

ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary)

เสนอโดย



บริษัท พีเอสเค
คอนซัลแตนท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยมหิดล



บริษัท ดีเคด
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินฟรา พลัส
คอนซัลแตนท์ จำกัด



บริษัท อินฟราทรานส์
คอนซัลแตนท์ จำกัด

เมษายน 2567

สารบัญ

	หน้า
บทที่ 1 บทนำ	1-1
1.1 หลักการและเหตุผล	1-1
1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ	1-2
1.3 ขอบเขตงานของโครงการ	1-2
1.4 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ	1-3
บทที่ 2 การทบทวนภาพรวมและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	2-1
2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาระดับประเทศ	2-1
2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-1
2.1.2 นโยบายรัฐบาล	2-2
2.1.3 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	2-2
2.1.4 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	2-2
2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2-3
2.1.6 ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2569	2-3
2.1.7 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)	2-3
2.1.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย	2-4
2.2 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับ การคมนาคมขนส่ง	2-4
2.2.1 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 (ฉบับปรับปรุง)	2-4
2.2.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-5
2.2.3 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน	2-5
2.2.4 แผนแม่บทการพัฒนาทางพิเศษ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-6
2.2.5 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง	2-6
2.2.6 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2-7
2.2.7 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ	2-7
2.2.8 แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด	2-9
2.2.9 โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ	2-9

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.3 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน	2-11
2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	2-11
2.3.2 ผังประเทศไทย	2-11
2.3.3 ผังภาคกลาง	2-12
2.3.4 ผังภาคใต้	2-12
2.3.5 ผังภาคตะวันออก	2-12
2.3.6 ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	2-13
2.3.7 แผนพัฒนาระดับภาคและกลุ่มจังหวัด	2-13
2.3.8 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ศึกษา	2-13
2.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร	2-14
2.5 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม	2-15
2.6 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว	2-15
2.7 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน	2-16
2.8 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม	2-17
2.9 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	2-17
2.9.1 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI)	2-17
2.9.2 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN)	2-18
2.9.3 เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA)	2-18
2.9.4 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans - Pacific Partnership : CTPPP)	2-18
2.9.5 ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC)	2-19
2.9.6 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region : GMS)	2-19
2.9.7 กรอบความร่วมมือแม่น้ำโขง - ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation : MLC)	2-19
2.9.8 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS)	2-20

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.9.9 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT)	2-20
2.10 การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์	2-21
2.10.1 ดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์	2-21
2.10.2 ดัชนีชี้วัดด้านการขนส่ง	2-22
2.11 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	2-23
บทที่ 3 โครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้อง กับพื้นที่ศึกษา	3-1
3.1 การสำรวจความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของพื้นที่ศึกษา	3-1
3.2 การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา	3-3
3.3 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต	3-7
3.3.1 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต	3-7
3.3.2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต	3-12
บทที่ 4 การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด	4-1
4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด	4-1
4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร	4-1
4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้	4-2
4.1.3 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก	4-3
4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด	4-4
4.3 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)	4-4
4.3.1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์	4-4
4.3.2 การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์	4-5
4.4 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา	4-5
4.5 สรุปสาระสำคัญ	4-8

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ 5 การจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่	5-1
กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ	
ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	
5.1 แนวทางการจัดทำรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	5-1
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ	
ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	
5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง	5-3
5.2.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	5-3
5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)	5-3
5.2.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)	5-5
5.2.4 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-5
5.2.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี	5-5
(พ.ศ. 2561 - 2580)	
5.2.6 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-5
5.2.7 ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 - 2570)	5-6
5.2.8 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1	5-7
(พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)	
5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)	5-7
5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	5-7
5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล	5-8
5.3.3 กรุงเทพมหานคร	5-9
5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	5-9
5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	5-10
5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย	5-11
5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	5-12
5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	5-13
5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	5-13
5.3.10 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	5-14

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	5-15
5.4.1 วิสัยทัศน์ (Vision)	5-15
5.4.2 กรอบการพัฒนา (Development Framework) โครงข่ายการคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS	5-15
5.4.3 ตัวชี้วัด (Indicators)	5-18
5.4.4 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)	5-20
บทที่ 6 การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและ ระบบโลจิสติกส์	6-1
6.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด	6-1
6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ	6-1
6.1.2 แนวทางและเกณฑ์การประเมินความสำคัญของโครงการ	6-2
6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)	6-4
6.3 รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)	6-21
6.3.1 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง	6-21
6.3.2 การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มี ความสำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และ มาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม	6-24
6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)	6-27
6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการ คมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาค ตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน การพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3	6-27

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้ำนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน การพัฒนาด้ำนเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)	6-28
6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ	6-32
6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์	6-33
บทที่ 7 การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน	7-1
7.1 แผนงานด้ำนการประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน	7-1
7.2 สรุปลผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง	7-3
7.3 สรุปลผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)	7-5
7.4 สรุปลผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น	7-5
7.5 สรุปลผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา	7-7
7.6 การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน	7-9
7.7 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน	7-11

บทที่ 1

บทนำ

บทที่ 1

บทนำ

- ☐ หลักการและเหตุผล
- ☐ วัตถุประสงค์ของโครงการ
- ☐ ขอบเขตงานของโครงการ
- ☐ กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ

1.1 หลักการและเหตุผล

ปัจจุบันรัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการขับเคลื่อนระเบียงเศรษฐกิจ ซึ่งได้เร่งผลักดันให้มีการพัฒนาเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมเข้ากับระเบียงเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยเฉพาะโครงการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ที่ได้มีการลงทุนพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ต่าง ๆ ให้เป็นศูนย์กลาง ดึงดูดการลงทุน รวมทั้งการจัดตั้งเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อเป็นพื้นที่นิคมอุตสาหกรรม ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การเกษตร และการค้าผ่านแดน ที่สามารถพัฒนาให้เป็นฐานเศรษฐกิจ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคกลางและภาคใต้ที่ตั้งอยู่บนแนวระเบียงเศรษฐกิจที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของประเทศไทย โดยจะสามารถขนส่งสินค้าออกทางทะเลได้ทั้งทะเลอันดามันและมหาสมุทรอินเดียไปสู่ตะวันออกกลางและยุโรป และที่ทำเรือแหลมฉบังไปสู่ประเทศแถบมหาสมุทรแปซิฟิก

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้พิจารณาเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาระบบโครงข่ายการคมนาคมของพื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ และเชื่อมโยงภาคตะวันออกของประเทศไทยดังกล่าว เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในเขตพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว ระบบโลจิสติกส์ สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ จึงได้จัดทำโครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

1.2 วัตถุประสงค์ของโครงการ

- 1) เพื่อจัดทำภาพรวมกรอบการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) เพื่อจัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

1.3 ขอบเขตงานของโครงการ

ขอบเขตงานของโครงการประกอบด้วยงานหลักที่ที่ปรึกษาต้องดำเนินการในการศึกษานี้ ได้แก่

- 1) งานส่วนที่ 1 : จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 2) งานส่วนที่ 2 : จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวตามระยะเวลาการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ
- 3) งานส่วนที่ 3 : งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- 4) การสนับสนุนและการจัดทำข้อเสนอแนะทางเทคนิค วิชาการที่เกี่ยวข้อง การถ่ายทอดองค์ความรู้ (Knowledge/Knowhow Transfer) และการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology Transfer) การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีต่อโครงการ

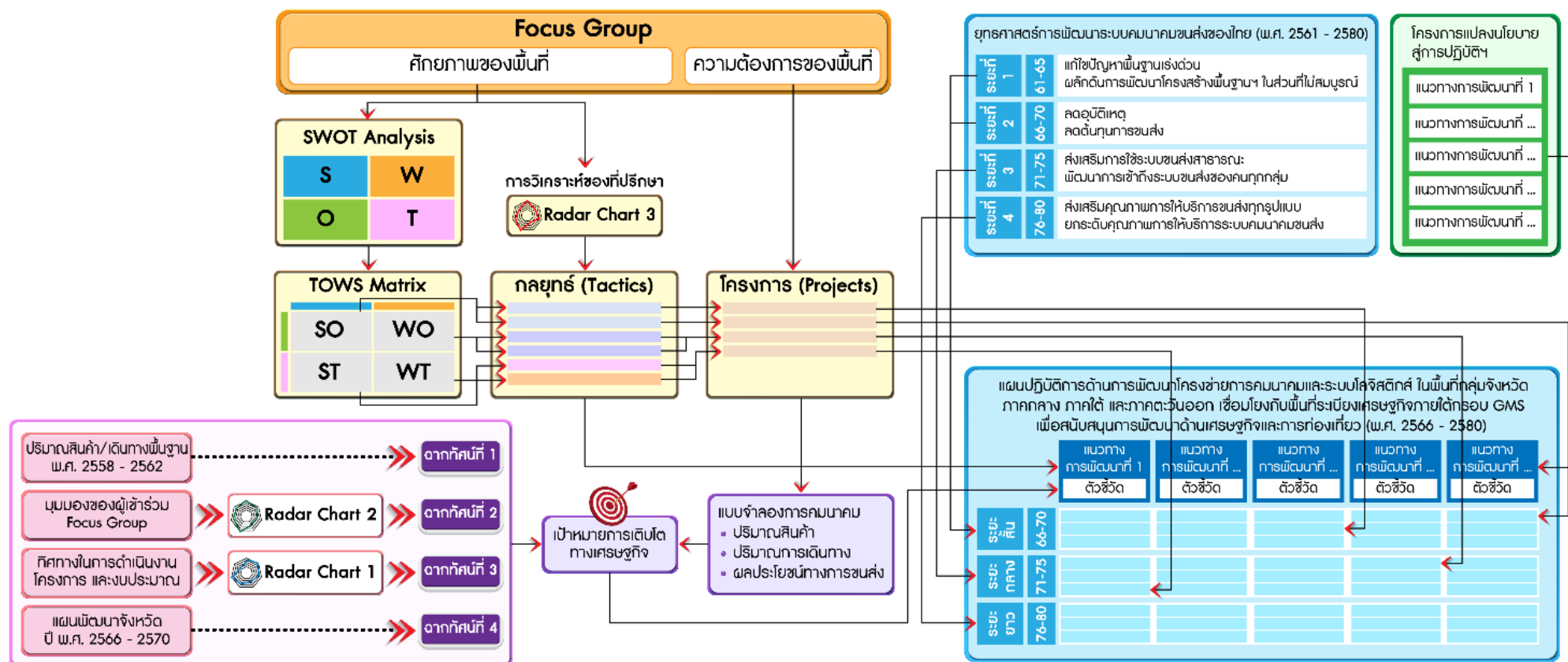
โดยจากขอบเขตงานของโครงการ ผลลัพธ์สุดท้ายที่จะได้รับการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ซึ่งประกอบด้วยแผนปฏิบัติการฯ ในแต่ละพื้นที่ศึกษาทั้งหมด 10 เล่ม ดังนี้

- แผนปฏิบัติการฯ กรุงเทพมหานคร
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย
- แผนปฏิบัติการฯ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

1.4 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ

กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการค่าจ้างศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 1.4 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 1.4 - 1 กรอบแนวทางการดำเนินงานของโครงการ

บทที่ 2

การทบทวนภาพรวมและ
ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่าย
คมนาคมและระบบโลจิสติกส์

บทที่ 2

การทบทวนภาพรวมและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม และระบบโลจิสติกส์

- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนการพัฒนาประเทศ
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้อง
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน
- นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม
- ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ
- การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
- การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาทำการทบทวนภาพรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องจากหน่วยงานต่าง ๆ เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการศึกษาวิเคราะห์ถึงสอดคล้องในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2566 - 2580

จากการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง รวมถึงกรอบความตกลงระหว่างประเทศ สรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

2.1 นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาระดับประเทศ

ที่ปรึกษาทำการศึกษาและทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาประเทศที่มีความเกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ประเทศไทยมุ่งเน้นการพัฒนาที่มั่นคงและยั่งยืน ภายใต้วิสัยทัศน์ “ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” โดยมุ่งเพิ่มศักยภาพการแข่งขันและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เพื่อสร้างความเสถียรและมั่นคงทั้งในประเทศและในภูมิภาค มีทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การขนส่งทางถนน ราง น้ำ และอากาศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและการค้าขาย รวมทั้งการสร้างความสามารถในการแข่งขันในสาขาต่าง ๆ ของเศรษฐกิจ เพื่อเสริมสร้างมั่นคงและความเป็นอิสระทางเศรษฐกิจของประเทศ ในขณะเดียวกัน ยังมุ่งสร้างสังคมที่เท่าเทียมและเป็นธรรม พร้อมทั้งสร้างการเติบโตที่ยั่งยืนบนคุณภาพชีวิตและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม นอกจากนี้ยังมีการปรับสมดุลและพัฒนา ระบบการบริหารจัดการภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความร่วมมือระหว่างประเทศในการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยเน้น

การเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในระบบขนส่งและโลจิสติกส์ และเพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจไทยกับการค้าโลกอย่างมีประสิทธิภาพ ในสรูปยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มุ่งเน้นการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อเสริมสร้างความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนให้กับประเทศไทยในอนาคต

2.1.2 นโยบายรัฐบาล

1) นโยบายของรัฐบาล (พลเอก ประยุทธ์ จันทร์โอชา)

กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดิน โดยแบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ “นโยบายหลัก 12 ด้าน” และ “นโยบายเร่งด่วน 12 เรื่อง” โดยนโยบายดังกล่าวให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ทั้งในด้านพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและสามารถรองรับการขนส่งและการเดินทางต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ และการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในพื้นที่เขตเมือง

2) นโยบายของรัฐบาล (นายเศรษฐา ทวีสิน)

กำหนดนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินโดยมีกรอบนโยบายในการบริหารและพัฒนาประเทศ ได้แก่ **กรอบระยะสั้น** รัฐบาลมีความจำเป็นที่จะต้องกระตุ้นการใช้จ่าย เพื่อให้เศรษฐกิจกลับมาเติบโตอีกครั้ง ประกอบกับการเร่งแก้ไขปัญหาเฉพาะหน้าของประชาชนอย่างเร่งด่วนและรวดเร็ว และ **กรอบระยะกลางและระยะยาว** รัฐบาลจะเสริมสร้างขีดความสามารถให้กับประชาชน ผ่านการสร้างรายได้ ลดรายจ่าย สร้างโอกาส ลดความเหลื่อมล้ำ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชนทุกคน

2.1.3 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ แผนแม่บทฯ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล โดยแผนแม่บทฯ (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) กำหนดแผนย่อยไว้ 3 แผนย่อย คือ (1) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ (2) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ (3) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล ซึ่งจะต้องได้รับการพัฒนาเพื่อยกระดับให้สามารถบรรลุเป้าหมายส่งผลกระทบต่อความสามารถการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม

2.1.4 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

จากการทบทวนแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) พบว่า แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ด้านเศรษฐกิจ มีความสอดคล้องกับโครงการฯ เพื่อยกระดับศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศ กระจายความเจริญและความเข้มแข็งของภาคสังคม โดยกิจกรรมสำคัญภายใต้แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ด้านเศรษฐกิจ คือ กิจกรรมปฏิรูปที่ 4 การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค ซึ่งจำเป็นต้องมีการพัฒนา ด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดยส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยปรับปรุงกฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการค้าและการผ่านแดน และเพิ่มประสิทธิภาพการค้าและผ่านแดนของท่าเรือแหลมฉบังในการเป็นประตูอาเซียน (ASEAN Gateway) เพื่อให้บรรลุการเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค

2.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564)

ในแผนฉบับนี้มีแนวทางการพัฒนาจังหวัด ภาค และเมือง ที่กำหนดพื้นที่เป้าหมาย สาขาการผลิตและบริการเป้าหมายที่ชัดเจน โดยมีแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ที่สำคัญต่าง ๆ อาทิ การพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ การสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่ง และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ โดยพบว่ากลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคตะวันออก มีศักยภาพในการพัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งของประเทศ ตามแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) นอกจากนี้ กลุ่มจังหวัดภาคใต้มีโครงข่ายระบบรางที่พาดผ่านโดยตลอดทั้งภาค จึงเป็นพื้นที่ที่มีการใช้งานระบบรางอย่างแพร่หลายมาอย่างยาวนาน แต่ยังคงขาดการเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลด้วยระบบราง ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการพัฒนาพื้นที่ได้ทั้งในการท่องเที่ยวและการค้า

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

มีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทั้งหมด 2 หมวดหมาย ดังนี้

หมวดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและจุดยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค ความได้เปรียบด้านภูมิรัฐศาสตร์และศักยภาพทางเศรษฐกิจของประเทศไทย และแนวโน้มการขับเคลื่อนเศรษฐกิจบนความปกติใหม่ภายใต้แนวคิดภูมิภาคนิยม (Regionalism) และ**หมวดหมายที่ 8** ไทยมีพื้นที่และเมืองหลักของภูมิภาคที่มีความเจริญทางเศรษฐกิจทันสมัยและน่าอยู่ หมวดหมายทั้ง 2 หมวดหมาย แสดงถึงความมุ่งมั่นที่จะเร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในทุกรูปแบบ ในพื้นที่ที่มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและเมืองหลักต่าง ๆ ทั่วประเทศ

2.1.6 ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2569

ยุทธศาสตร์การขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG พ.ศ. 2564 - 2569 มุ่งเน้นการสร้างการเติบโตอย่างมีคุณภาพ เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพื่อนำไปสู่สังคมคาร์บอนต่ำ โดยการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมุ่งเน้นการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาประเทศไทยด้วยโมเดลเศรษฐกิจ BCG

2.1.7 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs)

ในปี 2558 ประเทศไทยและประเทศสมาชิกสหประชาชาติรวม 193 ประเทศ ร่วมรับรองวาระการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. 2030 (2030 Agenda for Sustainable Development) และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) รวม 17 เป้าหมาย โดยเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนที่เกี่ยวข้องกับโครงการฯ ได้แก่ **เป้าหมายที่ 3 สุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี** โดยตั้งเป้าลดจำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน และ**เป้าหมายที่ 9 โครงสร้างพื้นฐาน นวัตกรรม และอุตสาหกรรม** โดยมีเป้าหมายย่อยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืน และมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดี

2.1.8 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

1) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564)

มีวิสัยทัศน์ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยในภาพรวมนั้นแผนมีเป้าหมายที่สอดคล้องกับการดำเนินงานโครงการฯ คือ ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ การอำนวยความสะดวกทางการค้า มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทยมีศักยภาพการประกอบธุรกิจทั้งในประเทศและต่างประเทศ และบุคลากรด้านโลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลผลิตภาพสูงขึ้น

2) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570

มีจำนวนแนวทางการพัฒนาเพิ่มขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 โดยยกการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาพิธีการศุลกากรและกระบวนการอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง การพัฒนาศักยภาพ (Logistics Service Providers : LSPs) และการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์ขึ้นมาเป็นแนวทางพัฒนาหลัก โดยได้กำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดรวมทั้งเป็นเป้าหมายระดับแผน รวมถึงเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา เพื่อให้มีส่วนช่วยในการบรรลุเป้าหมายของแผนระดับที่ 2 ในประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล (แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และโลจิสติกส์) ซึ่งมีเป้าหมายระดับแผนย่อยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ (1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และ (2) ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น (ประเด็นหลัก) นอกจากนี้พบว่าความต่อเนื่องการพัฒนาจากแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เปรียบเทียบกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 และฉบับที่ 3 มีประเด็นในการพัฒนาที่ต่อเนื่องและประเด็นใหม่ที่ถูกเพิ่มเติมให้เข้ากับสถานการณ์โลกเพื่อผลักดันให้ประเทศไทยมีศักยภาพด้านการแข่งขัน โดยประเด็นที่มีการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง เช่น การพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการเกษตร เพื่อให้เกษตรกรมีต้นทุนการดำเนินงานที่ลดลงและสร้างศักยภาพการแข่งขัน การพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อให้ธุรกิจสามารถปรับตัวให้เข้ากับยุคออนไลน์ (Online) สร้างโอกาสทางการค้า และการดำเนินงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน เศรษฐกิจสีเขียว

2.2 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนแม่บทการพัฒนา และผลการศึกษาโครงการที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง

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

มีการกำหนดตัวชี้วัดที่มีความเกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในภูมิภาคเพิ่มขึ้น สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

ทั้งนี้ สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 40 และสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางทั้งหมดในภูมิภาคเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 ภายในปี 2570

ขณะที่สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ เท่ากับร้อยละ 5.0 ภายในปี 2570 และสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ร้อยละ 7.0 ภายในปี 2570

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

เป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยคำนึงถึง ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาค และเท่าเทียม (Inclusive Transport)

2.2.3 แผนแม่บทการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน

กรมทางหลวง (ทล.) มีแผนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน จำนวนทั้งหมด 3 แผนฯ ด้วยกัน ได้แก่

1) แผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ครอบคลุม พื้นที่ทั่วประเทศไทย จำนวน 13 เส้นทาง ระยะทางประมาณ 4,150 กิโลเมตร

2) แผนแม่บทการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตามมติคณะรัฐมนตรี ปี พ.ศ. 2540 มีการจัดทำ ในปี 2559 ในการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Intercity Motorways) ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 21 สายทาง ระยะทางรวม 6,612 กิโลเมตร

3) นโยบายและแผนการบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง เพื่อลด การเวนคืนและการแบ่งแยกพื้นที่ของประชาชน (MR - Map) ประกอบด้วย 10 เส้นทาง (แนวเหนือ - ใต้ แนวตะวันออก - ตะวันตก และเชื่อมต่อกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล) มีระยะทางรวมประมาณ 6,877 กิโลเมตร มีโครงข่ายทาง หลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 670 กิโลเมตร และมีแผนพัฒนาเป็นทางหลวง พิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,543 กิโลเมตร นอกจากเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองแล้ว ยังมีเส้นทาง (Rails) ที่วิ่งควบคู่ระบบราง เป็นถนนแนวตรง เลี่ยงเขตเมือง ประกอบด้วย รถไฟฟ้าทางคู่ รถไฟสายใหม่ รถไฟความเร็วสูง โดยกำหนดแผนพัฒนา 3 ระยะ คือระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะทางรวม 2,048 กิโลเมตร มูลค่าลงทุน 601,500 ล้านบาท ระยะ 10 ปี (พ.ศ. 2571 - 2575) ระยะทางรวม 958 กิโลเมตร มูลค่าลงทุน 560,600 ล้านบาท และระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2576 - 2585) ระยะทางรวม 2,959 กิโลเมตร ปัจจุบันกรมทางหลวงได้ดำเนินการศึกษา แล้วเสร็จเมื่อเดือนสิงหาคม 2566 และจะเริ่มประมูล 4 โครงการแรกใน วงเงิน 1.45 แสนล้านบาท ในปี 2567

1) แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)

ทล. แบ่งการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ (1) **โครงข่ายหลัก** ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (2) **โครงข่ายสนับสนุนประเภทมิติกระทรวง/หน่วยงาน (Function)** ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง ก่อสร้างทางแนวใหม่ บูรณะปรับปรุงทาง ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ และก่อสร้างทางลาดยาง และ (3) **โครงข่ายสนับสนุนประเภทมิติบูรณาการ (Agenda)** ได้แก่ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เมืองหลัก และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยสำหรับโครงการที่ผ่านการพิจารณาโดยตามแผนพัฒนาภาคใต้จะมีโครงการพัฒนาประเภทถนนรวม 1,763 กิโลเมตร และ โครงการประเภทสะพาน/อุโมงค์ 27 แห่ง ในขณะที่ภาคกลางและตะวันออก จะมีโครงการพัฒนาประเภทถนนรวม 2,485 กิโลเมตร และโครงการประเภทสะพาน/อุโมงค์ 30 แห่ง

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

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว จำนวน 8 สายทาง และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ จำนวน 4 แห่ง รวมระยะทาง 224.60 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง ปัจจุบันได้เปิดให้บริการระบบทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รายละเอียดของทางพิเศษสายต่าง ๆ นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมิได้เปิดให้บริการอีก จำนวน 10 โครงการ ได้แก่

- 1) โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก
- 2) โครงการทางพิเศษสายฉลองรัชส่วนต่อขยายช่วงจตุโชติ - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3
- 3) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (ตอน N2 ถนนประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก)
- 4) โครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 (ช่วงกะทู้ - ป่าตอง)
- 5) โครงการแก้ไขปัญหาจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1
- 6) โครงการทางพิเศษ จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 2 (ช่วงช่วงเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้)
- 7) โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- 8) โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษ สายบางนา - อัจฉรังค์ (S1)
- 9) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (ตอน N1 ศรีรัช - ถนนงามวงศ์วาน - ถนนประเสริฐมนูกิจ)
- 10) โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย

2.2.5 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟที่เปิดให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าแล้วรวมระยะทาง 4,044 กิโลเมตร ครอบคลุม 47 จังหวัด ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายใต้ สายตะวันออก และสายแม่กลอง รวมถึงเส้นทางรถไฟทางคู่ที่เปิดให้บริการแล้ว คือ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร และช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร และเส้นทางรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จเมื่อปี 2565 คือ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 84 กิโลเมตร

แผนการพัฒนาระบบรถไฟในอนาคต แบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่

1) การพัฒนารถไฟทางคู่ (Double Track) สถานะการดำเนินงานเมื่อเดือนมีนาคม 2567 มีการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ทั้งหมด 4 โครงการ ระยะทางรวม 616 กิโลเมตร ได้แก่ (1) ช่วงมาบตาพต - ชุมทางถนนจิระ (2) ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (3) ช่วงนครปฐม - หัวหิน และ (4) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร

2) การพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ การพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ มีแผนงานโครงการรวมทั้งหมด 26 โครงการ แบ่งเป็นแผนงานระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) จำนวน 5 โครงการ ระยะทาง 403 กิโลเมตร แผนงานระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) จำนวน 4 โครงการ ระยะทาง 297 กิโลเมตร และแผนงานระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) จำนวน 10 โครงการ ระยะทาง 1,333 กิโลเมตร

(1) การพัฒนารถไฟความเร็วสูง (High - Speed Railways) แบ่งแผนงานออกเป็น 3 ระยะ ประกอบด้วย ระยะเร่งด่วน (พ.ศ. 2566 - 2570) ระยะทาง 355 กิโลเมตร ได้แก่ (1) ช่วงนครราชสีมา - หอนกย ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) ระยะทาง 591 กิโลเมตร ได้แก่ (1) ช่วงกรุงเทพมหานคร - พิษณุโลก (2) ช่วงกรุงเทพมหานคร - หัวหิน ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2585) ระยะทาง 1,047 กิโลเมตร ได้แก่ (1) ช่วงพิษณุโลก - เชียงใหม่ (2) ช่วงหัวหิน - สุราษฎร์ธานี (3) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ปาดังเบซาร์

2.2.6 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย และกรมเจ้าท่า โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) แผนปฏิบัติการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)

โครงการสำคัญในพื้นที่ศึกษาที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการของ กทท. ปี พ.ศ. 2564 - 2565 ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของ กทท. โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ และโครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

2) แผนปฏิบัติการและการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า (จท.)

ปัจจุบัน (จท.) ดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จทั้งหมด 164 ท่า ท่าเรือของ จท. ในพื้นที่ศึกษา มีอยู่ทั้งหมด 157 ท่า แบ่งเป็นท่าเทียบเรือบริเวณต่าง ๆ ได้ดังนี้ กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล 93 ท่า ภาคกลาง 8 ท่า ภาคตะวันออก 8 ท่า ภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 14 ท่า และภาคใต้ฝั่งอันดามัน 34 ท่า ปัจจุบันกรมเจ้าท่า กำลังดำเนินการโครงการท่าเรือสำราญขนาดใหญ่สองแห่งที่สำคัญ ได้แก่ งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน และการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ที่จังหวัดกระบี่ และสุราษฎร์ธานี

2.2.7 แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ที่ปรึกษาทบทวนแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กรมท่าอากาศยาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของไทยในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2562 - 2576)

ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 ด้านการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง เป็นแนวทางที่เป็นผลให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศโดยตรง แผนฯ ได้มุ่งกำหนดกลยุทธ์

และแนวทางการดำเนินงานในส่วนที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้กำกับดูแลท่าอากาศยานของประเทศเป็นสำคัญ ตลอดจนกำหนดแนวทางความร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ทั้งนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1 กลยุทธ์ที่ 1 ในการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (กลุ่มที่ 1) และท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (กลุ่มที่ 2) ในการรองรับเที่ยวบินผู้โดยสาร และสินค้า และกลยุทธ์ที่ 2 ในการพัฒนาท่าอากาศยานระดับภาค (กลุ่มที่ 3) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (กลุ่มที่ 4) ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุดโดยมีโครงการภายใต้กลยุทธ์ดังกล่าวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

2) แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ โดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

ตามแผนแม่บทฯ ท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบัน จะต้องมีการพัฒนาเขตการบิน Airside และ เขตนอกการบิน Landside เพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ จำนวน 2 แห่ง คือ (1) ภาคใต้ โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสม คือ ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา และ (2) ภาคเหนือ เขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่/ลำพูน โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสมคือ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เนื่องจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการเติบโตได้ในอีก 20 ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ

3) แผนพัฒนาท่าอากาศยาน โดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)

ทอท. ได้จัดทำแผนพัฒนาท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง โดยมีเป้าหมายตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. ปี 2579 ให้ท่าอากาศยานในประเทศสามารถรองรับผู้โดยสาร 238.5 ล้านคน/ปี รองรับเที่ยวบินจำนวน 261 เที่ยวบิน/ชั่วโมง และรองรับสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ 3.62 ล้านตัน/ปี ซึ่งการดำเนินการมีเป้าหมายการขยายท่าอากาศยานตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานที่สอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แบ่งย่อยออกเป็น 6 แผน สำหรับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย

2.2.8 แผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในระดับจังหวัด

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้มีการศึกษาและจัดทำแผนแม่บทการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก อุตรดิตถ์ ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และกลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง หน่วยงานท้องถิ่นมีการดำเนินการศึกษาการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มเติมในพื้นที่จังหวัดสงขลา ขอนแก่นและชลบุรี โดยการศึกษาที่มีพื้นที่สอดคล้องกับการดำเนินงาน โครงการฯ คือ การศึกษาของจังหวัดภูเก็ต การศึกษาของอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา และโครงการพัฒนาระบบขนส่ง สาธารณะของจังหวัดชลบุรี โดยการดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต แบ่งเป็น 2 ระยะ ระยะทางรวม 58.5 กิโลเมตร **ระยะที่ 1** ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง มีระยะทาง 42 กิโลเมตร จำนวน 21 สถานี **ระยะที่ 2** ต่อขยายเส้นทางจากจุดตัดระหว่าง ทางหลวงหมายเลข 402 และทางหลวงหมายเลข 4026 เพื่อเชื่อมต่อกับ ระบบรถไฟฟ้าที่สถานีรถไฟท่าอากาศยานโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี - ท่าแร่ ของ รฟท. มีระยะทาง 16.5 กิโลเมตร จำนวน 3 สถานี สำหรับโครงการศึกษาออกแบบระบบขนส่งมวลชนระบบราง อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีการปรับลดเส้นทางจากเดิม 8 เส้นทาง ลงเหลือ 4 เส้นทางหลัก และแบ่งออกเป็น 3 ระยะ เพื่อก่อสร้างโครงข่าย ระบบขนส่งสาธารณะในรูปแบบรถไฟรางเดี่ยว (Monorail) ปัจจุบันผลการศึกษาพบว่าการพัฒนาโครงการจากสถานีรถไฟ ไปจนถึงสถานีคลองหะวี มีความเหมาะสมที่จะดำเนินการมากกว่าทั้งด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน โดยอัตรา ค่าโดยสารที่เหมาะสมอยู่ที่ 20 บาทตลอดสาย ซึ่งยังคงให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจของโครงการมีค่าสูงกว่าเกณฑ์ แม้ว่าโครงการจะได้รับผลกระทบในเชิงลบถึงร้อยละ 20 โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบและศึกษา ผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยาในรูปแบบรถไฟฟ้ารางเบา (Tram Way) อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี เมืองพัทยาได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบระบบขนส่งสาธารณะ เมืองพัทยาขึ้นในปี 2562 แผนพัฒนาเส้นทางระบบขนส่งสาธารณะเมืองพัทยา มีการกำหนดบทบาทของเส้นทางใน แผนด้วยว่าเป็นเส้นทางสายหลัก (Trunk Route) หรือเป็นเส้นทางเสริมระบบขนส่งสาธารณะ (Feeder Route) เพื่อรองรับและสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกในระยะ 20 ปี

2.2.9 โครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ที่สำคัญ

จากผลการทบทวนการศึกษาโครงการฯ ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์ ที่สำคัญนี้ ที่มีโครงการสำคัญที่มีความเกี่ยวข้องและเชื่อมโยงกับการดำเนินงานโครงการฯ ได้แก่

1) ค่าจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและ อันดามัน (Landbridge) จากการศึกษาคัดเลือกทำเลที่ตั้งโครงการพัฒนาท่าเรือและแนวเส้นทางถนนและทางรถไฟ เพื่อเชื่อมโยงท่าเรือ สามารถสรุปตำแหน่งท่าเรือที่มีความเหมาะสมที่สุด คือ ที่บริเวณแหลมรีว จังหวัดชุมพร (ฝั่งอ่าวไทย) และบริเวณแหลมอ่าวอ่าง จังหวัดระนอง (ฝั่งอันดามัน) และแนวเส้นทางเชื่อมโยงท่าเรือทั้งสองฝั่ง ที่มีความเหมาะสมที่สุด มีระยะทางทั้งหมด 89.350 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 2 จังหวัด 3 อำเภอ ได้แก่ อำเภอหลังสวน และอำเภอพะโต๊ะ จังหวัดชุมพร และอำเภอเมืองระนอง จังหวัดระนอง

2) โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพของเรือพาณิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทางทะเลร่วมอาเซียน (สายการบินเรือแห่งชาติ) กระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ ได้มีมติเมื่อวันที่ 30 มิถุนายน 2564 เห็นชอบให้ กทท. ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการบินเรือแห่งชาติ โดยจากผลการศึกษาได้เสนอให้มีแนวทางในการประกอบกิจการสายการบินเรือแห่งชาติ จะเป็นการร่วมทุนระหว่างภาครัฐ (ร้อยละ 30) และเอกชน (ร้อยละ 70)

3) โครงการศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดนและเมืองหลัก กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) ได้มีการศึกษาความเป็นไปได้และรูปแบบการบริหารจัดการสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จำนวน 17 แห่ง เมื่อปี 2558 ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ตาก พิษณุโลก นครสวรรค์ หนองคาย มุกดาหาร อุบลราชธานี ขอนแก่น นครราชสีมา ปราจีนบุรี สระแก้ว ตรัง กาญจนบุรี สุราษฎร์ธานี สงขลา และนราธิวาส ซึ่งเป็นสถานีขนส่งสินค้าเพิ่มเติมจากสถานีขนส่งสินค้าที่มีอยู่ 3 แห่ง ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัจจุบันสำนักงานการขนส่งสินค้า (สนค.) ขบ. อยู่ระหว่างดำเนินการทบทวนและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดสุราษฎร์ธานีและมุกดาหาร ซึ่ง ขบ. เตรียมแผนการดำเนินงานสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานีเป็นลำดับแรก เนื่องจากการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหารอยู่ในระหว่างการศึกษาเงื่อนไขที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม

4) งานศึกษาจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อนำไปสู่การเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค การพิจารณากำหนดพื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนา Dry Port โดยพื้นที่ที่เหมาะสม ได้แก่ พื้นที่บริเวณตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์ พื้นที่บริเวณตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง จังหวัดขอนแก่น พื้นที่บริเวณตำบลกุดจิก อำเภอสว่างแดนดิน จังหวัดนครราชสีมา พื้นที่บริเวณตำบลดอนทราย และตำบลหนองต๋น อำเภอบ้านโพธิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา

5) โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา Inland Container Depot (ไอซีดี แห่งที่ 2) และสถานีขนส่งสินค้าในรูปแบบ Hub & Spoke เพื่อส่งเสริมและเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟ ผลการคัดเลือกที่ตั้งสำหรับการพัฒนาให้เป็นไอซีดี แห่งที่ 2 พบว่า พื้นที่ตำบลเชียงรากน้อย อำเภอบางปะอิน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาโครงการมากกว่าพื้นที่ทับยาว เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร เนื่องจากพื้นที่แวดล้อมไปด้วยนิคมอุตสาหกรรม คลังสินค้า และศูนย์กระจายสินค้าเอกชนหลายแห่ง อีกทั้ง รฟท. มีแผนที่จะลงทุนก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นศูนย์กลางของรถไฟความเร็วสูงย่านขนส่งสินค้าเพื่อทดแทนย่านสินค้าพหลโยธิน ทำให้เป็นพื้นที่คัดเลือกที่เหมาะสมในการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า

6) โครงการสนามบินอุตะเถาและการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภาคตะวันออก ปัจจุบันรัฐบาลได้มีการเร่งดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสำคัญเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภาคตะวันออกให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมและสนับสนุนการดำเนินการในด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ จำนวน 6 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการพัฒนาสนามบินอุตะเถาและเมืองการบินภาคตะวันออก (2) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเถา (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) (3) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (4) โครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 (5) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเทียบเรือ F โดย กทท. และ (6) โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 - สนามบินอุตะเถา โดย ทล.

2.3 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน

ในการทบทวนนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานที่สนับสนุนโครงการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ที่ดิน ปรัชญาได้รวบรวมข้อมูลนโยบายที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ระดับประเทศไปจนถึงระดับพื้นที่ศึกษา โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 วางจุดหมาย 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน ซึ่งเป็นจุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่ทางเศรษฐกิจ โดยมีกลยุทธ์ที่สำคัญ ได้แก่

กลยุทธ์ที่ 2 กลยุทธ์ย่อยที่ 2.4 เพิ่มประสิทธิภาพการใช้ประโยชน์ที่ดินในเมือง โดยคำนึงถึงการวางและจัดทำผังเมืองที่ครอบคลุมทุกมิติ

กลยุทธ์ที่ 3 กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล อย่างต่อเนื่องเพียงพอ และได้มาตรฐาน

2.3.2 ผังประเทศไทย

ผังประเทศไทยปี 2600 (Thailand National Spatial Development Plan) เป็นผังนโยบายที่กำหนดวิสัยทัศน์ให้ “ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำของโลกในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร และเทคโนโลยีด้านอาหาร การบริการ ด้านสุขภาพ และการท่องเที่ยว ประชาชน มีคุณภาพชีวิตที่ดีท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ ประเทศชาติมั่นคง และมีการพัฒนาที่ยั่งยืน” ผังประเทศไทย ปี 2600 มีการกำหนดทิศทางและนโยบายการพัฒนาพื้นที่ต่าง ๆ ทั่วประเทศในระยะ 50 ปี เริ่มตั้งแต่ปี 2550 โดยมีการจัดทำผังกลยุทธ์ระยะเร่งด่วน 5 ปี (2555) ผังกลยุทธ์ระยะ 10 ปี (2560) และผังกลยุทธ์ระยะ 15 ปี (2565) มีการจัดทำโดยกรมโยธาธิการและผังเมือง มีบทบาทเป็นแผนแม่บทในการพัฒนาประเทศเพื่อเป็นกรอบการกำหนดนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของประเทศ โดยให้แต่ละพื้นที่สามารถพึ่งพาตนเองได้และได้รับประโยชน์จากความเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคในประเทศไทยและประเทศใกล้เคียง ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดการกระจายกิจกรรมความเจริญทางเศรษฐกิจ สร้างความสมดุลระหว่างการพัฒนาและการอนุรักษ์ มีวัตถุประสงค์ของการวางผัง ได้แก่

- 1) เพื่อให้เกิดการพัฒนาอย่างยั่งยืน สามารถดำรงรักษาไว้ซึ่งคุณภาพของกายภาพและสิ่งแวดล้อม รวมถึงวิถีชีวิต ศาสนา ศิลปวัฒนธรรม ที่เป็นเอกลักษณ์ของชาติ เพื่อคุณภาพชีวิตที่สูงขึ้นของประชาชน
- 2) เพื่อให้เกิดความสมดุลในการพัฒนาด้านระบบเมืองและชุมชน ระบบคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน และการบริการสังคมของเมืองและชนบท มีการใช้ประโยชน์ที่ดินและทรัพยากรของประเทศเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด
- 3) เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่เสมอภาคระหว่างภูมิภาค ประชาชนมีโอกาสเท่าเทียมกันในการเข้าถึงสาธารณูปโภค และสาธารณูปการ โดยเมืองและชนบทเกื้อกูลกันอย่างเหมาะสม เพื่อความมั่นคงและเป็นหนึ่งเดียวของประเทศ
- 4) เพื่อใช้ประโยชน์จากพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ และสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของประเทศในเวทีการค้าระหว่างประเทศ

2.3.3 ผังภาคกลาง

พื้นที่การวางผังภาคกลางประกอบด้วยกลุ่มจังหวัดที่เชื่อมต่อกับพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วย 12 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สระบุรี ลพบุรี สิงห์บุรี ชัยนาท กาญจนบุรี ราชบุรี สุพรรณบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และสมุทรสงคราม การวางผังภาคกลางมีวิสัยทัศน์การพัฒนาให้เป็น “ภูมิภาคแห่งการผลิตรายั่งยืน เศรษฐกิจมูลค่าสูง การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีสำหรับทุกคน” โดยมีจุดประสงค์ในการส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ภาคกลางให้เกิดสมดุลระหว่างการพัฒนาศรษฐกิจมูลค่าสูง สังคมเท่าเทียม และสิ่งแวดล้อมยั่งยืน พัฒนาให้เป็นพื้นที่เกษตรกรรมคุณภาพดีของประเทศ จัดเตรียมพื้นที่ส่งเสริมการผลิตภาคอุตสาหกรรมที่รองรับเทคโนโลยีที่ทันสมัย ส่งเสริมเศรษฐกิจสร้างสรรค์ พัฒนาเมืองที่สวยงามและน่าอยู่ เพิ่มศักยภาพระบบคมนาคมขนส่ง พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการสาธารณะ รักษาและฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและมรดกทางวัฒนธรรม และเตรียมความพร้อมในการรับมือภัยพิบัติจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและปัญหามลพิษ

2.3.4 ผังภาคใต้

พื้นที่การวางผังภาคใต้ประกอบด้วย 14 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี พังงา กระบี่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เป็นพื้นที่ที่มีบทบาทสำคัญต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในด้านการค้าและการขนส่งเชื่อมโยงสู่ภูมิภาคอินเดีย จีน เกาหลี และญี่ปุ่น รวมถึงเป็นแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่มีความสำคัญในเชิงการท่องเที่ยวและเป็นฐานการผลิตการเกษตร อุตสาหกรรมประมง อาหารทะเลแปรรูปและไม้ผลที่สำคัญของประเทศ การวางผังนโยบายภาคใต้มีจุดประสงค์ในการขึ้นการพัฒนาพื้นที่ทางกายภาพให้กับกลุ่มจังหวัด เมือง ชุมชน รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และเป็นกรอบนโยบายเพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนาและดำรงรักษาพื้นที่ด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและระบบเมือง การคมนาคมขนส่ง สาธารณูปโภค สาธารณูปการและอื่นๆ ที่เหมาะสม และสอดคล้องกับการเชื่อมโยงกันภายในกลุ่มเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ได้แก่ แผนพัฒนาภาคใต้ และแผนพัฒนาภาคใต้ชายแดน เนื่องจากคุณลักษณะพื้นที่ สังคม ระบบเศรษฐกิจ และทรัพยากรที่แตกต่างกัน

2.3.5 ผังภาคตะวันออก

ภาคตะวันออกมีพื้นที่วางผังภาคตะวันออกประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดนครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญต่อยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศทางด้านเศรษฐกิจ โดยจากนโยบายการพัฒนาพื้นที่ต่อยอดการพัฒนาบริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก (Eastern Seaboard Development Program : ESB) เพื่อพัฒนาเป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ให้เป็นประตูสู่เศรษฐกิจโลกด้านอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และศูนย์กลางคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ โดยการวางผังนโยบายภาคตะวันออกมีจุดประสงค์เพื่อเป็นกรอบในการกำหนดนโยบายและมาตรการของการพัฒนาพื้นที่ให้กับกลุ่มจังหวัด จังหวัด เมือง และชุมชน ในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การพัฒนาเมืองและชนบท การคมนาคมขนส่ง และโครงสร้างพื้นฐาน ควบคู่กับการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และศิลปวัฒนธรรม ให้มีความเหมาะสมและสอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่

2.3.6 ผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

พื้นที่การวางผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑลครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลทั้งหมด ได้แก่ จังหวัดปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ และนครปฐม การวางผังภาคกรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีจุดประสงค์เพื่อเป็นกรอบชี้แนะในการพัฒนาพื้นที่ของกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และสามารถรองรับการพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ ลดปัญหาความขัดแย้งด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน จัดวางระบบคมนาคมขนส่งและโครงสร้างพื้นฐานให้สอดคล้องและเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่ โดยมีเป้าหมายในการเป็น “มหานครแห่งเอเชีย (The Greater Region of Asia)” จากการต่อยอดการพัฒนาของแหล่งเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม ที่สำคัญของประเทศ

2.3.7 แผนพัฒนาระดับภาคและกลุ่มจังหวัด

แผนพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดเป็นการระบุแนวทางการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดที่มีการแบ่งตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการบริหารงานจังหวัดและกลุ่มจังหวัดแบบบูรณาการปี 2551 โดยมีจุดประสงค์เพื่อให้กลุ่มจังหวัดจัดทำแผนการพัฒนา แผนปฏิบัติการประจำปี รวมถึงการเตรียมพร้อมด้านงบประมาณในการจัดทำโครงการที่สอดคล้องกับจุดประสงค์และประเด็นการพัฒนาของแต่ละกลุ่มจังหวัด โดยสาระสำคัญของแผนพัฒนาระดับกลุ่มจังหวัดประกอบด้วยเป้าหมายการพัฒนา ตัวชี้วัด และประเด็นการพัฒนาของแต่ละกลุ่มจังหวัดในพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ประกอบด้วย 9 กลุ่มจังหวัด ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 และกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

2.3.8 การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษในพื้นที่ศึกษา

1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zone : SEZ)

