทางในการขนส่ง สัดส่วนการใช้ท่าเรือเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทยสำหรับขนส่งสินค้าในประเทศ ดังตารางที่ 2.2 - 5

ตารางที่ 2.2 - 5 ปริมาณการขนส่งสินค้าในประเทศที่มีโอกาสมาใช้โครงการผ่านท่าเรือชายฝั่งอ่าวไทย ภายในประเทศ (สินค้ากลุ่มที่ 3)

หน่วย : ล้านตัน

สินค้า	ปี 2573	ปี 2583	ปี 2593	ปี 2602
สินค้าจากพื้นที่ EEC ไปยังพื้นที่ SEC	0.148	0.160	0.171	0.182
สินค้าจากพื้นที่ SEC ไปยังพื้นที่ EEC	0.124	0.134	0.143	0.153
รวม	0.273	0.294	0.314	0.335

ที่มา : ที่ปรึกษา

3. แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์ การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

3.1 เป้าหมายของแผน

- 1) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้านำเข้าและส่งออกของประเทศไทยกับกลุ่มประเทศทางด้านการค้ามหาสมุทรอินเดียโดยไม่ต้องใช้เส้นทางอ้อมผ่านช่องแคบมะละกา
- 2) เพื่อลดปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุก เนื่องจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกส่วนหนึ่งมาใช้ในการขนส่งทางน้ำและทางรางระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ภาคใต้
- 3) เพื่อรองรับและส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ซึ่งเป็นนโยบายหลักที่สำคัญของรัฐบาล และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นพื้นที่ฐานเศรษฐกิจใหม่

3.2 วิสัยทัศน์

“พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์เพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ของประเทศไทย”

3.3 แนวทางการพัฒนา

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้จะประกอบด้วย 5 กลยุทธ์ ซึ่งแต่ละกลยุทธ์จะประกอบด้วยโครงการที่จะดำเนินการและรายละเอียดของโครงการและหน่วยงานที่รับผิดชอบ เพื่อให้สามารถนำไปใช้ในการดำเนินการต่อไปได้ ดังแสดงภาพรวมของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ในรูปที่ 3.3 - 1 ดังนี้

- 1) กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน เป็นการพัฒนาโดยใช้ความได้เปรียบทางที่ตั้งและภูมิศาสตร์ที่มีลักษณะทางกายภาพสามารถเปิดสู่ทะเลทั้งสองด้าน จึงเป็นโอกาสที่จะได้ใช้ประโยชน์จากทำเลที่ตั้งดังกล่าวเพื่อนำมาพัฒนาเป็นเส้นทางทางเลือกในการขนส่งสินค้าทางทะเลเพื่อเชื่อมโยงฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Land Bridge) นอกเหนือจากเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านช่องแคบมะละกาในปัจจุบัน อันเป็นการสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและศักยภาพทางการค้าของประเทศไทย
- 2) กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เป็นการพัฒนาระบบให้มีการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเป็นเส้นทางทางเลือกในการรองรับการขนส่งสินค้าทางรางเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้านระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดียผ่านประตูการค้าฝั่งอันดามัน และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาใช้ทางราง

3) กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เป็นการพัฒนาโครงข่ายถนนครอบคลุมทั้งทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและทางหลวงแผ่นดิน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นเส้นทางทางเลือกในการรองรับการขนส่งสินค้า รวมทั้งการพัฒนาเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่ากับท่าเรือในบริเวณพื้นที่ SEC เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทางรถบรรทุกระหว่างแหล่งผลิตและบริโภคของอุตสาหกรรมบริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC กับท่าเรือทั้งฝั่งอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน

4) กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เป็นการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าโดยการใช้ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนายกระดับศักยภาพของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อให้สามารถสนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ

5) กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ทั้งนี้เพราะท่าเรือในปัจจุบันจัดเป็นส่วนหนึ่งของระบบโลจิสติกส์ ไม่ใช่เป็นเพียงท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าอย่างเดียว โดยมีแนวทางในการพัฒนาทั้งในรูปของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ตลอดจนการเพิ่มกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่และกิจกรรมอุตสาหกรรมการผลิตหลังท่า นอกจากจะเป็นการเพิ่มปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกท่าเรือ ก็จะส่งผลต่อการพัฒนาพื้นที่ SEC ให้เป็นฐานการผลิตแห่งใหม่

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อ
ฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้**

กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยง ระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยง พื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่ เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)
<ol style="list-style-type: none"> 1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามันอ่าวไทยและอันดามัน 2. การพัฒนาท่าเรือและชุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่ในพื้นที่ภาคใต้ 2. การพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่เชื่อมโยง ทางรถไฟสายตะวันออก - รถไฟสายใต้ 3. โครงการพัฒนาสถานีกองเก็บตู้สินค้าเส้นทางสายใต้ (CY) 4. โครงการก่อสร้างท่าเรือบกเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Dry Port) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เส้นทางสายใต้ 2. โครงการก่อสร้างขยายทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร 3. โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือน้ำลิกระนองปัจจุบัน 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า 2. การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ 3. การส่งเสริมหรือให้สิทธิพิเศษเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ เชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ 4. การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง 	<ol style="list-style-type: none"> 1. การพัฒนาท่าเรือให้เป็นท่าขนส่งต่อเนื่องและศูนย์กระจายสินค้า 2. การสร้างมูลค่าเพิ่มในลักษณะการให้บริการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่หลังท่า 3. การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณพื้นที่แนวหลังของท่าเรือ

ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 3.3 - 1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

3.4 ตัวชี้วัด

1) **ผลผลิต (Output)** หมายถึง ผลผลิตที่ได้รับจากการดำเนินการของหน่วยงานต่างๆ ภายใต้กระทรวงคมนาคม ซึ่งก็คือจำนวนโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามระยะเวลาของแผนปฏิบัติการฯ แยกตามกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ ดังแสดงในตารางที่ 3.4 - 1

