กระทรวงคมนาคม
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม
พ.ศ. 2566 – 2570
(ฉบับปรับปรุง)



พฤศจิกายน 2566

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1 ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

1.1 สถานการณ์และบริบทที่สำคัญ 1-1
1.2 โครงสร้างกระทรวงคมนาคม 1-2
1.3 ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด 1-5

บทที่ 2 ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี

2.1 แผนระดับ 1 2-3
2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 2-3
2.2 แผนระดับ 2 2-13
2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับเสนอต่อคณะรัฐมนตรี) 2-13
2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) 2-32
2.3 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) 2-40
2.4 นโยบายของรัฐบาลและคณะรัฐมนตรี 2-41
2.5 แผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง 2-43
2.5.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) 2-43
2.5.2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) 2-47
2.5.3 แผนพัฒนาด้านดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 2-51
2.5.4 แผนงานพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) (พ.ศ. 2560 - 2564) 2-51
2.5.5 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) 2-53
2.5.6 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569) 2-54
2.5.7 แผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง (MR-Map) 2-55
2.5.8 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map และ M-Map2) 2-59

สารบัญ (ต่อ)

		หน้า
2.6	นโยบาย แผนพัฒนา และโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง	2-60
	2.6.1 การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ	2-60
	2.6.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zones: SEZ)	2-61
	2.6.3 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย-อันดามัน (Land bridge)	2-62
	2.6.4 แผนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)	2-64
	2.6.5 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง	2-65
	2.6.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2560 - 2569	2-67
	2.6.7 การพัฒนาทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	2-67
	2.6.8 แผนการพัฒนารถไฟ	2-68
	2.6.9 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค	2-70
	2.6.10 โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพานิชย์ไทยรองรับตลาดการขนส่งทะเลร่วมอาเซียน (สายการเดินเรือแห่งชาติ)	2-73
	2.6.11 แผนงานและการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า	2-74
	2.6.12 แผนปฏิบัติการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	2-75
	2.6.13 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ	2-75
	2.6.14 แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	2-77
	2.6.15 นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565 - 2580	2-77
	2.6.16 แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางบก	2-78
	2.6.17 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางราง	2-79
	2.6.18 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	2-79
	2.6.19 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ	2-79
2.7	ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ	2-79

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 3 บริบทและสภาพแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

3.1 สภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย 3-1
3.1.1 ข้อมูลทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งไทย 3-1
3.1.2 งบประมาณภาครัฐและการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่งของไทยในช่วงที่ผ่านมา 3-18
3.1.3 ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ 3-18
3.1.4 ขีดความสามารถในการแข่งขันของการคมนาคมขนส่งไทยในเวทีโลก 3-19
3.2 ความท้าทายและปัจจัยภายนอกมีผลต่อการกำหนดทิศทางพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยในอนาคต 3-20
3.2.1 ความท้าทายจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในระดับสากล 3-20
3.2.2 ความท้าทายจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี 3-24
3.2.3 ความท้าทายจากปัจจัยภายในประเทศ 3-28
3.3 การวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ 3-35
3.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (SWOT) 3-35
3.3.2 ประเด็นการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ 3-63
3.4 สรุปแนวคิดการจัดทำและการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม 3-74
3.4.1 ภาพใหญ่ของปัญหาของการพัฒนาระบบขนส่งไทยในภาพรวม 3-74
3.4.2 ความท้าทายของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า 3-75
3.4.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนา และการพัฒนาอย่างมียุทธศาสตร์ 3-76
3.4.4 บทบาทและทิศทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ 3-79
3.4.5 ปัจจัยความสำเร็จ (Key to Success Factor) เพื่อการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ อย่างเป็นรูปธรรม 3-79

บทที่ 4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

4.1 วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม 4-1
4.2 พันธกิจของกระทรวงคมนาคม 4-1
4.3 ค่านิยมของกระทรวงคมนาคม 4-2
4.4 ยุทธศาสตร์และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566 - 2570 4-2
4.5 แผนปฏิบัติการและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ 4-16
4.6 สรุปผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 4-30

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ การติดตามประเมินผล และการบริหารความเสี่ยง

5.1 การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล 5-2
5.1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง 5-2
5.1.2 กลไกการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ 5-3
5.1.3 ข้อเสนอแนะ 5-9
5.2 กรอบการติดตามและประเมินผลระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง 5-11
5.3 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการฯ และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง 5-15
5.3.1 การระบุปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ (Risk Identification) 5-15
5.3.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) 5-17
5.3.3 การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) 5-19

ภาคผนวก ก คำอธิบายตัวชี้วัด

ภาคผนวก ข รายละเอียดแผนงานที่เสนอเพิ่มเติม

สารบัญตาราง

		หน้า
ตารางที่ 1.2-1	หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม	1-3
ตารางที่ 2.2.1-1	เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทฯ ประเด็น (07) ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม	2-22
ตารางที่ 2.2.1-2	เป้าหมายระดับประเด็น และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม	2-29
ตารางที่ 2.2.2-1	ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ใช้ในการวัดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาในภาพรวม ในแต่ละเป้าหมายหลัก	2-33
ตารางที่ 2.5.1-1	เป้าหมาย ค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)	2-46
ตารางที่ 2.5.7-1	แผนแม่บทโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเละระบบราง (MR-MAP) ตามระยะดำเนินการ 20 ปี	2-58
ตารางที่ 2.6.9-1	โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค	2-71
ตารางที่ 3.1.1-1	ระยะทางโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง	3-1
ตารางที่ 3.1.1-2	ระยะทางโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินจำแนกตามจำนวนช่องจราจร	3-1
ตารางที่ 3.1.1-3	ระยะทางโครงข่ายทางหลวงชนบทจำแนกตามจำนวนช่องจราจร	3-1
ตารางที่ 3.1.1-4	โครงข่ายถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เปิดให้บริการแล้ว	3-3
ตารางที่ 3.1.1-5	จำนวนเส้นทางเดินรถและจำนวนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	3-5
ตารางที่ 3.1.1-6	เส้นทางรถไฟทางเดี่ยว ทางคู่ และทางสามในปัจจุบัน	3-6
ตารางที่ 3.1.1-7	โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	3-7
ตารางที่ 3.1.1-8	เส้นทางการให้บริการเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล	3-10
ตารางที่ 3.1.1-9	จำนวนผู้ประกอบการที่เข้าใช้พื้นที่ และสัดส่วนการเข้าใช้พื้นที่แต่ละประเภท ของสถานีขนส่งสินค้า ของ ขบ.	3-12
ตารางที่ 3.1.1-10	ประเภท CY ตามแนวเขตทางรถไฟ จากฝ่ายบริการสินค้า รฟท.	3-13
ตารางที่ 3.1.1-11	การขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง	3-14
ตารางที่ 3.1.1-12	ปริมาณสินค้าทางรถไฟแยกตามประเภทสินค้าในช่วงปี 2559 – 2563	3-15
ตารางที่ 3.1.1-13	ปริมาณสินค้าเข้า-ออกของสถานีไอซีดีลาดกระบัง และสัดส่วนการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ในปีงบประมาณ 2559 - 2564	3-16
ตารางที่ 3.1.1-14	ปริมาณสินค้า ณ ท่าเรือขนส่งสินค้าสำคัญ	3-17
ตารางที่ 3.1.2-1	งบประมาณการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2563 - 2566	3-18

สารบัญตาราง (ต่อ)

		หน้า
ตารางที่ 3.3.1-1	สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคม ด้วย 7s McKinsey - Hard Elements	3-40
ตารางที่ 3.3.1-2	สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคม ด้วย 7s McKinsey - Soft Elements	3-43
ตารางที่ 3.3.1-3	สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายในของการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย	3-47
ตารางที่ 3.3.1-4	สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายนอกของการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย	3-54
ตารางที่ 4.4-1	ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1	4-8
ตารางที่ 4.4-2	ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2	4-11
ตารางที่ 4.4-3	ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3	4-13
ตารางที่ 4.4-4	ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4	4-15
ตารางที่ 4.5-1	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570	4-17
ตารางที่ 5.1.1-1	หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม	5-3
ตารางที่ 5.2-1	ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม	5-13
ตารางที่ 5.3.1-1	ปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของแผน	5-15
ตารางที่ 5.3.2-1	เกณฑ์กำหนดระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง	5-17
ตารางที่ 5.3.2-2	เกณฑ์กำหนดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	5-17
ตารางที่ 5.3.2-3	เกณฑ์ระดับความเสี่ยง (Risk Matrix)	5-18
ตารางที่ 5.3.2-4	แผนผังระดับความเสี่ยง (Risk Matrix)	5-18
ตารางที่ 5.3.2-5	การประเมินและจัดระดับความเสี่ยง	5-19
ตารางที่ 5.3.3-1	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management)	5-19
ตารางที่ 5.3.3-2	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) ของแผนปฏิบัติการฯ	5-22

สารบัญรูป

		หน้า
รูปที่ 1.2-1	โครงสร้างกระทรวงคมนาคมจำแนกตามรูปแบบการให้บริการคมนาคมขนส่ง	1-4
รูปที่ 2-1	สรุปภาพรวมความสอดคล้องของแผน 3 ระดับ ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570	2-2
รูปที่ 2.5.7-1	ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)	2-57
รูปที่ 2.6.3-1	รูปแบบโครงการ Land Bridge	2-63
รูปที่ 2.6.3-2	รูปแบบเบื้องต้นของแนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง (Land Bridge)	2-63
รูปที่ 3.1.1-1	ภาพรวมโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม	3-2
รูปที่ 3.1.1-2	โครงข่ายทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	3-3
รูปที่ 3.1.1-3	แนวเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7) และหมายเลข 9 (M9)	3-4
รูปที่ 3.1.1-4	โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	3-8
รูปที่ 3.1.1-5	สถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	3-17
รูปที่ 3.1.3-1	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)	3-19
รูปที่ 3.2.3-1	แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร และสัดส่วนของประชากรสูงวัย (อายุ 65+) ในประเทศไทย และ ASEAN	3-29
รูปที่ 3.4.3-1	แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อสนองตอบเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ	3-78
รูปที่ 5.1.2-1	แผนผังขั้นตอนการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ 5 ปี ระยะต่อไป	5-8
รูปที่ 5.3-1	ขั้นตอนการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง	5-15

บทที่ 1

ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

บทที่ 1
ลักษณะที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

1.1 สถานการณ์และบริบทที่สำคัญ

กระทรวงคมนาคม ได้ปรับปรุงแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564 ให้เป็นแผนระดับที่ 3 ตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 12 มีนาคม 2562 ที่ให้หน่วยงานของรัฐปรับปรุงแผนระดับ 3 ในความรับผิดชอบตามนัยมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 โดยปรับกรอบระยะเวลาดำเนินการและปรับเปลี่ยนชื่อแผนเป็น แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565) และในปีงบประมาณ พ.ศ. 2565 แผนปฏิบัติการดังกล่าวจะเข้าสู่ระยะเวลาสิ้นสุดของแผน

กระทรวงคมนาคม จึงได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อให้สอดรับกับการดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) และแนวทางการดำเนินการตามตัวชี้วัดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) และยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) อาทิ การลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งโลจิสติกส์ของประเทศไทย การเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมถึงเมืองหลักในภูมิภาค การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนและส่งเสริมเขตพัฒนาพิเศษต่าง ๆ รวมทั้งพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงและสนับสนุนการท่องเที่ยวในประเทศและการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค การพัฒนาท่าเรือเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวและการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ การสร้างความปลอดภัยด้านการคมนาคมขนส่งและการลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศ การพัฒนาและนำระบบดิจิทัลมาใช้ในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่ง การปรับเปลี่ยนการให้บริการภาครัฐให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนากฎหมายที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและเอกชน รวมทั้งการดำเนินการตามแนวทางการปฏิบัติราชการตามระบบราชการ 4.0 และการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM)

ประกอบกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงของบริบททางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมทั้งของโลกและของประเทศไทย อาทิ ภาวะสงครามรัสเซีย-ยูเครน สงครามการค้าระหว่างประเทศมหาอำนาจเศรษฐกิจการเมืองระหว่างประเทศ ความร่วมมือเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค การพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศรูปแบบการใช้ชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปหลังจากวิกฤตการณ์การแพร่ระบาดของไวรัสโควิด-19 (Next Normal) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ปัญหาฝุ่น PM 2.5 รวมถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุที่จะต้องพัฒนาและออกแบบให้รองรับการใช้งานเพื่อคนทุกคน (Universal Design) ซึ่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคมที่ต้องได้รับการพิจารณาประกอบการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ให้สอดรับกับสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลงในอีกระยะ 5 ปีข้างหน้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมรองรับสถานการณ์และบริบทใหม่ รวมทั้งการดำเนินงานตามนโยบายและเป้าหมายของรัฐบาล และแผนการพัฒนาประเทศ การจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ค่านิยม ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ แผนงาน/โครงการ และตัวชี้วัดให้สอดคล้องเหมาะสม และสามารถรองรับบริบทใหม่ที่จะเกิดขึ้นได้ โดยแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 จะเป็นกรอบแนวทางการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมทั้งใช้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำคำรับรองการปฏิบัติราชการ แผนปฏิบัติการและแผนการใช้จ่ายงบประมาณประจำปี เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของประเทศไทยในช่วง 5 ปี ตามกรอบของยุทธศาสตร์ชาติ ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ต่อไป

1.2 โครงสร้างกระทรวงคมนาคม

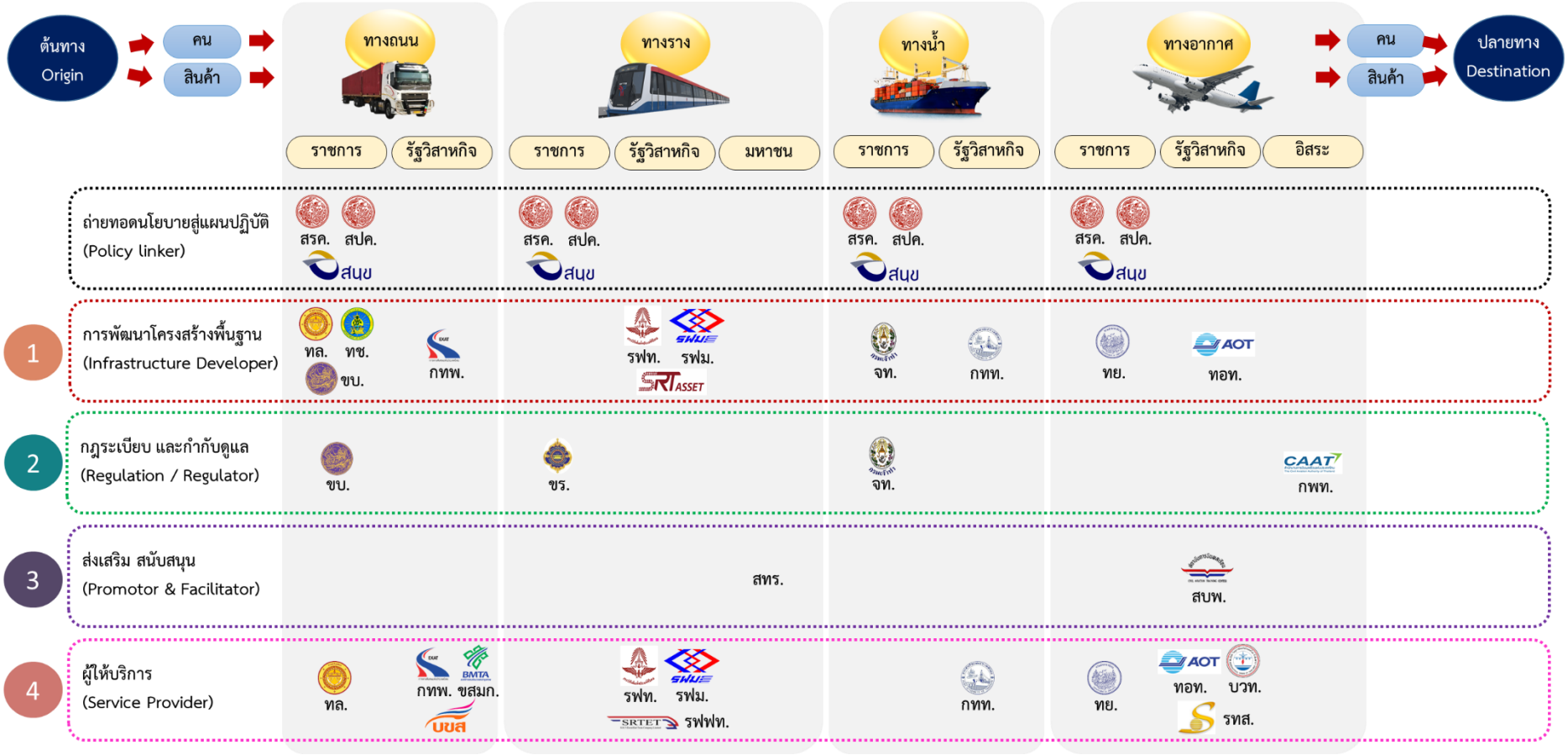
กระทรวงคมนาคม (คค.) เป็นหน่วยงานราชการส่วนกลางประเภทกระทรวงของไทย มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมมีส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์กรต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม 23 หน่วยงาน ประกอบด้วย

1)	ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	9	หน่วยงาน
2)	หน่วยงานรัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม	12	หน่วยงาน
3)	องค์การมหาชน	1	หน่วยงาน
4)	องค์กรอิสระตามกฎหมาย	1	หน่วยงาน

ตารางที่ 1.2-1 หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

	หน่วยงาน
1) ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	1. สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)
	2. สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)
	3. กรมเจ้าท่า (จท.)
	4. กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
	5. กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
	6. กรมทางหลวง (ทล.)
	7. กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
	8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
	9. กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
2) รัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม	1. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
	2. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
	3. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
	4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
	5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
	6. สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)
	7. บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
	8. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
	9. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
	10. บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)
	11. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)
	12. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)
3) องค์การมหาชน	1. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สทร.)
4) องค์กรอิสระตามกฎหมาย	1. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

จากหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมทั้ง 23 หน่วยงาน อันมีความเกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งและคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ด้วยภารกิจและอำนาจหน้าที่ของแต่ละหน่วยงานที่แตกต่างกันตั้งแต่การเป็นหน่วยงานที่ถ่ายทอดนโยบาย (Policy Linker) สู่การปฏิบัติงานใน 4 รูปแบบ คือ หน่วยงานผู้พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Developer) หน่วยงานผู้กำดับดูแล (Regulator) หน่วยงานผู้ส่งเสริมและสนับสนุน (Promotor and Facilitator) และหน่วยงานผู้ให้บริการ (Service Provider) เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องต่อเนื่องและการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งอย่างครบวงจร จึงสามารถจำแนกการให้บริการในแต่ละรูปแบบของหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมได้ดังแสดงใน**รูปที่ 1.2-1**



หมายเหตุ : SRTA เป็นหน่วยงานที่ทำหน้าที่บริหารสินทรัพย์และพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

รูปที่ 1.2-1 โครงสร้างกระทรวงคมนาคมจำแนกตามรูปแบบการให้บริการคมนาคมขนส่ง

1.3 ภารกิจ และอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด

พระราชบัญญัติปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 หมวด 8 มาตรา 20 กำหนดให้กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม และราชการอื่นตามที่มีกฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หรือส่วนราชการที่สังกัดกระทรวงคมนาคม ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีภารกิจ และอำนาจหน้าที่ ดังนี้

- **สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานรัฐมนตรี กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2545 กำหนดให้สำนักงานรัฐมนตรีมีภารกิจเกี่ยวกับราชการทางการเมือง เพื่อสนับสนุนภารกิจของรัฐมนตรี ประสานนโยบายระหว่างกระทรวง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) รวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์กลั่นกรองเรื่องเพื่อเสนอต่อรัฐมนตรี รวมทั้งเสนอความเห็นประกอบการวินิจฉัยสั่งการของรัฐมนตรี
2) สนับสนุนการทำงานของรัฐมนตรีในการดำเนินงานทางการเมืองระหว่างรัฐมนตรี คณะรัฐมนตรี รัฐสภา และประชาชน
3) ประสานงานการตอบกระทู้ ชี้แจงญัตติ ร่างพระราชบัญญัติ และกิจการอื่นทางการเมือง
4) ดำเนินการพิจารณาเรื่องร้องทุกข์ ร้องเรียน หรือร้องขอความช่วยเหลือต่อรัฐมนตรี
5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานรัฐมนตรี หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปค.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 กำหนดให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนายุทธศาสตร์และแปลงนโยบายของกระทรวงเป็นแผนปฏิบัติ จัดสรรทรัพยากรและบริหารราชการทั่วไป รวมทั้งงานกำกับและเร่งรัดตรวจสอบติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามภารกิจของกระทรวง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำข้อมูลเพื่อเสนอแนะรัฐมนตรี สำหรับใช้ในการกำหนดนโยบาย เป้าหมาย และผลสัมฤทธิ์ของกระทรวง
2) พัฒนายุทธศาสตร์การบริหารของกระทรวง รวมทั้งแปลงนโยบายเป็นแนวทางและแผนปฏิบัติราชการ
3) จัดสรรและบริหารทรัพยากรของกระทรวง

4) กำกับ เร่งรัด ติดตาม และประเมินผล รวมทั้งประสานการปฏิบัติราชการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
5) กำหนดบทบาทและแนวทางความร่วมมือและความช่วยเหลือกับต่างประเทศและองค์การระหว่างประเทศด้านการขนส่งและจราจร
6) ดำเนินการเกี่ยวกับการตรวจราชการของผู้ตรวจราชการกระทรวงและเรื่องราวร้องทุกข์
7) ดำเนินการเกี่ยวกับกฎหมายในความรับผิดชอบของกระทรวงและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งงานนิติกรรมและสัญญา งานเกี่ยวกับความรับผิดชอบทางแพ่งและอาญา งานคดีปกครอง และงานคดีอื่นที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของกระทรวง
8) ดำเนินการเกี่ยวกับการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย และการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยาน
9) ประชาสัมพันธ์และเผยแพร่กิจกรรม ข้อมูลข่าวสารการขนส่งและจราจร
10) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เพื่อใช้ในการบริหารงานและการบริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวง
11) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานปลัดกระทรวง หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 และ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2562 กำหนดให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดังกล่าว
2) ศึกษา เสนอแนะนโยบายและกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
3) ศึกษา วิเคราะห์ และจัดทำรายงานด้านการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่ง
4) ศึกษา วิเคราะห์ และวิจัยเพื่อจัดทำรายงานและแนวโน้มของการขนส่งและจราจร ทั้งในด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม และจัดทำระบบข้อมูลและสารสนเทศของการขนส่งและจราจร รวมทั้งพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ

5) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **กรมทางหลวง (ทล.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวงมีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวงเฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และ ทางหลวงสัมปทาน รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน
3) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **กรมทางหลวงชนบท (ทช.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมทางหลวงชนบทมีภารกิจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ดำเนินการจัดทำมาตรฐานและข้อกำหนดทางหลวงชนบท และทางหลวงท้องถิ่น ตลอดจนกำกับ ตรวจสอบและควบคุมทางวิชาการ เพื่อให้มีการดำเนินการตามเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนด
2) ดำเนินการฝึกอบรมและจัดทำคู่มือ ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทาง
3) ส่งเสริมและสนับสนุนด้านวิชาการงานทางแก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
4) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวกับทางหลวงชนบท รวมทั้งกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
5) วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บูรณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท

6) ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ

7) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2552 และกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมการขนส่งทางบกมีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง

2) ดำเนินการแก้ไข ป้องกัน และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางบก

3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางบก

4) ดำเนินการจัดระบบและระเบียบการขนส่งทางบก

5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางบก และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ

6) ปฏิบัติงานอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)**

ตามพระราชบัญญัติการทางพิเศษแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 กำหนดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทยมีอำนาจหน้าที่กระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 8 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพย์สินต่าง ๆ

2) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใด ๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร

3) เรียกเก็บค่าผ่านทางพิเศษ หรือค่าบริการอื่น ตลอดจนค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในเขตทางพิเศษ

4) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยเกี่ยวกับการใช้และการรักษาทางพิเศษตลอดจนการใช้และการรักษาทรัพย์สิน การให้บริการ และการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในเขตทางพิเศษ

5) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร
6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุนหรือเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ กทพ.
7) จัดตั้งหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ กทพ.
8) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ กทพ.
9) ให้สัมปทานในการสร้างหรือขยายทางพิศษ ต่ออายุสัมปทาน โอนสัมปทานหรือเพิกถอนสัมปทาน
10) ว่าจ้างหรือมอบให้บุคคลหนึ่งบุคคลใดประกอบกิจการส่วนหนึ่งส่วนใดของ กทพ. แต่ถ้ากิจการนั้นมีรัฐวิสาหกิจใดมีอำนาจหน้าที่ในการดำเนินการ และคณะกรรมการเห็นว่ารัฐวิสาหกิจนั้นสามารถจะดำเนินการให้บังเกิดผลและมีประสิทธิภาพได้ ให้ กทพ. ว่าจ้างหรือมอบให้รัฐวิสาหกิจนั้นเป็นผู้ประกอบกิจการก่อนผู้อื่น
11) ทำการค้าและให้บริการต่าง ๆ เกี่ยวกับอุปกรณ์และเครื่องใช้เกี่ยวกับทางพิเศษ
12) ให้เช่าหรือพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ กทพ. ตามความจำเป็นเพื่อประโยชน์แก่ กทพ.

- **บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)**

ตามหนังสือบริคณห์สนธิ ของบริษัท ขนส่ง จำกัด (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ. 2527, 2548 และ 2550) มีวัตถุประสงค์การจัดตั้งบริษัท ขนส่ง จำกัด ดังนี้

1) รับทำการขนส่งโดยทั่วไป
2) เป็นเจ้าของ สร้าง ซื้อ ขาย เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ หรือในทางใดทางหนึ่ง จัดหามาหรือจำหน่ายไป ซึ่งยานพาหนะทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ อีกทั้งทรัพย์สินอื่น ๆ ที่เกี่ยวกับกิจการของบริษัท เช่น ที่ดิน อาคาร สถานีเดินรถ สถานีขนส่ง อู่เรือ ท่าเรือ โรงซ่อม ฯลฯ ตลอดจนรับจ้าง ทำการซ่อมเครื่องจักรกล เครื่องยนต์ ต่อตัวถังรถยนต์ต่าง ๆ ด้วย
3) ทำการค้าขายเกี่ยวกับบรรดาสรรพสิ่งของทั้งหลายรวมทั้งวัตถุที่เป็นสินค้าและไม่ใช่สินค้า
4) ตั้งสาขา ตั้งตัวแทน ตั้งนายหน้า รับเป็นตัวแทน รับเป็นนายหน้า ในกิจการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง
5) รวมการงาน หรือสมทบกับบุคคล หรือนิติบุคคล เพื่อประโยชน์แห่งการงานของบริษัท รวมทั้งการเข้าหุ้นส่วน หรือถือหุ้นในห้างหุ้นส่วนหรือบริษัทใด ๆ
6) เข้าค้ำประกันบุคคลหรือนิติบุคคลอื่นโดยใช้หลักทรัพย์เป็นประกันในการค้ำประกันด้วยหรือไม่ก็ได้
7) กู้ ให้ยืมเงิน จำนำ รับจำนำสังหาริมทรัพย์ จำนอง รับจำนองอสังหาริมทรัพย์ เพื่อประโยชน์แก่กิจการค้าของบริษัท หรือเพื่อสวัสดิการของพนักงานบริษัทเท่านั้น
8) ทำการอื่น ๆ ซึ่งสนับสนุนหรือเกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของบริษัทดังกล่าวแล้วตามแต่จะได้เป็นการเกิดผลประโยชน์ประการใดแก่บริษัท รวมทั้งการเกษตรกรรม ตั้งห้างร้านขายส่งหรือขายปลีกด้วย

9) จัดตั้งและดำเนินการสถานตรวจสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก เพื่อตรวจสภาพรถ ตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และหรือ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์

- **องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)**

ตามพระราชกฤษฎีกา การจัดตั้งองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ พ.ศ. 2519 และ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2564 เพื่อให้องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ สามารถดำเนินกิจการให้เป็นไปตามขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 กำหนดให้มีอำนาจรวมถึง

1) ถือกรรมสิทธิ์หรือสิทธิครอบครอง มีทรัพย์สินต่าง ๆ สร้าง ซื้อ ขาย เช่า ให้เช่า ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน โอน และรับโอนด้วยประการใด ๆ ซึ่งทรัพย์สินหรือสิทธิใด ๆ และรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
2) ให้บริการเกี่ยวกับการขนส่งในเรื่องยานพาหนะอุปกรณ์ยานพาหนะเครื่องใช้และเครื่องบริการต่าง ๆ เช่น อู่ โรงซ่อม ท่า คลังสินค้า สถานที่พัก
3) ว่าจ้างหรือรับจ้างทำกิจการเกี่ยวกับการขนส่งบุคคล
4) กำหนดอัตราค่าโดยสาร ค่าระวาง ค่าบริการ และค่าภาระในกิจการต่าง ๆ
5) ทำการค้าเกี่ยวกับการโฆษณา
6) ทำการค้า สั่ง และรับทำการสั่งเข้ามาในราชอาณาจักรซึ่งยานพาหนะ เครื่องจักรกล อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ และวัตถุดิบเพื่อใช้ในกิจการตามวัตถุประสงค์ของ ขสมก.
7) กู้ ยืม ให้กู้หรือให้ยืมเงิน โดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือด้วยทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ ขสมก.
8) การกู้ยืมเงิน ถ้าเป็นจำนวนเงินคราวละห้าล้านบาท ต้องได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีก่อน (7/1) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน โดยได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี
9) ตั้งหรือรับเป็นสาขา ตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง หรือนายหน้า ในกิจการตามวัตถุประสงค์ของ ขสมก.
10) ประกอบการอุตสาหกรรม รวมทั้งรับทำการสร้างซ่อมหรือบำรุงรักษายานพาหนะและเครื่องจักรกลต่าง ๆ
11) ร่วมกิจการหรือร่วมทุนกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แห่งกิจการของ ขสมก. รวมทั้งการเข้าเป็นหุ้นส่วนจำพวกจำกัดความรับผิดชอบในห้างหุ้นส่วนจำกัดหรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือนิติบุคคลโดยอนุมัติคณะรัฐมนตรี
12) กระทำกิจการอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ ขสมก.

- **กรมการขนส่งทางราง (ขร.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมการขนส่งทางราง กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2562 กำหนดให้กรมการขนส่งทางรางมีภารกิจเกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงรักษา และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) จัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรางของประเทศ
2) กำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว
3) กำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง
4) ศึกษาและพัฒนานวัตกรรมการขนส่งทางราง
5) ร่วมมือและประสานงานด้านการขนส่งทางรางกับองค์กร และหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ
6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่และอำนาจของกรม หรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)**

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2543 กำหนดให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจที่จะกระทำการต่าง ๆ ภายในขอบวัตถุประสงค์ตามที่ระบุไว้ในมาตร 6 อำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1) สร้าง ซื้อ จ้าง รับจ้าง จัดหา จำหน่าย แลกเปลี่ยน เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยืม และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้ บริการ และความสะดวกต่างๆ ของกิจการรถไฟ
2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง อาศัย ให้อาศัย จำหน่าย แลกเปลี่ยน และดำเนินงานเกี่ยวกับทรัพย์สินใด ๆ
3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้การรถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ และจัดระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว

4) จัดระเบียบเกี่ยวกับความปลอดภัย การใช้รถไฟ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการรถไฟ
5) กู้ยืมเงิน ให้กู้ยืมเงิน ลงทุน ร่วมลงทุน หรือออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
6) รับส่งเงินทางรถไฟ
7) รับขนส่งคนโดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์ และของอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ
8) ดำเนินกิจการโรงแรมและภัตตาคาร รวมตลอดถึงกิจการอื่นอันเป็นอุปกรณ์แก่กิจการโรงแรมหรือภัตตาคาร
9) จัดบริการท่องเที่ยวเกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ
10) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับกิจการรถไฟและธุรกิจอื่นที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการรถไฟ ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการรถไฟ

- **การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)**

ตามพระราชบัญญัติการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 กำหนดให้การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่กระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง หรือมีทรัพยสิทธิต่าง ๆ
2) ก่อตั้งสิทธิหรือกระทำนิติกรรมใดๆ ทั้งในและนอกราชอาณาจักร
3) เรียกเก็บค่าโดยสาร ค่าบริการ และค่าธรรมเนียมการใช้ทรัพย์สิน การให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการรถไฟฟ้า
4) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินรถไฟฟ้า และความปลอดภัยและความสงบเรียบร้อยในการโดยสารรถไฟฟ้า ตลอดจนการใช้และรักษารถไฟฟ้า ทรัพย์สินและการให้บริการและความสะดวกแก่การเดินรถไฟฟ้าและการโดยสารรถไฟฟ้า
5) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร
6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อใช้ในการลงทุน
7) จัดตั้งบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม. ทั้งนี้ บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดดังกล่าวจะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าวถือหุ้นเกินกว่าร้อยละสี่สิบเก้าของทุนจดทะเบียนของบริษัทนั้นไม่ได้
8) ถือหุ้นในบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด เพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.

9) ลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประกอบธุรกิจเกี่ยวกับหรือเกี่ยวเนื่องกับกิจการของ รฟม.
10) ให้สัมปทานกิจการรถไฟฟ้าทั้งหมดหรือบางส่วนแก่เอกชน
11) พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ของ รฟม. ตามความจำเป็น เพื่อประโยชน์แก่การให้บริการกิจการ
12) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดการให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ รฟม.

- **บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)**

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) จัดตั้งบริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.) ขึ้น ตามพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 มาตรา 39 (8) โดยมอบหมายพันธกิจให้ รฟฟท. บริหารจัดการเดินรถไฟฟ้า (Airport Rail Link) ทั้งขบวนรถไฟฟ้าธรรมดา (City Line) และขบวนรถไฟฟ้าด่วน (Express Line) รับส่งผู้โดยสารโดยทั่วไปและระบบเช็คอินผู้โดยสาร ให้บริการระหว่างสถานีพญาไทถึงสถานีสุวรรณภูมิ โดยทำการเดินรถให้บริการเชิงพาณิชย์ รวมทั้งเป็นผู้เดินรถโครงการรถไฟฟ้าชานเมือง (สายสีแดง) ช่วงบางซื่อ-รังสิต และช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน

- **สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สทร.)**

ตามพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) พ.ศ. 2564 เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ตามมาตรา 7 ให้สถาบันมีหน้าที่และอำนาจ ดังนี้

1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง และมีทรัพยสิทธิต่าง ๆ
2) ก่อตั้งสิทธิหรือทำนิติกรรมทุกประเภท เพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการของสถาบัน
3) ทำความตกลงและร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศหรือองค์การระหว่างประเทศ ในกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน
4) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสถาบัน
5) จัดให้มีและให้ทุนเพื่อสนับสนุนการดำเนินงานของสถาบัน
6) ถือหุ้นหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนในกิจการของนิติบุคคลอื่นด้านเทคโนโลยีระบบรางเพื่อส่งเสริมกิจการที่เกี่ยวกับวัตถุประสงค์ของสถาบัน โดยต้องไม่มีวัตถุประสงค์หลักในการมุ่งแสวงหากำไร
7) กู้ยืมเงินเพื่อประโยชน์ในการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน
8) เรียกเก็บค่าธรรมเนียม ค่าบำรุง ค่าตอบแทน หรือค่าบริการในการดำเนินกิจการต่าง ๆ ตามวัตถุประสงค์ของสถาบัน ทั้งนี้ ตามหลักเกณฑ์และอัตราที่คณะกรรมการกำหนด
9) กระทำการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสถาบัน
10) ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดตามที่คณะรัฐมนตรีหรือคณะกรรมการมอบหมาย

- **กรมเจ้าท่า (จท.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมเจ้าท่า กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมเจ้าท่ามีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อู่เรือ กองเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึงและปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทยกฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือโดนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่ง เสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2) ศึกษา วิเคราะห์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
3) ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
4) ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี
5) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการขนส่งทางน้ำการพาณิชยนาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)**

ตามพระราชบัญญัติการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 และ (ฉบับที่ 5) พ.ศ. 2543 กำหนดให้การท่าเรือแห่งประเทศไทยดำเนินการและนำมาซึ่งความเจริญของกิจการท่าเรือ และประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน โดยดำเนินการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 และอำนาจเช่นว่านี้ ให้รวมถึง

1) สร้าง ซื้อ จัดหา จำหน่าย เช่า ให้เช่า และดำเนินงานเกี่ยวกับเครื่องใช้บริการและความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ
2) ซื้อ จัดหา เช่า ให้เช่า ถือกรรมสิทธิ์ ครอบครอง จำหน่าย หรือดำเนินงานเกี่ยวกับสังหาริมทรัพย์ หรืออสังหาริมทรัพย์
3) กำหนดอัตราค่าภาระ การใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือและออกระเบียบเกี่ยวกับวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
4) จัดระเบียบว่าด้วยความปลอดภัย การใช้ท่าเรือ บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ของกิจการท่าเรือ

5) กู้ยืมเงิน
6) ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในอาณาบริเวณ
7) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวก และความปลอดภัยแก่กิจการท่าเรือ และการเดินเรือภายในอาณาบริเวณ
8) กำหนดอัตราค่าภาระต่าง ๆ ภายในอาณาบริเวณ
9) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
10) จัดตั้ง บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด เพื่อประกอบกิจการท่าเรือ และกิจการอื่นภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ของ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ทั้งนี้ บริษัท จำกัด หรือบริษัท มหาชน จำกัด ดังกล่าว จะมีคนต่างด้าวตามกฎหมายว่าด้วยการประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว ถือหุ้นเกินกว่า ร้อยละสี่สิบเก้า ของทุนจดทะเบียนของบริษัทไม่ได้
11) เข้าร่วมกิจการกับบุคคลอื่น หรือถือหุ้นใน บริษัท จำกัด หรือ บริษัท มหาชน จำกัด เพื่อประโยชน์แก่กิจการท่าเรือแห่งประเทศไทย

- **กรมท่าอากาศยาน (ทย.)**

ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2558 กำหนดให้กรมท่าอากาศยานมีภารกิจเกี่ยวกับการส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ โดยมีอำนาจหน้าที่ดังนี้

1) ศึกษาวิเคราะห์ความจำเป็นและความเป็นไปได้ในการมีท่าอากาศยานแห่งใหม่เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา
2) จัดให้มีท่าอากาศยานตามผลการศึกษาวิเคราะห์ตาม (1)
3) ดำเนินกิจการท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบให้เป็นไปโดยถูกต้องตามกฎหมาย ถูกหลักเศรษฐกิจ และเพียงพอต่อความต้องการของผู้ใช้บริการ และให้ได้มาตรฐานสากล
4) ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)**

ตามพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2522 กำหนดให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีอำนาจกระทำกิจการต่าง ๆ ภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 5 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1) ถือกรรมสิทธิ์หรือมีสิทธิครอบครองหรือมีทรัพยสิทธิต่าง ๆ สร้าง ซื้อ จัดหา ขาย จำหน่าย เช่า ให้เช่า เช่าซื้อ ให้เช่าซื้อ ยืม ให้ยิ่ม รับจำนำ รับจำนอง แลกเปลี่ยน โอน รับโอน หรือดำเนินการใด ๆ เกี่ยวกับทรัพย์สิน ทั้งในและนอกราชอาณาจักร ตลอดจนรับทรัพย์สินที่มีผู้อุทิศให้
2) จัดให้มีอุปกรณ์ สิ่งของ เครื่องใช้ หรือบริการต่าง ๆ เพื่อความสะดวกและปลอดภัยอันเกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการท่าอากาศยาน
3) กำหนดอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากวศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการของ ทอท. ตลอดจนวิธีชำระค่าภาระดังกล่าว
4) กำหนดมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการใช้และรักษาท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่าง ๆ ในกิจการท่าอากาศยาน
5) สำรวจ วางแผน ออกแบบ สร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจการท่าอากาศสยาน
6) ควบคุม ปรับปรุงและให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่กิจการท่าอากาศยานภายในเขตท่าอากาศยาน
7) ให้บริการและความสะดวกต่าง ๆ แก่ผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศในการใช้ท่าอากาศยาน
8) กู้หรือยืมเงินภายในและภายนอกราชอาณาจักร
9) ให้กู้หรือให้ยืมเงินโดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ ทอท.
10) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน
11) ถือหุ้นหรือเข้าเป็นหุ้นส่วนหรือร่วมกิจการกับบุคคลอื่นเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ ทอท.
12) ว่าจ้างหรือมอบให้บุคคลใดประกอบกิจการส่วนหนึ่งส่วนใดของ ทอท. แต่ถ้ากิจการนั้นมีรัฐวิสาหกิจใดมีอำนาจดำเนินการและคณะกรรมการเห็นว่ารัฐวิสาหกิจนั้นสามารถจะดำเนินการให้บังเกิดผลและมีประสิทธิภาพได้ ก็ให้ว่าจ้างหรือมอบให้รัฐวิสาหกิจนั้นเป็นผู้ประกอบกิจการก่อนผู้อื่น
13) ตั้งหรือรับเป็นตัวแทน ตัวแทนค้าต่าง และนายหน้าในกิจการตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.
14) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ ทอท.

- **บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)**

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้รับมอบหมายจากรัฐบาลไทยให้เป็นหน่วยงานผู้ให้บริการการเดินอากาศของประเทศ มีหน้าที่และความรับผิดชอบดังนี้

1) บริการการจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management: ATM) ประเภทบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Service: ATS) ประเภทการจัดการห้วงอากาศ (Airspace Management: ASM) และประเภทการจัดการความคล่องตัวของการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Flow Management: ATFM) ภายใน Bangkok FIR
2) บริการระบบการสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศ และระบบติดตามอากาศยาน (Communications, Navigation and Surveillance (CNS) Services)
3) บริการออกแบบวิธีปฏิบัติการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน (Instrument Flight Procedure Design: IFPD) รวมทั้ง การบริการข่าวสารการบิน (Aeronautical Information Service) ในส่วนการปฏิบัติหน้าที่เป็นสำนักงานในการออกประกาศผู้ทำการในอากาศและแลกเปลี่ยนประกาศผู้ทำการในอากาศกับต่างประเทศ (International Notice to Airmen (NOTAM) Office: NOF) และบริการ Pre-flight Information Service บางส่วน พร้อมทั้ง บริการเกี่ยวเนื่อง และงานตามนโยบายรัฐบาล

- **สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)**

ตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 มาตรา 8 กำหนดให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1) ศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนา กิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ ตลอดจนระบบโครงสร้างพื้นฐานการบินพลเรือนของประเทศ
2) เสนอแนะนโยบายต่อคณะกรรมการการบินพลเรือนเกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนและการขนส่งทางอากาศ
3) เสนอแนะต่อรัฐมนตรีในการออกกฎกระทรวงตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
4) ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานธุรการให้กับคณะกรรมการการบินพลเรือนตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และปฏิบัติงานอื่นตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนมอบหมาย
5) ดำเนินการจัดทำแผนอำนวยความสะดวก แผนรักษาความปลอดภัย และแผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมทั้งแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อเสนอให้คณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาอนุมัติ รวมทั้งกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินการให้เป็นไปตามแผนดังกล่าว

6) ดำเนินการจัดระเบียบการบินพลเรือน รวมทั้งกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการใช้น่านฟ้าให้เกิดความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพสูงสุด
7) ตรวจสอบ ติดตาม ควบคุม รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากล
8) กำกับดูแลกิจการสนามบินและสนามบินอนุญาตที่จัดตั้งขึ้นตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ หรือตามกฎหมายอื่นให้เกิดความปลอดภัยและได้มาตรฐานสากล
9) ให้ความร่วมมือและสนับสนุนคณะกรรมการการบินพลเรือนและส่วนราชการในการประสานงาน หรือเจรจากับองค์การระหว่างประเทศหรือต่างประเทศเกี่ยวกับสิทธิในการบิน หรือการทำความตกลงใด ๆ เกี่ยวกับการบินพลเรือนอันอยู่ในอำนาจหน้าที่ของส่วนราชการอื่น
10) ร่วมมือและประสานงานกับองค์การหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศในด้านการบินพลเรือนตามพันธกรณีที่ประเทศไทยมีอยู่ตามอนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศที่ประเทศไทยเป็นภาคี
11) ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนากิจการการบินพลเรือน
12) ให้การรับรองหลักสูตรและสถาบันฝึกอบรมผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศและกำหนดคุณสมบัติและความรู้ของบุคลากรด้านการบินอื่นที่พึงต้องมี
13) กำหนดมาตรฐานการทำงานของผู้ประจำหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ
14) จัดทำทะเบียนอากาศยาน รวมทั้งทะเบียนผู้ประจำหน้าที่และบุคคลอื่นที่เกี่ยวข้องกับการบินพลเรือน
15) จัดทำและเผยแพร่ความรู้และข่าวสารเกี่ยวกับการบินพลเรือน
16) ดำเนินการอื่นใดที่จำเป็นหรือต่อเนื่องให้บรรลุวัตถุประสงค์ของสำนักงาน หรือตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของสำนักงานหรือตามที่รัฐมนตรีหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

- **สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)**

พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันการบินพลเรือน พ.ศ. 2535 และ (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2562 กำหนดให้สถาบันการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่กระทำกิจการภายในขอบแห่งวัตถุประสงค์ตามมาตรา 6 และอำนาจเช่นว่านี้ให้รวมถึง

1) ถือกรรมสิทธิ์ มีสิทธิครอบครอง และมีทรัพยสิทธิต่าง ๆ
2) ก่อตั้งสิทธิ หรือกระทำนิติกรรมที่ผูกพันสินทรัพย์ ตลอดจนกระทำนิติกรรมอื่นใดเพื่อประโยชน์ในการดำเนินกิจการของ สบพ.
3) จัดตั้งที่ขึ้นลงชั่วคราวเพื่ออำนวยการสอนการบิน
4) ควบคุม ปรับปรุง และให้ความสะดวกและความปลอดภัยแก่การดำเนินการเกี่ยวกับการบินในบริเวณที่ขึ้นลงชั่วคราว
5) ให้กู้ยืมเงินโดยมีหลักประกันด้วยบุคคลหรือทรัพย์สินเพื่อประโยชน์แก่กิจการของ สบพ.

6) ออกพันธบัตรหรือตราสารอื่นใดเพื่อการลงทุน

7) จัดตั้งบริษัทจำกัด หรือบริษัทมหาชนจำกัดเพื่อประกอบธุรกิจในกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินการตามวัตถุประสงค์ของ สบพ. และธุรกิจอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับกิจการที่เกี่ยวกับการดำเนินกิจการตามวัตถุประสงค์ของ สบพ.

8) ถือหุ้น หรือเข้าเป็นหุ้นส่วน ร่วมลงทุนหรือเข้าร่วมกิจการกับนิติบุคคลอื่นในกิจการที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของ สบพ.

9) กระทำการอย่างอื่นบรรดาที่เกี่ยวกับหรือเนื่องในการจัดให้สำเร็จตามวัตถุประสงค์ของ สบพ.

- **บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)**

บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด จัดตั้งโดยการร่วมทุนระหว่าง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) มีหน้าที่ดำเนินกิจการโรงแรม ที่พัก และให้บริการอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับธุรกิจโรงแรม

- **บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)**

บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด จัดตั้งขึ้นตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 29 กันยายน 2563 มีวัตถุประสงค์หลัก ดังนี้

1) บริการรับจ้างบริหารจัดการสัญญาเช่า โดยทรัพย์สินทั้งหมดยังเป็นกรรมสิทธิ์ของการรถไฟแห่งประเทศไทย

2) บริการจัดสรรพื้นที่และเจรจาสัญญากับบุคคลที่สาม หรือร่วมทุนกับเอกชน เพื่อรับโอนพื้นที่ไปดำเนินการให้เช่าช่วงพื้นที่เพื่อนำไปพัฒนา หรือนำไปดำเนินการหาผู้ร่วมทุนในการพัฒนาพื้นที่

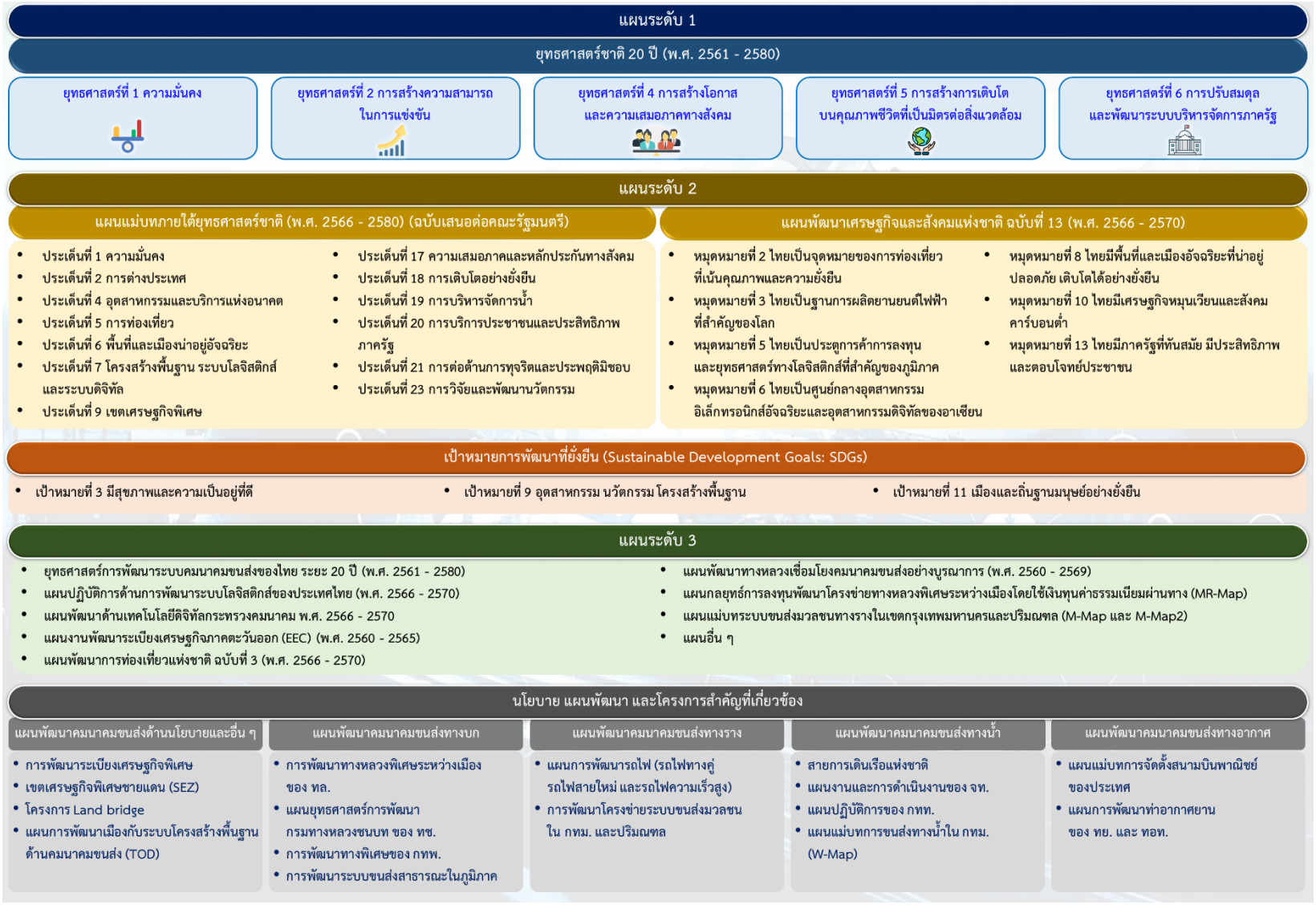
3) การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยการเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือซื้อที่ดินจากองค์กรอื่น เพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่โครงการหรือเพิ่มมูลค่าสินทรัพย์

บทที่ 2

ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี

บทที่ 2
ความสอดคล้องกับแผน 3 ระดับ ตามนัยยะของมติคณะรัฐมนตรี

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ได้มีการทบทวนและวิเคราะห์ความสอดคล้องให้สอดรับและสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 1 และแผนระดับที่ 2 เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ รวมถึงสนับสนุนการดำเนินงานของแผนระดับที่ 3 ที่เกี่ยวข้อง เพื่อกำหนดเป็นกรอบทิศทางและแนวทางในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย รวมถึงการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมในช่วงระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) โดยได้ถ่ายทอดแผนทั้ง 3 ระดับที่เกี่ยวข้องมาสู่แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 สรุปได้ดังแสดงใน**รูปที่ 2-1**



รูปที่ 2-1 สรุปภาพรวมความสอดคล้องของแผน 3 ระดับ ที่เกี่ยวข้องกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

2.1 แผนระดับ 1

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

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) มีประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์หลัก จำนวน 1 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยกระทรวงคมนาคมจะต้องมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศที่สูงขึ้น และสอดคล้องกับยุทธศาสตร์รอง จำนวน 4 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบบริหารจัดการภาครัฐ โดยจะต้องมุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุทางถนน และมุ่งเน้นด้านประสิทธิภาพ การเชื่อมโยงและการเข้าถึงการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมทั้งมุ่งเน้นด้านการให้บริการที่มีความสะดวก รวดเร็ว และโปร่งใส สำหรับรายละเอียดสาระสำคัญของแต่ละยุทธศาสตร์ สรุปได้ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง

(1) เป้าหมายที่ 2.2 บ้านเมืองมีความมั่นคงในทุกมิติและทุกระดับ

(2) ตัวชี้วัดที่ 3.2 ความมั่นคงปลอดภัยของประเทศ

(3) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 การรักษาความสงบภายในประเทศ**
  - **ข้อ 4.1.1 การพัฒนาและเสริมสร้างคนในทุกภาคส่วนให้มีความเข้มแข็ง มีความพร้อมตระหนักในเรื่องความมั่นคง และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา** มีเป้าหมายให้คนไทยทุกคนในทุกภาคส่วนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงในทุกมิติ โดยการอำนวยความปลอดภัยอย่างกว้างขวางและครอบคลุม ตลอดจนการมีส่วนในการแก้ไขปัญหาความมั่นคงและพัฒนาประเทศให้กับทุกภาคส่วน
  - **ข้อ 4.2.4 การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล** เพื่อให้ผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล สามารถดำรงอยู่ได้ มีความอุดมสมบูรณ์ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชน สังคม รวมถึงประเทศชาติอย่างยั่งยืน

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (หลัก)

(1) เป้าหมายที่ 2.2 ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น

(2) ตัวชี้วัดที่ 3.4 ความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(3) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต**
  - **ข้อ 4.2.3 อุตสาหกรรมและบริการดิจิตัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์** มีเป้าหมายที่ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูลและปัญญาประดิษฐ์ในการเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและบริการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ สำหรับภาคการผลิตและบริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ
  - **ข้อ 4.2.4 อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์** มีเป้าหมายลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาคและเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก การเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้องโดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน การส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวเนื่อง
- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.3 สร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยว**
  - **ข้อ 4.3.2 ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ** มีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ ระบบขนส่ง ระบบดิจิทัลเพื่อการติดต่อสื่อสาร เพื่ออำนวยความสะดวกทั้งในการเดินทางเข้ามาเพื่อการประชุมและการสร้างความร่วมมือทางธุรกิจระหว่างกัน
  - **ข้อ 4.3.4 ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ** มีเป้าหมายการปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศที่มีศักยภาพให้เป็นท่าเรือหลัก มุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคของท่าเรือ มารีน่า และท่าเทียบเรือให้ได้มาตรฐานสากล พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวตามแม่น้ำลำคลองที่สำคัญ และมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยในการเดินทาง รวมถึงการส่งเสริมการเชื่อมโยงระบบเดินทางท่องเที่ยวภายในประเทศทั้งการเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวทางน้ำให้เชื่อมต่อกับการเดินทางทางบกและทางอากาศให้มีความสะดวกรวดเร็ว รวมทั้งสร้างให้เกิดเส้นทางและแหล่งท่องเที่ยวใหม่