เขตเศรษฐกิจพิเศษประเทศไทยเป็นเขตพื้นที่ที่รัฐบาลมีการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิทธิประโยชน์การลงทุน การอำนวยความสะดวกทางด้านแรงงานต่างด้าว และการอำนวยความสะดวกการบริการที่จำเป็นต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่และของประเทศ โดยในปี 2558 คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ (กนพ.) มีการกำหนดพื้นที่ของเศรษฐกิจพิเศษใน 10 พื้นที่ชายแดนเป้าหมาย เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและใช้โอกาสจากพื้นที่ที่มีการเชื่อมต่อกับประเทศอาเซียน ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน เสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน กลยุทธ์สำคัญสำหรับการส่งเสริมเขตเศรษฐกิจพิเศษ ได้แก่ การสนับสนุนพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐาน การสนับสนุนวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises : SMEs) และการลงทุนต่อเนื่อง และการจัดระเบียบพื้นที่เศรษฐกิจชายแดน อย่างไรก็ตาม ปี 2564 กนพ. ได้รับการยกเลิกไประเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษปี 2564 ปัจจุบันได้มีคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (กพศ.) เป็นกลไกในการดำเนินงานตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี

2) การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (The Eastern Economic Corridor : EEC)

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นนโยบายการพัฒนาภาคตะวันออกของประเทศไทยที่มีตำแหน่งที่ตั้งอยู่ในจุดยุทธศาสตร์ที่ดีที่สุดในภูมิภาคอาเซียน ประกอบด้วย 3 จังหวัด คือ จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง มีเป้าหมายในการยกระดับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย โดยการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงและการท่องเที่ยว เพื่อดึงดูดการลงทุนอุตสาหกรรมซูเปอร์คลัสเตอร์และอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สามารถยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนจากการให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกในบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ทุกช่องทางให้สามารถเชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับคุณภาพของประเทศในทุกภาคส่วน และพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูง อยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว โดยมีแผนปฏิบัติการทั้งหมด 6 แผนครอบคลุมในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล การพัฒนาศูนย์กลางธุรกิจและศูนย์กลางการเงิน การพัฒนาอุตสาหกรรมเป้าหมาย การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว และการพัฒนาบุคลากร การศึกษา การวิจัย และเทคโนโลยี

3) การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจของประเทศไทย เป็นการพัฒนาพื้นที่โดยการกำหนดนโยบายพิเศษเพื่อส่งเสริมการลงทุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการพัฒนาพื้นที่ที่มีความเหมาะสมให้เป็นเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษและครอบคลุมพื้นที่ตั้งแต่ 3 จังหวัดขึ้นไป เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนา มีเครือข่ายกิจกรรมทางเศรษฐกิจสามารถเชื่อมโยงในลักษณะของห่วงโซ่มูลค่า พื้นที่ที่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาเพื่อเพิ่มบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาค และช่วยสร้างงานและสร้างรายได้ให้กับภาคธุรกิจและประชาชนในพื้นที่ ปัจจุบันกำหนดพื้นที่และแนวทางในการให้สิทธิประโยชน์ใน 4 ภาค คือ (1) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor : NEC - Creative LANNA) (2) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy) (3) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) และ (4) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC)

2.4 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการเกษตร

ที่ปรึกษาได้รวบรวมนโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาที่สนับสนุนโครงการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาตามเกษตร ดังต่อไปนี้ 1) ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และ 2) แผนปฏิบัติราชการกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ ปี พ.ศ. 2566 - 2570

ยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ได้เสนอแนะยุทธศาสตร์ 5 ข้อ ในการบรรลุวิสัยทัศน์ “เกษตรกรรมมั่นคง ภาคการเกษตรมั่งคั่ง ทรัพยากรการเกษตรยั่งยืน” โครงการศึกษานี้มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ที่ 2 คือการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้า แผนงานบูรณาการเชิงยุทธศาสตร์ แผนงานบูรณาการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

แผนปฏิบัติการของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ พ.ศ. 2566 - 2570 ได้เสนอกลยุทธ์ 5 ข้อ ในการพัฒนาภาคการเกษตร แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการนี้ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพการผลิตและยกระดับมาตรฐานสินค้าของยุทธศาสตร์เกษตรและสหกรณ์ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) และแนวทางการพัฒนาด้านที่ 5 การเชื่อมโยงภาคเกษตรกับภาคอุตสาหกรรมและภาคบริการอื่น ๆ เพื่อยกระดับและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคเกษตร สอดรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ (SEC) และเขตเศรษฐกิจอื่น ๆ

2.5 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการอุตสาหกรรม

ที่ปรึกษาได้ทำการทบทวน ยุทธศาสตร์การพัฒนาอุตสาหกรรมไทย 4.0 ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) สามารถสรุปเนื้อหาหลักได้ดังนี้ เป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ฯ จะมุ่งเน้น 10 อุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่ออนาคต ตามที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแล้ว (First S - Curve and New S - Curve) โดยจำแนกเป็น 5 กลุ่มอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ 1) กลุ่มเกษตรแปรรูป อาหาร และเทคโนโลยีชีวภาพ 2) กลุ่มสาธารณสุข สุขภาพ และเทคโนโลยีทางการแพทย์ 3) กลุ่มเครื่องกลที่ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ควบคุม อุปกรณ์อัจฉริยะ และหุ่นยนต์ 4) กลุ่มดิจิทัล และ 5) กลุ่มอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ทุนวัฒนธรรมและบริการที่มีมูลค่าสูง นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์หลักที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ 1) ปฏิรูปภาคอุตสาหกรรมไทยสู่อุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา 2) ปฏิรูปนิเวศอุตสาหกรรมรองรับอุตสาหกรรมที่ขับเคลื่อนด้วยปัญญา 3) เชื่อมโยงอุตสาหกรรมไทยกับเศรษฐกิจโลก

2.6 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการท่องเที่ยว

แผนยุทธศาสตร์ด้านการท่องเที่ยวอาเซียน (พ.ศ. 2559 - 2568) กำหนดเป้าประสงค์เชิงกลยุทธ์ไว้สองประการ ได้แก่ เพื่อยกระดับการแข่งขันของอาเซียนให้เป็นจุดหมายปลายทางเดียวกันด้านการท่องเที่ยว และเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวอาเซียนที่ยั่งยืนและเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วม

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) กำหนดวิสัยทัศน์คือ “การท่องเที่ยวของประเทศไทยเป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability, and Inclusive Growth)” โดยให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมต่อการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงทุกรูปแบบ รวมถึงการสร้างความเข้มแข็งจากภายใน ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศ พัฒนาการท่องเที่ยวให้มีความทันสมัย ผ่านการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม ยกระดับบุคลากรและผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพ เข้าใจและสามารถปรับตัวให้เข้ากับบริบทของการท่องเที่ยววิถีใหม่ (New Normal) และให้ความสำคัญกับการบูรณาการร่วมกันของทุกภาคส่วน แผนดังกล่าวได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและโลจิสติกส์อยู่ในยุทธศาสตร์ที่ 2 ที่กำหนดให้มีการปรับปรุงพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เชื่อมโยงและมีคุณภาพสูง โดยกำหนดให้มีการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการเดินทางและสาธารณูปโภคเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง (Connectivity & Universal Design) จากการยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก ตลอดจนการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้ออกกฎกระทรวงและประกาศกระทรวง เพื่อกำหนดเขตพัฒนาการท่องเที่ยวรวม 16 เขต ครอบคลุม 61 จังหวัด โดยเป็นเขตที่ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาในโครงการนี้รวม 9 เขต ได้แก่

- 1) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันตก ได้แก่ จังหวัด เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง
- 2) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวฝั่งทะเลตะวันออก ได้แก่ จังหวัด ชลบุรี ระยอง จันทบุรี และตราด
- 3) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวอันดามัน ได้แก่ จังหวัด ภูเก็ต กระบี่ พังงา ตรัง และสตูล
- 4) เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มแม่น้ำเจ้าพระยาตอนกลาง ได้แก่ จังหวัด พระนครศรีอยุธยา นนทบุรี ปทุมธานี อ่างทอง และสิงห์บุรี
- 5) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวหมู่เกาะทะเลใต้ ได้แก่ จังหวัด สุราษฎร์ธานี (เกาะเต่า เกาะพะงัน เกาะสมุย หมู่เกาะอ่างทอง)
- 6) เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตชายฝั่งอ่าวไทย ได้แก่ จังหวัด สมุทรปราการ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร และฉะเชิงเทรา
- 7) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวผืนป่ามรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ ได้แก่ จังหวัด นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว และสระบุรี
- 8) เขตพัฒนาการท่องเที่ยววิถีชีวิตลุ่มน้ำทะเลสาบสงขลา ได้แก่ จังหวัด สงขลา พัทลุง และนครศรีธรรมราช
- 9) เขตพัฒนาการท่องเที่ยวพหุวัฒนธรรมชายแดนใต้ ได้แก่ จังหวัด ยะลา นราธิวาส ปัตตานี และสงขลา (อำเภอจะนะ อำเภอนาทวี อำเภอเทพา อำเภอสะบ้าย้อย)

นอกจากนี้ยังมีแนวคิดในการพัฒนาการท่องเที่ยวเพื่อธุรกิจไมซ์ (Meetings Incentive Travel Conventions Exhibitions : MICE) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา (Sports Tourism) โดยแผนงานในภารกิจหลัก ระยะ 20 ปี พ.ศ. 2560 - 2579 ของสำนักงานส่งเสริมการจัดประชุมและนิทรรศการ (องค์การมหาชน) ได้กำหนดพื้นที่ยุทธศาสตร์ที่มีความพร้อมและศักยภาพในการเป็นจุดหมายปลายทางเพื่อรองรับการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวรวม 10 แห่ง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร ขอนแก่น เชียงใหม่ นครราชสีมา พิษณุโลก ภูเก็ต สุราษฎร์ธานี สงขลา อุตรธานี และเมืองพัทยา ขณะที่กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดตั้งต้นแบบเมืองกีฬา (Sport City) ขึ้น โดยในระยะแรกมีจังหวัดต้นแบบเมืองกีฬา 6 จังหวัด อันได้แก่ จังหวัดชลบุรี สุพรรณบุรี บุรีรัมย์ อุตรธานี ศรีสะเกษ และกระบี่ และในระยะต่อมาได้มีจังหวัดสนใจเข้าร่วมจัดตั้งเมืองกีฬาเพิ่มเติมอีก 10 จังหวัด ได้แก่ จังหวัดอุบลราชธานี เชียงราย นครราชสีมา จันทบุรี ยะลา พัทลุง สงขลา ตรัง ภูเก็ต และกรุงเทพมหานคร

2.7 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการค้า การลงทุน

ยุทธศาสตร์ส่งเสริมการลงทุนใหม่กลุ่มกิจการบริการและสาธารณูปโภคของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (The Board of Investment of Thailand : BOI) ให้ความสำคัญกับกิจการสาธารณูปโภคซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรม เช่น กลุ่มพลังงานทดแทน โครงการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และเขตอุตสาหกรรม เช่น กิจการสนามบินพาณิชย์ รวมทั้งกิจการขนส่งทางรางและทางเรือ กิจกรรมที่สนับสนุนการขนส่งของเรือบรรทุกสินค้าและกิจการสถานที่ตรวจปล่อยและบรรจุสินค้าเข้าตู้คอนเทนเนอร์ (Inland Container Depot : ICD) นิคมอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ และกิจการศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศ นอกจากนี้ BOI ยังคงให้การส่งเสริมกิจการเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว ได้แก่ กิจการขนส่งทางอากาศ กิจการเรือเฟอร์รี่หรือเรือท่องเที่ยว

กรมศุลกากรมีการดำเนินงานที่เชื่อมโยงกับเศรษฐกิจทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ จึงทำให้การดำเนินโครงการหรือการปฏิบัติราชการส่งผลในวงกว้างในหลาย ๆ อุตสาหกรรม และโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงทางการค้าที่เกี่ยวข้องกับแถบประเทศเพื่อนบ้านตามกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง พบว่ามีโครงการสำคัญส่งผลต่อกรอบความร่วมมือ GMS ดังนี้ 1) โครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการและอาคารพักอาศัยพร้อมส่วนประกอบอื่น ๆ ของส่วนบริการศุลกากรฉะเชิงเทรา ตำบลบางปะกง อำเภอบางปะกง จังหวัดฉะเชิงเทรา 2) โครงการจัดหาเครื่องชั่งน้ำหนักและอุปกรณ์ด้านการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการค้าและการบริการระหว่างประเทศ ด้านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ 3) โครงการศึกษา ทบทวน หลักเกณฑ์ ระเบียบปฏิบัติ และกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรด้านคลัสต์สินค้าทันสมัยและเขตปลอดอากร ให้มีความชัดเจน ทันสมัยเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และสอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน 4) โครงการระบบการเชื่อมโยงข้อมูลเอกสารใบส่งปล่อยสินค้าแบบอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ National Single Window

2.8 นโยบาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และแผนพัฒนาด้านการดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567 ได้กำหนดวิสัยทัศน์ในการเป็นผู้นำและผลักดันการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลเพื่อขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย 4.0 ยุทธศาสตร์กระทรวงดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม พ.ศ. 2563 - 2567 ประกอบไปด้วย ยุทธศาสตร์ 6 ข้อ ซึ่งสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 7 คือ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ได้แก่ 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของประเทศ 2) เพิ่มศักยภาพการแข่งขันของประเทศ โดยการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัล 3) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล 4) ส่งเสริมการให้บริการแก่ประชาชน ภาครัฐและภาคเอกชนในรูปแบบดิจิทัล 5) พัฒนากำลังคนให้พร้อมเข้าสู่ยุคดิจิทัล 6) สร้างและส่งเสริมความเชื่อมั่นในการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล

2.9 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

2.9.1 ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative : BRI)

โครงการเส้นทางสายไหมเป็นยุทธศาสตร์ระดับโลกของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของประเทศจีนกับทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกันผ่านการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน รถไฟ และท่าเรือ ด้วยการสนับสนุนด้วยกองทุนเส้นทางสายไหม (New Silk Road Fund, NSRF) และธนาคารเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเอเชีย (Asian Infrastructure Investment Bank : AIIB) โครงการสายไหม (BRI) ประกอบด้วย 2 ส่วนหลัก หรือวงแหวนเศรษฐกิจเส้นทางสายไหมทางบกที่เชื่อมจีนกับยุโรปผ่านทางเอเชียกลางและเอเชียตะวันตก และเส้นทางสายไหมทางทะเลแห่งศตวรรษที่ 21 จะเชื่อมจีนกับยุโรปผ่านเส้นทางเดินเรือผ่านเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เอเชียใต้ และแอฟริกา

ความคืบหน้าสำคัญในส่วนของประเทศไทย โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพมหานคร - นครราชสีมา) อยู่ระหว่างก่อสร้าง คาดว่าจะแล้วเสร็จปี 2571 และระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ รอผลการพิจารณารายงาน EIA และเตรียมขออนุมัติโครงการฯ ต่อไป

2.9.2 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of Southeast Asian Nations : ASEAN)

สมาคมประชาชาติประกอบด้วยประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ (ประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย) ได้มีการจัดตั้งประชาคมอาเซียนอย่างเป็นทางการ ในปี พ.ศ. 2558 มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อกำหนดแผนงานด้านเศรษฐกิจ และสร้างพันธมิตรยุทธศาสตร์ระหว่างสมาชิกที่ต้องดำเนินการใน 4 ส่วนหลัก (Bali Concord II) ได้แก่

- 1) การเป็นตลาดเดียวและฐานการผลิตรวม (Single Market and Production Base) เพื่อเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมืออย่างเสรี และการเคลื่อนย้ายเงินทุนอย่างเสรีมากขึ้น
- 2) การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจของอาเซียน (Competitive Economic Region) เช่น นโยบายด้านการแข่งขัน ภาษี ทฤษฎีสันทางปัญญา การคุ้มครองผู้บริโภค และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 3) การพัฒนาเศรษฐกิจอย่างเสมอภาคเท่าเทียมกัน (Equitable Economic Development) สนับสนุนการพัฒนา SMEs ผ่านโครงการต่าง ๆ เช่น ASEAN - help - ASEAN Programs เป็นต้น
- 4) การบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก (Integration into the Global Economy) เป็นการปรับนโยบายเศรษฐกิจของอาเซียนกับประเทศภายนอกภูมิภาค เช่น การจัดทำเขตการค้าเสรี การให้สิทธิพิเศษด้านการลงทุน เป็นต้น

2.9.3 เขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Area : AFTA)

เขตการค้าเสรีอาเซียนปัจจุบันมีสมาชิกทั้งหมด 10 ประเทศ คือ ประเทศบรูไน อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ ไทย เวียดนาม ลาว เมียนมา และกัมพูชา เป็นความร่วมมือที่มุ่งกระชับความสัมพันธ์และขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจการค้า เพื่อให้อาเซียนแข่งขันกับประเทศอื่นได้ โดย AFTA จะทำให้การค้าขายสินค้าในอาเซียนเป็นไปอย่างเสรี มีการคิดอัตราภาษีศุลกากรระหว่างกันภายในกลุ่มให้เหลือน้อยที่สุด หรือเป็นร้อยละ 0 และปราศจากข้อกีดกันทางการค้า ส่งผลให้ประเทศสมาชิกมีต้นทุนการผลิตสินค้าลดลง อีกทั้งเป็นการเพิ่มปริมาณการบริโภคสินค้าในภูมิภาค ทำให้อาเซียนเป็นภูมิภาคที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมั่นคง

2.9.4 ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิก (Comprehensive and Progressive Agreement for Trans - Pacific Partnership : CPTPP)

ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจภาคพื้นแปซิฟิกมีสมาชิกรวม 12 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย บรูไน แคนาดา ชิลี มาเลเซีย เม็กซิโก นิวซีแลนด์ เปรู สิงคโปร์ เวียดนาม และญี่ปุ่น ภายหลังสหรัฐอเมริกาถอนตัวออกจากความตกลง ทำให้อาเซียนเหลือจำนวน 11 ประเทศ ซึ่งขนาดเศรษฐกิจ (Gross domestic product : GDP) และความครอบคลุมรวมของประเทศสมาชิก 11 ประเทศ มีขนาดใหญ่ทั้งในเชิงเศรษฐกิจและขนาดของตลาด ในปี 2565 จีนและเกาหลีใต้ได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกอย่างเป็นทางการ

ข้อดี - ข้อเสีย และความพร้อมของไทยเพื่อรับพันธกรณีความตกลง CPTPP ในส่วนของผลกระทบต่อภาคการเกษตร มี 2 ประเด็นหลักสำคัญที่ต้องคำนึงถึง คือ 1) ด้านพันธุ์พืช ซึ่งประเทศสมาชิกจะต้องปฏิบัติตามอนุสัญญา UPOV1991 ทำให้มีความกังวลในประเด็น อาทิ เกษตรกรไม่สามารถเก็บส่วนขยายพันธุ์พืชไว้ปลูกต่อได้ และเมล็ดพันธุ์พืชของไทยถูกผูกขาดทางการค้า 2) ด้านการค้าสินค้า สมาชิก CPTPP มีการยกเลิกหรือลดภาษีนำเข้าสินค้าระหว่างกันได้มากถึงร้อยละ 95 - 100 ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อสินค้าเกษตรของไทยที่มีศักยภาพแข่งขันน้อย เช่น สินค้าปศุสัตว์ และสินค้าประมง

2.9.5 ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Initiative for Multi - Sectoral Technical and Economic Cooperation : BIMSTEC)

ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลเป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ใน 7 ประเทศ ได้แก่ บังกลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย โดยมีสาขาความร่วมมือหลัก 14 สาขา คือ การค้า การลงทุน การคมนาคมและการสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว เทคโนโลยี ประมง เกษตร สาธารณสุข การลดความยากจน การต่อต้านการก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ การจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ วัฒนธรรมและปฏิบัติสัมพันธ์ในระดับประชาชน เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรีร่วมกัน

ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล BIMSTEC จะช่วยเปิดโอกาสให้ประเทศไทยสามารถขยายความสัมพันธ์กับประเทศในภูมิภาคเอเชียใต้ โดยเฉพาะการที่เอเชียใต้เป็นตลาดขนาดใหญ่ มีแหล่งวัตถุดิบและทรัพยากรที่สำคัญ ๆ เช่น ก๊าซธรรมชาติ และศักยภาพในการผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ รวมถึงส่งผลให้แต่ละภาคของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างระบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ - ใต้ แนวตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมประเทศในกลุ่มอาเซียน ประเทศอินเดีย และประเทศจีนเข้าไว้ด้วยกัน เกิดการขยายตลาดการค้า การพัฒนารูปแบบการลงทุน และการปรับปรุงระเบียบทางการค้าให้เข้าสู่ระบบตลาดการค้าเสรีทั่วโลก

กระทรวงคมนาคมเร่งดำเนินโครงการที่อยู่ในแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงด้านคมนาคม BIMSTEC ที่ต้องขับเคลื่อน 4 ด้าน คือ ด้านถนนและการขนส่งทางถนน ด้านรถไฟและการขนส่งทางราง ด้านท่าเรือและการขนส่งทางน้ำ และด้านการบินและการพัฒนาท่าอากาศยาน

2.9.6 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region : GMS)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือของ 6 ประเทศ คือ ไทย เมียนมา ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (ยูนนาน) โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก โครงการ GMS มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ สนับสนุนการจ้างงานและยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถ รวมทั้งโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก สาขาความร่วมมือของ GMS มี 9 สาขา ได้แก่ คมนาคมขนส่ง โทรคมนาคม พลังงาน การค้า การลงทุน เกษตร สิ่งแวดล้อม การท่องเที่ยว และการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

2.9.7 กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง (Mekong Lancang Cooperation : MLC)

กรอบความร่วมมือแม่โขง - ล้านช้าง ประกอบด้วยสมาชิก 6 ประเทศ ได้แก่ กัมพูชา ลาว เมียนมา เวียดนาม ไทย และจีน ที่ประสงค์จะพัฒนากรอบความร่วมมือในเขตเศรษฐกิจแม่น้ำโขง โดยเน้นให้มีการพัฒนาที่ยั่งยืน ลดความเหลื่อมล้ำ และส่งเสริมกระบวนการพัฒนาอาเซียน ซึ่งประเทศสมาชิกมีการหารือร่วมกันเกี่ยวกับการพัฒนากรอบความร่วมมือดังกล่าวอย่างต่อเนื่อง ใน 3 สาขาหลัก ได้แก่ การเมืองและความมั่นคง เศรษฐกิจและการพัฒนาอย่างยั่งยืน สังคม วัฒนธรรม และการแลกเปลี่ยนระหว่างประชาชน โดยจีนได้ตั้งกองทุนพิเศษแม่โขง - ล้านช้าง กว่า 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในการผลักดันโครงการต่าง ๆ เช่น การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษข้ามพรมแดน โครงการพัฒนาการอำนวยความสะดวกตามแนวชายแดน โครงการจัดหาระบบติดตามทางศุลกากร (Tracking System) โครงการพัฒนาพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ในเขตชนบท รวมทั้งศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับนโยบายพาณิชย์ อิเล็กทรอนิกส์ข้ามพรมแดน (Cross Border e - Commerce : CBEC)

ผลกระทบของ MLC ต่อประเทศไทยที่กำลังเผชิญกับความท้าทายที่จีนเป็นผู้กำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่นคงที่มีนัยสำคัญ โดยจีนเป็นประเทศต้นกำเนิดของแม่น้ำโขงได้นำปัจจัยนี้มากำหนดวาระการพัฒนาและควบคุมการบริหารจัดการแม่น้ำล้านช้าง แม่น้ำโขง เช่น โครงการสร้างเขื่อน โครงการเดินเรือ โครงการระเบิดแก่ง หากสามารถทำให้ 5 ประเทศในอาเซียนภาคพื้นทวีปมีการรวมกลุ่มกันเป็นเอกภาพ จะทำให้การเจรจากับจีนมีน้ำหนักมากขึ้น

2.9.8 ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS)

ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง เป็นความร่วมมือระหว่างกัมพูชา ลาว เมียนมา ไทย และเวียดนาม ในด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ในระดับอนุภูมิภาคของกลุ่มประเทศ Cambodia Laos Myanmar Vietnam (CLMVT) ได้แก่ ประเทศไทย กัมพูชา ลาว เมียนมา และเวียดนาม เพื่อส่งเสริมการพัฒนาร่วมกันอย่างสมดุล ความเป็นมายุทธศาสตร์ความร่วมมือที่มุ่งลดช่องว่างทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศและความเจริญอย่างยั่งยืน ในอนุภูมิภาค ในสาขาความร่วมมือสำคัญ 6 สาขา 1) การอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการลงทุน 2) ความร่วมมือด้านการเกษตรและอุตสาหกรรม 3) การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ 4) ความร่วมมือด้านการท่องเที่ยว ในหมู่ประเทศสมาชิก 5) การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ 6) ความร่วมมือด้านสาธารณสุข

ผลจากความร่วมมือล่าสุดได้รับหุ้นส่วนเพื่อการพัฒนาครั้งแรก ได้แก่ ประเทศจีน สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ อินเดีย และออสเตรเลีย รวมทั้งกลุ่มที่สองที่ ได้แก่ นิวซีแลนด์ และอิสราเอล

2.9.9 แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT)

แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (IMT - GT) ที่ครอบคลุมพื้นที่ 8 รัฐทางเหนือของมาเลเซีย (มะละกา เกดะห์ กะลันตัน เนกรีเซมบิลัน ปีนัง เปรัก เพอร์ลิส และสลังงอร์) 10 จังหวัดของเกาะสุมาตรา ประเทศอินโดนีเซีย (อาเจห์ บังกาเบลิตุง เบงกูลู จัมบี ลัมปุง เรียว เกาะเรียว สุมาตราเหนือ สุมาตราตะวันตก และสุมาตราใต้) และ 14 จังหวัดภาคใต้ของไทย (จังหวัดสุราษฎร์ธานี ระนอง ชุมพร ภูเก็ต พังงา กระบี่ สงขลา สตูล ปัตตานี ยะลา นราธิวาส นครศรีธรรมราช ตรัง และพัทลุง) มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการมีบทบาทของภาคเอกชนที่สนับสนุนโดยรัฐบาลสนับสนุนในการปรับปรุงประสิทธิภาพการผลิต การตลาด เทคโนโลยีการจัดสรรทรัพยากรการผลิต โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) ให้การสนับสนุนความร่วมมือใน 9 สาขา ได้แก่ 1) สาขาคมนาคม 2) สาขาโทรคมนาคม 3) สาขาพลังงาน 4) สาขาการค้า 5) สาขาการลงทุน 6) สาขาการเกษตร 7) สาขาสินค้าเกษตร 8) สาขาการท่องเที่ยว 9) สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

2.10 การทบทวนเกี่ยวกับตัวชี้วัดด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

2.10.1 ดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์

ระบบโลจิสติกส์มีองค์ประกอบที่มีความหลากหลายและซับซ้อนการกำหนดเกณฑ์ในระบบโลจิสติกส์จึงมีหลากหลายโดยมีเป้าหมายเพื่อให้องค์กรประสบความสำเร็จ ส่งผลให้มีการกำหนดดัชนีชี้วัดมีความแตกต่างกันไปและให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อการเปรียบเทียบระดับประเทศในการประเมินดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index : LPI) ที่กำหนดโดยธนาคารโลก (The World Bank) จึงถูกมาใช้อย่างแพร่หลายสำหรับการพิจารณาภาพรวมของระบบโลจิสติกส์ เพื่อหาแนวทางหรือกลยุทธ์เพื่อสร้างโอกาสและพัฒนาความสามารถทางการแข่งขันได้ นอกจากนี้การเปรียบเทียบประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ฯ ยังส่งผลต่อการพิจารณาด้านการลงทุนในต่างประเทศอีกด้วย (Rezaei et al., 2018) (The World Bank, 2018) โดย LPI แบ่งออกเป็น 2 ส่วน คือ ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International Logistics Performance Index : ILPI) และดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic Logistics Performance Index : DLPI) โดยทำการประเมินและเปรียบเทียบใน 160 ประเทศทั่วโลก โดยเริ่มมาตั้งแต่ปี 2550 ซึ่งในการจัดอันดับล่าสุดในปี 2566 พบว่าประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 34 จาก 139 ประเทศทั่วโลก ส่วนมุมมองโลจิสติกส์ในประเทศ (Domestic LPI) เป็นการรวบรวมข้อมูลจากแบบสำรวจด้านโลจิสติกส์ทั้งส่วนที่เป็นโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ ธนาคารโลกได้ยุติการรวบรวมข้อมูลหลังจากการเผยแพร่ LPI ฉบับปี 2561

นอกจาก LPI ยังมีดัชนีชี้วัดด้านโลจิสติกส์อีกหลายดัชนี รายละเอียดดังต่อไปนี้

1) ตัวชี้วัดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ปี 2565

ในปี 2565 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (National Logistics Cost : NLC) มีมูลค่ารวม 2,382.2 พันล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.7 ต่อ GDP ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้าซึ่งเป็นองค์ประกอบที่ใหญ่ที่สุด รองลงมาคือต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ (สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2565) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2550 - 2564 รัฐบาลได้มีการกำหนดแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยมาทั้งหมด 3 ฉบับ เพื่อพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งและลดต้นทุนที่เกี่ยวข้อง โดยมีประเด็นพัฒนาหลัก คือ การพัฒนาด้านการขนส่ง การค้า เทคโนโลยีสารสนเทศและบุคลากร ส่วนในแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายการพัฒนาประเทศอย่างมีทิศทางและเกิดประสิทธิภาพ สามารถเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่อไป มีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ได้แก่ 1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก 2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน 3) การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ 4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และ 5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

2) ดัชนีวัดประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม โดยกระทรวงอุตสาหกรรม

สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ กระทรวงอุตสาหกรรม โดยได้แบ่งดัชนีชี้วัดออกเป็น 3 ส่วน ได้แก่ 1) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรม (Industrial Logistics Performance Index : ILPI) 2) ดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพซัพพลายเชน (Supply Chain Performance Index : SCPI) และ 3) ดัชนีชี้วัดศักยภาพการจัดการโลจิสติกส์

2.10.2 ดัชนีชี้วัดด้านการขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ตระหนักถึงความสำคัญของการพัฒนาขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศผ่านความพร้อมของการขนส่งและการจราจร ปี 2558 จึงได้มีศึกษาเพื่อการพัฒนาตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจร และการพัฒนาฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรสำหรับการพัฒนาตัวชี้วัด แล้วทำการจัดทำตัวชี้วัดประสิทธิภาพด้านการขนส่งและจราจรที่เหมาะสมสำหรับประเทศไทย ครอบคลุมทุกรูปแบบการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งสิ้น 44 ตัวชี้วัด สามารถแบ่งเป็น 4 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มความสามารถในการให้บริการ ด้านคุณภาพการให้บริการ ด้านการใช้งานและด้านความปลอดภัยการรวบรวมข้อมูลนั้นได้เก็บรวบรวมยุทธศาสตร์และนโยบายที่เกี่ยวข้องของตัวชี้วัดของหน่วยงานขนส่ง ภายใต้กระทรวงคมนาคม โดยได้ทำการศึกษาดัชนีชี้วัดผ่านแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการ ทั้งหมด 12 แผน ดังนี้

- 1) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 พ.ศ. 2563 - 2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570
- 2) แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560)
- 3) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2556 - 2560)
- 4) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน 2558 (Action Plan)
- 5) แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563 กระทรวงคมนาคม
- 6) แผนการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554 - 2563
- 7) แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564 และแผนปฏิบัติการกรมทางหลวง พ.ศ. 2566 - 2570
- 8) บทสรุปผู้บริหาร (Executive Summary) แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2560 - 2564
- 9) แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559 - 2564 (ฉบับทบทวนปี พ.ศ. 2560)
- 10) แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564
- 11) แผนปฏิบัติการประจำปี 2564 ภายใต้แผนยุทธศาสตร์ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2564 - 2568
- 12) แผนยุทธศาสตร์สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560 - 2564) (ฉบับทบทวน)

จากรวบรวมตัวชี้วัดทางด้านขนส่งและโลจิสติกส์จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปประเด็นตัวชี้วัดสำคัญ โดยมี Transport Performance Index (TPI) เป็นหลักและรวบรวมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านโลจิสติกส์ จากดัชนีที่มีความคล้ายคลึงกันจำนวน 70 ตัวชี้วัด มาจัดตัวชี้วัดจำนวน 26 ตัวชี้วัด จัดกลุ่มได้เป็น 6 ด้าน คือ 1) ด้านต้นทุน - เศรษฐกิจ 2) ด้านปริมาณ ผ่านรูปแบบการขนส่งและสถานที่ 3) ด้านสิ่งแวดล้อม 4) ด้านการให้บริการ 5) ด้านเวลา และ 6) ด้านกำลังคน

2.11 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ปรึกษาสรุปผลการวิเคราะห์ทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ประกาศข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องทั้งหมด 9 กฎหมาย/กรอบความตกลง อาทิ เช่น กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และ กฎหมายการผังเมือง เป็นต้น สรุปโดยย่อดังตารางที่ 2.11 - 1

ตารางที่ 2.11 - 1 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์ทบทวน
1. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับพิธีการศุลกากร	มีประกาศกำหนดอันเนื่องจากวัตถุประสงค์ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่เป็นหน่วยงานดูแลกฎหมาย 17 ฉบับตามประกาศกรมศุลกากรที่ 169/2563 เรื่อง การดำเนินการกระบวนการทางศุลกากรสำหรับระบบศุลกากรผ่านแดนอาเซียน ให้ต้องตรวจสอบสินค้าให้ทำเอกสารการนำเข้าผ่าน วัตถุประสงค์ของกฎหมายที่เกี่ยวข้องดังกล่าวเพื่อความปลอดภัย มั่นคง ของประเทศ และถึงแม้สินค้าบางอย่างไม่อยู่ในกฎหมาย 17 ฉบับ กรมศุลกากรมีอำนาจในการเปิดตรวจสอบสินค้าตามมาตรา 104 - 106 ของพระราชบัญญัติศุลกากร 2560
2. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและรถบรรทุก	กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก รถยนต์ ได้มีข้อกำหนดเกี่ยวกับการจัดระเบียบการขนส่งทางถนนด้วยรถ การนำรถยนต์จากต่างประเทศเข้ามาในประเศ รวมถึงข้อกำหนดด้านการบรรทุก เพื่อความปลอดภัยในการขนส่งของผู้ประกอบการ
3. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์	ในปัจจุบันกฎหมายที่ใช้ในระบบโลจิสติกส์ ใช้กฎหมายแพ่งและพาณิชย์ว่าด้วยลักษณะรับขน และกฎหมายขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ หากเป็นการขนส่งข้ามแดนระหว่างประเทศ นอกจากจะใช้พระราชบัญญัติการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศแล้ว เพื่อความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้า จึงได้มีการตราพระราชบัญญัติการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามพรมแดน 2556
4. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีแนวทางที่จะให้เอกชนเข้ามาร่วมใช้ราง ในช่วงเวลาที่ว่างจากการให้บริการเดินรถของ รฟท. โดยเอกชนจะต้องจ่ายค่าเช่าใช้รางให้กับ รฟท. ทั้งนี้ เอกชนผู้เข้ามาร่วมใช้รางจะปฏิบัติตามข้อกำหนดของ รฟท. และภายใต้การกำกับใบอนุญาตและมาตรฐานของกรมการขนส่งทางราง โดยแนวทางในการกำหนดนโยบายของ รฟท. และการกำหนดยุทธศาสตร์ในการพัฒนาการขนส่งทางราง จะต้องไม่ขัดหรือแย้งกับกฎหมายของรฟท.
5. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ	กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชย์นวิ กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การจัดการระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำการพาณิชย์นาวี โดยให้สอดคล้องกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางน้ำยังมีอุปสรรคต่อผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำในส่วนของค่าภาระต่าง ๆ ในอาณาบริเวณ นอกจากที่หน่วยงานกำหนดอัตราค่าภาระแล้ว ยังมีค่าภาระอื่น ๆ อันที่เป็นอุปสรรคต่อการขนส่งทางน้ำ

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 2.11 - 1 การทบทวน กฎหมาย ระเบียบ ประกาศ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (ต่อ)

กฎหมาย/กรอบความตกลงที่เกี่ยวข้อง	ผลการวิเคราะห์ทบทวน
6. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ	พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 2558 เป็นกฎหมายที่กำหนดอำนาจหน้าที่ของสำนักงานการบินพลเรือน ทั้งในด้าน (1) การกำกับดูแลการบินพลเรือน และควบคุมกิจการการบินพลเรือน อาทิ การกำหนดคุณสมบัติ หลักเกณฑ์วิธีการเงื่อนไข มาตรฐานและแนวปฏิบัติในเรื่องต่าง ๆ การกำกับดูแล ควบคุม ตรวจสอบ ติดตาม และประเมินผล และ (2) ด้านเศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ อาทิ การกำกับดูแลและตรวจสอบการกำหนดราคาและการจัดเก็บค่าโดยสารและค่าธรรมเนียมสำหรับอากาศยานขนส่ง การกำกับดูแลและตรวจสอบการเรียกเก็บค่าบริการ ค่าภาระหรือเงินตอบแทนอื่นใดของผู้ดำเนินการสนามบินสาธารณะ รวมทั้งการเสนอแนะต่อรัฐมนตรีเกี่ยวกับการจัดสรรสิทธิการบินและการอนุญาตการบินแก่อากาศยานและสายการบินของไทยและต่างประเทศ
7. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านการท่องเที่ยว	จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการท่องเที่ยว พบว่ามีกฎหมายและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวหลายฉบับ หลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานต่างก็มีกรอบอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายของตน แต่เมื่อพิจารณาพบว่าหน้าที่ของบางหน่วยงานในการกำหนดนโยบายด้านการท่องเที่ยวยังมีความซ้ำซ้อนกัน มีการจัดตั้งหน่วยงานหลายหน่วยงานซึ่งมีภารกิจที่มุ่งเน้นในทิศทางเดียวกัน ไม่ว่าจะเป็นคณะกรรมการนโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติ คณะกรรมการการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย นอกจากนั้นยังมีองค์การมหาชนในการบริหารการพัฒนาพื้นที่พิเศษเพื่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน ซึ่งมุ่งพัฒนาการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และมุ่งพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตพื้นที่พิเศษตามที่พระราชบัญญัตินโยบายการท่องเที่ยวแห่งชาติกำหนด
8. กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าว	จากการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าว พบว่ากระบวนการขออนุญาตอาจยังมีขั้นตอนหลายประการ อย่างไรก็ตาม เจ้าของกิจการสามารถดำเนินการขึ้นทะเบียนแรงงานต่างด้าวได้ ในส่วนของสิทธิประโยชน์ แรงงานต่างด้าวที่เข้ามาอย่างถูกต้องก็จะได้รับสิทธิประโยชน์ตามที่กฎหมายไทยกำหนด ซึ่งในส่วนของกฎหมายไทยที่เกี่ยวข้องกับแรงงานต่างด้าว ได้รับเอาอนุสัญญา (International Labour Organization : ILO) ไม่เลือกปฏิบัติ ปฏิบัติอย่างเท่าเทียม เยี่ยงคนในชาติ
9. กฎหมายการผังเมือง	จากการทบทวนและวิเคราะห์ พบว่าการใช้พื้นที่ การใช้ประโยชน์ในที่ดิน การดำเนินกิจกรรมของแต่ละจังหวัด ยังไม่สอดคล้องตามความเป็นจริง จึงทำให้ไม่เป็นไปตามนโยบายผังระดับจังหวัด ผังเมืองรวม ในการพัฒนาเมือง การคมนาคมขนส่ง การสาธารณูปโภค สาธารณูปการ จึงเห็นควรพิจารณาในการดำเนินการร่วมกันในการพิจารณาจัดทำผังเมืองรวมของแต่ละจังหวัด เพราะสภาพเมืองของแต่ละจังหวัดมีความเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วตามการพัฒนาโครงสร้างคมนาคมและการขยายตัวของเมือง

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

บทที่ 3

โครงสร้างพื้นฐานและ
ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า
และการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

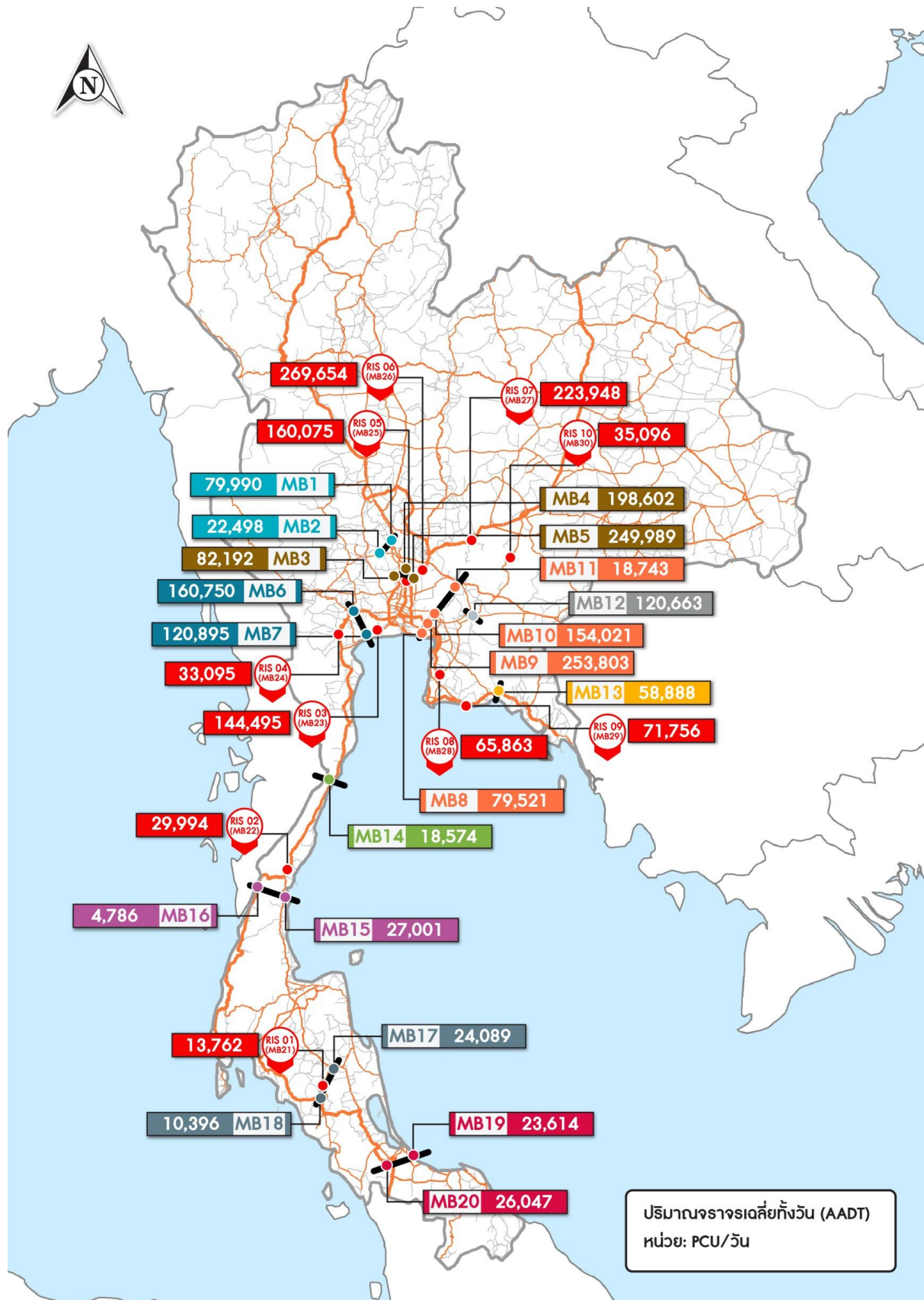
บทที่ 3

โครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา

- ☐ การสำรวจความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของพื้นที่ศึกษา
- ☐ การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา
- ☐ การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้า

3.1 การสำรวจความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าของพื้นที่ศึกษา

การสำรวจปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าของในพื้นที่ศึกษา จะนำมาใช้ประกอบการเสนอแนะโครงการ และใช้ปรับเทียบแบบจำลองการเดินทางและขนส่งสินค้า ตรวจสอบความถูกต้องของผลการวิเคราะห์ โดยที่ปรึกษา ดำเนินการรวบรวมและสำรวจข้อมูลด้านจราจรและขนส่ง ประกอบด้วย การสำรวจปริมาณการจราจรบนช่วงถนน (Mid - Block Traffic Count : MB) และการสัมภาษณ์ริมทาง (Roadside Interview Survey : RIS) มีวัตถุประสงค์ เพื่อให้ได้ข้อมูลการจราจรของยานพาหนะและผู้โดยสารที่เป็นปัจจุบันมากที่สุด และนำไปใช้ในการปรับปรุงแบบจำลอง ด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model : NAM) โดยจะใช้วิธีการสำรวจแบบ Screen Line Count ซึ่งจะลากเส้นแนวสมมติขึ้นมาตัดกับทางหลวงสายสำคัญที่มีปริมาณการจราจรมากกว่า 5,000 คันต่อวัน เพื่อกำหนด จุดสำรวจ ในการศึกษาครั้งนี้มีการลากแนวเส้น Screen Line จำนวน 10 แนว ครอบคลุมในแต่ละพื้นที่ศึกษา คือ ภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออก และกรุงเทพมหานคร แบ่งเป็นจุดสำรวจตามแนว Screen Line ในภาคกลาง จำนวน 16 จุด แนวภาคใต้ จำนวน 9 จุด และแนวภาคตะวันออก จำนวน 5 จุด รวมทั้งสิ้น จำนวน 30 จุด โดยมีรายละเอียดการสำรวจและปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Annual Average Daily Traffic : AADT) แสดงดัง รูปที่ 3.1 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2564)

รูปที่ 3.1 - 1 ปริมาณการจราจรบนช่วงถนน

3.2 การรวบรวมข้อมูลพื้นฐานของพื้นที่ศึกษา

ที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลทุติยภูมิจากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ เช่น สำนักงานสถิติแห่งชาติ (สสช.) สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กรมการปกครอง (ปค.) เป็นต้น ทั้งในระดับประเทศ ระดับภาค ระดับกลุ่มจังหวัด และระดับจังหวัด โดยข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ประกอบด้วย จำนวนประชากร ความหนาแน่นของประชากร จำนวนครัวเรือน ผลิตภัณฑ์มวลรวม รายได้เฉลี่ยครัวเรือน จำนวนแรงงาน การจัดเก็บภาษี จำนวนนักท่องเที่ยว และข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ดังแสดงในตารางที่ 3.2 - 1