ตารางที่ 3.4 - 1 จำนวนโครงการแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามระยะเวลาของแผนปฏิบัติการฯ

รายการ	จำนวนโครงการ	ปีแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน	12	3	8	1
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	10	-	10	-
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	15	1	13	1
กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้*	12	2	10	-
กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)	5	2	3	-

ที่มา : ที่ปรึกษา

2) **ผลลัพธ์ (Outcome)** หมายถึง ผลที่เกิดขึ้นเมื่อมีผลผลิต กล่าวคือ เมื่อได้มีการจัดหาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว ก็จะก่อให้เกิดสภาพการขนส่งสินค้าภายใต้รูปแบบและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่ได้จัดหาไว้ดังกล่าว โดยจะทำให้มีปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นและคุณภาพของการขนส่งดีขึ้น ซึ่งจะสอดคล้องกับเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทประเด็นที่ 7 แผนย่อยที่ 1 คือ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ ปริมาณการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มขึ้น และดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ หรือ LPI ดีขึ้น ดังนี้

ปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเมื่อได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ โดยเฉพาะในกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางรถไฟสายใหม่ในพื้นที่ภาคใต้หลายเส้นทาง พร้อมทั้งสถานีกองเก็บตู้สินค้าเส้นทางสายใต้ (CY) และท่าเรือบกในภูมิภาค จะทำให้ปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 3.4 - 2

ตารางที่ 3.4 - 2 ตัวชี้วัดด้านปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเพิ่มขึ้น

รายการ	ปีพื้นฐาน พ.ศ. 2564	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางราง		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเพิ่มขึ้น (ล้านตัน - กม./วัน)	12	17	34	41
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางภายในประเทศเพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	1.90	2.30	4.50	5.00

ที่มา : ที่ปรึกษา

ปริมาณการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นเมื่อได้มีการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ในส่วนที่ 2 ของกลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาท่าเรือและขุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ ประกอบด้วย โครงการก่อสร้างเรือดอนสักแห่งที่ 2 โครงการก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งปัตตานี และการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน และร่องน้ำทะเลสาบสงขลา จะทำให้ปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้น ดังตารางที่ 3.4 - 3

ตารางที่ 3.4 - 3 ตัวชี้วัดด้านปริมาณและสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้น

รายการ	ปีพื้นฐาน พ.ศ. 2564	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งทางน้ำ		
		พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้น (ล้านตัน - กม./วัน)	120	132	144	158
สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	17.90	18.30	18.80	19.20

ที่มา : ที่ปรึกษา

คุณภาพและความพึงพอใจของการใช้บริการการขนส่งสินค้าเส้นทางโครงการ คุณภาพของการให้บริการของระบบขนส่งสินค้าก็เป็นสิ่งจำเป็น การสำรวจและประเมินการครอบคลุมองค์ประกอบและกิจกรรมต่างๆ ของการให้บริการขนส่งสินค้า เช่น การให้บริการขนส่งทางรางหรือทางน้ำ ทั้งนี้ในกลยุทธ์ที่ 4 เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้ประกอบการ โดยมีการนำเอาเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า การพัฒนาระบบ National Single Window การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลด้านโลจิสติกส์และการจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการขนส่งสินค้า การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง และการส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร รวมทั้งการส่งเสริมการสื่อสารการตลาด ซึ่งจะสอดคล้องกับดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ หรือ LPI มีเกณฑ์พิจารณา 6 ด้าน ประกอบด้วย 1. พิจารณาศักยภาพ 2. โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ 3. การเตรียมการขนส่งระหว่างประเทศ 4. สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ 5. ความตรงต่อเวลาของการบริการ และ 6. ระบบติดตามและตรวจสอบสินค้า ที่อยู่ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่ได้กำหนดไว้

โดยสามารถทำการวัดและประเมินโดยการสำรวจหรือสัมภาษณ์ผู้ให้บริการ ในประเด็นดังนี้

- ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่ง
- ความน่าเชื่อถือในการขนส่ง
- ความปลอดภัยของการขนส่งสินค้า

- ความสะดวกในการขนส่ง
- ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบสินค้า

3) ผลกระทบ (Impact) จากผลลัพธ์สภาพการขนส่งสินค้าภายใต้รูปแบบและโครงข่ายการคมนาคมขนส่งดังกล่าว จะได้นำมาทำการประเมินผลกระทบซึ่งสามารถวิเคราะห์ครอบคลุมมิติต่างๆที่เกิดขึ้น ซึ่งจะสอดคล้องกับเป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทประเด็นที่ 7 แผนย่อยที่ 1 คือ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ดังนี้

ต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลง ต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ เมื่อต้นทุนการขนส่งสินค้าลดลงจะส่งผลให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง การลดต้นทุนการขนส่งสินค้าจะเกิดขึ้นเนื่องจาก

- มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนไปสู่รูปแบบอื่นที่มีต้นทุนการใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่ามาก โดยเฉพาะทางรางและทางน้ำ ทั้งนี้เพราะการขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นการขนส่งจำนวนมาก ดังนั้นจึงมีการใช้พลังงานต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งทางถนน จึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำต่ำกว่าการขนส่งทางถนน

- มีการปรับเปลี่ยนเส้นทางการขนส่งสินค้าสำหรับการขนส่งสินค้าเพื่อการส่งออกและนำเข้าระหว่างประเทศไทยกับกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย จากเดิมที่ใช้การขนส่งทางทะเลผ่านช่องแคบมะละกา มาใช้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทางโครงการทั้งในรูปแบบการขนส่งสินค้าทางรางและการขนส่งสินค้าทางน้ำ ผ่านท่าเรือฝั่งอันดามันซึ่งเป็นประตูการค้าแห่งใหม่