- **ข้อ 4.3.5 ท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค** มีเป้าหมายการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์จากเมืองหลักสู่เมืองรอง เพื่อรองรับการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวไทยกับอาเซียนและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการจัดทำเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น เส้นทางจุดร่วมทางวัฒนธรรมและประวัติศาสตร์ที่เน้นการพัฒนาการท่องเที่ยวเชื่อมโยงและส่งเสริมการท่องเที่ยวร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยใช้ประโยชน์จากการพัฒนาเส้นทางทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศระหว่างกันในภูมิภาค และส่งเสริมความสัมพันธ์อันดีที่จะทำให้เกิดการท่องเที่ยวที่ยั่งยืนร่วมกันและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความปลอดภัยและได้มาตรฐาน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.4 โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก**
  - **ข้อ 4.4.1 เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ** มีเป้าหมายเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกถึงเอเชียใต้อย่างไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคม การขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดรับกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค
  - **ข้อ 4.4.2 สร้างและพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ** มีเป้าหมายการพัฒนาเศรษฐกิจและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกให้มีความพร้อมทางโครงสร้างพื้นฐานที่จะทำให้ไทยเป็นศูนย์กลางทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจตะวันตกเพื่อเชื่อมต่อกับการพัฒนาภาคตะวันออก และภาคอื่น ๆ ตลอดจนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ทั้งทางด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว โดยคำนึงถึงจุดเด่นของแต่ละพื้นที่และการเสริมซึ่งกันและกันกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจของประเทศเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งการจัดระบบสาธารณูปโภคสาธารณูปการ การอำนวยความสะดวกทางการค้าการลงทุน ทั้งในด้านข้อมูลและกฎระเบียบต่าง ๆ รวมทั้งมีมาตรการสนับสนุนให้เกิดการลงทุนในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมายที่มีการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมและมีมูลค่าเพิ่มสูง โดยตระหนักถึงความยั่งยืน

- **ข้อ 4.4.3 เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ** มีเป้าหมายการสร้างศูนย์กลางเศรษฐกิจและนวัตกรรมแห่งใหม่ในภูมิภาคคู่ขนานกับการเติบโตของกรุงเทพฯ และปริมณฑล ส่งเสริมการพัฒนาเชิงพื้นที่ ซึ่งช่วยส่งเสริมการพัฒนาคลัสเตอร์ของการบริการ พร้อมทั้งการส่งเสริมและพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เพื่อให้เมืองเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ดึงดูดการลงทุนใหม่
- **ข้อ 4.4.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่** มีเป้าหมายสนับสนุนให้เกิดระบบนิเวศในการร่วมสร้างงานวิจัยและนวัตกรรมจากภาคเอกชน มหาวิทยาลัย และหน่วยงานวิจัยหรือมหาวิทยาลัยชั้นนำของโลก เพื่อสร้างและถ่ายทอดเทคโนโลยีขั้นพื้นฐานและเทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อการใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้จริง ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้ทั้งในภาครัฐและเอกชน และเสริมสร้างความรู้และโอกาสในการเข้าถึงโครงข่ายบรอดแบนด์หลากรูปแบบตามความเหมาะสมของพื้นที่ โดยมีรูปแบบการเชื่อมโยงด้านดิจิทัลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันในระดับสากลทั้งภาครัฐและเอกชน

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.5 พัฒนาเศรษฐกิจบนพื้นฐานผู้ประกอบการยุคใหม่**
  - **ข้อ 4.5.5 ปรับบทบาทและโอกาสการเข้าถึงบริการภาครัฐ** มีเป้าหมายการพัฒนาและบูรณาการกลไกภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการส่งเสริมและพัฒนาผู้ประกอบการให้สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยเน้นการเริ่มต้นธุรกิจ และการขออนุญาตต่าง ๆ เป็นต้น

3) ยุทธศาสตร์ที่ 4 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม

(1) เป้าหมาย

- **เป้าหมายที่ 2.1** สร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ
- **เป้าหมายที่ 2.2** กระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจและสังคม เพิ่มโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามาเป็นกำลังของการพัฒนาประเทศในทุกระดับ

(2) ตัวชี้วัด

- **ตัวชี้วัดที่ 3.1** ความแตกต่างของรายได้และการเข้าถึงบริการภาครัฐระหว่างกลุ่มประชากร
- **ตัวชี้วัดที่ 3.4** คุณภาพชีวิตของประชากรสูงอายุ

(3) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 การกระจายศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยี**
  - **ข้อ 4.2.1 พัฒนาศูนย์กลางความเจริญทางเศรษฐกิจ สังคม และเทคโนโลยีในภูมิภาค** มีเป้าหมายดูแลและพัฒนาคุณภาพชีวิตประชากรได้อย่างทั่วถึงและมีคุณภาพ กระจายโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี คมนาคม และการสื่อสาร จัดทำผังเมืองและผังภาคเพื่อการจัดโครงสร้างพื้นฐาน
  - **ข้อ 4.2.3 จัดระบบเมืองที่เอื้อต่อการสร้างชีวิตและสังคมที่มีคุณภาพและปลอดภัย ให้สามารถตอบสนองต่อสังคมสูงวัยและแนวโน้มของการขยายตัวของเมืองในอนาคต** มีเป้าหมายพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการเมืองและการจัดสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นเมืองอัจฉริยะ ปลอดภัย สะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มอย่างทั่วถึง และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและโอกาสของเมืองด้วยการมีส่วนร่วมและการลงทุนของภาคเอกชน

4) ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(1) เป้าหมาย

- **เป้าหมายที่ 2.1** อนุรักษ์และรักษาทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และวัฒนธรรมให้คนรุ่นต่อไปได้ใช้อย่างยั่งยืน มีสมดุล
- **เป้าหมายที่ 2.2** ฟื้นฟูและสร้างใหม่ฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมเศรษฐกิจของประเทศ

(2) ตัวชี้วัด

- **ตัวชี้วัดที่ 3.3** การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **ตัวชี้วัดที่ 3.4** ปริมาณก๊าซเรือนกระจก มูลค่าเศรษฐกิจฐานชีวภาพ

(3) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจสีเขียว**
  - **ข้อ 4.1.3 อนุรักษ์และฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติทั่วประเทศ** มีเป้าหมายฟื้นฟูแม่น้ำลำคลองและการป้องกันตลิ่งและฝายชะลอน้ำ สนับสนุนให้มีโครงข่ายการสัญจรทางน้ำที่สะดวก ปลอดภัย ประหยัดและมีประสิทธิภาพ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล**
  - **ข้อ 4.2.1 เพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจฐานชีวภาพทางทะเล** มีเป้าหมายเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศในด้านต่าง ๆ ตามแนวเศรษฐกิจภาคทะเลให้มีบทบาทเป็นที่ยอมรับในกลุ่มประเทศอินโดจีนและประชาคมอาเซียน เร่งลดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงทรัพยากร ส่งเสริมและสร้างเศรษฐกิจชีวภาพทางทะเล
  - **ข้อ 4.2.3 ฟื้นฟูชายหาดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว ชายฝั่งทะเลได้รับการป้องกันและแก้ไขทั้งระบบ และมีนโยบายการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการอย่างเป็นองค์รวม** มีเป้าหมายจัดการชายฝั่งประเทศไทยทั้งหมดแบบบูรณาการ ชายฝั่งทะเลได้รับการป้องกัน แก้ไขปัญหา และมีนโยบายการจัดการชายฝั่งที่เหมาะสม มีแผนแม่บทกำหนดวิธีการจัดการในแต่ละพื้นที่สำคัญทั่วประเทศ มีการลดพื้นที่ที่มีปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง โดยใช้รูปแบบการป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งที่เหมาะสม รวมถึงการป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งในบริเวณที่ยังไม่เกิดปัญหา
  - **ข้อ 4.2.4 พัฒนาและเพิ่มสัดส่วนกิจกรรมทางทะเลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม** การท่องเที่ยวทางทะเลมีการคำนึงถึงความสามารถในการรองรับของระบบนิเวศ ดูแลความปลอดภัยนักท่องเที่ยวทางทะเล การพัฒนาท่าเรือทั้งระบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม พัฒนาการท่องเที่ยวทางทะเลรูปแบบใหม่ พัฒนาประเทศให้เป็นศูนย์กลางท่าเรือสำราญในภูมิภาค ส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางด้านพาณิชย์นาวีของภูมิภาค พัฒนาการเดินเรือสินค้าตามแนวชายฝั่งให้เติบโตอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.3 สร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ**
  - **ข้อ 4.3.3 มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน** มีเป้าหมายบูรณาการนโยบายและแผนพัฒนาประเทศในทุกสาขา โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน มีการส่งเสริมสินค้าและบริการคาร์บอนต่ำเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างเป็นระบบ

5) ยุทธศาสตร์ที่ 6 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

(1) เป้าหมาย

- **เป้าหมายที่ 2.1** ภาครัฐมีวัฒนธรรมการทำงานที่มุ่งผลสัมฤทธิ์และผลประโยชน์ส่วนรวม ตอบสนองความต้องการของประชาชนได้อย่างสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส
- **เป้าหมายที่ 2.2** ภาครัฐมีขนาดที่เล็กลง พร้อมปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- **เป้าหมายที่ 2.3** ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

(2) ตัวชี้วัด

- **ตัวชี้วัดที่ 3.1** ระดับความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการสาธารณะของภาครัฐ
- **ตัวชี้วัดที่ 3.2** ประสิทธิภาพของการบริการภาครัฐ
- **ตัวชี้วัดที่ 3.3** ระดับความโปร่งใส การทุจริต ประพฤติมิชอบ

(3) ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.1 ภาครัฐที่ยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ตอบสนองความต้องการ และให้บริการอย่างสะดวกรวดเร็ว โปร่งใส**
  - **ข้อ 4.1.1 การให้บริการสาธารณะของภาครัฐได้มาตรฐานสากลและเป็นระดับแนวหน้าของภูมิภาค** มีเป้าหมายปรับรูปแบบและวิธีการดำเนินการของภาครัฐมีลักษณะที่เบ็ดเสร็จ ครบวงจร และหลากหลายรูปแบบตามความต้องการของผู้รับบริการ มีความร่วมมือกับภาคีอื่น ๆ พร้อมทั้งปรับปรุงกลไกการปฏิบัติงานของภาครัฐให้มีลักษณะบูรณาการ สามารถส่งเสริมภารกิจของภาคส่วนต่าง ๆ โดยเฉพาะการปรับปรุงบทบาทและกลไกภาครัฐให้เป็นผู้สนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการประกอบการ การกำหนดกฎระเบียบที่ไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินธุรกิจภาคเอกชนทุกขนาดสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะยาว
  - **ข้อ 4.1.2 ภาครัฐมีความเชื่อมโยงในการให้บริการสาธารณะต่าง ๆ ผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้** มีเป้าหมายมีระบบการบริหารจัดการข้อมูลที่มีความเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานและแหล่งข้อมูลต่าง ๆ นำไปสู่การวิเคราะห์การจัดการข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อการพัฒนานโยบายและการให้บริการภาครัฐ มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้ในการให้บริการสาธารณะตั้งแต่ต้นจนจบกระบวนการ เพื่อให้สามารถติดต่อราชการได้โดยง่าย สะดวก รวดเร็ว โปร่งใส เสียค่าใช้จ่ายน้อย และตรวจสอบได้

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.2 ภาครัฐบริหารงานแบบบูรณาการโดยมียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายและเชื่อมโยงการพัฒนาในทุกระดับ ทุกประเด็น ทุกภารกิจ และทุกพื้นที่**
  - **ข้อ 4.2.1 ให้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นกลไกขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ** มีเป้าหมายใช้แผนแม่บทตามยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยความมั่นคงแห่งชาติ ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติไปสู่การปฏิบัติผ่านแผนปฏิบัติการในระดับต่าง ๆ โดยเชื่อมโยงการทำงานของภาครัฐในทุกระดับให้มีเอกภาพและสอดรับประสานกันตามห่วงโซ่การพัฒนาระหว่างราชการบริหารส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่น
  - **ข้อ 4.2.3 ระบบติดตามประเมินผลที่สะท้อนการบรรลุเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติในทุกระดับ** มีเป้าหมายมีการติดตามประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างดำเนินการ และหลังการดำเนินงาน พร้อมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเข้ามามีส่วนร่วมในการติดตามประเมินผล และจัดให้มีการรายงานการติดตามประเมินผลในการบรรลุเป้าหมายต่อสาธารณะเป็นประจำ รวมทั้งการตรวจสอบโดยองค์กรอิสระต้องเป็นไปเพื่อส่งเสริมการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ
- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.3 ภาครัฐมีขนาดเล็กลง เหมาะสมกับภารกิจ ส่งเสริมให้ประชาชนและทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ**
  - **ข้อ 4.3.1 ภาครัฐมีขนาดที่เหมาะสม** มีเป้าหมายตรวจสอบความซ้ำซ้อนและปรับภารกิจและพันธกิจของหน่วยงานภาครัฐให้สอดคล้องกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติในเชิงบูรณาการ โดยยุบเลิกภารกิจที่ไม่จำเป็น ถ่ายโอนภารกิจให้ภาคส่วนอื่นรับไปดำเนินการ รวมถึงการจัดระบบองค์กรภาครัฐที่แยกแยะบทบาทหน่วยงานของรัฐที่ทำหน้าที่กำกับและหน่วยงานผู้ให้บริการ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและมีการแข่งขันที่เป็นธรรม
  - **ข้อ 4.3.2 ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศ** มีเป้าหมายเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม กำหนดความสัมพันธ์และการพัฒนาบทบาทในฐานะของหุ้นส่วนการพัฒนาในการดำเนินภารกิจที่สำคัญระหว่างการบริหารราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค และส่วนท้องถิ่นให้มีความชัดเจน ไม่ซ้ำซ้อนกัน รวมถึงการสนับสนุนให้ชุมชนหรือเอกชนร่วมดำเนินการในบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะต่าง ๆ

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.4 ภาครัฐมีความทันสมัย**
  - **ข้อ 4.4.1 องค์กรภาครัฐมีความยืดหยุ่นเหมาะสมกับบริบทการพัฒนาประเทศ** มีเป้าหมายปรับโครงสร้าง และระบบบริหารงานราชการใหม่ในรูปแบบที่มีความหลากหลาย มีการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่น สามารถปรับตัวเข้าสู่การเป็นสำนักงานสมัยใหม่ นำไปสู่องค์กรที่มีขีดสมรรถนะสูง มีความคล่องตัว ไม่ยึดติดกับการจัดโครงสร้างองค์กรแบบราชการ สามารถยุบเลิก ปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร กฎ ระเบียบได้ตามสถานการณ์
  - **ข้อ 4.4.2 พัฒนาและปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย** มีเป้าหมายกำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์ มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยืดหยุ่นและคล่องตัวสูง นำนวัตกรรม เทคโนโลยี ข้อมูลขนาดใหญ่ ระบบการทำงานที่เป็นดิจิทัล มาใช้ในการบริหารและการตัดสินใจ รวมทั้งนำองค์ความรู้ในแบบสหสาขาวิชาเข้ามาประยุกต์ใช้ เพื่อสร้างคุณค่าและแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ
- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.5 บุคลากรภาครัฐเป็นคนดีและเก่ง ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ**
  - **ข้อ 4.5.1 ภาครัฐมีการบริหารกำลังคนที่มีความคล่องตัว ยึดระบบคุณธรรม** มีเป้าหมายเพิ่มความยืดหยุ่นคล่องตัวให้กับหน่วยงานภาครัฐในการบริหารทรัพยากรบุคคลในทุกขั้นตอนควบคู่ไปกับการเสริมสร้างประสิทธิภาพและคุณภาพภายใต้หลักระบบคุณธรรม ปรับปรุงเปลี่ยนแปลงกลไกการวางแผนกำลังคน รูปแบบการจ้างงาน การสรรหา การคัดเลือก การแต่งตั้ง เพื่อเอื้อให้เกิดการหมุนเวียน ถ่ายเทแลกเปลี่ยน และโยกย้ายบุคลากรคุณภาพในหลากหลายระดับระหว่างภาคส่วนต่าง ๆ ของประเทศได้อย่างคล่องตัว รวมทั้งทบทวนและปรับเปลี่ยนระบบค่าตอบแทนที่เป็นธรรม มีมาตรฐานเหมาะสมสอดคล้องกับภาระงาน
  - **ข้อ 4.5.2 บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน มีคุณธรรม และมีการพัฒนาตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ** มีเป้าหมายพัฒนาขีดความสามารถบุคลากรภาครัฐและวางมาตรการที่เหมาะสมกับเส้นทางความก้าวหน้าในสายอาชีพให้มีสมรรถนะใหม่ ๆ ปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมการทำงานและสร้างค่านิยมในการปฏิบัติงานเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม สามารถบูรณาการการทำงานร่วมกับภาคส่วนอื่นได้อย่างเป็นรูปธรรม

- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.6 ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ**
  - **ข้อ 4.6.1 ประชาชนและภาคีต่าง ๆ ในสังคมร่วมมือกันในการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ** มีเป้าหมายจัดให้มีมาตรการและกลไกที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันและขจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างเข้มงวด รวมทั้งส่งเสริม และเสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนโดยเฉพาะการเข้าถึงข้อมูลข่าวสาร การรณรงค์ให้ความรู้ ต่อต้าน หรือชี้เบาะแสการทุจริต โดยได้รับความคุ้มครองจากรัฐตามที่กฎหมายบัญญัติ พร้อมทั้งมีระบบการรับเรื่องร้องเรียนการทุจริตและประพฤติมิชอบที่มีประสิทธิภาพ
  - **ข้อ 4.6.2 บุคลากรภาครัฐยึดมั่นในหลักคุณธรรม จริยธรรม และความซื่อสัตย์สุจริต** มีเป้าหมายกำหนดให้เจ้าพนักงานของรัฐต้องยึดถือแนวทางปฏิบัติตามประมวลจริยธรรม หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และหลีกเลี่ยงการขัดกันระหว่างประโยชน์บุคคลและประโยชน์ส่วนรวม
  - **ข้อ 4.6.3 การปราบปรามการทุจริตประพฤติมิชอบมีประสิทธิภาพ มีความเด็ดขาด เป็นธรรมและตรวจสอบได้** มีเป้าหมายจัดการกับผู้กระทำความผิดทุจริตและประพฤติมิชอบในทุกระดับอย่างตรงไปตรงมา เป็นธรรมและตรวจสอบได้ พร้อมทั้งให้การดำเนินการตามกระบวนการยุติธรรมปราศจากการแทรกแซงของนักการเมืองและผู้มีอิทธิพล ตลอดจนวางมาตรการคุ้มครองพยานและผู้ที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ ต้องกำหนดให้มีการลงโทษผู้กระทำผิดกรณีทุจริตและประพฤติมิชอบอย่างจริงจังและรวดเร็ว
  - **ข้อ 4.6.4 การบริหารจัดการการป้องกันและปราบปรามการทุจริตอย่างเป็นระบบแบบบูรณาการ** มีเป้าหมายจัดให้มีกลไกการประสานงานการป้องกันและปราบปรามการทุจริต ทั้งในระดับนโยบาย ยุทธศาสตร์ และการขับเคลื่อนนโยบายและยุทธศาสตร์ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการป้องกันและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ โดยการพัฒนาระบบงานและโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการดำเนินงานแบบบูรณาการและมุ่งผลสัมฤทธิ์
- **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4.7 กฎหมายมีความสอดคล้องเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ และมีเท่าที่จำเป็น**
  - **ข้อ 4.7.1 ภาครัฐจัดให้มีกฎหมายที่สอดคล้องและเหมาะสมกับบริบทต่าง ๆ ที่เปลี่ยนแปลง** มีเป้าหมายปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้สามารถตอบสนองกับการเปลี่ยนแปลงของรูปแบบการค้า การบริการ และสามารถอำนวยความสะดวกในการดำเนินธุรกิจได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการปรับปรุงแก้ไขและยกเลิกกฎหมายต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรม เอื้ออำนวยต่อการบริหารราชการแผ่นดิน การพัฒนาประเทศ การให้บริการประชาชน

การประกอบธุรกิจ การแข่งขันระหว่างประเทศ สอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

- **ข้อ 4.7.2 มีกฎหมายเท่าที่จำเป็น** มีเป้าหมายออกแบบกฎหมายที่รอบคอบรัดกุมเพื่อแก้ปัญหาอย่างตรงจุดให้มีความสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศที่เป็นประโยชน์ต่อประชาชนโดยรวม ใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ และกำหนดวงรอบในการทบทวนปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา
- **ข้อ 4.7.3 การบังคับใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพ** มีเป้าหมายเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการใช้กฎหมาย ป้องกันการกระทำผิดและจับกุมผู้กระทำผิดได้อย่างถูกต้อง รวดเร็ว

2.2 แผนระดับ 2

2.2.1 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับเสนอต่อคณะรัฐมนตรี)

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 23 ด้าน เป็นการกำหนดประเด็นในลักษณะที่มีความบูรณาการและเชื่อมโยงระหว่างยุทธศาสตร์ชาติด้านที่เกี่ยวข้อง และประเด็นการพัฒนา เพื่อให้ส่วนราชการสามารถนำแผนแม่บทฯ ไปใช้ในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนระดับที่ 2 ที่มีความสำคัญในการเป็นแนวทางการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางในการปฏิบัติในแผนระดับที่ 3 ของหน่วยงาน ตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 4 ธันวาคม 2560 แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 23 ด้าน จึงมีการกำหนดองค์ประกอบของแผนตามหลักการความสัมพันธ์เชิงเหตุผลที่ต้องมีการระบุแนวทางการพัฒนาและการดำเนินแผนงาน/โครงการต่าง ๆ ที่ต้องสามารถสะท้อนผลสัมฤทธิ์ของเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติด้านที่เกี่ยวข้องได้อย่างเป็นรูปธรรม

โครงสร้างของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติทั้ง 23 ด้าน มีองค์ประกอบหลัก 2 ส่วน ได้แก่ 1) ประเด็นแผนแม่บท ประกอบด้วย เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมายในระดับประเด็น เพื่อใช้ติดตามประเมินผลการดำเนินงานในระดับผลลัพธ์ขั้นกลาง และ 2) แผนย่อยของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย เพื่อใช้ติดตามประเมินผลการดำเนินงานในระดับผลลัพธ์ขั้นต้น

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นส่วนสำคัญในการถ่ายทอดเป้าหมายและประเด็นยุทธศาสตร์ของยุทธศาสตร์ชาติลงสู่แผนระดับต่าง ๆ ต่อไป ซึ่งได้คำนึงถึงประเด็นร่วมหรือประเด็นตัดข้ามยุทธศาสตร์ การประสานเชื่อมโยงเป้าหมายของแต่ละแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ให้มีความสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติจะประกอบด้วยสถานการณ์และแนวโน้มที่เกี่ยวข้องของแผนแม่บท เป้าหมายและตัวชี้วัดในการดำเนินการซึ่งแบ่งช่วงเวลาออกเป็น 4 ช่วง ช่วงละ 5 ปี รวมทั้งกำหนดแนวทางการพัฒนาและแผนงาน/โครงการที่สำคัญของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อเป็นกรอบ

ในการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติว่า **"ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน"** โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม

ทั้งนี้ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่เกี่ยวข้องกับภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วยประเด็นหลัก 1 ประเด็น และประเด็นรอง 12 ประเด็น รวมเป็น 13 ประเด็น ได้แก่

1) ประเด็นที่ 1 ความมั่นคง
2) ประเด็นที่ 2 การต่างประเทศ
3) ประเด็นที่ 4 อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต
4) ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว
5) ประเด็นที่ 6 พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
6) **ประเด็นที่ 7 โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล (หลัก)**
7) ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ
8) ประเด็นที่ 17 ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม
9) ประเด็นที่ 18 การเติบโตอย่างยั่งยืน
10) ประเด็นที่ 19 การบริหารจัดการน้ำ
11) ประเด็นที่ 20 การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ
12) ประเด็นที่ 21 การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ
13) ประเด็นที่ 23 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

โดยมีรายละเอียดความสอดคล้องของแต่ละประเด็น ดังนี้

1) ประเด็นที่ (01) ความมั่นคง

มุ่งที่จะบริหารจัดการสภาวะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย และมีความสงบเรียบร้อยได้อย่างแท้จริง สามารถแก้ไขปัญหาเดิมและป้องกันไม่ให้ปัญหาใหม่เกิดขึ้น บูรณาการความร่วมมือกับทุกภาคส่วนทั้งในและต่างประเทศ ให้เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติด้านอื่น ๆ ในการที่จะขับเคลื่อนไปได้ตามทิศทางและเป้าหมายที่กำหนด โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 2 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง (0102) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- การป้องกันและแก้ไขปัญหาความมั่นคงทางไซเบอร์ของหน่วยงานและการพัฒนาบุคลากร
- ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย โดยการลดความเสี่ยงและเตรียมความพร้อมด้านสาธารณภัยและความปลอดภัยในการคมนาคมขนส่ง เช่น อุบัติเหตุทางถนน
- รักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ของชาติทางทะเล โดยการส่งเสริมและสนับสนุนกิจการทางพาณิชย์นาวี เพื่อสร้างผลประโยชน์ของชาติทางเศรษฐกิจ

2) ประเด็นที่ (02) การต่างประเทศ

กำหนดเป้าหมาย คือ การต่างประเทศไทยมีเอกภาพ ทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคั่ง ยั่งยืน มีมาตรฐานสากล และมีเกียรติภูมิในประชาคมโลก โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 4 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยความร่วมมือทางเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ (0202) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- เสริมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศในการขับเคลื่อนด้านการคมนาคมขนส่ง
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของไทย เพื่อมุ่งให้ไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการกระจายความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาค และเป็นประตูสู่เอเชียที่สำคัญ
- แลกเปลี่ยนองค์ความรู้ เทคโนโลยี และนวัตกรรม รวมถึงเรียนรู้แนวปฏิบัติที่เป็นเลิศจากประเทศที่มีศักยภาพในสาขาคมนาคมขนส่ง

(2) แผนย่อยการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ (0203) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- เสริมสร้างความร่วมมือกับต่างประเทศเพื่อเรียนรู้และแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ด้านคมนาคมขนส่งและแนวปฏิบัติที่เป็นเลิศ ตามกฎระเบียบ พันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล
- ผลักดันให้มีการจัดทำ ปรับปรุง และบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบภายในประเทศให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศของไทยและมีความเป็นมาตรฐานสากล
- สร้างความตระหนักรู้และเสริมสร้างขีดความสามารถของหน่วยงาน กลุ่ม/องค์กร และประชาชนไทย เพื่อให้สามารถดำเนินการให้เป็นไปตามกฎระเบียบ พันธกรณีและมาตรฐานระหว่างประเทศที่สำคัญ สามารถปรับตัวต่อความท้าทายและโอกาสจากสภาพแวดล้อมทั้งในประเทศและต่างประเทศ

(3) แผนย่อยการส่งเสริมสถานะและบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก (0204) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ส่งเสริมความร่วมมือเพื่อการพัฒนาและทางวิชาการ หรือการให้ความช่วยเหลืออื่น ๆ เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนและมนุษยธรรมแก่มิตรประเทศ
- ส่งเสริมศักยภาพและเสริมสร้างขีดความสามารถให้แก่คนไทย ทั้งในประเทศและต่างประเทศให้มีส่วนร่วมในองค์กรระหว่างประเทศ

(4) แผนย่อยการต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ (0205) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ส่งเสริมการบริหารจัดการและดำเนินงานด้านการต่างประเทศของหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ บูรณาการ และมีธรรมาภิบาล
- นำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ประโยชน์ในการปฏิบัติงานด้านการต่างประเทศในทุกมิติและทุกระดับ
- พัฒนาขีดความสามารถขององค์กร บุคลากร รวมถึงกฎระเบียบและข้อบังคับด้านการต่างประเทศของหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง
- ใช้ประโยชน์จากกลไกการประชุมระหว่างหน่วยงาน เพื่อร่วมกันขับเคลื่อนการต่างประเทศอย่างบูรณาการ ทั้งในการกำหนดมาตรการและโครงการร่วมกันและติดตามการดำเนินงานที่ผ่านมา

3) ประเด็นที่ (04) อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตเป็นหัวใจสำคัญในการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในระยะยาว แนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตให้ความสำคัญกับการพัฒนาเป็นองค์รวมและการสร้างระบบนิเวศให้อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 2 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ (0403) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ยกระดับความสามารถของผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งของไทยให้มีความสามารถในการแข่งขันในด้านต่าง ๆ มากขึ้น และให้สามารถสร้างและพัฒนานวัตกรรมทางอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ รวมถึงการสร้างโมเดลในการทำธุรกิจใหม่ในอนาคต
- ผลิตและพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งในภาคส่วนต่าง ๆ ให้มีทักษะและความเชี่ยวชาญในด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์

- สร้างความตระหนักรู้และสนับสนุนการลงทุนด้านเทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ซึ่งครอบคลุมถึงระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง และเทคโนโลยีใหม่ ๆ ในอนาคต ตามระดับความพร้อมของผู้ประกอบการและบริการด้านคมนาคมขนส่ง

(2) แผนย่อยอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม (0404) มีแนวทางการพัฒนาดังนี้

- ส่งเสริม สนับสนุนและกระตุ้นอุปสงค์เพื่อการเปลี่ยนผ่านอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ พลังงานไฮโดรเจน หรือพลังงานทางเลือกอื่น ๆ
- ถ่ายทอดองค์ความรู้ให้แก่ผู้ประกอบการในภาคบริการคมนาคมขนส่ง/โครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องให้สามารถปรับตัวพร้อมรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยี
- สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบินของประเทศด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เสริมศักยภาพฝูงบิน รักษามาตรฐานด้านความปอดภัย และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจให้กับประเทศในภาพรวม
- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยการสนับสนุนให้มีการจัดตั้งนิคมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ได้มาตรฐาน
- สนับสนุนให้มีกลไกในการส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง กำหนดมาตรฐานด้านระบบรางของประเทศเทียบเท่าระดับสากล รวมทั้งกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีอ เพื่อเป็นการวางรากฐานการพัฒนาอุตสาหกรรม ยกระดับคุณภาพการให้บริการคมนาคมในอนาคต

4) ประเด็นที่ (05) การท่องเที่ยว

การยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกแก่นักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ที่เอื้อต่อการเติบโตของการท่องเที่ยวที่มีคุณภาพ เพื่อกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่ชุมชนและเมืองอย่างทั่วถึงและยั่งยืน โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 3 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ (0504) มีเป้าหมายส่งเสริมการท่องเที่ยวทางน้ำให้เป็นทางเลือกหนึ่งของการท่องเที่ยวไทยซึ่งถือเป็นแหล่งสร้างรายได้ใหม่ให้กับประเทศ มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวทางทะเล ชายฝั่ง และลุ่มน้ำสายสำคัญให้เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวและกิจกรรมการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ

- ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภค และสิ่งอำนวยความสะดวกในการท่องเที่ยวทางน้ำ ทั้งท่าเรือสำราญในประเทศไทย เพื่อปรับบทบาทของท่าเรือในประเทศจากท่าเรือแวะพักเป็นท่าเรือหลัก และท่าเรืออื่น ๆ ที่ใช้สำหรับการท่องเที่ยวให้ได้มาตรฐาน ตลอดจนการบริหารจัดการท่าเรือทั้งในเรื่องความสะอาดและมาตรฐานความปลอดภัย
- พัฒนาและปรับปรุงปัจจัยสนับสนุนการท่องเที่ยวทางน้ำในทุกมิติ เช่น ความปลอดภัยในการเดินทาง การนำเทคโนโลยีมาใช้ในการอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนของบุคคลและตัวเรือ เน้นการพัฒนาบุคลากรที่มีความถนัดเฉพาะทาง เพื่อรองรับการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ
- ปรับปรุงและแก้ไขกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำโดยเฉพาะการส่งเสริมการลงทุนของภาคเอกชนและการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และประชาชน

(2) **แผนย่อยการท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค (0505)** มีเป้าหมายส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวภายในภูมิภาคอาเซียน โดยใช้ประโยชน์จากที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ แผนการลงทุนพัฒนาโครงข่ายคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ และกรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาเส้นทางการท่องเที่ยวที่เชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค โดยใช้ประโยชน์จากโครงข่ายคมนาคมที่มีในปัจจุบันและที่จะเกิดขึ้นใหม่ตามแผนพัฒนาในอนาคต ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งส่งเสริมความร่วมมือภายใต้กรอบความร่วมมือในระดับภูมิภาคและอาเซียน รวมถึงการพัฒนาเส้นทางที่เชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวศิลปะ วัฒนธรรม เมืองประวัติศาสตร์ และเมืองมรดกโลกภายในภูมิภาค
- อำนวยความสะดวกในการเดินทางระหว่างประเทศ โดยการพัฒนาและยกระดับการเดินทางและขนส่งสินค้าในทุกรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ

(3) **แผนย่อยการพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว (0506)** มีเป้าหมายการพัฒนาปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและการจัดการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนเพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับการท่องเที่ยวไทย มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของการเดินทาง และป้องกันผลกระทบที่อาจเกิดจากกิจกรรมการท่องเที่ยวทุกมิติ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว

5) ประเด็นที่ (06) พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ

การพัฒนาเมืองจะพัฒนาเมืองในจังหวัดให้เป็นเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจที่เป็นเมืองน่าอยู่ในทุกภาคของประเทศ โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 1 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ (0601) มีเป้าหมายการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อัจฉริยะที่สามารถรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ที่อยู่อาศัย ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ทุกกลุ่ม และผลักดันการพัฒนาเมืองอัจฉริยะในเมืองที่มีศักยภาพ โดยแบ่งการพัฒนาเมืองออกเป็น 2 รูปแบบ ได้แก่

- เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยพัฒนาเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของภาค ได้แก่ กรุงเทพฯ และปริมณฑล เชียงใหม่ ขอนแก่น นครราชสีมา เมืองในระเบียงเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง) สงขลา และภูเก็ต ให้มีศักยภาพในการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจเทียบเท่าเมืองขนาดใหญ่ในระดับนานาชาติและมีความน่าอยู่ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้
  - การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ เพื่อให้เป็นระบบการสัญจรหลักของประชาชนในเมือง และนำเทคโนโลยีมายกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในเมือง
- เมืองในจังหวัดเป้าหมาย **ภาคเหนือ** ประกอบด้วย 6 จังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ เชียงราย พิษณุโลก นครสวรรค์ น่าน ลำปาง และตาก **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ประกอบด้วย 8 จังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ มุกดาหาร หนองคาย อุดรธานี อุบลราชธานี บุรีรัมย์ ร้อยเอ็ด สกลนคร และนครพนม **ภาคกลางและตะวันออก** ประกอบด้วย 6 จังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ พระนครศรีอยุธยา กาญจนบุรี สระบุรี ราชบุรีสระแก้ว และตราด และ**ภาคใต้** ประกอบด้วย 7 จังหวัดเป้าหมาย ได้แก่ สุราษฎร์ธานี กระบี่ ยะลา ชุมพร ระนอง นครศรีธรรมราช และนราธิวาส มีแนวทางการพัฒนา คือ ยกระดับระบบโครงสร้างพื้นฐานเมืองในจังหวัดเป้าหมายให้ครอบคลุมได้มาตรฐาน โดยพัฒนาโครงข่ายถนนให้ทั่วถึง พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อเป็นทางเลือกในการสัญจรให้กับประชาชนในพื้นที่ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมให้ได้มาตรฐานและเพียงพอต่อความต้องการของคนทุกกลุ่ม

6) ประเด็นที่ (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล (หลัก)

ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 1 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ (0701) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- **การขนส่งทางราง** เร่งพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟขนาด 1 เมตร และรถไฟความเร็วสูง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางรางด้วยการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก รถจักรและล้อเลื่อนที่สอดรับการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีระบบรถไฟในอนาคต เพื่อให้เป็นโครงข่ายการเดินทางและขนส่งหลักของประเทศที่สอดรับกับความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้า
- **การขนส่งทางน้ำ** ส่งเสริมการพัฒนาท่าเรือ บำรุงรักษาร่องน้ำ บูรณาการการบริหารจัดการและการตลาดเพื่อกระตุ้นให้เกิดการใช้ประโยชน์ท่าเรือทั้งชายฝั่งและท่าเรือแม่น้ำในภูมิภาคที่มีอยู่ในปัจจุบันและยกระดับให้เป็นจุดนำเข้า-ส่งออกสินค้าของกลุ่มประเทศกัมพูชา สปป.ลาว เมียนมา เวียดนาม และเป็นท่าเรือสนับสนุนให้กับท่าเรือหลักของประเทศโดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง
- **การขนส่งทางอากาศ** ส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานหลักของประเทศ และขยายขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานภูมิภาคต่าง ๆ ให้สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้น
- **การขนส่งทางถนน** พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่บริเวณด่านการค้าและประตูการค้าหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเมืองและพื้นที่พิเศษ พื้นที่เกษตรกรรม ท่องเที่ยว อุตสาหกรรม และเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งรูปแบบอื่น
- **ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง** พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและพื้นที่พิเศษ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานี เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม และยกระดับการพัฒนาสถานีให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของพื้นที่ภายใต้แนวคิดการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน
- **พัฒนาและบูรณาการการเดินทางขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล** เพื่อนำไปสู่การควบคุมสั่งการและบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะทั้งในระดับพื้นที่และระดับประเทศ พร้อมทั้งพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมด้านคมนาคม เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้บริการสามารถใช้เป็นข้อมูลในการวางแผนค่าใช้จ่ายและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- **พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ** ให้สอดรับกับความต้องการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ และสอดรับกับรูปแบบการค้าระหว่างประเทศในอนาคต นำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งในส่วนของการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน กระบวนการโลจิสติกส์และการให้บริการโลจิสติกส์
- **เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานทั้งภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ** ให้สอดรับกับการขับเคลื่อนการยกระดับการผลิตทางการเกษตรเพื่อสร้างมูลค่าให้สูงขึ้น การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต พร้อมทั้งส่งเสริมให้เกิดการสร้างประโยชน์จากห่วงโซ่มูลค่าของสินค้าและบริการ และมีการดำเนินกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- **ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ** โดยการยกระดับประสิทธิภาพและสร้างมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นมาตรฐานสากลและแข่งขันได้ ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การให้บริการแบบครบวงจร รวมทั้งสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้าและการประกันภัย พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ บุคลากรเฉพาะทางและการพัฒนาระบบฐานข้อมูล
- **สนับสนุนให้เกิดการวิจัยเพื่อพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ** เพื่อลดการพึ่งพาการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ โดยการสร้างนวัตกรรมจากการวิจัย พัฒนาและรับการถ่ายทอดและต่อยอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์
- **ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ** โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติที่ชัดเจน พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีความทันสมัยและสามารถตอบสนองต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีมาตรฐานในระดับสากล

อย่างไรก็ดี ประเทศไทยยังต้องเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศที่มีผลกระทบต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง แผนแม่บทประเด็น โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ และสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้ สามารถสรุปเป้าหมายของตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมในช่วงปีต่าง ๆ ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2.1-1**

ตารางที่ 2.2.1-1 เป้าหมายและตัวชี้วัดของแผนแม่บทฯ ประเด็น (07) ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

รหัสเป้าหมาย	เป้าหมาย	ตัวชี้วัด	ค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด		
			ปี 66-70	ปี 71-75	ปี 76-80
070001	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน	ไม่เกิน 38	ไม่เกิน 31	ไม่เกิน 25
070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของ ประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง	สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (เฉลี่ยร้อยละ)	น้อยกว่าร้อยละ 11	น้อยกว่าร้อยละ 10	น้อยกว่าร้อยละ 9
070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น	ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60	20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.70	20 ลำดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.80
070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ร้อยละ 7	ร้อยละ 8	ร้อยละ 10
070104	การเดินทางด้วยระบบ ขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น	สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (เฉลี่ยร้อยละ)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 สำหรับกรุงเทพฯ และปริมณฑล และไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 สำหรับเมืองหลักในภูมิภาค	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 สำหรับกรุงเทพฯ และปริมณฑล และไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 สำหรับเมืองหลัก ในภูมิภาค	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 60 สำหรับกรุงเทพฯ และปริมณฑล และไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 สำหรับเมืองหลักในภูมิภาค
070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากร 1 แสนคน)	12 คนต่อประชากร 1 แสนคน	8 คนต่อประชากร 1 แสนคน	5 คนต่อประชากร 1 แสนคน

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ, สศช.

7) ประเด็นที่ (09) เขตเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมีเป้าหมายดึงดูดการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศและยกระดับรายได้ของประชากรในประเทศ โดยพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน และเตรียมความพร้อมด้านต่าง ๆ เพื่อให้เศรษฐกิจ การค้า ในพื้นที่มีความสะดวกรวดเร็ว โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 3 แผนย่อย ดังนี้

(1) **แผนย่อยการพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (0901)** การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อเป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม ให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด ปรับโครงสร้างการผลิตของประเทศและกระจายความเจริญออกสู่พื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และสาธารณูปโภคที่สำคัญ
- พัฒนาสนามบินอู่ตะเภาเป็นสนามบินหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าและประสิทธิภาพการบริหารจัดการของท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสัตหีบ ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัย

(2) **แผนย่อยการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ (0902)** มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ และการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น ผ่านการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาคประกอบด้วย

- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง
- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และหนองคาย
- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี
- ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ เพื่อสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งภายในและภายนอกประเทศ ครอบคลุมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนจุดเน้นการพัฒนาในแต่ละระเบียงฯ

(3) **แผนย่อยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (0903)** แผนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน มีวัตถุประสงค์สำคัญให้เกิดการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคโดยใช้โอกาสจากศักยภาพของพื้นที่และการมีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เพื่อลดความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และเสริมสร้างความมั่นคงในพื้นที่บริเวณชายแดน มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ใช้ประโยชน์และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและสังคม อาทิ โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่สอดรับกับความต้องการของพื้นที่
- พัฒนาเมืองในพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนให้เป็นเมืองน่าอยู่ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง เป็นต้น

8) ประเด็น (17) ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม

ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคมที่สามารถสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติของประชากรทุกช่วงวัย ทุกเพศสภาพ และทุกกลุ่ม การสร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมทุกกลุ่มเป้าหมาย โดยเฉพาะกลุ่มเปราะบางและด้อยโอกาส ผ่านกลไกที่สามารถชี้เฉพาะเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย 1 แผนย่อย ดังนี้

(1) **แผนย่อยมาตรการแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม (1702)** มีแนวทางการพัฒนา คือ ส่งเสริมและจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมให้ประชากรกลุ่มต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มเด็ก เยาวชน สตรี ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เพื่อให้เข้าถึงบริการของรัฐและโอกาสทางสังคมได้อย่างเท่าเทียม และส่งเสริมความมั่นคงด้านที่อยู่อาศัย

9) ประเด็น (18) การเติบโตอย่างยั่งยืน

การเติบโตอย่างยั่งยืน มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์และสร้างการเติบโตบนฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเลให้สมดุล ภายในขีดความสามารถของระบบนิเวศ ลดผลกระทบทางลบจากการพัฒนาสังคมและเศรษฐกิจของประเทศ โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม 2 แผนย่อย ดังนี้

(1) **แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจภาคทะเล (1802)** โดยมีแนวทางการพัฒนา มีดังนี้

- ฟื้นฟูชายหาดเพื่อสนับสนุนวิถีชีวิตและเศรษฐกิจชายฝั่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเสริมสร้างอัตลักษณ์และคุณค่าของสถานที่แก่ประชาชน
- พัฒนาและเพิ่มสัดส่วนกิจกรรมทางทะเลที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมโดยเน้นกรอบแนวทางเศรษฐกิจสีน้ำเงิน ฟื้นฟูสภาพแวดล้อมของหาดท่องเที่ยวให้มีความสะอาดสวยงามรองรับกิจกรรมการท่องเที่ยวที่เป็นมิตรกับระบบนิเวศ

- การพัฒนาท่าเรือและการขนส่งทางทะเลทั้งระบบให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางด้านพาณิชย์นาวีของภูมิภาค
- พัฒนาการเดินเรือสินค้าตามแนวชายฝั่งให้เติบโตอย่างยั่งยืนโดยมุ่งสู่ความเป็นกลางทางคาร์บอน และคาร์บอนเป็นศูนย์ตามลำดับ
- สนับสนุนให้เกิดการเชื่อมต่อเส้นทางเศรษฐกิจสองฝั่งสมุทรอย่างเหมาะสม ป้องกันไม่ให้เรือประมงผิดกฎหมาย ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศเข้ามาทำการประมงที่ผิดกฎหมาย

(2) แผนย่อยการสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ (1803)

มีแนวทางการพัฒนามีดังนี้

- ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก ดำเนินงานตามแนวทางการลดก๊าซเรือนกระจกในสาขาพลังงานและขนส่ง เช่น พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและการจัดการคมนาคม ปรับเปลี่ยนกระบวนการขนส่งแบบปล่อยคาร์บอนต่ำและลดมลพิษ เป็นต้น
- มุ่งเป้าสู่การลงทุนที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของภาครัฐและภาคเอกชน
- ใช้มาตรการใหม่ ๆ ด้านเศรษฐศาสตร์ การเงิน และการคลัง ในการส่งเสริมและสนับสนุนจูงใจให้ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- กำหนดให้โครงการลงทุนขนาดใหญ่ของภาครัฐต้องจัดทำการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เพื่อออกแบบโครงการให้สอดคล้องกับสภาพภูมิอากาศในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งลดความเสี่ยงจากภัยพิบัติรูปแบบต่าง ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง
- สร้างความรู้ ความเข้าใจ ความตระหนัก และการมีส่วนร่วมของประชาชน และภาคส่วนต่าง ๆ ในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

10) ประเด็น (19) การบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ

มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พิสูจน์และสอบเขตตามเอกสารสิทธิ์ แนวแม่น้ำ ลำคลอง และแหล่งน้ำธรรมชาติให้ชัดเจนและขึ้นทะเบียนโดยหน่วยงานรับผิดชอบหลัก โดยสำรวจ พิสูจน์แนวเขตแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติ และขึ้นทะเบียนแนวเขตแม่น้ำลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติ

- จัดการ แก้ไขปัญหา และป้องกันการรุกล้ำแนวเขตแม่น้ำ ลำคลอง และแหล่งน้ำธรรมชาติ โดยทำแผนรื้อถอนสิ่งก่อสร้างและอาคารที่รุกล้ำแม่น้ำ ลำคลองและแหล่งน้ำธรรมชาติและรับฟังความคิดเห็นและการมีส่วนร่วมของประชาชนทุกภาคส่วน เพื่อจัดการการใช้ประโยชน์พื้นที่ริมน้ำอย่างจริงจัง
- อนุรักษ์ฟื้นฟูและพัฒนาแม่น้ำ ลำคลอง และแหล่งน้ำธรรมชาติ ในทุกมิติ

11) ประเด็นที่ (20) การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ

มุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการของภาครัฐอย่างมีประสิทธิภาพและมีคุณภาพ เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการ โดยเป็นการพัฒนาแบบครอบคลุมทั่วถึง บูรณาการไร้รอยต่อ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริการดิจิทัล และมุ่งดำเนินการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกในการบริการของภาครัฐ โดยแผนแม่บทฯ ประเด็นการบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 5 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการพัฒนาบริการประชาชน (2001) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนารูปแบบบริการภาครัฐเพื่ออำนวยความสะดวกในการให้บริการประชาชน
- พัฒนาการให้บริการภาครัฐผ่านการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาประยุกต์ใช้
- ปรับวิธีการทำงาน จาก “การทำงานตามภารกิจที่กฎหมายกำหนด” เป็น “การให้บริการที่ให้ความสำคัญกับผู้รับบริการ”

(2) แผนย่อยการบริหารจัดการการเงิน การคลัง (2002) มีแนวทางการพัฒนา

- กำหนดให้มีการติดตามและประเมินผลสัมฤทธิ์การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ และผลสัมฤทธิ์ของแผนงาน/โครงการ ทั้งในภาระกิจพื้นฐาน ภารกิจยุทธศาสตร์ และภารกิจพื้นที่
- ติดตามและประเมินผลทั้งก่อนเริ่มโครงการ ระหว่างโครงการ และหลังดำเนินการ โดยพิจารณาการเตรียมการข้อมูล เพื่อให้สามารถตรวจสอบและปรับการดำเนินการได้อย่างเหมาะสม

(3) แผนย่อยการปรับสมดุลภาครัฐ (2003) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- เปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการบริการสาธารณะและกิจกรรมสาธารณะอย่างเหมาะสม

(4) แผนย่อยการพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ (2004) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- พัฒนาหน่วยงานให้เป็น “ภาครัฐทันสมัย เปิดกว้าง เป็นองค์กรขีดสมรรถนะสูง”
- กำหนดนโยบายและการบริหารจัดการที่ตั้งอยู่บนข้อมูลและหลักฐานเชิงประจักษ์
- ปรับเปลี่ยนรูปแบบการจัดโครงสร้างองค์การและออกแบบระบบการบริหารงานใหม่ให้มีความยืดหยุ่น คล่องตัว กระชับ ทันสมัย

(5) แผนย่อยการสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ (2005) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ปรับปรุงกลไกในการกำหนดเป้าหมายและนโยบายกำลังคนในภาครัฐให้มีมาตรฐานและเกิดผลในทางปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- เสริมสร้างความเข้มแข็งในการบริหารงานบุคคลในภาครัฐให้เป็นไปตามระบบคุณธรรมอย่างแท้จริง
- พัฒนาบุคลากรภาครัฐทุกประเภทให้มีความรู้ความสามารถสูง มีทักษะการคิดวิเคราะห์และการปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง
- สร้างผู้นำทางยุทธศาสตร์ในหน่วยงานภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ

12) ประเด็นที่ (21) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ

เป้าหมายสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ คือ ภาครัฐมีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ มีการบริหารจัดการตามหลักธรรมาภิบาลและหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงในทุกระดับ โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 1 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ (2101) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- ส่งเสริมการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความใสสะอาดปราศจากพฤติกรรมที่ส่อไปในทางทุจริต เป็นภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพและตอบโจทย์ประชาชน
- ปรับระบบงานและโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการลดการใช้ดุลยพินิจในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่
- สนับสนุนกลไกและบูรณาการทำงานเพื่อการป้องกันการทุจริต
- สนับสนุนมาตรการการมีส่วนร่วมของภาคส่วนต่าง ๆ ในการป้องกันการทุจริต

13) ประเด็นที่ (23) การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม

มุ่งเน้นการดำเนินการตามผลที่คาดว่าจะได้รับเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ได้แก่ ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม ด้านสิ่งแวดล้อม ด้านองค์ความรู้พื้นฐาน และด้านปัจจัยสนับสนุน ด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม โดยมีแผนย่อยที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 1 แผนย่อย ดังนี้

(1) แผนย่อยการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ด้านเศรษฐกิจ (2301) มีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- มุ่งเน้นการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมที่ตอบโจทย์ความต้องการของประเทศ
- ยกระดับให้ผู้ประกอบการด้านบริการคมนาคมขนส่งให้สามารถใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ได้จริง
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีบทบาทนำ รวมทั้งการสร้างเครือข่ายร่วมกับภาคการศึกษาทั้งในระดับประเทศและนานาชาติ

ทั้งนี้ สามารถสรุปเป้าหมายระดับประเด็น และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทฯ ทั้ง 13 ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2.1-2**

ตารางที่ 2.2.1-2

เป้าหมายระดับประเด็น และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

รหัส	เป้าหมายระดับประเด็น	รหัส	เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย
01	**ความมั่นคง**		
0102	การป้องกันและแก้ไขปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคง	010201	ปัญหาความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน (เช่น ปัญหาสาธารณภัย จราจร และอุบัติเหตุ ฯลฯ) ได้รับการแก้ไขดีขึ้นจนไม่ส่งผลกระทบต่อการบริหารและพัฒนาประเทศ
02	**การต่างประเทศ**		
0202	ความร่วมมือทางเศรษฐกิจและความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ	020201	ประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลางการค้า การลงทุน การบริการ และความเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคเอเชีย โดยมีระบบเศรษฐกิจที่เน้นนวัตกรรมดีขึ้น
0203	การพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ	020301	ประเทศไทยมีการพัฒนาที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากลในทุกมิติและสามารถมีบทบาทเชิงรุกในการร่วมกำหนดมาตรฐานสากลเพิ่มขึ้น
0204	การส่งเสริมสถานะและบทบาทของประเทศไทยในประชาคมโลก	020401	ประเทศไทยมีเกียรติภูมิ อำนาจต่อรอง และได้รับการยอมรับในสากลมากขึ้น
0205	การต่างประเทศมีเอกภาพและบูรณาการ	020501	ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมขับเคลื่อนการต่างประเทศอย่างมีเอกภาพ และไทยเป็นหุ้นส่วนความร่วมมือกับต่างประเทศในทุกมิติมากขึ้น
04	**อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต**		
0403	อุตสาหกรรมและบริการ เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์	040301	อุตสาหกรรมและบริการเทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์มีการขยายตัวเพิ่มขึ้น
		040302	ความสามารถในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจดิจิทัลของไทยดีขึ้น
0404	อุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม	040401	ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยเฉพาะอากาศยานรุ่นใหม่
		040403	ประเทศไทยเป็นหลักในฐานการผลิตยานยนต์สมัยใหม่ที่สำคัญของโลก
		040406	ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลในด้านความพร้อมในอนาคตดีขึ้น

ตารางที่ 2.2.1-2 (ต่อ)

เป้าหมายระดับประเด็น และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

รหัส	เป้าหมายระดับประเด็น	รหัส	เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย
05	**การท่องเที่ยว**		
0504	การท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ	050401	รายได้จากการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำเพิ่มขึ้น
		050402	การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น
0505	การท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค	050501	ประเทศไทยเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางของนักท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน
0506	การพัฒนาระบบนิเวศการท่องเที่ยว	050602	โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น ● การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ● การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งทางบกและทางทะเล
06	**พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ**		
0601	การพัฒนาเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ	060101	เมืองในพื้นที่เป้าหมายที่ได้รับการพัฒนา เพื่อกระจายความเจริญและลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ
07	**โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัล (หลัก)**		
		070001	ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น
0701	โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	070101	ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง
		070102	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น
		070103	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น
		070104	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น
		070105	ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง
09	**เขตเศรษฐกิจพิเศษ**		
0901	การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	090102	การลงทุนในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก
0902	การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ	090205	การลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น
0903	การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน	090302	การลงทุนในเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนเพิ่มขึ้น

ตารางที่ 2.2.1-2 (ต่อ)

เป้าหมายระดับประเด็น และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อยของแผนแม่บทฯ ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม

รหัส	เป้าหมายระดับประเด็น	รหัส	เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย
17	**ความเสมอภาคและหลักประกันทางสังคม**		
1702	มาตรการแบบเจาะจงเฉพาะกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหาเฉพาะกลุ่ม	170201	มีระบบกลไกในการให้ความช่วยเหลือกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการความช่วยเหลือเป็นพิเศษได้ครอบคลุมมากยิ่งขึ้น
18	**การเติบโตอย่างยั่งยืน**		
1802	การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมเศรษฐกิจทะเล	180201	ความสมบูรณ์ของระบบนิเวศทางทะเลเพิ่มขึ้น
1803	การสร้างการเติบโตอย่างยั่งยืนบนสังคมที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ	180301	การปล่อยก๊าซเรียนกระจกของประเทศไทยลดลง
20	**การบริการประชาชนและประสิทธิภาพภาครัฐ**		
2001	บริการภาครัฐให้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น	200101	บริการภาครัฐให้รับการปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลเพิ่มขึ้น
2002	การบริหารจัดการการเงินการคลัง	200201	หน่วยงานภาครัฐบรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติ
2003	การปรับสมดุลภาครัฐ	200301	เปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมอย่างเหมาะสม
2004	การพัฒนาระบบบริหารงานภาครัฐ	200401	ภาครัฐมีขีดสมรรถนะสูงเทียบสูงเทียบเท่ามาตรฐานสากล และมีความคล่องตัว
2005	การสร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐ	200501	บุคลากรภาครัฐยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ
21	**การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ**		
		210001	ประเทศไทยปลอดการทุจริตและพฤติกรรมชื่อสัตย์สุจริต
2101	การป้องกันการทุจริตและประพฤติมิชอบ	210101	ประชาชนมีวัฒนธรรมและพฤติกรรมชื่อสัตย์สุจริต
23	**การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม**		
2301	การวิจัยและพัฒนานวัตกรรม ด้านเศรษฐกิจ	230101	ภาคอุตลาหกรรมการผลิตและปริการ สร้างมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นจากการวิจัยและนวัตกรรมส่งผลให้เกิดการขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน

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

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) (แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13) ดำเนินการจัดทำโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เป็นแผนพัฒนาฯ ฉบับแรกที่เริ่มต้นกระบวนการยกร่างกรอบแผนภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติและจะมีผลในการใช้เป็นกรอบเพื่อกำหนดแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ และแผนปฏิบัติการในช่วง 5 ปีที่สองของยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ เพื่อนำพาประเทศไปสู่ **“ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน”** ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในระยะยาวได้อย่างเป็นรูปธรรม ครอบคลุมมิติการพัฒนาใน 6 ทุนหลักประกอบด้วย ทุนทางการเงิน ทุนทางกายภาพ ทุนทางธรรมชาติ ทุนทางสังคม ทุนมนุษย์ และทุนทางสถาบัน

แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีจุดมุ่งหมายสูงสุดเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศให้สามารถบรรลุผลตามเป้าหมายการพัฒนาระยะยาวที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ โดยมุ่งหวังให้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ทำหน้าที่เป็นกลไกในการชี้ประเด็นที่มีลำดับความสำคัญสูงต่อการพัฒนาประเทศใน ระยะ 5 ปี และเพื่อผลักดันให้ประเทศสามารถก้าวข้ามความท้าทายต่าง ๆ เพื่อขับเคลื่อนสู่ความเจริญเติบโตที่ทุกภาคส่วนได้รับประโยชน์อย่างเท่าเทียมกัน โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ได้กำหนดทิศทางและ เป้าหมายของการพัฒนาบนพื้นฐานของหลักการและแนวคิดที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่ หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง แนวคิด Resilience เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนของสหประชาชาติ โมเดลเศรษฐกิจ BCG