ตารางที่ 3.2 - 1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	ความหนาแน่น ของประชากร ปี 2566 (คน/ตร.กม.)	จำนวนครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2565 (ล้านล้านบาท)	รายได้เฉลี่ย ครัวเรือน ปี 2566 (บาทต่อเดือน)	จำนวน แรงงาน ปี 2566 (ล้านคน)	การจัดเก็บภาษี ปี 2566 (พันล้านบาท)	จำนวน นักท่องเที่ยว ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566			
											จำนวน โรงงาน	เงินลงทุน	คนงาน	แรงงาน
ทั่วประเทศ	ทั่วประเทศ	ทั่วประเทศ	66.053	128.727	23.993	17.378	29,030	40.091	1,944.138	315,550	72,699	9,016,977	3,911,456	519,835,821
กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ	5.472	3,487.894	3.595	5.747	39,437	5.652	1,046.087	56,263	5,979	660,095	369,423	6,639,947
ภาคกลาง	ภาคกลาง ตอนบน	ชัยนาท	0.316	128.037	0.100	0.043	23,926	0.167	0.693	1,039	317	19,415	8,670	595,497
		ลพบุรี	0.730	117.698	0.271	0.119	27,977	0.453	2.219	4,181	667	116,869	58,402	3,930,833
		สิงห์บุรี	0.201	244.917	0.061	0.028	26,668	0.105	0.927	749	188	19,149	13,314	781,820
		อ่างทอง	0.271	279.568	0.082	0.032	24,969	0.127	0.834	1,035	324	26,358	7,806	1,011,354
		อยุธยา	0.822	321.557	0.323	0.418	32,524	0.515	29.098	10,251	1,933	505,049	220,648	12,216,380
		สระบุรี	0.639	178.618	0.263	0.262	34,485	0.420	10.861	4,388	1,552	429,468	100,311	19,067,286
		รวม	2.979	179.529	1.097	0.902	28,359	1.788	44.562	21,643	4,981	1,116,308	409,151	37,603,170
	ภาคกลาง ปริมณฑล	นนทบุรี	1.308	2,102.018	0.666	0.369	41,861	1.170	49.773	3,694	1,594	118,581	76,521	4,398,548
		ปทุมธานี	1.219	799.026	0.765	0.449	42,180	1.136	49.229	2,935	3,460	390,121	243,944	6,819,080
		นครปฐม	0.925	426.375	0.442	0.367	41,042	0.858	14.938	3,657	3,340	218,665	176,683	5,734,068
		สมุทรปราการ	1.373	1,367.375	1.023	0.724	34,140	1.506	111.667	3,289	7,004	727,453	477,521	28,205,430
		รวม	4.825	906.815	2.877	1.909	39,614	4.671	224.813	13,574	15,398	1,454,819	974,669	45,157,127
	ภาคกลาง ตอนล่าง 1	กาญจนบุรี	0.895	45.952	0.264	0.121	27,391	0.472	7.591	14,452	1,003	87,156	42,123	8,639,857
		ราชบุรี	0.865	166.411	0.251	0.201	27,226	0.476	4.651	2,363	1,364	153,230	72,666	27,491,982
		สุพรรณบุรี	0.826	154.235	0.438	0.103	17,805	0.480	2.409	6,696	728	54,351	19,752	2,634,200
		รวม	2.586	86.106	0.949	0.425	24,063	1.428	14.592	23,511	3,095	294,737	134,541	38,766,039
	ภาคกลาง ตอนล่าง 2	ประจวบคีรีขันธ์	0.551	86.528	0.163	0.103	27,789	0.282	5.180	11,143	449	52,438	16,274	6,544,997
		เพชรบุรี	0.484	77.696	0.173	0.079	27,750	0.293	2.310	10,819	535	69,744	25,229	1,789,031
		สมุทรสงคราม	0.188	451.140	0.058	0.029	26,552	0.101	4.791	6,655	227	9,329	9,878	335,090
		สมุทรสาคร	0.592	678.667	0.466	0.440	28,445	0.776	24.944	1,226	6,628	387,381	390,222	10,053,638
		รวม	1.815	130.723	0.849	0.651	27,505	1.452	36.731	29,843	7,839	518,892	441,603	18,722,757
	รวมภาคกลาง		12.205	234.928	5.771	3.887	25,742	9.339	320.698	88,572	31,313	3,384,756	1,959,964	140,249,093

หมายเหตุ ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2565 คำนวณโดย สศช. / จำนวนครัวเรือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และการจัดเก็บภาษี ปี 2566 คำนวณโดย ที่ปรึกษา

ที่มา : ข้อมูลจำนวนประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลความหนาแน่นประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลจำนวนครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวล สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลรายได้เฉลี่ยครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2564) ข้อมูลจำนวนแรงงาน สศช. (พ.ศ. 2566) ข้อมูลการจัดเก็บภาษี กรมสรรพากร (พ.ศ. 2565) ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (พ.ศ. 2566) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 3.2 - 1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	ความหนาแน่น ของประชากร ปี 2566 (คน/ตร.กม.)	จำนวนครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2565 (ล้านล้านบาท)	รายได้เฉลี่ย ครัวเรือน ปี 2566 (บาทต่อเดือน)	จำนวน แรงงาน ปี 2566 (ล้านคน)	การจัดเก็บภาษี ปี 2566 (พันล้านบาท)	จำนวน นักท่องเที่ยว ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566			
											จำนวน โรงงาน	เงินลงทุน	คนงาน	รวม
ภาคใต้	ภาคใต้ ฝั่งอ่าวไทย	สุราษฎร์ธานี	1.076	83.450	0.390	0.210	34,435	0.640	6.396	7,610	1,123	76,398	41,396	4,231,554
		ชุมพร	0.509	84.671	0.171	0.119	30,872	0.287	2.123	1,584	512	26,917	15,063	1,090,546
		นครศรีธรรมราช	1.541	154.986	0.469	0.191	31,188	0.834	4.118	4,021	881	59,364	18,655	6,216,255
		พัทลุง	0.521	152.023	0.158	0.043	24,020	0.280	0.888	1,400	375	7,795	5,147	233,652
		สงขลา	1.432	179.581	0.550	0.254	22,361	0.907	22.460	5,128	1,226	97,161	74,733	5,687,008
		รวม	5.078	126.190	1.733	0.818	28,545	2.949	35.741	19,744	4,117	267,636	154,994	17,459,015
	ภาคใต้ ฝั่งอันดามัน	กระบี่	0.482	102.393	0.135	0.082	29,582	0.250	1.771	3,803	351	32,228	8,871	1,554,668
		ตรัง	0.637	129.540	0.194	0.073	23,597	0.372	1.669	1,370	449	20,420	24,834	822,170
		พังงา	0.267	64.029	0.077	0.056	24,641	0.125	0.873	2,910	272	5,695	4,628	253,950
		ภูเก็ต	0.424	780.060	0.212	0.153	34,242	0.347	7.139	11,300	283	11,668	7,023	251,493
		ระนอง	0.193	58.632	0.098	0.030	21,763	0.147	0.572	716	229	4,329	6,816	252,716
		สตูล	0.325	131.292	0.085	0.034	24,197	0.154	0.413	2,138	191	4,697	4,538	185,864
		รวม	2.329	115.755	0.791	0.428	26,208	1.396	12.352	22,238	1,775	79,036	56,710	3,320,860
	ภาคใต้ ชายแดน	นราธิวาส	0.819	183.035	0.181	0.045	17,604	0.350	0.828	792	174	4,721	3,734	179,012
		ปัตตานี	0.737	379.867	0.151	0.053	21,271	0.338	0.863	442	166	9,187	6,371	408,786
		ยะลา	0.550	121.640	0.136	0.047	19,016	0.264	0.818	1,658	176	12,200	6,385	680,983
		รวม	2.106	192.577	0.467	0.145	19,227	0.952	2.507	2,892	516	26,108	16,490	1,268,781
	รวมภาคใต้		9.513	133.429	2.990	1.391	24,654	5.297	50.202	44,874	6,408	377,873	228,194	22,048,656

หมายเหตุ ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2565 คำนวณโดย สศช. / จำนวนครัวเรือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และการจัดเก็บภาษี ปี 2566 คำนวณโดย ที่ปรึกษา

ที่มา : ข้อมูลจำนวนประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลความหนาแน่นประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลจำนวนครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวล สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลรายได้เฉลี่ยครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2564) ข้อมูลจำนวนแรงงาน สศช. (พ.ศ. 2566) ข้อมูลการจัดเก็บภาษี กรมสรรพากร (พ.ศ. 2565) ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (พ.ศ. 2566) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2566)

ตารางที่ 3.2 - 1 ข้อมูลด้านเศรษฐกิจและสังคมในพื้นที่ศึกษา (ต่อ)

พื้นที่ภาค	กลุ่มจังหวัด	จังหวัด	จำนวนประชากร ปี 2566 (ล้านคน)	ความหนาแน่น ของประชากร ปี 2566 (คน/ตร.กม.)	จำนวนครัวเรือน ปี 2566 (ล้านครัวเรือน)	ผลิตภัณฑ์ มวลรวม ปี 2565 (ล้านล้านบาท)	รายได้เฉลี่ย ครัวเรือน ปี 2566 (บาทต่อเดือน)	จำนวน แรงงาน ปี 2566 (ล้านคน)	การจัดเก็บภาษี ปี 2566 (พันล้านบาท)	จำนวน นักท่องเที่ยว ปี 2566 (พันคน)	ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม ปี 2566			
											จำนวน โรงงาน	เงินลงทุน	คนงาน	แรงงาน
ภาค ตะวันออก	ภาค ตะวันออก 1	ฉะเชิงเทรา	0.731	136.525	0.333	0.441	23,355	0.554	19,487	5,686	2,050	335,108	145,582	166,396,428
		ชลบุรี	1.618	370.861	0.742	1.173	33,510	1.188	232,829	23,264	5,106	925,726	314,799	24,220,974
		ระยอง	0.771	217.114	0.437	1.084	28,957	0.687	168,738	4,919	3,132	1,578,105	203,215	34,381,340
		รวม	3.120	235.172	1.508	2.698	28,570	2.428	420.185	33,869	10,288	2,838,938	663,596	224,998,742
	ภาค ตะวันออก 2	จันทบุรี	0.536	84.638	0.193	0.154	31,725	0.361	2,224	4,484	346	14,047	9,971	294,013
		ตราด	0.227	80.543	0.100	0.053	30,226	0.173	0.686	1,863	230	5,179	4,436	186,940
		นครนายก	0.260	122.581	0.089	0.033	31,269	0.148	0.995	1,896	165	6,920	7,647	156,753
		ปราจีนบุรี	0.500	104.898	0.268	0.292	27,479	0.392	8,051	1,289	974	254,621	106,480	7,209,795
		สระแก้ว	0.563	78.230	0.216	0.052	21,111	0.368	0.200	1,293	475	51,839	10,566	2,984,523
		รวม	2.086	89.774	0.862	0.583	28,252	1.441	12.016	10,825	2,190	332,606	139,100	10,832,023
	ภาคตะวันออก		5.206	142.616	2.364	3.282	28,390	3.870	431.848	44,694	12,478	3,427,904	802,696	235,830,766

หมายเหตุ ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมปี 2565 คำนวณโดย สศช. / จำนวนครัวเรือน รายได้เฉลี่ยครัวเรือน และการจัดเก็บภาษี ปี 2566 คำนวณโดย ที่ปรึกษา

ที่มา : ข้อมูลจำนวนประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลความหนาแน่นประชากร ปค. กระทรวงมหาดไทย (พ.ศ. 2566) ข้อมูลจำนวนครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวล สศช. (พ.ศ. 2565) ข้อมูลรายได้เฉลี่ยครัวเรือน สศช. (พ.ศ. 2564) ข้อมูลจำนวนแรงงาน สศช. (พ.ศ. 2566) ข้อมูลการจัดเก็บภาษี กรมสรรพากร (พ.ศ. 2565) ข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (พ.ศ. 2566) ข้อมูลด้านอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม (พ.ศ. 2566)

3.3 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

3.3.1 การศึกษาและวิเคราะห์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

จากการทบทวนข้อมูลเพื่อวิเคราะห์แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคต โดยทบทวนข้อมูลจากการคาดการณ์รายงานต่าง ๆ หรือรายงานที่วิเคราะห์จากแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรทั้งในระดับมหภาคและระดับพื้นที่ ในทุกรูปแบบการขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศบริเวณด้านชายแดนที่คาดว่าจะมีผลต่อการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศให้ครอบคลุมตามความต้องการการเดินทาง

ในการคาดการณ์สัดส่วนและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในปี 2565 2570 2575 และ 2580 โดยการทบทวนแผนแม่บทและแผนดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และรถไฟระหว่างเมือง ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าของแต่ละรูปแบบในอนาคต ในกรณีที่มีการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางรางตามแผนที่ได้กำหนดไว้ สามารถคาดการณ์แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าในอนาคตได้ดังตารางที่ 3.3.1 - 1 ถึงตารางที่ 3.3.1 - 4

ตารางที่ 3.3.1 - 1 ระยะทางและเวลาในการเดินทางบนโครงข่ายถนน

ปี พ.ศ.	ล้าน PCU - กิโลเมตร	ล้าน PCU - ชั่วโมง	ความเร็ว (กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
ปี 2560	277.282	3.466	79.99
ปี 2565	326.879	4.182	78.16
ปี 2570	295.918	3.735	79.23
ปี 2575	428.820	5.750	74.58
ปี 2580	485.283	6.680	72.65
ปี 2585	547.795	7.735	70.82

ที่มา : คาดการณ์โดยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (พ.ศ. 2565)

ตารางที่ 3.3.1 - 2 สัดส่วนการเดินทางตามรูปแบบการเดินทาง

หน่วย : พันคน - เที่ยวต่อวัน

รูปแบบการเดินทาง	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
รถยนต์ส่วนบุคคล	1,535	1,883	2,447	2,803
รถโดยสารประจำทาง	1,004	1,175	1,435	1,641
รถไฟ	109	178	335	397
รถไฟความเร็วสูง	0	0	38	84
อากาศ	83	102	129	148
รวม	2,731	3,338	4,384	5,072

ที่มา : คาดการณ์โดยแบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (พ.ศ. 2565)

ตารางที่ 3.3.1 - 3 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยตัน

หน่วย : ตันต่อปี

รูปแบบการขนส่ง	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ทางถนน	709,027,881	752,418,766	788,702,188	808,873,179	831,015,037
ทางรถไฟ	10,162,498	31,119,109	40,624,127	48,912,897	53,448,909
ทางน้ำ	90,428,938	100,439,931	106,534,708	110,725,376	115,001,908
ทางอากาศ	54,886	60,614	61,917	63,220	64,523
รวม	809,674,202	884,038,420	935,922,939	968,574,672	999,530,376

ที่มา : คําคาดการณ์โดยแบบจําลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (พ.ศ. 2565)

ตารางที่ 3.3.1 - 4 สัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยตัน - กม.

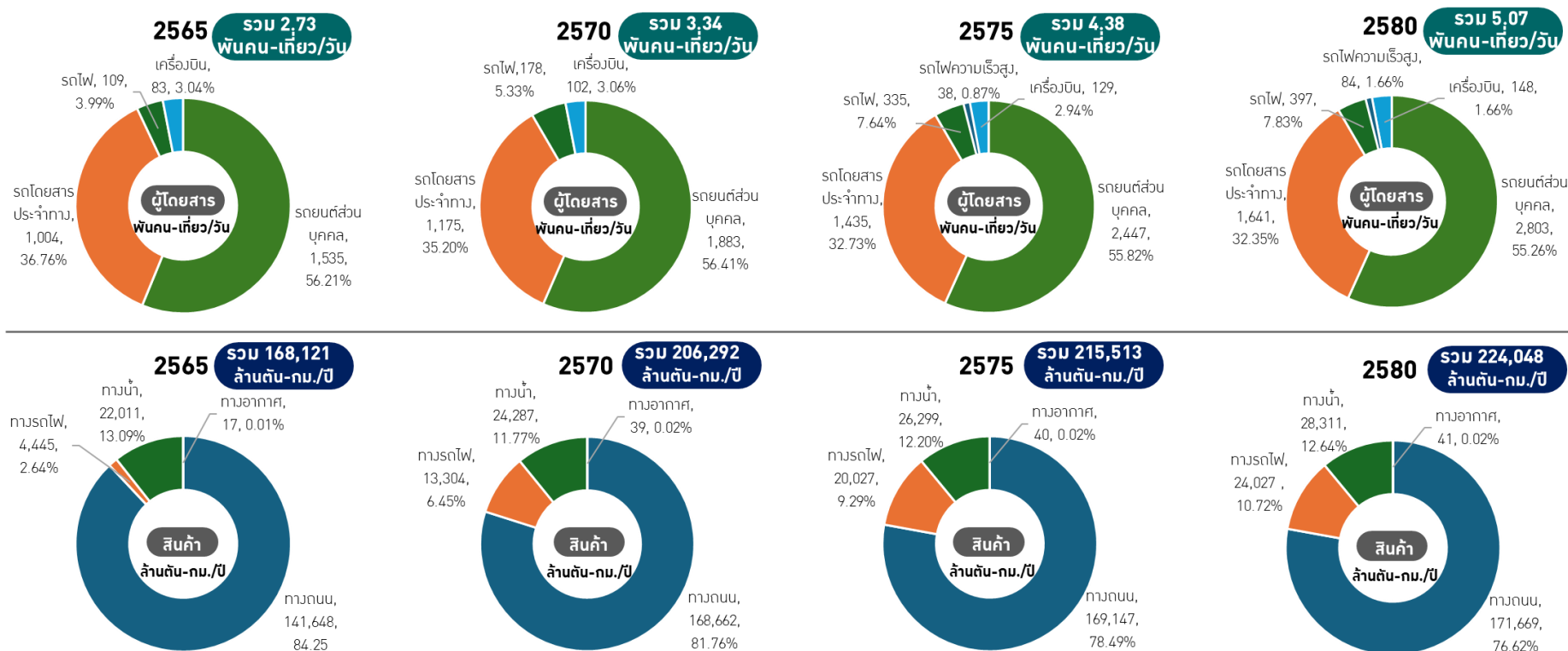
หน่วย : ล้านตัน - กม. ต่อปี

รูปแบบการขนส่ง	พ.ศ. 2565	พ.ศ. 2570	พ.ศ. 2575	พ.ศ. 2580
ทางถนน	141,648	168,662	169,147	171,669
ทางรถไฟ	4,445	13,304	20,027	24,027
ทางน้ำ	22,011	24,287	26,299	28,311
ทางอากาศ	17	39	40	41
รวม	168,121	206,292	215,513	224,048

ที่มา : คําคาดการณ์โดยแบบจําลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (พ.ศ. 2565)

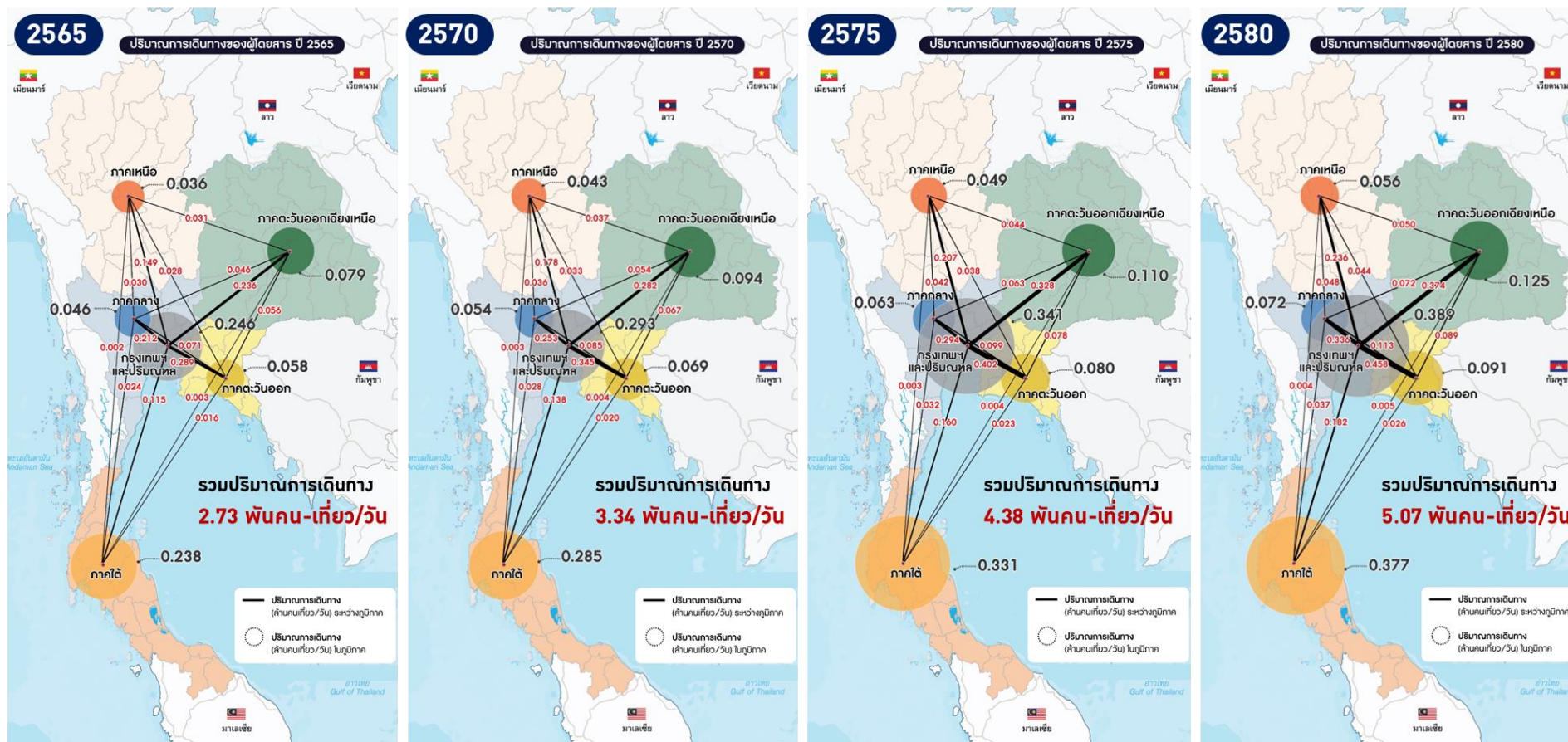
จากสัดส่วนและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ข้างต้น สามารถนํามาจัดทำเชิงรูปภาพได้ดังรูปที่ 3.3.1 - 1

จากข้อมูลสัดส่วนการเดินทางตามรูปแบบการเดินทาง และสัดส่วนการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งในหน่วยตัน สามารถนํามากระจายปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้า (Origin - Destination : O - D) ในรายภูมิภาคในปี 2565 2570 2575 และ 2580 ได้ดังแสดงในรูปที่ 3.3.1 - 2 และรูปที่ 3.3.1 - 3 โดยใช้การคาดการณ์จากแบบจําลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model : NAM) ที่พัฒนาขึ้นโดย สนข.



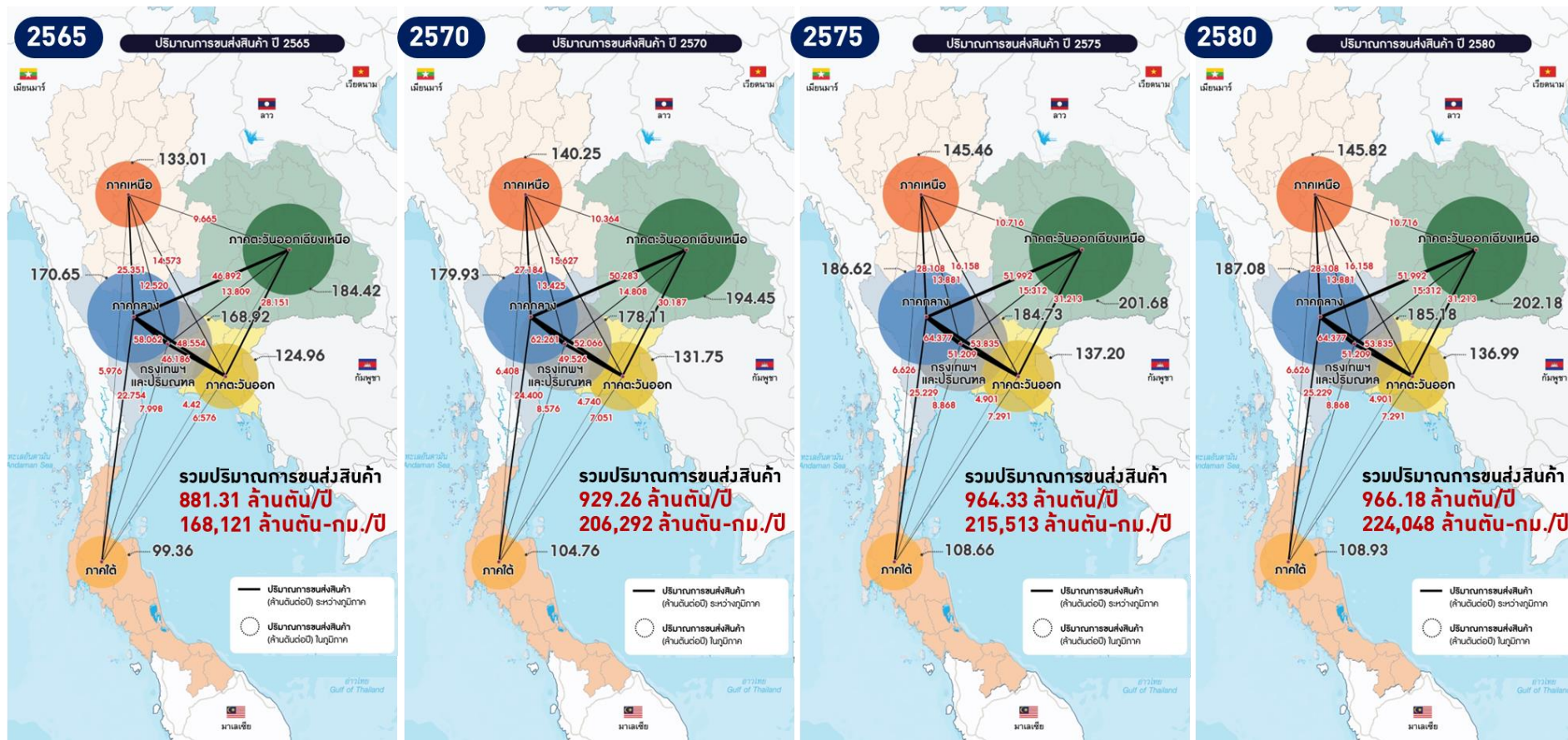
ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.1 - 1 การคาดการณ์สัดส่วนและปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าในปี 2565 2570 2575 และ 2580



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.1 - 2 การคาดการณ์ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารในแต่ละภูมิภาค ปี 2565 2570 2575 และ 2580



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนช. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.1 - 3 การคาดการณ์ปริมาณการลงทุนขนส่งในแต่ละภูมิภาค ปี 2565 2570 2575 และ 2580

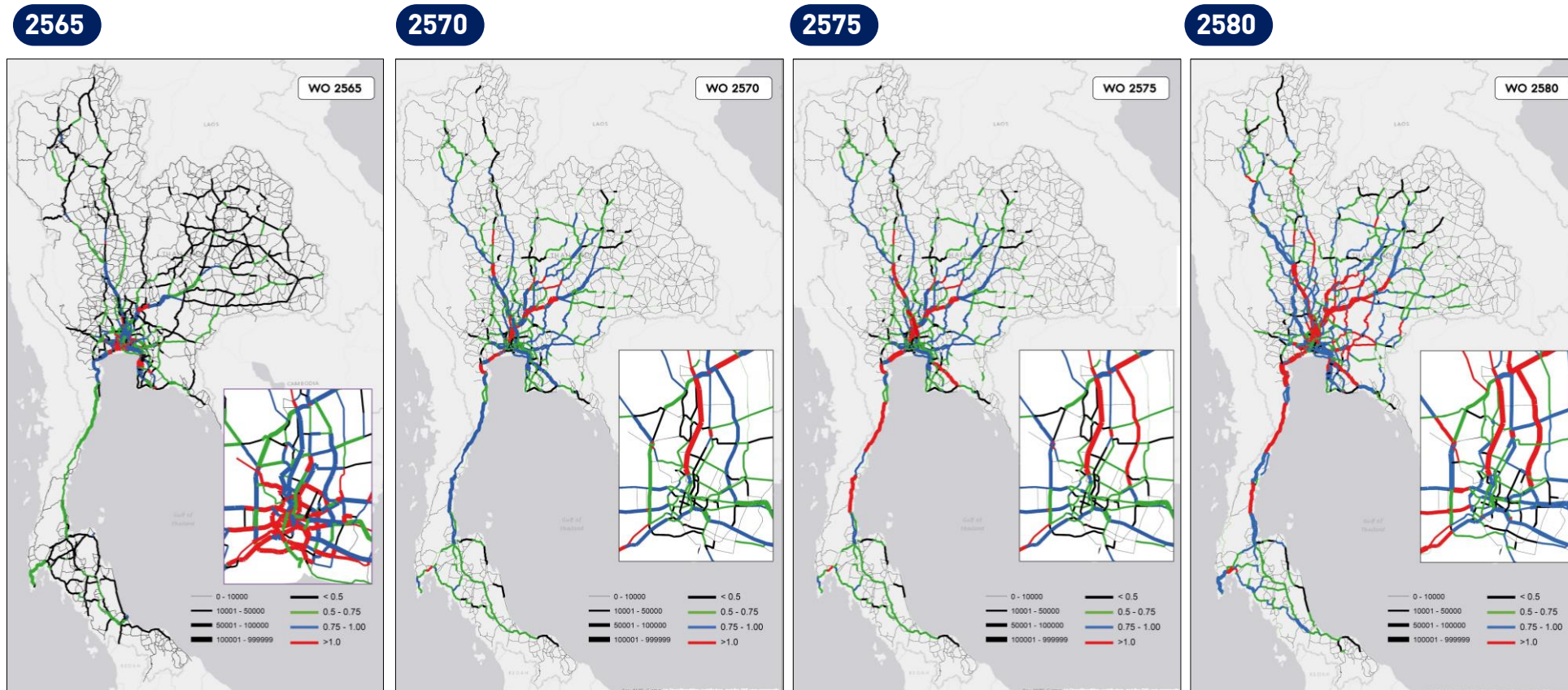
3.3.2 การวิเคราะห์และประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต จำเป็นต้องทราบปริมาณผู้โดยสารและสินค้าที่จะใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต โดยการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าไปยังปีเป้าหมายและประเมินความเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สามารถรองรับได้สูงสุด อย่างไรก็ตาม ในการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้า ที่ปรึกษาได้พิจารณาผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID - 19) ที่ส่งผลต่อปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าเป็นอย่างมากเช่นกัน

การประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต โดยใช้สัดส่วนจำนวนผู้โดยสารหรือสินค้าต่อความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (V/C ratio) การวิเคราะห์แบ่งออกตามรูปแบบการขนส่ง ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ดังนี้

1) การคมนาคมขนส่งทางถนน

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต ที่ปรึกษาใช้แบบจำลองด้านการขนส่งและจราจรระดับประเทศ (National Model : NAM) ในการประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานที่มีแผนงานและโครงการพัฒนาทางถนนตามแผนของภาครัฐ ผลการประเมินแสดงในรูปเชิงแผนที่ ดังแสดงในรูปที่ 3.3.2 - 1



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการเปลี่ยนแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.2 - 1 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

2) การคมนาคมขนส่งทางราง

โครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคตของโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สำโรง รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสำโรง - สมุทรปราการ รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link : ARL) และรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน รถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง และรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงศูนย์ราชการนนทบุรี - มีนบุรี ผลการประเมิน ปี 2570 และ 2580 แสดงในรูปแบบแผนที่ ดังแสดงในตารางที่ 3.3.2 - 1

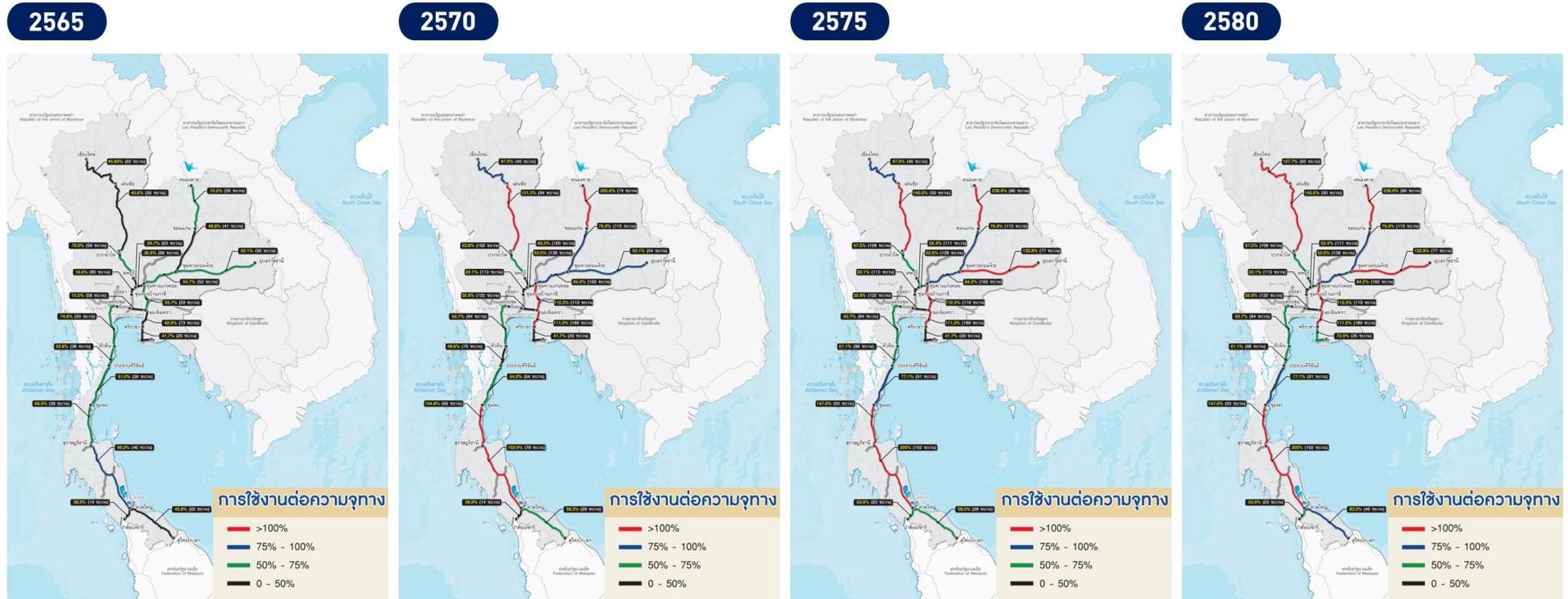
ตารางที่ 3.3.2 - 1 การวิเคราะห์ความจุ (Volume Capacity Ratio : V/C) รถไฟฟ้าในเมือง
ในปี 2570 และ 2580

ปี 2570					
รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสาร ต่อ ชม. Capacity / Hr	ปริมาณผู้โดยสาร ต่อขบวน Capacity / Train	จำนวนขบวน ต่อ ชม. Train / Hr	ปริมาณผู้โดยสาร ที่รองรับได้สูงสุด (Peak Hr)	สัดส่วนจำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	7,100	960	10	8,600	0.90
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	14,000	960	15	16,500	1.15
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	25,600	1,572	16	30,200	1.20
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	5,400	900	6	6,000	1.22
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	1,780	356	5	3,500	0.78
รถไฟฟ้าสายสีชมพู	1,780	356	5	3,500	0.85
ปี 2580					
รถไฟฟ้า	ปริมาณผู้โดยสาร ต่อ ชม. Capacity / Hr	ปริมาณผู้โดยสาร ต่อขบวน Capacity / Train	จำนวนขบวน ต่อ ชม. Train / Hr	ปริมาณผู้โดยสาร ที่รองรับได้สูงสุด (Peak Hr)	สัดส่วนจำนวน ผู้โดยสารต่อ ความสามารถ ในการรองรับ
รถไฟฟ้าสายสีม่วง	7,100	960	10	9,500	0.99
รถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	14,000	960	15	18,000	1.25
รถไฟฟ้าสายสีเขียว (BTS)	25,600	1,572	16	32,900	1.31
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์	5,400	900	6	6,000	1.28
รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	1,780	356	5	3,500	0.80
รถไฟฟ้าสายสีชมพู	1,780	356	5	3,500	0.90

ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา (พ.ศ. 2566)

โครงการรถไฟทางคู่

โดยคาดการณ์ในปี 2575 เมื่อรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 ก่อสร้างแล้วเสร็จ เส้นทางชุมทางแก่งคอย - ฉะเชิงเทรา และเส้นทางฉะเชิงเทรา - ศรีราชา มีจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก 59 ขบวน เป็น 119 ขบวน และ 73 ขบวน เป็น 189 ขบวน ตามลำดับ เนื่องจากมีปริมาณการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น แต่ความสามารถในการรองรับปริมาณขนส่งสินค้ากลับเกินความสามารถ (V/C) คือ 1.52 และ 1.11 ตามลำดับ ในขณะที่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น จากที่รองรับปริมาณขนส่งสินค้าได้อย่างเพียงพอในปี 2563 กลับใกล้จะเต็มความสามารถในการรองรับ คือ 0.99 เนื่องจากจำนวนขบวนรถไฟเพิ่มมากขึ้นจาก 41 ขบวน เป็น 115 ขบวน ทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้นตาม โครงการฯ ได้ทำการประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางราง โดยแบ่งเป็นช่วงปี 2565 2570 2575 และ 2580 ดังแสดงในรูปที่ 3.3.2 - 2



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

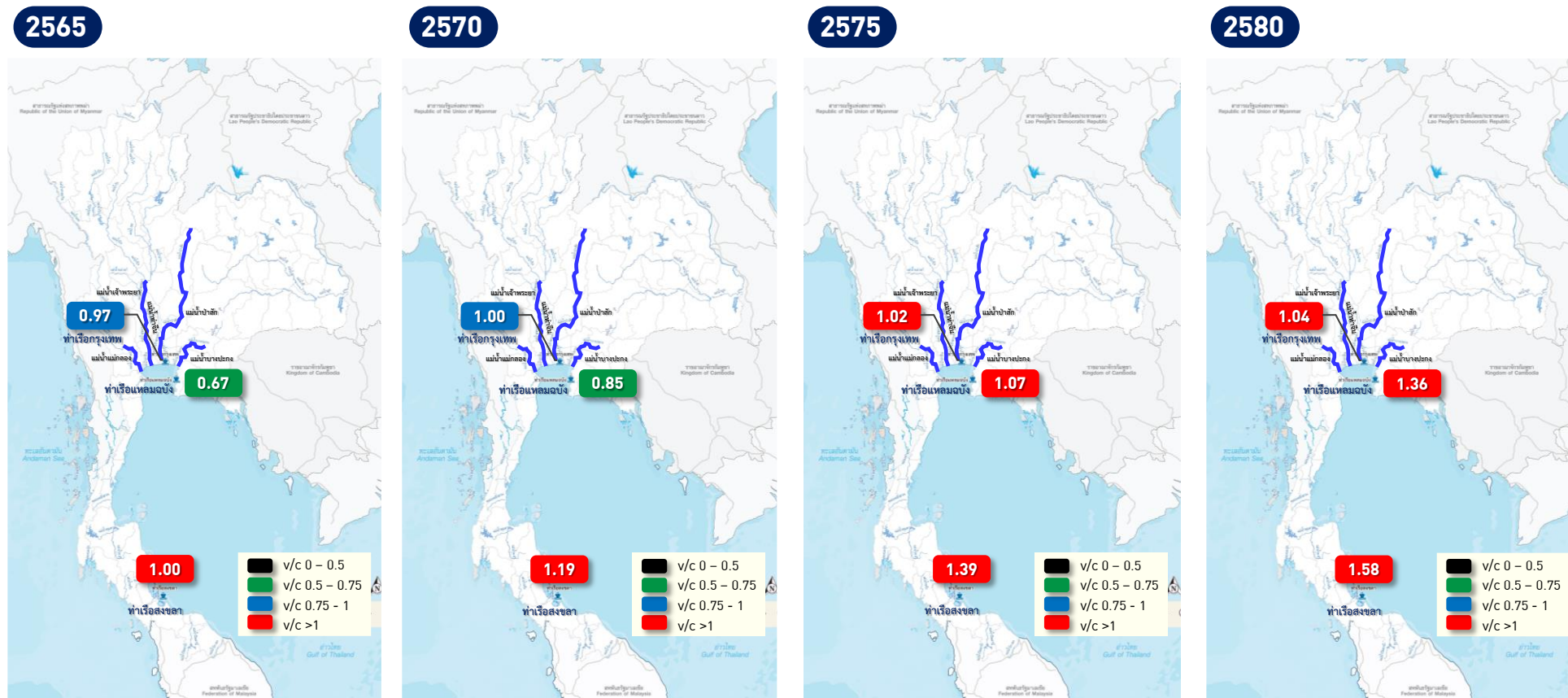
รูปที่ 3.3.2 - 2 การวิเคราะห์ความจุ V/C โครงการรถไฟทางคู่

3) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม **ทางน้ำ** ในอนาคต เน้นท่าเรือขนส่งสินค้า โดยวิเคราะห์จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าของท่าเรือขนส่งสินค้านับย้อนหลัง 5 - 10 ปี และทำการคาดการณ์ปริมาณสินค้าไปยังปี 2570 2575 และ 2580 จากนั้นประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในอนาคต โดยวิเคราะห์สัดส่วนจำนวนสินค้าต่อความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐาน (V/C) ดังรูปที่ 3.3.2 - 3

การวิเคราะห์ความจุ V/C ของท่าเรือที่รองรับปริมาณสินค้า ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือระนอง และท่าเรือสงขลา พบว่า ในปี 2565 หลายท่าเรือยังสามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ มีเพียงท่าเรือมาบตาพุดที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าเกินความจุ V/C เท่ากับ 2.57 และท่าเรือกรุงเทพ ใกล้จะเต็มความสามารถในการรองรับ

ปริมาณการขนส่งสินค้านี้ระหว่างปี พ.ศ. 2558 - 2565 การคาดการณ์แนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ ระหว่างปี พ.ศ. 2565 - 2580 และความสามารถในการรองรับของท่าเรือขนส่งสินค้าในประเทศ ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือสงขลา ตามลำดับ ท่าเรือระนองไม่มีการแสดงข้อมูล เนื่องจากจำนวนผู้ใช้บริการน้อยมาก



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการเปลี่ยนนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.2 - 3 การประเมินความสามารถในการรองรับ V/C ของโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

4) การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

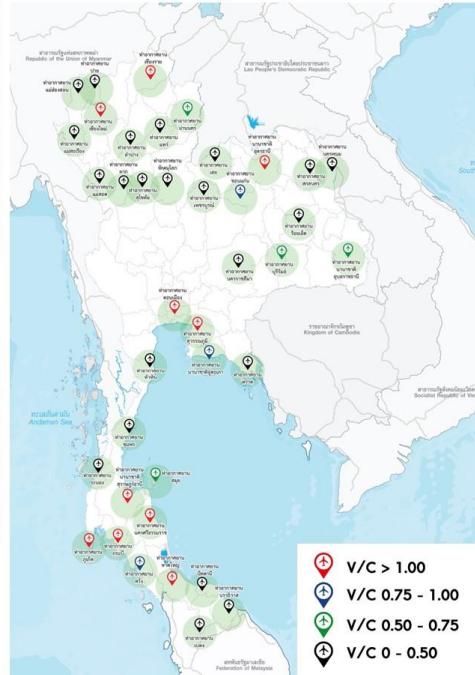
ในการประเมินศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางอากาศในอนาคต ที่ปรึกษาวิเคราะห์ทั้งจำนวนผู้โดยสารและสินค้า โดยผู้โดยสารวิเคราะห์ทั้งสนามบินหลักและสนามบินในภูมิภาค ส่วนสินค้าวิเคราะห์เฉพาะสนามบินหลักเท่านั้น โดยทำการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเดินทางและขนส่งสินค้าของท่าอากาศยานย้อนหลัง 5 - 10 ปี และคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและสินค้าไปยังปี 2570 2575 และ 2580

ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศระหว่างปี พ.ศ. 2558 - 2565 การคาดการณ์แนวโน้มปริมาณการเดินทางของผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. 2565 - 2580 และความสามารถในการรองรับของ 6 ท่าอากาศยานหลักในประเทศ แต่อยู่ในพื้นที่การศึกษาของโครงการแค่ 4 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ และท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ตามลำดับ

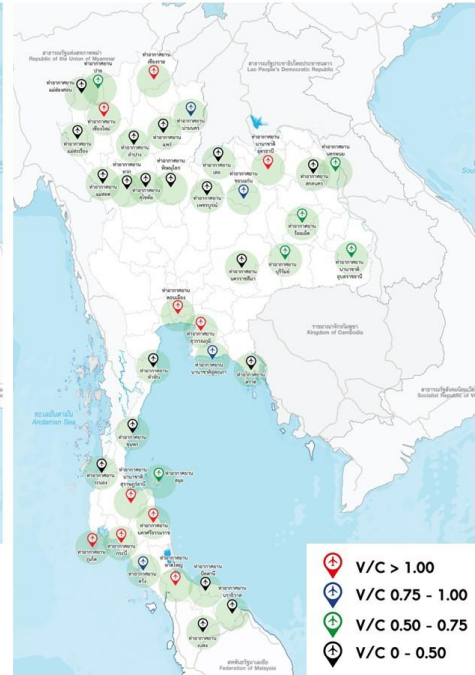
2565



2570



2575



2580



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษาจากข้อมูลของโครงการศึกษาการแปลงนโยบายสู่การปฏิบัติแบบบูรณาการด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและประเทศ สนข. (พ.ศ. 2566)

รูปที่ 3.3.2 - 4 การประเมินความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

บทที่ 4

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและ
การจัดทำฉลากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

บทที่ 4

การวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาและการจัดทำฉากทัศน์ของพื้นที่กลุ่มจังหวัด

- การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด
- การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด
- การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)
- ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา

4.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด

ที่ปรึกษาได้ศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด เพื่อนำไปใช้ในการจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario) ผลการศึกษาและวิเคราะห์มีรายละเอียด ดังนี้