เมื่อมีการปรับเปลี่ยนรูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าดังกล่าว ผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นก็จะส่งผลให้มีการประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้า ดังแสดงในตารางที่ 3.4 - 4

ตารางที่ 3.4 - 4 ตัวชี้วัดด้านการประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้า

รายการ	ปี พ.ศ.		
	2570	2575	2580
การประหยัดต้นทุนการขนส่งสินค้า (ล้านบาท)	1,300	95,000	106,000

ที่มา : ที่ปรึกษา

4. แผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

4.1 แผนลงทุนด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

การจัดทำแผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จะเป็นการจัดสรรงบประมาณหรือเงินลงทุนเพื่อใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามกลยุทธ์ที่ 1 ถึง กลยุทธ์ที่ 3 ที่ได้กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ เพื่อให้สามารถก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามปีที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งจะพิจารณาจากผลการจัดลำดับและระยะเวลาในการดำเนินการโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ โดยรายละเอียดของแผนลงทุนฯ ดังกล่าว จะประกอบด้วย

1) หน่วยงานรับผิดชอบในการดำเนินการ หมายถึง หน่วยงานที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะประกอบด้วยหน่วยงานดังต่อไปนี้

1.1) ส่วนราชการ ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมเจ้าท่า และ อปท. (ในส่วนของถนนท้องถิ่น) จะประกอบด้วย โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างทางหลวงโครงการก่อสร้างท่าเรือ โครงการก่อสร้างท่าอากาศยาน และโครงการขุดลอกร่องน้ำ

1.2) ส่วนรัฐวิสาหกิจ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การท่าเรือแห่งประเทศไทย จะประกอบด้วย โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางสายใหม่ และโครงการก่อสร้างท่าเรือบก (Dry Port)

1.3) ภาคเอกชน ในกรณีการให้สัมปทานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน และโครงการจัดหาระบบขนส่งเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้

2) ปีที่เริ่มดำเนินการและปีคาดว่าจะแล้วเสร็จและเปิดให้บริการ ซึ่งจะเป็นไปตามที่กำหนดไว้ในการจัดลำดับโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งจะต้องอยู่ภายในปี พ.ศ. 2580

3) กิจกรรมที่จะต้องดำเนินการพร้อมระยะเวลาในการดำเนินการของแต่ละโครงการเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการตามที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งจะแตกต่างกันตามลักษณะและสถานภาพของแต่ละโครงการ โดยจะพิจารณากิจกรรมที่จะต้องดำเนินการพร้อมระยะเวลาในการดำเนินการของแต่ละโครงการเพื่อให้สามารถเปิดให้บริการตามที่ได้กำหนดไว้ ซึ่งจะแตกต่างกันตามลักษณะและสถานภาพของแต่ละโครงการ และการประมาณมูลค่างานของโครงการเบื้องต้น ในการจัดทำแผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว จะพิจารณาแยกตามกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการดังกล่าว โดยมีสมมติฐานของระยะเวลาในการดำเนินการแต่ละขั้นตอนของแต่ละโครงการได้มีการประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการ โดยมีสมมติฐานเบื้องต้นดังนี้

3.1) การศึกษาและออกแบบรายละเอียดของโครงการ รวมการจัดทำรายงานผลการวิเคราะห์สิ่งแวดล้อม (ในกรณีที่มี) จะสมมติให้ใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี

3.2) การศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามพระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ ปี พ.ศ. 2562 (Public - Private Partnerships (PPPs) จะสมมติให้ใช้ระยะเวลา 1 ปี ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และโครงการก่อสร้างท่าเรือบกเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Dry Port)

3.3) การจัดการมลพิษที่ที่ดินและทรัพย์สิน และก่อสร้างโครงการ

- ในกรณีโครงการก่อสร้างเส้นทางใหม่ที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ ได้แก่ โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางราง จะสมมติให้ดำเนินการพร้อมกับการก่อสร้างโครงการควบคู่กัน โดยใช้ระยะเวลาก่อสร้าง 4 - 5 ปี

- ส่วนโครงการถนนในกรณีโครงการก่อสร้างขยายช่องจราจรจะสมมติให้ดำเนินการภายใต้เขตทางที่มีอยู่ในปัจจุบัน โดยมีระยะเวลาในการก่อสร้างจะสมมติให้ใช้ระยะ 2 - 3 ปี (บางกรณีถ้ามีหลายตอนอาจจะพิจารณาเพิ่มระยะเวลาตามความพร้อมของแต่ละตอน)

- โครงการพัฒนาท่าเรือบกเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Dry Port) จะสมมติให้ใช้ระยะเวลารวมทั้งจัดการมลพิษที่ที่ดินและทรัพย์สิน 2 ปีและระยะเวลาก่อสร้าง 2 ปี

4) งบประมาณแต่ละโครงการ จะพิจารณาแยกตามกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการในแต่ละโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ โดยได้มีการประสานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการ

จากหลักการดังกล่าวได้นำมาจัดทำแผนดำเนินการโครงการและระยะเวลาการดำเนินการภายใต้ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในช่วงระยะเวลาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) ดังแสดงในตารางที่ 4.1 - 1 และทำการประมาณมูลค่างบประมาณรายปีของแต่ละโครงการภายใต้ภายใต้ปฏิบัติการฯ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 - 2 ซึ่งประกอบด้วย

4.1) โครงการที่ต้องดำเนินการ แยกตามกลยุทธ์ที่ 1 ถึง กลยุทธ์ที่ 3 ที่ได้กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้