การวางกรอบการพัฒนาประเทศในระยะ 5 ปี ภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 มีความมุ่งหมายที่จะเร่งเพิ่มศักยภาพของประเทศในการรับมือกับความเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบที่รุนแรงและเสริมสร้างความสามารถในการสร้างสรรค์ประโยชน์จากโอกาสที่เกิดขึ้นได้อย่างเหมาะสมและทันท่วงที การกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศในระยะของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อพลิกโฉมประเทศไทยสู่ **“สังคมก้าวหน้าเศรษฐกิจสร้างมูลค่าอย่างยั่งยืน”** ซึ่งหมายถึง การสร้างการเปลี่ยนแปลงที่ครอบคลุมตั้งแต่ระดับโครงสร้าง นโยบาย และกลไก เพื่อมุ่งเสริมสร้างสังคมที่ก้าวทันพลวัตของโลกและเกื้อหนุนให้คนไทยมีโอกาสที่จะพัฒนาตนเองได้อย่างเต็มศักยภาพพร้อมกับการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์มีความสามารถในการสร้างมูลค่าเพิ่มที่สูง และคำนึงถึงความยั่งยืนด้านสิ่งแวดล้อม กำหนดเป้าหมายหลักจำนวน 5 ประการ ประกอบด้วย การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่ การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยง ภายใต้บริบทโลกใหม่

โดยแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 ประกอบด้วยตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ใช้ในการวัดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาในภาพรวมในแต่ละเป้าหมายหลัก ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.2.2-1**

ตารางที่ 2.2.2-1

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายที่ใช้ในการวัดผลสัมฤทธิ์ของการพัฒนาในภาพรวมในแต่ละเป้าหมายหลัก

เป้าหมายหลัก	ตัวชี้วัด	สถานะปัจจุบัน	ค่าเป้าหมายในปี 2570
1. การปรับโครงสร้างการผลิตสู่เศรษฐกิจฐานนวัตกรรม	รายได้ประชาชาติต่อหัว	7,097 เหรียญสหรัฐต่อปี (227,000 บาท) ในปี 2564	9,300 เหรียญสหรัฐต่อปี (300,000 บาท)
2. การพัฒนาคนสำหรับโลกยุคใหม่	ดัชนีความก้าวหน้าของคน	0.6501 (ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับปานกลาง) ในปี 2563	0.7209 (ความก้าวหน้าของคนอยู่ในระดับสูง)
3. การมุ่งสู่สังคมแห่งโอกาสและความเป็นธรรม	ความแตกต่างของความเป็นอยู่ (รายจ่าย) ระหว่างกลุ่มประชากรที่มีฐานะทางเศรษฐกิจสูงสุดร้อยละ 10 และต่ำสุดร้อยละ 40	5.68 เท่า ในปี 2563	ต่ำกว่า 5 เท่า
4. การเปลี่ยนผ่านไปสู่ความยั่งยืน	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก	ในปี 2562 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคพลังงานและขนส่งลดลงร้อยละ 17 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ	การปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวม (สาขาพลังงาน/ คมนาคมขนส่ง/ กระบวนการอุตสาหกรรม/ การจัดการของเสีย) ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในกรณีปกติ
5. การเสริมสร้างความสามารถของประเทศในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลงและความเสี่ยงภายใต้บริบทโลกใหม่	ดัชนีรวมสะท้อนความสามารถในการรับมือกับการเปลี่ยนแปลง ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัดย่อย คือ		
	1. ขีดความสามารถของการปฏิบัติตามกฎอนามัยระหว่างประเทศและการเตรียมความพร้อมฉุกเฉินด้านสุขภาพ	ร้อยละ 85 ในปี 2563	ร้อยละ 90 โดยสมรรถนะหลักแต่ละด้านไม่ต่ำกว่าร้อยละ 80
	2. อันดับความเสี่ยงด้านภูมิอากาศ	อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2558 - 2562) เท่ากับ 36.8	อันดับเฉลี่ย 5 ปี (2566 - 2570) ไม่ต่ำกว่า 40
	3. อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัล	อันดับที่ 38 ในปี 2564	อันดับที่ 30
	4. อันดับประสิทธิภาพของรัฐบาล	อันดับที่ 20 ในปี 2564	อันดับที่ 15

เพื่อถ่ายทอดเป้าหมายหลักไปสู่ภาพของการขับเคลื่อนที่ชัดเจนในลักษณะของวาระการพัฒนา (Agenda) ที่เอื้อให้เกิดการทำงานร่วมกันของหลายหน่วยงานและหลายภาคส่วนในการผลักดันการพัฒนาในเรื่องใดเรื่องหนึ่งให้เกิดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 จึงได้กำหนดหมุดหมายการพัฒนาจำนวน 13 ประการ โดยหมุดหมายทั้ง 13 ประการ แบ่งออกได้เป็น 4 มิติ ทั้งนี้ มีหมุดหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 7 หมุดหมาย โดยมีหมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค เป็นหมุดหมายหลักที่เกี่ยวข้องกับภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) หมุดหมายที่ 2 ไทยเป็นจุดหมายของการท่องเที่ยวที่เน้นคุณภาพและความยั่งยืน

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** การเปลี่ยนการท่องเที่ยวไทยเป็นการท่องเที่ยวคุณภาพสูงที่เชื่อมโยงกับอุตสาหกรรมและบริการที่มีศักยภาพอื่น

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.2** อันดับดัชนีการพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวดีขึ้น โดยมีอันดับรวมไม่เกินอันดับที่ 25 ด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยไม่เกินอันดับที่ 50 ด้านความยั่งยืน และด้านสิ่งแวดล้อมไม่เกินอันดับที่ 50 ด้านสุขภาพและสุขอนามัยไม่เกินอันดับที่ 50 และด้านทรัพยากรทางวัฒนธรรมและการท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ไม่เกินอันดับที่ 25

(3) **กลยุทธ์ที่ 2** การส่งเสริมการพัฒนาและยกระดับนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพรองรับนักท่องเที่ยวทั่วไป

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 ส่งเสริมการพัฒนาแหล่งและบริการการท่องเที่ยวในพื้นที่เมืองรองที่มีศักยภาพและกระจายเส้นทางการท่องเที่ยวให้หลากหลายและทั่วถึง

2) หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** การสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.1** ปริมาณการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์ซึ่งหมายถึงจำนวนจดทะเบียนรถยนต์ใหม่ ประกอบด้วยรถยนต์ประเภทยานยนต์ไฟฟ้าพลังงานแบตเตอรี่และยานยนต์ไฟฟ้า เซลล์เชื้อเพลิง) จำนวน 282,240 คัน คิดเป็นร้อยละ 26 ของยานยนต์ทั้งหมด ภายในปี 2570

ตัวชี้วัดที่ 1.3 ปริมาณรถยนต์ที่ได้ปรับเปลี่ยนเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลงเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 40,000 คัน ภายในปี 2570

(3) **กลยุทธ์ที่ 1** การส่งเสริม การปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1 ใช้มาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2 ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ หน่วยงานราชการรัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน ในทุกประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.3 สนับสนุนให้ประชาชนดัดแปลงรถยนต์เก่าเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง

กลยุทธ์ที่ 6 การวิจัยพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่เกี่ยวข้องกับยานยนต์ไฟฟ้าและยานยนต์ไร้คนขับ

กลยุทธ์ย่อยที่ 6.3 ส่งเสริมงานวิจัยและการจัดทำระเบียบรองรับการวิจัยและพัฒนายานยนต์ที่ปล่อยมลพิษเป็นศูนย์

กลยุทธ์ที่ 8 การปรับปรุงและจัดทำกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้เอื้อกับการเติบโตของอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าและให้ความสำคัญกับการบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างรัฐและเอกชน

กลยุทธ์ย่อยที่ 8.1 จัดทำและปรับปรุงกฎหมายหรือกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า สถานีอัดประจุไฟฟ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ 8.3 ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง (โดยเฉพาะการจดทะเบียน) เพื่อสนับสนุนและช่วยอำนวยความสะดวกในการดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

กลยุทธ์ที่ 10 มาตรฐานด้านคุณสมบัติและความปลอดภัย

กลยุทธ์ย่อยที่ 10.5 กำหนดมาตรฐานและหน่วยงานให้การตรวจสอบรับรองสำหรับยานยนต์ที่ดัดแปลงเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

กลยุทธ์ย่อยที่ 10.7 จัดทำมาตรฐานที่สำคัญ ได้แก่ มาตรฐานการติดตั้ง และมาตรฐานแบตเตอรี่สำหรับการดัดแปลงยานยนต์เก่าเป็นยานยนต์ไฟฟ้า

3) หมุดหมายที่ 5 ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (หมุดหมายหลัก)

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนในภูมิภาค
เป้าหมายที่ 2 ไทยเป็นห่วงโซ่อุปทานของภูมิภาค
เป้าหมายที่ 3 ไทยเป็นประตูและทางเชื่อมโครงข่ายคมนาคมและโลจิสติกส์ของภูมิภาค

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.1** อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจ (โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ) มีอันดับดีขึ้น
ตัวชี้วัดที่ 2.1 มูลค่าการลงทุนรวมในประเทศขยายตัวเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 6 ต่อปี หรือสัดส่วนการลงทุนรวมต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 27 ต่อปี
ตัวชี้วัดที่ 3.1 ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอยู่ในอันดับไม่ต่ำกว่าอันดับที่ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60
ตัวชี้วัดที่ 3.2 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศน้อยกว่าร้อยละ 11

(3) **กลยุทธ์ที่ 2** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและปัจจัยสนับสนุนเพื่อเป็นประตูการค้าการลงทุนและฐานเศรษฐกิจสำคัญของภูมิภาค
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.1 ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนาปัจจัยสนับสนุนเพื่อสนับสนุนพื้นที่ที่มีศักยภาพและเขตเศรษฐกิจพิเศษทั้งในปัจจุบันและอนาคต
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 พัฒนาระบบคมนาคมและโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงไร้รอยต่อตั้งแต่ระดับภูมิภาค อนุภูมิภาค และชายแดน ให้เป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3 ให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.4 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.5 เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์เพื่ออำนวยความสะดวกและลดอุปสรรคในการค้าการลงทุน รวมถึงสอดรับกับรูปแบบการค้าในอนาคต
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.6 สนับสนุนให้มีการลงทุนพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์
กลยุทธ์ย่อยที่ 2.7 สนับสนุนให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น

กลยุทธ์ที่ 3 ผลักดันการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเป้าหมายสู่ไทยแลนด์ 4.0

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.2 ปรับโครงสร้างภาคอุตสาหกรรม ภาคบริการ และโลจิสติกส์

4) หมุดหมายที่ 6 ไทยเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะและอุตสาหกรรมดิจิทัลของอาเซียน

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** เศรษฐกิจดิจิทัลภายในประเทศมีการขยายตัว

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.2** มีกระดานข้อมูลดิจิทัลของภาครัฐที่สามารถติดตามจำนวนธุรกรรมงานบริการภาครัฐที่ ปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลได้ภายในปี 2566 และงานบริการภาคประชาชนของภาครัฐต้องปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลทั้งหมดภายในปี 2570

(3) **กลยุทธ์ที่ 1** การขับเคลื่อนสังคมและเศรษฐกิจไทยด้วยดิจิทัล

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.3 พัฒนาให้เกิดการนำเทคโนโลยีมาใช้ในการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการสาธารณะของภาครัฐเพิ่มขึ้น

5) หมุดหมายที่ 8 ไทยมีพื้นที่และเมืองอัจฉริยะที่น่าอยู่ ปลอดภัย เติบโตได้อย่างยั่งยืน

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของภาคและการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษขยายตัวเพิ่มขึ้น

เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาเมืองให้มีความน่าอยู่ อย่างยั่งยืน มีความพร้อมในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงทุกรูปแบบ เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มมีคุณภาพชีวิตที่ดีอย่างทั่วถึง

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.2** มูลค่าการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษ เพิ่มขึ้นตามเป้าหมายในแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกมีมูลค่าการลงทุนรวม 500,000 ล้านบาท พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้มีมูลค่าการลงทุนรวม 100,000 ล้านบาทและเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนมีมูลค่าการลงทุนรวม 10,000 ล้านบาท

ตัวชี้วัดที่ 3.2 เมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืนมีจำนวนมากขึ้น

(3) **กลยุทธ์ที่ 3** การสร้างความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน โลจิสติกส์ และดิจิทัล รองรับพื้นที่เศรษฐกิจหลักและเมือง

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และระบบดิจิทัลอย่างต่อเนื่อง เพียงพอและได้มาตรฐาน เพื่อให้ครอบคลุมพื้นที่และเมืองสามารถรองรับการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและความต้องการของประชาชน

6) หมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 3** การสร้างสังคมคาร์บอนต่ำและยั่งยืน

(2) **ตัวชี้วัดที่ 3.1** สัดส่วนของการใช้พลังงานทดแทนต่อปริมาณการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายเพิ่มขึ้น มีสัดส่วนไม่น้อยกว่า ร้อยละ 24 ภายในปี 2570

(3) **กลยุทธ์ที่ 1** การพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการตามหลักเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2 เพิ่มประสิทธิภาพในการผลิตสินค้าและบริการตามแนวทางทางเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรมและกลไกสนับสนุนเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.4 ส่งเสริมเทคโนโลยีการดักจับ การใช้ประโยชน์ และการกักเก็บคาร์บอนดักจับก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในภาคพลังงานและภาคอุตสาหกรรม

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.6 พัฒนาฐานข้อมูล/องค์ความรู้/มาตรฐาน/กฎหมาย/มาตรการสนับสนุนและสร้างแรงจูงใจ ปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน

กลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน

กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

7) หมุดหมายที่ 13 ไทยมีภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน

ประกอบด้วยเป้าหมาย ตัวชี้วัด และกลยุทธ์ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ดังนี้

(1) **เป้าหมายที่ 1** การบริการภาครัฐ มีคุณภาพ เข้าถึงได้

เป้าหมายที่ 2 ภาครัฐที่มีขีดสมรรถนะสูง คล่องตัว

(2) **ตัวชี้วัดที่ 1.1** ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90

ตัวชี้วัดที่ 2.1 ผลการสำรวจรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ในองค์ประกอบ ดัชนีรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีการมีส่วนร่วม ทางอิเล็กทรอนิกส์ ดัชนีทุนมนุษย์ และดัชนีการให้บริการภาครัฐออนไลน์ ไม่เกินอันดับที่ 40 ของโลก และมีคะแนนไม่ต่ำกว่า 0.82

(3) **กลยุทธ์ที่ 1** พัฒนาคุณภาพการให้บริการภาครัฐที่ตอบโจทย์ สะดวก และประหยัด

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1 ยกเลิกภารกิจการให้บริการที่สามารถเปิดให้ภาคส่วนอื่นให้บริการแทน

กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2 ทบทวนกระบวนการทำงานของภาครัฐควบคู่กับพัฒนาการบริการภาครัฐในรูปแบบดิจิทัลแบบเบ็ดเสร็จ

กลยุทธ์ที่ 2 ปรับเปลี่ยนการบริหารจัดการและโครงสร้างของภาครัฐให้ยืดหยุ่น เชื่อมโยง เปิดกว้างและมีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ย่อยที่ 2.2 สร้างความโปร่งใสและธรรมาภิบาลภาครัฐ

กลยุทธ์ที่ 3 ปรับเปลี่ยนภาครัฐเป็นรัฐบาลดิจิทัลที่ใช้ข้อมูลในการบริหารจัดการเพื่อการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1 ปรับเปลี่ยนข้อมูลภาครัฐทั้งหมดให้เป็นดิจิทัล

กลยุทธ์ย่อยที่ 3.2 ปรับเปลี่ยนกระบวนการทำงานภาครัฐเป็นดิจิทัล

กลยุทธ์ที่ 4 สร้างระบบบริหารภาครัฐที่ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนและพัฒนาบุคลากรให้มีทักษะที่จำเป็นในการให้บริการภาครัฐดิจิทัล และปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ มาตรการภาครัฐให้เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.1 ปรับระบบการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐเพื่อดึงดูดและรักษาผู้มีศักยภาพมาขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศ

กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2 ยกเลิกกฎหมายที่หมดความจำเป็นและพัฒนากฎหมายที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศ

2.3 เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน 17 เป้าหมาย เพื่อครอบคลุมมิติการพัฒนาด้านการพัฒนาคน เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อม สันติภาพและความยุติธรรม และความเป็นหุ้นส่วนการพัฒนา มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาของประเทศภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล และเป็นกรอบในการจัดทำแผนการพัฒนาประเทศให้มีความสอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อพัฒนาประเทศให้มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน

ตามที่คณะกรรมการเพื่อการพัฒนาที่ยั่งยืน (กพย.) ได้มีมติเห็นชอบหลักการของแผนการขับเคลื่อนเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนสำหรับประเทศไทย (Thailand's SDG Roadmap) ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการใน 6 ด้าน ซึ่งรวมถึงการเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนกับแผน 3 ระดับของประเทศ เพื่อความสอดคล้องในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระดับประเทศกับระดับนานาชาติ ตลอดจนเพิ่มประสิทธิภาพการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผลการดำเนินงานของหน่วยงานของรัฐ รวมถึงหน่วยงานของรัฐ สามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการจัดทำโครงการ และแผนระดับที่ 3 ให้สามารถบรรลุได้ทั้งเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บทฯ ได้ในคราวเดียวกัน

เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน มี 17 เป้าหมายที่จะขจัดความยากจนในทุกรูปแบบให้แล้วเสร็จภายในปี 2573 โดยเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย 3 เป้าหมาย ได้แก่ **เป้าหมายที่ 3 เป้าหมายที่ 9** และ**เป้าหมายที่ 11** สรุปได้ดังนี้

1) เป้าหมายที่ 3 มีสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (Good Health and Well-being)

เป็นเป้าหมายที่มุ่งเน้นการสร้างหลักประกันการมีสุขภาวะที่ดี และส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดีสำหรับทุกคนในทุกช่วง ทั้งนี้ เป้าหมายที่ 3 มีเป้าหมายย่อย และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

(1) เป้าหมายย่อยที่ 3.6 : ลดจำนวนการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่ง ภายในปี พ.ศ. 2573
ตัวชี้วัดที่ 3.6.1 : อัตราผู้เสียชีวิตจากการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน

2) เป้าหมายที่ 9 อุตสาหกรรม นวัตกรรม โครงสร้างพื้นฐาน (Industry, Innovation and Infrastructure)

เป็นเป้าหมายที่มุ่งเน้นการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ภายในปี 2573 ทั้งนี้ เป้าหมายที่ 9 มีเป้าหมายย่อย และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

(1) เป้าหมายย่อยที่ 9.1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ยั่งยืนและมีความต้านทานและยืดหยุ่นต่อการเปลี่ยนแปลง ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดนเพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์
ตัวชี้วัดที่ 9.1.1 : สัดส่วนของประชากรชนบทที่อาศัยอยู่ภายในระยะ 2 กิโลเมตรจากถนนที่สามารถใช้งานได้ทุกฤดู
ตัวชี้วัดที่ 9.1.2 : ปริมาณผู้โดยสาร และสินค้าที่ขนส่งจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

(2) เป้าหมายย่อยที่ 9.4 : ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและปรับปรุงอุตสาหกรรมเพื่อให้เกิดความยั่งยืนโดยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากรและการใช้เทคโนโลยีและกระบวนการทางอุตสาหกรรมที่สะอาดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมากขึ้น โดยทุกประเทศดำเนินการตามขีดความสามารถของแต่ละประเทศภายในปี พ.ศ. 2573

3) เป้าหมายที่ 11 เมืองและถิ่นฐานมนุษย์อย่างยั่งยืน (Sustainable Cities and Communities)

เป็นเป้าหมายที่มุ่งที่จะทำให้เมืองและการตั้งถิ่นฐานของมนุษย์มีความครอบคลุม ปลอดภัย มีภูมิต้านทาน และยั่งยืน ทั้งนี้ เป้าหมายที่ 11 มีเป้าหมายย่อย และตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

(1) เป้าหมายย่อยที่ 11.2 : จัดให้ทุกคนเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน เข้าถึงได้ปลอดภัย ในราคาที่สามารถจ่ายได้พัฒนาความปลอดภัยทางถนน ขยายการขนส่งสาธารณะ และคำนึงถึงกลุ่มคนที่อยู่ในสถานการณ์ที่เปราะบาง ผู้หญิง เด็กผู้พิการ และผู้สูงอายุ ภายในปี พ.ศ. 2573
ตัวชี้วัดที่ 11.2.1 : สัดส่วนของประชากรที่เข้าถึงการขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก

2.4 นโยบายของรัฐบาลและคณะรัฐมนตรี

นโยบายของรัฐบาลตามคำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี โดยนายเศรษฐา ทวีสิน (นายกรัฐมนตรี) ที่แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันจันทร์ที่ 11 กันยายน 2566 มีนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง สรุปได้ดังนี้

1) นโยบายเร่งด่วน ประกอบด้วย

(1) ส่งเสริมการผลิตและการใช้พลังงานสะอาดและพลังงานหมุนเวียน
(2) รัฐบาลจะผลักดันการพัฒนาการบริหารจัดการทุกขั้นตอนการบริการที่เป็นประตูสู่ประเทศไทย
(3) ปรับปรุงระบบคมนาคมทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
(4) ปรับปรุงสนามบินและจัดการเที่ยวบินของสนามบินทั่วประเทศให้มีประสิทธิภาพเพิ่มปริมาณเที่ยวบินให้สามารถ
(5) นำนักท่องเที่ยวมาสู่ประเทศไทยได้มากขึ้น

2) **นโยบายระยะกลางและระยะยาว** ประกอบด้วย

(1) ลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศทั้งทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ เชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภาคประชาชน สินค้า และบริการ ด้วยราคาและบริการที่เป็นธรรม เหมาะสมกับค่าครองชีพ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชน

(2) การเปลี่ยนบทบาทของรัฐที่เคยเป็นผู้กำกับดูแลที่เต็มไปด้วยกฎ ระเบียบ และข้อบังคับ ให้เป็นผู้สนับสนุนที่ปลดล็อคข้อจำกัดของประชาชน สร้างโอกาสให้กับประชาชนในการสร้างรายได้และเจริญเติบโต อาทิ การยกเลิกและปรับปรุงกฎหมายที่ไม่จำเป็น

(3) ใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยในการให้บริการมาเพิ่มประสิทธิภาพ สร้างความโปร่งใส ขจัดช่องโหว่ในการทุจริต ลดค่าใช้จ่าย และปรับปรุงการทำงานของภาครัฐให้เป็นรัฐบาลดิจิทัล ทำให้ประชาชนได้รับความสะดวกมากยิ่งขึ้น

(4) ให้ความสำคัญกับความเท่าเทียมของคนทุกกลุ่ม ไม่ว่าจะเป็นกลุ่มเปราะบาง คนพิการ ผู้สูงอายุ และกลุ่มชาติพันธุ์

(5) สร้างความร่วมมือกับกลุ่มประเทศ องค์กรทางเศรษฐกิจและการพัฒนาระหว่างประเทศ

นอกจากนี้ ในส่วนของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้นำนโยบายของรัฐบาลมากำหนดนโยบายการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 14 กันยายน 2566 สรุปได้ดังนี้

“คมนาคมเพื่อความอุดมสุขของประชาชน”

โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ประชาชนมีความสุขในทุกมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจ ความปลอดภัย การให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล และการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ในการดำเนินงานต้องตอบสนองความคาดหวังของรัฐบาลและประชาชนทั้งด้านการเดินทาง การใช้บริการ ที่เชื่อมโยงการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งในทุกมิติ เพื่อให้ประเทศไทยเป็นประตูและเป็นศูนย์กลางการเดินทางของภูมิภาค ส่งเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และความมั่นคงของประเทศ ภายใต้มาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางสูงสุด ลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ และส่งเสริมให้เกิดความสุขจากการยกระดับคุณภาพชีวิต ลดระยะเวลาการเดินทาง ลดต้นทุน ลดอัตราค่าบริการในการเดินทางและขนส่ง ลดปัญหาอุปสรรค และสร้างโอกาสในการเดินทางของคนทุกกลุ่มอย่าง “ทั่วถึงและเท่าเทียม” รวมทั้งส่งเสริมนโยบายของรัฐบาลในการรักษาสิ่งแวดล้อม การลดใช้พลังงานจากฟอสซิล และส่งเสริมการใช้พลังงานไฟฟ้าเพื่อให้บริการในระบบขนส่ง โดยมีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1) คมนาคมเปิดประตูการค้า การท่องเที่ยว สร้างการเป็นศูนย์กลางเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางทุกมิติ ประกอบด้วย การส่งเสริมและยกระดับประตูการค้าและการท่องเที่ยว ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถและพัฒนาท่าอากาศยานหลัก การส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายระบบรางทั้งในเมืองและระหว่างเมือง ด้วยการพัฒนารถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงการส่งเสริมและพัฒนาระบบโครงข่ายทางถนนและทางพิเศษให้ครอบคลุมความต้องการเดินทางของประชาชน และการส่งเสริมและพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าทางน้ำที่มีต้นทุนต่ำที่สุด ด้วยการเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

2) คมนาคมเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน เนื่องจากปัจจุบันสถิติอุบัติเหตุและอัตราการเสียชีวิตของประชาชนยังคงอยู่ในลำดับต้น ๆ ของโลก สิ่งที่ประชาชนต้องการ คือ การสร้างความปลอดภัยพื้นฐานและการให้บริการของกระทรวงฯ การลดอุบัติเหตุทางถนน การเสริมสร้างความปลอดภัยในทุกมิติทั้งระหว่างการก่อสร้างและระหว่างการให้บริการประชาชน การกำกับดูแลระบบการขนส่ง ภาคการให้บริการต้องตรวจสอบมาตรการความปลอดภัยทั้งสภาพรถ คนประจำรถ คนขับ และยกระดับไปสู่มาตรฐานที่เพิ่มสูงขึ้น

3) คมนาคมเพื่อคุณภาพชีวิตและลดต้นทุนในการเดินทาง เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทั้งคนและสินค้าจากต้นทางไปถึงปลายทางให้รวดเร็วที่สุด มีความสะดวก สะอาด ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาต่ำ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ทุกวัน ทุกพื้นที่ ครอบคลุมการให้บริการแก่ผู้ประกอบการทั้งรายใหญ่และรายย่อยในภาคการเกษตร อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว เช่น การเดินทางแบบไร้รอยต่อ ล้อ – ราง – เรือ และการเพิ่มประสิทธิภาพและจัดระเบียบการขนส่งสินค้า เป็นต้น

4) คมนาคมเพื่อสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น Green Transport เพื่อลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และ PM 2.5 โดยเน้นย้ำให้ดำเนินการตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกในระบบการเดินทางและขนส่งทั้งในรถโดยสารสาธารณะ รถไฟ เรือโดยสาร และระบบการขนส่งต่าง ๆ รวมทั้งการบูรณาการ ร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาการจราจร

2.5 แผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้อง

แผนระดับ 3 ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งสนับสนุนและรองรับกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม สรุปได้ดังนี้

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

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2561 - 2565) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย 4.0 ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ 5 ด้าน ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่าง ๆ ที่มีคุณภาพเพียงพอรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่าง ๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ได้มีการแบ่งระยะการพัฒนาของยุทธศาสตร์ออกเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะละ 5 ปี โดยปัจจุบันอยู่ในระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ซึ่งประกอบไปด้วยสิ่งที่จะดำเนินการ ดังนี้

1) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก 6 แห่ง ในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา
2) พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า 10 คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. 2563 โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น
3) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

4) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
5) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะเช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก
6) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบรางส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การจัดหารถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า
7) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม
8) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

โดยมีเป้าหมาย ค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) สรุปได้ดัง**ตารางที่ 2.5.1-1**

ตารางที่ 2.5.1-1

เป้าหมาย ค่าเป้าหมาย และตัวชี้วัดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)

ประเด็น	ตัวชี้วัด		ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งฯ		
			ค่าเริ่มต้นแผน		ค่าเป้าหมาย
			ปี 2558	ปี 2559	ปี 2579
1. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	1.1	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง*	69.1 Mt-CO_2e	-	ลดลงร้อยละ 20
	1.2	สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ*	ร้อยละ 36.6	-	ลดลงจากกรณีปกติ ร้อยละ 15
	1.3	สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด**	ร้อยละ 8.48	-	ร้อยละ 2.77
2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	2.1	ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)*****	-	ร้อยละ 13.9	ร้อยละ 11.9
	2.2	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ*****	-	ร้อยละ 7.5	ร้อยละ 6.7
	2.3	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง***	ร้อยละ 1.4	-	ร้อยละ10
	2.4	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ***	ร้อยละ 11.44	-	ร้อยละ 19
	2.5	ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย	831,910 เที่ยวบิน/ปี	-	2,700,000 เที่ยวบิน/ปี
3) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	3.1	สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล**	ร้อยละ 31.28	-	ร้อยละ 50.38
	3.2	สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง**	ร้อยละ 50.28	-	ร้อยละ 61.12
	3.3	ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม****	-	-	-
	3.4	ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม****	-	-	-

ที่มา : * แผนอนุรักษ์พลังงาน 2558 - 2579, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ, สนข.

** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนข.

*** คาดการณ์จากแบบจำลองของ สนข.

**** เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีการสำรวจข้อมูล)

***** ข้อมูลจากรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2564, สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, กันยายน 2565

2.5.2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) จัดทำขึ้น โดยมีเป้าหมายเพื่อให้ **"ระบบโลจิสติกส์เป็นกลไกสำคัญในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนุภูมิภาคและภูมิภาค"** ที่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ แผนแม่บทที่เกี่ยวข้อง และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 โดยมีแนวทางที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

(1) สร้างโครงข่ายการเชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจ พื้นที่อุตสาหกรรม และด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าให้สามารถแข่งขันได้ทั้งภายในและระหว่างประเทศ ได้แก่

- **พัฒนาเส้นทางขนส่งระหว่างเมืองและถนนเลี่ยงเมือง** อาทิ การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดระนอง - ชุมพรให้ไม่ความสมบูรณ์ และพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้สามารถส่งต่อสินค้าไปยังภาคต่าง ๆ รวมทั้งการสร้างสะพานเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน
- **เร่งพัฒนาโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่** ระยะที่ 1 และระยะที่ 2 และโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ สายใหม่ให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งสินค้าโดยจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนแต่ละเส้นทาง ตามความเร่งด่วน โดยให้ความสำคัญกับโครงข่ายการเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค พร้อมทั้งจัดหา หัวรถจักร แคร่บรรทุก และอุปกรณ์ยกขนให้เพียงพอกับความต้องการ รวมถึงพัฒนาความเชื่อมโยง เส้นทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาค
- **พัฒนาและใช้ประโยชน์ท่าเรือให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด** และจัดการความแออัดบริเวณพื้นที่หลังท่า เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการ อาทิ ท่าเรือกรุงเทพ และท่าเรือแหลมฉบัง พร้อมทั้งลงทุน พัฒนาและจัดหาอุปกรณ์การยกขนสินค้าและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การใช้ประโยชน์ของท่าเรืออาทิ ท่าเรืออเนกประสงค์ระนอง และท่าเรือสงขลา ตลอดจนการพัฒนาและขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศ
- **พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคทุกมีศักยภาพ** ให้สามารถรองรับการเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ อาทิ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ แม่สอด อุดรธานี อุบลราชธานี หาดใหญ่ และระนอง

(2) พัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์และปรับปรุงด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อรองรับการรวบรวมและกระจายสินค้าในและนอกประเทศที่เชื่อมโยงเครือข่ายตลาดระดับต่าง ๆ ของภาครัฐและเอกชนในรูปแบบออฟไลน์และออนไลน์ ได้แก่

- **การพัฒนาศูนย์บริการโลจิสติกส์สนับสนุนการเป็นศูนย์ขนส่งและเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในภูมิภาค** อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า คลังปลอดภาษีอากร สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือบก (Dry Port) หรือสถานีขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ (Container Yard) ในพื้นที่มีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นจุดเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค รวมถึงจุดจอดพักรถบรรทุกเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า

(3) บริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานและศูนย์บริการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด ได้แก่

- **จัดทำแนวทางการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐาน** และศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่าง ๆ ในพื้นที่ให้มีความสอดคล้องกัน และสามารถเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าได้อย่างต่อเนื่อง
- **ส่งเสริมการขนส่งทางรางและทางลำน้ำ** อาทิ การใส้สิทธิประโยชน์ทางภาษีอากรตามความเหมาะสมสำหรับผู้ประกอบการที่ขนส่งสินค้า โดยใช้ระบบรางหรือลำน้ำ การพิจารณาปรับปรุงอัตราค่าใช้บริการท่าเรือ (Port Tariff/Port Charge) ของท่าเรือแต่ละแห่งตามประเภทสินค้าและประเภทสินค้าและประเภทหรือขนาดของเรือที่เข้าใช้บริการ
- **ส่งเสริมให้ภาครัฐและภาคเอกชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมพัฒนาโครงการ** ด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์มากขั้น เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่และตรงตามความต้องการของผู้ใช้บริการ อาทิ การทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในการพิจารณาความเหมาะสมและความต้องการลงทุนของภาคเอกชนต้องแต่เริ่มต้นโครงการ
- **ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการเป็นผู้ให้บริการ** โดยใช้โครงสร้างพื้นฐานที่ภาครัฐได้ลงทุนไว้ โดยไม่การประเมินประสิทธิภาพและความสำเร็จที่ชัดเจน อาทิ การเปิดโอกาสให้ผู้ประกอบการ ภาคเอกชนสามารถให้บริการเดินรถไฟขนส่งสินค้าได้โดยไม่การเตรียมการ เพื่อบริหารจัดการเส้นทาง การจัดสรรเวลาการเดินรถ การพิจารณาอัตราราคาใช้ทางและโครงสร้างพื้นฐานอื่น ๆ ที่เหมาะสม รวมถึงการกำหนดมาตรฐานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

(4) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการพัฒนาและใช้งานเทคโนโลยีสมัยใหม่ในกิจกรรมโลจิสติกส์ ได้แก่

- **ส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานและหน่วยงานของรัฐใช้ประโยชน์จากความก้าวของเทคโนโลยีดิจิทัลในการพัฒนาและปรับปรุงบริการที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์** เพื่อลดต้นทุนและยกระดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม อาทิ การใช้ประโยชน์จากยานยนต์ไร้คนขับ และการพัฒนา Digital Platform ให้เป็นระบบหลัก (Backbone System) ในการบริหารจัดการการขนส่งและติดตามสินค้า (Tracking) สำหรับผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม

2) การยกระดับมาตรฐานและเพิ่มมูลค่าโซ่อุปทาน

(1) ดำเนินการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อสนับสนุนให้ใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพและลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

3) การพัฒนาพิธีศุลกากร กระบวนการนำเข้า-ส่งออกที่เกี่ยวข้องและการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างประเทศ

(1) พัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลและใช้ประโยชน์จากระบบ NSW เพื่ออำนวยความสะดวกลดต้นทุนในการทำธุรกรรมนำเข้า-ส่งออก

(2) พัฒนากระบวนการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ เพื่อให้กระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าในการนำเข้าและส่งออกคล่องตัวมากขึ้น

(3) พัฒนาการอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนผ่านประตูการค้าที่สำคัญ

(4) เร่งพัฒนาความร่วมมือและแก้ไขอุปสรรคการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เพื่อให้การขนส่งสินค้ามีความสะดวกและประสิทธิภาพมากขึ้น

(5) ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเพื่อให้เป็นสากล

4) การพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (Logistics Service Providers: LSPs)

(1) เสริมสร้างศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันและปรับตัวทันได้ต่อสถานการณ์

(2) ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยสู่เวทีสากล เพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดการให้บริการโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการไทย

5) การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม การพัฒนาบุคลากร และการติดตามผลด้านโลจิสติกส์

(1) ส่งเสริมการวิจัยและนำผลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้ในการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์ที่ทันสมัยภายในประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทาน

(2) ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมที่ใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนากิจกรรมโลจิสติกส์เพื่อให้เกิดผลงานวิจัยนำไปต่อยอดในระดับอุตสาหกรรม

(3) พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ เพื่อรองรับความต้องการของตลาดแรงงานที่ต้องการบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีทักษะความเชี่ยวชาญเฉพาะและทักษะด้านเทคโนโลยีมากขึ้น

(4) ติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อวางแผนและขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2566 - 2570) ประกอบด้วย เป้าหมาย ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้แก่

1) เป้าหมายและตัวชี้วัดรวม

เป้าหมาย :

(1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลง

ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย :

(1) สัดส่วนต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงเหลือร้อยละ 5

(2) อันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ด้านสมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจ อยู่ในอันดับ 25 หรือคะแนนไม่ต่ำกว่า 3.60

2) เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับแนวทางการพัฒนา

เป้าหมาย :

(1) ต้นทุนการขนส่งสินค้าในกิจกรรมโลจิสติกส์ลดลง

ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย :

(1) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด เพิ่มขึ้นร้อยละ 7

เป้าหมาย :

(1) ผลงานวิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ได้รับการนำไปใช้ในเชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด และค่าเป้าหมาย :

(1) จำนวนโครงการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ที่นำไปใช้ในเชิงพาณิชย์ เพิ่มขึ้นทุกปี

2.5.3 แผนพัฒนาด้านดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

แผนพัฒนาด้านดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ได้มีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการสนับสนุนและขับเคลื่อนการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง ให้เกิดคุณค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจและสังคมจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางด้านคมนาคมขนาดใหญ่ของรัฐ และเพื่อให้การพัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลของกระทรวงคมนาคม มีแนวทางการพัฒนาที่มีความชัดเจนต่าง ๆ ของทุกหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมอย่างเป็นเอกภาพ และมีความต่อเนื่อง สอดรับกับนโยบายของรัฐบาลในการนำองค์กรภาครัฐจากรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ ไปสู่รัฐบาลอัจฉริยะ ภายใต้วิสัยทัศน์ **“ขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ”** โดยมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาด้านดิจิทัลของกระทรวง ทั้งสิ้น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด รวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่งด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Infrastructure)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport Service)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ยกระดับองค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่ง และผู้ใช้บริการเพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People)

2.5.4 แผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) (พ.ศ. 2560 - 2565)

สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) จัดทำแผนภาพรวมเพื่อการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (พ.ศ. 2560 - 2565) สรุปได้ดังนี้

1) วิสัยทัศน์

“เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก เป็นต้นแบบการพัฒนาเชิงพื้นที่ที่สมบูรณ์แบบ ช่วยผลักดันการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภายใต้นโยบายไทยแลนด์ 4.0 และให้ประเทศไทยก้าวขึ้นสู่ระดับประเทศพัฒนาโดยเร็วที่สุด”

2) วัตถุประสงค์

(1) เพื่อส่งเสริมการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ทันสมัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อเป็นฐานการสะสมเทคโนโลยี เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

(2) เพื่อเพิ่มศักยภาพโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภคให้เชื่อมโยงอย่างเป็นระบบสมบูรณ์มีประสิทธิภาพ มีความต่อเนื่อง ประชาชนสามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก

(3) เพื่อพัฒนาเมืองให้น่าอยู่และมีความทันสมัยระดับนานาชาติที่เหมาะสมต่อการอยู่อาศัยอย่างสะดวกปลอดภัยเข้าถึงได้โดยทั่วหน้า และสามารถประกอบกิจการอย่างมีคุณภาพและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

(4) เพื่อเสริมสร้างบทบาทของประเทศไทยในฐานะประตูของภูมิภาคเอเชียในบริบทโลก

3) เป้าหมายการพัฒนา

(1) เป้าหมายระดับประเทศ

- เป็นพื้นที่แรกที่มีการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมอย่างเป็นระบบ มีกฎหมาย องค์กรดำเนินการและมีภารกิจชัดเจน เป็นตัวอย่างของการพัฒนาพื้นที่อื่น ๆ ในอนาคต
- รายได้ประชาชาติขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 5 ต่อปี
- สะสมและนำเทคโนโลยีมาใช้ประโยชน์ในการสร้างรายได้และสร้างความสะดวกให้กับคนไทยทุกคนทุกระดับ

(2) เป้าหมายระดับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก คือ การยกระดับการลงทุนในทุกด้านไม่ต่ำกว่า 1.5 ล้านล้านบาท ใน 5 ปีแรก เพื่อให้เกิดฐานเทคโนโลยีใหม่ของประเทศและเกิดการพัฒนาคน ความรู้และเทคโนโลยีให้ก้าวทันโลกอนาคต

(3) เป้าหมายระดับจังหวัด ภายใน 10 ปี

- **ฉะเชิงเทรา** เป็นที่อยู่อาศัยชั้นดี เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ (logistics hub) เชื่อมโยงภาคตะวันออกกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น กัมพูชา ลาว และจีน
- **ชลบุรี** เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงคุณภาพและการศึกษา เป็นศูนย์กลางทางการเงินและการวิจัยและพัฒนา
- **ระยอง** เป็นเมืองนวัตกรรม การวิจัยและพัฒนาและการท่องเที่ยวเกษตร

4) กรอบเวลาของการดำเนินงาน มี 3 ระยะ

- ระยะเร่งด่วน (สัมฤทธิ์ผลใน 1 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2560 - 2561)
- ระยะปานกลาง (สัมฤทธิ์ผลใน 2-5 ปี ใช้งบประมาณปี พ.ศ. 2562 - 2564)
- ระยะถัดไป (สัมฤทธิ์ผลใน 10-15 ปี ใช้งบประมาณตั้งแต่ปี พ.ศ. 2565)

5) แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง

แนวทางที่ 1 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport) อย่างไร้รอยต่อ (Seamless) ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งระบบโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ทั้งพื้นที่อุตสาหกรรม ท่องเที่ยว กับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

แนวทางที่ 3 : การพัฒนาและส่งเสริมการท่องเที่ยว เพื่อยกระดับการท่องเที่ยวในเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออกสู่การท่องเที่ยวระดับโลกอย่างยั่งยืน รองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มรายได้ดี กลุ่มเชิงสุขภาพ และนักท่องเที่ยวกลุ่มธุรกิจ (B-leisure) โดยยกระดับแหล่งท่องเที่ยวที่มีแนวคิดสร้างสรรค์และนวัตกรรม รวมทั้งดูและคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้เชื่อมโยงและเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวหลักที่สำคัญได้สะดวกขึ้น

แนวทางที่ 5 : การพัฒนาเมืองอัจฉริยะน่าอยู่ มหานครการบินภาคตะวันออก และศูนย์กลางการเงิน เพื่อสร้างสภาพแวดล้อมเมืองให้มีคุณภาพชีวิตขั้นสูง สนับสนุนนวัตกรรม กิจกรรมที่สร้างมูลค่าสูงขึ้น พัฒนาธุรกิจและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวเนื่องกับการบิน โลจิสติกส์ อากาศยาน และธุรกิจภายในสนามบินอู่ตะเภา จัดตั้งสำนักงานและพัฒนาเมืองใหม่อัจฉริยะตัวอย่างนำร่อง พร้อมทั้งมีกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีการจ้างงานในพื้นที่

6) โครงการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่ง มีดังนี้

โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ
1. รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน	รฟท. / สกพอ. / เอกชน
2. สนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก	ทร. / สกพอ. / เอกชน
3. ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (TG MRO Campus)	บกท. / สกพอ. / เอกชน
4. รถไฟทางคู่เชื่อม 3 ท่าเรือ	รฟท. / สกพอ. / เอกชน
5. ท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3	กทท. / สกพอ. / เอกชน
6. ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดระยะที่ 3	กนอ. / สกพอ. / เอกชน

2.5.5 แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) จัดทำขึ้นโดยเล็งเห็นถึงความสำคัญของการพลิกฟื้นการท่องเที่ยวไทยเพื่ออนาคตที่ดีกว่าสำหรับทุกคน (Building Forward a Better Tourism For All) ภายใต้วิสัยทัศน์ในการพัฒนาและขับเคลื่อนการท่องเที่ยวอย่างครอบคลุมและทั่วถึง ภายในกรอบระยะเวลา 5 ปี คือ **“การท่องเที่ยวของประเทศไทย เป็นอุตสาหกรรมที่เน้นคุณค่า มีความสามารถในการปรับตัว เติบโตอย่างยั่งยืนและมีส่วนร่วม (Rebuilding High Value Tourism Industry with Resilience, Sustainability and Inclusive Growth)”** ประกอบด้วย ยุทธศาสตร์การพัฒนา ทั้งสิ้น 4 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1** เสริมสร้างความเข้มแข็งและภูมิคุ้มกันของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย (Resilient Tourism)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2** พัฒนาปัจจัยพื้นฐานของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีคุณภาพสูง (Quality Tourism)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3** ยกระดับประสบการณ์ด้านการท่องเที่ยว (Tourism Experience)
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4** ส่งเสริมการพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน (Sustainable Tourism)

ทั้งนี้ แผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2566 - 2570) มีแผนงาน/โครงการที่เกี่ยวข้องและสอดรับกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม อาทิ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและสิ่งอำนวยความสะดวกในทุกมิติตลอดเส้นทางการเดินทางท่องเที่ยวให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวทุกกลุ่ม เช่น นักท่องเที่ยวสูงอายุ ซึ่งกระทรวงคมนาคม ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกกลุ่มให้มีความสะดวก และปลอดภัย อันได้แก่ รถประจำทางสาธารณะ เรือโดยสารสาธารณะ รถไฟฟ้า ถนน ทางเท้า สะพานลอย เป็นต้น โดยพัฒนาร่วมกับกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อให้ครอบคลุมการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวทุกกลุ่มทั้งเด็ก ผู้สูงอายุ ผู้พิการ ให้สามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก

2.5.6 แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ (พ.ศ. 2560 - 2569)

กรมทางหลวง ได้แบ่งการพัฒนาโครงข่ายการให้บริการออกเป็น 3 กลุ่มหลัก คือ

1) โครงข่ายหลัก ได้แก่ ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ และขยายทางสายประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร
2) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Function ได้แก่ การก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทางเลี่ยงเมือง ก่อสร้างทางแนวใหม่ บูรณะปรับปรุงทาง ทางแยกต่างระดับ สะพาน อุโมงค์ ก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ และ ก่อสร้างทางลาดยาง
3) โครงข่ายสนับสนุนประเภท Agenda ได้แก่ สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ แก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก และเศรษฐกิจพิเศษ

ทั้งนี้ เพื่อตอบสนองแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่มุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งระบบราง สนับสนุนการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและทางอากาศ เพื่อเป้าหมายในการลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศ แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ ในช่วง 10 ปี (พ.ศ. 2560 - 2569) มียุทธศาสตร์สำหรับแผนพัฒนาดังกล่าว คือ “ยุทธศาสตร์แผนพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งอย่างบูรณาการ” แผนพัฒนาดังกล่าวแบ่งกลุ่มโครงการหลัก ออกเป็น 5 ด้าน ได้แก่

1) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวง (Mobillity) คือ ความรวดเร็วในการเดินทางของผู้สัญจร และสินค้าในระบบโลจิสติกส์
2) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายระเบียงเศรษฐกิจระหว่างทางหลวงและพื้นที่สำคัญเพื่อเร่งรัดการพัฒนา (Connectivity) คือ การเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจ พื้นที่ชายแดนและเขตเศรษฐกิจพิเศษ รวมถึงการเชื่อมโยงเมืองในภูมิภาค
3) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายทางหลวงในการเข้าถึงพื้นที่อย่างครอบคลุม (Accessibillity) คือ การเข้าถึงพื้นที่ที่เป็นยุทธศาสตร์เช่น พื้นที่ท่องเที่ยว พื้นที่ที่สนับสนุนความมั่นคงชายแดนภาคใต้ พื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและเขตเศรษฐกิจพิเศษ

4) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงกับโครงข่ายระบบรางและสนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift Support) คือ การเชื่อมต่อกับการขนส่งหลายรูปแบบและบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง

5) โครงการพัฒนาทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable) คือ ความเท่าเทียมในการกระจายงบประมาณ (Equity) การลดมลพิษ (Emission) ความปลอดภัยในการเดินทาง (Safety)

2.5.7 แผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโดยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง (MR-Map)

การศึกษาแนวทางการบูรณาการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง มีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมและชี้นำการพัฒนาเชิงพื้นที่ รวมถึงพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ร่วมกับระบบรางตามนโยบายรัฐบาล เพื่อลดผลกระทบการเวนคืนและการแบ่งแยกชุมชน ให้การลงทุนมีความคุ้มค่า สามารถแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ ทั้งโครงข่ายทางหลวงและโครงข่ายทางรถไฟ

จากแนวทางการกำหนดโครงข่ายการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบรางมีระยะทางรวมทั้งหมดประมาณ 6,974 กิโลเมตร เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน 374 กิโลเมตร (รวมส่วนที่เป็นทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย และถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตกที่ยังไม่ได้ดำเนินการในรูปแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 317 กิโลเมตร ส่วนที่เหลือ 6,283 กิโลเมตร อยู่ในแผนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาฯ โดยเป็นการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองร่วมกับระบบราง 3,593 กิโลเมตร

1) แนวเหนือ-ใต้ 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 3,613 กิโลเมตร ได้แก่

- MR1 เส้นทางเชียงราย-นราธิวาส ระยะทาง 2,237 กิโลเมตร
- MR2 เส้นทางกรุงเทพฯ/ชลบุรี-หนองคาย ระยะทาง 897 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กิโลเมตร
- MR3 เส้นทางบึงกาฬ-สุรินทร์ ระยะทาง 479 กิโลเมตร

2) แนวตะวันออก-ตะวันตก 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 2,756 กิโลเมตร ได้แก่

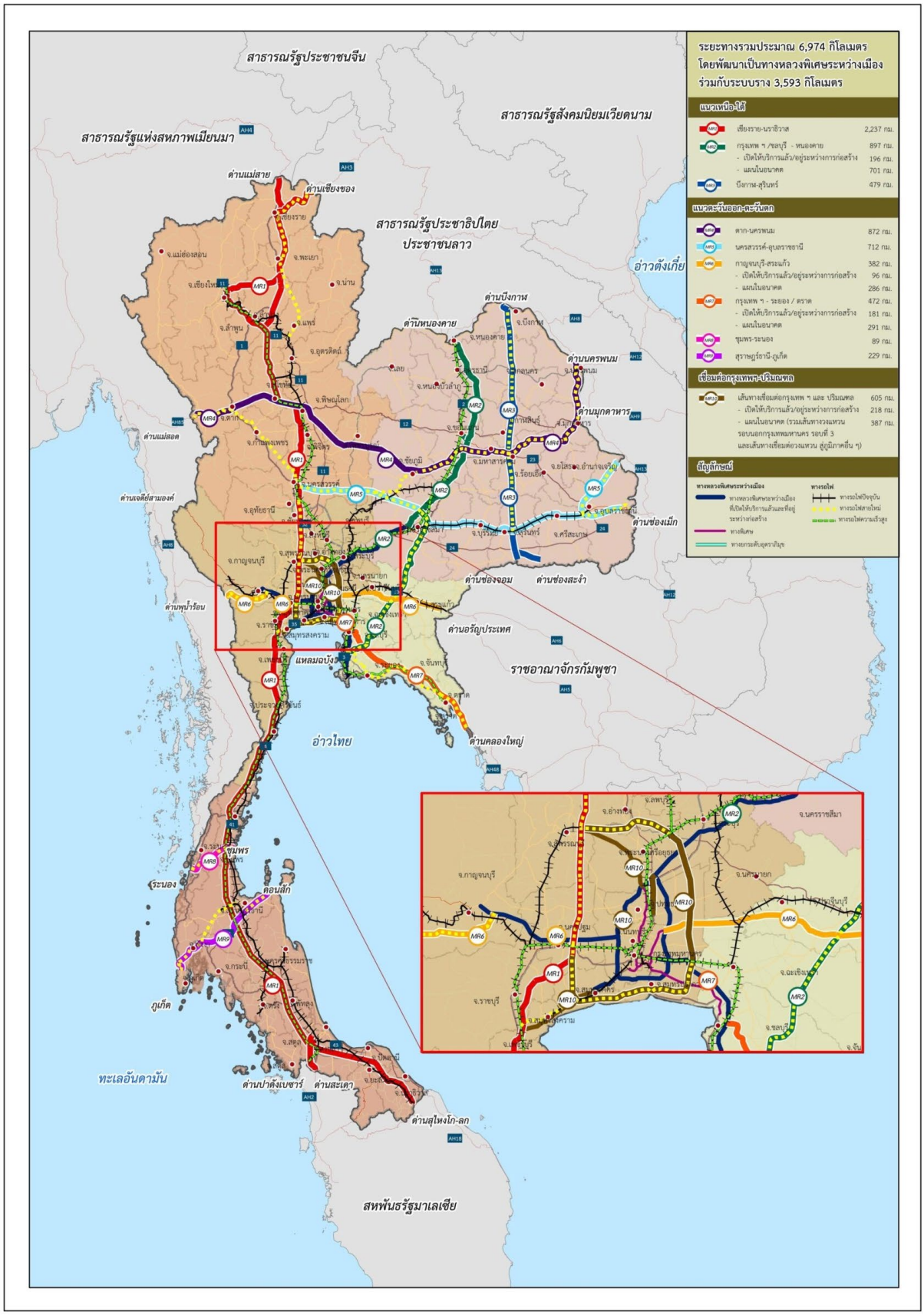
- MR4 เส้นทางตาก-นครพนม ระยะทาง 872 กิโลเมตร
- MR5 เส้นทางนครสวรรค์-อุบลราชธานี ระยะทาง 712 กิโลเมตร
- MR6 เส้นทางกาญจนบุรี-สระแก้ว ระยะทาง 382 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางใหญ่-กาญจนบุรีระยะทาง 96 กิโลเมตร
- MR7 เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง/ตราด ระยะทาง 472 กิโลเมตร รวมเส้นทางที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ช่วงกรุงเทพฯ-พัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 181 กิโลเมตร

- MR8 เส้นทางชุมพร-ระนอง ระยะทาง 89 กิโลเมตร
- MR9 เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต ระยะทาง 229 กิโลเมตร

3) แนวเส้นทางเชื่อมต่อกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (MR10) จำนวน 5 เส้นทาง ระยะทางรวม 605 กิโลเมตร ได้แก่

- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 2 ระยะทาง 193 กิโลเมตร
- วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 ระยะทาง 261 กิโลเมตร (ไม่รวมเส้นทางสุพรรณบุรี - นครปฐม 73 กิโลเมตร ซึ่งเป็นเส้นทางร่วมกันระหว่างเส้นทาง MR1 และวงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันตก)
- เส้นทางช่วงบางขุนเทียน - ปากท่อ ระยะทาง 72 กิโลเมตร มีเส้นทางที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง ได้แก่ ช่วงบางขุนเทียน - บ้านแพ้ว ระยะทาง 25 กิโลเมตร
- เส้นทางบางปะอิน - สุพรรณบุรี ระยะทาง 57 กิโลเมตร
- ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน 22 กิโลเมตร

สามารถแสดงภาพร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map) ดังแสดงใน**รูปที่ 2.5.7-1**



ที่มา : การศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง, 2565

รูปที่ 2.5.7-1 ร่างแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-Map)

สำหรับแผนการดำเนินงาน MR-MAP ได้มีการตั้งเป้าหมายที่จะทำการพัฒนาให้แล้วเสร็จภายใน 20 ปี แต่มีโครงการที่ควรเร่งดำเนินการภายใน 5 ปีแรก เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลที่มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาด้านพื้นที่ การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมทุกรูปแบบให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และโครงการอื่น ๆ ในระยะ 10 ปี และ 20 ปี ตามลำดับความสำคัญของโครงการ โดยผลการจัดแผนแม่บทโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ตามระยะดำเนินการ 20 ปี ดังแสดงใน**ตารางที่ 2.5.7-1**

ตารางที่ 2.5.7-1

แผนแม่บทโครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR-MAP) ตามระยะดำเนินการ 20 ปี

โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง				โครงการระบบราง			
เส้นทาง	**ระยะทาง (กม.)**	**ปีก่อสร้าง**	**ปีเปิด**	**เส้นทาง**	**ระยะทาง (กม.)**	**ปีก่อสร้าง**	**ปีเปิด**
แผนระยะ 5 ปี (ก่อสร้างภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)							
นครปฐม-ชะอำ	128	2567	2570	รถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-หัวหิน	211	2569	2574
วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ทล.34 - ทล.35	79	2569	2573	รถไฟสายใหม่ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านใต้ ช่วงทล.34-ทล.35	79	2569	2573
ชลบุรี (แหลมฉบัง) - ปราจีนบุรี	147	2569	2573	รถไฟสายใหม่ ชลบุรี (แหลมฉบัง-ปราจีนบุรี	142	2569	2573
วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงทล.305-ทล.34	52	2569	2573	รถไฟสายใหม่ วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ รอบที่ 3 ด้านตะวันออก ช่วงทล.34-ทล.35 ช่วงทาง รถไฟสายตะวันออก-ทล.34	15	2569	2573
ชุมพร-ระนอง	91	2569	2573	รถไฟสายใหม่ ชุมพร-ระนอง	91	2569	2573
นครราชสีมา - ขอนแก่น	156	2570	2573	รถไฟทางคู่ ขอนแก่น-หนองคาย	167	2567	2570

ที่มา : การศึกษาจัดทำแผนกลยุทธ์การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองโยใช้เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง, 2565

2.5.8 แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (M-Map และ M-Map2)

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางมาช่วยแก้ไข หรือบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด โดยจะทำการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คาดว่าจะส่งผลให้ประชาชนสามารถเดินทางได้สะดวก ลดเวลาในการเดินทาง ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม โดยการก่อสร้างนั้นยึดหลักตามแนวความคิด “แผนแม่บทการขนส่งมวลชนทางราง” ที่ได้เสนอให้เป็นแบบ “รัศมีและวงแหวน (Radial and Circumferential Pattern)” ซึ่งมีความเหมาะสมกับ 2 แนวทางการพัฒนาของกรุงเทพมหานครที่เป็นเมืองขนาดใหญ่มีลักษณะเป็นจุดศูนย์กลางเดียว (Monocentric) และการกระจายของชุมชนชานเมืองเกิดขึ้นรอบ ๆ โดยมีความก้าวหน้าในการดำเนินงานและสถานะในปัจจุบันของรถไฟฟ้าแต่ละเส้นทางสรุปได้ดังนี้ (กรมการขนส่งทางราง, 2565)

1) รถไฟฟ้าที่เปิดให้บริการแล้ว 11 เส้นทาง 211.94 กม. 141 สถานี

- หมอชิต - สมุทรปราการ (สีเขียวอ่อน) (37.10 กม.)
- หมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต (สีเขียวอ่อน) (18.70 กม.)
- สนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า (สีเขียวเข้ม) (14 กม.)
- บางซื่อ – หัวลำโพง (สีน้ำเงิน) (20 กม.)
- บางซื่อ - ท่าพระ (สีน้ำเงิน) (13 กม.)
- หัวลำโพง - บางแค (สีน้ำเงิน) (14 กม.)
- บางใหญ่ - เตาปูน (สีม่วง) (23 กม.)
- บางซื่อ - รังสิต (สีแดงเข้ม) (26.30 กม.)
- บางซื่อ - ตลิ่งชัน (สีแดงอ่อน) (15.26 กม.)
- กรุงธนบุรี - คลองสาน (สีทอง) (1.88 กม.)
- ARL พญาไท - สุวรรณภูมิ (สายท่าอากาศยาน) (28.70 กม.)

2) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 5 โครงการ 112.20 กม. 74 สถานี

- ลาดพร้าว - สำโรง (สีเหลือง) (30.40 กม.)
- แคราย - มีนบุรี (สีชมพู) (34.50 กม.)
- ส่วนต่อขยายช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี (สีชมพู) (3 กม.)
- ศูนย์วัฒนธรรมฯ – มีนบุรี (สีส้ม) (22.50 กม.)
- ARL พญาไท – ดอนเมือง (สายท่าอากาศยาน) (21.80 กม.)

3) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างประกวดราคา 2 โครงการ 37 กม. 28 สถานี

- ศูนย์วัฒนธรรมฯ - บางขุนนนท์ (สีส้ม) (13.40 กม.)
- เตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (สีม่วง) (23.60 กม.)

4) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างดำเนินการ PPP 6 โครงการ 71.49 กม. 38 สถานี

- รังสิต – มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (สีแดงเข้ม) (8.84 กม.)
- บางซื่อ – หัวลำโพง (สีแดงเข้ม) (5.76 กม.)
- ตลิ่งชัน – ศาลายา (สีแดงอ่อน) (14.80 กม.)
- ตลิ่งชัน – ศิริราช (สีแดงอ่อน) (5.70 กม.)
- บางซื่อ – มักกะสัน – หัวหมาก (สีแดงอ่อน) (20.14 กม.)
- วัชรพล - ทองหล่อ (สีเทา) (16.25 กม.)

5) รถไฟฟ้าที่อยู่ระหว่างเตรียมความพร้อมโครงการ 9 โครงการ 120.78 กม. 81 สถานี

- สมุทรปราการ - บางปู (สีเขียวอ่อน) (9.50 กม.)
- คูคต - ลำลูกกา (สีเขียวอ่อน) (6.50 กม.)
- บางแค – พุทธมณฑลสาย 4 (สีน้ำเงิน) (8 กม.)
- หัวลำโพง – วงเวียนใหญ่ - มหาชัย (สีแดงเข้ม) (38 กม.)
- ส่วนต่อขยายช่วงแยกรัชดา – ลาดพร้าว - แยกรัชโยธิน (สีเหลือง) (2.60 กม.)
- คลองสาน - ประชาธิปก (สีทอง) (0.92 กม.)
- พระโขนง - ท่าพระ (สีเทา) (23.66 กม.)
- ดินแดง - สาทร (สีฟ้า) (9.50 กม.)
- แคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) (สีน้ำตาล) (22.10 กม.)

2.6 นโยบาย แผนพัฒนา และโครงการสำคัญที่เกี่ยวข้อง

2.6.1 การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

การพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ มีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมของพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษและการลงทุนในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพิ่มขึ้น ในการประชุมคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 20 กันยายน 2565 เห็นชอบการประกาศพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษทั้ง 4 ภาค คือ เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ 4 ภาค ประกอบด้วย

1) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (Northeastern Economic Corridor : NeEC - Bioeconomy) ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น ขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และหนองคาย
2) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก (Central-Western Economic Corridor : CWEC) ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี
3) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ (Northern Economic Corridor: NEC - Creative. LANNA) ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง
4) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

2.6.2 เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (Special Economic Zones: SEZ)

เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย 10 จังหวัด ได้แก่ ตาก สระแก้ว สงขลา ตราด มุกดาหาร หนองคาย กาญจนบุรี เชียงราย นครพนม นราธิวาส โดย กพศ. ได้มีมติเห็นชอบความเห็นต่อการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษที่ สคช. เสนอ ซึ่งเป็นการดำเนินงานตามข้อ 9 ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบในการขับเคลื่อนการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ มีแนวทางการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

1) จุดเน้นในการขับเคลื่อนการพัฒนา

(1) การพัฒนาที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่และสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง

(2) การเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักในประเทศและประเทศเพื่อนบ้าน

2) แนวทางในการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง

(1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั้งด้านสาธารณูปโภค สาธารณูปการ และด่านศุลกากร มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญอย่างต่อเนื่องเพื่อรองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่จะเพิ่มขึ้นในพื้นที่ทั้งโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ

(2) การพัฒนาและเชื่อมโยงฐานการผลิตและบริการกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักของประเทศ มีการเชื่อมโยงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกับเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษใน 4 ภาค (NEC NeEC CWEC และ SEC)

(3) การจูงใจให้เกิดการลงทุนในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง การสนับสนุนการลงทุนในพื้นที่นำร่องการพัฒนา โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่นำร่องการพัฒนากับโครงข่ายหลักโดยรอบเพื่อดึงดูดให้เกิดการลงทุน

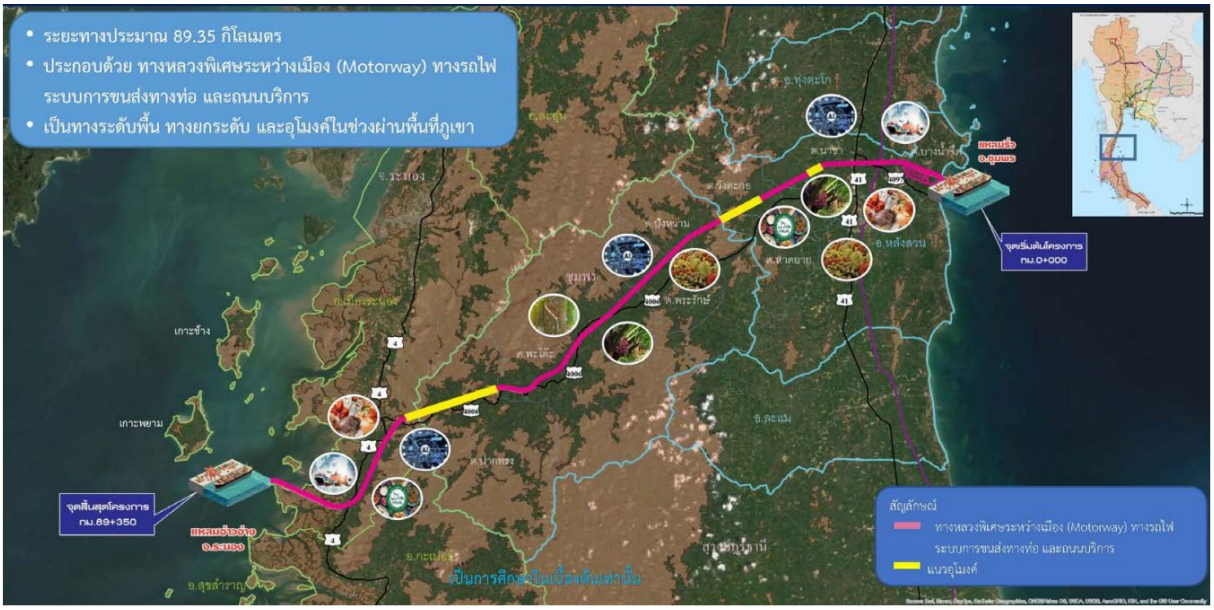
2.6.3 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย-อันดามัน (Land bridge)

เป็นโครงการที่สอดคล้องกับแผนขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Southern Economic Corridor: SEC) ที่ครอบคลุม 4 จังหวัดภาคใต้ตอนบน คือ ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช ซึ่งจะนำไปสู่การเชื่อมโยงการขนส่งและคมนาคมอย่างครบถ้วนกับโครงการพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)

ทั้งนี้ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทย-อันดามัน (Land bridge) เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคม โดยกระทรวงคมนาคม บูรณาการรูปแบบการขนส่งเชื่อมโยง 2 ท่าเรือ ให้เชื่อมต่อถึงกันอย่างไร้รอยต่อ ส่งเสริมการขนส่งทางน้ำให้มีความทันสมัย และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจกับนานาประเทศ โดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน (ที่มา : เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้น, มิถุนายน 2565) คือ

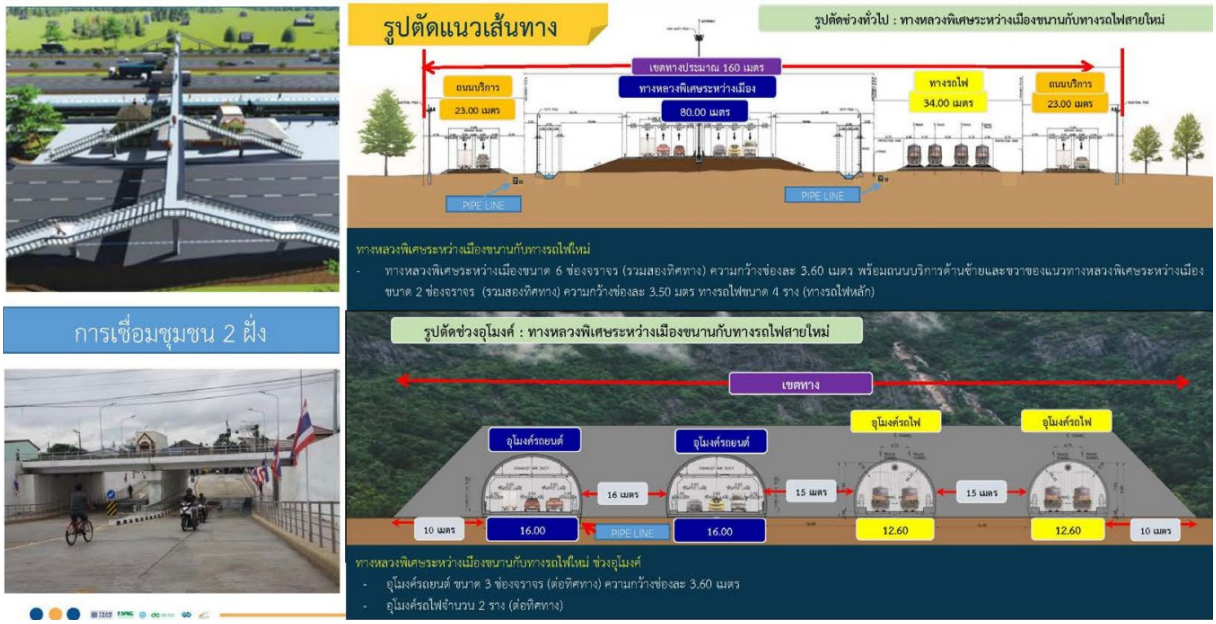
1) การพัฒนาท่าเรือน้ำลึก 2 ฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันโดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกระนองและพัฒนาท่าเรือน้ำลึกชุมพร
   (1) สร้างท่าเรือชุมพร ให้เป็นท่าเรือน้ำลึกที่ทันสมัย นำระบบออโตเมชันมาใช้เพื่อก้าวสู่ Smart Port และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เพื่อพัฒนาให้เป็นสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Landbridge)
   (2) พัฒนาท่าเรือระนอง ให้เป็นท่าเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ และเป็นประตูการค้าฝั่งอันดามัน เชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระนองกับท่าเรือกลุ่มประเทศแถบเอเชียใต้ BIMSTEC ตะวันออกกลางและแอฟริกา
2) การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และรถไฟทางคู่ และการขนส่งทางท่อ โดยก่อสร้างคู่ขนานบนเส้นทางเดียวกันตามแผนบูรณาการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมต่อแนวเส้นทางรถไฟทางคู่ (MR-MAP) ระยะทาง 89.35 กิโลเมตร

สำหรับโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟชุมพร-ท่าเรือน้ำลึกระนอง จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยยกระดับการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ระหว่างชายฝั่งทะเลอันดามันกับอ่าวไทยในลักษณะของ Land-Bridge (สะพานเศรษฐกิจ) รวมทั้งจะช่วยขับเคลื่อนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Mode Shift) จากการขนส่งทางบก เป็นการขนส่งทางรางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นตามนโยบายของรัฐบาล (ดังแสดงใน**รูปที่ 2.6.3-1** และ**รูปที่ 2.6.3-2**)



ที่มา : เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้น, มิถุนายน 2565

รูปที่ 2.6.3-1 รูปแบบโครงการ Land Bridge



ที่มา : เอกสารประกอบการประชาสัมพันธ์โครงการเบื้องต้น, มิถุนายน 2565

รูปที่ 2.6.3-2 รูปแบบเบื้องต้นของแนวเส้นทาง MR8 ชุมพร-ระนอง (Land Bridge)

2.6.4 แผนการพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง (TOD)

โครงการ “ศึกษาพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง” ซึ่งเป็นการศึกษาพื้นที่เมืองหรือชุมชน ตามแนวโครงข่ายรถไฟทั่วประเทศที่มีแนวโน้มเป็นจุดเปลี่ยนถ่ายการเดินทางที่มีศักยภาพเพื่อพัฒนาเมืองให้มีการเติบโตอย่างประสิทธิภาพ และสามารถจัดสรรที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุดควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างด้านคมนาคม ตามหลักการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่ง Transit Oriented Development หรือ TOD ซึ่งเป็นหนึ่งในแนวคิดในการพัฒนาเมือง และชุมชนเมืองควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเน้นการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะที่เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทาง กำหนดรูปแบบการใช้ที่ดินให้เกิดประโยชน์สูงสุด เพื่อสร้างชุมชนรอบสถานีให้เป็นชุมชนคุณภาพ น่าอยู่อาศัย น่าใช้ชีวิต น่าลงทุนทำธุรกิจ เพื่อส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเดินทาง ทั้งเข้า-ออกพื้นที่ด้วยระบบขนส่งสาธารณะ และส่งเสริมการเดินทางในพื้นที่ด้วยการเดินทางโดยไม่ใช้เครื่องยนต์

ในอนาคต การพัฒนาพื้นที่ให้เติบโตไปพร้อมกับระบบโครงข่ายด้านคมนาคมที่ครอบคลุม ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชนอย่างเต็มประสิทธิภาพ จะช่วยเพิ่มศักยภาพแข่งขันทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างการลงทุนและการจ้างงานในพื้นที่ จนเกิดเป็นเมืองที่เติบโตอย่างมั่นคง ง่ายต่อการใช้ชีวิต กระตุ้นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศให้สอดคล้องตามยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางถนน

ทั้งนี้ จากผลการศึกษาโครงการ TOD ของ สนข. ได้คัดเลือก 3 สถานี ที่มีศักยภาพในการพัฒนาสร้างเมืองต้นแบบ TOD เพื่อต่อยอดผลการศึกษาให้เป็นรูปธรรมอย่างรวดเร็ว กรอบวงเงินรวมประมาณ 64,000 ล้านบาท ได้แก่

1) **สถานีรถไฟขอนแก่น** เป็น TOD ศูนย์ภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้เป็นศูนย์กลางเมืองขอนแก่นแห่งใหม่ ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างผสมผสานมีการเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ชุมชนเดิมและชุมชนใหม่ เพิ่มพื้นที่สำหรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เชื่อมกับสถานีรถไฟความเร็วสูงได้อย่างมีประสิทธิภาพ
2) **สถานีรถไฟอยุธยา** เป็น TOD ศูนย์กลางเมืองภาคกลาง ตัวแทนกลุ่มแนวเส้นทางรถไฟสายเหนือ โดยมีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีให้สอดคล้องกลมกลืนกัน ระหว่างความเป็นเมืองเก่ากับความทันสมัย เน้นการเชื่อมต่อพื้นที่สถานีความเร็วสูงที่จะเป็นศูนย์กลางเมืองใหม่เข้ากับพื้นที่ชุมชนเมืองเดิมด้วยสะพานทางเดินข้ามแม่น้ำ ท่าเรือข้ามฟาก และระบบขนส่งมวลชนรอง (Feeder) เพิ่มพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ที่เชื่อมต่อกับสถานีรถไฟความเร็วสูงอย่างมีประสิทธิภาพ เชื่อมพื้นที่สาธารณะภายในเมืองด้วยโครงข่ายพื้นที่สีเขียว ทางจักรยาน ทางเท้า และทางยกระดับ รักษาสมดุลของการอนุรักษ์และพัฒนา

3) **สถานีรถไฟพัทยา** เป็น TOD ศูนย์ภูมิภาคตะวันออกและพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (EEC) มีแนวคิดในการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีรถไฟพัทยาให้เป็นศูนย์กลางความเจริญแห่งใหม่ของพัทยา โดยเชื่อมโยงพื้นที่กับชายทะเลพัทยา ซึ่งเป็นศูนย์กลางความเจริญเดิม เพิ่มพื้นที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจใหม่ที่เชื่อมกับสถานีรถไฟความเร็วสูง ทั้งนี้ ล่าสุดได้ปรับขนาดของ TOD ลง เพื่อให้เข้ากับสภาพมรดกท้องถิ่น

นอกจากนี้ จากการศึกษา ยังพบว่า ประเทศไทยมีพื้นที่ที่มีศักยภาพ ในการพัฒนาเป็น TOD จำนวน 177 สถานี ตามแนวเส้นทางรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง (ไม่นับรวมในเขตกรุงเทพฯ ที่มีความหนาแน่นแตกต่างจากสถานีของภูมิภาค) โดยแบ่งการพัฒนาได้เป็น 5 ประเภท ตามศักยภาพของพื้นที่และบทบาทของสถานี ได้แก่ (1) สถานีศูนย์ภูมิภาค 6 แห่ง (2) สถานีศูนย์กลางเมือง 49 แห่ง (3) สถานีศูนย์เมืองใหม่ 20 แห่ง (4) สถานีศูนย์ชุมชน 84 แห่ง และ (5) สถานีศูนย์แบบพิเศษ 18 แห่ง โดยมี 4 ประเภทย่อย ได้แก่ เมืองชายแดน 8 แห่ง เมืองการบิน 2 แห่ง เมืองท่องเที่ยว 6 แห่ง และเมืองการศึกษา 2 แห่ง

2.6.5 การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง

โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในปัจจุบันของกรมทางหลวง มีการดำเนินการดังนี้

1) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน 2 สายทาง ระยะทาง 245.52 กิโลเมตร ได้แก่

   - ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร - บ้านฉาง (ระยะทาง 181.20 กิโลเมตร)
   - ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน - บางพลี และตอนพระประแดง - บางแค ช่วงพระประแดง - ต่างระดับบางขุนเทียน (ระยะทาง 64.32 กิโลเมตร)

2) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 3 สายทาง ระยะทางรวม 317.40 กิโลเมตร ได้แก่

   - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน - นครราชสีมา (ระยะทาง 196.0 กิโลเมตร)
   - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (ระยะทาง 96.4 กิโลเมตร)
   - โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 82 สายบางขุนเทียน – บ้านแพ้ว (ระยะทาง 25.0 กิโลเมตร)

3) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบการลงทุนและเตรียมความพร้อมในการเสนอขออนุมัติเห็นชอบการดำเนินการก่อสร้าง ได้แก่

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 8 สายนครปฐม-ชะอำ
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 ส่วนต่อขยายทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน
- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนกาญจนาภิเษกด้านตะวันตก ช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง

นอกจากนี้ กรมทางหลวงได้จัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) มีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำแผนแม่บทและแผนดำเนินงานในการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของประเทศไทย เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งที่เพิ่มขึ้น สนับสนุนการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยรวม เพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และส่งเสริมให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค โดยการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2579) ได้มีการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองใหม่ เพื่อให้มีความสอดคล้องกับการเดินทางในปัจจุบันมากขึ้น โดยคำนึงถึงการเดินทางระหว่างเมือง จังหวัด หรือพื้นที่เศรษฐกิจและการท่องเที่ยวเป็นหลัก ซึ่งโครงข่ายของแผนแม่บทนี้ จะเน้นที่การสร้างเส้นทางเชื่อมโยงใหม่ที่หลีกเลี่ยงเส้นทางซ้ำซ้อนกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากนี้ยังมีแนวคิดในการเชื่อมต่อโครงข่ายแบบไร้รอยต่อ มีการจัดลำดับชั้นของทางหลวง และหลีกเลี่ยงเส้นทางที่มีผลกระทบต่อพื้นที่อ่อนไหวทางสิ่งแวดล้อม ซึ่งประกอบด้วย โครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 21 เส้นทาง ครอบคลุมทั่วประเทศ ทั้งภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย โดยสามารถแบ่งออกเป็น 2 ช่วง ดังนี้

(1) ระยะ 10 ปีแรก (เริ่มต้นก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2560 - 2569) โดยโครงการส่วนใหญ่จะเป็นโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทำหน้าที่เชื่อมการเดินทางระหว่างภาค เชื่อมการเดินทางระหว่างเมืองหลักและด่านการค้าชายแดน และโครงการถนนวงแหวนเพื่อแก้ปัญหาการจราจรติดขัด

(2) ระยะ 10 ปีหลัง (เริ่มต้นก่อสร้างในช่วง ปี พ.ศ. 2570 - 2579) โครงการส่วนใหญ่จะเป็นการเชื่อมโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางต่าง ๆ ให้ครบสมบูรณ์ ตามโครงข่ายที่กำหนดไว้

2.6.6 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2560 - 2569

เพื่อเตรียมการรับมือกับความท้าทายและปรับแผนงานให้สอดคล้องกับสภาพบริบทที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งสามารถก้าวไปสู่เป้าหมายตามพันธกิจได้อย่างยั่งยืน โดยกรมทางหลวงชนบทมีการจัดทำแผนพัฒนากรมทางหลวงชนบท พ.ศ. 2560 - 2569 เพื่อใช้เป็นแผนหลักในการผลักดันนำกรมทางหลวงชนบทไปสู่การเปลี่ยนแปลง (Roadmap for Change) มีประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ ดังนี้

1) พัฒนาโครงข่ายชนบทเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึงและใช้งานอย่างปลอดภัย พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนทางหลวงท้องถิ่น เพื่อความมั่นคงของประเทศ (Stabillity) ประกอบด้วย

   (1) พัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ อย่างทั่วถึง
   (2) อำนวยความปลอดภัยงานทางบนโครงข่ายทางหลวงชนบท
   (3) ส่งเสริมและสนับสนุนโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น

2) เชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงชนบทเพื่อส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและความมั่งคั่งของประเทศ (Prosperity) ประกอบด้วย

   (1) แก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมืองและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางขนส่ง
   (2) พัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการเติบโตทางด้านการท่องเที่ยว การเกษตร การค้าและการลงทุน

3) บำรุงรักษาและเพิ่มคุณค่าโครงข่ายทางหลวงชนบท เพื่อการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainabillity) ประกอบด้วย

   (1) บำรุงรักษาทางและสะพานอย่างทั่วถึง
   (2) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประโยชน์ใช้สอย (Function) ของสายทาง
   (3) พัฒนาสายทางให้สวยงามและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
   (4) บริหารจัดการด้านความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ

2.6.7 การพัฒนาทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย

ปัจจุบันการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ก่อสร้างทางพิเศษและเปิดให้บริการแล้ว 8 สายทาง ระยะทางรวม 224.60 กม. และทางเชื่อมต่อทางพิเศษ 4 แห่ง ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดใกล้เคียง นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่อยู่ในแผนงานและยังมิได้เปิดให้บริการอีก 8 โครงการ ได้แก่

1) โครงการศึกษาความเหมาะสมทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก
2) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกและส่วนทดแทนตอน N1
3) โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง จ.ภูเก็ต

4) โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ จ.ภูเก็ต
5) โครงการทางพิเศษฉลองรัช ส่วนต่อขยาย (จตุโชติ-ลำลูกกา)
6) โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1
7) โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย
8) โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.6.8 แผนการพัฒนารถไฟ

ในปี 2565 ประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟให้บริการ ระยะทางรวม 4,049 กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางเดี่ยว 3,391 กิโลเมตร ทางคู่ 551 กิโลเมตร และทางสาม 107 กิโลเมตร จากแผนการพัฒนารถไฟ ประกอบด้วย การพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่และรถไฟความเร็วสูง สรุปได้ดังนี้

1) **การพัฒนารถไฟทางคู่ (Double Track)** เป็นการพัฒนาทางรถไฟใหม่เพิ่ม 1 ทาง ขนานไปกับทางรถไฟเดิม เช่น รถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง ซึ่งสามารถเดินรถได้ทั้งสองทาง โดยไม่ต้องรอสับหลีก ซึ่งการก่อสร้างรถไฟทางคู่ แบ่งเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

- ทางคู่ระยะเร่งด่วน ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ จำนวน 3 เส้นทาง รวมระยะทาง 382 กม. ประกอบด้วย
  - ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา - ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย (ระยะทาง 111 กม.)
  - ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น (ระยะทาง 187 กม.)
  - ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ (ระยะทาง 84 กม.) อยู่ระหว่างการติดตั้งอาณัติสัญญาณ
- ทางคู่ระยะเร่งด่วน จำนวน 4 เส้นทาง (ที่อยู่ระหว่างก่อสร้างรวมระยะทาง 616 กม.) ได้แก่
  - ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (ระยะทาง 135 กม.)
  - ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (ระยะทาง 145 กม.)
  - ช่วงนครปฐม - หัวหิน (ระยะทาง 169 กม.)
  - ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (ระยะทาง 167 กม.)
- ทางคู่ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง (อยู่ระหว่างขออนุมัติโครงการ รวมระยะทาง 1,479 กม.) ประกอบด้วย
  - ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (ระยะทาง 281 กม.) : แผนระยะเร่งด่วน 2566 – 2570
  - ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ (ระยะทาง 189 กม.) : แผนระยะยาวของ R-Map
  - ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (ระยะทาง 167 กม.) : แผนระยะเร่งด่วน 2566 – 2570
  - ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (ระยะทาง 308 กม.) : แผนระยะเร่งด่วน 2566 – 2570
  - ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 168 กม.) : แผนระยะเร่งด่วน 2566 – 2570
  - ช่วงสุราษฎร์ธานี – ชุมทางหาดใหญ่-สงขลา (ระยะทาง 321 กม.) : แผนระยะยาว 2571 – 2575

- ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ (ระยะทาง 45 กม.) : แผนระยะเร่งด่วน 2566 – 2570

2) **การพัฒนาแนวเส้นทางรถไฟสายใหม่ (New route)** จะเป็นการเพิ่มเส้นทางการให้บริการโดยระบบรถไฟ เพิ่มการให้บริการครอบคลุมเพิ่มขึ้นเป็น 61 จังหวัด ที่ ครม. อนุมัติโครงการแล้ว 2 เส้นทางและอีก 12 เส้นทางที่อยู่ระหว่างการศึกษาและออกแบบ ประกอบด้วย

- ทางรถไฟสายใหม่ที่ ครม. อนุมัติโครงการแล้ว 2 เส้นทาง รวมระยะทาง 678 กม. ประกอบด้วย
  - ช่วงเด่นชัย – เชียงราย - เชียงของ (ระยะทาง 323 กม.)
  - ช่วงบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (ระยะทาง 355 กม.)
- ทางรถไฟสายใหม่ (New route) อยู่ระหว่างการศึกษา 12 เส้นทาง ประกอบด้วย
  - ช่วงแม่สอด – ตาก - กำแพงเพชร-นครสวรรค์
  - ช่วงนครสวรรค์ - บ้านไผ่
  - ช่วงศรีสะเกษ – ยโสธร - ร้อยเอ็ด
  - ช่วงอุบลราชธานี - ช่องเม็ก
  - ช่วงกาญจนบุรี - บ้านน้ำพุร้อน
  - ช่วงกาญจนบุรี – สุพรรณบุรี – ชุมทางบ้านภาชี
  - ช่วงศรีราชา - ระยอง
  - ช่วงมาบตาพุด – ระยอง – จันทบุรี - ตราด
  - ช่วงชุมพร - ระนอง
  - ช่วงสุราษฎร์ธานี – พังงา - ท่านุ่น
  - ช่วงสุราษฎร์ธานี - ดอนสัก
  - ช่วงทับปุด - กระบี่

3) **การพัฒนารถไฟความเร็วสูง (high speed rail)** เป็นระบบรถไฟระหว่างเมืองที่เดินรถด้วยความเร็วมากกว่า 200 กิโลเมตร/ชั่วโมง วิ่งบนรางขนาดกว้าง 1.435 เมตร หรือ Standard Gauge จุดเด่นของรถไฟความเร็วสูง คือ สามารถเดินทางระหว่างเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ตรงเวลา และมีความปลอดภัยในการเดินทาง เชื่อมโยงเมืองหลักแต่ละภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร

แผนพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงที่กระทรวงคมนาคม มีการศึกษาแบ่งการดำเนินงานเป็น 2 ช่วง ได้แก่ แผนพัฒนาปัจจุบันจำนวน 4 เส้นทาง ระยะทางทางประมาณ 1,400 กม. ได้แก่

(1) เส้นทางกรุงเทพฯ - นครราชสีมา ระยะทาง 254.3 กม. (รถไฟไทย-จีน) วงเงินลงทุน 1.79 แสนล้านบาท โดยอยู่ระหว่างการก่อสร้างงานโยธา ความก้าวหน้างานในทั้งหมด คิดเป็น 15% คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2569

(2) เส้นทางกรุงเทพฯ – ระยอง ระยะทาง 420 กม. ได้แก่

- โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน (ดอนเมือง – สุวรรณภูมิ – อู่ตะเภา) ระยะทาง 220 กม. วงเงินลงทุน 2.24 แสนล้านบาท ปัจจุบันอยู่ระหว่างรื้อย้ายสิ่งกีดขวางโครงการและเวนคืนที่ดินเพื่อเริ่มก่อสร้าง
- อู่ตะเภา - ระยอง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีการศึกษาความเป็นไปได้แล้ว และจัดเตรียมการของบประมาณปี 2567 เพื่อจัดทำรายงานศึกษาการลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) และการศึกษาทบทวนผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

(3) เส้นทางกรุงเทพฯ – พิษณุโลก ระยะทาง 380 กม. วงเงินลงทุนประมาณ 2.12 แสนล้านบาท อยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการลงทุน

(4) เส้นทางนครราชสีมา – หนองคาย ระยะทาง 355 กม. วงเงินลงทุนประมาณ 2.26 แสนล้านบาท อยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียด

สำหรับแผนพัฒนาระยะต่อไป มี 4 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 1,260 กม.

(1) เส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน ระยะทาง 211 กม. วงเงินลงทุนประมาณ 1 แสนล้านบาท อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567 เพื่อทบทวนผลการศึกษาเดิม

(2) เส้นทางพิษณุโลก – เชียงใหม่ ระยะทาง 288 กม. วงเงินลงทุนประมาณ 2.32 แสนล้านบาท อยู่ระหว่างสรุปรูปแบบการลงทุน

(3) เส้นทางหัวหิน – สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 424 กม. อยู่ระหว่างของบประมาณปี 2567 เพื่อทบทวนการศึกษาความเหมาะสม

(4) เส้นทางสุราษฎร์ธานี – ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 335 กม. โดยมีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นเรียบร้อยแล้ว

2.6.9 การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในภูมิภาค

ตั้งแต่ปี 2558 เป็นต้นมา คค. โดย สนข. ได้เริ่มดำเนินการศึกษาแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค และตั้งแต่ปี 2560 สนข. และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ได้เริ่มมีการศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาคของประเทศในพื้นที่ต่าง ๆ ได้แก่ จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดภูเก็ต จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี จังหวัดนครราชสีมา จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่) และพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง

การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคมีความล่าช้ากว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้เนื่องจากความล่าช้าจากการศึกษาทบทวนรูปแบบเทคโนโลยีที่จะใช้ในระบบขนส่งสาธารณะที่มีขนาดการลงทุนที่เหมาะสมและสอดคล้องกับบริบทของพื้นที่เพื่อไม่ให้เกิดภาระทางการเงินแก่ภาครัฐในระยะยาว ประกอบกับได้มีการชะลอการลงทุนเพื่อรอให้สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ซึ่งเป็นปัจจัยภายนอกคลี่คลายลงก่อน เนื่องจากที่ผ่านมาในช่วงปี 2563 - 2564 มีปริมาณการเดินทางของประชาชนและนักท่องเที่ยวลดลงมากกว่าร้อยละ 80 ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในเมืองหลักประสบปัญหา

การขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ ผู้ประกอบการภาคเอกชนในจังหวัดต่าง ๆ ได้แก่ ขอนแก่น ภูเก็ต นนทบุรี และเชียงใหม่ ได้มีการพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะในเขตเมือง (ซิตี้บัส) เพื่อเป็นโครงการนำร่องก่อนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตเมืองอย่างเต็มรูปแบบต่อไป

ตารางที่ 2.6.9-1 โครงการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในเมืองภูมิภาค

พื้นที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ระยะทาง (กม.)	รูปแบบโครงการ	สถานะปัจจุบัน
1. จังหวัดเชียงใหม่ (รฟม.)	29,523.29	15.80	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่ สายสีแดง (โรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี) ระยะทางรวม 15.80 กม. จำนวน 16 สถานี	อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมโครงการ และปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ตามความเห็นของ คชก. ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการภายในปี 2566 และเปิดให้บริการในปี 2571
2. จังหวัดพิษณุโลก (รฟม.)	1,671.76	12.60	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก สายสีแดง (มหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก) ระยะทาง 12.60 กม. จำนวน 15 สถานี	อยู่ระหว่างการจ้างที่ปรึกษาศึกษาความเหมาะสม ออกแบบรายละเอียดและจัดทำรายงาน EIA ของโครงการภายในปี 2565 ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการภายในปี 2567 คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2573
3. จังหวัดสงขลา (หาดใหญ่)	16,186.00	12.54	อบจ. สงขลา ได้ศึกษาออกแบบเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) แนวเส้นทาง คลองแวะ - สถานีรถตู	อยู่ระหว่างการเสนอขออนุมัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการฯ ตาม พ.ร.บ. ร่วมทุนฯ พ.ศ. 2562 ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการพิจารณาของ สคร. ทั้งนี้ คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2568
4. จังหวัดภูเก็ต (รฟม.)	35,201.00	42.00	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง ระยะทางรวมประมาณ 42.00 กม. จำนวน 21 สถานี	อยู่ระหว่างการจัดจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสม ปรับปรุงแบบ โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ห้าแยกฉลอง และส่วนต่อขยายไปท่าฉัตรไชย ทั้งนี้ คาดว่าจะสามารถลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาฯ ได้ภายในปี 2566 และนำเสนอ ครม. เพื่ออนุมัติโครงการภายในปี 2567 และเปิดให้บริการได้ในปี 2570
5. จังหวัดอุดรธานี	N/A	100.55	เมื่อปี 2562 สนข. ได้ศึกษาออกแบบเป็นระบบรถโดยสารไฟฟ้า (EV Bus) จำนวน 6 เส้นทางโดยมีโครงการนำร่อง	สำนักงานขนส่งจังหวัดอุดรธานีอยู่ระหว่างการศึกษา สำรวจเส้นทาง และวิเคราะห์ความต้องการเดินทางของประชาชน เพื่อนำเสนอคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกจังหวัดอุดรธานีพิจารณา

พื้นที่ดำเนินการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ระยะทาง (กม.)	รูปแบบโครงการ	สถานะปัจจุบัน
			2 เส้นทาง (สายสีแดงและสีส้ม) ระยะทาง 20.60 กม.	เห็นชอบ ก่อนเสนอคณะกรรมการขนส่งทางบกกลางพิจารณาอนุมัติต่อไป
6. จังหวัดขอนแก่น	22,000.00	124.00	เมื่อปี 2562 สนข. ได้ศึกษาออกแบบเป็นระบบรถไฟฟ้ารางเบา (LRT) จำนวน 5 เส้นทาง โดยมีโครงการนำร่อง ช่วงสำราญ - ท่าพระ ระยะทาง 26 กม.	ศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการแล้วเสร็จและอยู่ระหว่างการปรับปรุงแก้ไขรายงาน EIA ของโครงการให้ สผ. พิจารณาตามขั้นตอน
7. จังหวัดนครราชสีมา (รฟม.)	7,115.48	11.15	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา สายสีเขียว (ตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์) ระยะทางรวม 11.15 กม. จำนวน 21 สถานี	อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนรายละเอียดความเหมาะสมโครงการ และปรับปรุงเพิ่มเติมรายละเอียดโครงการในรายงาน EIA ตามความเห็นของ คชก. ทั้งนี้ คาดว่าจะเสนอ ครม. อนุมัติโครงการภายในปี 2566 และเปิดให้บริการในปี 2571
8. พื้นที่ EEC (ฉะเชิงเทรา ชลบุรี ระยอง)	14,410.00	547.40	เมื่อปี 2563 สนข. ได้ศึกษาออกแบบเป็นระบบรถโดยสารฉะเชิงเทรา (EV Bus/EV Minibus) ชลบุรี (EV Bus/EV Minibus) ระยอง (EV Minibus/VIPBus/ Tram Bus) ซึ่งถูกบรรจุอยู่ในแผนปฏิบัติการโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภคในพื้นที่ EEC พ.ศ. 2566 – 2570 โดยมีโครงการนำร่อง (1) ช่วงฉะเชิงเทรา – รร.เบญมบพิตรฯ – ตะวันออกคอมเพล็กซ์ (EV Bus) ระยะทาง 8 กม. วงเงิน 2,402 ล้านบาท (2) ช่วงเมืองศรีราชา – สถานีรถไฟความเร็วสูงศรีราชา – ปลวกแดง (EV Bus) ระยะทาง 42 กม. วงเงิน 4,727 ล้านบาท และ (3) ช่วงนิคมมาบตาพุดฯ – นิคม IRPC (Tram Bus) ระยะทาง 22 กม.	หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (สกพอ. สนข. และ ขบ.) ได้ร่วมกันจัดทำรายงานออกแบบรายละเอียดเพิ่มเติม (Supplementary Report) เพื่อเสนอ สกพอ. พิจารณาต่อไป

ที่มา : สนข., ข้อมูล ณ วันที่ 29 มิถุนายน 2565

2.6.10 โครงการศึกษาเพื่อยกระดับศักยภาพกองเรือพานิชย์ไทย รองรับตลาดการขนส่งทะเลร่วมอาเซียน (สายการเดินเรือแห่งชาติ)

รัฐบาลมีนโยบายให้กระทรวงคมนาคม จัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติ เพื่อพัฒนาการขนส่งทางทะเลของไทยให้มีประสิทธิภาพ โดยในช่วงแรกของการผลักดันนโยบาย กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติขึ้นมาใหม่ เนื่องจากอดีตถึงปัจจุบัน กองเรือพาณิชย์ของไทยที่ทำการขนส่งสินค้าทางทะเล มีขนาดเล็ก มีระวางบรรทุกน้อย ไม่สามารถขนส่งระยะไกล เรือสินค้าไทยมีสัดส่วนในการขนส่งสินค้าเข้า-ออกจากประเทศเพียง 9% และประเทศไทยต้องพึ่งพาเรือสินค้าต่างชาติถึง 91% ทำให้ไทยขาดดุลค่าระวางขนส่งสินค้าสูงถึงประมาณ 90% คิดเป็นเงินประมาณ 1.33 ล้านล้านบาทต่อปี เป็นผลให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งคณะกรรมการเตรียมการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติขึ้น เพื่อให้คณะกรรมการเป็นกลไกเร่งรัดการดำเนินงานและการขับเคลื่อนเพื่อจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติให้สำเร็จโดยเร็วต่อไป

ในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ ที่ต้องการพัฒนาโลจิสติกส์ทุกรูปแบบ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยต้องบูณาการกันระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางน้ำให้เต็มความสามารถ เพื่อผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคอาเซียน ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ และสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีให้กับประชาชน

ในปี 2565 กระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติในรูปแบบ Domestic และ International เพื่อส่งเสริมและพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ลดต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ สนับสนุนการส่งออกและนำเข้า เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยกองเรือไทย รวมทั้งลดการขาดดุลบริการด้านค่าระวางเรือ และเสริมศักยภาพการแข่งขันให้กับกองเรือไทย ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคม ได้ประชุมร่วมกับผู้เกี่ยวข้อง 4 ครั้ง โดยหลักการจะมีการจัดตั้งบริษัทลูก 3 บริษัท คือ 1. สายการเดินเรือภายในประเทศ 2. สายการเดินเรือระหว่างประเทศ (ตะวันออก) ฝั่งอ่าวไทย 3. สายการเดินเรือระหว่างประเทศ (ตะวันตก) ฝั่งอันดามัน ซึ่งรูปแบบจะเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่าง กทท. กับภาคเอกชน โดย กทท. อาจจะถือหุ้นต่ำกว่า 50% ไม่เป็นรัฐวิสาหกิจ ลักษณะเหมือน บมจ. การบินไทย (THAI) หรือ บมจ. ปตท. (PTT) เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปได้อย่างคล่องตัวมากขึ้น และมีความสามารถในการระดมทุนด้วย โดยให้สรุปความชัดเจนในการจัดตั้งบริษัทสายเดินเรือในประเทศ เพื่อเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) พิจารณาก่อน ส่วนสายเดินเรือระหว่างประเทศ จะสอดคล้องกับการพัฒนาแลนด์บริดจ์ เพื่อสนับสนุนในด้านปริมาณสินค้า โดยให้พิจาณากลยุทธ์ในการพัฒนาท่าเรือเพิ่มในจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญภายในประเทศ จากภาคใต้ขึ้นมาถึงท่าเรือชุมพร และท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เกิดการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ช่วยแก้ปัญหาจราจร ลดอุบัติเหตุ ลดปัญหาฝุ่น PM 2.5

2.6.11 แผนงานและการดำเนินงานของกรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่า มีภารกิจเกี่ยวกับการกำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่น ๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อู่เรือ กองเรือไทยและกิจการเกี่ยวเนื่อง หนึ่งในภารกิจหลัก ได้แก่ การศึกษา วิเคราะห์ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการออกแบบและก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งกรมเจ้าท่าจะเป็นผู้พัฒนาโครงการท่าเรือต่าง ๆ ขึ้น และส่งมอบกรมธนารักษ์เพื่อจัดหาผู้บริหารท่าเรือ ซึ่งอาจเป็นท้องถิ่นหรือเอกชนเข้ามาดำเนินการ โดยกรมเจ้าท่าจะมีบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล ซ่อมแซมและขุดลอกร่องน้ำเท่านั้น

จากรายงานประจำปี 2564 (ณ วันที่ 30 เมษายน 2564) ของกรมเจ้าท่า พบว่า กรมเจ้าท่าดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือแล้วเสร็จทั้งหมด 165 ท่า โดยกรมเจ้าท่าได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการกรมเจ้าท่า พ.ศ. 2560 - 2564 ขึ้นให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ทางน้ำเพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ โดยกำหนดโครงการและงบประมาณสำหรับกิจกรรมการก่อสร้างท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ โดยมีโครงการที่สำคัญที่เกี่ยวข้องกับพื้นที่ศึกษา ได้แก่

1) งานศึกษาออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำเชื่อมจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล
2) งานศึกษาทบทวนและสำรวจออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในรายละเอียด Environmental and Health Impact Assessment (EHIA) เพื่อก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) : ปัจจุบันได้ยุติโครงการ
3) งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบท่าเทียบเรือโดยสารเพื่อการท่องเที่ยวบริเวณสนามบินภูเก็ต (ลงเรือ - ขึ้นเครื่อง)
4) งานศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบเพื่อปรับปรุงขยาย ท่าเทียบเรือเกาะพีพี จังหวัดกระบี่
5) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2
6) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือท่องเที่ยวเกาะล้าน
7) งานทบทวนทิศทางการบริหารและประกอบการท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด

อย่างไรก็ตามโครงการศึกษาหลายโครงการถูกยกเลิกไปก่อนจนถึงขั้นก่อสร้างด้วยเหตุผลที่แตกต่างกัน เช่น ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าไม่มีความเหมาะสมในการดำเนินงาน (ท่าเรือชุมพร) ประสบปัญหาในการดำเนินการหรือมีผลกระทบอย่างรุนแรงต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน (โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล และโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2) ปัจจุบันกรมเจ้าท่า อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาโครงการท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ 3 แห่งที่สำคัญ ได้แก่

1) โครงการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) ที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี
2) โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน
3) งานศึกษาสำรวจออกแบบท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน

2.6.12 แผนปฏิบัติการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย

โครงการสำคัญที่ปรากฏในแผนปฏิบัติการของการท่าเรือแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2564 และ พ.ศ. 2565 ได้แก่

1) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณการขนส่งสินค้าทางทะเลที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยจะทำการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ตลอดจนโครงข่ายและระบบการขนส่งต่อเนื่องที่จำเป็นในเขตพื้นที่ท่าเรือแหลมฉบังที่จะเชื่อมต่อกับภายนอก ให้เพียงพอและพร้อมที่จะรองรับการขยายตัวของปริมาณเรือสินค้าประเภทต่าง ๆ
2) โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริเวณพื้นที่จังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดขอนแก่น จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดนครสวรรค์
3) โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ (Semi - Automated Container Terminal) ที่พื้นที่เขื่อนฝั่งตะวันตกของท่าเรือกรุงเทพ
4) โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพและศูนย์เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) โดยดำเนินการควบคู่กับการออกแบบท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกในลักษณะท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ

2.6.13 แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ โดยกำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์เพื่อการพัฒนาในระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่รัฐบาลจัดทำขึ้น เพื่อส่งเสริมนโยบายการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ มียุทธศาสตร์การพัฒนาสนามบินไว้ 6 ด้าน ได้แก่

1) ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย
2) ความสามารถในการเข้าถึงสนามบิน
3) ความสามารถในการเชื่อมต่อกับสนามบินอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของเครื่องบิน
4) คุณภาพในการให้บริการ
5) ประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้ทรัพยากรคุ้มค่า
6) ความยั่งยืน

ทั้งนี้ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ได้กำหนดการพัฒนาออกเป็น 4 ช่วงเวลา ระยะช่วงละ 5 ปี โดยปัจจุบันอยู่ในระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 - 2569) มุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อ **"ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน"** โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างกลไกที่ส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจท่าอากาศยาน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทุกระดับให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและการพัฒนาที่มุ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการดำเนินงานและธุรกิจท่าอากาศยาน โดยกำหนดบทบาทและแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศ สรุปได้ดังนี้

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ เพื่อกำหนดบทบาทและแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ที่รัฐบาลจัดทำขึ้น โดยแผนแม่บท ฯ แบ่งกลุ่มท่าอากาศยานในประเทศออกเป็น 4 กลุ่ม มีการกำหนดวิสัยทัศน์ "ระบบท่าอากาศยานที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนการพัฒนาของประเทศ" และมีเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (แบ่งออกเป็น 6 มิติ ได้แก่ ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย ความสามารถในการเข้าถึง ความสามารถในการเชื่อมต่อ คุณภาพการให้บริการ ประสิทธิภาพการดำเนินงาน และความยั่งยืน) ซึ่งส่งเสริมให้บรรลุผลตามนโยบายการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ

กลุ่มท่าอากาศยาน	คำนิยาม	ท่าอากาศยานท่า
1. ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports)	● ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่มาก ● มีเที่ยวบินทั้งภายในและเที่ยวบินระยะใกล้ ปานกลางและระยะไกลระหว่างประเทศเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลักในต่างประเทศ (cornecting flight) ● มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 25 ล้านคนต่อปี	สุวรรณภูมิ ดอนเมือง
2. ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airparts)	● ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ ● ให้บริการเที่ยวบินแบบจุดต่อจุด (polnt to point) เที่ยวบินทั้งภายในและระยะใกล้ ปานกลาง และระยะไกล ระหว่างประเทศต่ำกว่าศูนย์กลางหลัก ● จำนวนผู้โดยสารระหว่าง 5 - 25 ล้านคนต่อปี	เชียงใหม่ ภูเก็ต
3. ท่ากาศยานระดับภาค (Regional Airports)	● ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองชนาดใหญ่ที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางทางอากาศของประชาชนในจังหวัดและในกาศนั้น ๆ ● ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก อาจมีเที่ยวบินระยะใกล้และระยะปานกลางระหว่างประเทศบ้าง ● มีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 1 - 5 ล้านคนต่อปี	กระบี่ หาดใหญ่ อุตรธานี สุราษฎร์ธานี สมุย เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช

กลุ่มท่าอากาศยาน	คำนิยาม	ท่าอากาศยานท่า
4. ท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)	● ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเพื่อตอบสนองการเดินทางทางอากาศของประชากรในจังหวัดหนึ่งหรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง ● ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก ● มีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่า 1 ล้านคนต่อปี	ตรัง พิษณุโลก สกลนคร น่าน นครพนม ร้อยเอ็ด ลำปาง เลย นราธิวาส แม่สอด อู่ตะเภา บุรีรัมย์ ขุมพร ระนอง ตราด สุโขทัย แพร่ แม่ฮ่องสอน หัวหิน ปาย แพร่ เพชรบูรณ์ นครราชสีมา ตาก แม่สะเรียง

ที่มา : ทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทย สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (3 มกราคม 2561)

2.6.14 แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ทอท. มีแผนการขยายท่าอากาศยานตามแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานที่สอดคล้องตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ซึ่งแบ่งย่อยออกเป็น 6 แผน สำหรับท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง และท่าอากาศยานหาดใหญ่ และจากมติคณะรัฐมนตรีในปี 2565 ได้มอบหมายให้ ทอท. บริหารจัดการท่าอากาศยานอีก 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์แทนกรมท่าอากาศยาน ในปัจจุบัน ทอท. มีการวางเป้าหมายแผนพัฒนาท่าอากาศยานของ ทอท. ไว้ถึงปี 2578 ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 243.7 ล้านคนต่อปี 266 เที่ยวบินต่อชั่วโมง และสามารถส่งสินค้า 3.62 ล้านตันต่อปี

2.6.15 นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565 - 2580

กิจกรรมการบินพลเรือนมีบทบาทสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ในการช่วยเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจการบินของประเทศ และเป็นปัจจัยสำคัญในการขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินให้สามารถรองรับการบริการและมีความยั่งยืนของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งปัจจัยที่สำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจการบิน คือ ด้านราคาค่าบริการต่าง ๆ ที่ผู้บริโภค ผู้ใช้บริการ และผู้ผลิต สามารถยอมรับได้

ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 7 กุมภาพันธ์ 2566 เห็นชอบนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. 2565 - 2580 มีเป้าหมายหลัก คือ (1) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้วยระบบคมนาคมขนส่งทางอากาศที่มีคุณภาพ ต้นทุนเหมาะสม และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (2) มีระบบการบินที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล (3) มีความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต (4) ก่อให้เกิดประโยชน์แก่ประเทศชาติและประชาชนในทุกมิติ โดยนโยบายดังกล่าวมีสาระสำคัญเป็นการกำหนดกรอบแนวทางการดำเนินงานด้านการบินพลเรือนของประเทศ แบ่งการกำหนดนโยบายออกเป็น 3 ด้าน ประกอบด้วย 13 นโยบายหลัก ดังนี้

1) **นโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน** ประกอบด้วย 6 นโยบาย ได้แก่ นโยบายระบบเศรษฐกิจการบิน นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ นโยบายการกำหนดอัตราค่าบริการ นโยบายกำกับดูแลทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน ผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะและผู้ให้บริการการเดินอากาศ นโยบายเกี่ยวกับการอนุญาตในกิจการการบินพลเรือน และนโยบายคุ้มครองสิทธิของผู้บริโภคในอุตสาหกรรมการบิน
2) **นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน** ประกอบด้วย 5 นโยบาย ได้แก่ นโยบายการพัฒนาระบบห้วงอากาศและการเดินอากาศของประเทศ นโยบายการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของประเทศ นโยบายการพัฒนาองค์กรกำกับและกฎหมาย นโยบายการพัฒนาบุคลากรในการขนส่งทางอากาศและอุตสาหกรรมการบิน และนโยบายการส่งเสริมผู้ดำเนินการบิน
3) **นโยบายด้านมาตรฐานการบิน** ประกอบด้วย 3 นโยบาย ได้แก่ นโยบายนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ นโยบายการอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติและนโยบายสิ่งแวดล้อมการบิน

2.6.16 แผนพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางบก

1) โครงการศึกษาเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษฯ

การศึกษาโครงการเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษฯ ประกอบด้วย แผนการแก้ไขปัญหาการจราจร 2 แผนงาน คือ แผนการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในปัจจุบัน และแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษเพิ่มเติม ซึ่งแผนการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษในปัจจุบัน ประกอบด้วย โครงการทั้งหมด 21 โครงการ โดยแบ่งเป็น แผนการดำเนินโครงการ 2 ระยะ คือ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2565 - 2569) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2570 เป็นต้นไป) ซึ่งโครงการที่อยู่ในระยะที่ 1 มีทั้งหมด 16 โครงการ และโครงการที่อยู่ในระยะที่ 2 มีทั้งหมด 5 โครงการ ได้แก่ โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตยถึงทางลงพระราม 4 โครงการขยายผิวจราจรบริเวณทางแยกต่างระดับคลองเตยถึงทางลงอาจณรงค์ โครงการทางลงพิเศษบริเวณทางร่วมมักกะสันไปยังสถานีมักกะสัน โครงการทางลงพิเศษศรีรัช ส่วนดี เชื่อมถนนจตุรทิศ และโครงการทางเชื่อมอาจณรงค์-ทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพ และทางพิเศษ สายบางนา-อาจณรงค์ (S1)

2) แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน

แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

- ร่างแผนปฏิบัติราชการของกรมทางหลวง ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570)
- แผนปฏิบัติราชการ ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของกรมการขนส่งทางบก
- แผนวิสาหกิจขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ปีงบประมาณ 2566 - 2570
- แผนวิสาหกิจ บริษัท ขนส่ง จำกัด ปีงบประมาณ 2566 - 2570

2.6.17 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางราง

แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

- แผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางราง ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)
- แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566 - 2570 (แผนฟื้นฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย)
- แผนวิสาหกิจ การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ประจำปีงบประมาณ 2566 - 2570

2.6.18 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

- แผนปฏิบัติราชการ กรมเจ้าท่า ประจำปีงบประมาณ 2566
- แผนวิสาหกิจ การท่าเรือแห่งประเทศไทย ปีงบประมาณ 2566 - 2570

2.6.19 แผนงานที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

- รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งสินค้าทางอากาศ
- แผนปฏิบัติงานของหน่วยงานด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ดังนี้
  - แผนปฏิบัติราชการของกรมท่าอากาศยาน ระยะ 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570)
  - แผนยุทธศาสตร์ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ระยะ 5 ปี พ.ศ. 2566 - 2570
  - แผนวิสาหกิจของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปีงบประมาณ 2566 - 2570
  - แผนวิสาหกิจของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด พ.ศ. 2566 – 2570
  - แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ (State Safety Programme : SSP) ฉบับแก้ไขครั้งที่ 1 พ.ศ. 2566