4.1.1 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคกลางและกรุงเทพมหานคร

จากการศึกษาทบทวนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคกลาง (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนพัฒนา กรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ฉบับปรับปรุง (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนากรุงเทพมหานคร ระยะ 20 ปี ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) ในบทที่ 2 พบว่า ภาคกลางและกรุงเทพมหานครมีบทบาทสำคัญในการเชื่อมโยงกับทุกภาค ภายในประเทศ เนื่องจากกลุ่มจังหวัดภาคกลางจะตั้งอยู่ใกล้กับกรุงเทพมหานครซึ่งเป็นเมืองหลวงของประเทศ อีกทั้งจากการทบทวนกรอบความตกลง GMS พบว่า ภาคกลางและกรุงเทพมหานครเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางโลจิสติกส์ตามพื้นที่ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนากรุงเทพมหานครเป็นมหานครทันสมัยระดับโลกควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพชีวิตและแก้ไขปัญหาสิ่งแวดล้อมเมือง (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติและสร้างความเชื่อมโยงเพื่อกระจายการท่องเที่ยวทั่วทั้งภาค (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ยกระดับการผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมโดยใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และความคิดสร้างสรรค์ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน (4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 บริหารจัดการน้ำและทรัพยากรธรรมชาติเพื่อแก้ไขปัญหา น้ำท่วม ภัยแล้ง และคงความสมดุลของระบบนิเวศอย่างยั่งยืน (5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 เปิดประตูการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว เชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย - ภาคกลาง - เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และ (6) ยุทธศาสตร์ที่ 6 พัฒนาความเชื่อมโยงเศรษฐกิจและสังคมกับทุกภาคเพื่อเสริมสร้าง เสถียรภาพและลดความเหลื่อมล้ำภายใน

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคกลางยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษกาญจนบุรีตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดน 10 จังหวัด โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์และฐานการผลิตเชื่อมโยงตามแนวเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย - เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง การผลิต เหมืองแร่ อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ การผลิต เครื่องมือแพทย์ อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การผลิต พลาสติก การผลิตยา กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคกลางประกอบด้วย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี ยังถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เพื่อพัฒนาเป็นฐานเศรษฐกิจชั้นนำด้านอุตสาหกรรม เกษตร การท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมไฮเทคมูลค่าสูง เชื่อมโยงกับกรุงเทพมหานครและพื้นที่โดยรอบ และ EEC พิจารณายุทธศาสตร์และนโยบายการพัฒนาพื้นที่ในแต่ละภาคของนโยบายการพัฒนาเมืองในผังประเทศไทย พ.ศ. 2600 พบว่า นโยบายที่ 2 ส่งเสริมการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบตามบทบาทและศักยภาพ จะมีการจัดลำดับความสำคัญของเมืองตามองค์ประกอบ บทบาทหน้าที่ และศักยภาพของเมือง ในขณะที่นโยบายที่ 4 พัฒนาเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองโดยใช้ระบบกลุ่มเมือง (Urban Clusters) จะเป็นการจัดกลุ่มเพื่อส่งเสริมเมืองบริเวณรอบศูนย์กลางให้มีบทบาทหน้าที่รองรับสนับสนุนเมืองหลักของภาคให้เกิดการพัฒนาเกื้อกูลอย่างมีประสิทธิภาพ

4.1.2 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคใต้

ข้อมูลการใช้ประโยชน์ที่ดินจากกรมแผนที่ดิน พบว่า ในปี พ.ศ. 2562 - 2564 จากพื้นที่รวม 19.49 ล้านไร่ แบ่งออกเป็นพื้นที่ชุมชนและสิ่งปลูกสร้าง 1.06 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 4.64 พื้นที่ทำการเกษตร 11.43 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 50.08 พื้นที่ป่าไม้ 5.81 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 25.47 พื้นที่น้ำ 0.73 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 3.22 และพื้นที่เบ็ดเตล็ด 0.46 ล้านไร่ คิดเป็นร้อยละ 2.00 ของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้และภาคใต้ชายแดน

โดยจากการศึกษาทบทวนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคใต้(พ.ศ. 2566 - 2570) ในบทที่ 2 พบว่า ภาคใต้มีบทบาทสำคัญในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับโลก รวมถึงเป็นศูนย์กลางผลิตภัณฑ์ยางพาราและปาล์มน้ำมันของประเทศ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาแบ่งออกเป็น ยุทธศาสตร์การพัฒนาภาคใต้ ประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาการท่องเที่ยวของภาคใต้เป็นแหล่งท่องเที่ยวคุณภาพชั้นนำของโลก (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาอุตสาหกรรมการแปรรูปยางพาราและปาล์มน้ำมันแห่งใหม่ของประเทศ (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาการผลิตสินค้าเกษตรหลักของภาคและสร้างความเข้มแข็งสถาบันเกษตรกร (4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการท่องเที่ยว การพัฒนาเขตอุตสาหกรรมและการเชื่อมโยงการค้าโลก และ (5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 อนุรักษ์ ป่าไม้ และบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาที่ยั่งยืน

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคใต้ยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาส ตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสงขลาให้เป็นจังหวัดศูนย์กลางของภาคใต้ รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่ม และเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรมกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสงขลา มีด่านสะเดาและด่านปาดังเบซาร์เป็นด่านทางบกที่มีมูลค่าการค้าสูงสุดอันดับหนึ่งและอันดับสองของไทยตามลำดับ ในขณะที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนราธิวาสมีจุดผ่านแดนเชื่อมโยงกับประเทศมาเลเซีย 3 แห่ง คือ สู่โขงโก - ลก ตากใบ และบูเกะตา ซึ่งรองรับการค้าชายแดนและการท่องเที่ยวระหว่างไทย - มาเลเซีย และมีท่าอากาศยานนราธิวาส โดยสามารถให้บริการด้านการขนส่งและการเดินทางแก่นักท่องเที่ยวและนักลงทุนทั้งไทยและมาเลเซียในบริเวณชายแดนเชื่อมโยงเข้าสู่เมืองหลักต่าง ๆ ของประเทศไทย อีกทั้งสู่โขงโก - ลก (นราธิวาส) ยังเป็นปลายทางสุดท้ายของเส้นทางรถไฟทางไกลสายใต้ (กรุงเทพฯ - สู่โขงโก - ลก) มีทางรถไฟเชื่อมต่อเข้าสู่ประเทศมาเลเซีย (รัฐกลันตัน)

อีกทั้งกลุ่มจังหวัดภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราชยังถูกกำหนดให้เป็นพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ในคราวประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางของภาคใต้ในการเชื่อมโยงการค้าและโลจิสติกส์กับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศและประเทศในภูมิภาคฝั่งทะเลอันดามัน และเป็นฐานการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพและการแปรรูปการเกษตรมูลค่าสูง รวมทั้งเพื่อยกระดับคุณภาพและมาตรฐานการท่องเที่ยวสู่นานาชาติ

4.1.3 ข้อมูลพื้นฐานและแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก

จากการศึกษาทบทวนเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาคตะวันออก (พ.ศ. 2566 - 2570) ในบทที่ 2 พบว่า ภาคตะวันออกมีบทบาทสำคัญในการขับเคลื่อนประเทศ เนื่องจากเป็นที่ตั้งของฐานอุตสาหกรรมหลัก (Industrial Heartland) ของประเทศ อีกทั้งยังเป็นที่ตั้งของท่าเรือน้ำลึกและท่าอากาศยานนานาชาติเชื่อมโยงกับเศรษฐกิจโลก จากการทบทวนกรอบความตกลงอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) พบว่า ภาคตะวันออกเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางโลจิสติกส์ ตามพื้นที่แนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor) เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านรวมถึงเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนกับกลุ่มประเทศฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก นอกจากนี้ยังเป็นแหล่งผลิตอาหารสำคัญของประเทศ คือ สุก ร ถั่ว ไข่ ข้าว และผลไม้ และเป็นแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติ โดยมียุทธศาสตร์การพัฒนาประกอบด้วย 5 ยุทธศาสตร์ คือ (1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษที่มีความทันสมัยที่สุดในภูมิภาคอาเซียน (2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาภาคตะวันออกให้เป็นแหล่งผลิตอาหารที่มีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล (3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานสินค้าและธุรกิจบริการด้านการท่องเที่ยว (4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนให้เป็นประตูเศรษฐกิจเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และ (5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 แก้ไขปัญหาทรัพยากรธรรมชาติและจัดระบบการบริหารจัดการมลพิษให้มีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกยังเป็นที่ตั้งของเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้วและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษตราดตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 10 จังหวัด โดยมีเป้าหมายหลักในการพัฒนาพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษสระแก้ว รองรับอุตสาหกรรมเกษตร ประมง และกิจการที่เกี่ยวข้อง อุตสาหกรรมสิ่งทอ เครื่องนุ่งห่มและเครื่องหนัง การผลิตเครื่องเรือน อุตสาหกรรมอัญมณีและเครื่องประดับ การผลิตเครื่องมือแพทย์ อุตสาหกรรมยานยนต์ เครื่องจักรและส่วนประกอบ อุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ การผลิตพลาสติก การผลิตยา กิจการโลจิสติกส์ นิคมหรือเขตอุตสาหกรรม รวมไปถึงกิจการสนับสนุนการท่องเที่ยว เนื่องจากจังหวัดสระแก้วตั้งอยู่ใกล้เคียงกับเขตเศรษฐกิจพิเศษในประเทศกัมพูชา ซึ่งสามารถทำการผลิตร่วมกัน (Co - Production) ได้แก่ เขตเศรษฐกิจพิเศษปอยเปต - โอนีง (Poipet O'Neang Special Economic Zone : POSEZ) และยังเชื่อมต่อไปยังนิคมอุตสาหกรรมศรีโสภณ (Sisophon Industrial Estate) เขตเศรษฐกิจพิเศษ Sanco Poipet และเขตเศรษฐกิจพิเศษพนมเปญ

อีกทั้ง กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกประกอบด้วย จังหวัดชลบุรี ระยอง และฉะเชิงเทรายังถูกกำหนดให้เป็นเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) มีเป้าหมายในการยกระดับพื้นที่ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของเอเชีย โดยการส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูง และการท่องเที่ยวเพื่อรองรับการลงทุนอุตสาหกรรมซูเปอร์คลัสเตอร์และอุตสาหกรรมเป้าหมายที่เป็นกลไกขับเคลื่อนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ ที่สามารถยกระดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมการลงทุนจากการให้สิทธิประโยชน์และอำนวยความสะดวกในบริการแบบเบ็ดเสร็จครบวงจรมาปรับใช้ในการให้บริการของภาครัฐ

รวมถึงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์ทุกช่องทางให้สามารถเชื่อมโยงทั้งระบบและบูรณาการอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการพัฒนาเมืองและสภาพแวดล้อม เพื่อรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเจริญเติบโตในพื้นที่

4.2 การวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัด

ที่ปรึกษาได้มีการวิเคราะห์ศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดด้วยข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดประกอบด้วย ข้อมูลด้านสังคมและเศรษฐกิจ ด้านเกษตรกรรม ด้านอุตสาหกรรม และข้อมูลด้านการท่องเที่ยว โดยวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาของพื้นที่จากทิศทางการพัฒนาในยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด เพื่อวิเคราะห์มิติของการเชื่อมโยงประเด็นสำคัญของการพัฒนาที่ได้จากแผนการพัฒนากลุ่มจังหวัด

ผลลัพธ์การวิเคราะห์ในลักษณะของแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) สามารถเปรียบเทียบยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดที่แตกต่างกัน และแสดงจุดเด่นของประเด็นการพัฒนาได้อย่างชัดเจน โดยที่ลักษณะที่เด่นชัดของศักยภาพและความต้องการในการพัฒนาของจังหวัดจะแสดงรายละเอียดของประเด็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแสดงรายละเอียดเกี่ยวกับโครงการและงบประมาณที่ชัดเจน ซึ่งผลลัพธ์ของการวิเคราะห์แผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) รายจังหวัดแสดงเป็นแผนภาพ โดยประเมินศักยภาพตามรายละเอียดในด้านเกษตร อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4.3 การจัดทำฉากทัศน์การพัฒนา (Scenario)

4.3.1 แนวคิดพื้นฐานในการกำหนดฉากทัศน์

ที่ปรึกษากำหนดฉากทัศน์เพื่อการศึกษา 4 ฉากทัศน์ โดยการวิเคราะห์ฉากทัศน์อยู่บนพื้นฐานแนวคิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของทั้ง 10 พื้นที่การศึกษาในโครงการฯ นี้ การกำหนดฉากทัศน์ทั้ง 4 ฉากทัศน์ มีรายละเอียดดังนี้

1) ฉากทัศน์ที่ 1

ฉากทัศน์ที่ 1 สะท้อนการพัฒนาเศรษฐกิจของพื้นที่การศึกษาที่ดำเนินไปตามอัตราการเติบโตที่ผ่านมาในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 โดยไม่มีการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างทางเศรษฐกิจหรือปัจจัยแวดล้อมทางเศรษฐกิจ

2) ฉากทัศน์ที่ 2

ฉากทัศน์ที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนจากภาครัฐผ่านการกำหนดความสำคัญของพัฒนาการด้านเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ยกตัวอย่างเช่น หากแผนงานหรือโครงการปรากฏอยู่ในแผนพัฒนาจังหวัดและของของกลุ่มจังหวัด รวมทั้งมีรายละเอียดและงบประมาณที่ชัดเจน แผนงานหรือโครงการดังกล่าวก็จะได้รับน้ำหนักคะแนนสูงในการวิเคราะห์ Radar Chart ซึ่งมีนัยว่าภาครัฐให้ความสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจที่เป็นผลลัพธ์ของแผนงานหรือโครงการดังกล่าว

3) ฉากทัศน์ที่ 3

ฉากทัศน์ที่ 3 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้ Radar Chart ซึ่งพิจารณาจากการให้ค่าน้ำหนักเป้าหมายสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ จากความคิดเห็นของผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 3 สะท้อนความต้องการของพื้นที่สำหรับการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ

4) ฉากทัศน์ที่ 4

การวิเคราะห์ฉากทัศน์ที่ 4 อยู่บนพื้นฐานการพัฒนาซึ่งระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 กล่าวคือ ฉากทัศน์ที่ 4 สะท้อนเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจด้านต่าง ๆ ที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่มจังหวัด หรือตามศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่มจังหวัด

4.3.2 การกำหนดประเด็นวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์

การวิเคราะห์ในแต่ละฉากทัศน์เป็นการวิเคราะห์กิจกรรมทางเศรษฐกิจในภาพรวมของพื้นที่การศึกษา โดยใช้ข้อมูลผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (Gross Provincial Cluster Product : GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (Chain Volume Measures : CVMs) ที่จัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

4.4 ข้อเสนอฉากทัศน์การพัฒนา

ข้อเสนออัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่ตามฉากทัศน์ที่ 1 ถึงฉากทัศน์ที่ 4 ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 1 อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษามีค่าเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 4.0 ในขณะที่ค่าเฉลี่ยดังกล่าวมีค่าเป็นร้อยละ 5.5 ภายใต้ฉากทัศน์ที่ 2 ฉากทัศน์ที่ 3 และฉากทัศน์ที่ 4 ดังตารางที่ 4.4 - 1

ตารางที่ 4.4 - 1 ฉากทัศน์การพัฒนาระดับภาพรวมของพื้นที่การศึกษา

หน่วย : ร้อยละ

อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ	ฉากทัศน์ที่ 1	ฉากทัศน์ที่ 2	ฉากทัศน์ที่ 3	ฉากทัศน์ที่ 4
1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	1.5	2.0	2.0	2.5
2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล	4.0	6.0	6.0	6.0
3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	1.5	2.0	2.5	2.5
4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	3.0	4.5	4.0	4.5
5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	3.5	4.0	4.0	4.0
6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	5.5	7.0	7.0	7.0
7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	1.0	3.5	3.5	3.5
8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	3.0	4.5	4.5	4.5
9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	5.5	8.5	8.5	8.5
10) กรุงเทพมหานคร	4.5	5.5	5.5	5.5
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา	4.0	5.5	5.5	5.5

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)

2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปัดตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

ที่ปรึกษานำการวิเคราะห์หลักทัศนข้างต้นมากำหนดข้อเสนอหลักทัศนของแต่ละพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) ของพื้นที่การศึกษา ดังแสดงใน ตารางที่ 4.4 - 2

ตารางที่ 4.4 - 2 ข้อเสนอหลักทัศนสำหรับพื้นที่การศึกษา ในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

หน่วย : ร้อยละ

กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	2.0
2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล	6.0
3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	2.5
4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	4.5
5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	4.0
6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	7.0
7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	3.5
8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	4.5
9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	8.5
10) กรุงเทพมหานคร	5.5
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา	5.5

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)
2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปัดตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5

จาก ตารางที่ 4.4 - 2 ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา มีค่าเท่ากับร้อยละ 5.5 หากพิจารณาแยกกลุ่มจังหวัด พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 (จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว) มีอัตราการขยายตัวสูงที่สุดเป็นร้อยละ 8.5 โดยมีภาคอุตสาหกรรมและการค้าชายแดนเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจในภาพรวม ในขณะที่ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 2 โดยค่าเฉลี่ยของอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นร้อยละ 7.0 ซึ่งมีภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจหลักที่สนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวม และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล (นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี และสมุทรปราการ) มีอัตราการขยายตัวสูงเป็นลำดับที่ 3 โดยมีค่าเฉลี่ยเป็นร้อยละ 6.0 ซึ่งมีภาคบริการเป็นภาคเศรษฐกิจหลักในการสนับสนุนการเติบโตของเศรษฐกิจในภาพรวมเช่นกัน

ตารางที่ 4.4 - 3 แสดงข้อเสนอหลักทัศนการพัฒนาซึ่งเป็นอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจตามช่วงเวลาได้แก่

(1) ช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (2) ช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และ (3) ช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.5 และในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 5.5 ทั้งนี้ การกำหนดหลักทัศนการพัฒนาในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 และช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 เป็นการกำหนดหลักทัศนโดยใช้วิธีการพยากรณ์ทางเศรษฐกิจมิติซึ่งอนุมานได้ว่าการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาเกิดขึ้นในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 หลังจากนั้นแต่ละพื้นที่ศึกษาก็จะถูกขับเคลื่อนโดยแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของตนเอง

จากตารางที่ 4.4 - 3 การเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างด้านเศรษฐกิจของแต่ละพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งเกิดจากปัจจัยภายนอก (Exogenous Shock) เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 (ระยะสั้น) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมากกว่าอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 อย่างไรก็ตาม อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจะปรับตัวเข้าสู่แนวโน้มในระยะยาว (Long - run Trend) ของแต่ละพื้นที่การศึกษาซึ่งแสดงด้วยตัวเลขในวงเล็บ ทั้งนี้หากในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2580 ทั้ง 10 พื้นที่การศึกษามีการพัฒนาโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพิ่มเติม อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจก็จะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 และในอนาคตหากทั้ง 10 พื้นที่การศึกษาปรับเปลี่ยนเป้าหมายหรือตัวชี้วัดการพัฒนา ก็สามารถนำมาพิจารณาในการกำหนดข้อเสนอจากทัศนการพัฒนาของทั้ง 2 ช่วงเวลาดังกล่าว เพื่อให้ฉากทัศน์การพัฒนามีความสอดคล้องกับแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดมากยิ่งขึ้น

ตารางที่ 4.4 - 3 ข้อเสนอจากทัศนการพัฒนาตามช่วงเวลา

หน่วย : ร้อยละ

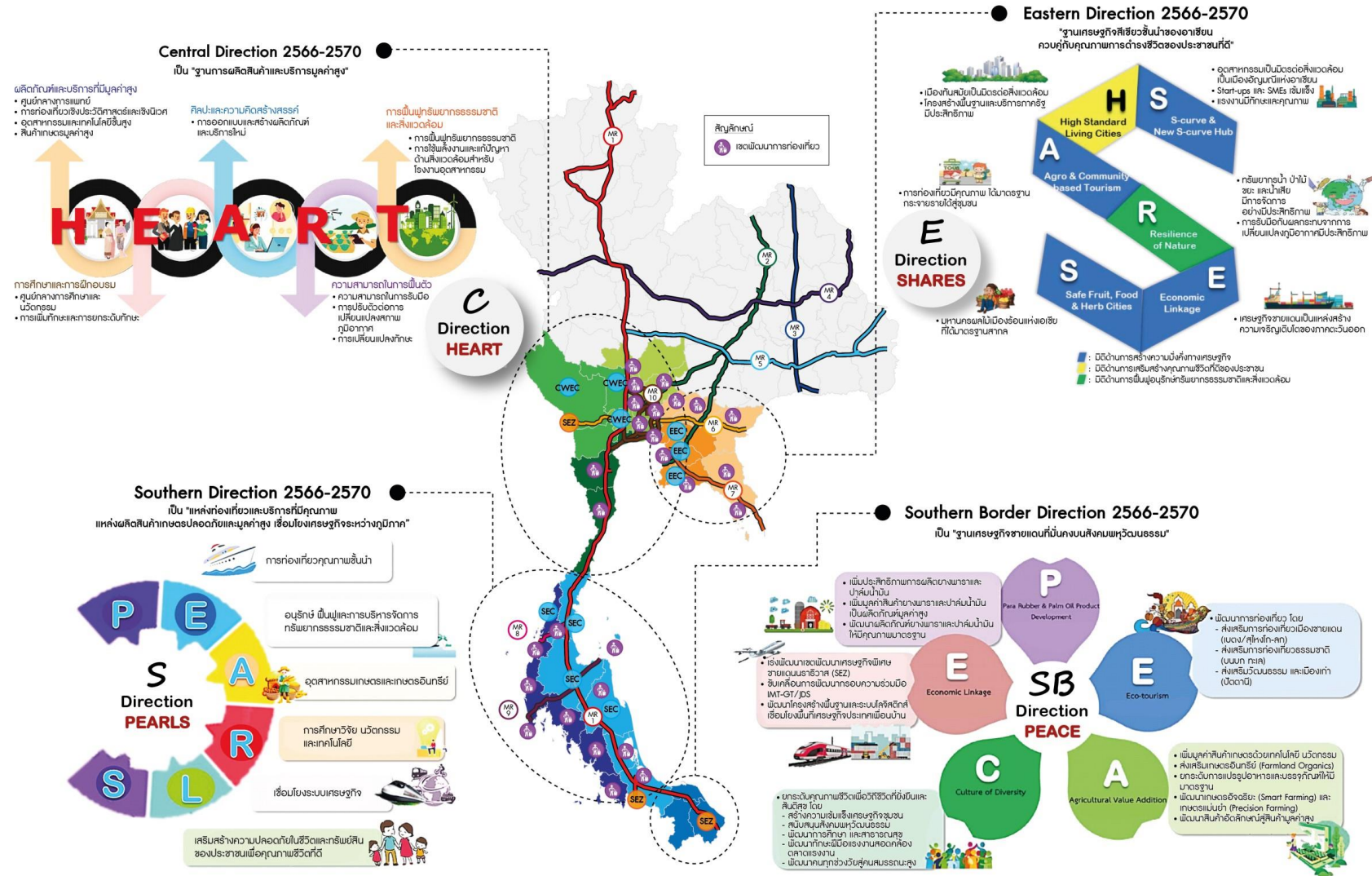
กลุ่มจังหวัด	อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจ			
	พ.ศ. 2558 - 2562	ข้อเสนอจากทัศนการพัฒนา		
		พ.ศ. 2566 - 2570	พ.ศ. 2571 - 2575	พ.ศ. 2576 - 2580
1) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	1.5	2.0	3.0	3.0 (3.1)
2) กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริณทล	4.0	6.0	5.0	2.5 (3.2)
3) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	1.5	2.5	2.5	2.5 (2.3)
4) กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	3.0	4.5	3.5	3.5 (3.0)
5) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย	3.5	4.0	2.0	2.5 (2.3)
6) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	5.5	7.0	3.5	3.5 (2.9)
7) กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	1.0	3.5	1.0	1.0 (0.5)
8) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	3.0	4.5	4.0	4.0 (4.0)
9) กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	5.5	8.5	5.5	6.0 (5.9)
10) กรุงเทพมหานคร	4.5	5.5	3.0	3.5 (2.7)
ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษา	4.0	5.5	4.5	5.5

หมายเหตุ : 1) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มจังหวัด คือ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่มจังหวัด (GPCP) แบบปริมาณลูกโซ่ (CVMs)
2) ค่าเฉลี่ยของพื้นที่การศึกษาคำนวณโดยใช้วิธีเฉลี่ยถ่วงน้ำหนัก และปรับตัวเลขขึ้นเป็นจำนวนในระดับ 0.5
3) อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2558 - 2562 เป็นค่าจากฉากทัศน์ที่ 1 ซึ่งสะท้อนแนวทางการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่ผ่านมาของแต่ละกลุ่มจังหวัด
4) ตัวเลขในวงเล็บคือค่าแนวโน้มในระยะยาว (Long-run Trend) ซึ่งเป็นค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในช่วงปี พ.ศ. 2538 - 2563

4.5 สรุปสาระสำคัญ

ในบทที่ 4 มีการวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก รวมถึงกรุงเทพมหานคร โดยใช้เป้าหมายและแนวทางการพัฒนาภาค พ.ศ. 2566 - 2570 สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติดังรูปที่ 4.5 - 1 ร่วมกับการวิเคราะห์ข้อมูลทุติยภูมิเป็นแนวทางในการกำหนดศักยภาพของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ซึ่งเป็นพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ของ สนข. เพื่อนำไปสู่การบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ให้เกิดการเชื่อมโยงเป็นระบบและเกิดประโยชน์อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงยังมีการวิเคราะห์เป้าหมายในแต่ละด้านของแผนพัฒนากลุ่มจังหวัดและจังหวัด พ.ศ. 2566 - 2570 ได้แก่ เกษตรกรรม อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว การค้าการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์ ทรัพยากรธรรมชาติ และสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิต ด้วยวิธีการวิเคราะห์ในลักษณะของแผนภูมิเรดาร์ (Radar Chart) โดยกลุ่มจังหวัดภาคกลางเน้นการเป็นฐานการผลิตสินค้าและบริการมูลค่าสูง ทิศทางของการพัฒนาภาคใต้ เน้นการเป็นแหล่งท่องเที่ยวและบริการที่มีคุณภาพ แหล่งผลิตสินค้าเกษตรปลอดภัยและมูลค่าสูง เชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างภูมิภาค ส่วนภาคตะวันออกเน้นการเป็นฐานเศรษฐกิจสีเขียวชั้นนำของประเทศ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งได้อย่างเพียงพอ

ผลลัพธ์ที่ได้จากการวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่ดังที่กล่าวไปข้างต้น จะถูกนำไปใช้ในการจัดทำฉกาทิศนการพัฒนาของกลุ่่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก รวมถึงกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย 4 ฉกาทิศน โดยฉกาทิศนที่ 1 สะท้อนแนวทางการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่ผ่านมามาของกลุ่่มจังหวัด ในขณะที่ฉกาทิศนที่ 4 เป็นเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่กำหนดไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่่มจังหวัด หรือเป็นเป้าหมายการพัฒนาด้านเศรษฐกิจในอนาคตที่สะท้อนศักยภาพทางเศรษฐกิจของกลุ่่มจังหวัด ฉกาทิศนที่ 2 สะท้อนการสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจจากภาครัฐที่ระบุไว้ในแผนพัฒนาของกลุ่่มจังหวัดและแผนพัฒนาจังหวัด และฉกาทิศนที่ 3 สะท้อนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจตามความต้องการของพื้นที่จากความคิดเห็นผู้เข้าร่วมประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) ซึ่งผลการวิเคราะห์ที่ได้จากการจัดทำฉกาทิศนนำมากำหนดข้อเสนอฉกาทิศนของแต่ละพื้นที่การศึกษา และคำนวณค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษา หรืออีกนัยหนึ่งคือ ค่าเฉลี่ยของอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมกลุ่่มจังหวัดแบบปริมาณลูกโซ่ (GPCP CVMs) โดยอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจภาพรวมของพื้นที่การศึกษาในช่วงปี พ.ศ. 2566 – 2570 กำหนดให้เป็นร้อยละ 5.5 ในช่วงปี พ.ศ. 2571 - 2575 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 4.5 และ ในช่วงปี พ.ศ. 2576 - 2580 ถูกกำหนดให้เป็นร้อยละ 5.5



รูปที่ 4.5 - 1 สรุปเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาในพื้นที่ศึกษา

บทที่ 5

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนา
โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และ
ภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง
เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน
การพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

บทที่ 5

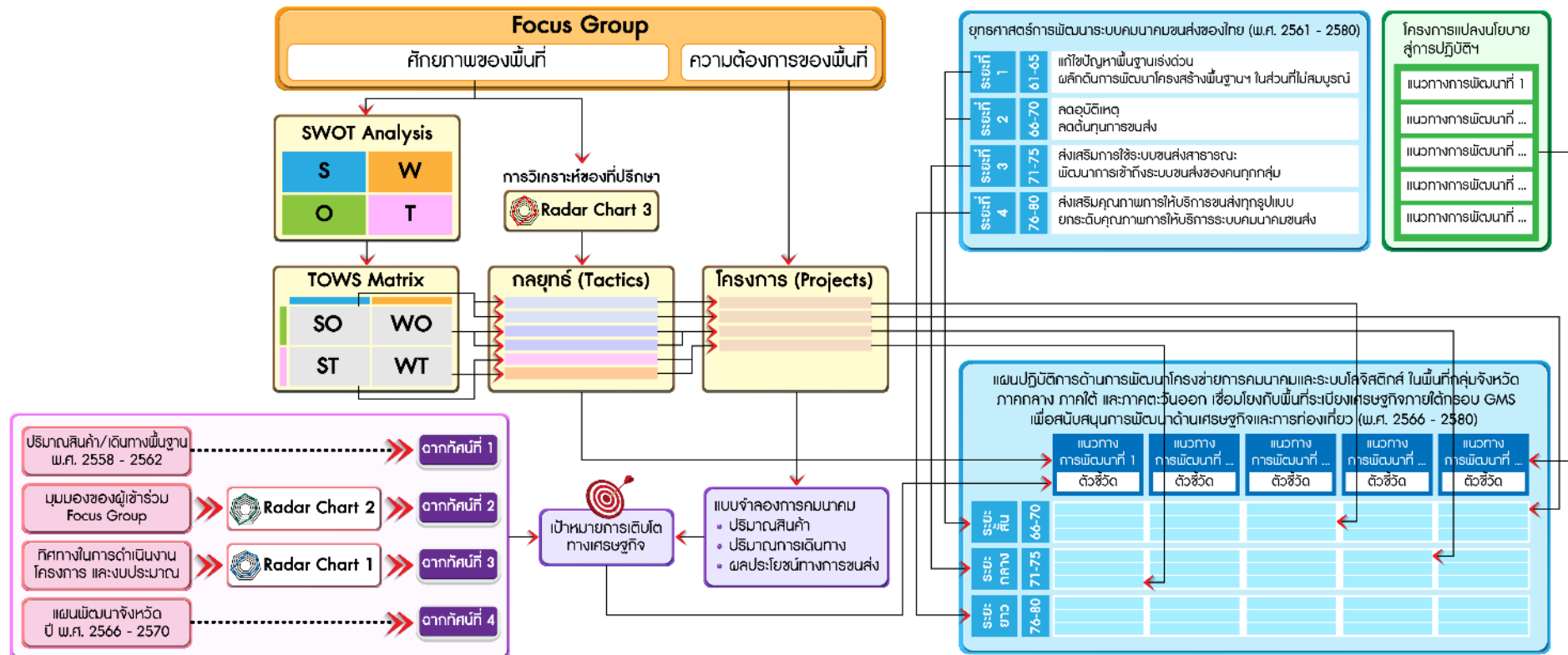
การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

- แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว
- ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง
- การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)
- กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

5.1 แนวทางการจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ ภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีขั้นตอนการดำเนินงานดังแสดงรูปที่ 5.1 - 1 โดยมีขั้นตอนดังนี้

- 1) การทบทวนข้อมูลพื้นฐาน แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้อง และความคืบหน้าของโครงการในพื้นที่
- 2) การจัดประชุมกลุ่มย่อยเพื่อรับทราบและประเมินศักยภาพและความต้องการของพื้นที่
- 3) การวิเคราะห์ศักยภาพของพื้นที่จากข้อมูลการประชุมกลุ่มย่อย และจัดทำการวิเคราะห์ SWOT และ TOWS Matrix รายจังหวัด
- 4) การวิเคราะห์จุดเด่นของจังหวัดเพื่อสร้างกลยุทธ์ พิจารณาความต้องการเพื่อกำหนดโครงการที่ตอบสนองภายใต้กลยุทธ์
- 5) การวิเคราะห์ฉกัทัศน์การเติบโตทางเศรษฐกิจ และกำหนดเป้าหมายการเติบโต
- 6) การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและความสามารถในการรองรับปริมาณการเดินทางจากโครงข่ายที่พัฒนาแล้วภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)
- 7) กำหนดแนวทางการพัฒนา กำหนดตัวชี้วัดและโครงการที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย และความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 5.1 - 1 แนวทางการดำเนินงาน

5.2 ความสอดคล้องกับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ได้พิจารณาความสอดคล้องกับแผนทั้งสามระดับตามนโยบายของมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ประกอบด้วย

แผนระดับที่ 1 ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

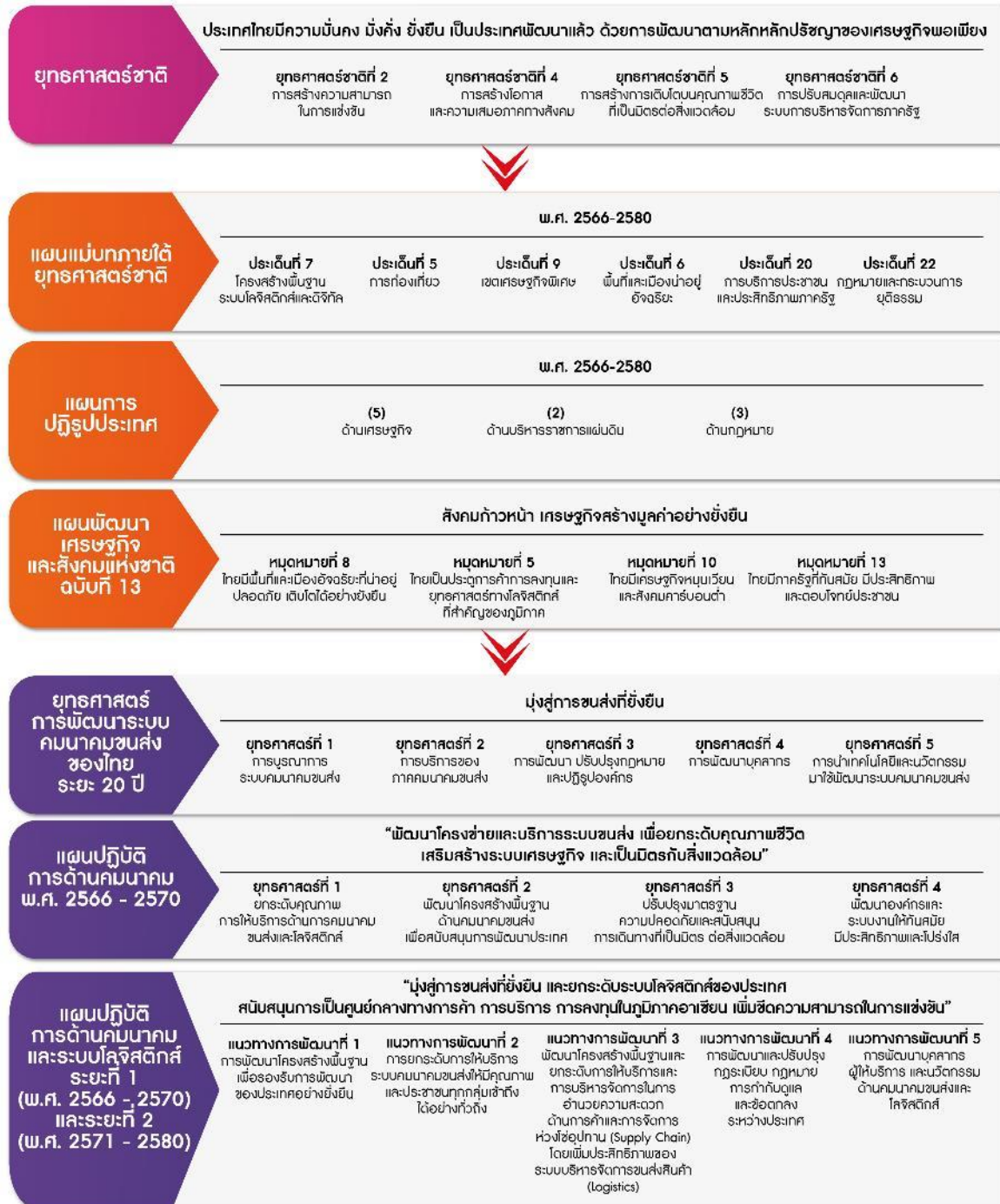
ประกอบกับการพิจารณาถึงความสอดคล้องของเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) และยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจแบบองค์รวม (Bioeconomy, Circular Economy and Green Economy : BCG) ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ ความสอดคล้องของแผนทั้ง 2 ระดับแสดงดังรูปที่ 5.2 - 1 โดยมีรายละเอียดดังนี้

5.2.1 ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว จัดทำขึ้นภายใต้แนวคิดการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งที่สามารถรองรับผู้ใช้บริการได้ทุกกลุ่มอย่างทั่วถึงและเป็นธรรม จึงมีความสอดคล้องหลักกับยุทธศาสตร์ชาติที่ 2 การสร้างความสามารถในการแข่งขัน ยุทธศาสตร์ชาติที่ 4 การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม และยุทธศาสตร์ชาติที่ 5 การสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความสอดคล้องรองกับยุทธศาสตร์ชาติที่ 6 การปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

5.2.2 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) โดยมีความสอดคล้องหลักกับประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ ดิจิทัล และ มีความสอดคล้องรองกับประเด็น (05) การท่องเที่ยว ประเด็น (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ ประเด็น (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ และประเด็นที่ (22) กฎหมายและกระบวนการยุติธรรม



ที่มา : วิเคราะห์โดยที่ปรึกษา

รูปที่ 5.2 - 1 ความสอดคล้องของกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง

5.2.3 แผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) 3 ด้าน ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านบริหารราชการแผ่นดิน และด้านกฎหมาย

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

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) ทั้งหมด 4 หมายความว่า ได้แก่

หมายความว่า 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค

หมายความว่า 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เด็ดขาดได้อย่างยั่งยืน

หมายความว่า 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

หมายความว่า 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

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

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เป็นแผนระดับ 3 ที่จัดทำโดยกระทรวงคมนาคมเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต โดยคำนึงถึงประเด็นหลัก 3 ประการ ได้แก่ 1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) 2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) และ 3) ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

5.2.6 แผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ในแนวทางการพัฒนา 3 แนวทาง และ 11 กลยุทธ์ ได้แก่

- 1) **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
 - กลยุทธ์ที่ 1 สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยานอย่างครอบคลุม เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนสำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 3 บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 4 ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล
- 2) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การพัฒนาพิธีการศุลกากร กระบวนการนำเข้า/ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ
 - กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW
 - กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์รูปแบบอิเล็กทรอนิกส์
 - กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ
 - กลยุทธ์ที่ 4 เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
 - กลยุทธ์ที่ 5 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- 3) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ที่ 1 ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ
 - กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศูนย์บุคลากรด้านโลจิสติกส์

5.2.7 ความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 – 2570)

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม (พ.ศ. 2566 – 2570) ซึ่งประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็น ดังนี้

- 1) **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ (Service Quality Enhancement)
- 2) **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ (Infrastructure Development)
- 3) **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Safety and Sustainability Improvement)
- 4) **ยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Smart Governance)

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

กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว มีความสอดคล้องตามแนวทางการพัฒนาของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ซึ่งเป็นแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ทั่วประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

- 1) **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับการพัฒนาของประเทศอย่างยั่งยืน
- 2) **แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีคุณภาพและประชาชนทุกกลุ่มเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง
- 3) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics)
- 4) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ
- 5) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการ และนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

5.3 การวิเคราะห์ SWOT (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์ SWOT หรือการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพเป็นเครื่องมือในการประเมินสถานการณ์ที่จะช่วยให้ผู้บริหารทราบถึงจุดแข็งและจุดอ่อนจากสภาพแวดล้อมภายใน มองเห็นโอกาสและอุปสรรคจากสภาพแวดล้อมภายนอก ตลอดจนผลกระทบต่อการดำเนินธุรกิจ ผ่านการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ประการ ได้แก่ จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunities) และอุปสรรค (Threats) ผลการวิเคราะห์ SWOT ของกลุ่มจังหวัด ดังนี้

5.3.1 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน ประกอบด้วย จังหวัดชัยนาท สิงห์บุรี อ่างทอง ลพบุรี พระนครศรีอยุธยา และสระบุรี เป็นแหล่งเพาะปลูกเกษตรกรรมที่สำคัญของประเทศ ส่งผลให้ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ต้นทุนการขนส่ง นโยบายทางการค้า และการส่งเสริมการเกษตร มีผลกระทบอย่างชัดเจนต่อพื้นที่ โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

มีทรัพยากรธรรมชาติและแหล่งน้ำอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรกรรมและปศุสัตว์ที่สำคัญของประเทศ มีแม่น้ำสายหลักไหลผ่าน ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก และแม่น้ำลพบุรี มีแหล่งท่องเที่ยวเชิงธรรมชาติ เชิงประวัติศาสตร์ และเชิงวิถีชีวิตวัฒนธรรม และข้อได้เปรียบจากการที่สามารถเชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครอย่างสะดวกทั้งทางถนนและทางราง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

ระบบขนส่งสาธารณะไม่ครอบคลุมเพียงพอต่อการเดินทางภายในเมือง และไม่สามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว พื้นที่ส่วนใหญ่ไม่เชื่อมต่อกับระบบรางและไม่มีระบบขนส่งรอง รวมถึงเส้นทางทางน้ำส่วนใหญ่ไม่เหมาะสมต่อการขนส่งสินค้า

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

นโยบายส่งเสริมพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคกลาง - ภาคตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) ปัจจัยด้านโครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและรถไฟทางคู่ และแนวโน้มความต้องการการท่องเที่ยวเชิงเกษตรและธรรมชาติที่เพิ่มมากขึ้น

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน

ภัยธรรมชาติส่งผลให้เกิดปัญหายุ่งยาก อุทกภัย สาธารณภัยและโรคระบาด การขยายตัวของการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมที่ไม่มีแผนรองรับผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้งความผันผวนของราคาน้ำมันและเชื้อเพลิง

5.3.2 กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร

กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม และสมุทรปราการ โดยการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร

มีพื้นที่จังหวัดตั้งอยู่ใกล้กรุงเทพมหานคร และมีแหล่งท่องเที่ยวสำคัญที่สามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากกรุงเทพมหานคร มีตลาดกลางกระจายสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์เกษตรมูลค่าสูง มีนิคมอุตสาหกรรมและคลังสินค้าขนาดใหญ่ รวมถึงเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ และในพื้นที่จังหวัดมีการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการระบบขนส่งมวลชน (รถไฟฟ้า)

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร

มีปัญหาการจราจรติดขัด หนาแน่น ทั้งในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้างและพื้นที่เมือง เนื่องจากเป็นพื้นที่ราบลุ่มจึงมักประสบปัญหาน้ำท่วม เกิดการทรุดตัวของถนนอันเนื่องมาจากน้ำท่วมขัง ขาดแคลนแรงงานในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม รวมถึงในพื้นที่ยังพบปัญหาและความต้องการระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะการเดินทางเชื่อมต่อสถานที่ท่องเที่ยวและในพื้นที่เมือง

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร

จังหวัดในพื้นที่มีเขตผังเมืองแสดงพื้นที่ประเภทอุตสาหกรรมชัดเจนเหมาะสมแก่การลงทุน มีการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนอย่างต่อเนื่อง มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่ชัดเจน เช่น รถไฟความเร็วสูง ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง M81 (บางใหญ่ - กาญจนบุรี) รวมถึงการลงทุนในระเบียงเศรษฐกิจและเป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้า เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสาร เป็นต้น

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมาตร

ผลกระทบจากสถานการณ์โควิดทำให้เอกชนขาดสภาพคล่องในการลงทุน การบำรุงรักษา และพัฒนาสถานที่ท่องเที่ยว ปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่อง โดยไม่สามารถแก้ไขได้ ส่งผลกระทบต่อพัฒนา จำนวนประชากรที่เพิ่มสูงขึ้นจากการย้ายถิ่นฐาน มีผลกระทบโดยตรงต่อความหนาแน่นและการเพิ่มขึ้นของปริมาณการเดินทาง ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานปัจจุบันไม่สามารถรองรับได้ รวมถึงต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับเกิดการชะลอตัวของเศรษฐกิจ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อการขนส่งและเดินทางในพื้นที่

5.3.3 กรุงเทพมหานคร

การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร มีดังนี้

1) จุดแข็งของกรุงเทพมหานคร

มีสถานที่ท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักของนักท่องเที่ยวต่างชาติ เป็นที่จัดงานประชุมสัมมนาใหญ่ บ่อยครั้ง มีสถานที่พัก สถานที่สำหรับความบันเทิง ร้านอาหาร ที่มีคุณภาพและหลากหลาย นอกจากนี้ยังมีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ รวมถึงมีระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลายรูปแบบทั้งทางถนน ทางราง และทางน้ำ

2) จุดอ่อนของกรุงเทพมหานคร

การคมนาคมหนาแน่น การจราจรติดขัด ถึงแม้มีระบบขนส่งสาธารณะหลายรูปแบบแต่ยังขาดการเชื่อมโยง การคมนาคมรูปแบบต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพ และปัญหาสิ่งแวดล้อม มลพิษ และละอองฝุ่นขนาดเล็ก

3) โอกาสของกรุงเทพมหานคร

แนวโน้มการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยวในรูปแบบต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการท่องเที่ยวมูลค่าสูง (High Value Tourism) การท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม กระแสการทำงานไปด้วยเที่ยวไปด้วย (Workation) ของทั้งชาวไทย และต่างชาติ รวมถึงนโยบายนำร่องพัฒนาเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) ของกรุงเทพมหานคร นอกจากนี้กรุงเทพมหานครยังได้รับผลกระทบเชิงบวกจากนโยบายส่งเสริมพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรม และเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port) อีก

4) อุปสรรคของกรุงเทพมหานคร

ความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจโลก และเสถียรภาพทางการเมือง ส่งผลต่อธุรกิจการท่องเที่ยว และ เศรษฐกิจ นอกจากนี้ยังมีผลกระทบจากการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวในพื้นที่จังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน สถานะเงินเพื่อทั่วโลกกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยว รวมถึงปัญหาเรื่องเวลาวิ่งของรถบรรทุกในเขตเมือง ส่งผลเสีย ต่อสภาพจราจรและอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

5.3.4 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัดราชบุรี กาญจนบุรี และสุพรรณบุรี โดยการวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