4.2) กิจกรรมที่ต้องดำเนินการของแต่ละโครงการ แยกออกเป็น 5 ขั้นตอน ประกอบด้วย ขั้นตอนการศึกษาและออกแบบโครงการ (รวม EIA กรณีที่มี) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำตาม พ.ร.บ. การร่วมลงทุนฯ ปี 2562 (PPP) ขั้นตอนขออนุมัติ/ประกวดราคา ขั้นตอนการจัดการมลพิษที่ที่ดินและเขตขេยสิ่งปลูกสร้าง และ ขั้นตอนการก่อสร้าง/ดำเนินการ

4.3) ระยะเวลาในการดำเนินการ ประกอบด้วย ปีดำเนินการ (ปีเริ่มก่อสร้างจนถึงปีแล้วเสร็จ) และปีเปิดให้บริการ

4.4) มูลค่าลงทุนโครงการ จะประกอบด้วยค่าใช้จ่ายทั้งหมดทุกกิจกรรมที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการตามปีที่กำหนดไว้

4.5) งบประมาณแยกตามกิจกรรมของแต่ละโครงการที่ต้องดำเนินการ ซึ่งจะแตกต่างกันตามลักษณะและสถานภาพของแต่ละโครงการ

4.6) หน่วยงานรับผิดชอบ ซึ่งระบุไว้แต่ละโครงการที่ได้กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการฯ

ตารางที่ 4.1 - 1 แผนดำเนินการโครงการและระยะเวลาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อนฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ (กลยุทธ์ 1 - กลยุทธ์ 3) ในช่วงระยะเวลาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580)

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	กิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการโครงการ (พ.ศ.)															
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน																				
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้																				
เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน																				
1.1 การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	417,565																
1.2 การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	453,469																
1.3 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทางถนนและรถไฟ	กระทรวงคมนาคม	2568 -2572	2573	207,258																
1.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	1,201																
1.5 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	3,971																
1.6 การพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร-ระนอง																				
1.6.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	กรมท่าอากาศยาน	2567 - 2571	2572	3,200																
1.6.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานระนอง	กรมท่าอากาศยาน	2566 - 2569	2570	1,980																
1.7 โครงการจัดหาระบบขนส่งเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้	ชน/อปท./เอกชน	2573 - 2580	2573	215																
2. การพัฒนาท่าเรือและชุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้																				
2.1 การก่อสร้างท่าเรือคอนสีกแห่งที่ 2 จังหวัดสุราษฎร์ธานี	กรมเจ้าท่า	2571 - 2574	2575	3,013																
2.2 การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งปัตตานี	กรมเจ้าท่า	2573 - 2576	2577	4,156																
2.3 การชุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี และร่องน้ำทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา																				
2.3.1 การชุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	กรมเจ้าท่า	2566 - 2580	2566	2,252																
2.3.1 การชุดลอกร่องน้ำสงขลา(ร่องใน) จังหวัดสงขลา	กรมเจ้าท่า	2566 - 2580	2566	1,642																
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																				
1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2																				
1.1 ชุมพร – สุราษฎร์ธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568 - 2571	2572	24,294																
1.2 สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568 - 2571	2572	57,375																
2. โครงการระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568- 2570	2571	7,938																
3. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่																				
3.1 สุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่าปูน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2567 -2570	2571	36,128																
3.2 สุราษฎร์ธานี - ดอนสัก	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2571 - 2574	2575	18,102																
4. โครงการก่อสร้างทางเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง – รถไฟสายใต้	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	75,032																
5. โครงการพัฒนาท่าเรือบกเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Dry Port)																				
5.1 จ.ฉะเชิงเทรา	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2570 - 2573	2574	12,085																
5.2 จ.ขอนแก่น	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	7,560																
5.3 จ.นครราชสีมา	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	7,770																
5.4 จ.นครสวรรค์	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2571 - 2574	2575	3,330																
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																				
1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง																				
1.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M91 (MR10)																				
1.1.1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก																				
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 34	กรมทางหลวง	2568 - 2572	2573	83,985																
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 32 - ทางหลวงหมายเลข 305	กรมทางหลวง	2568 - 2572	2573	55,191																
1.1.2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันตก																				
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 35 - นครปฐม	กรมทางหลวง	2570 - 2574	2575	28,847																
- ช่วง นครปฐม - สุพรรณบุรี	กรมทางหลวง	2570 - 2574	2575	49,841																
1.1.3 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านใต้	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2569 - 2573	2574	185,714																
1.1.4 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านเหนือ	กรมทางหลวง	2574 - 2577	2578	45,866																
1.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M82 (MR1) ช่วง บ้านแพ้ว - ปากท่อ (MR10)	กรมทางหลวง	2572 - 2574	2575	52,913																
1.3 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 (MR1) นครปฐม - ชะอำ	กรมทางหลวง	2567 - 2570	2571	95,298																
1.4 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M85 (MR1) สงขลา - สะเดา	กรมทางหลวง	2567 - 2570	2571	40,787																
2. โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2																				
2.1 ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง ราชบุรี - กะเปอร์	กรมทางหลวง	2567 - 2569	2570	2,150																
2.2 ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง กะเปอร์ - ตะกั่วป่า	กรมทางหลวง	2568 - 2570	2571	6,350																
2.3 ทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชบุรี - หลังสวน	กรมทางหลวง	2568 - 2570	2571	2,390																
2.4 โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกกระนอง																				
2.4.1 ทางหลวงชนบท รน. 4010	กรมทางหลวงชนบท	2571 - 2572	2573	1,808																
2.4.2 ถนนหมายเลข รน.ถ.080001	เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรือ	2571 - 2572	2573	708																
2.4.3 ถนนหมายเลข 4004	เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรือ	2571 - 2572	2573	944																

สัญลักษณ์

ขั้นตอนการศึกษาและออกแบบโครงการ (รวม EIA กรณีที่มี)

ขั้นตอนการศึกษาจัดทำตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ ปี 2562 (PPP)

ขั้นตอนขออนุมัติ/ประกวดราคา

ขั้นตอนการจัดการมลสิทธิ์ที่ดินและขุดเขยี่ยสิ่งปลูกสร้าง

ขั้นตอนการก่อสร้าง/ดำเนินการ

สัญลักษณ์ ขั้นตอนการศึกษาและออกแบบโครงการ (รวม EIA กรณีที่มี) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำตาม พ.ร.บ.การร่วมลงทุนฯ ปี 2562 (PPP) ขั้นตอนขออนุมัติ/ประกาศราคา ขั้นตอนการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและขดเชยสิ่งปลูกสร้าง ขั้นตอนการก่อสร้าง/ดำเนินการ

ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565

ตารางที่ 4.1 - 2 แผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ (กลยุทธ์ 1 - กลยุทธ์ 3) ในช่วงระยะเวลาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580)

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	มูลค่าลงทุนรายปีของโครงการและระยะเวลาการดำเนินการโครงการ (ล้านบาท)														
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน																			
1. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้																			
เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน																			
1.1 การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	417,565		8,060	81,901	81,901	81,901	81,901	81,901								
1.2 การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	453,469		6,714	89,351	89,351	89,351	89,351	89,351								
1.3 การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงทางถนนและรถไฟ	กระทรวงคมนาคม	2568 -2572	2573	207,258		3,063	40,839	40,839	40,839	40,839	40,839								
1.4 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	1,201		24	235	235	235	236	236								
1.5 โครงการก่อสร้างทางหลวงสายใหม่เข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันแห่งใหม่	กระทรวงคมนาคม	2568 - 2572	2573	3,971		55	783	783	783	783	784								
1.6 การพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร-ระนอง																			
1.6.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	กรมท่าอากาศยาน	2567 - 2571	2572	3,200		400	1,040	1,040	360	360									
1.6.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานระนอง	กรมท่าอากาศยาน	2566 - 2569	2570	1,980	150	396	717	717											
1.7 โครงการจัดหาระบบขนส่งเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้	ขบ./อปท./เอกชน	2573 - 2580	2573	215								120	5	25	5	25	5	25	5
2. การพัฒนาท่าเรือและชุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้																			
2.1 การก่อสร้างท่าเรือคอนสเก้แห่งที่ 2 จังหวัดสุราษฎร์ธานี	กรมเจ้าท่า	2571 - 2574	2575	3,013				23	45	736	736	736	736						
2.2 การก่อสร้างท่าเรือชายฝั่งปัตตานี	กรมเจ้าท่า	2573 - 2576	2577	4,156						31	62	1,016	1,016	1,016	1,016				
2.3 การชุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี และร่องน้ำทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา																			
2.3.1 การชุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี	กรมเจ้าท่า	2566 - 2580	2566	2,252	92	290	290	290	290	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
2.3.1 การชุดลอกร่องน้ำสงขลา(ร่องใน) จังหวัดสงขลา	กรมเจ้าท่า	2566 - 2580	2566	1,642	91	329	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94	94
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																			
1. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2																			
1.1 ชุมพร – สุราษฎร์ธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568 - 2571	2572	24,294			6,074	6,074	6,074	6,074									
1.2 สุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568 - 2571	2572	57,375			14,344	14,344	14,344	14,344									
2. โครงการระบบรถไฟทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้าช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2568- 2570	2571	7,938			2,646	2,646	2,646										
3. โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่																			
3.1 สุราษฎร์ธานี - พังงา - ท่ามนั	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2567 -2570	2571	36,128		9,032	9,032	9,032	9,032										
3.2 สุราษฎร์ธานี - ดอนสัก	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2571 - 2574	2575	18,102						4,526	4,526	4,526	4,526						
4. โครงการก่อสร้างทางเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่าง ICD ลาดกระบัง – รถไฟสายใต้	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	75,032		488	488	18,514	18,514	18,514	18,514								
5. โครงการพัฒนาท่าเรือบกเพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค (Dry Port)																			
5.1 จ.ฉะเชิงเทรา	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2570 - 2573	2574	12,085		30			100	389	5,783	5,783							
5.2 จ.ขอนแก่น	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	7,560	17			500	2,540	2,252	2,251								
5.3 จ.นครราชสีมา	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2569 - 2572	2573	7,770	30			500	2,640	2,300	2,300								
5.4 จ.นครสวรรค์	การทำเรือแห่งประเทศไทย	2571 - 2574	2575	3,330			30			300	1,010	995	995						
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																			
1. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง																			
1.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M91 (MR10)																			
1.1.1 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันออก																			
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 305 - ทางหลวงหมายเลข 34	กรมทางหลวง	2568 - 2572	2573	83,985		70	40	12,694	26,587	25,983	15,227	3,384							
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 32 - ทางหลวงหมายเลข 305	กรมทางหลวง	2568 - 2572	2573	55,191		70	40	5,221	19,193	15,399	11,874	3,394							
1.1.2 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านตะวันตก																			
- ช่วง ทางหลวงหมายเลข 35 - นครปฐม	กรมทางหลวง	2570 - 2574	2575	28,847			50	30	1,778	9,129	8,210	7,505	2,145						
- ช่วง นครปฐม - สุพรรณบุรี	กรมทางหลวง	2570 - 2574	2575	49,841			65	40	4,659	17,303	13,905	10,787	3,082						
1.1.3 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านใต้	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2569 - 2573	2574	185,714		95	65	18,572	65,182	51,863	38,840	11,097							
1.1.4 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ด้านเหนือ	กรมทางหลวง	2574 - 2577	2578	45,866							65	40	11,440	11,440	11,440	11,440			
1.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M82 (MR1) ช่วง บ้านแพ้ว - ปากท่อ (MR10)	กรมทางหลวง	2572 - 2574	2575	52,913							13,568	21,020	18,325						
1.3 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M8 (MR1) นครปฐม - ชะอำ	กรมทางหลวง	2567 - 2570	2571	95,298		5,760	29,846	34,524	25,168										
1.4 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M85 (MR1) สงขลา - สะเดา	กรมทางหลวง	2567 - 2570	2571	40,787		12,773	14,055	10,856	3,103										
2. โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง 4 ช่องจราจร ระยะที่ 2																			
2.1 ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง ราชบุรี - กะเปอร์	กรมทางหลวง	2567 - 2569	2570	2,150		717	717	717											
2.2 ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วง กะเปอร์ - ตะกั่วป่า	กรมทางหลวง	2568 - 2570	2571	6,350			2,117	2,117	2,117										
2.3 ทางหลวงหมายเลข 4006 สาย ราชบุรี - หลังสวน	กรมทางหลวง	2568 - 2570	2571	2,390			797	797	797										
2.4 โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกกระนอง																			
2.4.1 ทางหลวงชนบท รน. 4010	กรมทางหลวงชนบท	2571 - 2572	2573	1,808					74	867	867								
2.4.2 ถนนหมายเลข รน.ถ.080001	เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรือ	2571 - 2572	2573	708					20	344	344								
2.4.3 ถนนหมายเลข 4004	เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรือ	2571 - 2572	2573	944					25	460	460								
รวมมูลค่าลงทุน (ล้านบาท)				2,002,328	380	48,366	295,654	352,449	418,490	384,477	351,847	70,596	42,464	12,675	12,655	11,659	199	219	199

ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565

แผนลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว จะมีจำนวนโครงการที่จะต้องดำเนินการทั้งหมด 37 โครงการ รวมมูลค่าลงทุนทั้งสิ้น 2,002,328 ล้านบาท โดยสามารถแยกออกเป็นกลุ่มแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้ปฏิบัติการฯ และมูลค่าลงทุน ดังแสดงในตารางที่ 4.1 - 3

ตารางที่ 4.1 - 3 กลุ่มแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนปฏิบัติการฯ

ชื่อโครงการ	จำนวนโครงการ	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)
กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน	12	1,099,922
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน 	5	1,083,464
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร - ระนอง 	2	5,180
<ul style="list-style-type: none"> โครงการจัดหาระบบขนส่งเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ 	1	215
<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาท่าเรือในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ 	2	7,169
<ul style="list-style-type: none"> การขุดลอกร่องน้ำในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ 	2	3,894
กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	10	249,614
<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่พร้อมพัฒนาสถานีกองเก็บตู้สินค้า 	3	89,607
<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ 	3	129,262
<ul style="list-style-type: none"> โครงการพัฒนาท่าเรือบก 	4	30,745
กลยุทธ์ที่ 3 การพัฒนาโครงข่ายถนนเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	15	652,792
<ul style="list-style-type: none"> โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 	9	638,442
<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างปรับปรุงทางหลวง 4 ช่องจราจร 	3	10,890
<ul style="list-style-type: none"> โครงการก่อสร้างปรับปรุงถนนเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกระนองปัจจุบัน 	3	3,460
รวมทั้งหมด	37	2,002,328

ที่มา : ที่ปรึกษา

จำนวนโครงการที่จะต้องดำเนินการทั้งหมด 37 โครงการ จะประกอบด้วย โครงการก่อสร้างพื้นฐานจำนวน 34 โครงการ โดยจะมี 3 โครงการ เป็นโครงการที่จะต้องดำเนินการทุกๆ ปี ได้แก่ โครงการขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน จังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการขุดลอกร่องน้ำร่องน้ำทะเลสาบสงขลา จังหวัดสงขลา (ปี 2566 - 2580) และโครงการจัดหาระบบขนส่งเชื่อมโยงการเดินทางภายในพื้นที่โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (ปี 2573 - 2580)

จากแผนปฏิบัติการฯ ได้นำมาทำการประมาณมูลค่าลงทุนของโครงการตลอดระยะเวลาดำเนินการของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ แยกตามช่วงระยะเวลาตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยพิจารณาระยะเวลาในการก่อสร้างของโครงการซึ่งจะแตกต่างกันไปตามขนาดและลักษณะของโครงการ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 - 4

ตารางที่ 4.1 - 4 สรุปมูลค่าลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ (พ.ศ. 2566 - 2580)

ชื่อโครงการ	ช่วงระยะปีดำเนินการ (ปี พ.ศ.)			รวมทั้งสิ้น
	2566 - 2570	2570 - 2575	2576 - 2580	
จำนวนโครงการที่ก่อสร้าง	25 โครงการ	9โครงการ (ก่อสร้างต่อ 17)	-	34 โครงการ
จำนวนโครงการที่แล้วเสร็จ	8 โครงการ	24 โครงการ (ก่อสร้างต่อ 2)	2	34 โครงการ
จำนวนโครงการที่ต้องดำเนินการทุกปี	2 โครงการ	3 โครงการ	3 โครงการ	3 โครงการ
มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	1,115,339	862,058	24,931	2,002,328

ที่มา : ที่ปรึกษา

แผนลงทุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ สามารถแยกพิจารณาตามหน่วยงานที่รับผิดชอบ ดังแสดงในตารางที่ 4.1 - 5

ตารางที่ 4.1 - 5 งบลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ แยกตามหน่วยงานรับผิดชอบ