2.7 ยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

1) ยุทธศาสตร์หนึ่งแถบ หนึ่งเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI)

ความริเริ่มแถบเศรษฐกิจและเส้นทาง (Belt and Road Initiative: BRI) หรือโครงการเส้นทางสายไหมมีวัตถุประสงค์ เพื่อเชื่อมโยงเศรษฐกิจของจีนกับทวีปเอเชีย ยุโรป และแอฟริกาเข้าด้วยกันผ่านการพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับนานาประเทศทั้งโครงข่ายถนน รถไฟ และท่าเรือ มีเป้าหมายลงทุนโครงการที่ผสมผสานการลงทุนในการสร้างโครงข่ายคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ ทั้งทางบกและทางทะเล อาทิ การสร้างระบบรางรถไฟ สร้างถนน ท่าเรือ และโครงสร้างพื้นฐานต่าง ๆ รวมถึงพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษตลอดเส้นทาง เพื่อให้เกิดเป็นโครงข่ายการค้าโลกที่มีความเชื่อมโยงกันทั้งภูมิภาคเอเชีย ยุโรป และแอฟริกา โดยมีจีนเป็นศูนย์กลางหลักของเส้นทาง ครอบคลุมพื้นที่มากกว่า 65 ประเทศทั่วโลก จำนวนประชากรรวมกันกว่า 4,500 ล้านคน โดยประกอบด้วย

2 เส้นทางหลักทั้งทางบกผ่านเส้นทางสายไหมทางบก (Silk Road Economic Belt) และทางมหาสมุทรผ่านเส้นทางสายไหมทางทะเลในศตวรรษที่ 21 (Maritime Silk Road of the 21st Century

2) แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน พ.ศ. 2568 (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025: MPAC 2025)

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ประเทศสมาชิกอาเซียนทั้ง 10 ประเทศ (ประเทศบรูไน กัมพูชา อินโดนีเซีย สปป.ลาว มาเลเซีย เมียนมา ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ เวียดนาม และไทย) ได้ร่วมกันจัดทำแผนการจัดตั้ง ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2015 หรือ ASEAN Economic Community Blueprint (AEC Blueprint 2015) เพื่อใช้เป็นกรอบในการดำเนินการด้านเศรษฐกิจเพื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558 นอกจากนี้ผู้นำอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ตกลงรับรอง **“แผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน” หรือ Master Plan on ASEAN Connectivity (MPAC 2010)** และได้ถูกผนวกเข้ากับกับแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน พ.ศ. 2568 (Master Plan on ASEAN Connectivity 2025: MPAC 2025) เป็นกรอบและกลไกความร่วมมือในการสร้างความเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนและจะขยายเป็นพื้นฐานในการเชื่อมโยงไปสู่ภูมิภาคเอเชียตะวันออกต่อไป โดยเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์การเชื่อมโยงระหว่างอาเซียนได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ 5 ด้านใน MPAC 2025 ดังนี้

(1) โครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืน (Sustainable infrastructure) เพื่อประสานใช้ประโยชน์จากทรัพยากรที่มีอยู่เพื่อรองรับโครงการเกี่ยวกับโครงสร้างพื้นฐานในอาเซียนอย่างครบวงจรชีวิตของโครงการตั้งแต่เตรียมการจนถึงการเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่ดำเนินการและดูแลโครงสร้างพื้นฐาน

(2) นวัตกรรมดิจิทัล (Digital innovation) เทคโนโลยีดิจิทัลในอาเซียนมีโอกาสที่จะมีมูลค่าสูงถึง 625 พันล้านเหรียญสหรัฐภายในปี 2030 (ร้อยละ 8 ของ GDP ของอาเซียน) ดังนั้น การสร้างกรอบกฎระเบียบ (Regulatory frameworks) สำหรับการให้บริการดิจิทัลใหม่ ๆ การรองรับการแลกเปลี่ยนการปฏิบัติการที่เป็นเลิศในเรื่องข้อมูลแบบเปิด (open data) และการสนับสนุนวิสาหกิจขนาดเล็กกลาง และขนาดย่อม (Micro, Small and Medium Enterprises : MSMEs) จึงมีความสำคัญเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์จากการพัฒนาและเติบโตทางดิจิทัลอย่างเต็มที่

(3) โลจิสติกส์ไร้รอยต่อ (Seamless logistics) เนื่องจากการพัฒนาประสิทธิภาพทางด้านโลจิสติกส์ โดยวัดจากระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่งในภูมิภาคยังไม่ได้ตาม ที่ได้มีการวางวิสัยทัศน์ไว้ใน MPAC 2010

(4) ความเป็นเลิศด้านกฎระเบียบ (Regulatory excellence) มีความจำเป็นที่จะต้องปลูกฝังแนวปฏิบัติด้านกฎระเบียบที่ดี (Good Regulatory Practice: GRP) ในการเตรียมการให้การรับรอง และการดำเนินการตามกฎระเบียบและแบบแผนวิธีในภูมิภาค

(5) การเคลื่อนย้ายของประชาชน (People mobility) ยุทธศาสตร์นี้มุ่งจะส่งเสริมให้การเคลื่อนย้ายในอาเซียนดีขึ้น ซึ่งโอกาสในการพัฒนา รวมถึงการอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่นักท่องเที่ยว

3) ความร่วมมือความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอล (BIMSTEC)

ความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi Sectoral Technical and Economic Cooperation: BIMSTEC) เป็นกรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับเอเชียใต้ ใน 7 ประเทศ ได้แก่ ประเทศบังคลาเทศ ภูฏาน อินเดีย เมียนมา เนปาล ศรีลังกา และไทย โดยมีสาขาความร่วมมือหลัก 14 สาขา คือ การค้า การลงทุน การคมนาคมและการสื่อสาร พลังงาน การท่องเที่ยว เทคโนโลยี ประมง เกษตร สาธารณสุข การลดความยากจน การต่อต้านการก่อการร้าย และอาชญากรรมข้ามชาติ การจัดการสิ่งแวดล้อมและภัยพิบัติ วัฒนธรรมและปฏิบัติสัมพันธ์ในระดับประชาชน เพื่อพัฒนาเป็นเขตการค้าเสรีร่วมกันและทำให้เกิด Land Link ทางด้านตะวันออก - ตะวันตกที่มีประสิทธิภาพและมีศักยภาพที่จะนำไปสู่การพัฒนาเมืองใหญ่เมืองเล็กตามเส้นทางถนนสายหลักทั้งทวีปเอเชีย

4) การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development) ภายใต้แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion: GMS) เขตพื้นที่เศรษฐกิจ

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง 6 ประเทศ (Greater Mekong Subregion: GMS) เริ่มจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงาน แผนงาน GMS ได้กำหนดยุทธศาสตร์ร่วมกัน 3 ด้าน (3 Cs) ดังนี้

(1) สร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ระหว่างกันให้มากขึ้นผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพที่ยั่งยืน และยกระดับโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งให้เป็นแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic corridors)

(2) เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขัน (Competitiveness) ผ่านการอำนวยความสะดวกการเคลื่อนย้ายผู้คนและสินค้าข้ามพรมแดนอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมบูรณาการของตลาด กระบวนการผลิตและห่วงโซ่คุณค่า

(3) สร้างความเข้มแข็งให้กับชุมชน (Community) ผ่านโครงการและแผนงานที่ตอบสนองต่อประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสังคมและสิ่งแวดล้อม

ความร่วมมือในระยะแรกครอบคลุม 9 สาขาที่มีลำดับความสำคัญสูง ได้แก่ การเกษตร พลังงาน สิ่งแวดล้อม การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ การลงทุน โทรคมนาคม การท่องเที่ยว โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่ง ในปัจจุบันทั้ง 6 ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง คือ ไทย พม่า ลาว จีน (ยูนนาน และกวางสี) เวียดนาม และกัมพูชาได้กำหนดแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ 3 แนวพื้นที่ ได้แก่

(1) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เชื่อมโยงพม่า-ไทย-ลาว-เวียดนาม ระยะทาง 1,500 กิโลเมตร ได้แก่ เมาะละแหม่ง-เมียวดี/แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร/สะหวันนะเขต-ดองฮา-ดานัง

(2) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ เชื่อมโยงจีน-พม่า/ลาว-ไทย (คุนหมิง-เชียงรุ่ง-ต้าหลั่ว-เชียงตุง-ท่าขี้เหล็ก/แม่สาย-กรุงเทพฯ และคุนหมิง-เชียงรุ่ง-บ่อเต็นหลวงน้ำทา-ห้วยทราย/เชียงของ-กรุงเทพฯ) ระยะทางประมาณ 1,280 กิโลเมตร และจีน-เวียดนาม (คุนหมิง-ฮานอย-ไฮฟอง)

(3) แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงไทย-กัมพูชา-เวียดนาม 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-อรัญประเทศ/ปอยเปต-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา ระยะทาง 1,005 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-ตราด/เกาะกง-สแรแอมปึล-กัมปอต-ฮาเตียน-กามู-นำเชา ระยะทาง 907 กิโลเมตร กรุงเทพฯ-เสียมราฐ-สตรึงเตร็ง-รัตนคีรี-OYadav-Play Ku-Quy Nhon ระยะทาง 1,150 กิโลเมตร

ประเทศไทยมีจังหวัดที่ตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ทั้งหมด 26 จังหวัด ดังนี้

(1) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ประกอบด้วย 7 จังหวัด ได้แก่ ตาก สุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และมุกดาหาร

(2) แนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) ประกอบด้วย 13 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อยุธยา ลำพูน พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์ กำแพงเพชร (ตาก พิษณุโลก) และกรุงเทพฯ

(3) แนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ประกอบด้วย 8 จังหวัด ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และกาญจนบุรี

5) การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค (APEC Transportation Working Group Meeting: TPTWG) ครั้งที่ 52

การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งของเอเปค (TPTWG) ครั้งที่ 52 ระหว่างวันที่ 14-16 กันยายน พ.ศ. 2565 ณ กรุงเทพมหานคร ได้มีการหารือเกี่ยวกับความคืบหน้าของแผนการดำเนินการด้านการขนส่งในสาขาต่าง ๆ ทั้งทางบก ราง น้ำ และอากาศ การส่งเสริมการพัฒนาที่ยั่งยืน การพัฒนาเศรษฐกิจ และการเสริมสร้างความเชื่อมโยงและความร่วมมือระหว่างเขตเศรษฐกิจ มีเป้าหมายหลัก คือ **“การขนส่งที่ไร้รอยต่อ อัจฉริยะ และยั่งยืน”** เพื่ออำนวยความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการฟื้นฟูความเชื่อมโยงด้านการเดินทางและการท่องเที่ยวในเขตเศรษฐกิจเอเปค โดยประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกมิติและมีความพร้อมในการตอบสนองต่อความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและความท้าทายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและระบบโลจิสติกส์

ในการการประชุมและการหารือเกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในกลุ่มสมาชิกเขตเศรษฐกิจเอเปค มีประเด็นสำคัญ ประกอบด้วย การฟื้นตัวด้านการบินภายหลังการหยุดชะงักของการบินทั่วโลกที่ต้องตระหนักถึงการอยู่ร่วมกับโรคระบาด เทคโนโลยีใหม่ ๆ ในภาคการบิน เพื่อเป็นแนวทางและบทเรียนสำหรับวิกฤตในอนาคต และการให้ความสำคัญต่อการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ สำหรับการขนส่งทางบก ซึ่งมีประเด็นสำคัญที่ประเทศไทย ต้องการผลักดัน เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานทั้งในมิติบก ราง น้ำ และอากาศ และเสริมสร้างความยืดหยุ่นของห่วงโซ่อุปทาน โอกาสในการเติบโต และการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจในยุคหลังการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-19 โดยเน้นการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว และการใช้เทคโนโลยีอัจฉริยะเพื่อการขนส่งที่ยั่งยืนในภูมิภาค

6) การคมนาคมขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

จากแนวโน้มการคมนาคมขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ สภาการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศ (International Transport Forum 2022: ITF) ได้เสนอแนะแนวทางสนับสนุนยุทธศาสตร์ เพื่อรองรับการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและขนส่งที่ยืดหยุ่น (Resillant) และยั่งยืน (Sustainable) โดยมีแนวคิดในการกำหนดนโยบายการคมนาคมขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ดังนี้

(1) กำหนดมาตรการลดผลกระทบเพื่อรองรับการขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นจากความต้องการและการพัฒนาในอนาคต โดยการเชื่อมต่อการขนส่งนั้นจะเพิ่มโอกาสในการปล่อยมลพิษ นโยบายที่จะดำเนินการนั้นจะต้องไม่ทำให้เกิดความขัดแย้งของกันของนโยบายในระดับที่ต่างกัน เช่น Paris Agreement และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของ UN

(2) เพิ่มการขนส่งทางทะเลให้มากขึ้นและกำหนดให้เป็นนโยบายที่สำคัญ

(3) นำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการขนส่งให้มากขึ้น เพื่อลดคาร์บอนในการขนส่งทางถนนที่จะเพิ่มขึ้นโดยผ่านมาตรฐานต่าง ๆ เช่น การใช้มาตรฐานในการขนส่งสาธารณะ หรือการใช้ยานพาหนะร่วมกันในการเดินทาง (Ridesharing) ซึ่งจะเป็นแนวทางสำคัญที่ช่วยลดมลภาวะได้

(4) กำหนดนโยบายเพื่อเพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งทางรางที่ใช้ไฟฟ้าให้มากขึ้นเพื่อทดแทนการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการลดมลพิษ

(5) อนาคตการค้าพรมแดนจะเพิ่มมากขึ้น จำเป็นต้องกำหนดนโยบาย เพื่อปรับปรุง และสร้างการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสาธาณูปโภค และระบบสนับสนุนต่าง ๆ การค้าข้ามพรมแดน ต้องไม่ยุ่งยาก และไม่ให้เกิดรอยต่อ เช่น ระบบ และเอกสารที่เป็น Digital

(6) เร่งให้เกิดนโยบายการใช้เทคโนโลยีด้านอากาศยานเพื่อลดมลภาวะในการขนส่งทางอากาศ

(7) ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซค์สำหรับการขนส่งในเมือง การกำหนดนโยบายต้องบูรณาการระหว่างการพัฒนาเมืองและแผนการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืน และต้องสร้างทางเลือกเพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้รถส่วนตัวมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ

บทที่ 3

บริบทและสภาพแวดล้อม
ด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

บทที่ 3
บริบทและสภาพแวดล้อมด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

3.1 สภาพปัจจุบันของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย

3.1.1 ข้อมูลทางกายภาพของโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งไทย

3.1.1.1 โครงข่ายการขนส่งทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมรวมทั้งสิ้น 102,461 กม. ในจำนวนนี้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 52,293 กม. กรมทางหลวงชนบท 49,944.23 กม. และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 224.6 กม. โดยมีรายละเอียดระยะทางโครงข่ายทางหลวง ทางหลวงชนบท และทางพิเศษ ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.1.1-1** ถึง**ตารางที่ 3.1.1-4** และแสดงภาพรวมโครงข่ายดังแสดงใน**รูปที่ 3.1.1-1** และ**รูปที่ 3.1.1-2**

ตารางที่ 3.1.1-1 ระยะทางโครงข่ายถนนของกรมทางหลวงจำแนกตามประเภททางหลวง

หน่วยงาน	ระยะทาง (กม.) ปัจจุบัน พ.ค. 66	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (กม.)
ทางหลวงแผ่นดิน	52,012	1,925
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	260	317
ทางหลวงสัมปทาน	21	-
รวม	**52,293**	**2,242**

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

ตารางที่ 3.1.1-2 ระยะทางโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินจำแนกตามจำนวนช่องจราจร

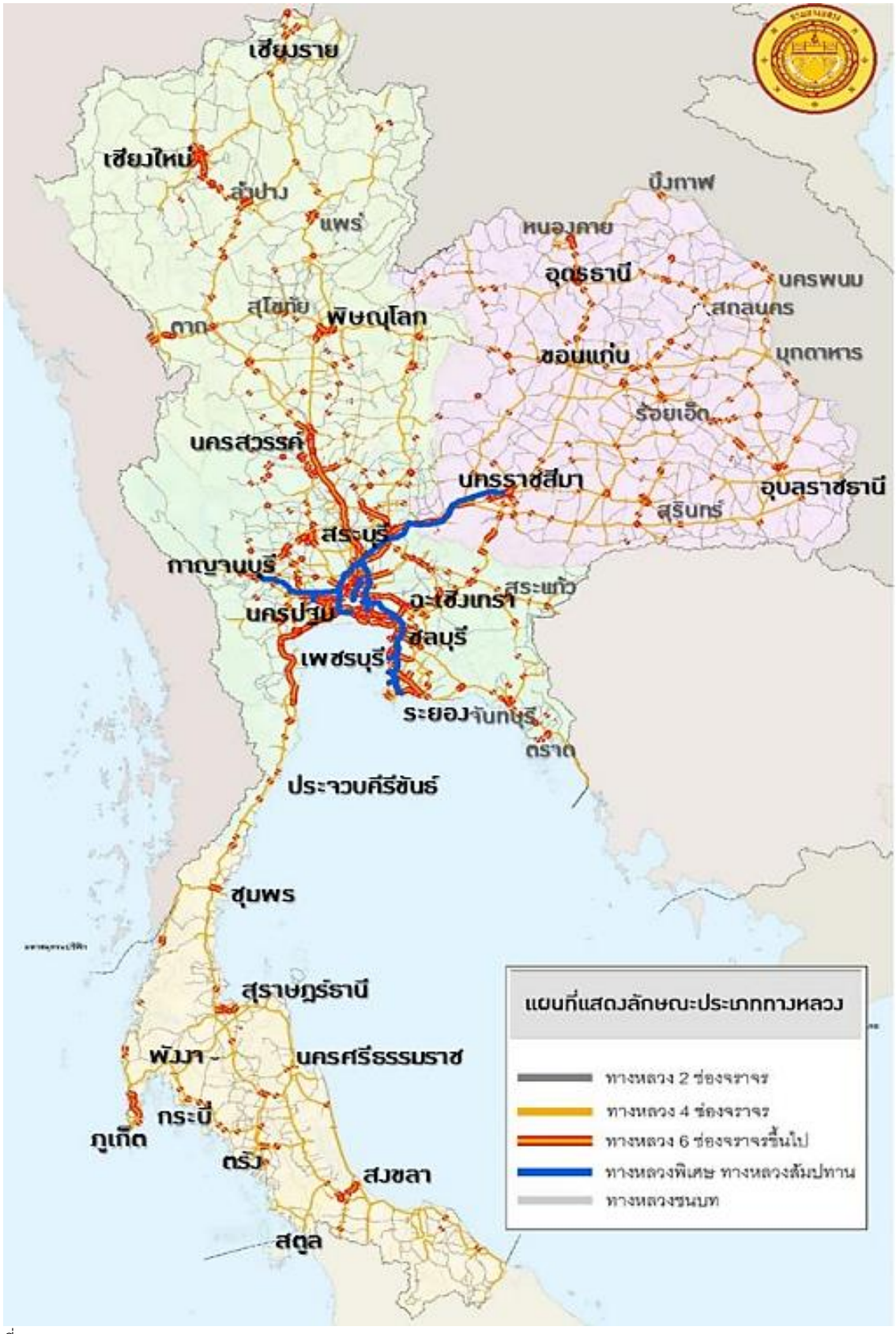
จำนวนช่องจราจร	ระยะทาง (กม.) ปัจจุบัน พ.ค. 66	ระยะทาง (กม.) เมื่อก่อสร้างเสร็จ
2 ช่องจราจร	32,926	31,244
4 ช่องจราจร	16,136	17,836
6 ช่องจราจร ขึ้นไป	2,950	3,055
รวมทางหลวงแผ่นดิน	**52,012**	**52,135**

ที่มา : กรมทางหลวง, 2566

ตารางที่ 3.1.1-3 ระยะทางโครงข่ายทางหลวงชนบทจำแนกตามจำนวนช่องจราจร

จำนวนช่องจราจร	ระยะทาง (กม.) ปัจจุบัน พ.ค. 66	อยู่ระหว่างก่อสร้าง (กม.)
2 ช่องจราจร	49,123.785	160.297
4 ช่องจราจร	689.349	182.912
6 ช่องจราจร ขึ้นไป	131.091	10.767
รวมทางหลวงชนบท	**49,944.225**	**353.976**

ที่มา : กรมทางหลวงชนบท, 2566



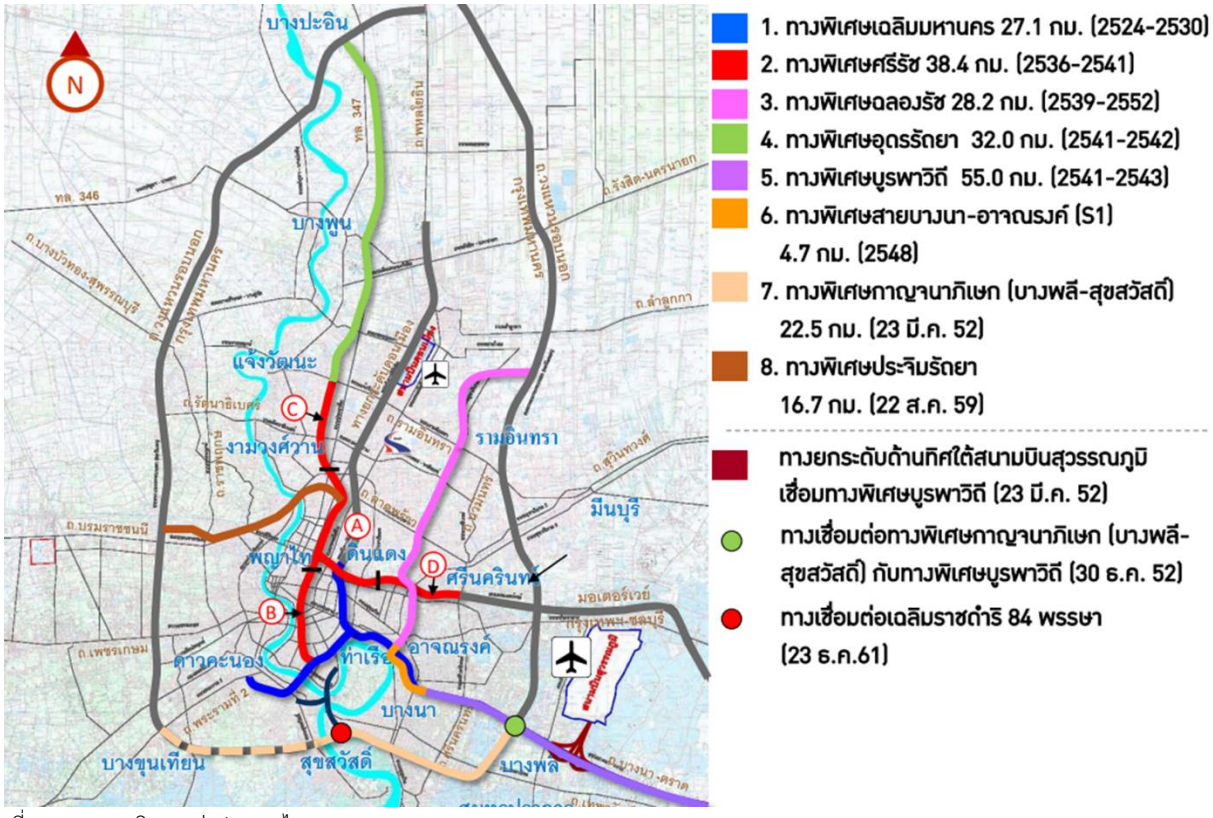
ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 3.1.1-1 ภาพรวมโครงข่ายถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3.1.1-4 โครงข่ายถนนของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยที่เปิดให้บริการแล้ว

ทางพิเศษ	ระยะทาง (กม.)
1) ทางพิเศษเฉลิมมหานคร	27.1
2) ทางพิเศษศรีรัช	38.4
3) ทางพิเศษฉลองรัช (รวมทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ทางพิเศษฉลองรัชเดิม ระยะทาง 18.7 กม. ทางพิเศษสายรามอินทรา-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ระยะทาง 9.5 กม.)	28.2
4) ทางพิเศษอุดรรัถยา	32.0
5) ทางพิเศษบูรพาวิถี	55.0
6) ทางพิเศษสายบางนา-อาจณรงค์	4.7
7) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี-สุขสวัสดิ์)	22.5
8) ทางพิเศษประจิมรัถยา (ทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ)	16.7
รวมระยะทางทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน	**224.6**

ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2566



ที่มา : การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2566

รูปที่ 3.1.1-2 โครงข่ายทางพิเศษที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ปัจจุบันมีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการแล้ว ทั้งในส่วนที่กรมทางหลวงรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาเอง และในส่วนที่ให้เอกชนรับผิดชอบการดำเนินงานและบำรุงรักษาภายใต้การกำกับดูแลของกรมทางหลวง จำนวนรวม 3 สายทาง ระยะทางรวม 281 กม. ได้แก่

1) M7 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง (ระยะทาง 181.2 กม.)
2) M9 ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (ถนนกาญจนาภิเษก) ตอนบางปะอิน-บางพลี และตอนพระประแดง-บางแค ช่วงพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน (ระยะทาง 78.82 กม.)
3) ทางหลวงสัมปทาน สายทางยกระดับอุตราภิมุข (ระยะทาง 21 กม.) (บ.ดอนเมืองโทลเวย์ เป็นผู้รับสัมปทาน)



ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 3.1.1-3 แนวเส้นทางทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (M7) และหมายเลข 9 (M9)

ระบบรถโดยสารสาธารณะ ระบบรถโดยสารสาธารณะ (หมวด 1 และหมวด 4) ณ เดือนมิถุนายน 2565 มีเส้นทางให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมทั้งสิ้น 333 เส้นทาง ได้แก่ (1) เส้นทางหมวด 1 (เส้นทางรถโดยสารประจำทาง ที่ให้บริการภายในเขตกรุงเทพฯ รวมรถตู้โดยสาร) 243 เส้นทาง และ (2) เส้นทางหมวด 4 (เส้นทางรถโดยสารประจำทางที่แยกไปยังหมู่บ้านหรือแหล่งชุมชนต่าง ๆ ระหว่างจุดต้นทางและปลายทางอยู่รอบเขตกรุงเทพฯ โดยรวมรถเมล์เล็กในซอยหรือรถสองแถว) 90 เส้นทาง และมีจำนวนรถโดยสาร รวมทั้งสิ้น 6,902 คัน ได้แก่ รถโดยสารหมวด 1 จำนวน 5,166 คัน และรถโดยสารหมวด 4 จำนวน 1,736 คัน

ตารางที่ 3.1.1-5 จำนวนเส้นทางเดินรถและจำนวนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

เส้นทาง	เส้นทางเดินรถ	จำนวนรถโดยสาร (คัน)
หมวด 1	**243**	**5,166**
1) รถโดยสารของ ขสมก.	**119**	**2,885**
● รถธรรมดา	-	1,520
● รถปรับอากาศ	-	1,365
2) รถเอกชนร่วมลงทุน	**124**	**2,281**
● รถโดยสาร	6	99
● รถโดยสารขนาดเล็ก (มินิบัส)	14	269
● รถตู้โดยสารปรับอากาศ	97	1,847
● รถตู้โดยสารปรับอากาศเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	7	66
หมวด 4 รถเล็กในซอย (รถเอกชนร่วมบริการ)	**90**	**1,736**
รวม (หมวด 1 และหมวด 4)	**333**	**6,902**

ที่มา : ขสมก.

หมายเหตุ : ไม่รวมการให้บริการของผู้ประกอบการภาคเอกชน ซึ่งปัจจุบันได้รับใบอนุญาตจาก ขบ. เพื่อให้บริการเดินรถจำนวน 132 เส้นทาง (ให้บริการเดินรถแล้ว 55 เส้นทาง ที่เหลือเอกชนอยู่ระหว่างการจัดหารถโดยสาร)

เส้นทางให้บริการเดินรถโดยสาร ในปี 2565 มีเส้นทางให้บริการเดินรถโดยสารระหว่างเมือง/ระหว่างประเทศ รวมทั้งสิ้น 859 เส้นทาง ประกอบด้วย (1) เส้นทางหมวด 2 (เส้นทางเชื่อมระหว่าง กรุงเทพฯ กับภูมิภาค) 209 เส้นทาง (2) เส้นทางหมวด 3 (เส้นทางเชื่อมระหว่างจังหวัด) 635 เส้นทาง และ (3) เส้นทางเดินรถระหว่างประเทศ (ไทย - สปป.ลาว และไทย – กัมพูชา) 15 เส้นทาง ส่วนใหญ่ประมาณ ร้อยละ 66.59 เป็นเส้นทางให้บริการของเอกชน จำนวน 572 เส้นทาง และที่เหลือเป็นเส้นทางให้บริการ ของ บขส. (รวมรถเอกชนร่วมบริการ) จำนวน 287 เส้นทาง (ร้อยละ 33.41)

สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 125 แห่ง ส่วนใหญ่เป็นสถานีขนส่งที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่ได้รับการถ่ายโอนจากกรมการขนส่งทางบก (ขบ.) จำนวน 99 แห่ง (องค์กรปกครอง ส่วนจังหวัด 37 แห่ง เทศบาล 62 แห่ง) ที่เหลือเป็นสถานีขนส่งของ บขส. จำนวน 9 แห่ง สถานีขนส่งของเอกชน จำนวน 16 แห่ง และสถานีขนส่งของ ขบ. จำนวน 1 แห่ง (อยู่ระหว่างการถ่ายโอนให้ อปท.) โดยจากข้อมูลสถิติผลการดำเนินงานในปี 2564 พบว่าสถานีที่มีผู้ใช้บริการมากที่สุดยังคงเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสารที่ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดกรุงเทพมหานคร (จตุจักรและเอกมัย) รวมจำนวน 11.44 ล้านคน

รองลงมาเป็นสถานีขนส่ง ผู้โดยสารจังหวัดนครศรีธรรมราช จำนวน 5.83 ล้านคน และสถานีขนส่งผู้โดยสารจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 5.72 ล้านคน ตามลำดับ

3.1.1.2 โครงข่ายการขนส่งทางราง

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) รวมระยะทางทั้งสิ้นประมาณ 4,049 กม. ครอบคุลมพื้นที่ 47 จังหวัด กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ส่วนใหญ่ยังคงเป็นทางเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 84 ระยะทาง 3,391 กม. (รวมทางแยกโดยสารวงเวียนใหญ่ - มหาชัย และบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 65 กม.) ส่วนทางคู่และทางสาม มีระยะทาง ประมาณ 551 กม. และ 107 กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 14 และร้อยละ 3 ตามลำดับ

ตารางที่ 3.1.1-6 เส้นทางรถไฟทางเดี่ยว ทางคู่ และทางสามในปัจจุบัน

หน่วย : กิโลเมตร

รายการ	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	ทางเดี่ยว	ทางคู่	ทางสาม	รวมทั้งหมด
ทางเดี่ยว	ก่อนปี 2541	3,326			3,326
ทางเดี่ยว (แยกเฉพาะ) รถไฟมหาชัย, แม่กลอง	ก่อนปี 2541	65			65
ทางคู่ ระหว่างสถานีกรุงเทพ – รังสิต	พ.ศ. 2543	-	30	-	60
ทางสาม ระหว่างสถานีรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี	พ.ศ. 2543	-	-	61	61
ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี – ลพบุรี	พ.ศ. 2545	-	42	-	42
ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี – มาบกะเบา	พ.ศ. 2545	-	45	-	45
ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	พ.ศ. 2562	-	187	-	187
ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อ – ชุมทางตลิ่งชัน	พ.ศ. 2542	-	13	-	13
ทางคู่ ระหว่างสถานีตลิ่งชัน – นครปฐม	พ.ศ. 2545	-	44	-	44
ทางสาม ระหว่างสถานีหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา	พ.ศ. 2546	-	-	46	46
ทางคู่ ระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา – ชุมทางคลองสิบเก้า	พ.ศ. 2563	-	26	-	26
ทางคู่ ระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา – แหลมฉบัง	พ.ศ. 2555	-	79	-	79
ทางคู่ ระหว่างสถานีคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย	พ.ศ. 2563	-	85	-	85
รวมระยะทางให้บริการ		3,391	551	107	4,049
สัดส่วน (ร้อยละ)		83.75	13.61	2.64	100.00
รวมระยะทางเดินรถ*		3,391	1,102	321	4,814

ที่มา : การรถไฟแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ : * เป็นความยาวของทางรถไฟทั้งหมดนับรวมระยะทางของทางคู่และทางสาม

นอกจากนี้ ในปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการแล้ว จำนวน 7 เส้นทาง ระยะทางรวม 211.94 กิโลเมตร ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.1.1-7** ปัจจุบันการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) อยู่ระหว่างการก่อสร้างรถไฟฟ้าจำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่ (1) สายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง 34.50 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2567 และส่วนต่อขยาย ช่วงสถานีศรีรัช – เมืองทองธานี ระยะทาง 3 กิโลเมตร ปัจจุบันอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2568 (2) สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม

แห่งประเทศไทย – มีนบุรี ระยะทาง 22.50 กิโลเมตร ขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างและดำเนินการตามขั้นตอนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน คาดว่าจะได้รับการอนุมัติภายในปี 2566 และเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2569 นอกจากนี้ รฟม. อยู่ระหว่างการประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งรวมถึงงานติดตั้งระบบรถไฟฟ้าและอาณัติสัญญาณของทั้งโครงการฯ (3) สายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ ระยะทาง 23.60 กิโลเมตร โดยคาดว่าจะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการในปี 2571 และ (4) ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยาน (ARL) ช่วงพญาไท – บางซื่อ - ดอนเมือง ระยะทาง 21.80 กิโลเมตร (รวมอยู่ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน) โดยคาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2571

ตารางที่ 3.1.1-7 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปัจจุบัน

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีเปิดให้บริการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
1) สายสีเขียว	69.80			
● สายสีลม (ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - บางหว้า)	14.00	ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ - สะพานตากสิน เปิดให้บริการปี 2542 ช่วงสะพานตากสิน - วงเวียนใหญ่ เปิดให้บริการปี 2552 ช่วงวงเวียนใหญ่ - บางหว้า เปิดให้บริการปี 2556	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด)	BTS
● สายสุขุมวิท (ช่วงคูคต - สมุทรปราการ)	53.05	ช่วงหมอชิต - อ่อนนุช เปิดให้บริการปี 2542 ช่วงอ่อนนุช - แบริ่ง เปิดให้บริการปี 2554 ช่วงแบริ่ง - สมุทรปราการ เปิดให้บริการปี 2561 ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต เปิดให้บริการปี 2563	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด) ทั้งนี้ รฟม. กับ กทม. อยู่ระหว่างการลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพื่อให้ กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการฯ ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต อย่างสมบูรณ์	BTS
2) สายเฉลิมรัชมงคล (สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - บางแค และบางซื่อ - ท่าพระ)	47.00	ช่วงบางซื่อ - หัวลำโพง เปิดให้บริการปี 2547 ช่วงหัวลำโพง - บางแค เปิดให้บริการปี 2562 ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ เปิดให้บริการปี 2563	รฟม.	BEM
3) ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ	28.70	ปี 2553	รฟท.	บริษัท เอเชีย เอราวัน จำกัด
4) สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - เตาปูน)	23.00	ปี 2559	รฟม.	BEM

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีเปิดให้บริการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
5) ระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน	41.56	ปี 2564	รฟท.	รฟฟท.
6) สายสีทอง ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	1.88	ปี 2563	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด)	BTS
7) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	30.40	ปี 2566	รฟม.	BEM
ระยะทางรวม	**242.34**			

ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, 2565



ที่มา : กรมการขนส่งทางราง, 2565

รูปที่ 3.1.1-4 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการในปี 2565

3.1.1.3 โครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางลำน้ำภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (ระยะทาง 170 กม.) แม่น้ำป่าสัก (ระยะทาง 47 กม.) แม่น้ำบางปะกง (ระยะทาง 10 กม.) แม่น้ำแม่กลอง (บริเวณปากแม่น้ำ) และแม่น้ำท่าจีน (ระยะทาง 78 กม.) โดยในปี 2564 เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำที่มีปริมาณการขนส่งสูงสุด ได้แก่ แม่น้ำป่าสัก มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 31.775 ล้านตัน สัดส่วนของการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ 68.47 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดในปี 2564 (ประมาณ 46.405 ล้านตัน) ส่วนแม่น้ำเจ้าพระยามีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 14.505 ล้านตัน สำหรับเส้นทางการขนส่งสินค้าทางลำน้ำระหว่างประเทศ ได้แก่ ลุ่มแม่น้ำโขงตอนบน มีท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนเป็นท่าเรือหลักในการขนถ่ายสินค้า โดยในปี 2562 มีปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนประมาณ 0.586 ล้านตัน

จำนวนท่าเทียบเรือของประเทศไทยในปี 2565 ตามบัญชีท่าเทียบเรือ ในบัญชีสีขาว (White List Berths) ในฐานข้อมูล MOT DATA Catalog ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม มีจำนวน 3,273 ท่า โดยเป็นท่าเรือที่อยู่ในความดูแลของกระทรวงคมนาคม รวม 170 ท่า ได้แก่ ท่าเรือที่กรมเจ้าท่าก่อสร้าง 165 ท่า และท่าเรือของการท่าเรือแห่งประเทศไทย 5 ท่า คือ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน และท่าเรือเชียงของ นอกจากนี้ยังมีท่าเรือขนาดใหญ่ที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยอีก 1 แห่ง คือ ท่าเรือมาบตาพุด

สำหรับท่าเรือชายฝั่งปัจจุบันมีท่าเรือบริเวณชายฝั่งทะเลภายใต้ความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า (จท.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และการนิคมแห่งประเทศไทย (กนอ.) ดังนี้

- **ภาคกลาง** จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ (กทท.)
- **ภาคตะวันออก** จำนวน 10 แห่ง ประกอบด้วย ท่าเรือแหลมฉบัง (กทท.) และท่าเรือ อุตสาหกรรมมาบตาพุด (กนอ.) และท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของ จท. ได้แก่ ท่าเรือบริเวณ จ.ชลบุรี 3 แห่ง จ.ตราด 4 แห่ง และ จ.จันทบุรี 1 แห่ง
- **ฝั่งทะเลอ่าวไทย** จำนวน 12 แห่ง (จท.) ประกอบด้วย ท่าเรือบริเวณ จ.สุราษฎร์ธานี 5 แห่ง จ.นราธิวาส 1 แห่ง จ.ปัตตานี 1 แห่ง จ.สงขลา 3 แห่ง จ.ชุมพร 1 แห่ง และ จ.นครศรีธรรมราช 1 แห่ง
- **ฝั่งทะเลอันดามัน** จำนวน 31 แห่ง ประกอบด้วย ประกอบด้วย ท่าเรือบริเวณ จ.กระบี่ 10 แห่ง จ.ตรัง 5 แห่ง จ.สตูล 4 แห่ง จ.ระนอง 3 แห่ง จ.พังงา 4 แห่ง และ จ.ภูเก็ต 5 แห่ง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือภายใต้ความรับผิดชอบของ จท. ยกเว้นท่าเรือระนองซึ่งอยู่ภายใต้การบริการจัดการของ กทท. รวมถึงการบำรุงรักษาร่องน้ำหน้าท่าเทียบเรือ โดย จท. รับผิดชอบการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำทางเดินเรือ

เรือโดยสารสาธารณะ เรือโดยสารสาธารณะที่ให้บริการในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ประกอบด้วย 5 ประเภท ได้แก่ เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา เรือโดยสารคลองแสนแสบ เรือโดยสารคลองพระโขนง เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม และเรือโดยสารข้ามฟาก

ตารางที่ 3.1.1-8 เส้นทางการให้บริการเรือโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ประเภท	เส้นทางให้บริการ
1) เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	
● เรือโดยสารประจำทาง (เรือไม่มีธง)	นนทบุรี (พิบูลย์สงคราม 3) – วัดราชสิงขร จำนวน 36 สถานี
● เรือโดยสารด่วนพิเศษ (เรือธงเขียว)	ปากเกร็ด - สาทร (สะพานตากสิน) จำนวน 19 สถานี
● เรือโดยสารด่วนพิเศษ (เรือธงเหลือง)	นนทบุรี (พิบูลย์สงคราม 3) - สาทร (สะพานตากสิน) จำนวน 20 สถานี
● เรือโดยสารด่วนพิเศษ (เรือธงส้ม)	นนทบุรี (พิบูลย์สงคราม 3) - วัดราชสิงขร จำนวน 27 สถานี
● เรือโดยสารด่วนพิเศษ (เรือธงแดง)	นนทบุรี (พิบูลย์สงคราม 3) - สาทร (สะพานตากสิน) จำนวน 14 สถานี
● เรือเจ้าพระยาทัวร์ริสท์โบ๊ท (เรือธงฟ้า)	สถานีพระอาทิตย์ - สาทร (สะพานตากสิน) - เอเชียทีค จำนวน 11 สถานี
● เรือโดยสารธงทอง*	พรานนก (วังหลัง) - สาทร (สะพานตากสิน) จำนวน 6 สถานี
2) เรือโดยสารคลองแสนแสบ	แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ สายภูเขาทอง (ผ่านฟ้าลีลาศ -ท่าเรือประตูน้ำ) จำนวน 5 สถานี และสายนิด้า (ท่าเรือประตูน้ำ - ท่าเรือวัดศรีบุญเรือง) จำนวน 24 สถานี รวม 29 สถานี
3) เรือโดยสารคลองพระโขนง	ท่าตลาดเอี่ยมสมบัติ - ท่าพระโขนง จำนวน 14 สถานี
4) เรือโดยสารคลองผดุงกรุงเกษม	หัวลำโพง - ตลาดเทวราช จำนวน 11 สถานี
5) เรือโดยสารข้ามฟาก	ให้บริการเดินเรือข้ามฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา จำนวน 51 ท่า โดยกรมเจ้าท่าเป็นเจ้าของ 13 ท่า และที่เหลือ จำนวน 38 ท่า เป็นของหน่วยงานรัฐอื่นและเอกชน

ที่มา : กรมเจ้าท่า

หมายเหตุ : * ปัจจุบันหยุดให้บริการเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และมีเส้นทางให้บริการซ้ำซ้อนกับเรือธงฟ้า

สำหรับท่าเรือบก สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ได้ทำการศึกษาการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศ จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ 1) จังหวัดฉะเชิงเทรา ที่ตำบลหนองตีนนก อำเภอบ้านโพธิ์ 2) จังหวัดนครราชสีมา ที่ตำบลกุดจิก อำเภอสูงเนิน 3) จังหวัดขอนแก่น ที่ตำบลม่วงหวาน อำเภอน้ำพอง และ 4) จังหวัดนครสวรรค์ ที่ตำบลเขาทอง อำเภอพยุหะคีรี โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์โลจิสติกส์ เสมือนท่าเรือ (ยกเว้นการขนถ่ายสินค้า ขึ้น-ลงเรือ) เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศในระบบตู้สินค้า และมีการเชื่อมโยงระบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป โดยมีการขนส่งทางรางเป็นหลัก ซึ่งจะเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟทางคู่ที่ รฟท. อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างทั่วประเทศ โดยในปี 2565 การท่าเรือแห่งประเทศไทยอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การลงทุน และสิ่งแวดล้อม และจัดทำรายงานผลการศึกษาโครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดนครราชสีมาและขอนแก่นให้เกิดผลในเชิงพาณิชย์

3.1.1.4 โครงข่ายการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานพาณิชย์ในประเทศไทย มีจำนวน 39 แห่ง ดำเนินงานโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จำนวน 6 แห่ง กรมท่าอากาศยาน (ทย.) จำนวน 29 แห่ง บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน 3 แห่ง และกองทัพเรือ (ทร.) จำนวน 1 แห่ง สามารถแบ่งตามประเภทของท่าอากาศยาน ดังนี้

1) **ท่าอากาศยานนานาชาติ** จำนวน 13 แห่ง ให้บริการเที่ยวบินประจำภายในประเทศ และระหว่างประเทศ อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของ 4 หน่วยงาน ได้แก่

- **กรมท่าอากาศยาน (ทย.)** จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานนราธิวาส และท่าอากาศยานหัวหิน
- **บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)** จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ท่าอากาศยานภูเก็ต (ทภก.) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (ทชม.) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย (ทชร.) และท่าอากาศยานหาดใหญ่ (ทหญ.)
- **กองทัพเรือ (ทร.)** จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา
- **บมจ. การบินกรุงเทพ** จำนวน 1 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย

2) **ท่าอากาศยานภายในประเทศ** จำนวน 26 แห่ง ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศอยู่ภายใต้การดูแลของ 2 หน่วยงาน ได้แก่

- **กรมท่าอากาศยาน (ทย.)** จำนวน 24 แห่ง แบ่งเป็น ภาคเหนือ 8 แห่ง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 แห่ง ภาคตะวันตก 1 แห่ง และภาคใต้ 6 แห่ง
- **บมจ. การบินกรุงเทพ** จำนวน 2 แห่งไ ด้แก่ ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด

3.1.1.5 โครงข่ายสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งสินค้า

1) **การขนส่งสินค้าทางถนน**

- **สถานีขนส่งสินค้า** กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีสถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ในความรับผิดชอบจำนวน 3 แห่งประกอบด้วย สถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้า เขตลาดกระบัง กรุงเทพฯ สถานีขนส่งสินค้าคลองหลวง จ.ปทุมธานี และสถานีขนส่งสินค้าพุทธมณฑล จ.นครปฐม ทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าจากโดยรอบพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ โดยมีจำนวนรถบรรทุกสินค้าเข้าใช้บริการสถานีขนส่งสินค้าทั้ง 3 แห่งเฉลี่ยประมาณ 4,404 คันต่อวัน และมีสถิติจำนวนผู้ประกอบการที่เข้าใช้พื้นที่และสัดส่วนการเข้าใช้พื้นที่แต่ละประเภท ในปี 2564 ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.1.1-9**

ตารางที่ 3.1.1-9 จำนวนผู้ประกอบการที่เข้าใช้พื้นที่
และสัดส่วนการเข้าใช้พื้นที่แต่ละประเภทของสถานีขนส่งสินค้า ของ ขบ.

ประเภทพื้นที่	สถานีพุทธมณฑล		สถานีคลองหลวง		สถานีร่มเกล้า	
	จำนวน (ราย)	สัดส่วนการใช้พื้นที่	จำนวน (ราย)	สัดส่วนการใช้พื้นที่	จำนวน (ราย)	สัดส่วนการใช้พื้นที่
คลังสินค้า	2	100%	3	100%	3	72%
ชานชาลาขนถ่ายสินค้า	11	100%	6	73%	19	78%
ชานชาลาอเนกประสงค์	77	98%	-	-	-	-
สำนักงานที่อาคารชานชาลา	5	67%	6	27%	2%	63%
สำนักงานที่อาคารบริหาร	-	-	-	-	25	83%

ที่มา : ขบ., กันยายน 2564

นอกจากนี้ เมื่อเดือนเมษายน 2564 ขบ. ได้เปิดให้บริการโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ในส่วนของการให้เอกชนเช่าใช้พื้นที่ต่าง ๆ ภายในโครงการฯ (Soft Opening) ได้แก่ ชานชาลาขนถ่ายสินค้า คลังสินค้า สำนักงานฯ โรงอาหาร พื้นที่จอดรถบรรทุก และการให้บริการอุปกรณ์และกระแสไฟฟ้าสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แช่เย็น (Reefer Plug) โดยที่ผ่านมามีผู้ประกอบการภาคเอกชนเข้าใช้บริการเช่าใช้พื้นที่จำนวน 6 ราย และมีผู้ใช้บริการอุปกรณ์และกระแสไฟฟ้าสำหรับตู้คอนเทนเนอร์แช่เย็นจำนวน 18 ราย (จำนวนการใช้บริการ 341 ครั้ง) ทั้งนี้ ขบ. คาดว่าจะสามารถจัดหาเอกชนผู้ให้บริการโครงการฯ อย่างเต็มรูปแบบได้ภายในปี 2566

- **จุดจอดพักรถยนต์/รถบรรทุก** กรมทางหลวง (ทล.) ได้เปิดให้บริการจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck RestArea) จำนวน 17 แห่ง โดยจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามหลักเกณฑ์และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดความเสี่ยงด้านอุบัติเหตุ และเพิ่มประสิทธิภาพและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน โดยในปี 2565 มีผู้ใช้บริการจุดจอดพักรถบรรทุกรวมทั้งสิ้น 345,472 คัน

2) การขนส่งสินค้าทางราง

ปัจจุบันตามแนวเส้นทางรถไฟ มีลานกองเก็บตู้สินค้า (CY) 32 แห่งทั่วประเทศ ส่วนใหญ่เป็น CY ในพื้นที่ รฟท. จำนวน 30 แห่ง (บริหารงานโดย รฟท. จำนวน 20 แห่ง และบริหารงานโดยเอกชน 10 แห่ง) ที่เหลือเป็น CY ในพื้นที่ เอกชน 2 แห่ง โดย CY ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเส้นทางรถไฟสายอีสานและสายใต้นอกจากนี้ ที่ผ่านมา รฟท. ได้ดำเนินการก่อสร้างปรับปรุง CY ให้เป็นลานคอนกรีตแล้วร้อยละ 31.25 เพื่อยกระดับการให้บริการย่านขนส่งสินค้าให้มีคุณภาพและมาตรฐานสากล จากการพิจารณาผลการดำเนินงาน CY ทั่วประเทศ พบว่า การขนส่งตู้สินค้าผ่าน CY ส่วนใหญ่จะมาจากภาคใต้ร้อยละ 42.16 รองลงมาคือภาคตะวันออก ร้อยละ 25.91 และภาคตะวันออกเฉียงเหนือร้อยละ 17.74 แต่ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าของ CY ในภาพรวมยังอยู่ในระดับต่ำกว่าขีดความสามารถในการรองรับปริมาณตู้สินค้า ยกเว้น CY สถานีปาดังเบซาร์และทุ่งสงที่มีปริมาณตู้สินค้าสูงกว่าขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้า

ตารางที่ 3.1.1-10 ประเภท CY ตามแนวเขตทางรถไฟ จากฝ่ายบริการสินค้า รฟท.

สถานที่ตั้ง CY	ภูมิภาค	ลักษณะพื้นที่	*ความสามารถในการรองรับตู้สินค้า (ตู้/ปี)	ความรับผิดชอบ
กุดจิก	ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	คอนกรีต	20,000	รฟท.
ท่าพระ		คอนกรีต	20,000	รฟท.
หนองตะโก้		หินคลุก	-	รฟท.
โนนพะยอม		หินคลุก	3,000	รฟท.
นาทา		หินคลุก	-	รฟท.
อุดรธานี		หินคลุก	3,000	รฟท.
หนองคาย		หินคลุก	-	รฟท.
ชุมทางถนนจิระ		หินคลุก	20,000	รฟท./เอกชน
ชุมทางบัวใหญ่		คอนกรีต	6,000	รฟท.
บ้านกระโดน		คอนกรีต	NA	รฟท.
ศิลาอาสน์	ภาคเหนือ	คอนกรีต	NA	รฟท.
ย่านพหลโยธิน		คอนกรีต	NA	รฟท.
ท่าข้าวกานันทรง		คอนกรีต	8,700	เอกชน
บ้านใหม่		หินคลุก	NA	รฟท./เอกชน
บ้านป่าหวาย	ภาคกลาง	หินคลุก	NA	รฟท./เอกชน
ท่าเรือน้อย		หินคลุก	NA	รฟท.
ชุมทางแก่งคอย		หินคลุก	NA	รฟท.
วัดงิ้วราย		หินคลุก	NA	รฟท./เอกชน
ที่หยุดรถท่าม่วง	ภาคตะวันตก	หินคลุก	9,600	รฟท.
สระโกสินารายณ์		หินคลุก	NA	รฟท./เอกชน
มาบตาพุด	ภาคตะวันออก	หินคลุก	972,000	รฟท./เอกชน
ชลบุรี		คอนกรีต	NA	รฟท./เอกชน
สะพลี	ภาคใต้	คอนกรีต	NA	รฟท.
สุราษฎร์ธานี		หินคลุก	NA	รฟท.
ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์		คอนกรีต	25,000	รฟท.
ชุมทางหาดใหญ่		หินคลุก	NA	รฟท.
ปาดังเบซาร์		คอนกรีต	4,200	รฟท.
นาประดู่		หินคลุก	1,200	รฟม.
ชุมทางทุ่งสง		หินคลุก	1,800	รฟท./เอกชน
กันตัง		คอนกรีต	NA	รฟท./เอกชน
บางกล่ำ		หินคลุก	NA	รฟท./เอกชน
ICD ชุมทางทุ่งสง		คอนกรีต	NA	เอกชน

ที่มา : รฟท. และ *(ร่าง) การศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ, R-map ของกรมการขนส่งทางราง

ในช่วงปี 2559 - 2563 ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีแนวโน้มลดลงจาก 11.71 ล้านตัน ในปี 2559 เป็น 11.02 ล้านตัน ในปี 2563 หรือลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 1.19 ต่อปี อย่างไรก็ดี จากการพิจารณาพบว่า ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นมา ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเล็กน้อย ซึ่งเป็นผลมาจาก รฟท. ได้ปรับเพิ่มจำนวนขบวนสินค้าจาก 4,062 ขบวน ในปี 2561 เป็น 5,506 ขบวน ในปี 2562 และได้มีการใช้กลยุทธ์ด้านราคา โดยการปรับลดอัตราค่าบริการประมาณร้อยละ 14-28 เพื่อจูงใจให้ผู้ประกอบการหันมาขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น ประกอบกับในปี 2563 มีการเปิดให้บริการทางคู่ ช่วงฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - แก่งคอย ซึ่งช่วยลดระยะทางที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือแหลมฉบังได้ประมาณ 80 กม.

ตารางที่ 3.1.1-11 การขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง

หน่วย : พัน TEU

รูปแบบการขนส่งสินค้า	2559	2560	2561	2562	2563	เพิ่มขึ้น/(ลดลง) เฉลี่ย (ร้อยละ)
ทางถนน	484,884	482,596	483,760	483,168	450,800	(1.76)
สัดส่วน (ร้อยละ)	81.09	79.30	79.09	79.00	79.77	เฉลี่ย 79.65
ทางรถไฟ	11,711	12,00	10,282	10,590	11,025	(1.19)
สัดส่วน (ร้อยละ)	1.96	1.97	1.68	1.73	1.95	เฉลี่ย 1.86
ทางลำน้ำ	50,327	53,026	55,739	55,999	49,248	(0.28)
สัดส่วน (ร้อยละ)	8.42	8.87	9.32	9.37	8.24	เฉลี่ย 8.84
ชายฝั่งทะเล	50,894	60,850	61,798	61,772	54,023	2.13
สัดส่วน (ร้อยละ)	8.51	10.18	10.34	10.33	9.03	เฉลี่ย 9.68
ทางอากาศ	122	116	95	78	32	24.99
สัดส่วน (ร้อยละ)	0.02	0.02	0.02	0.01	0.01	เฉลี่ย 0.01
รวม	**597,938**	**608,588**	**611,674**	**611,607**	**565,128**	**(1.33)**

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟแยกตามกลุ่มประเภทสินค้า พบว่า ส่วนใหญ่เป็นสินค้ากลุ่มคอนเทนเนอร์ประมาณร้อยละ 63 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟทั้งหมด รองลงมาเป็นสินค้าปิโตรเลียม สินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าเกษตร/ทั่วไปประมาณร้อยละ 19 ร้อยละ 16 และร้อยละ 2 ตามลำดับ อย่างไรก็ดี จากการพิจารณาแนวโน้มปริมาณการขนส่งสินค้าแยกตามประเภทพบว่าสินค้าอุตสาหกรรม และสินค้าเกษตร/ทั่วไป มีแนวโน้มการขนส่งสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มที่ดีของการปรับรูปแบบการขนส่งสินค้าของผู้ประกอบการ

ตารางที่ 3.1.1-12 ปริมาณสินค้าทางรถไฟแยกตามประเภทสินค้าในช่วงปี 2559 - 2563

หน่วย : พัน TEU

ประเภทสินค้า	2559	2560	2561	2562	2563	เพิ่มขึ้น/(ลดลง) เฉลี่ย (ร้อยละ)
1) กลุ่มสินค้าปิโตรเลียม	**2,512.90**	**2,421.80**	**1,997.53**	**1,901.00**	**1,764.97**	**(8.28)**
สัดส่วน (ร้อยละ)	21.46	20.18	19.43	17.95	16.01	เฉลี่ย 19.01
ก๊าซแอลพีจี	776.40	694.30	641.95	503.00	406.77	(14.72)
น้ำมันดิบ	1,192.50	1,156.60	801.29	1,016.07	1,016.07	(2.08)
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	544.00	570.90	554.29	532.00	342.13	(9.42)
สัดส่วน (ร้อยละ)	**21.46**	**20.18**	**19.43**	**17.95**	**16.01**	**เฉลี่ย 19.01**
2) กลุ่มสินค้าอุตสาหกรรม	**1,306.50**	**1,751.00**	**1,819.39**	**1,960.00**	**2,092.11**	**13.10**
ปูนซีเมนต์ผงและถุง	1,306.50	1,751.00	1,819.39	1,960.00	2,092.11	13.10
สัดส่วน (ร้อยละ)	11.16	14.59	17.69	18.51	18.98	เฉลี่ย 16.19
3) กลุ่มสินค้าคอนเทนเนอร์	**7,859.20**	7,653.30	**5,928.90**	**6,606.00**	**7,018.69**	**(1.87)**
สัดส่วน (ร้อยละ)	67.11	63.78	57.66	62.38	63.66	เฉลี่ย 62.92
4) กลุ่มสินค้าเกษตร/ทั่วไป	32.20	173.40	536.44	123.00	149.69	148.13
สัดส่วน (ร้อยละ)	0.27	1.45	5.22	1.16	1.36	เฉลี่ย 1.89
รวม	**11,710.80**	**11,999.50**	**10,282.26**	**10,590.00**	**11,025.46**	**(1.19)**

ที่มา : รฟท.