มีพื้นที่ติดต่อกับแดนประเทศเมียนมา อีกทั้งพื้นที่มีโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์เชื่อมโยง กับเมืองอุตสาหกรรมหลักอย่างจังหวัดพระนครศรีอยุธยา กาญจนบุรี และกรุงเทพมหานคร พื้นที่มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นแหล่งปลูกข้าวและอ้อยลำดับต้นของประเทศ และมีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตต่อเนื่องจากภาคเกษตร มีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลายสามารถท่องเที่ยวได้ตลอดทั้งปี

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

บางจังหวัดพื้นที่จำนวนมากเป็นพื้นที่มณฑลทหารบกหรือพื้นที่อนุรักษ์ที่จำกัดการพัฒนา มีช่องทาง ธรรมชาติตามตะเข็บชายแดนจำนวนมาก มีโครงสร้างพื้นฐานแต่ขาดการบูรณาการด้านระบบขนส่งและโลจิสติกส์ ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะ ผลผลิตด้านสินค้าและบริการท่องเที่ยวส่วนใหญ่ยังไม่ได้ระดับมาตรฐานและไม่โดดเด่น ไม่มีจุดรวมสินค้าเพื่อนำเข้า - ส่งออก ในกลุ่มจังหวัด

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง - ตะวันตก (Central - Western Economic Corridor : CWEC) พื้นที่เชื่อมต่อโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เขตเศรษฐกิจพิเศษฝั่งเมียนมา อยู่ในแนวเชื่อมต่อเขตระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) เชื่อมอรัญประเทศ ประเทศกัมพูชา และมีโครงการ MR10 ช่วงที่ 1 ด้านเหนือ ช่วงสุพรรณบุรี - มอเตอร์เวย์บางปะอิน - นครราชสีมา (ทล.6)

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1

ความไม่แน่นอนของนโยบายและระเบียบทางการค้าของฝั่งเมียนมา ขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานในฝั่งประเทศเมียนมา ค่าขนส่งในเมียนมาแพงกว่าไทย 3 เท่า การพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) และระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) ไม่ก้าวหน้า โครงการขนส่งเชื่อมโยงกับเขตระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) ไม่ชัดเจน การขนส่งทางน้ำยังไม่ได้รับการสนับสนุนเท่าที่ควร แหล่งท่องเที่ยวกระจายตัว การเดินทางท่องเที่ยวลำบากอาศัยเพียงรถยนต์ส่วนบุคคล

5.3.5 กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดมีดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่กลุ่มจังหวัดมีด่านชายแดนที่ตั้งอยู่ใกล้ตัวเมือง มีถนนเชื่อมต่อมีความพร้อมต่อการพัฒนา มีทรัพยากรธรรมชาติ อุทยานแห่งชาติ (อุทยานแก่งกระจาน) ที่มีขนาดใหญ่พร้อมได้รับการสนับสนุนการท่องเที่ยว นอกจากนั้นยังเป็นพื้นที่ที่พบนกปากซ่อม วาฬบรูด้า โลมาอิรวดี และโลมาหัวบาตรหลังเรียบ เป็นพื้นที่เชื่อมต่อระหว่างภาคใต้และภาคกลาง โดยเฉพาะมีพื้นที่เชื่อมต่อใกล้เคียงกับพื้นที่กรุงเทพมหานคร เป็นพื้นที่ตั้งของโรงงานอุตสาหกรรม โดยเฉพาะพื้นที่จังหวัดสมุทรสาครมีจำนวนมากกว่า 6,000 โรงงาน จังหวัดมีพื้นที่ติดชายทะเลเหมาะแก่การทำประมง เป็นศูนย์กลางจำหน่ายสินค้าสดวันน้ำ และปัจจุบันมีท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าทางทะเล

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่บริเวณด่านชายแดนเป็นพื้นที่เขตป่าสงวนไม่สามารถพัฒนาเชิงพาณิชย์ได้ การเดินทางและการขนส่งทางถนนมีอุปสรรค เนื่องจากปัญหาการติดขัดของการจราจรบนถนนพระราม 2 ซึ่งเป็นถนนเส้นหลักในการเดินทางเชื่อมต่อภาคกลางและภาคใต้ และพบว่าในกลุ่มจังหวัดยังขาดระบบขนส่งสาธารณะรองรับความต้องการการเดินทาง โดยเฉพาะพื้นที่ในเมืองและระหว่างอำเภอในพื้นที่จังหวัด การขนส่งทางรถไฟยังติดปัญหาเรื่องความล่าช้าในการขนส่ง รวมถึงความต่อเนื่องของเส้นทาง เนื่องจากเส้นทางรถไฟจะสิ้นสุดที่สถานีรถไฟบ้านแหลม โดยไม่เชื่อมต่อกับเส้นทางหลักที่สถานีรถไฟปากท่อ และความเชื่อมโยงของเส้นทางกับสถานที่ท่องเที่ยว ส่วนการขนส่งทางน้ำหรือลำคลองยังมีอุปสรรคในการขนส่งและเดินทางในบางพื้นที่ ซึ่งเกิดจากผลกระทบของเขื่อนป้องกันน้ำเค็มหรือความตื้นเขินของแม่น้ำเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ การขนส่งทางถนนยังติดขัดเรื่องปัญหาการจราจรแออัด และการเกิดอุบัติเหตุ และการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งและเดินทางอื่นยังไม่ดีพอ สำหรับการขนส่งทางอากาศพบว่า ปัจจุบันท่าอากาศยานหัวหินยังไม่ได้มาตรฐานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ทำให้ยากต่อการพัฒนา

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

พื้นที่จังหวัดอยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบริมชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) มีแนวชายแดนติดประเทศเพื่อนบ้านที่ยาว ทำให้มีความเป็นไปได้ในการพัฒนาด้านการค้าชายแดน และมีแรงงานจากประเทศเพื่อนบ้าน มีโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่กำลังพัฒนา ทั้งรถไฟทางคู่เชื่อมต่อกับกรุงเทพมหานครไปยังพื้นที่ภาคใต้ รถไฟความเร็วสูงที่ผ่านกลุ่มจังหวัด โครงการ MR - MAP ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M8 การพัฒนารถไฟฟ้าชานเมือง (Commuter Train) เชื่อมต่อพื้นที่กรุงเทพมหานครและกลุ่มจังหวัด (สมุทรสาคร) มีนโยบายที่สนับสนุนกลุ่มจังหวัดที่หลากหลาย ทั้งในส่วนของกาท่องเที่ยว การผลักดันให้จังหวัดในพื้นที่เป็นแหล่งผลิตอาหารของโลก ส่งเสริมให้เป็นจังหวัดนาร่องในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2

เสถียรภาพทางการเมืองของประเทศเมียนมา ที่เป็นอุปสรรคทั้งในเรื่องการพัฒนาศูนย์บริการเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service : OSS) ระบบการบริการเชื่อมโยงข้อมูลหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจ (National Single Window : NSW) นโยบายและระเบียบการค้าของประเทศเมียนมาที่ไม่แน่นอน ความแออัดของถนนเพชรเกษมที่เกิดจากปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าจากภาคใต้จำนวนมาก เส้นทางขนส่งและเดินทางขาดการเชื่อมต่อกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และขาดการเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานจากเมียนมา (มะริด - สิงขร)

5.3.6 กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยมีพื้นที่รวมมากที่สุดของภาคใต้ ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา ชุมพร และพัทลุง การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย

มีรายได้จากผลไม้เกษตรมูลค่าสูง (เช่นทุเรียน มังคุด) รวมถึงสินค้าเกษตรอื่น ๆ ทั้งปาล์มน้ำมันและกาแฟ และประมงชายฝั่ง มีแหล่งท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่หลากหลาย และมีแหล่งท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรมและศาสนา มีท่าอากาศยานที่มีศักยภาพในการรองรับนักท่องเที่ยว มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่เข้มแข็งพร้อมผลักดันการเติบโตทางเศรษฐกิจ มีท่าเรือประมงและท่าเรือพาณิชย์ที่ให้บริการเพื่อการขนส่งสินค้า มีระบบรางสายหลักผ่านพื้นที่ การขนส่งระบบรางและถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย

การขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้ต้นทุนการขนส่งสูง แหล่งท่องเที่ยวในพื้นที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาให้มีมาตรฐานการท่องเที่ยวในระดับสากล โครงข่ายการคมนาคมทางถนนยังไม่ถูกพัฒนาอย่างสมบูรณ์ มีถนนเส้นหลักเพียงเส้นเดียวและไม่เชื่อมต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยวหรือสถานที่สำคัญ เช่น สถานีรถไฟท่าอากาศยาน เป็นต้น ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะหรือรถรับจ้างภายในเมือง ไม่มีจุดรวบรวมสินค้าเกษตรของจังหวัด ไม่มีพื้นที่ท่าเรือสำราญ และโครงสร้างพื้นฐานรองรับการท่องเที่ยว

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อาเซียน

กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) (Joint Summit Declaration: JSD) เป็นต้น มีความพร้อมด้านการรักษาพยาบาลและบุคลากรด้านสุขภาพ ได้รับการประกาศเป็นเมืองแห่งการจัดประชุมและนิทรรศการ (MICE City) และเมืองกีฬา (Sport City) นโยบายรัฐบาลสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเศรษฐกิจชายแดน กระแสการท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยววิถีชีวิต การท่องเที่ยวเพื่อสุขภาพ เป็นจังหวัดที่อยู่ในโครงการก่อสร้างถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Riviera) มีการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้อาเซียน

มีข้อจำกัดการขนส่งสินค้าผ่านแดนไปยังประเทศมาเลเซีย ไม่มีการจัดทำความตกลงระหว่างประเทศรองรับการขนส่งผู้โดยสารทางถนนระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย รถไฟไทยไม่สามารถเดินรถข้ามแดนเข้าไปในประเทศมาเลเซีย ปัญหาการขนส่งผ่านแดนล่าช้า ไม่มีจุดบริการเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ส่งผลเสียต่อสินค้าเกษตร ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้น เหตุการณ์ความไม่ปลอดภัยในพื้นที่ชายแดน

5.3.7 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล มีจุดเด่นเรื่องการท่องเที่ยวที่เป็นจุดหมายการท่องเที่ยวระดับนานาชาติ การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรคในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

เป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวระดับโลก มีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่มีชื่อเสียงจำนวนมาก พื้นที่เมืองหลักสามารถเข้าถึงท่าอากาศยานได้ในระยะ 100 กิโลเมตร ทุกจังหวัดสามารถผลิตสินค้าประมงได้ และมีแหล่งผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรในพื้นที่

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมโยงการท่องเที่ยวและเดินทางในพื้นที่ ไม่มีทางรถไฟ มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง มีท่าเรือไม่เพียงพอต่อความต้องการของนักท่องเที่ยว และมีปัญหาในการเดินทางและขนส่งเข้าถึงพื้นที่ทั้งในภาคการท่องเที่ยวและภาคการเกษตร

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ปัจจัยด้านการขยายตัวของการค้าในกลุ่มประเทศ BIMSTEC ปัจจัยด้านนโยบายส่งเสริมระเบียงเศรษฐกิจ велเนสอันดามัน (Andaman Wellness Economic Corridor) ปัจจัยด้านกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ เช่น กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย - มาเลเซีย - ไทย (Indonesia - Malaysia - Thailand Growth Triangle : IMT - GT) ที่เอื้อต่อการพัฒนาด้านการท่องเที่ยว ด้านการค้าการลงทุน ด้านการเกษตร และปัจจัยด้านนโยบายของรัฐบาลให้ความสำคัญแก่การท่องเที่ยวเมืองรอง

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

ปัจจัยด้านสถานการณ์ความไม่แน่นอนของการเมืองและนโยบายระหว่างประเทศ ผลกระทบจากสถานการณ์โควิด - 19 (COVID - 19) ปัจจัยด้านสถานะเงินเฟ้อทั่วโลก และปัจจัยด้านนโยบายการนำเข้า - ส่งออกสินค้านานาชาติที่มีข้อจำกัดสูง

5.3.8 กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดปัตตานี ยะลา และนราธิวาส เป็นพื้นที่ที่มีการขนส่งมีความเฉพาะ เนื่องจากมีการติดต่อกับประเทศมาเลเซีย ทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจและการขนส่งได้รับอิทธิพลจากประเทศเพื่อนบ้านค่อนข้างชัดเจน การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

มีเส้นทางถนนและรางที่เชื่อมต่อกันภายในกลุ่มจังหวัด มีท่าอากาศยานพาณิชย์ครอบคลุมในรัศมี 100 กิโลเมตร มีเส้นทางขนส่งทางน้ำที่มีศักยภาพสูง มีชายแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซียหลายแห่ง และมีความต้องการท่องเที่ยวจากนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ โดยเฉพาะประเทศมาเลเซียและกลุ่มประเทศเอเชียกลาง

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

ต้นทุนค่าขนส่งสูง เนื่องจากเป็นพื้นที่ห่างไกล ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง การส่งเสริมภาคการท่องเที่ยวมีความสับสน และการขนส่งทางรางที่ยังขาดประสิทธิภาพในการช่วยส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจ

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

ปัจจัยด้านนโยบายศูนย์กลางอาหารฮาลาล ปัจจัยด้านนโยบายการเป็นฐานผลิตและส่งออกสินค้าสู่ประเทศอาเซียน ปัจจัยด้านเส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย - มาเลเซีย ปัจจัยด้านนโยบายเชื่อมต่อเศรษฐกิจตามแนวระเบียงเศรษฐกิจที่ 6 (ครอบคลุมพื้นที่ ยะลา ปัตตานี นราธิวาส เพชรบูรณ์ กลันตัน ตรัง กานู สุมาตราใต้) และมีความต้องการสินค้าเกษตรและเกษตรแปรรูปจากตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะจีนและกลุ่มประเทศมุสลิม

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน

ปัจจัยด้านภาวะเศรษฐกิจหดตัวจากโรคระบาด COVID - 19 ปัจจัยด้านความไม่แน่นอนของปัญหาสถานการณ์ความไม่สงบ ปัจจัยด้านนโยบายทางการค้าระหว่างประเทศต่อต้านการทำประมงผิดกฎหมาย และปัจจัยด้านกฎการผ่านแดนของรถโดยสารขนาดใหญ่ ไม่อนุญาตให้รถโดยสารขนาดใหญ่จากประเทศไทยเข้าประเทศมาเลเซียได้

5.3.9 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

มีพื้นที่เชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สามารถเชื่อมต่อศูนย์โลจิสติกส์ทุกรูปแบบทั้งทางน้ำ ทางอากาศ ทางราง และทางถนน เช่น สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot : ICD) ลาดกระบัง ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น มีโครงข่ายคมนาคมที่ดีเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟจากกรุงเทพมหานครผ่านนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบังถึงนิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด รวมถึงมีท่าเรือน้ำลึกที่นิคมฯ มีทรัพยากรธรรมชาติที่โดดเด่น มีภูมิทัศน์ทางทะเลที่สวยงาม มีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมที่มีชื่อเสียง อยู่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เป็นพื้นที่ศักยภาพสูงในการลงทุนด้านอุตสาหกรรม เป็นที่ตั้งของอุตสาหกรรมสำคัญ ๆ

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

โครงข่ายการคมนาคมไม่เพียงพอก่อให้เกิดปัญหาการจราจรแออัด มีปริมาณรถบรรทุกสูงทำให้เกิดความเสียหายและมลภาวะ ไม่มีระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเดินทางทั้งในพื้นที่เมืองและระหว่างเมือง รวมถึงเชื่อมต่อทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการสนับสนุนพัฒนาให้ได้มาตรฐาน โดยเป็นเพียงท่าเรือขนาดเล็กที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการในการใช้งาน

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

แนวโน้มการส่งเสริมการลงทุนของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และเขตนวัตกรรมระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor of Innovation : EECi) และมีอำเภอที่ถูกคัดเลือกให้เป็นพื้นที่ต้นแบบอุตสาหกรรมเชิงนิเวศ มีการลงทุนศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ศูนย์การขนส่งภาคพื้นศูนย์ธุรกิจการค้า เขตประกอบการเสรี และสถานีรถไฟความเร็วสูงในท่าอากาศยานอู่ตะเภา อยู่บนเส้นทางพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 ท่าอากาศยาน มีการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 และมีการเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือแหลมฉบังด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีเป็นท่าเรืออัตโนมัติ (Automation Port)

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1

ข้อมูลของโครงการรถไฟความเร็วสูงขาดความชัดเจน เช่น กำหนดระยะเวลาการก่อสร้าง พิกัดเส้นทางและสถานี ผลกระทบจากสถานการณ์โรคโควิด - 19 ต่อแนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ การเปลี่ยนแปลงภูมิอากาศโลกส่งผลให้ภูมิอากาศแปรปรวน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ เกิดน้ำท่วมบ่อยครั้ง ก่อให้เกิดความเสียหายกับโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งโดยเฉพาะถนน การขาดแคลนแรงงาน เช่น ขาดแคลนพนักงานขับรถบรรทุก และการเปลี่ยนแปลงไปสู่สังคมผู้สูงอายุ เป็นต้น

5.3.10 กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว การวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ในภาพรวมของกลุ่มจังหวัดสามารถสรุปได้ ดังนี้

1) จุดแข็งของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

มีการส่งออกสินค้าทางการเกษตร โดยเฉพาะผลไม้มีมูลค่าและสมุนไพร ตั้งอยู่ใกล้เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) แต่ที่ดินมีราคาถูกกว่า มีถนนเชื่อมต่อจากจังหวัดสระแก้วไปรถไฟลาว - จีน โดยจะเป็นการเพิ่มศักยภาพการขนส่งในอนาคต พื้นที่อยู่ในแนวสายทาง MR2 (หนองคาย - แหลมฉบัง) และแนวสายทาง MR6 (บ้านพุน้ำร้อน - อรัญประเทศ) มีโครงข่ายรถไฟขนส่งสินค้าและรถไฟโดยสาร เป็นประตูการค้าหลักสู่ประเทศกัมพูชา และมีสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติ ป่า เขา ทะเล และวัฒนธรรม

2) จุดอ่อนของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่เขตอนุรักษ์ ไม่สามารถพัฒนาเพื่อการลงทุนได้ ถนนภายในจังหวัดมีขนาดเล็กไม่เอื้อต่อการขนส่งสินค้า โครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงไปยังเส้นทางท่องเที่ยวไม่ทั่วถึง อีกทั้งโครงข่ายถนนและระบบขนส่งสาธารณะยังไม่ดีพอสำหรับรองรับนักท่องเที่ยว ถนนสายหลักของพื้นที่ คือ ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) มีสัญญาณไฟจราจรจำนวนมาก ส่งผลกระทบต่อการขนส่งและเดินทาง การขนส่งทางเรือต้องมีการปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์ให้มีศักยภาพมากขึ้น และปัญหาความล่าช้าด้านพิธีการศุลกากร

3) โอกาสของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

มีเส้นทางการขนส่งผลไม้และสินค้าทางภาคตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังประเทศจีน มีโครงการจัดทำข้อตกลงและกฎระเบียบการขนส่งข้ามพรมแดนระหว่างประเทศสมาชิกภายใต้ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) มีนักท่องเที่ยวชาวไทยและนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติจำนวนมาก มีระบบรางผ่านพื้นที่เชื่อมต่อไปยังประเทศกัมพูชา การขยายการลงทุนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) และการขยายตัวของการค้ากับประเทศกัมพูชาและรัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวเมืองรอง

4) อุปสรรคของกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2

ข้อตกลงจุดผ่านแดนระหว่างประเทศไม่สอดคล้องกับความต้องการของประเทศกัมพูชา โครงข่ายถนนเชื่อมต่อภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีความติดขัดและอันตราย มีแรงงานต่างด้าวไม่เพียงพอต่อความต้องการ มีปัญหาการติดขัดในการผ่านแดนที่ด่านคลองลึกและด่านอรัญประเทศ และการติดขัดของการจราจรบนถนนที่เชื่อมต่อท่าเรือแหลมฉบัง

5.4 กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว

5.4.1 วิสัยทัศน์ (Vision)

“การคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงภูมิภาคเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะทำหน้าที่เชื่อมโยงพื้นที่อย่างครอบคลุมทั่วถึง ตอบสนองความต้องการเดินทางและขนส่งได้อย่างแท้จริง เป็นเครื่องมือในการพัฒนาเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว คุณภาพชีวิต มีประสิทธิภาพ มีความทันสมัย เท่าเทียม ปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

5.4.2 กรอบการพัฒนา (Development Framework) โครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และสนับสนุนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) โดยกำหนดกรอบยุทธศาสตร์ 3 ด้าน ดังนี้

1) การเชื่อมโยง (Connectivity)

โครงข่ายคมนาคมขนส่งจะทำหน้าที่เชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค ด้วยความคล่องตัว การลดความติดขัดของการจราจรบนเส้นทางหลัก โดยการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและความต้องการเดินทาง เพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งผ่านแดน พัฒนาระบบฐานข้อมูลและเชื่อมต่อบริการสารสนเทศ เพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลในการบริหารจัดการการขนส่งอย่างไร้รอยต่อ

2) การเข้าถึง (Accessibility)

มุ่งเน้นความครอบคลุมของพื้นที่การบริการขนส่งและโลจิสติกส์ โครงข่ายคมนาคมขนส่งและการบริการ ต้องมีความครอบคลุมพื้นที่ชุมชน แหล่งเศรษฐกิจ การค้าการลงทุน และแหล่งท่องเที่ยวอย่างทั่วถึง ระบบขนส่งสาธารณะ จะเชื่อมต่อการเดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการเดินทางอย่างแท้จริง มีกลยุทธ์ และนโยบาย ในการกำหนดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่สมเหตุสมผล และส่งเสริมการเข้าถึงระบบการขนส่งของคนทุกกลุ่ม

3) ความยืดหยุ่น (Resilience)

มุ่งเน้นการรักษาคุณภาพในการดำเนินกิจกรรมการขนส่งและโลจิสติกส์ และมีความสามารถในการปรับตัวและพัฒนาต่อยอดได้ในสภาวะการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป แผนการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและโลจิสติกส์จะส่งเสริม การเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้พลังงานฟอสซิล และส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง และขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ มีกลยุทธ์ในการส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย ลดการใช้พลังงาน และส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง เพื่อลดการใช้พลังงานและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก รวมถึงการพัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ทั้งนี้ หลักเกณฑ์ที่ใช้ในการกำหนดทิศทางของแผนงานและโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่าย การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) คือ จะต้องเป็นโครงข่ายการคมนาคมและการบริการที่มุ่งเน้นการเชื่อมต่อกับโครงข่ายคมนาคมในระดับภูมิภาค โดยมีคุณลักษณะดังนี้

- โครงข่ายทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และเดินทางภายในเขตเมือง เทศบาล และท้องถิ่น (ทางหลวง 3 หลัก 4 หลัก และทางหลวงท้องถิ่น)

- การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (Transit Oriented Development : TOD)
- ท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่ง
- ถนนหรือระบบ Feeder ที่เชื่อมต่อท่าอากาศยานและด่านพรมแดน
- ระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง
- ผังเมือง เทศบัญญัติ

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ ในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ซึ่งสอดคล้องกับ ประเด็นการพัฒนาของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ดังแสดงใน ตารางที่ 5.4.2 - 1

ตารางที่ 5.4.2 - 1 เป้าหมายการพัฒนาในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว

แผน	ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)
เป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	- แก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน - เร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์ - ลดอุบัติเหตุ - ลดต้นทุนการขนส่ง	- ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ - พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการขนส่งทุกรูปแบบยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมและขนส่ง
มิติการพัฒนา	ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570)	ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575)	ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)
การเชื่อมโยง (Connectivity)	- การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค - การจัดการความต้องการเดินทางเพื่อลดการติดขัดของจราจร	- พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ - พัฒนาระบบขนส่งผ่านแดน	พัฒนาระบบฐานข้อมูล
การเข้าถึง (Accessibility)	- การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง - การควบคุมให้เกิดค่าใช้จ่ายในการเดินทางที่เป็นธรรม	- พัฒนาและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสาธารณะรอง - ส่งเสริมการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกกลุ่ม	ส่งเสริมการเข้าถึงการบริการขนส่งทุกรูปแบบ
ความยืดหยุ่น (Resilience)	- ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย - ลดการใช้พลังงาน และการใช้พลังงานทางเลือก	- ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ - ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้าไปสู่ระบบขนส่งทางรางและทางน้ำ - พัฒนาบุคลากรในภาคการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์	- การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก - การใช้เทคโนโลยีในการจัดการการเดินทางและขนส่ง

ที่มา: ที่ปรึกษา

5.4.3 ตัวชี้วัด (Indicators)

ตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ คัดเลือกมาจากตัวชี้วัดภายใต้แผนระดับที่ 1 ระดับที่ 2 และระดับที่ 3 โดยคัดเลือกตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนผลลัพธ์ (outcome) จากการดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ดังกล่าว ซึ่งแผนปฏิบัติการฯ มีการกำหนดมิติการพัฒนาแบ่งเป็น 3 มิติ ได้แก่ มิติด้านการเชื่อมโยง (Connectivity) มิติด้านการเข้าถึง (Accessibility) และมิติด้านความยืดหยุ่น (Resilience)

สำหรับการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดภายใต้แผนปฏิบัติการฯ นั้น ที่ปรึกษาได้พิจารณาจากความสอดคล้องกับตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 และแผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) เพื่อให้มีความสอดคล้องกันในภาพรวมทั้งประเทศ ประกอบด้วยตัวชี้วัดดังแสดงในตารางที่ 5.4.3 - 1

ตารางที่ 5.4.3 - 1 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายของประเทศ			ที่มาของค่าเป้าหมายของประเทศ
		2570	2575	2580	
1	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	6.0	5.5	5.0	แผนปฏิบัติการ Brain
2	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)	7.0	8.0	10.0	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
3	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 4.13	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 6.19	ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 8.26	แผนปฏิบัติการ Brain
4	อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน)	12	8	5	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
5	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 3.03	ไม่เกิน 2.82	ไม่เกิน 2.62	แผนปฏิบัติการ Brain
6	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าขายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	ตามผลการวิเคราะห์ฉกทศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1
7	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	ตามผลการวิเคราะห์ฉกทศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1

ตารางที่ 5.4.3 - 1 ตัวชี้วัดหลักของแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายของประเทศ			ที่มาของค่าเป้าหมายของประเทศ
		2570	2575	2580	
8	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	แตกต่างกันตามกลุ่ม	ตามผลการวิเคราะห์ฉกทัศน์การพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการ GMS 1
9	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	55	58	61	แผนปฏิบัติการ Brain
10	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (กรุงเทพฯ และปริมณฑล/เมืองหลักในภูมิภาค)*	40/10	50/20	60/20	แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (7) ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

ที่มา: ที่ปรึกษา

หมายเหตุ: แผนปฏิบัติการ Brain หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

แผนปฏิบัติการ GMS 1 หมายถึง แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

*รายชื่อเมืองหลัก ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา อุตรธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่)

5.4.4 แนวทางการพัฒนา (Development Approaches)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีการกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สอดคล้องกับแนวทางการพัฒนา ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) ประกอบด้วยแนวทางการพัฒนา 5 แนวทาง ดังนี้

- 1) **แนวทางการพัฒนาที่ 1** การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก
 - กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง
 - กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน
- 2) **แนวทางการพัฒนาที่ 2** การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ
 - กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม
 - กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ
- 3) **แนวทางการพัฒนาที่ 3** การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์ ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง
 - กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน
 - กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ
- 4) **แนวทางการพัฒนาที่ 4** การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติ ให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง
 - กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล
 - กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน
- 5) **แนวทางการพัฒนาที่ 5** การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม ประกอบด้วยกลยุทธ์ ดังนี้
 - กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง
 - กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

บทที่ 6

การจัดทำแผนงานและจัดลำดับ
ความสำคัญการพัฒนาโครงข่าย
การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

บทที่ 6

การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่าย การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

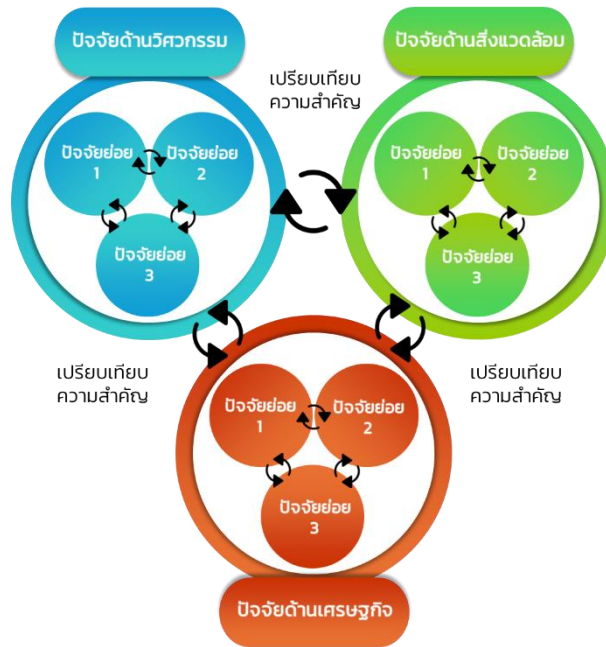
- ❑ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
- ❑ การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)
- ❑ รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)
- ❑ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
- ❑ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว

6.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการ สำหรับใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยวิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi - Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลาย โดย Hwang and Yoon (1981) ได้อธิบายว่า การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Attribute Decision Making : MADM) เป็นการประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมเป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญ เพื่อการจัดลำดับความสำคัญทางเลือกที่เหมาะสมและเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น ดังรูปที่ 6.1.1 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1.1 - 1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 แนวทางและเกณฑ์การประเมินความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของกระทรวงคมนาคม (คค.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งได้ทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย และสรุปแนวทางและเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ แบ่งออกเป็นประเด็นหลักในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ด้านระบบขนส่ง ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านอื่น ๆ ดังรูปที่ 6.1.2 - 1

การทบทวนปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยสำหรับจัดลำดับความสำคัญของโครงการจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา			
	โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน (6 หลักเกณฑ์)	โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (6 หลักเกณฑ์)	โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร (6 หลักเกณฑ์)
ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์	ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์	ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)
ด้านเศรษฐกิจและการเงิน	ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 26)	- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค	ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25)
ด้านระบบขนส่ง	ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 32)	ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม	ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 33)
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)	ประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency)	ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)
ด้านอื่น ๆ	- ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) - ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		- ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) - ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)
ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2541), โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน, หน้า 6-8 ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2551), โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อวิเคราะห์ความเป็นไปได้ และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์, หน้า 5-4 และ ง-1 ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2554), โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร, หน้า 2-10 ถึง 2-19			

ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1.2 - 1 แนวทางการประเมินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของ สนข. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.1.2 - 1

ตารางที่ 6.1.2 - 1 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	4
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	8
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	8
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	5
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	8
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	8
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		4

ที่มา : ที่ปรึกษา

6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลช่วยในการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ได้นำเสนอแนะภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ดังนี้

- 1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน
- 2) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณ
- 3) เป็นโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ยังไม่มีผลการศึกษานับสนุน และจำเป็นต้องใช้ผลการศึกษาประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการต่อไป

อย่างไรก็ตาม โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะมีการประมาณค่าก่อสร้างเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเท่านั้น โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) จะใช้ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเป็นตัวประเมิน โดยเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ด้วยวิธี Cost - Benefit Analysis โดยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่พิจารณาในการศึกษานี้ ประกอบด้วย

- 1) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Time Saving)
- 2) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving)
- 3) การลดมลพิษและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas and Pollution Reduction)
- 4) การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังตารางที่ 6.2 - 1 ถึง ตารางที่ 6.2 - 8

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ เส้นทาง MR - MAP จ.ลพบุรี (ระยะทาง 30.000 กม.)	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.27%	62.72	1.12
2	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการ ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวหลัก จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ก่อสร้าง	-	-	-
2.1	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3017 (ระยะทาง 4.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	18.37%	30.71	1.67
2.2	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3326 ตอน วังเพลิง - สระโบสถ์ (ระยะทาง 4.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	12.24%	0.98	1.02
2.3	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3333 ตอน โคกตูม - มะนาวหวาน (ระยะทาง 15.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	15.61%	58.61	1.34
2.4	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3334 ตอน ธารเกษม - สถานีรถไฟเขาสูง (ระยะทาง 25.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	16.25%	116.28	1.41
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทล.3412 ตอน อยุธยา - บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ก่อสร้าง	8.25%	-7.74	0.68
4	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เชิงสร้างสรรค์ จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ก่อสร้าง	-	-	-
4.1	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3183 ตอน แยกไป เขื่อนเจ้าพระยา - คลองมอญ (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	4.85%	27.38	0.46
4.2	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3212 ตอน คิ่งสำเภา - ไร่พัฒนา (ระยะทาง 2.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	9.48%	3.63	0.78
4.3	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3211 ตอน ทางเข้าห้วย - กะบกเตี้ย (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	2.81%	32.55	0.34
5	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อการขนส่งพืชผลเกษตร ทล.3032 ตอน บึงก็ - ท่าศาลา จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 6.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	12.37%	1.64	1.04
6	โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3303 ตอน บางระจัน - โพทะเล (ระยะทาง 2.086 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	10.49%	-2.34	0.87
7	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์ ทล.3022 ตอนพระพุทธรบาท - ท่าเรือ ต.บางโคม ต.บ้านหม้อ จ.สระบุรี (ระยะทาง 6.500 กม.)	สระบุรี	ก่อสร้าง	15.26%	35.30	1.36
8	โครงการปรับปรุงเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวแหล่ง อารยธรรมเดาแม่มน้ำน้อย ทล.3030 ตอน ดงมะขามเทศ - บางระจัน จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 1.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	9.77%	-1.67	0.80
9	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.3454 ตอน ชัยสุตร - ท่าช้าง จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 9.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	12.91%	7.63	1.09
10	งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3285 ตอน อินทร์บุรี - ท้องทุ่ง จ.สิงห์บุรี	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	2.91%	-21.43	0.36

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ

จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษานั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
11	โครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมและเส้นทาง ส่งเสริมการท่องเที่ยว สาย แยก สบ.1003 - ศูนย์ฝึกอบรม (เจ็ดคต - โป่งก้อนเส้า) ต.ท่ามะปราง อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	สระบุรี	ก่อสร้าง	12.49%	3.58	1.05
12	โครงการปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่งแม่ น้ำ เจ้าพระยา จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-399.87	0.02
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
13	โครงการปรับปรุงถนนเพื่อขนส่งสินค้าทางการเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพ ทล.3206 ตอนห้วยศาลา - จอมบึง ต.บ้านบึง อ.บ้านคา จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-59.82	0.20
14	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4064 สายแยก ทล.3208 - บ้านห้วยผาก อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-227.00	0.05
15	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4019 สายแยก ทล.3208 - บ้านพัฒนา อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-230.79	0.03
16	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4020 สายแยก ทล.3208 - บ้านตะโกล่าง อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-229.85	0.03
17	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.5051 สายแยก รบ.4061 - บ้านขายน้า อ.บ้านคา จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-178.39	0.06
18	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน กจ.4004 สายแยก ทล.3209 - บ้านไร่โคก อ.จอมบึง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-227.24	0.06
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
19	โครงการขยายช่องจราจร ทล.3459 ตอน สามแยก บ้านกรูด - ปากคลองบ้านกรูด จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะทาง 11.000 กม.)	ประจวบคีรีขันธ์	ก่อสร้าง	N/A	-225.61	0.14
20	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.2004 แยก ทล.35 - บ้านพันท้ายนรสิงห์ ต.พันท้ายนรสิงห์ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 11.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	12.34%	3.83	1.01
21	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.5009 แยก สด.1018 - บ้านแคราย ต.แคราย อ.กระทุ่มแบน จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 5.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	12.60%	9.43	1.03
22	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.2028 แยก ทล.35 - บ้านขายทะเลกาหลง ต.กาหลง อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 6.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	N/A	-120.04	0.16
23	โครงการปรับปรุงถนนคลองโคกน - บ้านแหลม - สะอ้า จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-93.57	0.31
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
24	โครงการศึกษาปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่ง และเดินทางทางน้ำ จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	-6.39%	-288.02	0.07

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
25	โครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างขยาย ทล.305 ตอน ต่างระดับรังสิต - วัฒนาบุญ จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	21.32%	2,1446.66	1.43
26	โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางเข้า - ออก หอพัก และ Bypass จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	16.61%	28.22	1.43
27	โครงการศึกษาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบ คมนาคมขนส่ง และแก้ไขปัญหารถจราจรทางบก ในพื้นที่ จ.นนทบุรี	นนทบุรี	ศึกษา ออกแบบ	-	-	-
27.1	- โครงการขยายถนนสาย นบ.1026 แยก ทล. 9 - อ.บางคูรัด จ.นนทบุรี	นนทบุรี	-	N/A	-442.38	0.33
27.2	- โครงการขยายถนนสาย ทล.306 ตอน พระราม 7 - แคราย จ.นนทบุรี	นนทบุรี	-	N/A	248.05	0.35
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
28	โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้า ความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จำลองแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้าง ถนนฝั่งเมือง สาย ข6 (ถนนแก้วโกโล) เชื่อมถนน ทล.7 (ถนนสุขุมวิท 6) อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	17.95%	251.86	1.71
29	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 9.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	16.81%	107.15	1.78
30	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.3481 - ทล.3312 อ.บางน้ำเปรี้ยว อ.องครักษ์ จ.ฉะเชิงเทรา	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	-	-	-
30.1	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.4016 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 10.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	13.70%	32.49	1.21
30.2	โครงการก่อสร้างถนน ฉช.5006 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 13.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	12.68%	7.42	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
31	โครงการขยายช่องจราจร ทล.348 วงเวียน บ้านใหม่ไทยถาวร - เขาช่องตะโก - อ.โนนดินแดง จ.สระแก้ว (ระยะทาง 16.100 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	12.29%	3.55	1.03
32	โครงการปรับปรุง ทล.3446 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 21.100 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	13.01%	47.68	1.11
33	โครงการปรับปรุง นย.3001 แยก ทล.305 - บางน้ำ เปรี้ยว จ.นครนายก (ระยะทาง 18.400 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	13.04	25.29	1.13
34	โครงการขยายช่องจราจร ทล.3486 ช่วง บ.กุดเตย - บ.ใหม่ไทยถาวร จ.สระแก้ว (ระยะทาง 11.000 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	12.38%	8.91	1.04
35	โครงการขยายช่องจราจรถนนเพื่อการท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ สาย จบ.3010 แยก ทล.317 - บ.ทุ่งตาอิน อ.มะขาม อ.เขาคิชฌกูฏ จ.จันทบุรี	จันทบุรี	ก่อสร้าง	12.47%	6.45	1.05
36	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง ถนน จบ.3007 สายแยก ทล.317 - บ.ทุ่งขนาน ต.ปะตง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.600 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	14.43%	114.91	1.37

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
37	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง นย.2003 อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.500 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	2.95%	-87.47	0.35
38	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง นย.4009 อ.องครักษ์ จ.นครนายก (ระยะทาง 4.900 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	9.46%	9.47	0.78
39	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง จบ.1036 สายแยก ทล.3 - หาดคู้งิมาน ต.วังโตนด อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.200 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	0.30%	-76.16	0.28
40	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง จบ.1008 สายแยก ทล.3 - บ.สนามไชย ต.สนามไชย อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 9.300 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	-1.33%	-57.38	0.23
41	โครงการปรับปรุงถนนสาย ปจ.2006 แยก ทล.33 - บ.โปร่งใหญ่ ต.บ่อทอง ต.วังตะเคียน ต.วังท่าช้าง ต.ทุ่งพระยา อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 22.700 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	12.13%	2.07	1.01
42	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.4036 แยก ทล.3347 - บ.คลองหัวกรด ต.บางพลวง อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 6.200 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-49.38	0.01
43	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.2020 แยก ทล.33 - บ.เนิน อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 10.500 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-84.26	0.02
44	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3022 แยก ทล.319 - บ.วังขอน อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.600 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	-6.34%	-80.30	0.14
45	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3021 แยก ทล.33 - บ.ห้วยเกษียรน้อย ต.ดงขี้เหล็ก อ.เมืองปราจีนบุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.800 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	3.43%	-57.98	0.40
46	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุน ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ถนนสาย รย.4036 เฉลิมบูรพาชลทิศ ต.คลองขุด อ.ท่าใหม่ จ.จันทบุรี (ระยะทาง 19.400 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-155.59	0.01
47	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการค้ำขายแดนเชื่อมโยง EEC และประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงถนนสาย สก.3008 แยก ทล.317 - อ.สอยดาว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 8.000 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	N/A	-110.31	0.42
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
48	โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อรองรับ การจราจรบนโครงข่ายสายหลัก (ถ.เพชรเกษม) และการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งทางราง ทล.3374 ตอน นนทวิถีใต้ - ดอนยาง จ.ชุมพร (ระยะทาง 11.200 กม.)	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-140.04	0.48
49	โครงการพัฒนา ทล.4121 ตอน แม่ขี - โหล๊ะจ๊ะกระ จ.พัทลุง (ระยะทาง 9.200 กม.)	พัทลุง	ก่อสร้าง	N/A	-193.31	0.11
50	โครงการขยายช่องจราจร ทล.4081 ตอน เขาชัยสน - จองถนน จ.พัทลุง (ระยะทาง 15.000 กม.)	พัทลุง	ก่อสร้าง	N/A	-279.15	0.31

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
51	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทล.401 ตอน ท่าแพ - นครศรีธรรมราช ต.ปากพูน อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 14.200 กม.)	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	12.94%	41.18	1.04
52	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ทล.4 กับ ทล.4369 (ทางหลวงสายพุดเดียว) - ด้านสะเดาแห่งใหม่ อ.สะเดา จ.สงขลา	สงขลา	ก่อสร้าง	N/A	-168.63	0.03
53	โครงการก่อสร้างถนน ทล.4009 ขยายจาก 2 ช่อง เป็น 4 ช่องจราจร รวมงานขยายความกว้างสะพาน 5 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 19.400 กม.)	สุราษฎร์ธานี	ก่อสร้าง	12.92%	61.85	1.04
54	โครงการขยายเขตถนนทางหลวงแผ่นดินเพื่อเพิ่ม ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งผลิตผล ทางการเกษตร ทล.4041 ตอน คลองเหลง - ขนอม จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 16.400 กม.)	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	N/A	-344.56	0.14
55	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการเกษตร และอุตสาหกรรม ปรับปรุงถนนสาย นศ.3011 แยก ทล.403 - บ.ทางพูน อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	N/A	-246.38	0.24
56	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เมืองนครศรีธรรมราช ปรับปรุงถนนสาย นศ.4037 แยก ทล.4013 - บ.ศาลาบางปู อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	12.08%	0.74	1.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
57	โครงการขยายช่องจราจร กบ.1002 แยก อ่าวลึก - แยก ทล.415 จ.กระบี่	กระบี่	ก่อสร้าง	12.41%	13.12	1.05
58	โครงการปรับปรุงโครงข่ายถนนเชื่อมต่อท่าเรือระนอง จ.ระนอง	ระนอง	ก่อสร้าง	12.52%	129.80	1.10
59	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4240 ตอน พังมะพร้าว - ลำภัก จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	12.06%	0.66	1.01
60	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4090 ตอน ลำภัก - ปากหრა จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	7.24%	-44.93	0.60
61	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน พง.5007 ตอน บางทอง - ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	-1.09%	-96.45	0.22
62	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน อ่าวลึก - แหลมสัก จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	12.77%	31.49	1.09
63	โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมต่อท่าอากาศยานและ ท่าเรือปากเมง/ท่าเรือควนตุงกู จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	-	-	-
63.1	โครงการขยายถนน ทล.4046 ตอน ตรัง - สิเกา จ.ตรัง	ตรัง	-	13.19%	35.08	1.12
63.2	โครงการขยายถนน ทล.4162 ตอน ดันมะม่วง - ปากเมง จ.ตรัง	ตรัง	-	13.18%	29.30	1.13
64	โครงการปรับปรุงถนน ตง.4008 ตอน โคกยาง - บางสัก เชื่อมต่อท่าเรือ จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	8.09%	-17.74	0.68

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
65	โครงการศึกษาปรับปรุงโครงข่ายถนนสายย่อย ทล.4197 เชื่อมระหว่าง ทล.415 ทล.4009 ทล.44 เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบในเขต อุตสาหกรรม จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	12.59%	24.53	1.07
66	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การจราจรและขนส่ง โดยขยายทางจราจรและ ปรับปรุง ทล.4046 ตอน สีเกา - ควนกู จ.ตรัง	ตรัง	ก่อสร้าง	-2.39%	-106.93	0.16

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 2 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจใหม่เลียบริมทางรถไฟ เชื่อม อ.เมืองสระบุรี กับ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี (ระยะทาง 12.000 กม.)	สระบุรี	ก่อสร้าง	13.95%	63.97	1.17
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
2	โครงการศึกษาและออกแบบการก่อสร้างถนนเชื่อม จากสุพรรณบุรีไปยังภาคใต้เลี้ยงเมืองนครปฐม (ระยะทาง 15.000 กม.)	สุพรรณบุรี	ศึกษา ออกแบบ	12.39%	17.58	1.03
3	โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาค ก่อสร้างถนน สาย ข7 ผังเมืองรวม เมืองราชบุรี อ.เมือง จ.ราชบุรี (1.500 กม.)	ราชบุรี	ก่อสร้าง	12.93%	4.67	1.08
4	โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาค ก่อสร้างถนนสาย ง 1 และ ง 2 ผังเมืองรวมจอมบึง อ.จอมบึง จ.ราชบุรี (10.000 กม.)	ราชบุรี	ก่อสร้าง	12.69%	8.18	1.06
5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อน ศรีนครินทร์พร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์ จ.กาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ก่อสร้าง	12.45%	41.56	1.04
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
6	โครงการศึกษาออกแบบถนนเชื่อมต่อ ทล.35 กับ สส.2003 บริเวณท่าเรือไฟร์ชั่น จ.สมุทรสงคราม (2.000 กม.)	สมุทรสงคราม	ศึกษา ออกแบบ	12.65%	1.81	1.06
7	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมชายฝั่งเชื่อมต่อหัวทอ - หัวยาย จ.ประจวบคีรีขันธ์ (14.540 กม.)	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษา ออกแบบ	16.62%	266.43	1.43
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
8	โครงการศึกษาออกแบบเส้นทางเชื่อมโยงถนน กาญจนาภิเษกกับ ทล.346 จ.ปทุมธานี (ระยะทาง 7.000 กม.)	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	12.80%	60.95	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
9	โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้ามหานคร ความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จังหวัดปริมณฑลโครงการศึกษา ความเหมาะสมโครงการก่อสร้างถนนผังเมือง สาย ข4 เชื่อมต่อถนนผังเมืองสาย ข5 เชื่อมต่อ ถนนผังเมืองสาย ฎ2 เชื่อมต่อถนนผังเมืองสาย ณ13 (ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา) อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี (ระยะทาง 15.000 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	19.73%	1,741.01	1.75
10	โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จ.ชลบุรี (ระยะทาง 7.800 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.31%	108.75	1.11