หน่วยงานรับผิดชอบ	จำนวนโครงการ	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุน (ร้อยละ)
เอกชนผู้รับสัมปทาน	5	1,083,464	54.11
กรมทางหลวง	11	463,618	23.15
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1	185,714	9.28
กรมทางหลวงชนบท	1	1,808	0.09
การรถไฟแห่งประเทศไทย	6	218,869	10.93
การทำเรือแห่งประเทศไทย	4	30,745	1.54
กรมท่าอากาศยาน	2	5,180	0.26
เทศบาลตำบลปากน้ำท่าเรือ	2	1,652	0.08
ขบ./อปท./เอกชน	1	215	0.01
กรมเจ้าท่า	4	11,063	0.55
รวมทั้งหมด	37	2,002,328	100.00

ที่มา : ที่ปรึกษา

เมื่อพิจารณาการลงทุนแยกตามหน่วยงานพบว่างบลงทุนหลักจะเป็นในส่วนกลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน โดยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ใช้งบลงทุนสูงสุด 1,083,464 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 54.11 ของงบลงทุนทั้งหมด โดยในส่วนนี้กระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้ภาคเอกชนร่วมลงทุนในรูปแบบ PPP (Public Private Partnership) ซึ่งงบลงทุนโครงการจะเป็นของภาคเอกชน รองลงมาจะเป็นงบลงทุนของกรมทางหลวง ภายใต้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ งบลงทุน 463,618 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 23.15 ของงบลงทุนทั้งหมด และลำดับถัดมาจะเป็นงบลงทุนโครงการจะเป็นของการรถไฟแห่งประเทศไทย 218,869 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.93 รวมทั้ง 3 หน่วยงานเป็นเงินลงทุน 1,765,951 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 88.20

4.2 การจัดทำแผนลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า และการพัฒนาพื้นที่หลังท่า (กลยุทธ์ 4 - กลยุทธ์ 5)

การจัดทำแผนลงทุนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าและพัฒนาพื้นที่หลังท่า ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ จะไม่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน แต่จะเป็นการจัดสรรงบประมาณหรือเงินลงทุนเพื่อใช้ในการสนับสนุนและใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ซึ่งจะมีทั้งการเตรียมความพร้อมก่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จ และการดำเนินการในช่วงระยะเวลาเมื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2573 ประกอบด้วย แผนลงทุนในส่วนกลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นการบริการจัดการการขนส่งสินค้าภายหลังจากการเปิดให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน และแผนลงทุนในส่วนกลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) ซึ่งเป็นการพัฒนากิจการทางเศรษฐกิจอันเนื่องมาจากการมีโครงสร้างพื้นฐานที่มีความพร้อมและมีประสิทธิภาพ

แผนดำเนินการโครงการและระยะเวลาการดำเนินการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ในช่วงระยะเวลาดังกล่าว แสดงในตารางที่ 4.2 - 1 และการประมาณมูลค่างบลงทุนรายปีของโครงการต่างๆ ภายใต้ระยะเวลาการดำเนินการโครงการภายใต้ปฏิบัติการฯ แสดงในตารางที่ 4.2 - 2

ตารางที่ 4.2 - 1 แผนดำเนินการโครงการและระยะเวลาภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ (กลยุทธ์ 4 - กลยุทธ์ 5) ในช่วงระยะเวลาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580)

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	กิจกรรมและระยะเวลาการดำเนินการโครงการ (พ.ศ.)														
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																			
1. การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบตามแนวเส้นทางโครงการ																			
1.1 การติดตั้งระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ EEC เชื่อมโยงประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-															
1.2 การนำเทคโนโลยีมาใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันแห่งใหม่*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-															
1.3 การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)**	กรมศุลกากร	2566 - 2580	2566	-															
2. การให้การส่งเสริมหรือให้สิทธิพิเศษการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบตามแนวเส้นทางโครงการ																			
2.1 การส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์การลงทุนแก่เอกชนผู้รับสัมปทาน**	กระทรวงการคลัง	2573 - 2580	2573	-															
2.2 การบังคับเข้มงวดการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นไปตามกฎหมาย**	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2566 - 2580	2566	-															
3. การส่งเสริมให้เอกชนร่วมการลงทุนและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ																			
3.1 การให้เอกชนเข้ามาเข้าร่วมลงทุนและให้บริการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม	กระทรวงคมนาคม	2573 - 2580	2573	-															
ขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน***																			
3.2 การให้เอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรางกับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ****																			
3.2.1 การศึกษาและคัดเลือกเอกชนผู้รับสัมปทาน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2571 - 2572	-	50															
3.2.2 การให้เอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรางกับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573																
4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) ****																			
4.1 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	160															
4.2 การส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร																			
4.2.1 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการระหว่างประเทศ	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	160															
4.2.2 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศ	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า	2573 - 2580	2573	160															
4.3 การส่งเสริมการสื่อสารการตลาดเชิงรุกในกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	120															
4.4 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย																			
4.4.1 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สนช.	2567 - 2569	2570	200															
4.4.2 การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สนช.	2570 - 2580	2571	220															
กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)																			
1. การพัฒนาท่าเรือให้เป็นศูนย์ขนส่งต่อเนื่องและกระจายสินค้า*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-															
2. การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการให้บริการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ท่าเรือ*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-															
3. การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC																			
3.1โครงการจัดตั้งเขตประกอบการอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการประมงจังหวัดระนอง	การนิคมแห่งประเทศไทย/ภาคเอกชน	2568 - 2569	2570	1,142															
3.2 โครงการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ (rubber valley)***																			
3.2.1 โครงการศึกษาการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ	การยางแห่งประเทศไทย	2566	-	83															
3.2.1 โครงการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ	การยางแห่งประเทศไทย	2567 - 2573	2574	8,205															
3.3 โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC****	การนิคมแห่งประเทศไทย	2568 - 2569	-	80															

หมายเหตุ * ดำเนินการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ** เป็นงานภายใต้ภารกิจประจำของหน่วยงานซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ***อยู่ระหว่างการศึกษา/ผลการศึกษา **** เสนอแนะโดยที่ปรึกษา

ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565

ตารางที่ 4.2 - 2 แผนลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมด้านโลจิสติกส์การเชื่อมต่อฐานการผลิตในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ (กลยุทธ์ 4 - กลยุทธ์ 5) ในช่วงระยะเวลาภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580)

โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ปีดำเนินการ (พ.ศ.)	ปีเปิดให้บริการ (พ.ศ.)	มูลค่าลงทุน (ล้านบาท)	มูลค่าลงทุนรายปีของโครงการและระยะเวลาการดำเนินการโครงการ (ล้านบาท)														
					2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580
กลยุทธ์ที่ 4 การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้																			
1. การพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบแนวเส้นทางโครงการ																			
1.1 การติดตั้งระบบติดตามขบวนรถไฟและจัดการงานขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ EEC เชื่อมโยงประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-									เอกชนผู้รับสัมปทานให้บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างพื้นที่ EEC เชื่อมโยงประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้						
1.2 การนำเทคโนโลยีมาใช้สำหรับการขนถ่ายสินค้าในพื้นที่ท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันแห่งใหม่*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-									เอกชนผู้รับสัมปทานการพัฒนาท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันแห่งใหม่						
1.3 การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW)**	กรมศุลกากร	2566 - 2580	2566	-	ปัจจุบันกรมศุลกากรกำลังดำเนินการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) อย่างต่อเนื่องทุกปี														
2. การให้การส่งเสริมหรือให้สิทธิพิเศษการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบตามแนวเส้นทางโครงการ																			
2.1 การส่งเสริมการลงทุนโดยให้สิทธิประโยชน์การลงทุนแก่เอกชนผู้รับสัมปทาน**	กระทรวงการคลัง	2573 - 2580	2573	-									การให้สิทธิประโยชน์การลงทุนแก่เอกชนผู้รับสัมปทานโครงการ ตามผลการศึกษาโครงการ (PPP)						
2.2 การบังคับเข้มงวดการขนส่งทางรถบรรทุกเป็นไปตามกฎหมาย**	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	2566 - 2580	2566	-	เป็นการเข้มงวดตามกฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน														
3. การส่งเสริมให้เอกชนร่วมการลงทุนและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐ																			
3.1 การให้เอกชนเข้ามาเข้าร่วมลงทุนและให้บริการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน**	กระทรวงคมนาคม	2573 - 2580	2573	-									เอกชนผู้รับสัมปทานการให้บริการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน						
3.2 การให้เอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรางกับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้ ****																			
3.2.1 การศึกษาและคัดเลือกเอกชนผู้รับสัมปทาน	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2571 - 2572	-	50							25	25							
3.2.2 การให้เอกชนเข้ามาให้บริการขนส่งสินค้าทางรางกับประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573										เอกชนผู้รับสัมปทานให้บริการขนส่งสินค้าทางรางระหว่างพื้นที่ EEC เชื่อมโยงประตูการค้าในพื้นที่ภาคใต้						
4. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors) ****																			
4.1 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	160									20	20	20	20	20	20	20
4.2 การส่งเสริมให้เกิดการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร																			
4.2.1 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการระหว่างประเทศ	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	160									20	20	20	20	20	20	20
4.2.2 การพัฒนาเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการภายในประเทศ	กรมพัฒนาธุรกิจการค้า	2573 - 2580	2573	160									20	20	20	20	20	20	20
4.3 การส่งเสริมการสื่อสารการตลาดเชิงรุกในกลุ่มประเทศฝั่งมหาสมุทรอินเดีย	กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ	2573 - 2580	2573	120									20	20	20	20	20	20	20
4.4 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย																			
4.4.1 การพัฒนาระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สนช.	2567 - 2569	2570	200		67	67	66											
4.4.2 การปรับปรุงระบบฐานข้อมูลบูรณาการด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	สนช.	2570 - 2580	2571	220					20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
กลยุทธ์ที่ 5 การพัฒนาเพิ่มบทบาทพื้นที่หลังท่า บริเวณพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC)																			
1. การพัฒนาท่าเรือให้เป็นศูนย์ขนส่งต่อเนื่องและกระจายสินค้า*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-									เอกชนผู้รับสัมปทานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้						
2. การสร้างมูลค่าเพิ่มด้านการให้บริการโลจิสติกส์บริเวณพื้นที่ท่าเรือ*	เอกชนผู้รับสัมปทาน	2573 - 2580	2573	-									เอกชนผู้รับสัมปทานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้						
3. การพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC																			
3.1 โครงการจัดตั้งเขตประกอบการอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการประมงจังหวัดระนอง	การนิคมแห่งประเทศไทย/ภาคเอกชน	2568 - 2569	2570	1,142			571	571											
3.2 โครงการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ (rubber valley)***																			
3.2.1 โครงการศึกษาการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ	การยางแห่งประเทศไทย	2566	-	83	83														
3.2.1 โครงการจัดตั้งพื้นที่บริหารจัดการยางพาราทั้งระบบ	การยางแห่งประเทศไทย	2567 - 2573	2574	8,205		1,220	1,974	1,696	2,045	392	400	478							
3.3 โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ SEC****	การนิคมแห่งประเทศไทย	2568 - 2569	-	80			40	40											
รวมมูลค่าลงทุน				10,580	83	1,287	2,652	2,373	2,065	437	445	578	100	100	100	100	100	100	100

หมายเหตุ * ดำเนินการโดยเอกชนผู้รับสัมปทาน ** เป็นงานภายใต้ภารกิจประจำของหน่วยงานซึ่งดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ***อยู่ระหว่างการศึกษา/ผลการศึกษา **** เสนอแนะโดยที่ปรึกษา

ข้อมูล ณ เดือนกันยายน 2565