ในขณะที่ปริมาณการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟในภาพรวมมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.86 ส่วนใหญ่เป็นผลจากการที่ปริมาณตู้สินค้าในเส้นทางสายตะวันออกจากสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ลาดกระบังไปยังท่าเรือแหลมฉบัง มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากปัญหาการดำเนินการตามขั้นตอนตามกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้เอกชนร่วมลงทุนของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในช่วงที่ผ่านมาการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) อยู่ระหว่างก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Single Rail Transfer Operator: SRTO) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งแม้ว่า กทท. จะก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการบางส่วนในปี 2561 เนื่องจาก กทท. ไม่สามารถจัดหาเอกชน ให้บริการได้ทันทีเมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จ ทำให้ รฟท. ยังคงจำเป็นต้องจอดรถจักรและล้อเลื่อนไว้ที่ SRTO เพื่อรอให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือแต่ละท่า ยกตู้สินค้าขึ้น – ลงรถไฟ ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาอย่างน้อยประมาณ 4 ชั่วโมงต่อขบวน ส่งผลให้ รฟท. ยังไม่สามารถใช้ประโยชน์รถจักรและล้อเลื่อนที่จัดหาเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งตู้สินค้าในเส้นทางดังกล่าวได้ตามเป้าหมาย ทั้งนี้ ปัจจุบัน กทท. ได้ลงนามในสัญญาว่าจ้างเอกชนบริหารจัดการตู้สินค้าและกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่องอื่น ๆ ภายใน RTO ระยะเวลาสัญญา 5 ปี ได้เปิดให้บริการอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ปี 2565

ตารางที่ 3.1.1-13 ปริมาณสินค้าเข้า-ออกของสถานีไอซีดีลาดกระบัง และสัดส่วนการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ในปีงบประมาณ 2559 - 2564

หน่วย : พัน TEU

ปริมาณการขนส่งสินค้า	2559	2560	2561	2562	2563	2564	เพิ่มขึ้น/ (ลดลง) เฉลี่ยร้อยละ
ปริมาณตู้สินค้าเข้า-ออก	**1,428.00**	**1,398.70**	**1,382.10**	**1,271.40**	**1,192.00**	**1,305.90**	**(1.59)**
เพิ่มขึ้น/(ลดลง) ร้อยละ		(0.02)	(0.01)	(0.08)	(0.06)	0.10	
ทางรถยนต์	**981.30**	**1,008.50**	**1,145.90**	**990.00**	**889.20**	**921.00**	**(0.76)**
เพิ่มขึ้น/(ลดลง) ร้อยละ		0.03	0.14	(0.14)	(0.10)	0.04	
ทางรถไฟ	**446.70**	**390.20**	**236.20**	**281.40**	**302.80**	**384.90**	**(0.35)**
เพิ่มขึ้น/(ลดลง) ร้อยละ		(0.13)	(0.39)	0.19	0.08	0.27	
สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟ : รถยนต์	**31 : 69**	**28 : 72**	**17 : 83**	**22 : 78**	**25 : 75**	**30 : 70**	

ที่มา : รฟท.

3) การขนส่งสินค้าทางน้ำและชายฝั่ง

สินค้าที่นิยมขนส่งทางแม่น้ำภายในประเทศ มี 3 กลุ่มหลัก คือ สินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Goods) เช่น ถ่านหิน หิน ทราย ปูนซีเมนต์ แร่ น้ำตาล ธัญพืช เศษไม้ ฯลฯ ขณะที่สินค้าเทกองเหลวยังมีอยู่ไม่มากนัก สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เป็นสินค้าที่นำไปส่งท่าเรือหรือไปรับมาจากท่าเรืออีกชั้นหนึ่ง การขนตู้สินค้าทางแม่น้ำพบในประเทศไทยไม่มาก เนื่องจากข้อจำกัดของความสูงของคอสะพานข้ามแม่น้ำที่ทำให้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้เพียง 1-2 ชั้น

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า พบว่า แม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก เป็นแม่น้ำที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในไทย โดยสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าเทกอง โดยมีวัสดุก่อสร้าง (ดิน หิน ทราย) เป็นสินค้าที่พบมากที่สุดที่เข้าออกท่าเรือบนแม่น้ำเจ้าพระยา และสินค้าจำพวกแร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) และซีเมนต์ คือ สินค้าที่พบมากที่สุดที่มีต้นทางหรือปลายทาง คือ ท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก

- **ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.)** ให้บริการโดยการท่าเรือแห่งประเทศไทยในรูปแบบเอกชนร่วมลงทุน และมีบทบาทเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ปัจจุบันดำเนินการในระยะที่ 1 (Basin 1) และระยะที่ 2 (Basin 2) ประกอบไปด้วย ท่าเรือทั่วไป ท่าเรือโดยสาร และท่าเทียบเรือตู้สินค้า จำนวนรวม 18 ท่า (เปิดให้บริการแล้ว 15 ท่า) มีขีดความสามารถในการขนส่งตู้สินค้ารวมประมาณ 11.1 ล้าน TEUs ต่อปีและรองรับรถยนต์ได้ประมาณ 2 ล้านคันต่อปี ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้า ในช่วงปี 2556 - 2564 ทลฉ. มีอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณสินค้า (ตู้สินค้า) เฉลี่ยร้อยละ 4.36 ต่อปี โดยในปี 2564 มีปริมาณการขนส่งสินค้าประมาณ 8.34 ล้าน TEUs ซึ่งหากปริมาณการขนส่งสินค้ายังคงเติบโตในอัตราดังกล่าว จะสามารถรองรับการขนส่งสินค้า (ตู้สินค้า) ได้ถึงประมาณปี 2569

ตารางที่ 3.1.1-14 ปริมาณสินค้า ณ ท่าเรือขนส่งสินค้าสำคัญ

ท่าเรือ	ขีดความสามารถในการรองรับเรือ (เดธเวรตัน)	ปริมาณการขนส่งสินค้า (ล้านตัน)					
		2559	2560	2561	2562	2563	2564
แหลมฉบัง	80,000	77.45	83.89	86.81	90.156	82.958	90.485
มาบตาพุด (1)	60,000 (2)	44.11	44.65	45.65	44.17	41.08	42.17
กรุงเทพ	12,000	21.05	21.85	22.050	21.476	21.151	21.184
สงขลา (3)	12,000	12.04	11.80	11.06	11.02	9.30	8.04
ภูเก็ต(3)	20,000	0.41	0.70	0.90	0.87	0.89	2.52
ระนอง	12,000	0.17	0.07	0.092	0.135	0.082	0.128

ที่มา : ข้อมูลจาก กทท. กนอ. และ จท. รวบรวมโดย สศช.

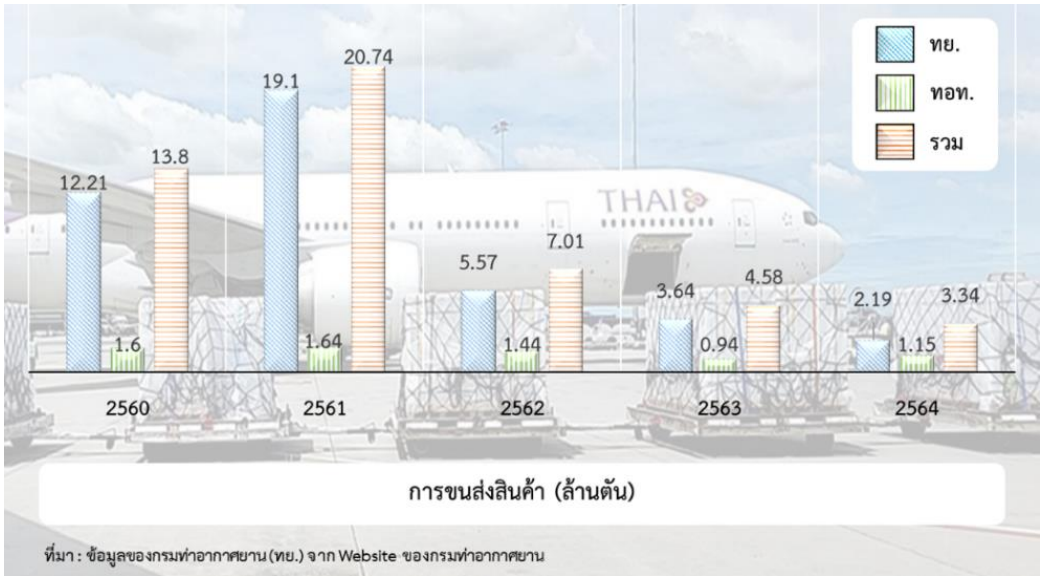
หมายเหตุ : (1) ข้อมูลปริมาณขนส่งสินค้าจากรายงานสถิติเรือและสินค้าเข้า-ออก ของท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

(2) ขีดความสามารถดังกล่าวเป็นขีดความสามารถของท่าเทียบเรือสาธารณะ ทั้งนี้ สำหรับท่าเทียบเรือเฉพาะกิจ ซึ่งลงทุนก่อสร้างโดยผู้รับสัมปทานเพื่อขนส่งสินค้าและวัตถุดิบของตนเองเท่านั้น มีขีดความสามารถในการรองรับเรือสูงสุด 264.000 เดธเวรตัน

(3) ข้อมูลปริมาณสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเลสำหรับเรือสินค้าชายฝั่งด่านสงขลาและด่านภูเก็ต จากรายงานสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำบริเวณเมืองท่าชายทะเล ประจำปี 2559 - 2563 ตามลำดับ

4) การขนส่งสินค้าทางอากาศ

การขนส่งสินค้าทางอากาศ พบว่า ตั้งแต่ปี 2560 มีแนวโน้มการขนส่งที่ลดลงอย่างชัดเจนทั้งในส่วนของกรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) โดยมีการขนส่งสินค้าทางอากาศรวมสูงสุดในปี 2561 ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 ประมาณ 20.74 ล้านตัน ซึ่งถือว่าน้อยมากเมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางบกและทางน้ำ ดังแสดงใน**รูปที่ 3.1.1-5**



รูปที่ 3.1.1-5 สถิติการขนส่งสินค้าทางอากาศของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

3.1.2 งบประมาณภาครัฐและการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่งของไทยในช่วงที่ผ่านมา

งบประมาณภาคการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ในปี พ.ศ. 2563 - 2566 รวมทั้งสิ้น 1,499,271.69 ล้านบาท โดยเป็นงบลงทุนในรูปแบบการขนส่งทางบกสูงสุด เท่ากับ 703,294.33 ล้านบาท (ร้อยละ 46.9) รองลงมาเป็นทางราง และทางอากาศ ซึ่งมีงบลงทุนเท่ากับ 635,605.58 ล้านบาท (ร้อยละ 42.3) และ 137,351.93 ล้านบาท (ร้อยละ 9.16) และการลงทุนในรูปแบบการขนส่งทางน้ำต่ำที่สุดเท่ากับ 137,351.93 ล้านบาท (ร้อยละ 1.47) และอีก 852.50 ล้านบาท เป็นงบด้านการบริหารจัดการ ทั้งนี้ งบประมาณภาคการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในปี 2566 มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 9.61 ของงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 (3.185 ล้านล้านบาท)

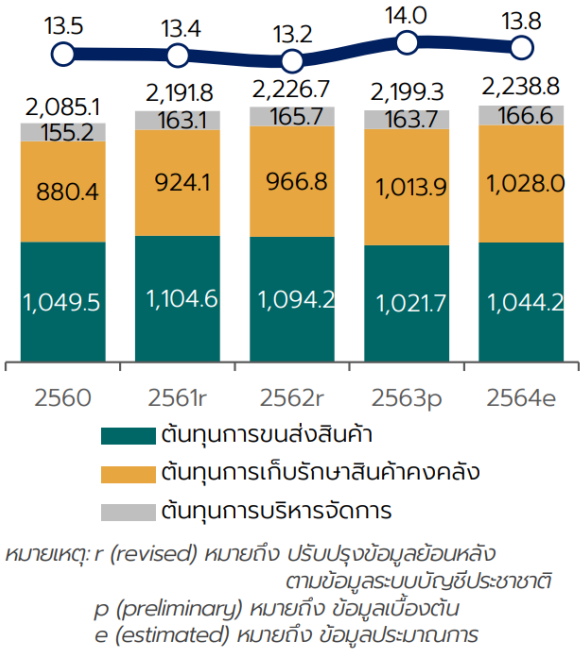
ตารางที่ 3.1.2-1 งบประมาณการลงทุนในด้านคมนาคมขนส่ง ปี พ.ศ. 2563 - 2566

หน่วย : ล้านบาท

รูปแบบ	พ.ศ.2563	พ.ศ.2564	พ.ศ.2565	พ.ศ.2566	รวม
ทางบก	169,015.64	181,142.94	171,097.38	182,038.37	703,294.33
ทางราง	347,697.50	111,665.07	94,883.96	81,359.05	635,605.58
ทางอากาศ	21,459.18	61,945.71	17,024.22	36,922.81	137,351.93
ทางน้ำ	6,076.49	4,600.63	5,787.91	5,702.33	22,167.36
บริหาร/จัดการ	304.52	195.27	166.70	186.01	852.50
รวม	544,553.32	359,549.62	288,960.17	306,208.57	1,499,271.69

3.1.3 ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

ในปี 2563 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวม 2,199.3 พันล้านบาท ลดลงจาก 2,226.7 พันล้านบาท ในปี 2562 ลดลงคิดเป็นร้อยละ 1.2 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 14.0 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (Nominal GDP) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,021.8 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,013.9 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.5 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีมูลค่า 163.7 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุน โลจิสติกส์ปรับลดลงตามการหดตัวของภาพรวมเศรษฐกิจภายในประเทศ ที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 โดยเศรษฐกิจในประเทศมีการเติบโตที่ลดลงมากกว่าต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนหนึ่งเป็นผลจากภาคการท่องเที่ยวและบริการที่ได้รับผลกระทบค่อนข้างรุนแรง



ที่มา : กองยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ สศช.

รูปที่ 3.1.3-1 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พันล้านบาท)

ในปี 2564 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคาดว่ามีมูลค่ารวม 2,238.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2563 คิดเป็นร้อยละ 1.8 หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 13.8 ต่อ GDP มีสัดส่วนลดลงจากปีก่อนหน้า ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้ามีมูลค่า 1,044.2 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังมีมูลค่า 1,028.0 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.4 ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการมีมูลค่า 166.6 พันล้านบาท หรือคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 1.0 ต่อ GDP โดยมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการฟื้นตัวของกิจกรรมเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการผ่อนคลายมาตรการด้านการแพร่ระบาดของโควิด-19 และความคืบหน้าในการกระจายวัคซีน รวมทั้งแรงขับเคลื่อนจากมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการส่งเสริมการท่องเที่ยวที่ทำให้อุปสงค์ในประเทศขยายตัว ประกอบกับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจโลก ส่งผลให้การบริโภคและการลงทุนภาคเอกชน รวมถึงการส่งออกไปยังประเทศคู่ค้าที่สำคัญกลับมาขยายตัว

3.1.4 ขีดความสามารถในการแข่งขันของการคมนาคมขนส่งไทยในเวทีโลก

จากรายงาน World Competitiveness Yearbook 2022 ของ IMD พบว่า ประเทศไทยได้รับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวม ลดลง 5 อันดับ จากอันดับที่ 28 ในปี 2564 เป็นอันดับที่ 33 ในปี 2565 จาก 63 ประเทศทั่วโลก แสดงว่าประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมอยู่ในระดับที่ลดลงเมื่อเทียบกับประเทศอื่นทั่วโลก อย่างไรก็ดี เมื่อพิจารณาเฉพาะกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน พบว่า ประเทศไทยยังคงได้รับการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศอยู่ในอันดับที่ 3 โดยมีประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียเป็นอันดับที่ 1 และ 2 ตามลำดับ แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศในทุกๆ มิติ เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาค

หากพิจารณาขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) โดยมีตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม พลังงาน และสาธารณูปโภค จำนวน 11 เกณฑ์ชี้วัด ปี 2564 IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปของไทยดีขึ้น 2 อันดับ จากอันดับที่ 26 ในปี 2563 เป็นอันดับที่ 24 จาก 64 ประเทศ โดยประเทศไทยได้รับการจัดอันดับโครงข่ายถนน (Roads) อยู่ในอันดับที่ 16 ดีขึ้น 12 อันดับ จากอันดับที่ 28 ในปี 2563 โดยมีความหนาแน่นของถนนเท่ากับ 1.37 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร หรือเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศในภูมิภาค ซึ่งแสดงให้เห็นว่าโครงข่ายถนนของประเทศไทยมีความหนาแน่นของพื้นที่อยู่ในเกณฑ์ที่ดี ในขณะที่โครงข่ายทางราง (Railroads) อยู่ในอันดับที่ 45 ลดลง 3 อันดับ จากอันดับที่ 42 ในปี 2563 แสดงให้เห็นว่าประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้หันมาให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางราง โดยมีความหนาแน่นของโครงข่ายทางรางเฉลี่ยประมาณ 0.010 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร ส่วนด้านการขนส่งทางอากาศ ประเทศไทยได้รับการจัดอับดับด้านการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) และคุณภาพการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) มีอันดับคงที่ในอันดับที่ 16 และ 32 ตามลำดับ

3.2 ความท้าทายและปัจจัยภายนอกมีผลต่อการกำหนดทิศทางพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยในอนาคต

3.2.1 ความท้าทายจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในระดับสากล

3.2.1.1 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19

จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่เกิดขึ้นทั่วโลก รัฐบาลของแต่ละประเทศได้มีการเพิ่มระดับความเข้มข้นของมาตรการป้องกัน ตั้งแต่การเว้นระยะห่างทางสังคมไปจนถึงการปิดประเทศ มาตรการเหล่านี้ส่งผลให้เกิดการชะงักของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชน รวมถึงการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าต่าง ๆ สามารถสรุปภาพรวมผลกระทบที่เกิดขึ้นต่อระบบคมนาคมขนส่งได้ดังนี้

1) **ผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** ประกอบด้วย

(1) มีแผนงานแต่ไม่สามารถเปิดให้บริการได้ตามเป้าหมาย เนื่องจากเป็นโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง อาทิ พ.ร.บ. ส่งเสริมและรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ พ.ศ. 2535 พ.ศ. 2561 และที่แก้ไขเพิ่มเติม

(2) ภาวะชะงักของห่วงโซ่อุปทาน (supply chain disruption) ในการขาดแคลนวัสดุก่อสร้าง การจัดหาและการขนส่ง วัสดุอุปกรณ์ก่อสร้าง เครื่องจักร และชิ้นงานที่ใช้ก่อสร้าง รวมถึงระยะเวลาทำงานก่อสร้างที่น้อยลงในแต่ละวันอีกด้วย เป็นสาเหตุให้ผู้รับเหมาต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการจัดหาและขนส่งวัสดุก่อสร้างที่มากขึ้น รวมถึงระยะเวลาในการขนส่งสินค้าที่จะมากขึ้นอีกด้วย

(3) การขาดแคลนทั้งแรงงานชาวไทย และแรงงานต่างด้าวสัญชาติเมียนมา กัมพูชา และลาว ที่อพยพกลับประเทศ ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อโครงการก่อสร้าง

(4) การปฏิบัติงานก่อสร้างบางประเภทที่ต้องทำทั้งช่วงเวลากลางวันกลางคืนได้มีการหยุดก่อสร้างในช่วงเวลา curfew เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้มตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง เป็นต้น

(5) หลายโครงการที่ไม่สามารถดำเนินการได้ เช่น โครงการที่ต้องทำในเวลากลางคืนมีโอกาสที่จะชะงักงัน รวมถึงการขนส่งวัสดุก่อสร้างที่ต้องขนส่งและชิ้นงานคอนกรีตขนาดใหญ่ เช่น คานสำเร็จรูป (Girder) ซึ่งเดิมสามารถขนส่งได้ในเวลากลางคืน

(6) ประสบปัญหาความล่าช้าในขั้นการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง การจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และการรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้าง ในขณะที่การให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนในโครงการในส่วนของการบำรุงรักษาและดำเนินงาน (O&M) ก็ประสบปัญหาความล่าช้าในการจัดหาเอกชนผู้ให้บริการเช่นเดียวกัน

(7) การเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนชีวิตวิถีใหม่ (New Normal) : จากพฤติกรรมการเดินทางในช่วงกักตัว ผู้คนใช้บริการการเดินทางสาธารณะน้อยลงเพื่อหลีกเลี่ยงการเผชิญเชื้อโรค ทั้งการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว และการไปทำงาน เป็นต้น ซึ่งทำให้ประชาชนเกิดความเคยชินด้านพฤติกรรมการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น หากเกิดสถานการณ์อีกครั้ง การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะอย่างรถโดยสาร รถไฟฟ้า หรือรถไฟ จะน้อยลง ส่วนการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนตัวจะเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดความเสี่ยงด้วยวิธีการเว้นระยะห่างในสังคม ทำให้รายได้ของหน่วยงานในภาคบริการขนส่งลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

2) การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ประกอบด้วย

(1) มาตรการป้องกันการแพร่ระบาดของโควิด-19 จึงมีมาตรการป้องกันไม่ให้การขนส่งจากต่างประเทศ หรือมีการชะลอการขนส่งจากต่างประเทศ ทำให้เกิดความล่าช้า เสียค่าใช้จ่าย และเกิดความเสียหายต่อสินค้าบางประเภทในระหว่างการขนส่ง

(2) จำนวนตู้คอนเทนเนอร์จะตกค้างและถูกทิ้งไว้ เนื่องจากตู้คอนเทนเนอร์ที่ถูกส่งไปยังประเทศต่าง ๆ ก่อนเกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19 และติดค้างอยู่ในประเทศเหล่านั้น ไม่สามารถเคลื่อนไหวหรือส่งสินค้าต่อไปยังประเทศอื่น ๆ ได้ ติดด้วยมาตรการในการส่งสินค้าทั้งจากประเทศผู้ส่งและประเทศผู้รับสินค้า

(3) ความไม่พร้อมทางเทคโนโลยีที่มีความทันสมัย และสามารถรองรับต่อการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ จะทำให้ไม่เอื้ออำนวยต่อการดำเนินการขนส่งระหว่างประเทศ และการยอมรับในการผ่านพิธีศุลกากรขาเข้า การผ่านด่านตรวจโรค ซึ่งยังคงเป็นปัญหาต่อระบบขนส่งในปัจจุบันและจะเกิดขึ้นอีกครั้งเมื่อเกิดสถานการณ์ในอนาคต

3) การขนส่งสินค้าในประเทศ ประกอบด้วย

(1) ระบบการจัดเก็บสินค้าในบางประเภทเนื่องจากไม่สามารถนำสินค้าไปส่งมอบได้ตามกำหนดเวลา การหยุดให้บริการชั่วคราว การส่งมอบพัสดุและสินค้าล่าช้า และสินค้าบางอย่างได้รับความเสียหาย

(2) ผู้ประกอบการและผู้ให้บริการขนส่ง มีจำนวนผู้โดยสารและปริมาณสินค้าที่ลดลง ส่งผลต่อรายได้จากการให้บริการลดลงจากเดิมเป็นอันมาก

3.2.1.2 วิกฤตพลังงานและผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างรัสเซียและยูเครน

จากสงครามรัสเซียและยูเครนที่เกิดขึ้นได้กระทบต่อเศรษฐกิจไทย เมื่อราคาน้ำมันและพลังงานทั่วโลกพุ่งสูงขึ้น ส่งผลให้เงินเฟ้อและต้นทุนสินค้าบริการปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว นอกจากราคาพลังงานที่ได้รับผลกระทบจากภาวะสงครามแล้ว ภาคเศรษฐกิจอื่น ๆ ก็ได้รับผลกระทบเช่นกัน ซึ่งมีทั้งผลกระทบทางตรงที่เศรษฐกิจอิงกับรัสเซียและยูเครนโดยตรง อาทิ ภาคท่องเที่ยว ภาคการคมนาคมและขนส่ง และผลกระทบทางอ้อมเมื่อสงครามดังกล่าวกระทบต่อประเทศคู่ค้า และเศรษฐกิจโลก โดยธนาคารแห่งประเทศไทย (ธปท.) ประเมินผลกระทบในรายงานนโยบายการเงิน ไตรมาส 1 ฉบับเดือนมีนาคม 2565 ดังนี้

1) ราคาพลังงานและสินค้าโภคภัณฑ์ที่มีแนวโน้มสูงขึ้น จะส่งผลกระทบต่อต้นทุนการผลิตสินค้าและบริการของประเทศที่สะท้อนผ่านดัชนีราคาผู้ผลิต (producer price index: PPI) และหากผู้ประกอบการแบกรับต้นทุนไม่ไหวจะส่งผ่านต้นทุนนี้ต่อไปยังราคา สินค้าและบริการของผู้บริโภค (Consumer Price Index: CPI) ส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อปรับเพิ่มขึ้น
2) อัตราเงินเฟ้อของไทย มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเกินกรอบเป้าหมายและสูงสุดในช่วงไตรมาสที่ 2 และ 3 ในปี 2565 ก่อนทยอยลดลงและกลับสู่กรอบเป้าหมายในช่วงต้นปี 2566 (ราคาน้ำมันดิบที่ปรับเพิ่มขึ้นทุก ๆ 10 USD/barrel จะทำให้อัตราเงินเฟ้อทั่วไป สูงขึ้นประมาณร้อยละ 0.5) จากระดับราคาที่สูงขึ้นจะเป็นแรงกดดันให้การบริโภคภาคเอกชนลดลง และในอีกด้านหนึ่งต้นทุนการผลิตและการขนส่งที่สูงขึ้นยังส่งผลให้กำไรของผู้ประกอบการทั้งภาครัฐและเอกชนลดลง และอาจกระทบต่อเนื่องไปยังการลงทุนของภาคเอกชนได้ อุปสงค์ภายในประเทศ (domestic demand) ที่ลดลงทั้งการบริโภคและการลงทุนอาจส่งผลให้การฟื้นตัวของเศรษฐกิจไทยชะลอลงบ้าง

3.2.1.3 การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการควบคุมการปล่อยก๊าซเรือนกระจก

1) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและการปล่อยก๊าซเรือนกระจก : นับตั้งแต่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคีกรอบอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ หรือ UNFCC ประเทศไทยได้จัดส่งข้อเสนอการมีส่วนร่วมของประเทศในการลดก๊าซเรือนกระจกและการดำเนินงานด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ภายหลังปี พ.ศ. 2563 (Intended Nationally Determined Contribution: INDC) ไปยังสำนักเลขาธิการอนุสัญญาสหประชาชาติว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ โดยมีเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทย ภายหลังปี พ.ศ. 2563 ที่ร้อยละ 20-25 จากกรณีปกติ โดยกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จึงได้มีการจัดตั้งกลไก

และกำหนดแผนดำเนินการเพื่อให้ประเทศบรรลุเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกตามที่ได้กำหนดไว้ โดยได้จัดตั้งคณะทำงานจัดทำแผนการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ภายใต้คณะอนุกรรมการการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศด้านการบูรณาการนโยบายและแผน เพื่อพิจารณาและจัดทำร่างแผนที่นำทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 - 2573 (Thailand's Nationally Determined Contribution Roadmap on Mitigation 2021 - 2030 หรือ NDC Roadmap on Mitigation 2021 - 2030)

2) **แผนที่นำทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 - 2573 :** ในการดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกที่ร้อยละ 20 ภายในปี พ.ศ. 2573 สาขาพลังงานและขนส่ง สาขากระบวนการทางอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ และสาขาการจัดการของเสีย เป็นสาขาที่แผนหลักของหน่วยงานมีความพร้อม และมีศักยภาพในการดำเนินงานที่สามารถสนับสนุนการลดก๊าซเรือนกระจกได้ คิดเป็นศักยภาพในการลดก๊าซเรือนกระจก ณ ปี พ.ศ. 2573 รวมทั้งสิ้น 115.6 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมายการลดก๊าซเรือนกระจกที่ 111 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่าหรือร้อยละ 20 จากกรณีปกติ โดยมาตรการตามแผนงานที่จะส่งผลต่อการลดก๊าซเรือนกระจก ประกอบด้วย มาตรการในสาขาพลังงานและขนส่ง 9 มาตรการ มาตรการในสาขาการจัดการของเสีย 4 มาตรการ และมาตรการในสาขากระบวนการทางอุตสาหกรรมและการใช้ผลิตภัณฑ์ 2 มาตรการ รวมทั้งสิ้น 15 มาตรการ ในภาคการคมนาคมขนส่ง มีศักยภาพในการดำเนินงานตามแผนที่จะส่งผลต่อการลดก๊าซเรือนกระจกทั้งสิ้น 41 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์เทียบเท่า มาตรการในการลดก๊าซเรือนกระจก ประกอบด้วย มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่ง ซึ่งรวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพเครื่องยนต์เบนซิน เครื่องยนต์ดีเซล การส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน/ขนส่งสาธารณะ (เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน BTS MRT รถเมล์) และการส่งเสริมการใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างเมือง เป็นต้น

3) **การแก้ไขปัญหาฝุ่น PM2.5 :** มลพิษทางอากาศที่เป็นปัญหาสำคัญ ได้แก่ ฝุ่นละอองขนาดเล็ก ก๊าซโอโซน ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ ก๊าซออกไซด์ของไนโตรเจน สารอินทรีย์ระเหยง่าย เป็นต้น ซึ่งส่วนใหญ่มีแหล่งกำเนิดจากกิจกรรมการปลดปล่อยมลพิษทางอากาศจากภาคพลังงาน ภาคการขนส่ง และภาคเกษตรกรรม เช่น โรงไฟฟ้า ภาคอุตสาหกรรม การคมนาคมขนส่ง และการเผาในที่โล่ง โดยมีสิ่งสำคัญที่ต้องเร่งขับเคลื่อน คือ
   (1) แก้ไขปัญหาการจราจร โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการด้วยเทคโนโลยีและดิจิทัล และกำหนดมาตรการการบังคับใช้ กำกับดูแล และสนับสนุนเพื่อลดฝุ่น PM 2.5 ในภาคการคมนาคมขนส่ง
   (2) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองให้มีประสิทธิภาพ เพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

3.2.1.4 มาตรฐานสากลและพันธกรณีระหว่างประเทศ

ในโลกปัจจุบันที่มีการเชื่อมโยงกันอย่างทั่วถึงและมีการแข่งขันที่สูงมากขึ้น การพัฒนาประเทศจำเป็นต้องยึดโยงกับกฎเกณฑ์และมาตรฐานที่ได้รับการยอมรับในระดับสากล เพื่อลดเงื่อนไขหรือข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย ที่ผ่านมาประเทศไทยได้ดำเนินการตามพันธกรณีระหว่างประเทศ และมาตรฐานสากลที่สำคัญในหลายด้านอันส่งผลให้สามารถบรรลุค่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ได้ อาทิ การจัดตั้งสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) และการดำเนินงานตามระเบียบ ข้อบังคับสำหรับกิจกรรมการบินระหว่างประเทศและระหว่างชาติ รวมถึงการเตรียมความพร้อมของกรมเจ้าท่าเพื่อรองรับการตรวจประเมินจากองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO) แต่ยังพบปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่ ความท้าทายจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้ในปี 2564 ภาครัฐไทยต้องพบกับข้อจำกัดในการดำเนินการเพื่อยกระดับสถานะของประเทศในรายงาน Trafficking in Persons Report (TIP Report) ให้ดีขึ้น มาตรฐานภายในประเทศที่อยู่ในระหว่างพัฒนาเพื่อให้มีความสอดคล้องกับมาตรฐานสากล ข้อจำกัดด้านความรู้ ความเข้าใจในพันธกรณีระหว่างประเทศ รวมไปถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น หากไม่ดำเนินการตามพันธกรณีดังกล่าว ตลอดจนข้อจำกัดของการบังคับใช้กฎหมายที่อาจกระทบต่อการดำเนินชีวิตของประชาชนและภาคธุรกิจ

ดังนั้น ควรเร่งยกระดับการพัฒนาประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและบรรลุเป้าหมายที่ยังมีความท้าทาย โดยมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสถานการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เช่น ภัยพิบัติรูปแบบใหม่ที่อาจส่งผลกระทบต่อการอนุวัติและปฏิบัติตามพันธกรณีระหว่างประเทศ นอกจากนั้นยังควรสร้างความรู้ความเข้าใจ และความตระหนักรู้ของส่วนราชการ กลุ่ม/องค์กร และประชาชนในการปฏิบัติตามกฎระเบียบพันธกรณี และมาตรฐานระหว่างประเทศ ซึ่งจะส่งผลให้คุณภาพชีวิตของประชาชนและมาตรฐานต่าง ๆ ในประเทศดีขึ้น ทั้งยังเป็นการป้องกันไม่ให้ถูกลงโทษด้านเศรษฐกิจจากประเทศคู่ค้าคู่ลงทุนได้อีกด้วย

3.2.2 ความท้าทายจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี

3.2.2.1 พฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไปจากอิทธิพลของเทคโนโลยีและดิจิทัล

ปัจจุบันการพัฒนาอย่างก้าวกระโดดของ Digitalization เป็น Disruptive Technology ที่สำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ อีกทั้งการแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่กระทบต่อการเดินทาง การขนส่ง และธุรกิจต่าง ๆ ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาถึงภัยคุกคามทางเทคโนโลยีที่กำลังเข้ามากระทบกับอุตสาหกรรมพื้นฐานและโครงสร้างพื้นฐานเดิมนั้น ทำให้ประเทศไทยทุกภาคส่วนทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคการศึกษาต้องหันมาตระหนักถึงความพร้อม และการรับมือกับ Disruptive Technology ต่าง ๆ ที่เข้ามาเพื่อให้สามารถแข่งขันและปรับตัวไปสู่ยุคดิจิทัลได้อย่างประสบความสำเร็จและยั่งยืน

ที่ผ่านมาหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีการปรับตัว โดยนำเทคโนโลยีมาปรับใช้ในการบริหารและเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการ โดยเฉพาะการดำเนินมาตรการและนโยบายของรัฐบาลผ่านดิจิทัลแพลตฟอร์มและแอปพลิเคชั่น เพื่อเป็นศูนย์กลางในการรับบริการของรัฐ ตลอดจนเป็นเครื่องมือในการกระตุ้นเศรษฐกิจในช่วงที่มีการแพร่ระบาดของโควิด-19 เช่น พัฒนาระบบบริหารจัดการฐานข้อมูลของสำนักวิศวกรรมยานยนต์ กรมการขนส่งทางบก โครงการพัฒนา Application ของ ขสมก. ทอท. และ กทพ. เป็นต้น

ในปัจจุบัน ระบบเทคโนโลยีและนวัตกรรมดิจิทัลเข้ามามีบทบาทในการใช้ชีวิตประจำวันมากขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2560 ประเทศไทยได้เริ่มพัฒนาเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจดิจิทัลอย่างจริงจัง โดยมีนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580) ที่กำหนดทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศที่ยั่งยืนโดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งมีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยมีวิสัยทัศน์ “ปฏิรูปประเทศไทยสู่ดิจิทัลไทยแลนด์” ดังนั้นกระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 เพื่อรองรับแผนแม่บทหลักของประเทศ

1) วิสัยทัศน์

ขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

2) พันธกิจ

(1) ยกระดับการเชื่อมโยง การบูรณาการ และการประยุกต์ใช้ข้อมูลคมนาคมขนส่งระหว่างหน่วยงาน อย่างไร้รอยต่อ

(2) ยกระดับศูนย์ข้อมูลการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integration Center: NMTIC) รวมทั้งศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดให้มีความเป็นเลิศ ทั้งในส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก และการนำเสนอข้อมูลสำหรับผู้บริหารในการตัดสินใจ คาดการณ์ และแก้ไขปัญหาระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างทันท่วงที

(3) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัลของระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูง มีมาตรฐานสากล และรองรับการขับเคลื่อนการคมนาคมขนส่งเข้าสู่ยุคการคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

(4) พัฒนาการบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสามารถเข้าถึงได้โดยคนทุกกลุ่ม

(5) พัฒนาศักยภาพด้านเทคโนโลยีดิจิทัลของบุคลากรในระบบคมนาคมขนส่งทุกระดับ ส่งเสริมให้เกิดทัศนคติและวัฒนธรรมดิจิทัล (Digital Mindset and Culture) ที่นำไปสู่การคมนาคมขนส่งแบบอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

3) ยุทธศาสตร์การพัฒนา 4 ด้าน

(1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยกระดับศูนย์ข้อมูลขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integration Center: NMTIC) และศูนย์ข้อมูลของหน่วยงานในสังกัด รวมทั้งระบบบริหารจัดการข้อมูลคมนาคมขนส่ง ด้วยนวัตกรรมดิจิทัล (Transport Data Excellence)

(2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีดิจิทัล เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

(3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : เพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (Autonomous Transport)

(4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยกระดับองค์ความรู้บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและผู้ใช้บริการ เพื่อรองรับระบบคมนาคมขนส่งอัตโนมัติ (HRD & Smart People)

3.2.2.2 เทคโนโลยีและดิจิทัลกับแนวคิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะและระบบขนส่งอัจฉริยะ

การพัฒนาพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ ส่วนใหญ่จะเป็นการลดความไม่เสมอภาคในการกระจายรายได้ลงได้ แต่การพัฒนายังคงกระจุกตัวอยู่ในพื้นที่กรุงเทพฯ ภาคกลาง และภาคตะวันออก ในขณะที่ภาคอื่น ๆ มีสัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง โดยภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคใต้ และภาคใต้ชายแดน มีสัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์ภาคต่อ GDP เพียงร้อยละ 7.7 9.4, 7.9 และ 0.8 ตามลำดับ ในการพัฒนาระดับเมือง พบว่า ประเทศไทยมีความเป็นเมืองเพิ่มมากขึ้น โดยในปี 2563 ประชากรในเขตเมือง (เทศบาล) มีประมาณ 23 ล้านคน (ร้อยละ 34.47) เพิ่มขึ้นจากปี 2554 ซึ่งมีประชากรในเมืองประมาณ 21 ล้านคน (ร้อยละ 33.91) โดยสิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่งในการพัฒนาพื้นที่และเมืองอัจฉริยะ คือ

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้มีความพร้อม จะทำให้พื้นที่และเมืองอัจฉริยะเป็นที่สนใจและสร้างความเชื่อมั่นให้กับนักลงทุน ซึ่งจะกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในพื้นที่มากขึ้น

2) ส่งเสริมและสนับสนุนประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งและการบริการสาธารณะ รวมถึงการมีคุณภาพชีวิตที่ดี

3.2.2.3 เทคโนโลยียานพาหนะที่ก่อให้เกิดการเดินทางรูปแบบใหม่

ความสามารถในการแข่งขันด้านดิจิทัลด้านความพร้อมในอนาคต ให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการใช้ประโยชน์จากสินค้าและบริการดิจิทัล เพื่อการปรับตัวของภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม และการคาดการณ์เทคโนโลยีในอนาคตเพื่อพัฒนากระบวนการทำงานให้มีประสิทธิภาพเท่าทันต่อการเปลี่ยนแปลงในยุค Digital Disruption เพื่อเตรียมความพร้อมและสร้างโอกาสให้ภาคบริการคมนาคมขนส่งในการที่จะพัฒนาความสามารถเพื่อสนองตอบต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วได้อย่างเหมาะสม การขนส่งและโลจิสติกส์ในรูปแบบเดิมนั้นเป็นการทำงานแบบ Manual รวมถึงการเก็บข้อมูลขนาดใหญ่จำนวนมากที่ไม่เป็นระบบ ทำให้การจัดการข้อมูลต่าง ๆ ไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร เมื่อมีการพัฒนาเทคโนโลยีที่ช่วยจัดการปัญหาเหล่านี้ ได้แก่ AI Advance Analytics และ Automation ทำให้ช่วยในการจัดการระบบโลจิกติกส์ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ซึ่งหลังจากเริ่มปี 2020 เป็นต้นมา เทคโนโลยีที่เคยใช้ได้เริ่มมีการพัฒนาให้มีความชาญฉลาดและทำงานได้หลากหลายขึ้น เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมที่กำลังเข้ามาเปลี่ยนแปลงโลกธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น โดรน (Drone) หุ่นยนต์ส่งสินค้า (Delivery Robot) และระบบขับขี่อัตโนมัติ (Autonomous Driving) เป็นต้น

การนำระบบเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) ในการควบคุมและสั่งการจราจรและการบูรณาการข้อมูลการเดินทางทุกรูปแบบในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล ดังนี้

1) การศึกษาแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล : โดย สนข. (ปีงบประมาณ 2562) เพื่อจัดทำมาตรฐานระบบ ITS ซึ่งจะช่วยให้หน่วยงานรัฐที่มีหน้าที่ดูแลและพัฒนาระบบที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาตรฐานดังกล่าวไปใช้ในการพัฒนาระบบ ITS ที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ระยะสั้น ป้ายรถเมล์อัจฉริยะ ระบบตั๋วร่วม และป้ายทางลัดอัจฉริยะ ระยะกลาง การพัฒนาพื้นที่นำร่องสำหรับรถยนต์ไร้คนขับ ศูนย์บูรณาการ ITS และระยะยาว กำหนดให้มีการพัฒนายานยนต์ไร้คนขับ รถโดยประจำทางไร้คนขับ สัญญาณไฟอัตโนมัติทั่วกรุงเทพฯ และปริมณฑล
2) ข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) เรื่อง การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการจัดการการจราจรและขนส่ง เพื่อสร้างความร่วมมือกันในการพัฒนาและส่งเสริมการวิจัย พัฒนา และนำระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะมาใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ได้อย่างยั่งยืน ระหว่าง กทม. กองบัญชาการตำรวจนครบาล และมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2565
3) นำระบบเทคโนโลยีมาช่วยในการจัดการจราจร อาทิ ป้ายจราจรและสัญญาณไฟจราจรแบบตั้งเวลาอัตโนมัติของ กทม. ระบบอ่านป้ายทะเบียนรถยนต์ที่ใช้ในการตรวจจับความเร็วของรถยนต์ อาคารจอดรถ ระบบ RFID

ปัญหาพี่พบในปัจจุบันการนำระบบเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (ITS) คือ มีหน่วยงานรับผิดชอบเกี่ยวกับการขนส่งและจราจรหลายหน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องที่แตกต่างกัน ดังนั้น ควรพิจารณาให้ความสำคัญกับการสนับสนุนให้หน่วยงานรับผิดชอบร่วมกันพัฒนาแอพพลิเคชั่นที่รองรับการให้บริการในระบบขนส่งและบูรณาการฐานข้อมูลการเดินทางและการขนส่งสินค้า รวมทั้งแก้ไขกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบบัตรโดยสารร่วมและการบริหารจัดการจราจรอัจฉริยะในพื้นที่เมืองกรุงเทพฯ และปริมณฑลให้สามารถใช้งานได้อย่างเป็นรูปธรรมต่อไป

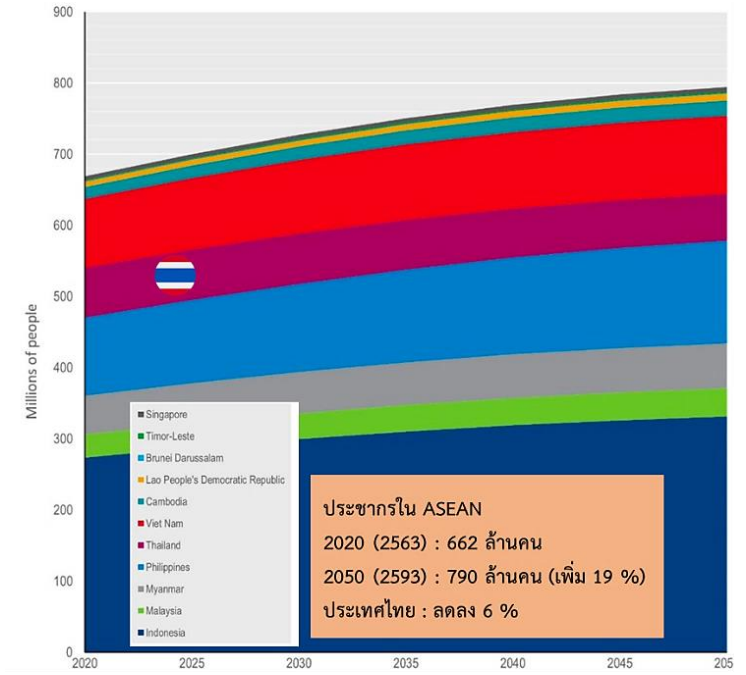
การปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ/ค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อให้สามารถใช้งานร่วมกันระหว่างระบบ easy pass (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย) และระบบ M-PASS (กรมทางหลวง) ทำให้ประชาชนผู้ใช้ทางมีความสะดวกในการใช้บริการได้ระดับหนึ่งแล้ว แต่เนื่องจากปัจจุบันกรมทางหลวงได้พัฒนาระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (Free Flow) หรือที่เรียกว่าระบบ M-Flow เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทำให้ประชาชนเริ่มมีความสับสนกับการให้บริการดังกล่าว โดยจะต้องเร่งดำเนินการ คือ

1) เร่งประเมินผลการให้บริการระบบ M-Flow โดยในกรณีที่พบว่าระบบ M-Flow มีความเหมาะสมและสามารถนำมาใช้ในระบบจัดเก็บค่าผ่านทางพิเศษ/ค่าธรรมเนียมผ่านทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองได้
2) ปรับปรุงระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางของทางพิเศษ/ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อให้สามารถอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนได้อย่างครอบคลุม ซึ่งจะช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณหน้าด่านเก็บเงินค่าผ่านทางได้อย่างยั่งยืน

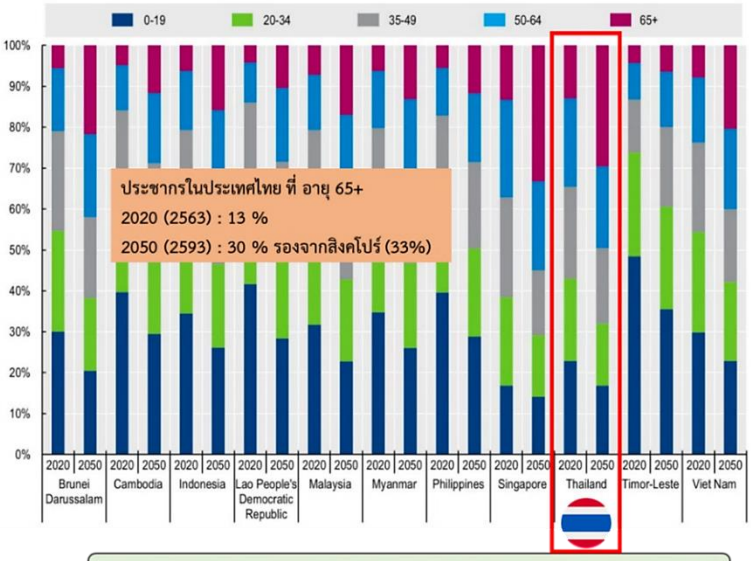
3.2.3 ความท้าทายจากปัจจัยภายในประเทศ

3.2.3.1 การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ

สังคมโลกปัจจุบันกำลังเผชิญกับสถานการณ์สังคมสูงวัยของประชากร เนื่องจากแนวโน้มผู้สูงอายุมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ซึ่งการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุนั้นจะแตกต่างกันไปตามสภาพแวดล้อมของแต่ละประเทศ โดยในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ประชาคมอาเซียนซึ่งมีสมาชิก 10 ประเทศ มีประชากรรวมกันทั้งหมด 662 ล้านคน และในอนาคต ปี พ.ศ. 2593 (ค.ศ. 2050) จะเพิ่มเป็น 790 ล้านคน (เพิ่มขึ้น 19%) แต่เมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศไทย จะมีประชากรลดลง 6% และเมื่อพิจารณาประชากรสูงวัยที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไป ในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ประเทศไทยจะมีประชากรประมาณ 13% แต่ในอนาคตปี พ.ศ. 2593 (ค.ศ. 2050) จะมีประชากรสูงอายุ 65 ปีขึ้นไปถึง 30% ของประชากรทั้งหมด ดังแสดงใน**รูปที่ 3.2.3-1**



Population projections of Southeast Asia countries to 2050



National population by age (%) in Southeast Asia countries, 2020 and 2050

Note: Data are according to the medium-variant projections.

ที่มา : Adapted from UN DESA (2019b), Population Division World Population Prospects 2019 (database), https://population.un.org/wpp/.