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 2 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
11	โครงการศึกษาออกแบบวงแหวนบ้านนา อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.000 กม.)	นครนายก	ศึกษา ออกแบบ	46.89%	6,565.41	5.34
12	โครงการศึกษาออกแบบการเชื่อมต่อถนนลำลูกกาสู่เมืองนครนายก จ.นครนายก (ระยะทาง 29.000 กม.)	นครนายก	ศึกษา ออกแบบ	13.86%	289.51	1.17
13	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างถนนสายสนับสนุนจุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก (ถนนเลี่ยงเมืองคลองใหญ่) อ.คลองใหญ่ จ.ตราด (ระยะทาง 6.900 กม.)	ตราด	ก่อสร้าง	6.76%	-19.60	0.60
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
14	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนบดงและพรมแดนสู่โงะโลก จ.ยะลา (ระยะทาง 109.500 กม.)	ยะลา	ศึกษา ออกแบบ	51.65%	9,822.61	5.55
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
15	โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาโครงการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อม ต.บ้านนา อ.กะเปอร์ ไป อ.ไชยา จ.ระนอง	ระนอง	ก่อสร้าง	95.83%	6,929.87	13.97

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 3 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพาน
และอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามถนนมิตรภาพข้ามแยกทางเข้า อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	สระบุรี	ก่อสร้าง	13.19%	20.60	1.11
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
2	โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามแยกตั้งแต่พื้นที่คลอง 1 ถึง คลอง 6 จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	14.03%	826.98	1.21
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
3	โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างทางเชื่อมระหว่าง ขบ.3009 และ ทล.7 จ.ชลบุรี	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	12.51%	8.68	1.04
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
4	โครงการศึกษาออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยก ทล.33 (บ้านนา - แก่งคอย) ตลาดสี่แยกบ้านนา - ไปสระบุรี จ.นครนายก	นครนายก	ศึกษา ออกแบบ	13.26%	15.16	1.12

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 4 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้า
และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการลงทุน (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบลานกองเก็บตู้สินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าทางราง จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ศึกษาออกแบบ	14.69%	25.27	1.28
2	โครงการศึกษาการบูรณาการการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนน ทางราง และทางแม่น้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษาออกแบบ	16.57%	21.32	1.48
3	โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางขนส่งสินค้า และกระจายสินค้า จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษาออกแบบ	12.36%	4.80	1.03
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
4	โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาวเพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษาออกแบบ	13.37%	10.54	1.14
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
5	โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษาออกแบบ	11.68%	-0.99	0.97
6	โครงการศึกษาการพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้สินค้า ท่ามะเมี/ห้วยกอ/นาผักขง จ.ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษาออกแบบ	12.32%	0.99	1.03
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
7	โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้า จ.ระยอง	ระยอง	ศึกษาออกแบบ	14.38%	16.60	1.24
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
8	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ - พังงา จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	14.17%	15.74	1.22
9	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้าทางรางใต้สือเบ จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษาออกแบบ	10.90%	-3.08	0.90
10	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายและกระจายสินค้าร่วมจังหวัดปัตตานีและยะลา	ปัตตานี/ยะลา	ศึกษาออกแบบ	6.90%	(21.89)	0.58

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 5 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง (สถานีบ้านม้า) เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษา ออกแบบ	0.11%	-177.60	0.39
2	โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟความเร็วสูงมายังตัวเมือง จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	9.11%	-11.91	0.81
3	โครงการศึกษาการเชื่อมโยงระบบขนส่งต่าง ๆ ในพื้นที่ จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษา ออกแบบ	10.91%	-12.13	0.92
4	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการพัฒนา ระบบขนส่งรองเพื่อเชื่อมต่อสถานีขนส่งลพบุรี 2	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	79.41	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
5	โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเน้นเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟ จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	62.37	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
6	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบรถรับจ้างเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟและสถานีขนส่ง จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	154.18	0.00
7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	124.58	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรองเชื่อมต่อรถไฟสายสีแดง จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	0.11%	-177.60	0.39
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2						
9	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว	สระแก้ว	ศึกษา ออกแบบ	0.88%	-211.14	0.37
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
10	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งทางราง จ.สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ศึกษา ออกแบบ	6.48%	-59.80	0.68
11	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟและตัวเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	N/A	292.29	0.00
12	โครงการศึกษาออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดให้เชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยว จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ศึกษา ออกแบบ	N/A	276.58	0.00
13	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟชุมพร	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	336.23	0.00
14	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.พัทลุง	พัทลุง	ศึกษา ออกแบบ	N/A	94.15	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
15	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนา ระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.ยะลา	ยะลา	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-210.27	0.24

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 5 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
16	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษา ออกแบบ	N/A	61.91	0.00
17	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.ปัตตานี	ปัตตานี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	29.81	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
18	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder System) รองรับโครงการระบบขนส่งมวลชน	ภูเก็ต	ศึกษา ออกแบบ	5.21%	-72.76	0.63
19	โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่ จ.ระนอง	ระนอง	ศึกษา ออกแบบ	N/A	184.99	0.00
20	จัดทำระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	8.24%	-37.19	0.76
กรุงเทพมหานคร						
21	ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการนำส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งทางราง โดยรถเวียน (Shuttle Bus) พื้นที่ท่องเที่ยวรอบกรุงรัตนโกสินทร์	กรุงเทพมหานคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	1,485.18	0.00
22	โครงการศึกษาออกแบบระบบ feeder และสถานที่ตั้งจุดจอดรถรับส่งสำหรับการท่องเที่ยวแบบกลุ่มบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	1,707.39	0.00

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 6 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development : TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้าน ป่าหวาย จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.33%	184.31	1.05
2	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสระบุรี จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.47%	207.43	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.48%	132.99	1.05
4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้านโป่ง	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.46%	99.51	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
5	โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมหาชัย และพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ระยะสั้น แบบวันเดียว ต.มหาชัย อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	13.45%	66.09	1.05
6	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟความเร็วสูงเขาวงกต จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.73%	125.82	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
7	โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟศาลายา จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	13.86%	386.22	1.07
8	โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟรังสิต จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	13.89%	462.63	1.07
9	โครงการสำรวจและออกแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร จ.สมุทรปราการ	สมุทรปราการ	ศึกษา ออกแบบ	13.90%	323.44	1.07

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ

จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 6 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
10	โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชลบุรี	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.85%	465.70	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
11	โครงการศึกษาวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.55%	196.93	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
12	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชุมพร	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	13.49%	182.32	1.05
13	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงสุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ศึกษา ออกแบบ	13.67%	206.42	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
14	โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟโกลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษา ออกแบบ	13.67%	192.51	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
15	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (Transit-Oriented Development)	ภูเก็ต	ศึกษา ออกแบบ	13.70%	373.67	1.06

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 7 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	21.56%	114.15	1.59
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
2	โครงการพัฒนาท่าเรือมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยว ทางน้ำ อ.บางคนที จ.สมุทรสงคราม	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	81.64%	1,641.52	8.56
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
3	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	ชลบุรี	ก่อสร้าง	234.71%	80,703.15	60.27
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
4	ก่อสร้างท่าเรือสาธารณะบริเวณท่าเทียบเรือ บ้านด่านใหม่ อ.เกาะช้าง จ.ตราด	ตราด	ก่อสร้าง	38.65%	3,061.92	3.25
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
5	ปรับปรุงท่าเรือแหลมคอกวาง จากท่าเรือขนส่งสินค้า เป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	72.13%	938.13	6.42
6	โครงการเรือข้ามฟาก ระโนด - หาดแสนสุขลำปำ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	206.70%	9,905.02	41.74

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 7 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
7	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จ.สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ก่อสร้าง	300.68%	15,199.96	71.01
8	โครงการก่อสร้างท่าเทียบแพขนานยนต์ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	80.69%	8,932.39	8.35
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
9	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวระดับจังหวัด จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	78.78%	1,156.41	6.97
10	โครงการพัฒนาท่าเรือท่ามะลิ จ.สตูล	สตูล	ศึกษา ออกแบบ	47.74%	2,325.28	4.19
11	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมหยงสตาร์ บ.ทุ่งรวงทอง ต.ท่าข้าม อ.ปะเหลียน จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	77.18%	1,265.09	6.83
12	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรืออ่าวนุ่นและสิ่งอำนวยความสะดวก จ.สตูล	สตูล	ก่อสร้าง	106.75%	2,625.33	13.09
13	โครงการท่าเรือท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	132.04%	12,598.82	16.42
14	โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือควนดั่งกู	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	75.59%	1,382.27	6.68
15	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสิเกา จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	81.98%	962.24	7.23

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 8 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่องานถนนและทางราง จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษาออกแบบ	12.75%	46.40	1.07
2	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือและศูนย์รวบรวมสินค้าเกษตร อ.สรพยา	ชัยนาท	ศึกษาออกแบบ	3.35%	-113.45	0.38
3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างท่าเรือรวบรวมสินค้า ได้สะพานอำเภอเมือง จ.อ่างทอง	อ่างทอง	ศึกษาออกแบบ	12.81%	8.34	1.08
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
4	โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความหนาแน่นการจราจรทางถนน จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษาออกแบบ	-	-	-
4.1	โครงการศึกษาออกแบบโครงการคมนาคมทางน้ำเพื่อลดต้นทุนการขนส่งเกลือ จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษาออกแบบ	16.41%	395.44	1.47
5	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ จ.ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษาออกแบบ	11.86%	(1.28)	0.99
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปะนาเระ จ.ปัตตานี	ปัตตานี	ศึกษาออกแบบ	1.69%	-66.70	0.33
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือสินค้าเพื่อการส่งออก จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษาออกแบบ	2.77%	-61.47	0.37

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

จากผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า โครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 65 โครงการ ยังไม่มีความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ กล่าวคือ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) น้อยกว่าร้อยละ 12 ในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษาเห็นว่าโครงการดังกล่าว มีบทบาทในการเติมเต็มโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ ตอบสนองความต้องการของจังหวัด และช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ในภาพรวม จึงเห็นควรให้บรรจุโครงการดังกล่าวข้างต้นไว้ในแผนปฏิบัติการฯ เพื่อศึกษาความเหมาะสมและปรับปรุงการออกแบบและการดำเนินการให้เกิดความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจต่อไป

6.3 รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

6.3.1 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้พิจารณาประกอบการจัดลำดับความสำคัญโครงการและการจัดทำ รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการที่มีความสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(1) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม พ.ศ. 2567

(2) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพ สิ่งแวดล้อม สุขภาพ อนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม พ.ศ. 2567

2) มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2537)

มติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจาก คันทางเดิมที่มีอยู่แล้วที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และสำหรับโครงการทุกชนิดที่ไม่เข้าข่ายประเภทและขนาดของโครงการที่ต้อง จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้จัดทำรายการข้อมูล ด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม

3) กฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการกำหนดเขตพื้นที่ และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

สำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธาร หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่ อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลาย หรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ได้โดยง่าย หรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์ และพื้นที่นั้น ยังมิได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ โดยประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างหรือดำเนินการในพื้นที่นั้น มีหน้าที่ต้องเสนอรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการประกาศเขตพื้นที่และมาตรการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่ออกตามกฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมพื้นที่ 9 จังหวัด ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา และภูเก็ต

4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ พ.ศ. 2559 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 8 ง 12 มกราคม พ.ศ. 2559

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรม และทางธรรมชาติ ค.ศ. 1972 และต้องปฏิบัติตามแนวทางการอนุวัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลก เพื่อให้มีกลไกในการกำหนดนโยบายและดำเนินงานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจุบันมีแหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียนของประเทศไทยทั้งหมด 7 แห่ง แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก จำนวน 7 แห่ง และอยู่ในแหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย จำนวน 10 แห่ง

5) พื้นที่ชุ่มน้ำ

คำจำกัดความตามอนุสัญญาแรมซาร์ (Ramsar Convention) หรืออนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ หมายถึง ที่ลุ่ม ที่ราบลุ่ม ที่ลุ่มชื้นแฉะ พรุ แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขัง ท่วมอยู่ถาวร หรือชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำไหล น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม รวมไปถึงที่ชายฝั่งทะเล และที่ในทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุด มีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ปัจจุบันพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในประเทศไทยมีจำนวนทั้งหมด 15 แห่ง ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการทั้ง 3 ภาค (ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้) จำนวน 11 แห่ง ที่จะต้องทำการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- (1) ดอนหอยหลอด พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดสมุทรสงคราม
- (2) อุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- (3) พรุควนขี้เสียน พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพัทลุง
- (4) ปากแม่น้ำกระบี่ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดกระบี่
- (5) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (พรุโต๊ะแดง) พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์

จังหวัดนราธิวาส

- (6) อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - หมู่เกาะลิบง - ปากแม่น้ำตรัง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดตรัง
- (7) อุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบี่ - ปากคลองกะเปอร์ พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา

- จังหวัดระนอง

- (8) อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- (9) อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา
- (10) เกาะกระ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- (11) หมู่เกาะกระ - เกาะพระทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา

สรุปข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศจำนวน 15 แห่ง ระดับนานาชาติจำนวน 50 แห่ง และระดับชาติจำนวน 47 แห่ง ประเทศไทยในปี พ.ศ. 2564 พบว่า พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติในพื้นที่ศึกษาโครงการมีจำนวน 32 แห่ง และพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติมีจำนวน 26 แห่ง และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ได้กำหนดมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุน เพื่อดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว โดยมาตรการข้อที่ 10 ได้ระบุให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

6) ป่าชายเลน

เป็นระบบนิเวศที่ประกอบไปด้วยพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ หลายชนิด ดำรงชีวิตร่วมกันในสภาพแวดล้อมที่เป็นดินเลน น้ำกร่อย และมีน้ำทะเลท่วมถึงอย่างสม่ำเสมอ ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน ประกอบด้วย

- (1) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- (2) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507
- (3) พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562
- (4) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562
- (5) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

7) อุทยานแห่งชาติ

จากฐานข้อมูลสำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชปี พ.ศ. 2566 พบว่าอุทยานแห่งชาติทางบกที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามีจำนวน 133 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 23 แห่ง สำหรับอุทยานแห่งชาติทางทะเลที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามี 23 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 3 แห่ง

8) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เป็นการแบ่งเขตพื้นที่ลุ่มน้ำโดยมุ่งเน้นที่คุณสมบัติของพื้นที่เกี่ยวกับการพังทลายของดิน และความเปราะบางทางสิ่งแวดล้อมเป็นหลักปฏิบัติในการกำหนดขอบเขต พื้นที่ใดที่มีดินและสิ่งแวดล้อมเปราะบางต่อการชะล้างพังทลายจะต้องเก็บรักษาไว้เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ส่วนพื้นที่ที่มีความคงทนต่อการพังทลายของดิน สามารถนำไปใช้ในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เหมาะสมตามลำดับต่อไป ฐานข้อมูลชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามขอบเขต 22 ลุ่มน้ำที่ใช้ในการศึกษาโครงการได้จากฐานข้อมูลที่ปรากฏใน Open Government Data of Thailand ซึ่งเป็นฐานข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยการพัฒนาโครงการทุกประเภท ทุกขนาดในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และทางหลวงหรือถนนมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงทุกขนาดที่ตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ต้องจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6.3.2 การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1) กรอบการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

ในการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญดำเนินการตามแนวทางของ สผ. (ธันวาคม พ.ศ. 2555) โดยกรอบของการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สรุปได้ดังนี้

(1) วัตถุประสงค์

(1.1) เพื่อทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการตรวจสอบรายการข้อมูลและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

(1.2) เพื่อศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและแหล่งพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)

(1.3) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในลักษณะของ Checklist เพื่อเสนอแนะหรือให้คำแนะนำถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(2) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) มี 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การรวบรวมข้อมูล และการแสดงผลข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย ชื่อโครงการวัตถุประสงค์ของโครงการ ที่ตั้งโครงการทางกายภาพ ทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ข้อมูลและแผนผังแสดงพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ลุ่มน้ำ พื้นที่เขตอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนและอื่น ๆ (ถ้ามี) ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งแสดงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น

ส่วนที่ 2 รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยวิธี Checklist ซึ่งเป็นเทคนิคในการบ่งชี้ผลกระทบที่มีนัยสำคัญ (Significance Impact) โดยจะทำการศึกษาค้นคว้าข้อมูลสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ รวม 4 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ

ส่วนที่ 3 การจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance) โดยจัดระดับความสำคัญของแต่ละโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามปัจจัยทั้ง 4 ประเภท ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2

ส่วนที่ 4 รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสรุปประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไปซึ่งมีนัยสำคัญ แล้วนำมากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ นอกจากนี้ จะพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปได้สำหรับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางบวก เพื่อให้เป็นการพัฒนาโครงการที่มีความยั่งยืนมากขึ้น

ส่วนที่ 5 สรุปผลการดำเนินงาน ผลดีและผลเสียของการมีและดำเนินโครงการและมาตรการลดผลกระทบสำหรับผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ตลอดจนแผนการเฝ้าระวังและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

2) การคัดเลือกโครงการที่สำคัญเพื่อจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)

ในการคัดเลือกโครงการสำคัญจากผลการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ทั้งหมดที่อยู่ในแผนปฏิบัติการฯ โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือก 4 ปัจจัย ได้แก่ (1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน (2) ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดเดียวกัน (3) เป็นโครงการสำคัญและอยู่ในแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นลำดับแรก และ (4) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมมาก่อน

สรุปผลการศึกษาเพื่อคัดเลือกโครงการที่สำคัญ เพื่อจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report) รวม 9 โครงการ (กลุ่มจังหวัดละ 1 โครงการ) ได้ ดังนี้

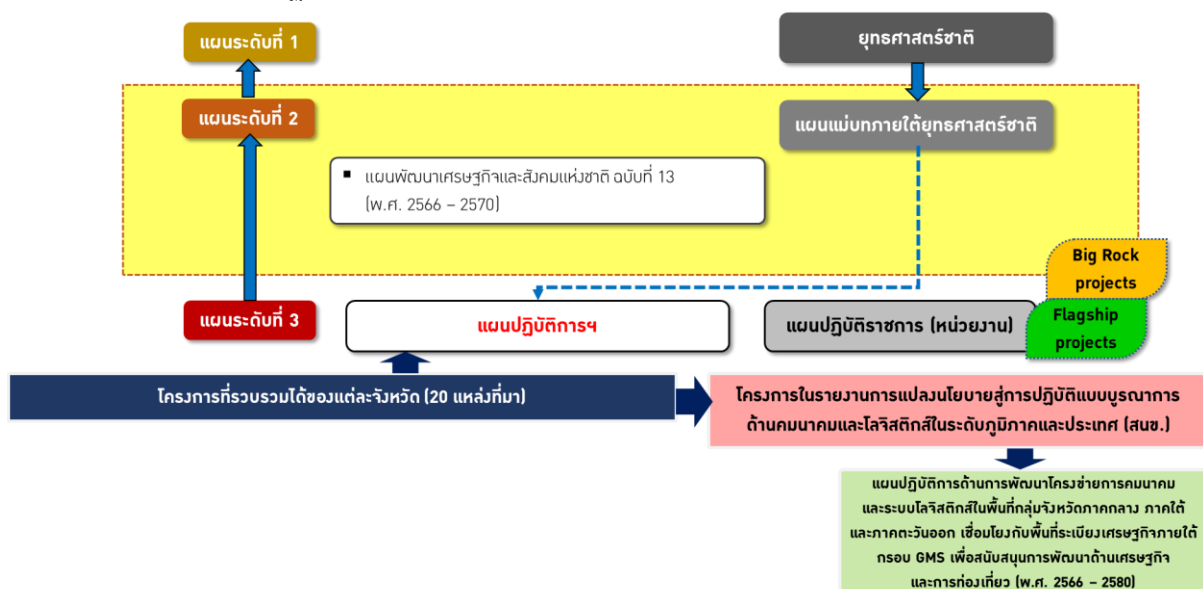
ตารางที่ 6.3.2 - 1 รายชื่อโครงการที่ได้มีการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)

กลุ่มจังหวัด	ชื่อโครงการ	จังหวัด	หน่วยงาน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ (ลบ.)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	กรมเจ้าท่า	2569	27.00
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ชลบุรี	กรมทางหลวง ชนบท	2568 - 2571	60.00
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอกบินทร์บุรี ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรัง จังหวัดปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี	กรมทางหลวง	2569 - 2572	3,200.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล	งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร (สร้างใหม่บนทางขนาน) บนทางหลวง หมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี	ปทุมธานี	กรมทางหลวง	2569	1,150.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง และภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี	ราชบุรี	กรม การขนส่งทางบก	2569	35.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	เพชรบุรี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2567	25.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน	โครงการพัฒนากนเพรเกษมช่วงราชกรูด - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง	ระนอง	กรมทางหลวง	2567	5,000.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมชายทะเลฝั่งอ่าวไทย จากอำเภอนาทวี เลียบชายฝั่งไปถึง อำเภอกาญจนาดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	นครศรีธรรมราช	กรมทางหลวง ชนบท	2570 - 2573	20.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดน สุโขทัย - ลก	นราธิวาส	กรมทางหลวง	2568 - 2572	75.00

6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3

จากบทที่ 5 สรุปได้ว่าการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติโดยความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มีดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.4.1 - 1 สรุปความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง
และแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดกรอบการดำเนินงานนโยบายและยุทธศาสตร์ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกัน แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) และแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)

แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการรวมทั้งสิ้น 1,939 โครงการ คิดเป็นวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 2.06 ล้านล้านบาท ตลอดระยะเวลา 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) ดังรูปที่ 6.4.2 - 1 และตารางที่ 6.4.2 - 1 โดยส่วนใหญ่แผนงาน/โครงการจะปรากฏอยู่ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 มากที่สุด คือ 1,558 โครงการ และคิดเป็นวงเงินลงทุนจำนวน 1.19 ล้านล้านบาท



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

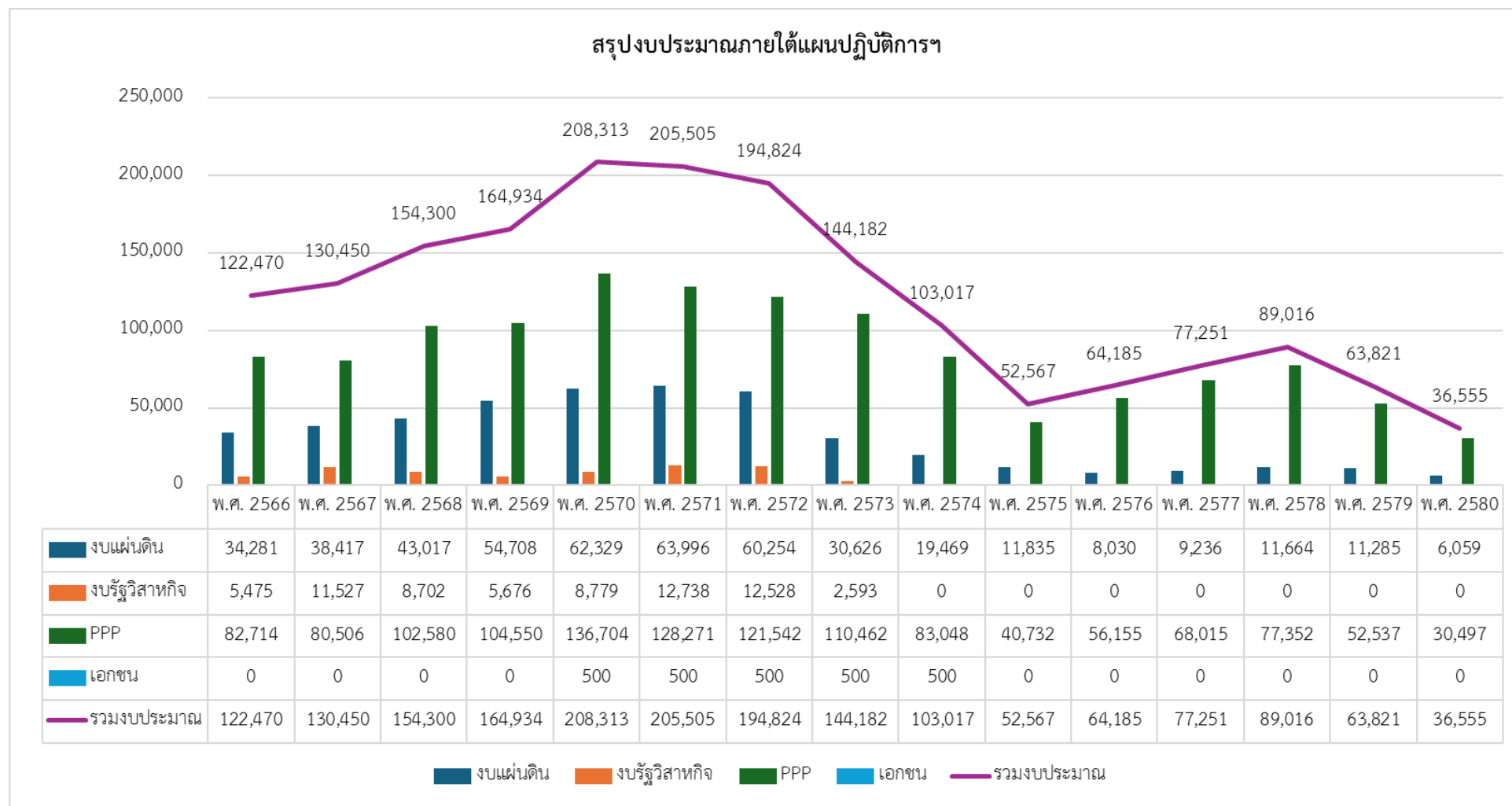
รูปที่ 6.4.2 - 1 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้
และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน
การพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

ตารางที่ 6.4.2 - 1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	1,558	1,190,145.93
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	53	22,262.30
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	1,133	253,368.30
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	372	914,515.33
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	149	858,467.33
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	92	798,438.63
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	38	252.00
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	12	59,776.70
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	52	1,720.61
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง	25	752.79
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	11	305.00
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ	16	662.82
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดรวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	87	517.80
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	2	15.00
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	67	139.80
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	18	363.00
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	93	5,321.39
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	50	660.04
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	43	4,661.35
รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)	1,939	2,056,173.05

ที่มา : ทปปรึกษา (พ.ศ. 2567)

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดของแหล่งเงินของแผนปฏิบัติการฯ พบว่า ประกอบด้วยงบประมาณแผ่นดิน งบรัฐวิสาหกิจ เงินลงทุนจากภาคเอกชนภายใต้ พรบ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 6.4.2 - 2



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

รูปที่ 6.4.2 - 2 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) แยกตามแหล่งเงิน

รายละเอียดและเนื้อหาของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ แสดงในรายงานแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ของแต่ละกลุ่มจังหวัด

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว**

(พ.ศ. 2566 - 2580)

สารบัญ

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

- 2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)
- 2.2 แผนระดับที่ 2
 - 2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
 - 2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ
 - 2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง
 - 2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
 - 2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570
 - 2.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ

- 4.1 การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ
- 4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ
 - 4.2.1 วัตถุประสงค์
 - 4.2.2 เป้าหมายและตัวชี้วัด
 - 4.2.3 วิสัยทัศน์
 - 4.2.4 แนวทางการดำเนินการ/พัฒนา
- 4.3 โครงการ สำคัญ
- 4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ

เพื่อให้การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงานหรือโครงการมีความสอดคล้องกับรูปแบบและหลักการของ สนข. ที่ปรึกษาได้ทบทวนแนวทางการประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) การทบทวนการประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ

จากการศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. (2547) สามารถสรุปได้ว่า การติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการทำให้ทราบผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือโครงการว่าบรรลุเป้าหมายหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อทราบถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ และเป็นการติดตามการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งได้พัฒนารูปแบบระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ โดยต้องครอบคลุมประเด็นสำคัญต่อไปนี้

ระยะเวลาในการดำเนินงาน ต้องระบุวันที่เริ่มดำเนินการและวันสิ้นสุดของโครงการ

งบประมาณ ต้องรายงานการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละงวดที่มีการใช้จ่ายเงิน รวมถึงการใช้จ่ายเงินในแต่ละช่วงเวลา

ความก้าวหน้าของโครงการ เป็นการเปรียบเทียบความก้าวหน้าของการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับแผนที่วางไว้ในรูปแบบของร้อยละของการดำเนินงาน และร้อยละของการใช้จ่ายเงินเปรียบเทียบกับแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละเดือน

ระบบประเมินผล แบ่งออกเป็น 3 ระดับตามพื้นที่ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ รูปแบบการประเมินผลในระดับต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

(1) ระดับจังหวัด แบ่งย่อยออกเป็น ระดับโครงการ และระดับกลุ่มงาน

(1.1) ระดับโครงการ ระบบประเมินโครงการ ประกอบด้วย การเลือกดัชนีตัวชี้วัด การถ่วงน้ำหนักของดัชนีชี้วัด และเกณฑ์ของดัชนีชี้วัดและการแปลงคะแนนความสำเร็จ

(1.2) ระดับกลุ่มงาน คำนวณได้จากการหาค่าเฉลี่ยของร้อยละของความสำเร็จในระดับโครงการเป็นฐานในการคำนวณ โดยการจัดโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ในรูปของกลุ่มงาน 6 กลุ่ม ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (2) การจัดการจราจรบนถนน (3) การพัฒนาโครงข่ายถนน (4) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน (5) การบริหารและการจัดการ และ (6) กลุ่มงานพิเศษ

(2) ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ พิจารณาจากกลยุทธ์ที่จะนำไปสู่ “ระบบการจราจรที่ดี” ประกอบด้วย

(2.1) ความสะดวกรวดเร็ว (Mobility and Accessibility) การมีความสะดวกรวดเร็ว และราคาเป็นธรรม รวมถึงประชาชนมีโอกาสใช้บริการใกล้เคียงกัน

(2.2) ความปลอดภัย (Safety) การมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลง ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงประสิทธิผลของระบบจราจร

(2.3) ผลกระทบทางมลภาวะ (Environmental Impact) ศึกษาประสิทธิผลของระบบจราจรและขนส่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นไปยังสาเหตุของการเกิดและชนิดของการเกิดมลภาวะ

(2.4) การประหยัดทรัพยากร (Resource Conservation) การจราจรที่ดีต้องสนองตอบต่อการประหยัดพลังงาน

(2.5) เศรษฐกิจ (Economy) การสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนหลักการพัฒนา ระบบการจราจรและขนส่งฯ ในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม (มหภาค) และท้องถิ่น (จุลภาค)

2) การเสนอรูปแบบประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ

ที่ปรึกษาจะประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ให้ครอบคลุมตามแนวทางการประเมินผลตามการศึกษารูปแบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. ซึ่งสามารถรายงานตามช่วงเวลา รายเดือน ราย 3 เดือน ราย 6 เดือน ราย 9 เดือน รายไตรมาส หรือรายปี

(1) รูปแบบรายงานความก้าวหน้า จะครอบคลุมประเด็น ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ความก้าวหน้าของงาน และงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงาน

(2) รูปแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ จะประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการจากตัวชี้วัด

6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์

ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมให้เกิดโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์นโยบายจากแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการกำหนดประเด็นการพัฒนาหรือเป้าหมายการพัฒนาของประเทศไทยในมิติต่าง ๆ อย่างชัดเจน โดย คค. มีส่วนสนับสนุนให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบรรลุเป้าหมายของนโยบายดังกล่าวได้ ทั้งนี้ จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางที่มีความเกี่ยวข้องกับภารกิจของ คค. สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.5 - 1

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านเศรษฐกิจและการค้า	ภายใต้แผนปฏิบัติราชการของกระทรวงพาณิชย์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 กำหนดประเด็นการพัฒนาไว้ดังนี้ ประเด็นที่ 1 พัฒนาศักยภาพทางการค้าของเกษตรกรและผู้ประกอบการ ประเด็นที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศทางการค้า ประเด็นที่ 3 สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ ประเด็นที่ 4 ยกกระดบังค์กรให้มีประสิทธิภาพและส่งเสริมธรรมาภิบาล	คค. มีส่วนสนับสนุนการดำเนินการด้านเศรษฐกิจและการค้าของกระทรวงพาณิชย์ใน ประเด็นที่ 3 สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ เป้าหมายที่ 3.2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการขยายตลาดและดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ และการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ซึ่ง คค. ควรมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนของไทยให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค	• โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จ.สงขลา • โครงการศึกษาปรับปรุงผังเมืองเพื่อการรองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.กาญจนบุรี • โครงการพัฒนาและส่งเสริมให้มีระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน จ.นราธิวาส • โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จ.สระแก้ว • โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.สงขลา • โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปนาเระ จ.ปัตตานี

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านการลงทุน	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ได้จัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดหมวดหมู่ยุทธศาสตร์ไว้จำนวน 7 หมวดหมู่ได้แก่ 1) การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม สร้างความเข้มแข็งของ Supply Chain 2) มุ่งสู่ Smart & Sustainability Industry 3) ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศและกระตุ้นการค้าการลงทุนของภูมิภาค 4) ส่งเสริม SMEs และ Startup ให้เข้มแข็งและเชื่อมต่อกับโลก 5) ส่งเสริมการลงทุนตามศักยภาพพื้นที่ 6) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคม 7) ส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีศักยภาพให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยใช้เครื่องมือสำคัญ 3 ด้าน คือ (1) สิทธิประโยชน์ทั้งภาษีและไม่ใช้ภาษี (2) การบริการแบบครบวงจรทั้งก่อนและหลังการลงทุน (3) การสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) และปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการลงทุน	คค. มีบทบาทสนับสนุนด้านการส่งเสริมการลงทุนในมิติของการสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เอื้อต่อการลงทุน โดยเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อให้นักลงทุนต่างชาติมั่นใจว่า หากเลือกลงทุนในประเทศไทยแล้วจะได้รับการอำนวยความสะดวก โดยจะตัดสินใจเข้ามาลงทุนในที่สุด	• โครงการพัฒนาผังระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี • โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี • โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ภายใต้โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก จ.ฉะเชิงเทรา • โครงการศึกษาออกแบบศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าใช้ความเย็นของสินค้าเกษตรอุตสาหกรรม โดยการขนส่งหลายรูปแบบ จ.ระยอง • โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.304 ตัด ทล.3076 (แยกพนมสารคาม) จ.ฉะเชิงเทรา • โครงการขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.3148 ตราด - แหลมฉบัง จ.ตราด • โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จ.สงขลา

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านการท่องเที่ยว	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาไว้จำนวน 5 แนวทาง ดังนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism) แนวทางการพัฒนาที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) แนวทางการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience) แนวทางการพัฒนาที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)	คค. ควรมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการท่องเที่ยวจำนวน 5 แนวทาง ดังนี้ 1) พัฒนาและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยรวมถึงกำกับดูแลนักท่องเที่ยวตลอดการท่องเที่ยวเพื่อให้ได้รับสินค้าและบริการอย่างปลอดภัย 2) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน 3) เชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 4) สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบสถานีและระบบขนส่งมวลชน (TOD) 5) ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ (Low Emission Transportation)	• โครงการพัฒนาระบบความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทางทะเลด้วยระบบติดตามตำแหน่งอัจฉริยะ จ.ตรัง • ศึกษาออกแบบเพื่อปรับปรุงเส้นทางสนับสนุนการท่องเที่ยวสู่ถิ่นวีรชนบ้านบางระจัน ทล.3032 จ.สิงห์บุรี • โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงท่าอากาศยานกระบี่กับแหล่งท่องเที่ยว • งานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลก บน ทล.304 สาย อ.กบินทร์บุรี - ปักธงชัย (ระยะที่ 4) • โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแนวทางการให้สัมปทานการเดินรถแก่เอกชนเพื่อสนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่ จ.ภูเก็ต • โครงการถ่ายทอดความรู้ด้านกฎหมายการให้สิทธิสัมปทานสำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้สามารถส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคขนส่ง จ.ปราจีนบุรี ตาม พ.ร.บ. กระจายอำนาจ • โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (TOD) • ก่อสร้างทางจักรยาน สาย บ.คลองสน - บ.สลักเพชร ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านระบบโลจิสติกส์	สศช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2570 จำนวน 5 แนวทาง คือ แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	คค. ควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านโลจิสติกส์จำนวน 6 แนวทาง ดังนี้ 1) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 2) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ 3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล 4) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร 5) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 6) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ	• โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ MR - MAP สำหรับขนส่งสินค้า จ.ลพบุรี • โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการ และท่าเรือแหลมฉบัง จ.สมุทรสาคร • โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำและพัฒนาศักยภาพลำน้ำป่าสักเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.สระบุรี • โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการการจราจรเพื่อความปลอดภัยในสินค้าและผู้โดยสารในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี และกรุงเทพฯ • โครงการศึกษาความเหมาะสมจัดตั้งคลังสินค้า Cold Chain ที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี • โครงการศึกษาออกแบบสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จ.ราชบุรี • โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จ.สระแก้ว • โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.สงขลา

บทที่ 6

การจัดทำแผนงานและจัดลำดับความสำคัญการพัฒนาโครงข่าย การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

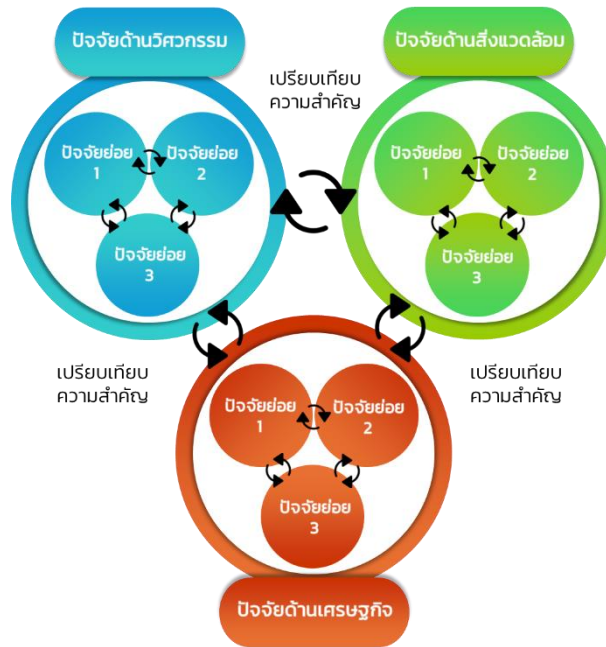
- ☐ การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ
- ☐ การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)
- ☐ รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)
- ☐ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
- ☐ ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว

6.1 การศึกษาและวิเคราะห์ศักยภาพการพัฒนาพื้นที่กลุ่มจังหวัด

การจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก มีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถทราบถึงลำดับความสำคัญของโครงการ สำหรับใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยวิธีการประเมินที่สามารถพิจารณาเป้าหมายหลายด้านที่เกี่ยวข้อง (Multi - Objective) เป็นวิธีที่ถูกใช้จัดลำดับความสำคัญโครงการอย่างแพร่หลาย โดย Hwang and Yoon (1981) ได้อธิบายว่า การตัดสินใจแบบหลายหลักเกณฑ์ (Multi Attribute Decision Making : MADM) เป็นการประเมินความสำคัญของโครงการเชิงปริมาณจากค่าคะแนนความเหมาะสมเป็นผลรวมของน้ำหนักความสำคัญ เพื่อการจัดลำดับความสำคัญทางเลือกที่เหมาะสมและเลือกทางเลือกที่ดีที่สุด

6.1.1 แนวทางการจัดลำดับความสำคัญ

การวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของทางเลือกหรือโครงการ ที่ปรึกษาใช้การประเมินเชิงปริมาณ (Quantitative Analysis) โดยพิจารณาลำดับความสำคัญจากคะแนน ซึ่งสัมพันธ์กับค่าปัจจัยและค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัยที่สัมพันธ์กับคุณค่าของพื้นที่ศึกษาของโครงการ การวิเคราะห์ความเหมาะสมของทางเลือกจัดอยู่ในปัญหาการจัดลำดับความเหมาะสม (Project Prioritization) ที่นิยมใช้กัน คือ การวิเคราะห์ความเหมาะสมในรูปของคะแนนรวม โดยค่าคะแนนหาได้จากผลรวมของคะแนนที่ได้จากผลคูณของค่าปัจจัยที่เกี่ยวข้อง และค่าถ่วงน้ำหนักของปัจจัย โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย ซึ่งทั่วไปมักจะจัดโครงสร้างการวิเคราะห์ (Hierarchy Structure) แบบ 2 ชั้น ดังรูปที่ 6.1.1 - 1



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1.1 - 1 โครงสร้างการวิเคราะห์จัดลำดับความสำคัญของปัจจัย

6.1.2 แนวทางและเกณฑ์การประเมินความสำคัญของโครงการ

ที่ปรึกษาดำเนินการทบทวนหลักเกณฑ์การศึกษาการประเมินโครงการเพื่อใช้ในการจัดลำดับความสำคัญของกระทรวงคมนาคม (คค.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) รวมทั้งได้ทบทวนโครงการศึกษาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดลำดับความสำคัญ เพื่อเป็นแนวทางในการคัดเลือกกลุ่มปัจจัย และสรุปแนวทางและเกณฑ์การประเมินโครงการสำหรับการจัดลำดับความสำคัญ แบ่งออกเป็นประเด็นหลักในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์ ด้านเศรษฐกิจและการเงิน ด้านระบบขนส่งด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และด้านอื่น ๆ ดังรูปที่ 6.1.2 - 1

การทบทวนปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยสำหรับจัดลำดับความสำคัญของโครงการจากรายงานการศึกษาที่ผ่านมา			
	โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน (6 หลักเกณฑ์)	โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (6 หลักเกณฑ์)	โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร (6 หลักเกณฑ์)
ด้านนโยบายและยุทธศาสตร์	ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	ความสอดคล้องเชิงยุทธศาสตร์	ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)
ด้านเศรษฐกิจและการเงิน	ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 26)	- ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR) - ผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ (EIRR) - ผลกระทบด้านเศรษฐกิจมหภาค	ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25)
ด้านระบบขนส่ง	ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 32)	ผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม	ความเหมาะสมด้านการขนส่งและสื่อสาร (ร้อยละ 33)
ด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม	ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)	ประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร (Outcome Efficiency)	ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)
ด้านอื่น ๆ	- ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) - ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		- ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16) - ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)
ที่มา : กระทรวงคมนาคม (2541), โครงการศึกษาประเมินโครงการเพื่อการวางแผน, หน้า 6-8 ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2551), โครงการศึกษาวิเคราะห์ความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์, หน้า 5-4 และ ง-1 ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม (2554), โครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนา ระบบขนส่งและจราจร, หน้า 2-10 ถึง 2-19			

ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.1.2 - 1 แนวทางการประเมินโครงการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

จากการทบทวนที่ปรึกษาได้เลือกใช้แนวทางการประเมินค่าปัจจัยและคะแนนของปัจจัยจากโครงการศึกษาจัดทำแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรของ สนข. ปี พ.ศ. 2554 - 2563 โดยมีการปรับปรุงปัจจัยย่อยภายใต้ปัจจัยด้านความสอดคล้องด้านนโยบาย และปรับเกณฑ์การประเมินของปัจจัยด้านผลกระทบสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดความเหมาะสมกับการศึกษาของโครงการในปัจจุบัน รายละเอียดแสดงดังตารางที่ 6.1.2 - 1

ตารางที่ 6.1.2 - 1 รายละเอียดและการพิจารณาความสำคัญของกลุ่มปัจจัยหลักและปัจจัยย่อยที่ใช้ในการศึกษา

ปัจจัยหลัก	ปัจจัยย่อย	ร้อยละ
1. ความสอดคล้องด้านนโยบาย (ร้อยละ 14)	1.1 ความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.2 ความสอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	5
	1.3 ความสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13	4
2. ความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจและการเงิน (ร้อยละ 25)	2.1 ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR)	9
	2.2 ผลตอบแทนทางการเงิน (FIRR)	9
	2.3 ผลต่อดุลบัญชีเดินสะพัด	4
	2.4 การผูกพันงบประมาณ	3
3. ความเหมาะสมด้านการขนส่ง (ร้อยละ 33)	3.1 การส่งเสริมการแข่งขันและเพิ่มบทบาทเอกชน	4
	3.2 การเชื่อมโยงโครงข่ายขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค	8
	3.3 ความปลอดภัย คุณภาพ และความน่าเชื่อถือของบริการ	8
	3.4 การขนส่งครั้งละมาก ๆ/การให้บริการที่มีผู้ได้ประโยชน์ครอบคลุมในวงกว้าง	8
	3.5 การให้บริการเพื่อสังคมและการกระจายโอกาส	5
4. ความเหมาะสมด้านผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม (ร้อยละ 8)		8
5. ความเหมาะสมด้านบริหารจัดการ (ร้อยละ 16)	5.1 ศักยภาพและภารกิจของหน่วยงาน	8
	5.2 ความเสี่ยงเกี่ยวกับปริมาณผู้ใช้บริการ	8
6. ความสำคัญด้านความมั่นคงของชาติ (ร้อยละ 4)		4

ที่มา : ที่ปรึกษา

6.2 การศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre - Feasibility Study)

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) มีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นข้อมูลช่วยในการตัดสินใจของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ได้นำเสนอแนะภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือกโครงการสำหรับการศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) ดังนี้

- 1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน
- 2) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้จัดสรรงบประมาณ
- 3) เป็นโครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมที่ยังไม่มีผลการศึกษานับสนุน และจำเป็นต้องใช้ผลการศึกษา

ประกอบการตัดสินใจในการดำเนินการต่อไป

อย่างไรก็ตาม โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะมีการประมาณค่าก่อสร้างเบื้องต้นเพื่อนำไปใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมเท่านั้น โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

การศึกษาความเหมาะสม/ความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - Feasibility Study) จะใช้ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจเป็นตัวประเมิน โดยเป็นการวิเคราะห์เปรียบเทียบระหว่าง “กรณีมีโครงการ” และ “กรณีไม่มีโครงการ” ด้วยวิธี Cost - Benefit Analysis โดยผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจที่พิจารณาในการศึกษานี้ ประกอบด้วย

- 1) การประหยัดเวลาในการเดินทาง (Time Saving)
- 2) การประหยัดค่าใช้จ่ายในการใช้ยานพาหนะ (Vehicle Operating Cost Saving)
- 3) การลดมลพิษและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก (Greenhouse Gas and Pollution Reduction)
- 4) การลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ (Accident Cost Saving)

ผลการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ ดังตารางที่ 6.2 - 1 ถึง ตารางที่ 6.2 - 8

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อค่าลงทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ เส้นทาง MR - MAP จ.ลพบุรี (ระยะทาง 30.000 กม.)	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.27%	62.72	1.12
2	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการ ท่องเที่ยวและแหล่งท่องเที่ยวหลัก จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ก่อสร้าง	-	-	-
2.1	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3017 (ระยะทาง 4.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	18.37%	30.71	1.67
2.2	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3326 ตอน วังเพลิง - สระโบสถ์ (ระยะทาง 4.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	12.24%	0.98	1.02
2.3	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3333 ตอน โคกตูม - มะนาวหวาน (ระยะทาง 15.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	15.61%	58.61	1.34
2.4	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3334 ตอน ธารเกษม - สถานีรถไฟเขาสูง (ระยะทาง 25.000 กม.)	ลพบุรี	ก่อสร้าง	16.25%	116.28	1.41
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงพัฒนาพื้นที่ระดับภาค ทล.3412 ตอน ออยุธยา - บางบาล จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ก่อสร้าง	8.25%	-7.74	0.68
4	โครงการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว เชิงสร้างสรรค์ จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ก่อสร้าง	-	-	-
4.1	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3183 ตอน แยกไป เขื่อนเจ้าพระยา - คลองมอญ (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	4.85%	27.38	0.46
4.2	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3212 ตอน คิ่งสำราญ - ไร่พัฒนา (ระยะทาง 2.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	9.48%	3.63	0.78
4.3	ก่อสร้างขยายช่องจราจร ทล.3211 ตอน ทางเข้าห้วย - กะบกเตี้ย (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชัยนาท	ก่อสร้าง	2.81%	32.55	0.34
5	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อการขนส่งพืชผลเกษตร ทล.3032 ตอน บึงก็ - ท่าศาลา จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 6.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	12.37%	1.64	1.04
6	โครงการปรับปรุงทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3303 ตอน บางระจัน - โพทะเล (ระยะทาง 2.086 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	10.49%	-2.34	0.87
7	โครงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคม ขนส่งและโลจิสติกส์ ทล.3022 ตอนพระพุทธรูป - ท่าเรือ ต.บางโฆม ต.บ้านหม้อ จ.สระบุรี (ระยะทาง 6.500 กม.)	สระบุรี	ก่อสร้าง	15.26%	35.30	1.36
8	โครงการปรับปรุงเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวแหล่ง อารยธรรมเดาเฒ่าแม่น้ำน้อย ทล.3030 ตอน ดงมะขามเทศ - บางระจัน จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 1.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	9.77%	-1.67	0.80
9	งานก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง ทล.3454 ตอน ชัยสุตร - ท่าช้าง จ.สิงห์บุรี (ระยะทาง 9.000 กม.)	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	12.91%	7.63	1.09
10	งานก่อสร้างทางหลวงผ่านย่านชุมชน ทล.3285 ตอน อินทร์บุรี - ท้องทุ่ง จ.สิงห์บุรี	สิงห์บุรี	ก่อสร้าง	2.91%	-21.43	0.36

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ

จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษานั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขัายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
11	โครงการปรับปรุงเส้นทางคมนาคมและเส้นทาง ส่งเสริมการท่องเที่ยว สาย แยก สบ.1003 - ศูนย์ฝึกอบรม (เจ็ดคต - โป่งก้อนเส้า) ต.ท่ามะปราง อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	สระบุรี	ก่อสร้าง	12.49%	3.58	1.05
12	โครงการปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่งทางแม่น้ำ เจ้าพระยา จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-399.87	0.02
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
13	โครงการปรับปรุงถนนเพื่อขนส่งสินค้าทางการเกษตร เพิ่มประสิทธิภาพ ทล.3206 ตอนห้วยศาลา - จอมบึง ต.บ้านบึง อ.บ้านคา จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-59.82	0.20
14	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4064 สายแยก ทล.3208 - บ้านห้วยผาก อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-227.00	0.05
15	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4019 สายแยก ทล.3208 - บ้านพัฒนา อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-230.79	0.03
16	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.4020 สายแยก ทล.3208 - บ้านตะโกล่าง อ.สวนผึ้ง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-229.85	0.03
17	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน รบ.5051 สายแยก รบ.4061 - บ้านขายน้ อ.บ้านคา จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-178.39	0.06
18	โครงการพัฒนาและยกระดับแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงน้ำพุร้อน ปรับปรุงถนน กจ.4004 สายแยก ทล.3209 - บ้านไร่โคก อ.จอมบึง จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-227.24	0.06
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
19	โครงการขัายช่องจราจร ทล.3459 ตอน สามแยก บ้านกรูด - ปากคลองบ้านกรูด จ.ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะทาง 11.000 กม.)	ประจวบคีรีขันธ์	ก่อสร้าง	N/A	-225.61	0.14
20	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.2004 แยก ทล.35 - บ้านพันท้ายนรสิงห์ ต.พันท้ายนรสิงห์ อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 11.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	12.34%	3.83	1.01
21	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.5009 แยก สด.1018 - บ้านแคราย ต.แคราย อ.กระทุ่มแบน จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 5.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	12.60%	9.43	1.03
22	โครงการปรับปรุงบริเวณย่านชุมชน สาย สด.2028 แยก ทล.35 - บ้านขายทะเลกาหลง ต.กาหลง อ.เมือง จ.สมุทรสาคร (ระยะทาง 6.000 กม.)	สมุทรสาคร	ก่อสร้าง	N/A	-120.04	0.16
23	โครงการปรับปรุงถนนคลองโคกน - บ้านแหลม - สะอ้า จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-93.57	0.31
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
24	โครงการศึกษาปรับปรุงสะพานเพื่อการขนส่ง และเดินทางทางน้ำ จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	-6.39%	-288.02	0.07

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

**ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)**

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
25	โครงการศึกษาและออกแบบก่อสร้างขยาย ทล.305 ตอน ตำบลวังสิต - วัฒนานคร จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	21.32%	2,1446.66	1.43
26	โครงการแก้ไขปัญหารถจราจรบริเวณทางเข้า - ออก หอพัก และ Bypass จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	16.61%	28.22	1.43
27	โครงการศึกษาการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบ คมนาคมขนส่ง และแก้ไขปัญหารถจราจรทางบก ในพื้นที่ จ.นนทบุรี	นนทบุรี	ศึกษา ออกแบบ	-	-	-
27.1	- โครงการขยายถนนสาย นบ.1026 แยก ทล. 9 - อ.บางคูรัด จ.นนทบุรี	นนทบุรี	-	N/A	-442.38	0.33
27.2	- โครงการขยายถนนสาย ทล.306 ตอน พระราม 7 - แคราย จ.นนทบุรี	นนทบุรี	-	N/A	248.05	0.35
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
28	โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้า ความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จำลองแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้าง ถนนฝั่งเมือง สาย ข6 (ถนนแก้วโกโล) เชื่อมถนน ทล.7 (ถนนสุขุมวิท 6) อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี (ระยะทาง 6.000 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	17.95%	251.86	1.71
29	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.3005 แยก ทล.314 จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 9.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	16.81%	107.15	1.78
30	โครงการก่อสร้างถนนสายแยก ทล.3481 - ทล.3312 อ.บางน้ำเปรี้ยว อ.องครักษ์ จ.ฉะเชิงเทรา	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	-	-	-
30.1	โครงการก่อสร้างถนนสาย ฉช.4016 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 10.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	13.70%	32.49	1.21
30.2	โครงการก่อสร้างถนน ฉช.5006 อ.บางน้ำเปรี้ยว จ.ฉะเชิงเทรา (ระยะทาง 13.000 กม.)	ฉะเชิงเทรา	ก่อสร้าง	12.68%	7.42	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
31	โครงการขยายช่องจราจร ทล.348 วงเวียน บ้านใหม่ไทยถาวร - เขาช่องตะโก - อ.โนนดินแดง จ.สระแก้ว (ระยะทาง 16.100 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	12.29%	3.55	1.03
32	โครงการปรับปรุง ทล.3446 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 21.100 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	13.01%	47.68	1.11
33	โครงการปรับปรุง นย.3001 แยก ทล.305 - บางน้ำ เปรี้ยว จ.นครนายก (ระยะทาง 18.400 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	13.04	25.29	1.13
34	โครงการขยายช่องจราจร ทล.3486 ช่วง บ.กุดเตย - บ.ใหม่ไทยถาวร จ.สระแก้ว (ระยะทาง 11.000 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	12.38%	8.91	1.04
35	โครงการขยายช่องจราจรถนนเพื่อการท่องเที่ยว และโลจิสติกส์ สาย จบ.3010 แยก ทล.317 - บ.ทุ่งตาอิน อ.มะขาม อ.เขาคิชฌกูฏ จ.จันทบุรี	จันทบุรี	ก่อสร้าง	12.47%	6.45	1.05
36	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง ถนน จบ.3007 สายแยก ทล.317 - บ.ทุ่งขนาน ต.ปะตง อ.สอยดาว จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.600 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	14.43%	114.91	1.37

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
37	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง นย.2003 อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.500 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	2.95%	-87.47	0.35
38	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง นย.4009 อ.องครักษ์ จ.นครนายก (ระยะทาง 4.900 กม.)	นครนายก	ก่อสร้าง	9.46%	9.47	0.78
39	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง จบ.1036 สายแยก ทล.3 - หาดคู้วิมาน ต.วังโตนด อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 13.200 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	0.30%	-76.16	0.28
40	โครงการก่อสร้างถนนและยกระดับขึ้นทาง จบ.1008 สายแยก ทล.3 - บ.สนมไชย ต.สนมไชย อ.นายายอาม จ.จันทบุรี (ระยะทาง 9.300 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	-1.33%	-57.38	0.23
41	โครงการปรับปรุงถนนสาย ปจ.2006 แยก ทล.33 - บ.โปร่งใหญ่ ต.บ่อทอง ต.วังตะเคียน ต.วังท่าช้าง ต.ทุ่งพระยา อ.กบินทร์บุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 22.700 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	12.13%	2.07	1.01
42	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.4036 แยก ทล.3347 - บ.คลองหัวกรด ต.บางพลวง อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 6.200 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-49.38	0.01
43	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.2020 แยก ทล.33 - บ.เนิน อ.เมือง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 10.500 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-84.26	0.02
44	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3022 แยก ทล.319 - บ.วังขอน อ.บ้านสร้าง จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.600 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	-6.34%	-80.30	0.14
45	โครงการก่อสร้างถนนสาย ปจ.3021 แยก ทล.33 - บ.ห้วยเกษียรน้อย ต.ดงขี้เหล็ก อ.เมืองปราจีนบุรี จ.ปราจีนบุรี (ระยะทาง 11.800 กม.)	ปราจีนบุรี	ก่อสร้าง	3.43%	-57.98	0.40
46	โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุน ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว ถนนสาย รย.4036 เฉลิมบูรพาชลทิศ ต.คลองขุด อ.ท่าใหม่ จ.จันทบุรี (ระยะทาง 19.400 กม.)	จันทบุรี	ก่อสร้าง	N/A	-155.59	0.01
47	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการค้าขายแดนเชื่อมโยง EEC และประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงถนนสาย สก.3008 แยก ทล.317 - อ.สอยดาว จ.สระแก้ว (ระยะทาง 8.000 กม.)	สระแก้ว	ก่อสร้าง	N/A	-110.31	0.42
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
48	โครงการศึกษาการพัฒนาโครงข่ายสายรองเพื่อรองรับ การจราจรบนโครงข่ายสายหลัก (ถ.เพชรเกษม) และการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่งทางราง ทล.3374 ตอน นอนงัดใต้ - ดอนยาง จ.ชุมพร (ระยะทาง 11.200 กม.)	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-140.04	0.48
49	โครงการพัฒนา ทล.4121 ตอน แม่ขี - โหล๊ะจิ้งกระ จ.พัทลุง (ระยะทาง 9.200 กม.)	พัทลุง	ก่อสร้าง	N/A	-193.31	0.11
50	โครงการขยายช่องจราจร ทล.4081 ตอน เขาชัยสน - จองถนน จ.พัทลุง (ระยะทาง 15.000 กม.)	พัทลุง	ก่อสร้าง	N/A	-279.15	0.31

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น
ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
51	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ทล.401 ตอน ท่าแพ - นครศรีธรรมราช ต.ปากพูน อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 14.200 กม.)	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	12.94%	41.18	1.04
52	โครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อ ทล.4 กับ ทล.4369 (ทางหลวงสายพุดเดียว) - ด้านสะเดาแห่งใหม่ อ.สะเดา จ.สงขลา	สงขลา	ก่อสร้าง	N/A	-168.63	0.03
53	โครงการก่อสร้างถนน ทล.4009 ขยายจาก 2 ช่อง เป็น 4 ช่องจราจร รวมงานขยายความกว้างสะพาน 5 แห่ง จ.สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 19.400 กม.)	สุราษฎร์ธานี	ก่อสร้าง	12.92%	61.85	1.04
54	โครงการขยายเขตถนนทางหลวงแผ่นดินเพื่อเพิ่ม ศักยภาพด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งผลิตผล ทางการเกษตร ทล.4041 ตอน คลองเหลง - ขนอม จ.นครศรีธรรมราช (ระยะทาง 16.400 กม.)	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	N/A	-344.56	0.14
55	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการเกษตร และอุตสาหกรรม ปรับปรุงถนนสาย นศ.3011 แยก ทล.403 - บ.ทางพูน อ.ร่อนพิบูลย์ จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	N/A	-246.38	0.24
56	โครงการพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เมืองนครศรีธรรมราช ปรับปรุงถนนสาย นศ.4037 แยก ทล.4013 - บ.ศาลาบางปู อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	12.08%	0.74	1.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
57	โครงการขยายช่องจราจร กบ.1002 แยก อ่าวลึก - แยก ทล.415 จ.กระบี่	กระบี่	ก่อสร้าง	12.41%	13.12	1.05
58	โครงการปรับปรุงโครงข่ายถนนเชื่อมต่อท่าเรือระนอง จ.ระนอง	ระนอง	ก่อสร้าง	12.52%	129.80	1.10
59	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4240 ตอน พังมะพร้าว - ลำภัก จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	12.06%	0.66	1.01
60	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน ทล.4090 ตอน ลำภัก - ปากหระ จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	7.24%	-44.93	0.60
61	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน พง.5007 ตอน บางทอง - ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา	พังงา	ก่อสร้าง	-1.09%	-96.45	0.22
62	โครงการก่อสร้างเพิ่มประสิทธิภาพถนน อ่าวลึก - แหลมสัก จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	12.77%	31.49	1.09
63	โครงการปรับปรุงถนนเชื่อมต่อท่าอากาศยานและ ท่าเรือปากเมง/ท่าเรือควนตุงกู จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	-	-	-
63.1	โครงการขยายถนน ทล.4046 ตอน ตรัง - สิเกา จ.ตรัง	ตรัง	-	13.19%	35.08	1.12
63.2	โครงการขยายถนน ทล.4162 ตอน ต.มะม่วง - ปากเมง จ.ตรัง	ตรัง	-	13.18%	29.30	1.13
64	โครงการปรับปรุงถนน ตง.4008 ตอน โคกยาง - บางสัก เชื่อมต่อท่าเรือ จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	8.09%	-17.74	0.68

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษานั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 1 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการขยายช่องจราจรบนถนนสายหลัก
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
65	โครงการศึกษาปรับปรุงโครงข่ายถนนสายย่อย ทล.4197 เชื่อมระหว่าง ทล.415 ทล.4009 ทล.44 เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบในเขตอุตสาหกรรม จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษาออกแบบ	12.59%	24.53	1.07
66	โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจราจรและขนส่ง โดยขยายทางจราจรและปรับปรุง ทล.4046 ตอน สีเกา - ควนกู จ.ตรัง	ตรัง	ก่อสร้าง	-2.39%	-106.93	0.16

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 2 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการก่อสร้างถนนสายเศรษฐกิจใหม่เลียบริมทางรถไฟ เชื่อม อ.เมืองสระบุรี กับ อ.แก่งคอย จ.สระบุรี (ระยะทาง 12.000 กม.)	สระบุรี	ก่อสร้าง	13.95%	63.97	1.17
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
2	โครงการศึกษาและออกแบบการก่อสร้างถนนเชื่อม จากสุพรรณบุรีไปยังภาคใต้เสี่ยงเมืองนครปฐม (ระยะทาง 15.000 กม.)	สุพรรณบุรี	ศึกษา ออกแบบ	12.39%	17.58	1.03
3	โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาค ก่อสร้างถนน สาย ข7 ผังเมืองรวม เมืองราชบุรี อ.เมือง จ.ราชบุรี (1.500 กม.)	ราชบุรี	ก่อสร้าง	12.93%	4.67	1.08
4	โครงการก่อสร้างถนนและสะพานตามแผนงานที่ 5 แผนพัฒนาภาค ก่อสร้างถนนสาย ง 1 และ ง 2 ผังเมืองรวมจอมบึง อ.จอมบึง จ.ราชบุรี (10.000 กม.)	ราชบุรี	ก่อสร้าง	12.69%	8.18	1.06
5	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำเขื่อน ศรีนครินทร์พร้อมปรับปรุงภูมิทัศน์ จ.กาญจนบุรี	กาญจนบุรี	ก่อสร้าง	12.45%	41.56	1.04
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
6	โครงการศึกษาออกแบบถนนเชื่อมต่อ ทล.35 กับ สส.2003 บริเวณท่าเรือไผ่สีสุก จ.สมุทรสงคราม (2.000 กม.)	สมุทรสงคราม	ศึกษา ออกแบบ	12.65%	1.81	1.06
7	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมชายฝั่งเชื่อมต่อกับท่าเรือ - ห้วยยาง จ.ประจวบคีรีขันธ์ (14.540 กม.)	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษา ออกแบบ	16.62%	266.43	1.43
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
8	โครงการศึกษาออกแบบเส้นทางเชื่อมโยงถนน กาญจนาภิเษกกับ ทล.346 จ.ปทุมธานี (ระยะทาง 7.000 กม.)	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	12.80%	60.95	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
9	โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนา พิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้ามหานคร ความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี จังหวัดปริมณฑลโครงการศึกษา ความเหมาะสมโครงการก่อสร้างถนนผังเมือง สาย ข4 เชื่อมต่อกับถนนผังเมืองสาย ข5 เชื่อมต่อ ถนนผังเมืองสาย ญ2 เชื่อมต่อกับถนนผังเมืองสาย ฉ13 (ง1 ผังเมืองรวมเมืองพัทยา) อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี (ระยะทาง 15.000 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	19.73%	1,741.01	1.75
10	โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 จ.ชลบุรี (ระยะทาง 7.800 กม.)	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.31%	108.75	1.11

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ
จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 2 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
11	โครงการศึกษาออกแบบวงแหวนบ้านนา อ.บ้านนา จ.นครนายก (ระยะทาง 15.000 กม.)	นครนายก	ศึกษาออกแบบ	46.89%	6,565.41	5.34
12	โครงการศึกษาออกแบบการเชื่อมต่อถนนลำลูกกาสู่เมืองนครนายก จ.นครนายก (ระยะทาง 29.000 กม.)	นครนายก	ศึกษาออกแบบ	13.86%	289.51	1.17
13	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและประเทศเพื่อนบ้าน ก่อสร้างถนนสายสนับสนุนจุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก (ถนนเลี่ยงเมืองคลองใหญ่) อ.คลองใหญ่ จ.ตราด (ระยะทาง 6.900 กม.)	ตราด	ก่อสร้าง	6.76%	-19.60	0.60
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
14	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนบงและพรมแดนสู่โหงโก-ลก จ.ยะลา (ระยะทาง 109.500 กม.)	ยะลา	ศึกษาออกแบบ	51.65%	9,822.61	5.55
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
15	โครงการศึกษาออกแบบพัฒนาโครงการพัฒนาเส้นทางถนนเชื่อม ต.บ้านนา อ.กะเปอร์ ไป อ.ไชยา จ.ระนอง	ระนอง	ก่อสร้าง	95.83%	6,929.87	13.97

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 3 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับสะพานและอุโมงค์ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามถนนมิตรภาพข้ามแยกทางเข้า อ.แก่งคอย จ.สระบุรี	สระบุรี	ก่อสร้าง	13.19%	20.60	1.11
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
2	โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างสะพานข้ามแยกตั้งแต่พื้นที่คลอง 1 ถึง คลอง 6 จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษาออกแบบ	14.03%	826.98	1.21
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
3	โครงการศึกษาออกแบบก่อสร้างทางเชื่อมระหว่าง ขบ.3009 และ ทล.7 จ.ชลบุรี	ชลบุรี	ศึกษาออกแบบ	12.51%	8.68	1.04
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
4	โครงการศึกษาออกแบบและก่อสร้างสะพานข้ามทางแยกเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณแยก ทล.33 (บ้านนา - แก่งคอย) ตลาดสี่แยกบ้านนา - ไปสระบุรี จ.นครนายก	นครนายก	ศึกษาออกแบบ	13.26%	15.16	1.12

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 4 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาศถานีขนส่งสินค้า
และลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard : CY) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบลานกองเก็บตู้สินค้าเพื่อการขนส่งสินค้าทางราง จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ศึกษาออกแบบ	14.69%	25.27	1.28
2	โครงการศึกษาการบูรณาการการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนน ทางราง และทางแม่น้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษาออกแบบ	16.57%	21.32	1.48
3	โครงการศึกษาออกแบบศูนย์กลางของโลจิสติกส์ (Logistics Hub) เป็นชุมทางขนส่งสินค้า และกระจายสินค้า จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษาออกแบบ	12.36%	4.80	1.03
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
4	โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาวเพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษาออกแบบ	13.37%	10.54	1.14
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
5	โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษาออกแบบ	11.68%	-0.99	0.97
6	โครงการศึกษาการพัฒนาสถานีลานกองเก็บตู้สินค้า ท่ามะเมี๊ว/ห้วยกอ/นาผักขวง จ.ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษาออกแบบ	12.32%	0.99	1.03
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
7	โครงการศึกษาแนวทางการส่งเสริมการใช้ระบบรางในการขนส่งสินค้า จ.ระยอง	ระยอง	ศึกษาออกแบบ	14.38%	16.60	1.24
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
8	โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าภาคใต้ - พังงา จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ก่อสร้าง	14.17%	15.74	1.22
9	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายสินค้าทางรางใต้สือเบ จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษาออกแบบ	10.90%	-3.08	0.90
10	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาสถานีขนถ่ายและกระจายสินค้าร่วมจังหวัดปัตตานีและยะลา	ปัตตานี/ยะลา	ศึกษาออกแบบ	6.90%	(21.89)	0.58

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 5 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะระหว่างจังหวัด และการเชื่อมต่อสถานีรถไฟความเร็วสูง (สถานีบ้านม้า) เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษา ออกแบบ	0.11%	-177.60	0.39
2	โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อมต่อจากสถานีรถไฟความเร็วสูงมายังตัวเมือง จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	9.11%	-11.91	0.81
3	โครงการศึกษาการเชื่อมโยงระบบขนส่งต่าง ๆ ในพื้นที่ จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษา ออกแบบ	10.91%	-12.13	0.92
4	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการพัฒนาระบบขนส่งรองเพื่อเชื่อมต่อสถานีขนส่งลพบุรี 2	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	79.41	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
5	โครงการศึกษาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเน้นเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟ จ.ราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	62.37	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
6	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบรถรับจ้างเชื่อมต่อจากสถานีรถไฟและสถานีขนส่ง จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	154.18	0.00
7	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	124.58	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางบริเวณลพบุรี						
8	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรองเชื่อมต่อกับรถไฟสายสีแดง จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	0.11%	-177.60	0.39
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 2						
9	โครงการศึกษาการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อรองรับการท่องเที่ยว จ.สระแก้ว	สระแก้ว	ศึกษา ออกแบบ	0.88%	-211.14	0.37
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
10	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งทางราง จ.สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ศึกษา ออกแบบ	6.48%	-59.80	0.68
11	โครงการศึกษาแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน สถานีรถไฟและตัวเมืองหาดใหญ่ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	N/A	292.29	0.00
12	โครงการศึกษาออกแบบโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในจังหวัดให้เชื่อมโยงกับสถานที่ท่องเที่ยว จ.นครศรีธรรมราช	นครศรีธรรมราช	ศึกษา ออกแบบ	N/A	276.58	0.00
13	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมต่อสถานีรถไฟชุมพร	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	336.23	0.00
14	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.พัทลุง	พัทลุง	ศึกษา ออกแบบ	N/A	94.15	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
15	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.ยะลา	ยะลา	ศึกษา ออกแบบ	N/A	-210.27	0.24

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 5 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
16	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษา ออกแบบ	N/A	61.91	0.00
17	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะภายใน จ.ปัตตานี	ปัตตานี	ศึกษา ออกแบบ	N/A	29.81	0.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
18	โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งรอง (Feeder System) รองรับโครงการระบบขนส่งมวลชน	ภูเก็ต	ศึกษา ออกแบบ	5.21%	-72.76	0.63
19	โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่ จ.ระนอง	ระนอง	ศึกษา ออกแบบ	N/A	184.99	0.00
20	จัดทำระบบขนส่งสาธารณะที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	8.24%	-37.19	0.76
กรุงเทพมหานคร						
21	ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางให้บริการนำส่งผู้โดยสารเข้าสู่ระบบขนส่งทางราง โดยรถเวียน (Shuttle Bus) พื้นที่ท่องเที่ยวรอบกรุงรัตนโกสินทร์	กรุงเทพมหานคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	1,485.18	0.00
22	โครงการศึกษาออกแบบระบบ feeder และสถานที่ตั้งจุดจอดรถรับส่งสำหรับการท่องเที่ยวแบบกลุ่มบริเวณสถานที่ท่องเที่ยวสำคัญในกรุงเทพมหานคร	กรุงเทพมหานคร	ศึกษา ออกแบบ	N/A	1,707.39	0.00

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 6 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่ง (Transit Oriented Development : TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทน ทางด้านเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วน ผลประโยชน์ ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้าน ป่าหวาย จ.ลพบุรี	ลพบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.33%	184.31	1.05
2	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟสระบุรี จ.สระบุรี	สระบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.47%	207.43	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1						
3	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟราชบุรี	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.48%	132.99	1.05
4	โครงการศึกษาพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟบ้านโป่ง	ราชบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.46%	99.51	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
5	โครงการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟมหาชัย และพื้นที่ต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมให้เป็นแหล่งท่องเที่ยว ระยะสั้น แบบวันเดียว ต.มหาชัย อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	13.45%	66.09	1.05
6	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟความเร็วสูงเขาวงกต จ.เพชรบุรี	เพชรบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.73%	125.82	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล						
7	โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟศาลายา จ.นครปฐม	นครปฐม	ศึกษา ออกแบบ	13.86%	386.22	1.07
8	โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานี รถไฟรังสิต จ.ปทุมธานี	ปทุมธานี	ศึกษา ออกแบบ	13.89%	462.63	1.07
9	โครงการสำรวจและออกแบบการพัฒนาพื้นที่โดยรอบ สถานีรถไฟฟ้ามหานคร จ.สมุทรปราการ	สมุทรปราการ	ศึกษา ออกแบบ	13.90%	323.44	1.07

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ

จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 6 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่ง (TOD) ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
10	โครงการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง ชลบุรี	ชลบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.85%	465.70	1.07
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
11	โครงการศึกษาวางแผนพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ ปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี	ศึกษา ออกแบบ	13.55%	196.93	1.05
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
12	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงชุมพร	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	13.49%	182.32	1.05
13	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูงสุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ศึกษา ออกแบบ	13.67%	206.42	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
14	โครงการศึกษาการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟหลวงโลกให้เป็นศูนย์กลางการค้า จ.นราธิวาส	นราธิวาส	ศึกษา ออกแบบ	13.67%	192.51	1.06
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
15	โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (Transit-Oriented Development)	ภูเก็ต	ศึกษา ออกแบบ	13.70%	373.67	1.06

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 7 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว จ.ชัยนาท	ชัยนาท	ศึกษา ออกแบบ	21.56%	114.15	1.59
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
2	โครงการพัฒนาท่าเรือมาตรฐานเพื่อการท่องเที่ยว ทางน้ำ อ.บางคนที จ.สมุทรสงคราม	สมุทรสาคร	ศึกษา ออกแบบ	81.64%	1,641.52	8.56
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1						
3	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมบาลีฮาย ระยะที่ 2 อ.บางละมุง จ.ชลบุรี	ชลบุรี	ก่อสร้าง	234.71%	80,703.15	60.27
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2						
4	ก่อสร้างท่าเรือสาธารณะบริเวณท่าเทียบเรือ บ้านด่านใหม่ อ.เกาะช้าง จ.ตราด	ตราด	ก่อสร้าง	38.65%	3,061.92	3.25
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย						
5	ปรับปรุงท่าเรือแหลมคอกวาง จากท่าเรือขนส่งสินค้า เป็นท่าเทียบเรือท่องเที่ยว	ชุมพร	ศึกษา ออกแบบ	72.13%	938.13	6.42
6	โครงการเรือข้ามฟาก ระโนด - หาดแสนสุขลำปำ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	206.70%	9,905.02	41.74

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 7 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
7	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวอ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จ.สุราษฎร์ธานี	สุราษฎร์ธานี	ก่อสร้าง	300.68%	15,199.96	71.01
8	โครงการก่อสร้างท่าเทียบแพขนานยนต์ จ.สงขลา	สงขลา	ศึกษา ออกแบบ	80.69%	8,932.39	8.35
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
9	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวระดับจังหวัด จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	78.78%	1,156.41	6.97
10	โครงการพัฒนาท่าเรือท่ามะลิ จ.สตูล	สตูล	ศึกษา ออกแบบ	47.74%	2,325.28	4.19
11	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือแหลมหยงสตาร์ บ.ทุ่งรวงทอง ต.ท่าข้าม อ.ปะเหลียน จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	77.18%	1,265.09	6.83
12	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรืออ่าวนุ่นและสิ่งอำนวยความสะดวก จ.สตูล	สตูล	ก่อสร้าง	106.75%	2,625.33	13.09
13	โครงการท่าเรือท่องเที่ยวที่ได้มาตรฐาน จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษา ออกแบบ	132.04%	12,598.82	16.42
14	โครงการปรับปรุงท่าเทียบเรือควนดั่งกู	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	75.59%	1,382.27	6.68
15	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสิเกา จ.ตรัง	ตรัง	ศึกษา ออกแบบ	81.98%	962.24	7.23

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

ตารางที่ 6.2 - 8 ผลการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจของโครงการพัฒนาท่าเรือสินค้า
ที่เสนอแนะเพิ่มเติมในแผนปฏิบัติการฯ

ลำดับ	โครงการที่เสนอแนะ	จังหวัด	ประเภทโครงการ	อัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) (ร้อยละ)	มูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) (ล้านบาท)	อัตราส่วนผลประโยชน์ต่อต้นทุน (B/C)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน						
1	โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จ.พระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	ศึกษาออกแบบ	12.75%	46.40	1.07
2	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบการก่อสร้างท่าเรือและศูนย์รวบรวมสินค้าเกษตร อ.สรรพยา	ชัยนาท	ศึกษาออกแบบ	3.35%	-113.45	0.38
3	โครงการศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างท่าเรือรวบรวมสินค้า ได้สะพานอำเภอเมือง จ.อ่างทอง	อ่างทอง	ศึกษาออกแบบ	12.81%	8.34	1.08
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2						
4	โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการและท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อลดความหนาแน่นการจราจรทางถนน จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษาออกแบบ	-	-	-
4.1	โครงการศึกษาออกแบบโครงข่ายการคมนาคมทางน้ำเพื่อลดต้นทุนการขนส่งเกลือ จ.สมุทรสาคร	สมุทรสาคร	ศึกษาออกแบบ	16.41%	395.44	1.47
5	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบท่าเรือประจวบคีรีขันธ์ จ.ประจวบคีรีขันธ์	ประจวบคีรีขันธ์	ศึกษาออกแบบ	11.86%	(1.28)	0.99
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน						
6	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปะนาเระ จ.ปัตตานี	ปัตตานี	ศึกษาออกแบบ	1.69%	-66.70	0.33
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน						
7	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือสินค้าเพื่อการส่งออก จ.กระบี่	กระบี่	ศึกษาออกแบบ	2.77%	-61.47	0.37

หมายเหตุ : โครงการประเภทศึกษาออกแบบจะประมาณการค่าก่อสร้างเพื่อใช้ในการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ โดยวงเงินลงทุนที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการฯ จะมีเฉพาะค่าจ้างศึกษาเท่านั้น

ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

จากผลการวิเคราะห์ทางด้านเศรษฐกิจดังกล่าวสามารถสรุปได้ว่า โครงการที่เสนอแนะเพิ่มเติมเพื่อบรรจุในแผนปฏิบัติการฯ จำนวน 65 โครงการ ยังไม่มีความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจ กล่าวคือ มีอัตราผลตอบแทนทางด้านการเศรษฐกิจ (EIRR) น้อยกว่าร้อยละ 12 ในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) อย่างไรก็ตาม ที่ปรึกษายังบรรจุโครงการไว้ในแผนปฏิบัติการฯ แต่เสนอแนะให้มีการวิเคราะห์ความเหมาะสมทางด้านการเศรษฐกิจอีกครั้ง

6.3 รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

6.3.1 การทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ผลการทบทวนกฎหมาย ระเบียบ และมติคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม และการอนุรักษ์ทรัพยากรสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้พิจารณาประกอบการจัดลำดับความสำคัญโครงการและการจัดทำ รายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการที่มีความสำคัญ สรุปได้ดังนี้

1) ประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

(1) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการ ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบ สิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม พ.ศ. 2567

(2) เรื่องกำหนดโครงการ กิจการ หรือการดำเนินการที่อาจมีผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ คุณภาพ สิ่งแวดล้อม สุขภาพอนามัย คุณภาพชีวิต ของประชาชนในชุมชนอย่างรุนแรง ซึ่งต้องจัดทำรายงานการประเมิน ผลกระทบสิ่งแวดล้อมและหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม เล่ม 141 ตอนพิเศษ 4 ง ราชกิจจานุเบกษา 5 มกราคม พ.ศ. 2567

2) มติคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับป่าอนุรักษ์เพิ่มเติม (วันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2537)

มติคณะรัฐมนตรีได้กำหนดให้โครงการก่อสร้างหรือขยายถนน และโครงการก่อสร้างคันทางใหม่เพิ่มจาก คันทางเดิมที่มีอยู่แล้วที่ผ่านพื้นที่ป่าอนุรักษ์เพิ่มเติมต้องจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น (Initial Environmental Examination : IEE) และสำหรับโครงการทุกชนิดที่ไม่เข้าข่ายประเภทและขนาดของโครงการที่ต้อง จัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม หรือรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ให้จัดทำรายการข้อมูล ด้านสิ่งแวดล้อม พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพ สิ่งแวดล้อม

3) กฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมเกี่ยวกับการกำหนดเขตพื้นที่ และมาตรการคุ้มครองสิ่งแวดล้อม

สำหรับพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นพื้นที่ต้นน้ำลำธาร หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่แตกต่างจากพื้นที่ อื่นโดยทั่วไป หรือมีระบบนิเวศตามธรรมชาติที่อาจถูกทำลาย หรืออาจได้รับผลกระทบกระเทือนจากกิจกรรมต่าง ๆ ของมนุษย์ได้โดยง่าย หรือเป็นพื้นที่ที่มีคุณค่าทางธรรมชาติหรือศิลปกรรมอันควรแก่การอนุรักษ์ และพื้นที่นั้น ยังมิได้ถูกประกาศกำหนดให้เป็นเขตอนุรักษ์ โดยประเภทและขนาดของโครงการหรือกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หรือเอกชนที่จะทำการก่อสร้างหรือดำเนินการในพื้นที่นั้น มีหน้าที่ต้องเสนอรายงานการประเมินผล กระทบสิ่งแวดล้อม รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ ระเบียบปฏิบัติ และแนวทางในการจัดทำรายงานผลกระทบ สิ่งแวดล้อมเบื้องต้น และรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ปัจจุบันการประกาศเขตพื้นที่และมาตรการ คุ้มครองสิ่งแวดล้อมที่ออกตามกฎกระทรวงและประกาศกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมพื้นที่ 9 จังหวัด ในพื้นที่ศึกษา ได้แก่ จังหวัดชลบุรี ระยอง สมุทรปราการ เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี กระบี่ พังงา และภูเก็ต

4) ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการดำเนินงานตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรมและทางธรรมชาติ พ.ศ. 2559 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 133 ตอนพิเศษ 8 ง 12 มกราคม พ.ศ. 2559

โดยที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลกทางวัฒนธรรม และทางธรรมชาติ ค.ศ. 1972 และต้องปฏิบัติตามแนวทางการอนุวัติตามอนุสัญญาว่าด้วยการคุ้มครองมรดกโลก เพื่อให้มีกลไกในการกำหนดนโยบายและดำเนินงานให้สอดคล้องกับอนุสัญญาดังกล่าว ปัจจุบันมีแหล่งมรดกโลกขึ้นทะเบียนของประเทศไทยทั้งหมด 7 แห่ง แหล่งมรดกที่อยู่ในบัญชีรายชื่อเบื้องต้นของศูนย์มรดกโลก จำนวน 7 แห่ง และอยู่ในแหล่งขึ้นทะเบียนในบัญชีรายชื่อของไทย จำนวน 10 แห่ง

5) พื้นที่ชุ่มน้ำ

คำจำกัดความตามอนุสัญญาแรมซาร์ (Ramsar Convention) หรืออนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ หมายถึง ที่ลุ่ม ที่ราบลุ่ม ที่ลุ่มชื้นแฉะ พรุ แหล่งน้ำ ทั้งที่เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ และที่มนุษย์สร้างขึ้น ทั้งที่มีน้ำขัง ท่วมอยู่ถาวร หรือชั่วคราว ทั้งที่เป็นแหล่งน้ำนิ่ง น้ำไหล น้ำจืด น้ำกร่อย และน้ำเค็ม รวมไปถึงที่ชายฝั่งทะเล และที่ในทะเล ในบริเวณซึ่งเมื่อน้ำลดลงต่ำสุด มีความลึกของระดับน้ำไม่เกิน 6 เมตร ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศสมาชิกอนุสัญญาว่าด้วยพื้นที่ชุ่มน้ำ ปัจจุบันพื้นที่ชุ่มน้ำที่มีความสำคัญระหว่างประเทศ (Ramsar Site) ในประเทศไทยมีจำนวนทั้งหมด 15 แห่ง ที่ตั้งอยู่ในพื้นที่โครงการทั้ง 3 ภาค (ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้) จำนวน 11 แห่ง ที่จะต้องทำการตรวจสอบด้านสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- (1) ดอนหอยหลอด พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดสมุทรสงคราม
- (2) อุทยานแห่งชาติเขาสามร้อยยอด พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
- (3) พรุควนขัน พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพัทลุง
- (4) ปากแม่น้ำกระบี่ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดกระบี่
- (5) เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ (พรุโต๊ะแดง) พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดนราธิวาส
- (6) อุทยานแห่งชาติหาดเจ้าไหม - หมู่เกาะลิบง - ปากแม่น้ำตรัง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดตรัง
- (7) อุทยานแห่งชาติแหลมสน - ปากแม่น้ำกระบี่ - ปากคลองกะเปอร์ พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา - จังหวัดระนอง

- (8) อุทยานแห่งชาติหมู่เกาะอ่างทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี
- (9) อุทยานแห่งชาติอ่าวพังงา พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา
- (10) เกาะกระ พื้นที่ชุ่มน้ำนอกเขตอนุรักษ์ จังหวัดนครศรีธรรมราช
- (11) หมู่เกาะกระ - เกาะพระทอง พื้นที่ชุ่มน้ำในเขตอนุรักษ์ จังหวัดพังงา

สรุปข้อมูลพื้นที่ชุ่มน้ำระหว่างประเทศจำนวน 15 แห่ง ระดับนานาชาติจำนวน 50 แห่ง และระดับชาติจำนวน 47 แห่ง ประเทศไทยในปี พ.ศ. 2564 พบว่า พื้นที่ชุ่มน้ำระดับนานาชาติในพื้นที่ศึกษาโครงการมีจำนวน 32 แห่ง และพื้นที่ชุ่มน้ำระดับชาติมีจำนวน 26 แห่ง และมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 และวันที่ 12 พฤษภาคม พ.ศ. 2558 ได้กำหนดมาตรการอนุรักษ์พื้นที่ชุ่มน้ำ หน่วยงานรับผิดชอบหลักและหน่วยงานสนับสนุน เพื่อดำเนินการตามมาตรการดังกล่าว โดยมาตรการข้อที่ 10 ได้ระบุให้หน่วยงานเจ้าของโครงการจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมสำหรับโครงการหรือกิจกรรมที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามประกาศที่ออกตามมาตรา 46 แห่งพระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535

6) ป่าชายเลน

เป็นระบบนิเวศที่ประกอบไปด้วยพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์ หลายชนิด ดำรงชีวิตร่วมกันในสภาพแวดล้อมที่เป็นดินเลน น้ำกร่อย และมีน้ำทะเลท่วมถึงอย่างสม่ำเสมอ ประเทศไทยมีกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการอนุรักษ์ทรัพยากรป่าชายเลน ประกอบด้วย

- (1) พระราชบัญญัติป่าไม้ พ.ศ. 2484 และที่แก้ไขเพิ่มเติม
- (2) พระราชบัญญัติป่าสงวนแห่งชาติ พ.ศ. 2507
- (3) พระราชบัญญัติอุทยานแห่งชาติ พ.ศ. 2562
- (4) พระราชบัญญัติสงวนและคุ้มครองสัตว์ป่า พ.ศ. 2562
- (5) พระราชบัญญัติส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

7) อุทยานแห่งชาติ

จากฐานข้อมูลสำนักอุทยานแห่งชาติ กรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืชปี พ.ศ. 2566 พบว่าอุทยานแห่งชาติทางบกที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามีจำนวน 133 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 23 แห่ง สำหรับอุทยานแห่งชาติทางทะเลที่ได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษามี 23 แห่ง และเตรียมประกาศในราชกิจจานุเบกษา 3 แห่ง

8) ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ

การกำหนดชั้นคุณภาพลุ่มน้ำ เป็นการแบ่งเขตพื้นที่ลุ่มน้ำโดยมุ่งเน้นที่คุณสมบัติของพื้นที่เกี่ยวกับการพังทลายของดิน และความเปราะบางทางสิ่งแวดล้อมเป็นหลักปฏิบัติในการกำหนดขอบเขต พื้นที่ใดที่มีดินและสิ่งแวดล้อมเปราะบางต่อการชะล้างพังทลายจะต้องเก็บรักษาไว้เป็นแหล่งต้นน้ำลำธาร ส่วนพื้นที่ที่มีความคงทนต่อการพังทลายของดิน สามารถนำไปใช้ในกิจกรรมอื่น ๆ ที่เหมาะสมตามลำดับต่อไป ฐานข้อมูลชั้นคุณภาพลุ่มน้ำตามขอบเขต 22 ลุ่มน้ำที่ใช้ในการศึกษาโครงการได้จากฐานข้อมูลที่ปรากฏใน Open Government Data of Thailand ซึ่งเป็นฐานข้อมูลจากสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) โดยการพัฒนาโครงการทุกประเภท ทุกขนาดในพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 1 และทางหลวงหรือถนนมีความหมายตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงทุกขนาดที่ตัดผ่านพื้นที่ที่คณะรัฐมนตรีเห็นชอบกำหนดให้เป็นพื้นที่ลุ่มน้ำชั้นที่ 2 ต้องจัดเตรียมรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

6.3.2 การจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญ พร้อมมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

1) กรอบการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists)

ในการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) ที่มีความสำคัญดำเนินการตามแนวทางของ สผ. (ธันวาคม พ.ศ. 2555) โดยกรอบของการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม สรุปได้ดังนี้

(1) วัตถุประสงค์

(1.1) เพื่อทบทวนกฎหมาย ระเบียบ ข้อกำหนดต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อม รวมทั้งการตรวจสอบรายการข้อมูลและข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม

(1.2) เพื่อศึกษาข้อมูลทรัพยากรสิ่งแวดล้อมปัจจุบันและแหล่งพื้นที่เสี่ยงที่จะได้รับผลกระทบจากการพัฒนาโครงการ และจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance)

(1.3) เพื่อประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญในลักษณะของ Checklist เพื่อเสนอแนะหรือให้คำแนะนำถึงมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

(2) ขั้นตอนการศึกษาจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists) มี 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 การรวบรวมข้อมูล และการแสดงผลข้อมูลทั่วไป ประกอบด้วย ชื่อโครงการวัตถุประสงค์ของโครงการ ที่ตั้งโครงการทางกายภาพ ทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ข้อมูลและแผนผังแสดงพื้นที่อนุรักษ์ พื้นที่ลุ่มน้ำ พื้นที่เขตอุทยาน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า พื้นที่ป่าสงวนและอื่น ๆ (ถ้ามี) ที่เกี่ยวข้อง ข้อมูลสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์และโบราณคดี รวมทั้งแสดงแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญ เป็นต้น

ส่วนที่ 2 รายการตรวจสอบข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม การตรวจสอบประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้นโดยวิธี Checklist ซึ่งเป็นเทคนิคในการบ่งชี้ผลกระทบที่มีนัยสำคัญ (Significance Impact) โดยจะทำการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมในประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมปัจจัยทางสิ่งแวดล้อมและคุณค่าต่าง ๆ รวม 4 ประเภท ได้แก่ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ ทรัพยากรสิ่งแวดล้อมทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิต โดยพิจารณาทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการ

ส่วนที่ 3 การจัดระดับความสำคัญของผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Level of Significance) โดยจัดระดับความสำคัญของแต่ละโครงการ ทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ ตามปัจจัยทั้ง 4 ประเภท ตามที่กำหนดไว้ในส่วนที่ 2

ส่วนที่ 4 รายการแสดงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ มาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ดำเนินการสรุปประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบในระดับปานกลางขึ้นไปซึ่งมีนัยสำคัญ แล้วนำมากำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบสิ่งแวดล้อม มาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมทั้งในระยะก่อสร้างและระยะดำเนินการ นอกจากนี้ จะพิจารณาเพิ่มเติมเกี่ยวกับมาตรการส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่เป็นไปได้สำหรับทรัพยากรสิ่งแวดล้อมที่ได้รับผลกระทบทางบวก เพื่อให้เป็นการพัฒนาโครงการที่มีความยั่งยืนมากขึ้น