รูปที่ 3.2.3-1 แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของจำนวนประชากร และสัดส่วนของประชากรสูงวัย (อายุ 65+) ในประเทศไทย และ ASEAN

สำหรับประเทศไทยมีสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุมากเป็นอันดับสองของอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์ โดยการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรดังกล่าวส่งผลกระทบอย่างกว้างขวาง เช่น งบประมาณของรัฐบาล การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น จึงเป็นประเด็นที่ภาครัฐจะต้องให้ความสำคัญและกำหนดนโยบาย แผนงานและมาตรการต่าง ๆ เพื่อเตรียมความพร้อมรองรับสังคมผู้สูงอายุ ทั้งนี้ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับสังคมผู้สูงอายุ จะใช้หลักการของการพัฒนาเพื่อการรองรับการออกแบบเพื่อคนทุกคน (Universal Design) มาเป็นกรอบในการออกแบบเพื่อคนทุกกลุ่มในสังคม โดยเฉพาะผู้สูงอายุและผู้พิการ ซึ่งสิ่งสำคัญที่จะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของคนพิการและผู้สูงอายุให้ดีขึ้นได้ คือ ระบบคมนาคมขนส่งที่อำนวยความสะดวกให้ทุกคนเข้าถึงสิทธิต่าง ๆ ได้อย่างเท่าเทียมกัน และลดอุปสรรคในการเดินทาง

กระทรวงคมนาคม รับรู้ถึงปัญหาดังกล่าวเป็นอย่างดี โดยที่ผ่านมาได้มีการจัดทำ “ยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ” ที่จะเป็นกรอบในการดำเนินงานแก่ทุกภาคส่วน และเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง “ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี” รวมถึงแผนพัฒนาคุณภาพชีวิตคนพิการ ฉบับที่ 6 ปี พ.ศ. 2566 - 2570 และแผนปฏิบัติการด้านผู้สูงอายุแห่งชาติ ระยะที่ 3 ปี พ.ศ. 2566 - 2580 โดยแนวทางในการดำเนินการแบ่งออกเป็น 4 ด้าน ได้แก่ ด้านนโยบายและกฎหมาย ด้านการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ ด้านการฝึกอบรมบุคลากร และด้านการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้มีโครงการนำร่องภายใต้แนวคิด Universal Design โดยการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกตามสถานที่ให้บริการขนส่งหลัก 5 แห่ง เช่น ป้ายรถเมล์อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีขนส่งสายใต้ ท่าเรือพระนั่งเกล้าเชื่อมกับสถานีรถไฟฟ้าสายสีม่วง สถานีรถไฟความเร็วสูง และท่าอากาศยานดอนเมือง อีกทั้งยังมีแผนขยายไปยังสถานที่ให้บริการขนส่งอื่น ๆ อีกด้วย

ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเร่งแก้ปัญหาดังกล่าว เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเชิงพื้นที่และการพัฒนาเมืองที่มีคุณค่า ยั่งยืน ยืดหยุ่น พร้อมรับมือและสามารถปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง ตลอดจนประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งบริการสาธารณะและมีคุณภาพชีวิตที่ดี โดยจัดให้มีระบบและกลไกในการให้ความช่วยเหลือกลุ่มเป้าหมาย โดยพัฒนาระบบและกลไกในการให้ความช่วยเหลือกลุ่มเป้าหมายที่ต้องการความช่วยเหลือเป็นพิเศษ เพื่อให้สามารถให้ความช่วยเหลือกับกลุ่มเป้าหมายที่หลากหลายและครอบคลุมครบทุกกลุ่ม นอกจากนี้ควรส่งเสริมและจัดหาโครงสร้างพื้นฐานที่เหมาะสมให้ประชากรกลุ่มต่าง ๆ โดยเฉพาะกลุ่มเด็ก เยาวชน สตรี ผู้พิการ ผู้สูงอายุ และผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เพื่อให้เข้าถึงบริการของรัฐและโอกาสทางสังคมได้อย่างเท่าเทียม

3.2.3.2 นโยบายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 เป็นแผนการพัฒนาประเทศ ที่กำหนดกรอบและแนวทางการพัฒนาให้หน่วยงานของรัฐทุกภาคส่วนต้องปฏิบัติตาม เพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ประเทศไทยที่ว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” โดยที่รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา 65 กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน เพื่อให้เกิดพลังผลักดันร่วมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 -2580) จึงกำหนดแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งตามยุทธศาสตร์ชาติ คำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) **การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)** ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบ โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง และส่งเสริมการคมนามคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2) **การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)** เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ รวมทั้งการใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Inteligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยี ในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด
3) **ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)** การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น

3.2.3.3 การเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาคและขีดความสามารถในการแข่งขัน

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา สถานการณ์เศรษฐกิจโลกได้มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ประเทศมหาอำนาจที่เคยมีระบบเศรษฐกิจที่มั่นคงได้เผชิญกับปัญหาการชะลอตัวทางเศรษฐกิจ อาทิ กลุ่มประเทศในสหภาพยุโรป ญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา ฯลฯ และการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและรวดเร็วของประเทศจีนและอินเดียได้แผ่ขยายอิทธิพลไปทั่วโลก ประกอบกับหลายประเทศในทวีปเอเชียได้มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้น เพื่อขยายโอกาสการค้าและการลงทุนระหว่างกัน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ทวีปเอเชียมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจมากขึ้น และมีโอกาสก้าวไปสู่การเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของโลกได้ในอนาคต

อาเซียนถือเป็นอีกภูมิภาคหนึ่งที่มีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ โดยได้จัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558 และที่ผ่านมา ประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ อาทิ สหรัฐอเมริกา จีน ญี่ปุ่น ฯลฯ ได้เข้ามามีบทบาทในการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น ทำให้อาเซียนมีแนวโน้มที่จะก้าวไปสู่การเป็นฐานการผลิตที่มีห่วงโซ่อุปทานระดับโลก (Global Supply Chain) ในขณะเดียวกันการแข่งขันก็จะทวีความรุนแรงยิ่งขึ้น มีการย้ายฐานการผลิตสินค้าและบริการที่ใช้ทักษะต่ำและแรงงานเข้มข้นไปยังประเทศที่มีค่าแรงต่ำกว่า หรือมีความได้เปรียบด้านทรัพยากรทางธรรมชาติ ดังนั้น ประเทศไทยควรส่งเสริมการผลิตสินค้าที่ใช้ทักษะและความรู้ขั้นสูง เพื่อยกระดับมูลค่าสินค้าและบริการ ทำให้ศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้น และในอนาคต การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ชักนำการพัฒนาเศรษฐกิจ และเนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งของอาเซียน รัฐบาลจึงได้ส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตสินค้าและแหล่งท่องเที่ยวภายในประเทศ ตลอดจนเชื่อมต่อไปยังประตูการค้าที่สำคัญกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ มาเลเซีย เมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา และเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนาม จีน และอินเดีย ตลอดจนส่งเสริมผู้ประกอบการของไทย ให้ดำเนินธุรกิจได้อย่างสะดวก ซึ่งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืนต่อไป

3.2.3.4 นโยบายการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่เศรษฐกิจจำเพาะ

1) **การพัฒนาเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)** เป็นการพัฒนาฐานเศรษฐกิจหลักของประเทศให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง เพื่อเสริมสร้างบทบาทของไทยในฐานะประตูเศรษฐกิจของภูมิภาคเอเชียในบริบทโลก แต่สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ส่งผลให้การดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่บางโครงการและการบริหารการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีบางส่วนไม่เป็นไปตามแผน สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินงานในด้านคมนาคมขนส่ง คือ

   (1) เร่งพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน ที่ได้มีการเวนคืนที่ดิน การรื้อย้ายสาธารณูปโภคในพื้นที่ก่อสร้าง และการโยกย้ายประชาชนในพื้นที่ เพื่อให้สามารถเปิดให้บริการในปี 2572

   (2) เร่งพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 ท่าเทียบเรือ F ที่อยู่ในระหว่างการแก้ไขสัญญาเพื่อลงนามร่วมลงทุนกับภาคเอกชน ให้เปิดให้บริการได้ในปี 2570

   (3) เร่งพัฒนาโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ 3 ช่วงที่ 1 ได้มีการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ (EHIA) และการสำรวจสภาพภูมิประเทศ (บนบก) เจาะสำรวจสภาพธรณีวิทยาบนฝั่งและภูมิสัณฐานทางกายภาพของท้องทะเลแล้วเสร็จ เพื่อให้มีการดำเนินการก่อสร้างตามแผน ซึ่งกำหนดให้แล้วเสร็จในปี 2569

(4) เร่งพัฒนาโครงการพัฒนาสนามบินอู่ตะเภาและเมืองการบินภาคตะวันออก ซึ่งได้มีการออกแบบ ปรับถมที่ดิน การก่อสร้างระบบไฟฟ้าและน้ำเย็น ระบบประปา ระบบบำบัดน้ำเสีย และระบบบริการน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เพื่อให้งานก่อสร้างแล้วเสร็จก่อนปี 2570 อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าและประสิทธิภาพของท่าเรือต่าง ๆ

(5) เร่งพัฒนาโครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) หรือโครงการ MRO

(6) เร่งพัฒนาโครงข่ายถนน/สะพาน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เมือง แหล่งอุตสาหกรรม พื้นที่เกษตร พื้นที่ท่องเที่ยว ให้สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษให้เชื่อมโยงอย่างไร้รอยต่อ

(7) จัดกิจกรรมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่ โดยการประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก

2) **การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ** เป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของภาคและประเทศ เพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคและเพิ่มความสามารถในการแข่งขัน โดยจะส่งผลให้เกิดฐานการผลิตและบริการในพื้นที่ ซึ่งใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมมาสร้างมูลค่าเพิ่ม และมีการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจกับพื้นที่เศรษฐกิจอื่นทั้งของไทยและประเทศในภูมิภาค โดยระเบียงเศรษฐกิจพิเศษมีทั้งหมด 4 ภาค ได้แก่ 1) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำพูน และลำปาง 2) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ จังหวัดขอนแก่น นครราชสีมา อุดรธานี และหนองคาย 3) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคกลาง-ตะวันตก ได้แก่ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นครปฐม สุพรรณบุรี และกาญจนบุรี และ 4) ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคใต้ ได้แก่ จังหวัดชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี และนครศรีธรรมราช

การพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ มีเป้าหมายให้เป็นประตูการค้าและโลจิสติกส์ และเชื่อมโยงกับพื้นที่เขตเศรษฐกิจหลักของประเทศ รวมถึงเป็นประตูการค้าและโลจิสติกส์หลักเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาค ASEAN ซึ่งจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ได้ส่งผลกระทบกับเศรษฐกิจในภาพรวมของประเทศและในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษจนถึงปัจจุบัน และอาจยังต้องใช้เวลาในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจอีกระยะหนึ่ง ซึ่งอาจส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของผู้ประกอบการในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินงานในด้านคมนาคมขนส่ง คือ

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละระเบียงเศรษฐกิจพิเศษเพื่อสนับสนุนการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจและการเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจหลักทั้งภายในและภายนอกประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน เช่น ถนน รถไฟ สนามบิน และท่าเรือ

(2) พัฒนาศักยภาพและสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยของท่าอากาศยานที่สำคัญในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

(3) เชื่อมโยงโครงข่ายระบบรางให้เข้าสู่พื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจในเขตเศรษฐกิจพิเศษ

(4) พัฒนาระบบบริการสาธารณะด้านคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอ เพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจของเมือง และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนในพื้นที่

(5) พัฒนารถไฟสายใหม่ในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษให้แล้วเสร็จตามแผน

(6) พัฒนาศูนย์กระจายสินค้าตามแนวเส้นทางของโครงการรถไฟทางคู่ และเส้นทางพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ

(7) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge) เช่น พัฒนาและเพิ่มศักยภาพท่าเรือระนองเพื่อเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศ BIMSTEC และเขตพัฒนาเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

(8) พัฒนาและสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่

3) การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดนใน 10 พื้นที่เป้าหมาย (จังหวัดตาก สระแก้ว สงขลา ตราด มุกดาหาร หนองคาย นครพนม เชียงราย กาญจนบุรี และนราธิวาส) มีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดนเพื่อกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ยกระดับรายได้และคุณภาพชีวิตของประชาชน จัดระเบียบความมั่นคงบริเวณชายแดน และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของพื้นที่และประเทศ โดยการลงทุนจากภาครัฐในการดำเนินโครงการพัฒนาด้านต่าง ๆ เพื่อสร้างความพร้อมให้แก่พื้นที่ ส่งผลให้ประชาชนสามารถเข้าถึงโครงข่ายระบบสาธารณูปโภค/สาธารณูปการที่เพียงพอ และได้มาตรฐาน สามารถเดินทางและประกอบกิจกรรมเศรษฐกิจข้ามพรมแดนได้สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ และการพัฒนาด่านพรมแดน/ด่านศุลกากร และการพัฒนาถนนสายหลักและสายรองที่ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด่านพรมแดน แต่ยังมีการลงทุนจากภาครัฐหลายโครงการที่ยังไม่เป็นไปตามแผน อันเนื่องมาจากงบประมาณที่ไม่เพียงพอ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคมจากการพัฒนาโครงการ เป็นต้น สิ่งสำคัญที่ต้องเร่งดำเนินงานในด้านคมนาคมขนส่ง คือ

(1) เร่งพัฒนาและสร้างความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษชายแดนกับพื้นที่สำคัญของประเทศ และเพิ่มประสิทธิภาพช่องทางการขนส่งสินค้าออกไปยังประเทศในภูมิภาคต่าง ๆ เช่น ด่านศุลกากร/ด่านพรมแดน ท่าเรือ และสนามบิน เป็นต้น

(2) พัฒนาโครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ (เชียงราย) ของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งอำนวยความสะดวกให้ภาคเอกชนในการรวบรวม และกระจายสินค้า และเป็นศูนย์ให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service: OSS) ที่ดำเนินการพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว เพื่อสนับสนุนการค้าและการขนส่งทางถนนตามแนวเส้นทาง R3A (เชียงราย-คุนหมิง)

3.3 การวิเคราะห์เพื่อนำไปสู่การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้

3.3.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมเพื่อกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ (SWOT)

3.3.1.1 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis ซึ่งเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ปัจจัยของสภาพแวดล้อมภายนอกที่อาจเข้ามากระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงโอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) ต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม โดยเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ ทั้งนี้ การวิเคราะห์ PESTEL Analysis ประกอบไปด้วยปัจจัย 6 ด้าน ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังนี้

1) Political Factors (P): ปัจจัยด้านการเมือง

- แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ กำหนดให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยสนับสนุน เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจและการพัฒนาประเทศ ในประเด็นที่ 7 แผนย่อย 7.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ประเด็นที่ 5 การท่องเที่ยว ประเด็นที่ 9 เขตเศรษฐกิจพิเศษ และประเด็นที่ 6 พื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ
- รัฐบาลมีนโยบายด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 5 กลยุทธ์ที่ 2) และให้ดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2566 - 2570 (สศช.)
- รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบให้มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพ (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 8 กลยุทธ์ย่อยที่ 3.1)
- รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งเน้นการเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง (แผนแม่บทฯ แผนย่อย 070103) การปรับรูปแบบการขนส่งและให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 5 กลยุทธ์ย่อยที่ 2.3)
- รัฐบาลมีนโยบายในการสร้างมาตรฐานและแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทัพย์สินของประชาชนด้านคมนาคมขนส่ง (แผนแม่บทฯ 01 แผนย่อย 010101 และ 010201) และกำหนดให้การลดอัตราจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (แผนแม่บทฯ 07 แผนย่อย 070105) รวมถึงการยกระดับและพัฒนาความปลอดภัยด้านคมนาคมขนส่งที่สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล (แผนแม่บทฯ 02 แผนย่อย 020301)

- รัฐบาลมีนโยบายในการปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการและพัฒนาคุณภาพการบริการให้เป็นภาครัฐที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และตอบโจทย์ประชาชน (แผนแม่บทฯ 20 และแผนฯ 13 หมุดหมายที่ 13) รวมถึงการพัฒนาและประเมินระบบราชการและรัฐวิสาหกิจ (ระบบราชการ 4.0 การประเมินส่วนราชการ PMQA 4.0 และการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ SE-AM)
- รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งเน้นการลดการลงทุนในโครงการขนาดใหญ่ ลดภาระด้านบุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ โดยการให้บทบาทภาคเอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) หรือระดมทุนในรูปแบบกองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund)

2) Economics Factors (E): ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ

- ความขัดแย้งระหว่างประเทศมหาอำนาจทางเศรษฐกิจ รวมถึงผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 จะยังคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องและจะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว การเดินทาง และการคมนาคมขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศ ชายแดน ภูมิภาค และระหว่างภูมิภาคทั่วโลก
- การขับเคลื่อนตามกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ และการสร้างบทบาทในด้านการคมนาคมขนส่งชายแดน ในภูมิภาค และระหว่างประเทศไม่เป็นไปตามเป้าหมาย เนื่องจากได้รับผลกระทบจากความขัดแย้งระหว่างประเทศทั้งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการเมือง
- ความผันแปรของอัตราการเติบโตของมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมของไทย (GDP) ในรอบ 3 ปีที่ผ่านมา เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 และส่งผลกระทบต่อการบรรลุเป้าหมายของตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง เช่น ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ที่ลดลง และมูลค่าการลงทุนต่อ GDP
- ภาวะเงินเฟ้อที่เป็นปัจจัยที่มีผลต่อราคาสินค้าและบริการเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่องกระทบต่อรายได้ การใช้จ่ายซื้อสินค้าและบริการ ปริมาณและรูปแบบการเดินทางและขนส่งของประชาชน รวมถึงการลดลงของรายได้โดยเฉพาะรายได้จากภาคบริการขนส่งผู้โดยสาร (กระทรวงคมนาคม, 2565)
- ราคาก๊าซธรรมชาติและราคาน้ำมันมีความผันผวน เนื่องจากภาวะสงคราม และแหล่งผลิตพลังงานในประเทศไทยมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ ส่งผลกระทบต่อการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่ง และการลดลงรวมถึงความไม่แน่นอนของรายได้และผลประกอบการจากการให้บริการ
- การขาดแคลนแรงงานและคนงานในการก่อสร้างโครงการด้านคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่ และสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้เกิดความล่าช้าในการพัฒนาโครงการและไม่บรรลุเป้าหมายตามแผนงานที่กำหนดไว้ (การประเมินผลแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2563 - 2565)

- นโยบายเศรษฐกิจสีน้ำเงินหรือ Blue Economy สนับสนุนให้แต่ละรัฐหันมาพัฒนาการใช้ประโยชน์และสร้างความมั่งคั่งจากกิจกรรมทางทะเล เช่น การขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (Maritime Transportation and Logistic)

3) Social Factors (S): ปัจจัยด้านสังคม

- การเปิดโอกาสให้ภาคส่วนต่าง ๆ มีส่วนร่วมในการจัดบริการสาธารณะและกิจกรรมอย่างเหมาะสม เช่น ยกเลิกบริการภาครัฐที่มีต้นทุนสูง เมื่อเทียบกับเอกชน หรือไม่มีความจำเป็นที่ต้องใช้คนภาครัฐ (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 13 กลยุทธ์ที่ 1.1)
- มาตรการการจำกัดการเดินทาง ทั้งข้อห้ามการเดินทางข้ามเขต การจำกัดการเดินทางและห้ามการรวมกลุ่มของชุมชน ส่งผลกระทบและเกิดความล่าช้าในการศึกษา การสำรวจและเก็บข้อมูล และการก่อสร้างโครงการด้านคมนาคมขนส่ง
- ทัศนคติและพฤติกรรมการใช้ชีวิตของคนรุ่นใหม่ ที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วเน้นความยืดหยุ่นและความสมดุลระหว่างการทำงานและการใช้ชีวิตส่วนตัว เพื่อตอบสนองความต้องการและความสนใจของตนมากกว่าเป้าหมายด้านความมั่นคงในอาชีพ ที่มีค่านิยมที่ต้องการค้นหาโอกาสและความท้าทายใหม่ ๆ ส่งผลให้มีอัตราการเปลี่ยนงานและการย้ายถิ่นฐานสูงขึ้น การจ้างงานมีรูปแบบที่หลากหลายและไม่ใช่รูปแบบมาตรฐานเพิ่มมากขึ้น
- โครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ที่ต้องมีกระบวนการทางสังคม เช่น การเวนคืนและชดเชยทรัพย์สิน และการต่อต้านของชุมชน ส่วนใหญ่มีความล่าช้ากว่าแผนที่วางไว้ รวมถึงบางโครงการอาจต้องยกเลิก
- พฤติกรรมของนักท่องเที่ยวของประเทศไทยในปัจจุบันโดย Booking.com วางแผนที่จะเลือกใช้รูปแบบการเดินทางที่ช้าลง เพื่อลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม (ที่มา : แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย ปี พ.ศ. 2566 - 2570)

4) Technology Factors (T): ปัจจัยด้านเทคโนโลยี

- ประเทศไทยมีนโยบายและแผนระดับชาติว่าด้วยการพัฒนาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม จัดเป็นแผนแม่บทหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมดิจิทัลของประเทศ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561 - 2580)
- หน่วยงานจะต้องนำเทคโนโลยีและอุปกรณ์ดิจิทัลมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม เพื่อพัฒนาบริการและแพลตฟอร์มดิจิทัลเพื่อสนับสนุนการปรับระบบการบริหารจัดการภาครัฐให้เป็นรัฐบาลดิจิทัลเต็มรูปแบบ (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 6 กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1)
- หน่วยงานจะต้องพัฒนาการบริการภาครัฐในรูปแบบดิจิทัลแบบเบ็ดเสร็จ (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 13 กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2) ควบคู่ไปกับการทบทวนกระบวนการทำงานของภาครัฐ

- หน่วยงานจะต้องนำข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) มาช่วยยกระดับการใช้ประโยชน์จากข้อมูลจำนวนมหาศาลที่มีความซับซ้อนได้อย่างมีประสิทธิภาพ (แผนแม่บทฯ 20 แผนย่อย 200101)
- รูปแบบการทำงานที่ใช้เทคโนโลยี เช่น การทำงานจากบ้านหรือจากที่อื่นๆ ผ่านระบบออนไลน์ โดยอยู่ภายใต้ชั่วโมงการทำงานที่ยืดหยุ่น จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและความสมดุลในชีวิต รวมไปถึงช่วยลดผลกระทบจากภาวะวิกฤติที่กระทบต่อความสามารถในการเดินทางไปทำงาน สอดคล้องกับการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจแบบ Gig Economy และพฤติกรรมการดำเนินชีวิตใหม่ ๆ
- การเปลี่ยนแปลงนวัตกรรมและเทคโนโลยี สถานการณ์ที่รวดเร็ว รวมทั้งบริบทใหม่ที่เกิดขึ้นมีผลกระทบอย่างสูงต่อการบริหารจัดการ การปฏิบัติงาน การให้บริการ การพัฒนาเทคโนโลยีของภาครัฐในปัจจุบัน
- ประชาชนและผู้ใช้บริการในปัจจุบัน สามารถการปรับตัวด้านเทคโนโลยีได้อย่างรวดเร็วกว่าและมีพฤติกรรมการเข้าถึงเทคโนโลยีมากยิ่งขึ้นกว่าในอดีต ส่งผลให้การดำเนินการของภาครัฐต้องปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

5) Environment Factors (E): ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

- โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนาดใหญ่ถูกต่อต้านจากผู้ที่ได้รับผลกระทบและกลุ่มอนุรักษ์ด้านสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้การพัฒนาโครงการล่าช้าไปจากแผนงานเดิมและบางโครงการถูกยกเลิก
- มีการกำหนดมาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานในการคมนาคมขนส่งและมาตรการใช้เชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับยานพาหนะเพื่อการลดก๊าซเรือนกระจก (แผนที่นำทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 - 2573)
- หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตื่นตัว ตระหนัก และเริ่มการดำเนินธุรกิจที่คำนึงถึงสิ่งแวดล้อมตามโมเดลเศรษฐกิจ BGC และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)
- มีการกำหนดมาตรการการปลดปล่อยมลพิษทางอากาศ และลดปัญหาฝุ่น PM 2.5 ที่เกิดจากภาคการคมนาคมขนส่งและปัญหาจราจร (แผนที่นำทางการลดก๊าซเรือนกระจกของประเทศ ปี พ.ศ. 2564 - 2573)
- หน่วยงานจะต้องส่งเสริมและสนับสนุนการปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 3 กลยุทธ์ที่ 1) ใช้มาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 3 กลยุทธ์ย่อยที่ 1.1) และส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ หน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรมหาชน ในทุกประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า (กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2) และสนับสนุนให้ประชาชนดัดแปลงรถยนต์เก่าเป็นยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง (กลยุทธ์ย่อยที่ 1.3)

- นโยบายในการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดต้นทุนการเดินทาง และลดมลพิษและปรับเปลี่ยนการเดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้เพิ่มมากขึ้น (แผนแม่บทฯ 07 แผนย่อย 070104)
- หน่วยงานจะต้องพัฒนาฐานข้อมูล/องค์ความรู้/มาตรฐาน/กฎหมาย/มาตรการ และสร้างแรงจูงใจ ให้เอื้อต่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจหมุนเวียนและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในทุกภาคส่วน (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 10 กลยุทธ์ย่อยที่ 4.6)
- ภาครัฐจะต้องส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและให้ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ รวมทั้งส่งเสริมการผลิตและการใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดและประหยัดพลังงาน (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 10 กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5)

6) Legal Factors (L): ปัจจัยด้านกฎหมาย

- โครงการด้านคมนาคมขนาดใหญ่ที่มีขั้นตอนและกระบวนการพิจารณาตามกฎหมายของภาครัฐ เช่น รายงาน EIA ของสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) และรายงาน PPP ของสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ (สคร.) ส่วนใหญ่ใช้เวลานานและไม่สามารถกำหนดเวลาที่แน่นอนได้
- ประเทศไทยต้องดำเนินการตามระเบียบข้อบังคับการบินระหว่างประเทศ/ระหว่างชาติที่กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)
- ประเทศไทยต้องดำเนินการตามระเบียบ ข้อกำหนด และรับการตรวจประเมินการปฏิบัติตามพันธกรณีของอนุสัญญาฯ ที่กำหนดโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)
- หน่วยงานจะต้องพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดอุปสรรคต่อการพัฒนาภาครัฐและภาคเอกชนภายใต้กรอบที่มุ่งให้ประชาชนได้ประโยชน์ (แผนแม่บทฯ 22 แผนย่อย 220101)
- หน่วยงานจะต้องกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายให้เหมาะสม คุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ทั่วถึง ไม่เลือกปฏิบัติ และเป็นธรรม (แผนแม่บทฯ 22 แผนย่อย 220102)
- การปฏิบัติการ และการปฏิบัติราชการของหน่วยงานจะต้องดำเนินการตามระบบการประเมินคุณภาพระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) และการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM)
- หน่วยงานจะต้องปรับเปลี่ยนบทบาทมาเป็นผู้อำนวยความสะดวกแก่ภาคเอกชนและประชาชน (แผนฯ 13 หมุดหมายที่ 13 กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2)
- ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ... ที่อยู่ระหว่างการจัดทำมีบทบัญญัติบางมาตราก็ยังคงขัดต่อพันธกรณีของประเทศไทยภายใต้ GATS ทำให้ยังไม่สามารถออกเป็นกฎหมาย
- ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ... อยู่ระหว่างการดำเนินการ แต่ยังต้องใช้เวลาในการพัฒนากฎหมายรองเพื่อรองรับการทำงานตามพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง

3.3.1.2 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในด้วยเครื่องมือ 7s McKinsey ซึ่งเป็นเครื่องมือในการพิจารณาและการวางแผนเพื่อการกำหนดกลยุทธ์ โดยการประสานองค์ประกอบทั้ง 7 ตัว ให้สอดคล้องประสานกัน ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ของการดำเนินงานภายในองค์กร ซึ่งมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ การวิเคราะห์ 7s McKinsey ประกอบด้วยแนวคิด 7 องค์ประกอบ ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.3.1-1** และ**ตารางที่ 3.3.1-2**

ตารางที่ 3.3.1-1

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Hard Elements

Hard Elements	**กลยุทธ์ขององค์กร (Strategy)**	• มียุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) และขณะนี้อยู่ในระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) แต่เนื่องจากยุทธศาสตร์นี้ได้จัดทำไว้ก่อนมีแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) (ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560 - 2580) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570))
		• กระทรวงมีแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2563 - 2565 ที่ยังไม่ได้ปรับปรุงให้สอดคล้องและรองรับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติฯ และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) (ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565))
		• แผนปฏิบัติการเดิมมีแผนงาน/โครงการจำนวนมาก บางแผนงานเป็นงานประจำ (Routine Work) ไม่ใช่งานเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Work) จึงไม่มีนัยยะสำคัญในการขับเคลื่อนให้ตรงเป้าหมายแผนปฏิบัติการฯ รวมทั้งไม่สามารถของบประมาณได้ (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		• แผนปฏิบัติการเดิม เน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Side) มากกว่าการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่ง (Soft Side) และยังขาดการจัดลำดับความสำคัญตามความจำเป็นเร่งด่วนและสอดคล้องกับกรอบงบประมาณของหน่วยงาน (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		• หน่วยงานส่วนใหญ่ในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการของแต่ละหน่วยงานไว้เรียบร้อยแล้ว (ที่มา : ข้อมูลจากแผนงาน/โครงการที่หน่วยงานส่งให้ สปค.)
		• กระทรวงคมนาคม มีแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ที่จะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2565 (ที่มา : แผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570)
		• มียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ยานพาหนะ สิ่งอำนวยความสะดวก และการพัฒนาระบบให้บริการเพื่อรองรับและสนับสนุนการเดินทางของคนทุกกลุ่ม (ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ, กระทรวงคมนาคม)

ตารางที่ 3.3.1-1 (ต่อ)

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Hard Elements

Hard Elements	**โครงสร้างองค์กร (Structure)**	● ประเทศไทยขาดหน่วยงานกลางที่มีศักยภาพที่ทำหน้าที่ในภาพรวมตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521 มาตรา 11 (2) (ข) อันได้แก่การเสนอความเห็นต่อคณะรัฐมนตรีเกี่ยวกับการพัฒนาการพาณิชย์นาวี โดยเฉพาะอย่างยิ่ง “เกี่ยวกับการกำหนดมาตรการเพื่อจัดให้มีและ/หรือส่งเสริมสถานฝึกอบรมเจ้าหน้าที่และคนประจำเรือตลอดจนผู้ประกอบธุรกิจการพาณิชยนาวีให้เพียงพอกับความต้องการของประเทศและให้เข้ามาตรฐานสากล” (ที่มา : วิเคราะห์จากพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. 2521)
		● การคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ มีการแยกงานกำกับดูแล (Regulator) ที่ชัดเจน ยกเว้นทางน้ำ เช่น กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) (ที่มา : ภารกิจ อำนาจหน้าที่ และโครงสร้างกระทรวงคมนาคม)
		● กระทรวงคมนาคม มีศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม (ศปภ.) ที่มีฐานข้อมูลและเป็นหน่วยงานหลักในการบริหารจัดการข้อมูล การอำนวยการ และประสานงานด้านความปลอดภัย นอกจากนี้กระทรวงคมนาคมยังให้ความสำคัญต่อการยกระดับปรับปรุง และพัฒนาให้มีประสิทธิภาพในอนาคต (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูง)
		● กระทรวงคมนาคม มีศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (ศทส.) ที่มีฐานข้อมูลและระบบที่ทันสมัย (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหารระดับสูง)
		● ปี 2565 มีพระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบบราง (องค์กรมหาชน) เพื่อทำหน้าที่จัดทำยุทธศาสตร์ วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม มาตรฐานและทดสอบ จัดทำฐานข้อมูล และพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านระบบบราง รวมทั้งร่วมมือกับหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม (ที่มา : พระราชกฤษฎีกาจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบบราง (องค์กรมหาชน))
		● โครงสร้างของหน่วยงานให้บริการด้านคมนาคมขนส่งมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงในอนาคต อันเนื่องจากรูปแบบธุรกิจ และการใช้บริการที่เปลี่ยนไป (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)

ตารางที่ 3.3.1-1 (ต่อ)

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Hard Elements

Hard Elements	ระบบการปฏิบัติงาน (System)	● ระบบและรูปแบบการบริหารจัดการ การปฏิบัติงาน ระบบการให้บริการของหน่วยงานของกระทรวง ในปัจจุบันไม่สามารถรองรับบริบทใหม่ที่เกิดขึ้นและไม่ทันต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนไป (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		● ระบบการทำงาน และระบบเอกสารในปัจจุบัน เช่น การบันทึก การจัดเก็บข้อมูล เอกสาร รวมทั้งขั้นตอนการทำงาน ยังเป็นการทำงานบนรูปแบบเดิม (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		● ขาดการเตรียมความพร้อมของการพัฒนาโครงการ เช่น การทำตามขั้นตอนทางกฎหมายด้านสิ่งแวดล้อมและการจัดซื้อจัดจ้าง การบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายในและภายนอก การบริหารจัดการก่อน/ระหว่าง/หลังก่อสร้าง การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย เป็นต้น (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		● ในช่วงสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 มีผลกระทบต่อผลงานด้านการศึกษาสำรวจออกแบบ และก่อสร้างของผู้รับจ้างตามสัญญาของกระทรวงคมนาคม ไม่เป็นไปตามสัญญาและขอบเขตงาน (TOR) ที่กำหนดไว้ (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		● กระทรวงคมนาคมมีระบบติดตามการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 จนถึงปัจจุบัน (ที่มา : การประเมินผลผลจากระบบ Strategic Planning Tracking System : SPTS)
		● การติดตามและรายงานผลระบบ SPTS ยังมีปัญหาอุปสรรค เช่น ความรู้/ความเข้าใจต่อการรายงานผล การไม่รายงานผล การนำเข้าข้อมูลสู่ระบบ ขาดการตรวจสอบความถูกต้องของข้อมูล การรายงานผลที่ซ้ำซ้อนต้องใช้เวลาการตรวจสอบ (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		● การขนส่งทางราง มีข้อได้เปรียบการขนส่งในระยะทางปานกลางถึงระยะไกล เนื่องจากค่าใช้จ่ายต่อหน่วยต่ำกว่าการขนส่งในรูปแบบอื่น และเกิดมลพิษน้อยกว่า นอกจากนี้ยังสามารถขนส่งได้ปริมาณมากและทุกสภาพอากาศ (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)

ตารางที่ 3.3.1-2

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Soft Elements

Soft Elements	**บุคลากร (Staff)**	• ปี 2565 กระทรวงคมนาคมมีบุคลากรรวม 76,507 คน โดยมีจำนวนสูงสุด คือ การคมนาคมขนส่งทางบก 45,710 คน (ร้อยละ 60) รองลงมา คือ การคมนาคมขนส่งทางอากาศ 14,324 คน (ร้อยละ 19) การคมนาคมขนส่งทางราง 11,200 คน (ร้อยละ 15) การคมนาคมขนส่งทางน้ำ 5,273 คน (ร้อยละ 7) และด้านนโยบายฯ 758 คน (ร้อยละ 1) น้อยที่สุด ตามลำดับ (ที่มา : อัตรากำลังบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม, ข้อมูลปี 2565)
		• การขาดแคลนบุคลากรพาณิชย์นาวีที่มีความรู้ความชำนาญ (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหาร และกฎหมายกับการพัฒนา บุคลากรพาณิชย์นาวี, ณัชชา สุขะวัธนกุล, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)
		• ขาดการผลักดันนโยบาย ไม่มีการจัดทำเป้าหมาย แผนงานและมาตรการในการพัฒนาบุคลากรทางพาณิชยนาวีอย่างเป็นรูปธรรม ส่งผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างคนต่างดำเนินการ เกิดการสูญเปล่าในการใช้ทรัพยากร สูญเปล่าในการผลิต เนื่องจากบางสาขาผลิตเกินความต้องการของตลาดแรงงานในปัจจุบัน รวมถึงผู้สำเร็จการศึกษาก็ไม่ได้คุณภาพสูงสุดตามความต้องการของตลาดแรงงานอย่างที่ควรจะเป็น (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหาร และกฎหมายกับการพัฒนา บุคลากรพาณิชย์นาวี, ณัชชา สุขะวัธนกุล, มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์)
		• บุคลากรในหน่วยงานด้านการกำกับดูแลโดยเฉพาะกรมการขนส่งทางรางมีน้อยที่สุดเพียง 88 คน (ร้อยละ 0.12) เมื่อเทียบกับกรมการขนส่งทางบก 8,116 คน (ร้อยละ 10.61) และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย 432 คน (ร้อยละ 0.56) (ที่มา : อัตรากำลังบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม, ข้อมูลปี 2565)
		• บุคลากรต้องมีความเข้าใจต่อการปฏิบัติราชการและการประเมินผลตามแนวทางระบบราชการ 4.0 คู่มือการประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2565 และการประเมินคุณภาพรัฐวิสาหกิจ (SE-AM) (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		• การลดลงของบุคลากรของ รฟท. เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี ให้รับพนักงานใหม่ทดแทนเพียงร้อยละ 5 ของพนักงานที่เกษียณอายุ มีผลให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรอย่างมาก ซึ่งสวนทางกับการเร่งพัฒนาระบบรางของภาครัฐ (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)

ตารางที่ 3.3.1-2 (ต่อ)

สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Soft Elements

Soft Elements	**ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)**	● ข้อมูลของกระทรวงคมนาคมต้องถูกต้อง แม่นยำ และเชื่อถือได้ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการและการตัดสินใจของผู้บริหาร รวมทั้งใช้วางแผนการทำงาน (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		● กระทรวงคมนาคมยังขาดแคลนบุคลากรด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัล แต่เป้าหมายในแผนแม่บทการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล พ.ศ. 2561 - 2565 ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนากำลังคนสู่ยุคดิจิทัล คือ ข้าราชการและบุคลากรภาครัฐต้องมีทักษะด้านดิจิทัลเพื่อบริหารจัดการและให้บริการภาครัฐ จำนวน 382,655 คนทั่วประเทศ (ร้อยละ 15.85 ของกำลังคนภาครัฐ) (ที่มา : อัตรากำลังบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม, ข้อมูลปี 2565 และแผนแม่บทการส่งเสริมเศรษฐกิจดิจิทัล พ.ศ. 2561 - 2565)
		● บุคคลากรยังขาดความรู้ ความเข้าใจ และการเข้าถึงข้อมูล/เครื่องมือ/Technology ที่มีในองค์กร เช่น ข้อมูลด้านคมนาคมขนส่ง ความปลอดภัย และข้อมูลอื่น ๆ เพื่อเพิ่มทักษะและประยุกต์ใช้กับการทำงานให้รวดเร็ว แม่นยำ และมีประสิทธิภาพ (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		● บุคลากรขาดทักษะ และการพัฒนาองค์ความรู้ที่ต้องดำเนินการให้ได้ตามมาตรฐานของสากล รวมทั้งประสบปัญหาในการทำงานตามภารกิจ เช่น การสอบสวนอุบัติเหตุขนาดใหญ่ เนื่องจากไม่ได้รับการสนับสนุนงบประมาณ (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
	ค่านิยมร่วม (Shared Values)	● กระทรวงคมนาคมมีค่านิยมจากแผนปฏิบัติการฯ คือ “i-GETT” Inclusive บริการทั่วถึง, Green ใส่ใจสิ่งแวดล้อม, Efficient มีประสิทธิภาพ, Technology รู้จักใช้เทคโนโลยี และ Transparent มีความโปร่งใส (ที่มา : ค่านิยม (Value) แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560 - 2564)
		● การให้ความสำคัญ ความตั้งใจจริง การมองเป้าหมายร่วมกัน (Common Target) ของผู้บริหารและบุคคลากรของกระทรวงคมนาคมในการขับเคลื่อนการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการให้บรรลุเป้าหมาย (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		● ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญกับการสร้างธรรมมาภิบาลและความโปร่งใส โดยมีการกำหนดนโยบาย No Gift Policy และถ่ายทอดผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ ในทุกหน่วยงาน (ที่มา : การสัมภาษณ์ผู้บริหาร)

ตารางที่ 3.3.1-2 (ต่อ)

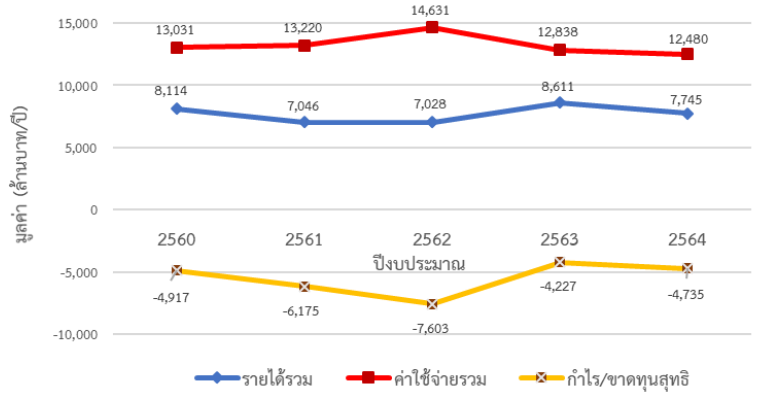
สรุปการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในของกระทรวงคมนาคมด้วย 7s McKinsey - Soft Elements

Soft Elements	**รูปแบบการบริหารจัดการ (Style)**	• จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ภารกิจที่เร่งด่วน และขาดงบประมาณ ส่งผลให้ขาดการถ่ายทอดวิสัยทัศน์ นโยบาย เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ แผนงาน และตัวชี้วัดจากแผนงานฯ ไปสู่ผู้บริหารทุกระดับและบุคคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		• เทคโนโลยีและดิจิทัล จะสามารถช่วยในการติดตามประเมินผล ทบทวนแผน และตัวชี้วัดได้ทันต่อสถานการณ์ และควรพัฒนากลไกในการผลักดันการปรับแผนปฏิบัติการ/โครงการ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลง ปรับปรุง และเสนอแผนงาน/โครงการเพิ่มเติมเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายแผนได้ (ที่มา : การประชุมฯ และการสัมภาษณ์ผู้บริหาร)
		• ผลการประเมินแผนปฏิบัติการฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2560 - 2563 มีโครงการ รวม 835 โครงการ และดำเนินการได้ตามแผนเพียง 382 โครงการ (ร้อยละ 45.75) เนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 การดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างตาม พ.ร.บ.ฯ การไม่ได้รับงบประมาณ ภัยพิบัติ ผู้รับจ้าง การกำหนดแผนงานเพิ่มเติมจากแผนเดิม การร้องเรียนของประชาชน และผลกระทบต่อชุมชนและสิ่งแวดล้อม (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		• ตัวชี้วัดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฯ มี 32 ตัวชี้วัด ผลประเมินการดำเนินการตามตัวชี้วัดระหว่างปี 2560 - 2564 มีระดับคะแนนตั้งแต่ 3.69-4.29 มีค่าเฉลี่ยที่ 3.85 เนื่องจากปัญหาจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ขาดความร่วมมือการรายงานผลตัวชี้วัด การไม่ได้ทบทวนค่าเป้าหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์และต่อเนื่อง (ที่มา : รายงานวิจัย : กรอบและแนวทางการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570), รัชนีพร ธิติทรัพย์)
		• การปรับเปลี่ยนบทบาทมาเป็นผู้อำนวยความสะดวกแก่ภาคเอกชนและประชาชน (ที่มา : แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 13 หมุดหมายที่ 13 กลยุทธ์ย่อยที่ 4.2)
		• รฟท. เป็นเจ้าของสิทธิการใช้ประโยชน์จากระบบรางรถไฟเพียงรายเดียวที่ครอบคลุมทุกจุดเชื่อมต่อและทุกภูมิภาค และมีปริมาณทรัพย์สินจำนวนมากและมีศักยภาพที่สามารถพัฒนาประโยชน์ และสร้างรายได้จำนวนมาก (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)
		• ความตรงต่อเวลาในการขนส่งสินค้าและขบวนรถไฟอยู่ในระดับต่ำ (ร้อยละ 73) ซึ่งต่ำกว่ามาตรฐานของบริการอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เกินกว่าร้อยละ 90 (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)
		• ต้นทุนการขนส่งสินค้าทางถนนที่ 1.38 บาทต่อตัน-กิโลเมตร สูงกว่าต้นทุนการขนส่งสินค้าทางรางที่ 0.71 บาทต่อตัน-กิโลเมตร ถึง 2 เท่า แต่กลับได้รับความนิยมในการใช้บริการที่มากกว่า (ที่มา : แผนวิสาหกิจ การรถไฟแห่งประเทศไทยภายในปี พ.ศ. 2566 - 2570)

3.3.1.3 การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ด้วย SWOT Analysis

จากการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ทั้งที่เป็นปัจจัยภายในและภายนอกของการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ที่ส่งผลทั้งเชิงบวกและเชิงลบต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ด้วยการวิเคราะห์ SWOT Analysis โดยได้ทำการวิเคราะห์แยกตามรูปแบบการคมนาคมขนส่ง อันได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 3.3.1-3** และ**ตารางที่ 3.3.1-4**

ตารางที่ 3.3.1-3 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายในของการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
การคมนาคมขนส่งทางถนน	
S1 โครงข่ายการขนส่งทางถนนของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านได้โดยสะดวก ส่งผลให้ไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางถนนของภูมิภาค S2 โครงข่ายทางหลวงสายหลักและสายรอง มีความเพียงพอและครอบคลุมพื้นที่และประชากรทั่วประเทศสำหรับการบริการขั้นพื้นฐาน และมีคุณภาพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งมีการออกแบบให้สามารถรองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางถนนภายในประเทศได้เป็นอย่างดี S3 มีนโยบายที่มุ่งเน้นการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและการพัฒนาระบบขนส่งทางถนนให้เชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางราง น้ำ และอากาศ) อย่างไร้รอยต่อมากขึ้น S4 มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจ จากส่วนกลางลงไปสู่สำนักงานในต่างจังหวัด และภูมิภาค เช่น สำนักงานทางหลวง สำนักงานทางหลวงชนบท สำนักงานขนส่ง และมีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ S5 บทบาทการเป็นผู้พัฒนา (Developer) โครงข่ายทางหลวงและทางพิเศษที่มีประสิทธิภาพ ทำให้โครงข่ายถนนสามารถเชื่อมโยงครอบคลุมพื้นที่เป้าหมายทางเศรษฐกิจ พื้นที่ชุมชนทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประตูการค้าที่สำคัญ และเป็นโครงข่ายถนนที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล สามารถรองรับกิจกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าภายในประเทศได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย S6 บทบาทการเป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ทางถนนของกรมการขนส่งทางบกมีความครอบคลุมครบถ้วนทั้งการควบคุม กำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนสาธารณะที่ครบวงจร ตั้งแต่การออกใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การกำกับให้เป็นไปตามเงื่อนไขใบอนุญาตประกอบการขนส่ง การรับเรื่องร้องเรียน การตรวจสภาพรถ การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่ง รวมทั้งการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย ที่มีการเฝ้าระวังความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุของรถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ที่ตรวจพบจากระบบ GPS S7 บทบาทการเป็นผู้ให้บริการ (Service Provider) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวงและทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย มีประสิทธิภาพ โดยมีการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการด้านจราจรให้เกิดความคล่องตัวและเพิ่มประสิทธิภาพ	W1 การบำรุงรักษาทางหลวงมีภาระด้านงบประมาณสูง และยังไม่สามารถบำรุงรักษาได้ทันกับความต้องการในการซ่อมบำรุงผิวทาง W2 บทบาทการเป็นผู้พัฒนา (Developer) โครงข่ายทางหลวงและทางพิเศษ มีจุดอ่อน ด้านการจัดการงานก่อสร้าง โดยยังพบปัญหาความล่าช้า/อุบัติเหตุ จากโครงการก่อสร้างส่งผลให้เกิดความสูญเสียด้านเศรษฐกิจ ชีวิตและทรัพย์สิน และปัญหาการจราจรติดขัด W3 บทบาทการเป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ในส่วนภูมิภาค ไม่มีอำนาจในการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวกับการซ่อมบำรุงและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ สำหรับถนนทางหลวง และสถานีขนส่งผู้โดยสาร ที่ได้ถ่ายโอนให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น แล้ว W4 บทบาทการเป็นผู้ให้บริการ (Service Provider) รถโดยสารสาธารณะของ ขสมก. ยังมีภาระค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานสูงกว่ารายได้ และภาพลักษณ์ขององค์กรที่ประชาชนขาดความเชื่อมั่นอันเนื่องมาจากรถโดยสารประจำทางมีสภาพเก่า ใช้มาเป็นเวลานาน และมีจำนวนไม่เพียงพอกับความต้องการใช้บริการ และผลประกอบการของ ขสมก. อยู่ในสภาวะขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ทำให้ไม่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการได้ รายได้และรายจ่ายของ ขสมก. ปี 2560-2564  ที่มา : รายงานประจำปี 2560 - 2564 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)

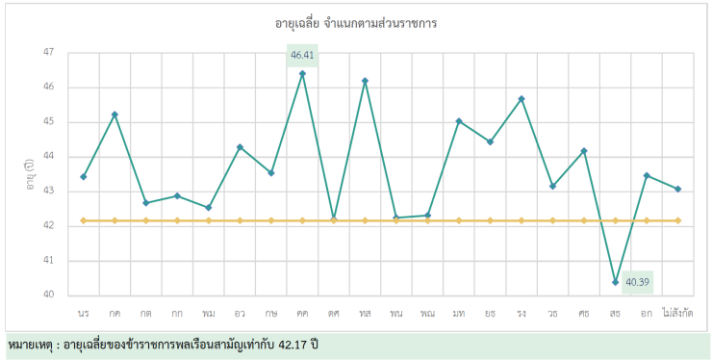
จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
การอำนวยความปลอดภัย และในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ (Accidents) หรืออุบัติการณ์ (Incidents) สามารถเข้าถึงพื้นที่ได้อย่างรวดเร็วและช่วยเหลือกู้ภัยได้ทันท่วงที S8 มีการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมายกระดับการให้บริการที่สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น เช่น การติดตั้งระบบจัดเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow) เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดหน้าด่านเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง S9 มีการพัฒนาระบบ E-Service และเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในการพัฒนางานบริการ เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับประชาชนมากขึ้น เช่น การชำระภาษีรถประจำปีออนไลน์ การอบรม e-Learning สำหรับผู้ขอต่ออายุใบอนุญาตขับรถ และระบบงานการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เป็นต้น และมีการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้พัฒนาปรับปรุงการจัดเก็บข้อมูลตามภารกิจของหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง S10 มีเงินกองทุนเพื่อผลักดันหรือขับเคลื่อนการดำเนินโครงการ อาทิ กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ของ**กรมการขนส่งทางบก** เพื่อใช้สนับสนุนการดำเนินงานโครงการด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน หรือเงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ของ**กรมทางหลวง** เพื่อใช้บำรุงรักษาและพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น S11 บุคลากรมีความพร้อมในการปฏิบัติหน้าที่ โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสำคัญ หรือวันหยุดสำคัญประจำปี เพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางให้กับประชาชน S12 บุคลากรมีความพร้อมและความเชี่ยวชาญด้านการวางแผน วิเคราะห์โครงการ ออกแบบและก่อสร้าง พร้อมสนับสนุนนโยบายพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนของประเทศ	W5 บทบาทการเป็นผู้ให้บริการ (Service Provider) รถโดยสารสาธารณะระหว่างเมืองของ บขส. ที่มีระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ต่ำกว่าผู้ให้บริการภาคเอกชน และการบริหารจัดการองค์กรไม่มีความคล่องตัว ไม่สามารถปรับรูปแบบองค์กรให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง หรือสร้างความสามารถในการแข่งขันได้ W6 บุคลากรในหน่วยงานที่มีภารกิจเป็นงานประจำส่วนใหญ่จะมีทักษะการปฏิบัติงานตามกระบวนการหรือการบริการ ที่จำกัดในด้านเดียว ทำให้ขาดทักษะการวิเคราะห์เพื่อพัฒนางานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น W7 การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน การลดมลพิษ และการควบคุมรถบรรทุกน้ำหนักเกินให้เห็นผลที่ชัดเจนยังทำได้จำกัด W8 การปรับปรุงกฎหมาย ที่มีความล่าช้า ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง โดยมีกฎหมายหลายฉบับที่จำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไข เช่น พระราชบัญญัติทางหลวง พระราชบัญญัติทางหลวงสัมปทาน ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางบก เป็นต้น
การคมนาคมขนส่งทางราง	
S13 มีการกำหนดแผนแม่บทการพัฒนารถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ และโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตเมืองครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑลอย่างชัดเจน S14 มีเขตทางของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ตลอดเส้นทางปัจจุบันประมาณ 4,000 กม. ที่เพียงพอโดยส่วนใหญ่สามารถเพิ่มจำนวนทางได้โดยไม่ต้องเวนคืนที่ดินเพิ่มมากนัก และมีพื้นที่เขตทางบริเวณสถานีรถไฟ/ย่านสินค้าบางแห่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์การขนส่ง S15 รฟท. อนุญาตให้เอกชนขนาดใหญ่บางรายสามารถจัดหาและใช้รถจักรและแคร่ของตนเอง	W9 ขาดแคลนแคร่บรรทุกสินค้าสำหรับหมุนเวียนให้บริการแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่มีความต้องการเพิ่มขึ้น และรองรับความจุทางที่เพิ่มขึ้นจากการก่อสร้างรถไฟทางคู่และทางคู่สายใหม่ ในอนาคต W10 ระบบบริหารจัดการเดินรถไฟทางไกลยังค่อนข้างล้าสมัย เช่น ระบบอาณัติสัญญาณที่ใช้การสื่อสารระหว่างคนขับรถไฟกับศูนย์ควบคุม แทนที่จะเป็นระบบควบคุมอัตโนมัติ เป็นต้น W11 การใช้ประโยชน์ทางรางยังไม่เต็มประสิทธิภาพ และสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางยังมีน้อยมาก

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ทำให้มีการขนส่งสินค้าในระบบรางเพิ่มขึ้น S16 มีหน่วยงานกรมการขนส่งทางราง (ขร.) ที่ทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) เสนอแนะนโยบาย เสนอแผนแม่บทด้านการกำกับดูแลการขนส่งทางราง รวมทั้งกำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัยด้านการขนส่งทางรางของประเทศ S17 บทบาทการเป็นผู้พัฒนา (Developer) โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตเมืองของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) และการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) ในช่วง 5 ปี ที่ผ่านมา มีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟและรถไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งการก่อสร้างรถไฟทางคู่ รถไฟสายใหม่ รถไฟฟ้า และระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเพิ่มความทั่วถึง และยกระดับการขนส่งระบบราง S18 มีการปรับโครงสร้างการบริหารงานของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อแยกภารกิจหลักและภารกิจรอง ให้สามารถบริหารจัดการองค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การจัดตั้งบริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA) เพื่อช่วยบริหารจัดการทรัพย์สินของ รฟท. S19 มีการจัดตั้งสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์กรมหาชน) (สทร.) เพื่อทำหน้าที่จัดทำยุทธศาสตร์ วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม มาตรฐานและทดสอบ จัดทำฐานข้อมูล และพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านระบบราง รวมทั้งร่วมมือกับหน่วยงานของภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศด้านการวิจัยและพัฒนานวัตกรรม S20 มีการพัฒนาแอพพลิเคชั่นต่างๆ เพื่อช่วยอำนวยความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งทางรางของประชาชน S21 บุคลากรด้านระบบรางมีความสามารถในการกำกับดูแลโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ และมีพนักงานเป็นคนรุ่นใหม่เพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนที่สูง ทำให้องค์กรมีความพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น และสามารถปฏิบัติงานในองค์กรได้ในระยะยาว	เมื่อเทียบกับการขนส่งสินค้าทางถนน (สัดส่วนการขนส่งสินค้า ทางรางในปี 2564 เท่ากับร้อยละ 1.5 ทางถนนเท่ากับร้อยละ 87.3) W12 ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถโดยสารและขบวนรถขนส่งสินค้ายังไม่สามารถแข่งขันกับทางถนนได้ เนื่องจากปัจจุบันทางรถไฟส่วนใหญ่ยังเป็นทางเดี่ยว รถจักรและล้อเลื่อนมีอายุการใช้งานที่นานและล้าสมัย (จากสถิติพบว่าอายุของรถจักรดีเซลและรถดีเซลรางของ รฟท. มีอายุเฉลี่ย 37 ปี ซึ่งมากกกว่าค่าเฉลี่ยสากลที่เท่ากับ 30 ปี) W13 การเชื่อมต่อโครงข่ายทางรถไฟเข้าไปยังพื้นที่แหล่งผลิต นิคมอุตสาหกรรม และพื้นที่เกษตรกรรม เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าในปัจจุบัน ยังมีอยู่อย่างจำกัด W14 การเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะไปยังระบบรางยังไม่เพียงพอ ทำให้ผู้โดยสารไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง W15 การเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรูปแบบการขนส่งระบบอื่นเพื่อเชื่อมต่อกับระบบรางยังขาดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการขนถ่ายสินค้าหลายครั้งและต้นทุนในการขนส่งสินค้าในระบบรางสูง ส่งผลให้สัดส่วนการขนส่งทางรางยังต่ำกว่าเป้าหมาย W16 กระบวนการและรูปแบบในการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการเอกชนสามารถให้บริการเดินรถไฟเพื่อการโดยสารยังไม่ชัดเจน ทำให้ รฟท. ยังเป็นหน่วยงานที่ให้บริการเดินรถไฟโดยสารระหว่างเมืองรายเดียว W17 ข้อจำกัดด้านกฎหมายเกี่ยวกับการดำเนินธุรกิจต่อเนื่องกับกิจการรถไฟฟ้าตาม พ.ร.บ. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2543 ทำให้การหารายได้จากช่องทางอื่นของ รฟม. เป็นไปได้ยาก W18 การทำสัญญาสัมปทานหลากหลายรูปแบบระหว่าง รฟม. และ กทม. ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบริหารจัดการสัญญาสัมปทานในภาพรวมให้เชื่อมกันอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สอดรับการดำเนินการตามนโยบายการเชื่อมต่อการเดินทางอย่างไร้รอยต่อ และระบบตั๋วร่วม (Common Ticket) W19 กฎ ระเบียบ ข้อบังคับของภาครัฐ ที่ไม่เอื้ออำนวยต่อการปฏิบัติงานในปัจจุบัน โดยเฉพาะเรื่องการอนุญาตให้ผู้ประกอบการเอกชนเข้ามาใช้ประโยชน์บนรางรถไฟ เพื่อส่งเสริมให้มีการใช้ประโยชน์รางรถไฟมากขึ้น W20 ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ยังไม่มีผลบังคับใช้

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
การคมนาคมขนส่งทางน้ำ	
S22 ประเทศไทยมีภูมิศาสตร์ที่เหมาะสมตั้งอยู่ติดทะเลทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย มีชายฝั่งที่ยาว เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือและระบบการขนส่งทางน้ำเพื่อการเดินทางและขนส่งสินค้า S23 หน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำมีแผนปฏิบัติการที่ให้ความสำคัญกับปัจจัยความสำเร็จของห่วงโซ่คุณค่า (Value chain) ที่หลากหลายในการพัฒนาการขนส่งทางน้ำ S24 มีโครงการเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในเส้นทางขนส่งสินค้าที่สำคัญ เช่น งานขุดลอกร่องน้ำควบคู่กับงานก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก จ.พระนครศรีอยุธยา เพื่อให้สามารถใช้งานขนส่งสินค้าได้มากขึ้นและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมที่มีต่อชุมชนที่อาศัยอยู่ริมน้ำ เป็นต้น S25 บทบาทการเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการ (Service Provider) ท่าเรือหลักระหว่างประเทศของไทยของการท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ถือว่ามีประสิทธิภาพ ทำให้ผลการดำเนินงานท่าเรือระหว่างประเทศ (Port Performance) ของไทย อยู่ในระดับมาตรฐานสากลของโลก S26 ท่าเรือแหลมฉบังมีการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลก (Port Liner Shipping Connectivity Index: PLSCI) และมีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (จากข้อมูลของ UNCTAD พบว่า ประเทศไทยมีอันดับความสามารถในการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางขนส่งสินค้าทางเรือทั่วโลกดีขึ้น จากอันดับที่ 35 ของโลกเมื่อปี 2561 ขึ้นมาอยู่อันดับที่ 18 ของโลกในปี 2565) S27 บทบาทการเป็นหน่วยงานพัฒนา (Developer) ท่าเรือระหว่างประเทศของ กทท. มีประสิทธิภาพ โดยท่าเรือระหว่างประเทศของไทยมีสาธาณูปโภคพื้นฐาน รวมถึงโครงข่ายการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ท่าเรือและพื้นที่หลังท่า (Hinterland) (บก ราง น้ำ) ที่ครอบคลุม ซึ่งทำให้การกระจายสินค้ามีความสะดวก คล่องตัว S28 มีการกำหนดให้ระบบการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางบก และทางราง) ได้อย่างสมบูรณ์มากขึ้น S29 มีบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญ มีทักษะการทำงานเฉพาะด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี รวมถึงทักษะด้านการนำร่อง การตรวจเรือ และตรวจท่าเรือ	W21 ท่าเรือภูมิภาคในความรับผิดชอบของ กทท. ได้แก่ ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ท่าเรือเชียงของ และท่าเรือระนอง มีปริมาณสินค้าผ่านท่า/เข้าใช้บริการน้อย เนื่องจากปัญหาเรื่องทำเลที่ตั้ง และการขนส่งในรูปแบบอื่นที่มีความสะดวกกว่า ประกอบกับติดปัญหาเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่/ที่ดินภายในท่าเรือ จึงส่งผลให้ท่าเรือดังกล่าวไม่สามารถสร้างความได้เปรียบหรือผลประโยชน์เชิงพาณิชย์ได้เต็มศักยภาพ W22 ท่าเรือที่มีอยู่มีพื้นที่ไม่สอดคล้องกับอุปสงค์ เช่น ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่คับแคบแต่มีอุปสงค์มากเกินขีดความสามารถที่จะรองรับ W23 การขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจได้รับการสนับสนุนงบประมาณยังไม่เพียงพอ ทำให้การเดินเรือไม่ได้เต็มประสิทธิภาพและศักยภาพของร่องน้ำและท่าเรือ W24 บทบาทการเป็นหน่วยงานผู้ให้บริการ (Service Provider) ท่าเรือหลายแห่งของกรมเจ้าท่า (จท.) ขาดความคล่องตัว เนื่องจากเป็นหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งมีจำกัดเรื่องระเบียบและข้อกฎหมายในการดำเนินการเชิงพาณิชย์ ทำให้การใช้ประโยชน์ท่าเรือยังต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้มาก W25 บทบาทการเป็นหน่วยงานส่งเสริมและสนับสนุน (Promoter and Facilitator) กิจการด้านพาณิชยนาวี ของ จท. ยังขาดความคล่องตัว เนื่องจากขาดหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่ขับเคลื่อนการดำเนินงานตามพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวีฯ ทำให้ จท. ทำหน้าที่เป็นทั้งผู้พัฒนาท่าเรือ (Developer) และผู้กำกับดูแล (Regulator) W26 ปัญหากฎระเบียบการขนส่งทางน้ำมีความซับซ้อน ไม่ทันสมัย และไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากลการขนส่งสินค้าทางน้ำยังติดปัญหาอุปสรรคด้านกฎหมาย เช่น ร่างกฎหมายเพื่อรองรับการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศภาคบังคับ (IMSAS) ร่างกฎหมายเพื่อรองรับการเข้าร่วมโครงการ IMO/NORAD ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยเหลือและส่งเสริมการดำเนินงานตามอนุสัญญาเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อมทางทะเลอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นต้น W27 ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... ยังไม่มีผลบังคับใช้ ส่งผลให้ไม่สามารถเพิ่มศักยภาพขององค์กรที่มีหน้าที่ในการส่งเสริมการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวีของประเทศได้มากขึ้นกว่าปัจจุบัน เนื่องจากปัญหาการขาดแคลนบุคลากรไม่สอดคล้องกับภารกิจด้านพาณิชยนาวีที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก และโครงสร้างองค์กรขาดความคล่องตัวและไม่ยืดหยุ่น