ส่วนที่ 5 สรุปผลการดำเนินงาน ผลดีและผลเสียของการมีและดำเนินโครงการและมาตรการลดผลกระทบสำหรับผลกระทบทางลบที่อาจเกิดขึ้นโดยไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ตลอดจนแผนการเฝ้าระวังและติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ

2) การคัดเลือกโครงการที่สำคัญเพื่อจัดทำรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)

ในการคัดเลือกโครงการสำคัญจากผลการตรวจสอบรายการข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อมของโครงการต่าง ๆ ทั้งหมดที่อยู่ในแผนปฏิบัติการฯ โดยมีหลักเกณฑ์การคัดเลือก 4 ปัจจัย ได้แก่ (1) เป็นโครงการประเภทโครงสร้างพื้นฐาน (2) ให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในกลุ่มจังหวัดเดียวกัน (3) เป็นโครงการสำคัญและอยู่ในแผนระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) เป็นลำดับแรก และ (4) เป็นโครงการที่ยังไม่ได้มีการศึกษาด้านสิ่งแวดล้อมมาก่อน

สรุปผลการศึกษาเพื่อคัดเลือกโครงการที่สำคัญเพื่อจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report) รวม 9 โครงการ (กลุ่มจังหวัดละ 1 โครงการ) ได้ ดังนี้

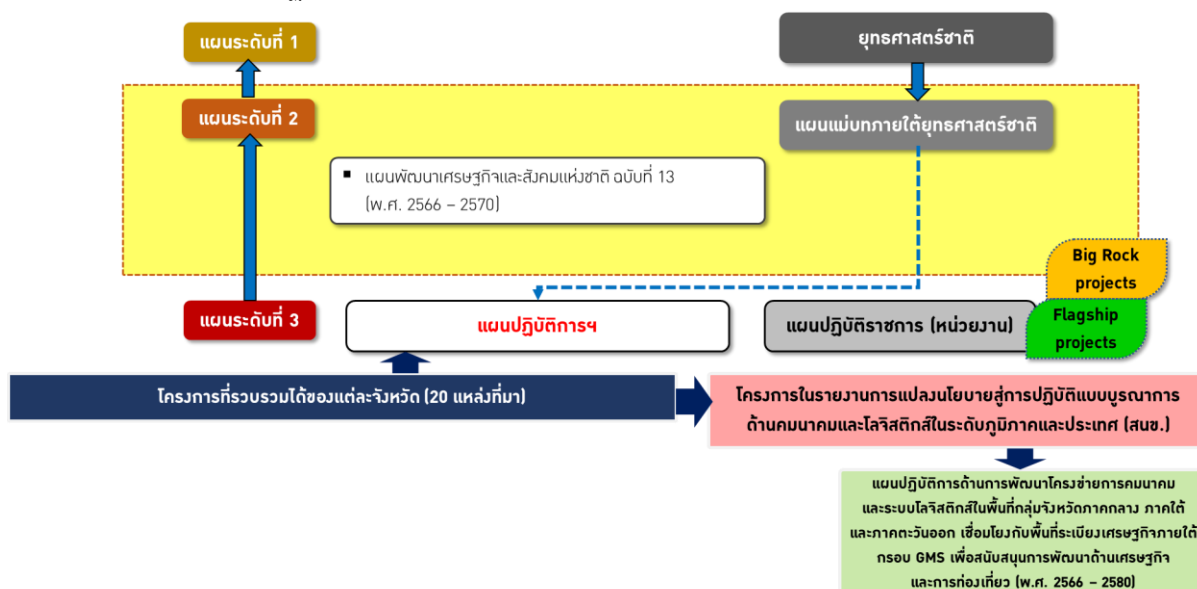
ตารางที่ 6.3.2 - 1 รายชื่อโครงการที่ได้มีการจัดทำรายงานข้อมูลด้านสิ่งแวดล้อม (Environmental Checklists Report)

กลุ่มจังหวัด	ชื่อโครงการ	จังหวัด	หน่วยงาน	ปีงบประมาณ เริ่มต้น - สิ้นสุด	งบประมาณ (ลบ.)
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน	โครงการศึกษาการพัฒนาท่าเรือเพื่อการขนถ่ายสินค้าเชื่อมต่อทางถนนและทางราง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	พระนครศรีอยุธยา	กรมเจ้าท่า	2569	27.00
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1	โครงการศึกษาออกแบบถนนเข้าสู่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ชลบุรี	กรมทางหลวง ชนบท	2568 - 2571	60.00
กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2	โครงการขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 304 ตำบลเขาหินซ้อน - อำเภอบึงนาราง ตอน ตำบลเขาหินซ้อน - บ้านคลองรัง จังหวัดปราจีนบุรี	ปราจีนบุรี	กรมทางหลวง	2569 - 2572	3,200.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล	งานก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา 3 ช่องจราจร (สร้างใหม่บนทางขนาน) บนทางหลวง หมายเลข 3901 และ 3902 จังหวัดปทุมธานี	ปทุมธานี	กรมทางหลวง	2569	1,150.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	โครงการศึกษาสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง และภาคเหนือ จังหวัดราชบุรี	ราชบุรี	กรม การขนส่งทางบก	2569	35.00
กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าที่สถานีรถไฟเขาย้อย จังหวัดเพชรบุรี	เพชรบุรี	การรถไฟแห่งประเทศไทย	2567	25.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน	โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ช่วงราชบุรี - บ้านบางครั่ง ให้เป็น 4 ช่องจราจร จังหวัดระนอง	ระนอง	กรมทางหลวง	2567	5,000.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้่าวไทย	โครงการก่อสร้างถนนเลียบริมชายทะเลฝั่งอ่าวไทย จากอำเภอบ้านนาสาร เลียบริมชายฝั่งไปถึง อำเภอกาญจนดิษฐ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี	นครศรีธรรมราช	กรมทางหลวง ชนบท	2570 - 2573	20.00
กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	โครงการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเส้นทางถนนเชื่อมต่อด่านพรมแดนเบตงและพรมแดน สุโขทัย - ลก	นราธิวาส	กรมทางหลวง	2568 - 2572	75.00

6.4 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

6.4.1 การทบทวนความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) กับแผนระดับ 1 2 และ 3

จากบทที่ 5 สรุปได้ว่าการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) มีความสอดคล้องกับแผนระดับที่ 1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนระดับที่ 2 ได้แก่ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) แผนการปฏิรูปประเทศ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนระดับที่ 3 ได้แก่ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580) และมีความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) แห่งสหประชาชาติโดยความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนแนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ มีดังนี้



ที่มา : ที่ปรึกษา

รูปที่ 6.4.1 - 1 สรุปความสอดคล้องของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับ 1 2 และ 3 ที่เกี่ยวข้อง
และแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ

6.4.2 การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

เพื่อให้เกิดความเข้าใจและสามารถกำหนดกรอบการดำเนินงานนโยบายและยุทธศาสตร์ให้เป็นไปอย่างบูรณาการในทิศทางเดียวกัน แผนปฏิบัติการฯ ได้กำหนดขอบเขตการวิเคราะห์และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในระยะ 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) โดยแบ่งระยะการดำเนินงานออกเป็น 3 ระยะ ได้แก่ แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะสั้น (พ.ศ. 2566 - 2570) แผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) และแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)

แผนปฏิบัติการฯ ประกอบด้วยแผนงาน/โครงการรวมทั้งสิ้น 1,939 โครงการ คิดเป็นวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 2.06 ล้านล้านบาท ตลอดระยะเวลา 15 ปี (พ.ศ. 2566 - 2580) ดังรูปที่ 6.4.2 - 1 และตารางที่ 6.4.2 - 1 โดยส่วนใหญ่แผนงาน/โครงการจะปรากฏอยู่ในแนวทางการพัฒนาที่ 1 มากที่สุด คือ 1,558 โครงการ และคิดเป็นวงเงินลงทุนจำนวน 1.19 ล้านล้านบาท



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

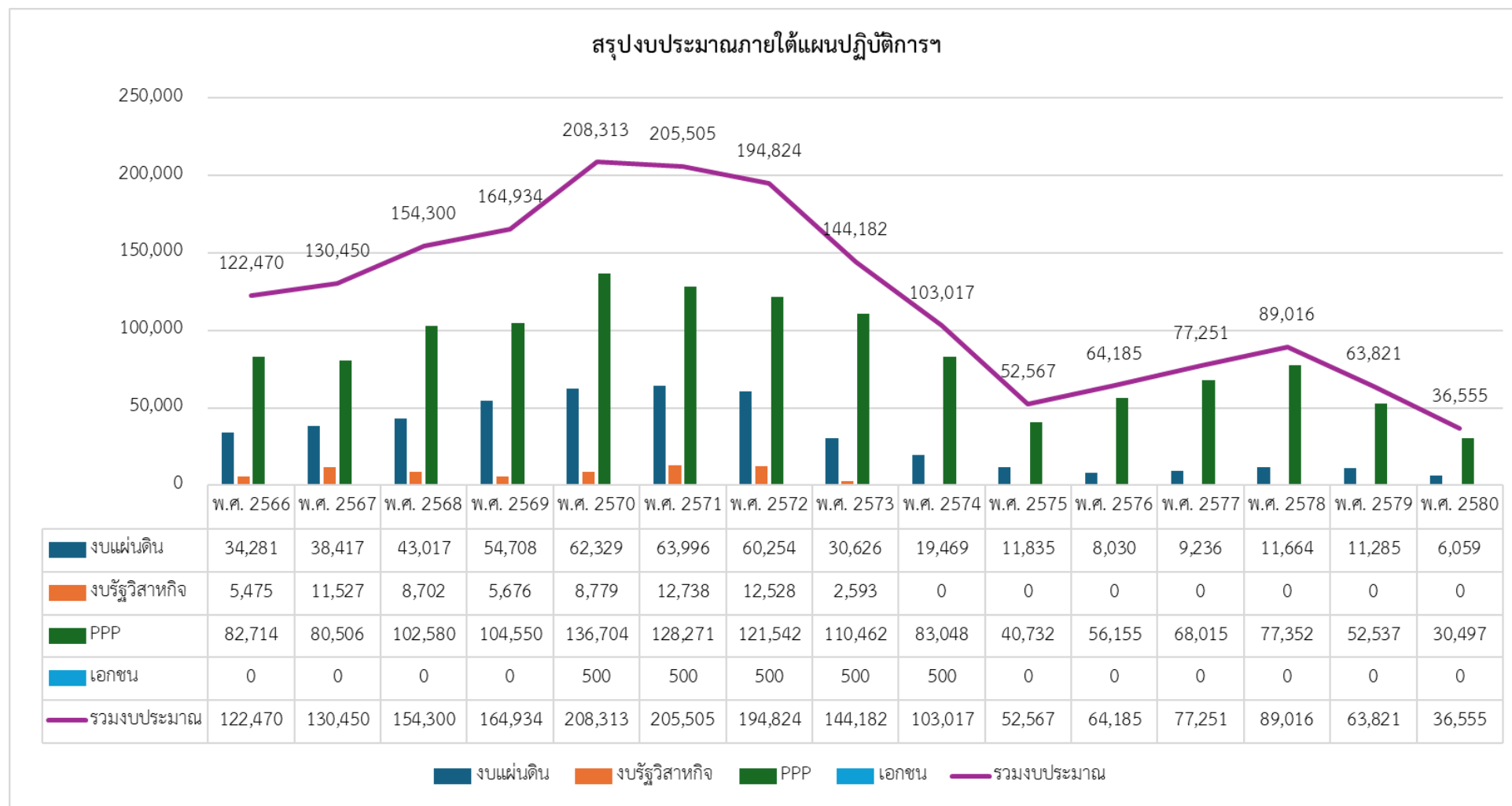
รูปที่ 6.4.2 - 1 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการ
ด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้
และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุน
การพัฒนาในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

ตารางที่ 6.4.2 - 1 สรุปจำนวนโครงการและมูลค่าการลงทุน

แนวทางการพัฒนาและกลยุทธ์	จำนวน (โครงการ)	มูลค่าการลงทุน (ลบ.)
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	1,558	1,190,145.93
กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	53	22,262.30
กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	1,133	253,368.30
กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว การค้าการลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	372	914,515.33
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	149	858,467.33
กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	92	798,438.63
กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	38	252.00
กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	12	59,776.70
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการบริการระบบโลจิสติกส์	52	1,720.61
กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางถนนและราง	25	752.79
กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	11	305.00
กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำ	16	662.82
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดรวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	87	517.80
กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	2	15.00
กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติ เพื่อให้เกิดประสิทธิผล	67	139.80
กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการใช้ประโยชน์ที่ดิน	18	363.00
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	93	5,321.39
กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในงานด้านคมนาคมขนส่ง	50	660.04
กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	43	4,661.35
รวมทั้งสิ้น (แนวทางการพัฒนาที่ 1 - 5)	1,939	2,056,173.05

ที่มา : ทปภ. (พ.ศ. 2567)

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณารายละเอียดของแหล่งเงินของแผนปฏิบัติการฯ พบว่า ประกอบด้วยงบประมาณแผ่นดิน งบรัฐวิสาหกิจ เงินลงทุนจากภาคเอกชนภายใต้ พรบ. การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) ดังแสดงรายละเอียดในรูปที่ 6.4.2 - 2



ที่มา : ที่ปรึกษา (พ.ศ. 2567)

รูปที่ 6.4.2 - 2 สรุปภาพรวมแผนงาน/โครงการและวงเงินลงทุนรวมภายใต้แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) แยกตามแหล่งเงิน

รายละเอียดและเนื้อหาของแผนงาน/โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ แสดงในรายงานแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580) ของแต่ละกลุ่มจังหวัด

**แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัด
ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออกเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว**

(พ.ศ. 2566 - 2580)

สารบัญ

ส่วนที่ 1 บทสรุปผู้บริหาร

ส่วนที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนโยบายของมติรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560

- 2.1 ยุทธศาสตร์ชาติ (แผนระดับที่ 1)
- 2.2 แผนระดับที่ 2
 - 2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
 - 2.2.2 แผนการปฏิรูปประเทศ
 - 2.2.3 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- 2.3 แผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง
 - 2.3.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
 - 2.3.2 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570
 - 2.3.3 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566 - 2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571 - 2580)

ส่วนที่ 3 ความสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) แห่งสหประชาชาติ

ส่วนที่ 4 สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการฯ

- 4.1 การประเมินสถานการณ์ ปัญหา และความจำเป็นของแผนปฏิบัติการฯ
- 4.2 ภาพรวมของแผนปฏิบัติการฯ
 - 4.2.1 วัตถุประสงค์
 - 4.2.2 เป้าหมายและตัวชี้วัด
 - 4.2.3 วิสัยทัศน์
 - 4.2.4 แนวทางการดำเนินการ/พัฒนา
- 4.3 โครงการ สำคัญ
- 4.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปดำเนินการ

6.4.3 แนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ

เพื่อให้การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงานหรือโครงการมีความสอดคล้องกับรูปแบบและหลักการของ สนข. ที่ศึกษาได้ทบทวนแนวทางการประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

1) การทบทวนการประเมินผลความก้าวหน้าของแผนงาน/โครงการ

จากการศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. (2547) สามารถสรุปได้ว่า การติดตามและประเมินผลแผนงานโครงการทำให้ทราบผลที่เกิดขึ้นจากการดำเนินงานหรือโครงการว่าบรรลุเป้าหมายหรือไม่ ทั้งนี้ เพื่อทราบถึงปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นในการดำเนินโครงการ และเป็นการติดตามการดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ การศึกษาการพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งได้พัฒนารูปแบบระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการ โดยต้องครอบคลุมประเด็นสำคัญต่อไปนี้

ระยะเวลาในการดำเนินงาน ต้องระบุวันที่เริ่มดำเนินการและวันสิ้นสุดของโครงการ

งบประมาณ ต้องรายงานการใช้จ่ายงบประมาณในแต่ละงวดที่มีการใช้จ่ายเงิน รวมถึงการใช้จ่ายเงินในแต่ละช่วงเวลา

ความก้าวหน้าของโครงการ เป็นการเปรียบเทียบความก้าวหน้าของการดำเนินงานที่เกิดขึ้นจริงกับแผนที่วางไว้ ในรูปแบบของร้อยละของการดำเนินงาน และร้อยละของการใช้จ่ายเงินเปรียบเทียบกับแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละเดือน

ระบบประเมินผล แบ่งออกเป็น 3 ระดับตามพื้นที่ ได้แก่ ระดับจังหวัด ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ รูปแบบการประเมินผลในระดับต่าง ๆ มีรายละเอียด ดังนี้

(1) ระดับจังหวัด แบ่งย่อยออกเป็น ระดับโครงการ และระดับกลุ่มงาน

(1.1) ระดับโครงการ ระบบประเมินโครงการ ประกอบด้วย การเลือกดัชนีตัวชี้วัด การถ่วงน้ำหนักของดัชนีชี้วัด และเกณฑ์ของดัชนีชี้วัดและการแปลงคะแนนความสำเร็จ

(1.2) ระดับกลุ่มงาน คำนวณได้จากการหาค่าเฉลี่ยของร้อยละของความสำเร็จในระดับโครงการเป็นฐานในการคำนวณ โดยการจัดโครงการแก้ไขปัญหารถจราจรอยู่ในรูปของกลุ่มงาน 6 กลุ่ม ได้แก่ (1) การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (2) การจัดการจราจรบนถนน (3) การพัฒนาโครงข่ายถนน (4) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ใช้รถใช้ถนน (5) การบริหารและการจัดการ และ (6) กลุ่มงานพิเศษ

(2) ระดับภูมิภาค และระดับประเทศ พิจารณาจากกลยุทธ์ที่จะนำไปสู่ “ระบบการจราจรที่ดี” ประกอบด้วย

(2.1) ความสะดวกรวดเร็ว (Mobility and Accessibility) การมีความสะดวกรวดเร็ว และราคาเป็นธรรม รวมถึงประชาชนมีโอกาสใช้บริการใกล้เคียงกัน

(2.2) ความปลอดภัย (Safety) การมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุลดลง ซึ่งจะชี้ให้เห็นถึงประสิทธิผลของระบบจราจร

(2.3) ผลกระทบทางมลภาวะ (Environmental Impact) ศึกษาประสิทธิผลของระบบจราจรและขนส่งที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยมุ่งเน้นไปยังสาเหตุของการเกิดและชนิดของการเกิดมลภาวะ

(2.4) การประหยัดทรัพยากร (Resource Conservation) การจราจรที่ดีต้องสนองตอบต่อการประหยัดพลังงาน

(2.5) เศรษฐกิจ (Economy) การสอดคล้องกับวัตถุประสงค์และเป้าหมายของแผนหลักการพัฒนา ระบบการจราจรและขนส่งฯ ในการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมโดยรวม (มหภาค) และท้องถิ่น (จุลภาค)

2) การเสนอรูปแบบประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ

ที่ปรึกษาจะประเมินผลความก้าวหน้าและติดตามผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ให้ครอบคลุมตามแนวทางการประเมินผลตามการศึกษาค้นคว้าพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลแผนงาน/โครงการด้านการจราจรและขนส่งของ สนข. ซึ่งสามารถรายงานตามช่วงเวลา รายเดือน ราย 3 เดือน ราย 6 เดือน ราย 9 เดือน รายไตรมาส หรือรายปี

(1) รูปแบบรายงานความก้าวหน้า จะครอบคลุมประเด็น ได้แก่ ระยะเวลาในการดำเนินงาน ความก้าวหน้าของงาน และงบประมาณที่ใช้ในการดำเนินงาน

(2) รูปแบบรายงานการประเมินผลสัมฤทธิ์ จะประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการจากตัวชี้วัด

6.5 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์

ในการจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อส่งเสริมให้เกิดโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก ที่ปรึกษาได้วิเคราะห์นโยบายจากแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการที่เกี่ยวข้องกับด้านเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งได้มีการกำหนดประเด็นการพัฒนาหรือเป้าหมายการพัฒนาของประเทศไทยในมิติต่าง ๆ อย่างชัดเจน โดย คค. มีส่วนสนับสนุนให้การดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบรรลุเป้าหมายของนโยบายดังกล่าวได้ ทั้งนี้ จำเป็นต้องพิจารณาแนวทางที่มีความเกี่ยวข้องกับภารกิจของ คค. สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 6.5 - 1

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านเศรษฐกิจและการค้า	ภายใต้แผนปฏิบัติราชการของกระทรวงพาณิชย์ ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 กำหนดประเด็นการพัฒนาไว้ดังนี้ ประเด็นที่ 1 พัฒนาศักยภาพทางการค้าของเกษตรกรและผู้ประกอบการ ประเด็นที่ 2 พัฒนาระบบนิเวศทางการค้า ประเด็นที่ 3 สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ ประเด็นที่ 4 ยกระดับองค์กรให้มีประสิทธิภาพและส่งเสริมธรรมาภิบาล	คค. มีส่วนสนับสนุนการดำเนินการด้านเศรษฐกิจและการค้าของกระทรวงพาณิชย์ใน ประเด็นที่ 3 สร้างขีดความสามารถการแข่งขันระหว่างประเทศ เป้าหมายที่ 3.2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการขยายตลาดและดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ และการค้าชายแดนเพิ่มขึ้น ซึ่ง คค. ควรมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่ช่วยสนับสนุนและส่งเสริมการค้าชายแดน เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าและการลงทุนของไทยให้มีความพร้อมสำหรับรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และสร้างความเจริญทางเศรษฐกิจในส่วนภูมิภาค	• โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จ.สงขลา • โครงการศึกษาปรับปรุงผังเมืองเพื่อการรองรับการพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.กาญจนบุรี • โครงการพัฒนาและส่งเสริมให้มีระบบ One Stop Service เพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าผ่านแดน จ.นราธิวาส • โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จ.สระแก้ว • โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.สงขลา • โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปนาเระ จ.ปัตตานี

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านการลงทุน	สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (ปีโอไอ) ได้จัดทำยุทธศาสตร์การส่งเสริมการลงทุน 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดหมวดหมู่ยุทธศาสตร์ไว้จำนวน 7 หมวดหมู่ได้แก่ 1) การปรับโครงสร้างอุตสาหกรรม สร้างความเข้มแข็งของ Supply Chain 2) มุ่งสู่ Smart & Sustainability Industry 3) ผลักดันไทยเป็นศูนย์กลางธุรกิจระหว่างประเทศและกระตุ้นการค้าการลงทุนของภูมิภาค 4) ส่งเสริม SMEs และ Startup ให้เข้มแข็งและเชื่อมต่อกับโลก 5) ส่งเสริมการลงทุนตามศักยภาพพื้นที่ 6) ส่งเสริมการลงทุนเพื่อพัฒนาชุมชนและสังคม 7) ส่งเสริมผู้ประกอบการที่มีศักยภาพให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยใช้เครื่องมือสำคัญ 3 ด้าน คือ (1) สิทธิประโยชน์ทั้งภาษีและไม่ใช่อภาษี (2) การบริการแบบครบวงจรทั้งก่อนและหลังการลงทุน (3) การสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) และปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการลงทุน	คค. มีบทบาทสนับสนุนด้านการส่งเสริมการลงทุนในมิติของการสร้างระบบนิเวศ (Ecosystem) ที่เอื้อต่อการลงทุน โดยเน้นที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและมีประสิทธิภาพ ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อให้ นักลงทุนต่างชาติมั่นใจว่า หากเลือกลงทุนในประเทศไทยแล้วจะได้รับการอำนวยความสะดวก โดยจะตัดสินใจเข้ามาลงทุนในที่สุด	• โครงการพัฒนาผังระบบคมนาคมขนส่งเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) สนับสนุนรถไฟฟ้าความเร็วสูง อ.เมืองชลบุรี อ.ศรีราชา และ อ.บางละมุง จ.ชลบุรี • โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี จ.ชลบุรี • โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทรา ภายใต้โครงการสำรวจและออกแบบโครงข่ายสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ภาคตะวันออก จ.ฉะเชิงเทรา • โครงการศึกษาออกแบบศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าใช้ความเย็นของสินค้าเกษตรอุตสาหกรรม โดยการขนส่งหลายรูปแบบ จ.ระยอง • โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับจุดตัด ทล.304 ตัด ทล.3076 (แยกพนมสารคาม) จ.ฉะเชิงเทรา • โครงการขยายเป็น 4 ช่องจราจร ทล.3148 ตราด - แหลมงอบ จ.ตราด • โครงการศึกษาออกแบบการแก้ปัญหาจราจรที่ด่านสะเดา จ.สงขลา

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านการท่องเที่ยว	กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาได้จัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวของไทย ฉบับที่ 3 พ.ศ. 2566 - 2570 โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาไว้จำนวน 5 แนวทาง ดังนี้ แนวทางการพัฒนาที่ 1 เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism) แนวทางการพัฒนาที่ 2 พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism) แนวทางการพัฒนาที่ 3 ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience) แนวทางการพัฒนาที่ 4 ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)	คค. ควรมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านการท่องเที่ยวจำนวน 5 แนวทาง ดังนี้ 1) พัฒนาและบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัยรวมถึงกำกับดูแลนักท่องเที่ยวตลอดการท่องเที่ยวเพื่อให้ได้รับสินค้าและบริการอย่างปลอดภัย 2) ยกระดับโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกตลอดการเดินทางจนถึงแหล่งท่องเที่ยวและทุกจุดหมายปลายทาง เพื่อให้นักท่องเที่ยวได้รับคุณค่าจากการท่องเที่ยวมากยิ่งขึ้น พร้อมทั้งคำนึงถึงผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม และความคุ้มค่าในการลงทุน 3) เชื่อมโยงและบริหารจัดการระบบคมนาคมทุกประเภท ให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างไร้รอยต่อด้วยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน รวมถึงเครือข่ายพันธมิตรที่มีส่วนเกี่ยวข้อง 4) สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวรอบสถานีและระบบขนส่งมวลชน (TOD) 5) ส่งเสริมรูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่ำ (Low Emission Transportation)	• โครงการพัฒนาระบบความปลอดภัยของนักท่องเที่ยวทางทะเลด้วยระบบติดตามตำแหน่งอัจฉริยะ จ.ตรัง • ศึกษาออกแบบเพื่อปรับปรุงเส้นทางสนับสนุนการท่องเที่ยวสู่ถิ่นวีรชนบ้านบางระจัน ทล.3032 จ.สิงห์บุรี • โครงการศึกษาพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงท่าอากาศยานกระบี่กับแหล่งท่องเที่ยว • งานติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมโครงการทางเชื่อมผืนป่ามรดกโลก บน ทล.304 สาย อ.กบินทร์บุรี - ปักธงชัย (ระยะที่ 4) • โครงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและแนวทางการให้สัมปทานการเดินรถแก่เอกชนเพื่อสนับสนุนการเดินทางและการท่องเที่ยวในพื้นที่ จ.ภูเก็ต • โครงการถ่ายทอดความรู้ด้านกฎหมายการให้สิทธิสัมปทานสำหรับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่นเพื่อให้สามารถส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในภาคขนส่ง จ.ปราจีนบุรี ตาม พ.ร.บ. กระจายอำนาจ • โครงการศึกษาออกแบบการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต (TOD) • ก่อสร้างทางจักรยาน สาย บ.คลองสน - บ.สลักเพชร ต.เกาะช้าง อ.เกาะช้าง จ.ตราด

ตารางที่ 6.5 - 1 สรุปข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและระบบโลจิสติกส์ (ต่อ)

กลุ่มนโยบาย	ประเด็นการพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง	ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับ คค. ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ	ตัวอย่างโครงการ
ด้านระบบโลจิสติกส์	สศช. ได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2566 - 2570 และกำหนดแนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2570 จำนวน 5 แนวทาง คือ แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน แนวทางการพัฒนาที่ 3 การพัฒนาพิธีการศุลกากรกระบวนการนำเข้า - ส่งออกที่เกี่ยวข้อง และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย แนวทางการพัฒนาที่ 5 การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากรและการติดตามผลด้านโลจิสติกส์	คค. ควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบคมนาคมเพื่อเพิ่มมูลค่าด้านโลจิสติกส์จำนวน 6 แนวทาง ดังนี้ 1) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 2) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ 3) ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากความก้าวหน้าด้านเทคโนโลยีดิจิทัล 4) พัฒนาการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานภาคการเกษตร 5) การดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม 6) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน ณ ประตูการค้าที่สำคัญ	• โครงการศึกษาออกแบบ ทล.3196 เพื่อเชื่อมต่อ MR - MAP สำหรับขนส่งสินค้า จ.ลพบุรี • โครงการศึกษาออกแบบท่าเรือสำหรับการขนส่งสินค้าไป จ.สมุทรปราการ และท่าเรือแหลมฉบัง จ.สมุทรสาคร • โครงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งริมแม่น้ำและพัฒนาศักยภาพลำน้ำป่าสักเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.สระบุรี • โครงการติดตั้งระบบบริหารจัดการการจราจรเพื่อความปลอดภัยในสินค้าและผู้โดยสารในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี นนทบุรี และกรุงเทพฯ • โครงการศึกษาความเหมาะสมจัดตั้งคลังสินค้า Cold Chain ที่ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี • โครงการศึกษาออกแบบสถานีขนถ่ายสินค้าพื้นที่วังมะนาว เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อภาคใต้ ภาคกลาง ภาคเหนือ จ.ราชบุรี • โครงการศึกษาออกแบบการจัดตั้งพื้นที่ควบคุมร่วม (CCA) และการจัดทำกระบวนการมาตรฐานร่วมกัน จ.สระแก้ว • โครงการพัฒนาความตกลงภายใต้กรอบความตกลงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ จ.สงขลา

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์ และ การมีส่วนร่วมของประชาชน

บทที่ 7

การประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมของประชาชน

- แผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง
- สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)
- สรุปผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา
- การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
- งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน

7.1 แผนงานด้านการประชาสัมพันธ์ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน

สำหรับงานประชาสัมพันธ์โครงการและการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนประชาสัมพันธ์โครงการและแผนการดำเนินงานการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยแผนการดำเนินงานในส่วนนี้จะสอดคล้องกับแผนการดำเนินงานศึกษาต่าง ๆ ของโครงการที่วางไว้ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

- 1) **พื้นที่ดำเนินงาน** จะครอบคลุมพื้นที่ศึกษาของโครงการ ได้แก่ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ ภาคตะวันออก และพื้นที่กรุงเทพมหานคร
- 2) **รูปแบบและช่วงเวลาของการจัดประชุม / สัมมนา** จะมีเนื้อหาเพื่อนำเสนอข้อมูลโครงการที่เหมาะสมและสอดคล้องกับขั้นตอนการศึกษาและกำหนดการส่งมอบรายงาน
- 3) **กลุ่มเป้าหมาย** เพื่อรับฟังข้อมูลจากประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม (Stakeholder) ทั้งภาคประชาชน องค์กรเอกชน กลุ่มธุรกิจ การพาณิชย์และอุตสาหกรรม รวมทั้งหน่วยงานภาครัฐ และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่
- 4) **แผนประชาสัมพันธ์โครงการ และการดำเนินการมีส่วนร่วมของประชาชน** ที่ปรึกษาจะดำเนินการจัดประชุม ฝึกอบรม สัมมนา และประชาสัมพันธ์ เพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นทั้งจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยมีแผนการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชน ดังแสดงในตารางที่ 7.1 - 1

ตารางที่ 7.1 - 1 แผนการดำเนินงานรับฟังความคิดเห็น และการมีส่วนร่วมของประชาชน

รายละเอียดของงาน	ระยะเวลาปฏิบัติงาน																															
	พ.ศ. 2564				พ.ศ. 2565												พ.ศ. 2566												พ.ศ. 2567			
	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน	พฤษภาคม	มิถุนายน	กรกฎาคม	สิงหาคม	กันยายน	ตุลาคม	พฤศจิกายน	ธันวาคม	มกราคม	กุมภาพันธ์	มีนาคม	เมษายน
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32
1. แผนการจัดประชุมการมีส่วนร่วมของประชาชน																																
1. การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง																																
1.1 สัมมนากรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง																																
1.2 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง																																
1.3 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง																																
1.4 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง																																
1.5 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง																																
2. การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)																																
2.1 สัมมนากรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 8 ครั้ง																																
2.2 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 9 ครั้ง																																
2.3 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 8 ครั้ง																																
2.4 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 6 ครั้ง																																
2.5 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 8 ครั้ง																																
3. การจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น																																
3.1 สัมมนากรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง																																
3.2 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง																																
3.3 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง																																
3.4 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง																																
3.5 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง																																
4. การจัดสัมมนามาเยื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ																																
4.1 สัมมนากรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 จำนวน 1 ครั้ง																																
4.2 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 จำนวน 1 ครั้ง																																
4.3 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน จำนวน 1 ครั้ง																																
4.4 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน จำนวน 1 ครั้ง																																
4.5 สัมมนากลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก จำนวน 1 ครั้ง																																
2. การจัดทำสื่อประชาสัมพันธ์																																
1. เอกสารประกอบการประชุม - ประชาสัมพันธ์																																
2. บอร์ดนิทรรศการ																																
3. วัสดุพิมพ์ประชาสัมพันธ์																																
4. เว็บไซต์ประชาสัมพันธ์																																
5. ตัวประชาสัมพันธ์โครงการ (เดือนละ 1 ครั้ง)																																

7.2 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง

การประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน เป็นการสร้างกระบวนการรับรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการให้ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อการศึกษา ทั้งนี้ ในการประชาสัมพันธ์โครงการและการมีส่วนร่วมของประชาชน จะดำเนินการตามรัฐธรรมนูญและระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนปี 2558 โดยมีวัตถุประสงค์ดังนี้

- 1) เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการ ให้แก่เจ้าหน้าที่ของรัฐ องค์กรเอกชน ประชาชนในท้องถิ่นที่มีส่วนได้ส่วนเสีย และประชาชนทั่วไปที่สนใจ โดยการเผยแพร่ข้อมูลของโครงการฯ ผ่านสื่อในรูปแบบต่าง ๆ
- 2) เพื่อให้องค์กรที่เกี่ยวข้อง ทั้งภาครัฐ เอกชน และประชาชนที่สนใจมีส่วนร่วมแสดงความคิดเห็น และให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการพัฒนาโครงการฯ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนพัฒนาโครงการฯ
- 3) เพื่อจัดให้มีการติดต่อสื่อสารกับกลุ่มเป้าหมายแบบสองทางผ่านสื่อประเภทต่าง ๆ โดยเฉพาะสื่อบุคคล เพื่อให้สามารถส่งผ่านหรือกระจายข้อมูลข่าวสารโครงการฯ และรับฟังประเด็นที่เป็นข้อกังวล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในพื้นที่พัฒนาของโครงการฯ ซึ่งเป็นข้อมูลที่มีประโยชน์ในการประกอบการศึกษา

การจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง โดยดำเนินการภายใน 45 วัน หลังจาก สนข. ได้ให้ความเห็นชอบรายงานเบื้องต้น (Inception Report) โดยดำเนินการจัดการสัมมนาจำนวน 5 พื้นที่ มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมายและสรุปผลการจัดสัมมนา ดังตารางที่ 7.2 - 1 สำหรับรายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 7.2 - 1 รายงานสรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากผู้เกี่ยวข้อง

กลุ่มที่	วันที่ / เวลา / สถานที่จัดงาน	กลุ่มพื้นที่	จำนวน ผู้เข้าร่วม (คน)
1	วันที่ 1 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวารวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมืองนครปฐม จังหวัดนครปฐม	พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัด ภาคกลาง ปริมณฑล และพื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2	124
2	วันที่ 15 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมกรุงศรีอยุธยา 1 โรงแรมกรุงศรี ริเวอร์ อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบนและ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1	121
3	วันที่ 13 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเทพาโร โรงแรมบุรีศรีภู คอนเวนชั่นเซ็นเตอร์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทยและ พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน	85
4	วันที่ 14 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมธารา โรงแรมมารีไทม์ ปาร์ค แอนด์ สปา รี สอร์ท อำเภอเมืองกระบี่ จังหวัดกระบี่	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน	68
5	วันที่ 2 ธันวาคม 2564 เวลา 08.30 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสร้อยเพชร โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมืองระยอง จังหวัดระยอง	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก	103
รวม			501

กลุ่มเป้าหมายการจัดสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและ
ภาคประชาชนที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย

- 1) **ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง** ได้แก่ ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด
สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด สำนักงานส่งเสริมการปกครองท้องถิ่นจังหวัด สำนักงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมจังหวัด สำนักงานพาณิชย์จังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด
เป็นต้น
- 2) **ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ** ได้แก่ สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด
สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด เป็นต้น
- 3) **ผู้มีส่วนได้เสียในพื้นที่** ได้แก่ ผู้ประสานงานเครือข่ายการพัฒนาและภาคประชาสังคมจังหวัด
สมาคมกำนันผู้ใหญ่บ้านจังหวัด เป็นต้น

7.3 สรุปผลการจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)

การจัดประชุมกลุ่มย่อย (Focus group) ในพื้นที่ศึกษาทุกจังหวัด เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะของภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

หน่วยงานภาครัฐของจังหวัด หน่วยงานภาคเอกชน และผู้ประกอบการที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของจังหวัด เป็นข้อมูลประกอบการประเมินผลการพัฒนา กำหนดประเด็นปัญหาและความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นแนวทางในการเสนอแนะยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวก ที่เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบการขนส่งและการเดินทางได้อย่างเป็นระบบ เมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2565 ถึงเดือนพฤศจิกายน 2565 ครอบคลุมพื้นที่ศึกษาทั้ง 40 จังหวัด โดยมีรายละเอียดการจัดประชุมกลุ่มย่อย ดังนี้

- 1) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน เมื่อวันที่ 22 กุมภาพันธ์ 2565 ถึงวันที่ 1 มีนาคม 2565
- 2) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 เมื่อวันที่ 26 - 29 เมษายน 2565
- 3) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 เมื่อวันที่ 10 - 12 พฤษภาคม 2565
- 4) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางปริมณฑล เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2565 ถึงวันที่ 2 มิถุนายน 2565
- 5) พื้นที่กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2565
- 6) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 เมื่อวันที่ 15 - 17 มิถุนายน 2565
- 7) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 เมื่อวันที่ 20 - 24 มิถุนายน 2565
- 8) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน เมื่อวันที่ 12 - 14 กันยายน 2565
- 9) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน เมื่อวันที่ 17 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 1 พฤศจิกายน 2565
- 10) พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2565 ถึงวันที่ 2 พฤศจิกายน 2565

7.4 สรุปผลการจัดสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

การจัดสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วม นำเสนอแนวทางการดำเนินงานและรวบรวมความต้องการของพื้นที่ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงาน โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1) เพื่อนำเสนอข้อมูลความก้าวหน้าของผลการศึกษาโครงการฯ ประกอบด้วย (ร่าง) แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)

2) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาในพื้นที่ โดยจะนำข้อมูลดังกล่าวไปประกอบการศึกษาของโครงการ และกำหนดแนวทางการพัฒนาของโครงการให้เกิดความเหมาะสม ครอบคลุมประเด็นการพัฒนาต่าง ๆ ที่สำคัญ

การจัดสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นครอบคลุม 9 พื้นที่ศึกษา มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมาย และสามารถสรุปผลการจัดสัมมนาฯ ได้ดังตารางที่ 7.4 - 1 สำหรับรายละเอียดดังแสดงในรายงานสรุปผลการจัดสัมมนาฯ รับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

ตารางที่ 7.4 - 1 รายงานสรุปผลการจัดสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น

ลำดับ ที่	วันที่ / เวลา / สถานที่จัดงาน	พื้นที่	จำนวน ผู้เข้าร่วม (คน)
1	วันที่ 9 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะ คาวาลิ คาซ่า รีสอร์ท จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัด ชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทอง พระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี	124
2	วันที่ 10 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะเกรซ อัมพวา รีสอร์ท จังหวัดสมุทรสงคราม	พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร	162
3	วันที่ 11 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโอไรซ์ โฮเต็ล ศรีราชา จังหวัดชลบุรี	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 1 ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง	62
4	วันที่ 12 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเดอะ เวโล โฮเต็ล แอนด์ บีเอ็มเอ็กซ์ ปิมพ์ แทร์ค จังหวัดสระแก้ว	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก 2 ประกอบด้วย จังหวัดจันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และ สระแก้ว	106
5	วันที่ 16 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเอส 22 จังหวัดสุราษฎร์ธานี	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 1 ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร และนครศรีธรรมราช	47
6	วันที่ 17 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเขาหลักเมอร์สัน รีสอร์ท จังหวัดพังงา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 1 ประกอบด้วย จังหวัดพังงา ภูเก็ต และระนอง	47
7	วันที่ 18 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเรือรุษฎา จังหวัดตรัง	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน 2 ประกอบด้วย จังหวัดกระบี่ ตรัง และสตูล จำนวน	53
8	วันที่ 19 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมเขาเทรินวิว โฮเต็ล จังหวัด ปัตตานี	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา	55
9	วันที่ 20 ตุลาคม 2566 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมโรงแรมบุรีศรีภูมิ คอนเวนชั่น เซ็นเตอร์ จังหวัดสงขลา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย 2 ประกอบด้วย จังหวัดพัทลุง และสงขลา	41
รวม			697

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนารับฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สมาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สมาวัฒนธรรม สมาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัด เครือข่าย OTOP จังหวัด เป็นต้น

7.5 สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา และรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ เพื่อสร้างการมีส่วนร่วมโดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- 1) เพื่อนำเสนอข้อมูลผลการศึกษาโครงการฯ ประกอบด้วย แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่าย การคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ภาคใต้ และภาคตะวันออก เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียง เศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว (พ.ศ. 2566 - 2580)
- 2) เพื่อรับฟังข้อมูล ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะต่าง ๆ จากผู้เข้าร่วมการสัมมนาในพื้นที่ โดยจะนำข้อมูล ดังกล่าวไปปรับปรุงรายงานฉบับสมบูรณ์ให้มีความครบถ้วน ครบคลุม และสมบูรณ์

การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ ครอบคลุม 9 พื้นที่ศึกษา มีกำหนดการ กลุ่มเป้าหมาย และสามารถสรุปผลการจัดสัมมนาฯ ดำเนินงานได้ดังตารางที่ 7.5 - 1 สำหรับรายละเอียดดังแสดงในรายงาน สรุปผลการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ

ตารางที่ 7.5 - 1 รายงานสรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษา

ลำดับ ที่	วันที่ / เวลา / สถานที่จัดงาน	พื้นที่	จำนวน ผู้เข้าร่วม (คน)
1	วันที่ 9 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมเอสเปรซโซ่ เดอะ ควาลิ คาซ่า รีสอร์ท อำเภอพระนครศรีอยุธยา จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนบน และพื้นที่กลุ่ม จังหวัดภาคกลางตอนล่าง 1 ประกอบด้วย จังหวัด ชัยนาท ลพบุรี สิงห์บุรี อ่างทองพระนครศรีอยุธยา สระบุรี กาญจนบุรี ราชบุรี และสุพรรณบุรี	112
2	วันที่ 10 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมทวารวดี โรงแรมไมด้า แกรนด์ ทวารวดี อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม	พื้นที่กรุงเทพมหานคร พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลาง ปริมณฑล และพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางตอนล่าง 2 ประกอบด้วย จังหวัดนนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรปราการ ประจวบคีรีขันธ์ เพชรบุรี สมุทรสงคราม และสมุทรสาคร	102
3	วันที่ 11 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมสร้อยทอง โรงแรมโกลเด้น ซิตี้ ระยอง อำเภอเมือง จังหวัดระยอง	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออก ประกอบด้วย จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด นครนายก ปราจีนบุรี และสระแก้ว	97
4	วันที่ 17 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมจะบังติกอ โรงแรม ซี.เอส.ปัตตานี อำเภอเมือง จังหวัดปัตตานี	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ชายแดน ประกอบด้วย จังหวัดนราธิวาส ปัตตานี และยะลา	54
5	วันที่ 18 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องประชุมฟอร์จูน 1 ชั้น 1 โรงแรมแกรนด์ฟอร์จูน อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ประกอบด้วย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง และสงขลา	61
6	วันที่ 19 เมษายน 2567 เวลา 08.00 - 12.00 น. ณ ห้องกนกบอลรูม ฮอเลย์อินน์ รีสอร์ท กระบี่ หาดอ่าวนาง อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่	พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน ประกอบด้วย จังหวัดกระบี่ ตรัง พังงา ภูเก็ต ระนอง และสตูล	74
รวม			500

กลุ่มเป้าหมายการสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ หรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ ประกอบด้วย

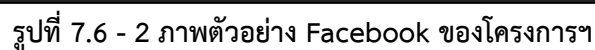
- 1) ผู้บริหาร ผู้แทนระดับจังหวัดจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้ว่าราชการจังหวัด สำนักงานจังหวัด สำนักงานการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด องค์การบริหารส่วนจังหวัด สำนักงานโยธาธิการและผังเมืองจังหวัด เป็นต้น
- 2) ผู้บริหารภาคเอกชนและผู้ประกอบการ เช่น สภาอุตสาหกรรมจังหวัด หอการค้าจังหวัด สภาวัฒนธรรม สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัด ผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการรุ่นใหม่ YEC หอการค้าจังหวัด เครือข่าย OTOP จังหวัด เป็นต้น

7.6 การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน

ที่ปรึกษาดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการเพื่อสร้างภาพลักษณ์ที่ดีอย่างต่อเนื่องทุกเดือนตลอดโครงการ และจะประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และอื่น ๆ ได้รับทราบ และเข้าใจข้อมูลโครงการฯ พร้อมทั้งเข้ามามีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น โดยจัดทำเว็บไซต์ www.modelgms.com เพื่อเป็นสื่อกลางในการประชาสัมพันธ์โครงการ รวมทั้ง Facebook ซึ่งเป็นที่นิยมทาง Social Media ในปัจจุบัน



รูปที่ 7.6 - 1 ภาพตัวอย่างเว็บไซต์ของโครงการฯ



7.7 งานดำเนินการประชาสัมพันธ์โครงการรายเดือน

นำข้อมูลหรือความรู้สรุปเป็นสารสนเทศหรือการประชาสัมพันธ์เพิ่มเติมเมื่อมีสถานการณ์สำคัญ
หรือมีประเด็นสำคัญที่มีความจำเป็นที่จะต้องมีการประชาสัมพันธ์ในลักษณะของ Infographic ที่ออกแบบ
เป็นภาพนิ่งหรือภาพเคลื่อนไหว ดูแล้วเข้าใจง่ายในเวลารวดเร็วและชัดเจน ทุกระยะ 1 เดือน ตลอดระยะเวลา
การศึกษาของโครงการฯ