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
การคมนาคมขนส่งทางอากาศ	
S30 ที่ตั้งท่าอากาศยานของไทยเป็นจุดศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศไปยังภูมิภาคต่างๆ S31 ท่าอากาศยานพาณิชย์ของไทยมีจำนวนทั้งหมด 39 แห่ง มีพื้นที่ให้บริการ (Catchment Area) ที่ครอบคลุมทั่วประเทศ ทำให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการเดินทางทางอากาศได้อย่างทั่วถึง S32 มีหน่วยงานที่รับผิดชอบในการกำกับดูแล (Regulator) ด้านการขนส่งทางอากาศที่ชัดเจน คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ทำให้กิจการขนส่งทางอากาศซึ่งเป็นกิจการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและความสะดวกของผู้ใช้บริการ ดำเนินการได้ตามมาตรฐานสากล อนุสัญญา และพันธกรณีระหว่างประเทศ S33 บทบาทการเป็นผู้พัฒนา (Developer) และผู้ให้บริการ (Service Provider) ท่าอากาศยานของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) และกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ที่มีการวางกลยุทธ์ที่ดีและมีแผนงาน/โครงการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยานมาอย่างต่อเนื่อง ช่วยเพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น S34 บทบาทการเป็นผู้ให้บริการ (Service Provider) ในการบริหารจราจรทางอากาศของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มีการกำหนดแผน/มาตรการ/การดำเนินการเพื่อตอบสนองเหตุการณ์ฉุกเฉินที่รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ มีการยกระดับความปลอดภัย และจัดเตรียมความพร้อมทั้งระบบ/อุปกรณ์ อัตรากำลัง และสภาพคล่องขององค์กร ส่งผลให้สามารถให้บริการการเดินอากาศได้อย่างต่อเนื่องโดยไม่หยุดชะงัก S35 บทบาทการเป็นผู้ส่งเสริมและสนับสนุน (Promoter/Facilitator) ด้านการผลิตบุคลากรด้านการบินของสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) สามารถผลิตบุคลากรที่มีคุณภาพ มีการพัฒนาระบบการเรียนการสอนที่สร้างเสริมประสบการณ์ และเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล S36 มีสถาบันที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ทั้งด้านการจัดการจราจรทางอากาศ การจัดการสินค้าทางอากาศ การจัดการท่าอากาศยาน และการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยานที่มีคุณภาพตามมาตรฐานสากลอย่างเพียงพอ	W28 ท่าอากาศยานหลายแห่งยังไม่ได้มีการกำหนดแผนแม่บทการพัฒนาที่ชัดเจน ส่งผลต่อการกำหนดแนวทางปรับปรุงท่าอากาศยานให้มีความเหมาะสมกับบทบาทของท่าอากาศยานนั้น ๆ W29 การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานภูมิภาคยังไม่เต็มศักยภาพ โดยเฉพาะท่าอากาศยานหลายแห่งในความรับผิดชอบของ ทย. ที่มีจำนวนเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการค่อนข้างน้อย W30 ท่าอากาศยานขนาดใหญ่หลายแห่งประสบปัญหาความคับคั่ง เนื่องจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกไม่ทันต่อการเติบโต W31 พื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางการบินมีความจำกัดและมีการจราจรคับคั่งสูง (จำนวนเที่ยวบินในปี 2562 ก่อนเกิดสถานการณ์โควิด – 19 เท่ากับ 1.036 ล้านเที่ยวบิน ซึ่งเกินกว่าศักยภาพที่คาดว่าจะสามารถรองรับได้) W32 การพัฒนาท่าอากาศยานให้สามารถรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นมีความล่าช้าจากแผนงานที่กำหนด ท่าอากาศยานหลายแห่งต้องการการบำรุงรักษามากขึ้น และการเชื่อมต่อระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับท่าอากาศยานขาดการวางแผนพัฒนาร่วมกัน W33 ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของ ทย. มีรายได้หลักจากกิจการการบิน แต่มีข้อจำกัดในการหารายได้จากกิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ อันเนื่องมาจากกฎระเบียบต่างๆ ของรัฐ W34 รายได้หลักของการขนส่งทางอากาศพึ่งพารายได้จากกิจการการบินเป็นหลัก ทำให้รายได้ผันผวนตามสถานการณ์ที่กระทบอุตสาหกรรมการบิน (สถิติรายได้รวมปี 2564 ของ ทอท. แยกเป็น Aero กับ Non-Aero อยู่ที่สัดส่วน 67 : 33)

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
S37 หน่วยงานทางอากาศมีการส่งเสริมงานวิจัย/พัฒนา และนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง และมีผลงานวิจัยที่ใช้สนับสนุนภารกิจและได้รับรางวัลทั้งในระดับประเทศและระดับโลก S38 สถิติความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยทางอากาศเป็นไปตามมาตรฐานสากล (จำนวน/อัตราการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ที่เกิดเหตุในประเทศไทย โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศไทยในปี 2564 เท่ากับ 0 ครั้งต่อจำนวน 1 ล้านเที่ยวบิน)	
นโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	
S39 กระทรวงคมนาคมมีการรวบรวมและบริหารจัดการข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ซึ่งช่วยให้ผู้บริหารสามารถตัดสินใจเชิงนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ S40 มีแผนยุทธศาสตร์ แผนปฏิบัติการ และแผนการพัฒนาที่ชัดเจนทั้งในภาพรวมด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ และแผนพัฒนาแยกตามรูปแบบการขนส่ง S41 มีหน่วยงานที่มีการบริหารงานในภูมิภาค และมีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ S42 กระทรวงคมนาคมมีกองทุนที่อยู่ภายใต้การกำกับดูแลของหน่วยงานในสังกัด เช่น กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ของกรมการขนส่งทางบก เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง ของกรมทางหลวง เงินทุนหมุนเวียนกรมการขนส่งทางอากาศ ของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งทำให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารจัดการงบประมาณ และสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนายความสะดวกและบริการต่าง ๆ ได้อย่างรวดเร็วยิ่งขึ้น S43 ผู้บริหารกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานในสังกัด มีการประสานงานกันอย่างใกล้ชิด มีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานและเบิกจ่ายงบประมาณของหน่วยงานให้เป็นไปตามแผนอย่างต่อเนื่อง S44 หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีฐานข้อมูลที่เกี่ยวข้องตามภารกิจ และจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ โดยนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ S45 บุคลากรของกระทรวงคมนาคมมีความรู้ ความสามารถและความเชี่ยวชาญด้านคมนาคมขนส่ง	W35 การพัฒนาโครงการด้านคมนาคมขนส่งขนาดใหญ่มักจะใช้วงเงินงบประมาณสูง และมีความล่าช้าจากที่กำหนดไว้ในแผนงาน ทำให้เสียโอกาสในการพัฒนา W36 ขาดการบูรณาการแผนงานระหว่างหน่วยงาน ทำให้ยังมีการพัฒนาโครงการที่ซ้ำซ้อน และไม่เชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพ W37 การจัดลำดับความสำคัญแผนงาน/โครงการยังขาดความชัดเจน และด้วยงบประมาณที่จำกัด ทำให้มีแผนงาน/โครงการ ที่ไม่สามารถขับเคลื่อนได้ตามเป้าหมาย W38 การออกแบบและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านคมนาคมขนส่งยังไม่สามารถรองรับการเดินทางของกลุ่มเปราะบาง เช่น ผู้พิการ ผู้สูงอายุ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยยังมีปัญหาเรื่องความไม่สะดวกและความปลอดภัยในการเดินทาง W39 ความไม่สมดุลในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และขาดความเชื่อมโยงหรือบูรณาการร่วมกันระหว่างรูปแบบการขนส่ง ทำให้ไม่สามารถปรับเปลี่ยนไปสู่รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าได้อย่างเป็นรูปธรรม โดยพบว่างบประมาณเฉลี่ยในรอบ 5 ปี (2561 - 2565) ที่ยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนมากที่สุด (ร้อยละ 44) รองลงมา คือ ทางราง (ร้อยละ 32) ทางอากาศ (ร้อยละ 21) และทางน้ำ (ร้อยละ 3) W40 การใช้พลังงานภาคการขนส่งยังมีสัดส่วนที่สูง ซึ่งประเทศไทยมีการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายในปี 2565 เท่ากับ 1.4 ล้านบาเรลต่อวัน โดยเป็นการใช้พลังงานในภาคการขนส่งประมาณร้อยละ 38 รองลงมาคือภาคอุตสาหกรรมการผลิตร้อยละ 36 ซึ่งภาคการขนส่งถือเป็น

จุดแข็ง (Strengths)	จุดอ่อน (Weaknesses)
ตามภารกิจและอำนาจหน้าที่ ในแต่ละรูปแบบการขนส่ง S46 หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีการจัดฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ ความรู้ ความสามารถ รวมทั้งมีการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ทางวิชาการ ทำให้บุคลากรในสังกัดของกระทรวง ได้สะสมประสบการณ์ ความรู้ และความสามารถ S47 ผู้บริหารระดับสูงให้ความสำคัญกับการสร้างธรรมมาภิบาลและความโปร่งใส และมีการถ่ายทอดผ่านช่องทางการสื่อสารต่าง ๆ รวมทั้งมุ่งเน้นให้บุคลากรทุกหน่วยงานยึดค่านิยมในการทำงานอย่างมีธรรมาภิบาล ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรมและมีจิตสำนึก	ภาคเศรษฐกิจที่มีการใช้พลังงานมากที่สุด) W41 การปฏิบัติงานภายในหน่วยงานและการให้บริการประชาชนในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังไม่ได้มีการปรับเปลี่ยนให้เป็นรูปแบบดิจิทัลที่จะช่วยให้การทำงานสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น W42 ฐานข้อมูลที่แต่ละหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมพัฒนาขึ้นมา ยังขาดการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน ทำให้ไม่สามารถนำมาวิเคราะห์แผนหรือผลการดำเนินงานในภาพรวมของกระทรวงได้ W43 การขับเคลื่อนแผนงาน/โครงการไปสู่ปฏิบัติของหน่วยงานในสังกัด มักจะติดขัดด้วยข้อจำกัดด้านกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทำให้การดำเนินการขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติมีความล่าช้าหรือไม่สามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้ W44 กระทรวงคมนาคมถือเป็นหน่วยงานที่มีอายุเฉลี่ยของบุคลากรอยู่ในสัดส่วนที่สูง ทำให้การพัฒนาบุคลากรของกระทรวงอาจจะไม่สามารถเติบโตได้ทันกับความจำเป็น/ต้องการ และอาจทำให้การบริหารงานขาดความต่อเนื่องได้ในอนาคต (จากข้อมูลของสำนักงาน ก.พ. พบว่า อายุเฉลี่ยของข้าราชการพลเรือนของกระทรวงคมนาคมในปี 2564 มีค่าเท่ากับ 46.41 ปี ซึ่งถือเป็นกระทรวงที่มีบุคลากรอายุเฉลี่ยมากที่สุด)  ที่มา : กำลังคนภาครัฐ ข้าราชการพลเรือน ปี 2564 สำนักงาน ก.พ. (พ.ศ. 2565) W45 บุคลากรที่มีความรู้ความสามารถขาดทักษะในการถ่ายทอดประสบการณ์และขาดทักษะการเก็บรักษาองค์ความรู้ขององค์กร

ตารางที่ 3.3.1-4 สรุปผลการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและปัจจัยภายนอกของการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
การคมนาคมขนส่งทางถนน	
O1 นโยบายของประเทศให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิศษระหว่างเมืองมากขึ้น ซึ่งเป็นระบบถนนที่มีความปลอดภัย สามารถใช้ความเร็วสูง และช่วยประหยัดต้นทุนการขนส่ง O2 นโยบายของประเทศให้ความสำคัญด้านความปลอดภัยในการสัญจรบนโครงข่ายทางหลวง โดยมีเป้าหมายที่จะลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จึงทำให้เกิดความตื่นตัวของภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง O3 นโยบายการส่งเสริมอุตสาหกรรมยานยนต์ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะยานยนต์ไฟฟ้า ช่วยสนับสนุนนโยบายลดมลพิษทางอากาศของภาคการขนส่งและช่วยให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs) ได้ในอนาคต O4 ผู้บริโภคนิยมซื้อสินค้าผ่านช่องทางออนไลน์เพิ่มมากขึ้น ทำให้ความต้องการขนส่งแบบ Door-to-Door และ Last-mile Delivery เพิ่มมากขึ้น ซึ่งต้องใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ทำให้รายได้จากธุรกิจขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น (จากการคาดการณ์ของ Euro Monitor พบว่าตลาดขนส่งพัสดุ (Parcel) ของประเทศไทย มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว จากเดิมมีมูลค่า 35,000 ล้านบาทในปี 2561 เพิ่มขึ้นเป็น 106,000 ล้านบาทในปี 2565 หรือคิดเป็นอัตราการเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 38 ต่อปี) O5 ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีช่วยเพิ่มประสิทธิภาพด้านการควบคุม กำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ และปลอดภัย เช่น การใช้ข้อมูล GPS ควบคุมกำกับพฤติกรรมการขับรถของรถบรรทุก และรถโดยสารสาธารณะ เป็นต้น	T1 ความยืดเยื้อของความขัดแย้งและสงครามระหว่างประเทศ ส่งผลให้ราคาพลังงานและวัสดุก่อสร้างที่เป็นต้นทุนหลักในการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพิ่มสูงขึ้น T2 การขยายตัวของชุมชนเมืองที่ไร้ทิศทาง ขาดการควบคุมอย่างเหมาะสม ทำให้ลักษณะและพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้รถใช้ถนนเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่เคยมีการออกแบบถนนไว้ T3 ประชาชนมีแนวโน้มการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในสัดส่วนที่เพิ่มขึ้น ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมือง และระหว่างเมือง โดยเฉพาะในชั่วโมงเร่งด่วน และช่วงวันหยุดยาวในเทศกาลที่สำคัญ T4 ผู้ใช้รถใช้ถนนบางส่วนยังขาดวินัยด้านจราจรและไม่เคารพกฎจราจร ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ T5 ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติ เช่น อุทกภัย ที่มีความรุนแรงและเกิดขึ้นบ่อยครั้ง ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงข่ายถนนและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ส่งผลให้ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมแซมเพิ่มมากขึ้น T6 ปัญหาฝุ่นละออง PM 2.5 ในพื้นที่กรุงเทพฯ และเมืองใหญ่ในภูมิภาคของไทยที่เกิดจากปัญหาการจราจรติดขัด และการเผาไหม้เชื้อเพลิงของเครื่องยนต์ที่ไม่สมบูรณ์ ยังคงเป็นปัญหาต่อเนื่องและต้องใช้เวลาแก้ไขในระยะยาว
การคมนาคมขนส่งทางราง	
O6 รัฐบาลมีนโยบายในการส่งเสริมงานด้านระบบราง ทำให้การพัฒนาระบบรางของประเทศเดินหน้า และมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะงานโครงสร้างพื้นฐานทางราง การเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนทางราง รวมถึง TOD O7 รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางการขนส่งทางราง เชื่อมโยงระหว่างพื้นที่อุตสาหกรรม	T7 เสถียรภาพทางการเมืองภายในประเทศ ที่อาจส่งผลต่อนโยบายการลงทุนในระบบโลจิสติกส์ของการขนส่งทางราง อาจทำให้เกิดความไม่ต่อเนื่องในบางโครงการ T8 การปรับอัตราค่าโดยสารของระบบรางเพื่อสะท้อนถึงภาระต้นทุนที่แท้จริงหรือการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจในอนาคตมีข้อจำกัด และจำเป็นต้องผ่านการพิจารณาอย่างรอบคอบ

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
แห่งใหม่ และสนับสนุนการท่องเที่ยว O8 การเร่งรัดก่อสร้างโครงการรถไฟทางคู่ไปยังพื้นที่ต่าง ๆ เป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางให้เพิ่มมากขึ้นในอนาคต O9 แนวโน้มการขยายโครงข่ายความเชื่อมโยงระบบรางระหว่างภูมิภาคอาเซียนไปยังจีน ซึ่งเป็นผลกระทบจากเส้นทางการเดินรถไฟจีน-ลาว และโครงการรถไฟไทย – จีน ที่จะเกิดขึ้นในอนาคต กระตุ้นให้เกิดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้ามากขึ้น O10 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีทรัพย์สินที่เป็นที่ดินตามแนวเขตทางจำนวนมาก และมีศักยภาพในการนำมาใช้ประโยชน์เพิ่มเติมได้ในอนาคต O11 โอกาสในการฟื้นตัวหลังการแพร่ระบาดของโควิด-19 และการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค และตำแหน่งยุทธศาสตร์ของประเทศไทย ทำให้สามารถเพิ่มปริมาณการขนส่ง และพัฒนาการเชื่อมระบบรางในระดับภูมิภาค O12 การขยายตัวของเมืองออกไปยังพื้นที่ชานเมืองและการเพิ่มขึ้นของประชากร ทำให้มีความต้องการในการเดินทางระหว่างพื้นที่ชานเมืองและพื้นที่เขตเมืองเพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้มีปริมาณการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าและรถไฟชานเมืองเพิ่มสูงขึ้น O13 โครงการลงทุนเทคโนโลยีระบบรางที่ทันสมัยโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงเป็นโอกาสในการพัฒนาองค์ความรู้ด้านระบบรางของประเทศไทย O14 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการนำพลังงานทางเลือกมาปรับใช้ในการเดินรถโดยสารและสินค้า เพื่อช่วยลดมลพิษและส่งเสริมการเดินทางที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ซึ่งสามารถอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารได้ดีขึ้น ลดต้นทุนของการเดินรถ และสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาของโลก	เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชน T9 เพดานหนี้สาธารณะที่จำกัด และ พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐฯ ส่งผลกระทบต่อแหล่งที่มาและการจัดสรรงบประมาณในการลงทุนก่อสร้างทางรถไฟในอนาคต เนื่องจากใช้เงินลงทุนสูง T10 สภาวะทางเศรษฐกิจและการเปลี่ยนแปลงของค่าเงินบาท ที่ส่งผลต่อต้นทุนการขนส่งสินค้าทางราง เนื่องจากหากค่าเงินบาทอ่อนค่าลงย่อมส่งผลกระทบต่อต้นทุนการนำเข้าน้ำมันดิบ และทำให้ค่าธรรมเนียมน้ำมันที่จะเรียกเก็บจากผู้ประกอบการขนส่งเพิ่มสูงขึ้นตามไปด้วย ซึ่งส่งผลต่อการใช้บริการการขนส่งทางราง T11 การพัฒนาโครงการรถไฟและรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนมีความล่าช้า เนื่องจากติดปัญหาเรื่องการเวนคืน รวมถึงการร้องเรียน/คัดค้าน จากประชาชนหรือผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในพื้นที่ T12 ปัญหา PM 2.5 ทำให้การก่อสร้างโครงการพัฒนาระบบรางขนาดใหญ่ในบางช่วงล่าช้ากว่าแผนที่กำหนด T13 ความเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสภาวะโลกร้อนในปัจจุบันที่มีความรุนแรงและเกิดบ่อยขึ้น ทำให้เกิดปัญหาอุทกภัยและดินโคลนถล่ม สามารถสร้างความเสียหายต่อโครงข่ายทางรถไฟ ทำให้ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงสูงและการให้บริการต้องหยุดชะงัก
การคมนาคมขนส่งทางน้ำ	
O15 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง รวมถึงโครงการ/แผนพัฒนาภาครัฐ อาทิ การพัฒนา EEC/ SEC เป็นส่วนสนับสนุนสำคัญที่ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งภายในประเทศ (Shift Mode) และสามารถสร้างโอกาสในการแข่งขันของประเทศ สร้างรายได้ และการพัฒนาพื้นที่เพื่ออุตสาหกรรมและธุรกิจต่อเนื่อง	T14 การจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการตามนโยบายเพื่อส่งเสริมกิจการการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี และการขุดลอกร่องน้ำเศรษฐกิจได้รับการสนับสนุนงบประมาณยังไม่เพียงพอ T15 สิทธิประโยชน์ที่เจ้าของเรือไทยได้รับจากการจดทดทะเบียนเรือในประเทศไทยไม่จูงใจเท่ากับในต่างประเทศ ทำให้เจ้าของเรือหันไปจดทะเบียนเรือในต่างประเทศ

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
O16 การเชื่อมต่อท่าเรือที่สำคัญทุกแห่งด้วยระบบราง จะช่วยยกระดับการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น O17 ยุทธศาสตร์การส่งเสริมการท่องเที่ยวเรือสำราญปี 2561 - 2570 ช่วยให้มีทิศทางการพัฒนาท่าเรือสำราญที่ชัดเจน O18 ความต้องการในการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูง O19 รัฐบาลมีนโยบายในการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่ภายในประเทศกับท่าเรือหลักของประเทศ โดยสามารถดำเนินพิธีการด้านศุลกากรจากภายในท่าเรือบกเสมือนดำเนินการที่ท่าเรือ O20 รัฐบาลสนับสนุนนโยบายในการผลิตบุคลากรทางน้ำและพาณิชยนาวี ปัจจุบันมีหลายสถาบันผลิตบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย บุคลากรด้านพาณิชยนาวี ด้านการขนส่งระหว่างประเทศ ด้านโลจิสติกส์ เป็นต้น O21 การค้าในกลุ่มอาเซียนเติบโตมากขึ้น ส่งผลให้ความต้องการในการขนส่งสินค้าทางทะเลและความต้องการบุคลากรด้านพาณิชยนาวีเพิ่มสูงขึ้น O22 ทั่วโลกให้ความสำคัญในการพัฒนาท่าเรืออัจฉริยะ (Smart Port) ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของไทยในการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาปรับใช้เพื่อพัฒนาการให้บริการและการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันให้มากยิ่งขึ้น O23 ข้อมูลข่าวสารและเทคโนโลยีตรวจจับสภาพภูมิอากาศของกรมอุตุนิยมวิทยามีความก้าวหน้าไปมาก ทำให้การเดินเรือมีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น O24 มีกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่ส่งเสริมให้การขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวีเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การระหว่างประเทศกำหนด และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น	T16 ผู้ประกอบการต่างชาติรายใหญ่ที่มีธุรกิจโลจิสติกส์ในเครือข่ายครบวงจรได้เปรียบผู้ประกอบการขนส่งของไทย T17 ขาดแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงิน เนื่องจากมองว่าธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ เช่น การเดินเรือ ต่อเรือและซ่อมเรือ ลงทุนสูงแต่คืนทุนนาน T18 ประเทศเพื่อนบ้านมีการพัฒนาท่าเรือที่ทันสมัยมากขึ้น ทำให้ค่าใช้จ่ายในการขนส่งมีราคาลดลง ส่งผลให้มีสินค้าส่วนหนึ่งของประเทศไทยไปออกทางท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน T19 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำใช้เวลานาน เนื่องจากติดปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและมีการคัดค้านจากชุมชน T20 เศรษฐกิจไทยอยู่ในภาวะชะลอตัว ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการเติบโตที่สูงและต่อเนื่อง ซึ่งอาจส่งผลให้ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือระดับโลก (Global Operator) ให้ความสนใจในการลงทุนพัฒนาท่าเทียบเรือในประเทศเพื่อนบ้าน และทำให้ปริมาณสินค้าและบริการที่จะผ่านท่าเรือของไทยลดลง T21 องค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) จับตามองการดำเนินการของไทย ในเรื่องการปฏิบัติตามอนุสัญญาและพันธกรณีระหว่างประเทศ
การคมนาคมขนส่งทางอากาศ	
O25 นโยบายภาครัฐสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบิน และศูนย์กลางการผลิตและบำรุงรักษาท่าอากาศยานในภูมิภาค O26 นโยบายภาครัฐที่ส่งเสริมสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินในฐานะเป็นหนึ่งในกลุ่มอุตสาหกรรมแห่งอนาคต (New S-curve) และความร่วมมือด้านการบินกับประเทศเพื่อนบ้าน	T22 บั้งไฟ/โคมลอย/วิทยุชุมชน ล้วนเป็นปัจจัยอันตรายทางการบิน ที่ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างสมบูรณ์ และยังมีปัจจัยอันตรายที่เกิดขึ้นใหม่ เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System: UAS หรือ Remotely Piloted Aircraft System: RPAS หรือ Drone) และ เลเซอร์ (Laser and Bright light) ที่มีการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และจำเป็นต้องมีการจัดการที่เหมาะสม

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
O27 ภาครัฐกำหนดแผนพัฒนา/แผนแม่บทด้านการขนส่งทางอากาศ ทั้งระยะกลางและระยะยาว ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องมีกรอบทิศทางในการดำเนินงานและวางแผนพัฒนา/การกำหนดกลยุทธ์ขององค์กร เพื่อสนับสนุนการพัฒนาและสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างชัดเจน	T23 ผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโควิด-19 ทำให้มีการปลดพนักงานในแวดวงอุตสาหกรรมการบินจำนวนมาก เมื่อมีการฟื้นตัวทำให้ไม่สามารถพัฒนาทักษะพนักงานได้ทันทำให้อุตสาหกรรมขาดแคลนพนักงานที่มีทักษะด้านการบิน
O28 มีแผนพัฒนาด้านการบินสากลที่ชัดเจน เช่น แผนการเดินอากาศสากล (GANP) และกลยุทธ์การพัฒนาระบบการบิน (ASBUs) แผนบริหารจราจรทางอากาศอย่างไร้รอยต่อของภูมิภาคเอเชีย/แปซิฟิก (APAC Seamless ANS Plan) แผนความปลอดภัยทางการบิน (GASP) ตลอดจนการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ทำให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถวางแผนการพัฒนาได้ชัดเจน	T24 สถานการณ์โรคระบาดส่งผลให้เศรษฐกิจชะลอตัว และกระทบต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบิน รวมทั้งอาจมีการปรับรูปแบบการเดินทางเป็นรูปแบบวิถีใหม่ (New normal)
O29 ภาครัฐและภาคเอกชนต่างให้ความสำคัญกับการบูรณาการการบริหารจัดการจราจรทางอากาศเพื่อรองรับผู้ใช้งานห้วงอากาศที่หลากหลายและเพิ่มเติมจากบริบทการบินในปัจจุบัน เช่น อากาศยานไร้คนขับ (Unmanned Aircraft System : UAS) เพื่อให้สามารถทำการบินร่วมกันได้อย่างปลอดภัยและเป็นไปตามมาตรฐาน	T25 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมักติดปัญหาสิ่งแวดล้อมและชุมชน ทำให้การขยายพื้นที่ทำได้จำกัด
O30 ความร่วมมือในอาเซียนช่วยส่งเสริมความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศ โดยมีเป้าหมายเพื่อให้เกิดการบริหารจราจรทางอากาศที่ไร้รอยต่อภายในภูมิภาค	T26 ระบบเศรษฐกิจและการเงินของโลกเกิดความผันผวน ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ที่มีแนวโน้มการฟื้นตัวและเติบโตช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้
O31 ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางด้านการท่องเที่ยวยอดนิยม รวมทั้งภาครัฐมีนโยบายส่งเสริมตลาดการท่องเที่ยว ทำให้มีปริมาณการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น	T27 ระดับการแข่งขันของธุรกิจสายการบินในเส้นทางหลักอยู่ในระดับสูง และมีการแข่งขันกันในเรื่องระดับราคาบัตรโดยสาร ขณะที่เส้นทางรอง/เส้นทางย่อย มีระดับการแข่งขันน้อยหรือไม่มีการแข่งขัน
O32 ธุรกิจการขนส่งทางอากาศของโลกในระยะยาวยังเติบโต โดยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศขยายตัวเพิ่มขึ้นจากการซื้อขายสินค้าออนไลน์ ส่งผลให้เกิดการขนส่งสินค้า บริการ และกิจกรรมทางการบินอื่นๆ ที่ขยายตัวเพิ่มมากขึ้น	T28 จำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นทำให้การแข่งขันสูงขึ้น โดยเฉพาะการแข่งขันจากสายการบินทุนข้ามชาติที่มีความได้เปรียบ ทำให้มีหลายสายการบินต้องเลิกกิจการ
O33 วิวัฒนาการทางเทคโนโลยีด้านการเดินอากาศและอื่น ๆ เป็นปัจจัยบวกต่อการทำงานด้านการเพิ่มผลผลิต (Productivity) เนื่องจากสามารถลดต้นทุน และสนับสนุนให้เกิดการปรับปรุงกระบวนการทำงานอย่างเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ	T29 ธุรกิจท่าอากาศยานอาจมีการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่จะเกิดขึ้นในอนาคต เช่น การเดินทางด้วยโครงข่ายมอเตอร์เวย์ ระบบราง หรือรถไฟความเร็วสูง
O34 การพัฒนาเทคโนโลยีทำให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานมีประสิทธิภาพมากขึ้น สามารถลดต้นทุนการดำเนินการและตอบสนองความต้องการผู้ใช้บริการได้ตรงจุด	T30 สภาพความแปรปรวนของอากาศที่รุนแรงขึ้น และส่งผลกระทบต่อการปฏิบัติการบิน
	T31 ประเด็นด้านการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืน ทำให้ทุกภาคส่วนของการขนส่งทางอากาศต้องตระหนักเรื่องสิ่งแวดล้อมมากขึ้นและมีต้นทุนในการดำเนินการตามมาตรการลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเพิ่มขึ้น
	T32 การพัฒนากฎระเบียบด้านการบินของ ICAO และสหภาพยุโรป สร้างความเปลี่ยนแปลงในการดำเนินธุรกิจภาคการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ ส่งผลให้ไทยต้องมีการออกกฎหมาย ข้อกำหนดและข้อบังคับให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
O35 แนวโน้มภาคการบินที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เป็นโอกาสที่จะบูรณาการเรื่องสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนให้แก่อุตสาหกรรมการบิน เพื่อเป็นรากฐานในการดำเนินการในระยะยาว	
นโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	
O36 รัฐบาลให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) ไปสู่การขนส่งที่ประหยัดต้นทุนและพลังงาน โดยมีการลงทุนพัฒนาระบบรางอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ O37 รัฐบาลให้ความสำคัญกับการพัฒนาเส้นทางการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่เกษตรกรรม อุตสาหกรรม และสนับสนุนการท่องเที่ยว ซึ่งช่วยกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง O38 รัฐบาลสนับสนุนการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) เพื่อเร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ และลดภาระการใช้เงินงบประมาณและทรัพยากรภาครัฐ O39 รัฐบาลสนับสนุนให้มีการลดการใช้รถส่วนบุคคลเพื่อลดการใช้พลังงานภาคการขนส่งและลดมลพิษทางอากาศ และปรับเปลี่ยนการเดินทางให้มาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มมากขึ้น O40 รัฐบาลกำหนดเป้าหมายให้ไทยเป็นประตูการค้าการลงทุนและยุทธศาสตร์ทางโลจิสติกส์ที่สำคัญของภูมิภาค โดยระบบคมนาคมขนส่งถือเป็นปัจจัยขับเคลื่อนที่สำคัญ O41 ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจของประเทศไทยกับต่างประเทศภายใต้กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศมีความก้าวหน้ามากขึ้น เป็นโอกาสสำคัญในการใช้ความร่วมมือเพื่อขับเคลื่อนนโยบายและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งสนับสนุนความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจ O42 แนวโน้มเศรษฐกิจไทยในอนาคตมีการฟื้นตัวภายหลังสถานการณ์โควิด-19 โดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยว ซึ่งกระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องพัฒนาระบบคมนาคมให้ประชาชนและนักท่องเที่ยวเดินทางด้วยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย	T33 ความไม่แน่นอนทางการเมืองส่งผลกระทบต่อนโยบายการพัฒนาประเทศและนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคม ซึ่งอาจทำให้การพัฒนาขาดความต่อเนื่อง T34 ภาวะความขัดแย้งของสงครามและการเมืองระหว่างประเทศ ส่งผลต่อการปรับขึ้นของราคาพลังงาน และทำให้ราคาวัสดุก่อสร้างที่ใช้สำหรับภาคคมนาคมขนส่งปรับตัวสูงขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ T35 สภาวะทางเศรษฐกิจ ภาวะเงินเฟ้อ ภาระด้านงบประมาณภาครัฐ และราคาสินค้าที่แพงขึ้น ส่งผลกระทบต่อระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ T36 การแพร่ระบาด ของโควิด-19 ระลอกใหม่หรือโรคติดต่อชนิดใหม่ในอนาคต อาจส่งผลต่อปริมาณการเดินทางในวงกว้าง โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ T37 การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีดิจิทัลที่รวดเร็วกระทบต่อรูปแบบการทำงานและการให้บริการประชาชนของหน่วยงาน ทำให้หน่วยงานต้องพัฒนาทักษะด้านดิจิทัลของบุคลากรและปรับปรุงการให้บริการประชาชนเพื่อให้ทันกับความต้องการ T38 ความเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศและสภาวะโลกร้อนในปัจจุบันที่มีความรุนแรงและเกิดบ่อยขึ้น รวมถึงปัญหาอุทกภัย ทำให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและส่งผลให้ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมแซมเพิ่มมากขึ้น และส่งผลกระทบต่อความซับซ้อนในการคาดการณ์เพื่อเตรียมมาตรการรองรับการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว T39 โครงการขนาดใหญ่ มีขั้นตอนการพิจารณาหลายระดับและใช้เวลานาน ซึ่งเกี่ยวข้องกับทั้งหน่วยงานภายในและภายนอกกระทรวงคมนาคม ทำให้การพัฒนาโครงการอาจมีความล่าช้า เช่น การพิจารณาผลการศึกษา ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) การมีส่วนร่วมของภาคประชาชน การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน (PPP) เป็นต้น

โอกาส (Opportunities)	ภัยคุกคาม (Threats)
O43 รัฐบาลมีนโยบายที่ต้องการยกระดับ สร้างมาตรฐาน และแก้ไขปัญหาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนในด้านคมนาคมขนส่ง ให้สอดคล้องกับพันธกรณีระหว่างประเทศและมาตรฐานสากล เช่น การลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน O44 สถานการณ์การระบาดของเชื้อไวรัสโควิด-19 มีผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการจับจ่ายใช้สอยของประชาชน โดยหันมาใช้ธุรกิจบริการซื้อสินค้าออนไลน์มากขึ้น ส่งผลให้เกิดการใช้การบริการขนส่งในหลายรูปแบบ ทั้งถนน ราง น้ำ อากาศ เพิ่มสูงขึ้น O45 รัฐบาลผลักดันนโยบายด้านการพัฒนารัฐบาลดิจิทัล สนับสนุนให้หน่วยงานภาครัฐมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้สนับสนุนการปฏิบัติงาน พัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่งและการให้บริการประชาชน ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น O46 ประชาชนสามารถปรับตัวด้านเทคโนโลยีได้อย่างรวดเร็วและมีพฤติกรรมการเข้าถึงเทคโนโลยีมากขึ้น สอดคล้องกับนโยบายการให้บริการของภาครัฐที่เน้นเทคโนโลยีดิจิทัล (e-service) O47 รัฐบาลส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ลดการปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้สอดคล้องกับโมเดลเศรษฐกิจ BCG และเป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน (SDGs) เช่น การส่งเสริมและสนับสนุนการปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าโดยใช้มาตรการจูงใจเพื่อส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า และส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง (TOD) O48 รัฐบาลให้ความสำคัญในการปฏิรูปกฎหมาย โดยมีแนวทางให้ยกเลิกหรือปรับปรุงกฎหมายที่ล้าสมัย หรือไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน เพื่อลดอุปสรรคต่อการพัฒนาประเทศ ซึ่งรวมถึงกฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่ง	T40 การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายให้เอื้อต่อการส่งเสริมและสนับสนุนเทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ยานยนต์ไฟฟ้า ยานยนต์ไฟฟ้าดัดแปลง ยานยนต์ไร้คนขับ อาจใช้ระยะเวลานาน และไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

3.3.1.4 การวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ด้วย TOWS Matrix

TOWS Matrix เป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์ เปรียบเทียบ เพื่อเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมให้บรรลุเป้าหมายขององค์กร โดย TOWS Matrix เป็นการต่อยอดจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis มาจับคู่ระหว่างสภาพแวดล้อมที่เป็นปัจจัยภายในและภายนอก เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์ 4 กลยุทธ์ ที่มีความสำคัญต่อการดำเนินการขับเคลื่อนองค์กร โดยมีกรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ TOWS Matrix สามารถสรุปผลการวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ TOWS Matrix โดยได้คัดเลือกประเด็นจากการวิเคราะห์ SWOT Analysis ข้างต้น เพื่อกำหนดเป็นกลยุทธ์ในการขับเคลื่อนการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้ดังนี้

กลยุทธ์เชิงรุก : SO

SO1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ การท่องเที่ยว เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่และเมืองน่าอยู่อัจฉริยะ ให้เชื่อมโยง เชื่อมต่อ มีความปลอดภัย สะดวก และมีประสิทธิภาพทั้งในระบบการคมนาคมขนส่งรูปแบบเดียวกัน ต่อเนื่องระหว่างรูปแบบทั้งในประเทศ ในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาค (S1, S3, O1)

SO2 กำหนดยุทธศาสตร์ แผนงาน/โครงการ และหน่วยงาน ที่สนับสนุนการเพิ่มการขนส่งสินค้าทางราง รวมถึงการปรับรูปแบบการขนส่งให้มาสู่ระบบรางและให้ความสำคัญกับการขนส่งระบบรางอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ (S3, O6, O7, O8, O10)

SO3 พัฒนา ส่งเสริม และสนับสนุนการใช้ประโยชน์และสร้างความมั่งคั่งจากกิจกรรมทางทะเล โดยเฉพาะการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศ (Maritime Transportation and Logistics) (S22, S23, O15, O16)

SO4 สร้างและพัฒนาบุคลากรภาครัฐและรัฐวิสาหกิจให้ยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม โปร่งใส มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ (S11, S43, S45, S47)

SO5 พัฒนา ส่งเสริม และสนับสนุนระบบการคมนาคมขนส่ง ระบบการบริหารจัดการ และระบบบริการให้ปรับเปลี่ยนไปสู่ความเป็นดิจิทัลเต็มรูปแบบด้วยเทคโนโลยีดิจิทัลที่เหมาะสม ตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม (S9, S20, S44, O5, O22, O45, O46)

SO6 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร (S8, S39, S44, O5, O45, O46)

กลยุทธ์เชิงแก้ไข : WO

WO1 พัฒนาโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงและเชื่อมต่อเข้าสู่ระบบรางและการขนส่งทางน้ำ รวมทั้งใช้ประโยชน์จากโครงข่ายถนนที่มีในปัจจุบันให้เกิดประโยชน์สูงสุด (W1, O6, O7, O8, O15, O16)

WO2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางรางและส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (W9-W13, W21-W24, O6, O7, O8, O15, O16)

WO3 พัฒนาความปลอดภัยทางถนนด้วยมาตรการการกำกับดูแล การบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดและมาตรการส่งเสริมและสนับสนุนด้านอื่น ๆ (W7, O2, O5, O43)

WO4 ส่งเสริมและสนับสนุนการเชื่อมต่อและเชื่อมโยงการเดินทางเพื่อเข้าสู่โครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาปัจจัยสนันสนุน รวมทั้งการส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและสามารถรองรับคนทุกกลุ่ม (W14, W16, W38, O39, O42, O47)

WO5 สร้างและพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งทางรางทั้งในส่วนนโยบาย การให้บริการและการกำกับดูแล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง (W16 W44, W45, O13, O45)

WO6 ปรับโครงสร้างองค์กร จัดตั้งหน่วยงาน สร้างและพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี รวมทั้งกำหนดและผลักดันนโยบายการขนส่งสินค้าทางทะเลและเพิ่มประสิทธิภาพการค้าข้ามแดนเพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังภูมิภาค ASEAN และภูมิภาคอื่น ๆ ของโลกได้ (W27, O15, O16, O20, O22)

WO7 กำหนดนโยบาย มาตรการ และพัฒนาปัจจับสนับสนุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ (W28-W32, O25-O32)

WO8 ปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการและพัฒนาคุณภาพการบริการให้เป็นภาครัฐที่เป็นดิจิทัล ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ลดต้นทุน และตอบโจทย์ประชาชน สอดคล้องกับการพัฒนาและประเมินระบบราชการและรัฐวิสาหกิจ (W33-W34, W41, O33-O34, O45-O46)

WO9 ส่งเสริมและสนับสนุนให้เอกชนลงทุน/ร่วมลงทุนในโครงการขนาดใหญ่เพื่อลดภาระด้านงบประมาณ บุคลากร และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการภาครัฐ (W16, W19, W35, O38)

WO10 พัฒนาระบบเตรียมความพร้อมโครงการ ระบบและกลไกในการกำกับดูแลและควบคุมการดำเนินงานโครงการ/งบประมาณ รวมทั้งระบบการติดตามและประเมินผล ให้ทันต่อสถานการณ์และการเปลี่ยนแปลง การบูรณาการความร่วมมือและการมองเป้าหมายร่วมกันระหว่างหน่วยงาน (W36, W41-W43, O45)

WO11 ส่งเสริมการใช้ยานพาหนะไฟฟ้าในระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัย ใช้พลังงานสะอาด ประหยัดพลังงาน และปล่อยคาร์บอนต่ำ ที่มีมาตรฐานสากลและครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ (W40, O3, O14, O47)

กลยุทธ์เชิงป้องกัน : ST

ST1 ยกระดับและพัฒนากลไกด้านข้อมูล การอำนวยการ ประสานงาน และบริหารจัดการความปลอดภัยในระบบคมนาคมขนส่งให้มีมาตรฐานและสอดคล้องระเบียบข้อบังคับ อนุสัญญาและพันธกรณีระหว่างประเทศ (S11, S42, T3, T4)

ST2 ยกระดับศูนย์เทคโนโลยีและการสื่อสารด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความคล่องตัว ทันสมัย มีฐานข้อมูลและเป็นหน่วยงานหลัก ตามแผนยุทธศาสตร์ดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ในการประสานงานและบริหารจัดการข้อมูลทุกประเภทการคมนาคมขนส่ง (S39, S44, T37)

ST3 พัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับที่สนับสนุน ส่งเสริม และเอื้อต่อการส่งเสริมและสนับสนุนอุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้า (S40, T6, T40)

ST5 เร่งพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายหลักและกฎหมายรอง และกฎระเบียบที่เอื้อต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (S43, T39-T40)

กลยุทธ์เชิงรับ : WT

WT1 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลและการบังคับใช้กฎหมายด้านการคมนาคมขนส่งทางถนน เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุทางถนน (W7-W8, T3-T4)

WT2 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการกำกับดูแล การบังคับใช้กฎหมาย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งทางราง (W17-W20, T8-T9)

WT3 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะ (W4-W5, W14, W16, W18, W20, T8)

WT4 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการกำกับดูแล การบังคับใช้กฎหมาย และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ (W25-W27, T19, T21)

WT5 พัฒนาปัจจัยสนับสนุนที่เอื้อต่อการกำกับดูแล การบังคับใช้กฎหมาย และการเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่งทางอากาศ (W30-W34, T25, T32)

WT6 พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและปรับปรุงกฎหมายเพื่อลดความเหลื่อมล้ำและการเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งของคนทุกกลุ่ม (W3, W38, T40)

WT7 พัฒนาระบบเทคโนโลยีและดิจิทัล ที่สนับสนุนการปฏิบัติงานและให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง รวมทั้งบูรณาการและเชื่อมโยงฐานข้อมูลขนาดใหญ่ทั้งการเดินทางและการขนส่งสินค้ากับภาคส่วนต่าง ๆ (W41-W42, T37)

จากการรวบรวมข้อมูลต่าง ๆ ที่เป็นข้อมูลภายในและเกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม เพื่อรับฟังมุมมอง ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ ของผู้บริหาร และบุคลากรในทุกระดับของกระทรวงคมนาคม ได้ดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในองค์กร ด้วยเครื่องมือ 7s McKinsey ซึ่งเป็นกรอบในการพิจารณาและการวางแผนเพื่อการกำหนดกลยุทธ์ในองค์กร โดยการประสานองค์ประกอบทั้ง 7 ตัว ให้สอดคล้องประสานกัน ซึ่งตัวแปรแต่ละตัวมีความสำคัญต่อการบริหารองค์กร หลังจากนั้นดำเนินการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกองค์กร ด้วยเครื่องมือ PESTEL Analysis ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกที่อาจเข้ามากระทบทั้งเชิงบวกและเชิงลบกับองค์กร โดยเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้ จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องพิจารณาและวางแผนก่อนหรือระหว่างการดำเนินแผนองค์กร

จากผลการวิเคราะห์ 7s McKinsey และ PESTEL Analysis ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทั้งปัจจัยภายในและภายนอกที่ส่งผลต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม ได้ใช้เครื่องมือ SWOT Analysis ซึ่งเป็นการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมและศักยภาพ ประเมินสถานการณ์สำหรับการดำเนินงานองค์กร สำหรับการวางแผนกลยุทธ์เบื้องต้น ผ่านการวิเคราะห์ปัจจัย 4 ประการที่ครอบคลุมทั้งปัจจัยภายในและภายนอกองค์กร ได้แก่ จุดแข็ง (Strength) จุดอ่อน (Weakness) โอกาส (Opportunity) และภัยคุกคาม (Threat) หลังจากนั้นได้วิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ด้วย TOWS Matrix ซึ่งเป็นการนำผลวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกและภายในองค์กร (SWOT Analysis) มาทำการจับคู่เข้าด้วยกัน โดยที่สามารถแบ่งรูปแบบการจับคู่กลยุทธ์ของ TOWS ออกเป็น กลยุทธ์เชิงรุก (SO) กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST) และกลยุทธ์เชิงรับ (WT) เพื่อนำมากำหนดเป็นประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแนวทางในการพัฒนาของกระทรวงคมนาคม สำหรับการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 สรุปได้ดังนี้

1) การยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ
3) การปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
4) การพัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

3.3.2 ประเด็นการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้

จากการทบทวนข้อมูลทิศทางการดำเนินงานเพื่อขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายการพัฒนาประเทศที่เกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งในมิติต่าง ๆ รวมทั้งการสัมภาษณ์ผู้บริหาร และการประชุมร่วมกับหน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง สามารถกำหนดแนวทางการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งออกเป็น 5 ด้านด้วยกัน คือ 1) การพัฒนาในระดับนโยบาย 2) การพัฒนาทางถนน 3) การพัฒนาทางราง 4) การพัฒนาทางน้ำ และ 5) การพัฒนาทางอากาศ สรุปได้ดังนี้

1) การพัฒนาในระดับนโยบาย มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

(1) เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประกอบด้วย

- มุ่งพัฒนาให้การขนส่งทางรางเป็นระบบขนส่งหลักของประเทศ
- สนับสนุนระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนด้านพลังงานในระบบคมนาคมขนส่ง

(2) ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน ประกอบด้วย

- ส่งเสริมการนำเทคโนโลยีดิจิทัล เข้ามาใช้ในการบริหารจัดการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์และการบริการประชาชน
- พัฒนาฐานข้อมูลการขนส่งสินค้าให้มีความสมบูรณ์ โดยเฉพาะข้อมูลการขนส่งสินค้าภายในประเทศ
- ยกระดับการเรียนรู้ของบุคลากรด้านดิจิทัล

(3) เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลและการบูรณาการระหว่างหน่วยงาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและสามารถดำเนินการได้ตามแผนงานที่กำหนด ประกอบด้วย

- กำกับและติดตามให้รัฐวิสาหกิจดำเนินการตามบทบาทและภารกิจ รวมถึงดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาตามหมุดหมายหลักและหมุดหมายสนับสนุน
- เพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ โดยการเร่งรัดและติดตามการแก้ไขปัญหาขององค์กร เช่น รฟท. และ ขสมก. เป็นต้น
- ยกระดับการบูรณาการแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ
- ถ่ายทอดแผนงานโครงการให้ทุกหน่วยงานรับทราบและกำหนดเป็นเป้าหมายร่วมกัน

(4) ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ เพื่อให้เกิดความคุ้มค่าและเกิดประโยชน์สูงสุด ประกอบด้วย

- ส่งเสริมธุรกิจต่อเนื่องที่ผลิตในประเทศ (Local Content)
- บริหารสินทรัพย์และการบริหารจัดการทางการเงิน (Financing) ของรัฐวิสาหกิจให้มีความเหมาะสม
- สนับสนุนให้มีการนำการประมูลรูปแบบ Tendering มาใช้แทน Bidding มากขึ้น เพื่อช่วยลดค่าบริการขนส่ง
- เพิ่มสัดส่วนการใช้แหล่งเงินทุนทางเลือกในการลงทุนโครงการต่าง ๆ

2) การพัฒนาทางถนน มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนให้เข้าถึงชุมชนและพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อเพิ่มการเข้าถึงชุมชน
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อเพิ่มการเข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจ (รองรับการท่องเที่ยว การเกษตร การค้า และการลงทุน)

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนให้มีความคล่องตัวและเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง ประกอบด้วย

- พัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินสายหลักและทางหลวงอาเซียนให้มีความคล่องตัวเพื่อรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ
- พัฒนาโครงข่ายถนนเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตเมือง
- กำหนดมาตรฐานทางหลวงตามลำดับชั้นทาง (Road Hierarchy) ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ (เพื่อเพิ่มความคล่องตัว)
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi Modal Transport)

(3) พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ประกอบด้วย

- พัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในเขตเมืองและระหว่างเมือง
- พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร
- ผลักดันระบบตั๋วร่วมสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ
- เพิ่มอุปสงค์การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้มากขึ้น

(4) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนที่มีอยู่ ประกอบด้วย

- บริหารจัดการเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
- ส่งเสริมผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะที่มุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยี ความปลอดภัย และการให้บริการที่ดี
- เพิ่มประสิทธิภาพการแก้ปัญหาภัยพิบัติ
- ยกระดับการให้บริการประชาชน (พัฒนามาตรฐานการบริการ ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและดิจิทัล)
- พัฒนาทางหลวงให้สวยงาม
- เพิ่มช่องทางการหารายได้จากทรัพย์สินที่มีอยู่

(5) เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการขนส่งทางถนน ประกอบด้วย

- พัฒนาการกำกับ ดูแล ระบบการขนส่งรถโดยสารสาธารณะ
- ยกระดับการกำกับดูแลสถานีขนส่งผู้โดยสารที่มีการถ่ายโอนไปยังองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

(6) ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางถนน ประกอบด้วย

- ปรับปรุงและเสริมสร้างศักยภาพในการบังคับใช้กฎหมายให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น (เพื่อความปลอดภัยทางถนน การควบคุมน้ำหนักยานพาหนะบนโครงข่ายถนน เป็นต้น)
- ปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศเพื่อให้สอดคล้องกับข้อตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่างประเทศ
- ปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน
- สนับสนุนให้มีการพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (TFF) เป็นต้น

(7) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนให้มีความปลอดภัยและมั่นคง ประกอบด้วย

- ยกระดับด้านความปลอดภัย (ป้องกันและลดอุบัติเหตุ ควบคุม ติดตาม สร้างวินัยจราจร ยกระดับการกำกับดูแล การบูรณาการระหว่างหน่วยงาน ยกระดับมาตรฐานใบอนุญาต มาตรฐานยานพาหนะ)
- พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนน
- กำหนดมาตรฐานทางหลวงตามลำดับชั้นทาง (Road Hierarchy) ให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ (เพื่อเพิ่มความปลอดภัย)

(8) สนับสนุนระบบขนส่งทางถนนที่สนับสนุนการเดินทางของคนทุกกลุ่ม ประกอบด้วย

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- พัฒนายานพาหนะรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- ปรับปรุงกฎหมายรองรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(9) สนับสนุนระบบขนส่งทางถนนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน ประกอบด้วย

- สนับสนุนการนำวัสดุหมุนเวียนและวัสดุที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ในงานก่อสร้างถนน
- สนับสนุนการพัฒนายานพาหนะที่มีการปล่อยมลพิษต่ำ
- สนับสนุนการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในการให้บริการขนส่งสาธารณะ โดยคำนึงถึงต้นทุนที่สูงขึ้นและแนวทางที่ไม่ให้เกิดผลกระทบต่อผู้ใช้บริการ
- จัดทำมาตรฐาน และประยุกต์ใช้งานวิจัยและนวัตกรรม เพื่อสนับสนุนระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

(10) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคม ประกอบด้วย

- เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการข้อร้องเรียน
- ให้ความสำคัญกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและส่งเสริมการมีส่วนร่วมและเครือข่ายภาคประชาชน

(11) ยกระดับการให้บริการภาครัฐและการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ประกอบด้วย

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กรให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ
- เสริมสร้างคุณธรรมและความโปร่งใส
- สร้างภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร
- ผลักดันการฟื้นฟูองค์กร

(12) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ประกอบด้วย

- พัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการขนส่งรถสาธารณะ
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร
- พัฒนาสมรรถนะและทักษะของบุคลากร (ตามภารกิจและด้านดิจิทัล)
- สนับสนุนการวิจัยพัฒนาและสร้างนวัตกรรม

3) การพัฒนาทางราง มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรางให้เข้าถึงพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

- เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟสายใหม่และรถไฟความเร็วสูง

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรางให้มีความคล่องตัว ประกอบด้วย

- เร่งรัดการก่อสร้างรถไฟทางคู่ให้แล้วเสร็จตามแผนงาน
- จัดหาและซ่อมบำรุงรถจักรและล้อเลื่อน

(3) พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะทางรางที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้ ประกอบด้วย

- เร่งรัดการก่อสร้างระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตเมืองและรถไฟชานเมืองให้แล้วเสร็จตามแผนงาน
- พัฒนาพื้นที่ตามแนวรถไฟฟ้าที่คำนึงถึงบริบทแวดล้อมของพื้นที่อย่างสอดคล้องกับหลักคิด TOD
- ผลักดันระบบตั๋วร่วมสำหรับระบบขนส่งสาธารณะ
- เพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน
- เพิ่มอุปสงค์การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองให้มากขึ้น

(4) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรางที่มีอยู่ ประกอบด้วย

- บริหารจัดการขบวนรถโดยสาร (ลดการขาดทุน และเพิ่มรายได้)
- พัฒนาคุณภาพการบริการ (รถโดยสาร รถสินค้า และบริการ PSO)
- ปรับปรุงระบบฐานข้อมูลการเดินทาง
- ให้บริการแพลตฟอร์มระบบรางโดยให้สัมปทานเอกชนร่วมเดินรถ
- ขยายและเพิ่มนวัตกรรมด้านระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และการบริการ
- เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง โดยขยายเส้นทางรถไฟไปยังอุตสาหกรรมอื่น ขยายพันธมิตรสินค้าหีบห่อ
- พัฒนาและสร้างรายได้ทั้งที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับกับระบบราง โดยใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินที่มีอยู่และภายใต้กฎหมายที่มี

(5) เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการขนส่งทางราง ประกอบด้วย

- กำกับดูแลด้านความปลอดภัย
- กำกับดูแลการประกอบกิจการ
- กำกับติดตามการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง
- การติดตามและประเมินผลแผนการดำเนินงานการขนส่งทางราง
- จัดทำมาตรฐานการขนส่งทางรางเพื่อเพิ่มความปลอดภัยและลดอุบัติเหตุ
- กำหนดมาตรฐาน หลักเกณฑ์ กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งทางราง
- สนับสนุน/ส่งเสริมการจัดทำร่างกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลการขนส่งทางราง

- ส่งเสริมให้ความรู้การประกอบกิจการการขนส่งทางราง
- พัฒนาประสิทธิภาพการกำกับ ติดตาม ตรวจสอบ และบริหารงาน การขยายโครงข่ายรถไฟฟ้าและการเชื่อมต่อการเดินทาง ให้สามารถดำเนินงานได้ตามแผนงาน
- บริหารจัดการสัญญาในภาพรวมอย่างมีประสิทธิภาพสูง และเป็นระบบ

(6) ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ประกอบด้วย

- ปรับปรุงนโยบาย ระเบียบ และกฎหมายการขนส่งสินค้าทางรางให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้
- ปรับปรุงกฎหมายเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน
- สนับสนุนให้มีการพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (TFF) เป็นต้น

(7) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางรางให้มีความปลอดภัยและมั่นคง ประกอบด้วย

- พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม เพื่อบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางราง
- ยกระดับความปลอดภัยโดยระบบรางในเขตเมืองต้องไม่มีจุดตัดทางรถไฟระดับดิน

(8) สนับสนุนระบบขนส่งทางรางที่สนับสนุนการเดินทางของคนทุกกลุ่ม ประกอบด้วย

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางรางรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- พัฒนายานพาหนะรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- ปรับปรุงกฎหมายรองรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(9) สนับสนุนระบบขนส่งทางรางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน ประกอบด้วย

- พัฒนาระบบรางด้วย BCG Model

(10) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคม ประกอบด้วย

- การจัดการข้อร้องเรียน
- ให้ความสำคัญกับงานประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมของประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

(11) ยกระดับการให้บริการภาครัฐและการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ประกอบด้วย

- ก้าวสู่องค์กรดิจิทัล (ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและดิจิทัล)
- ปรับโครงสร้างองค์กร

- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายในองค์กร (การบริหารจัดการองค์ความรู้และสร้างนวัตกรรมในกระบวนการทำงาน)
- สื่อสารภาพลักษณ์องค์กร เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นและความผูกพันต่อการบริการ

(12) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ประกอบด้วย

- พัฒนาบุคลากรด้านระบบรางเพื่อรองรับโครงข่ายระบบรางที่เพิ่มมากขึ้น
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร
- ส่งเสริมงานวิจัยการขนส่งทางราง
- ส่งเสริมการเรียนรู้

4) การพัฒนาทางน้ำ มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

- ก่อสร้างท่าเรือโดยสารเพื่อรองรับการท่องเที่ยว
- ก่อสร้างท่าเรือขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการค้าและเศรษฐกิจ

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำให้มีความคล่องตัว ประกอบด้วย

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งทางน้ำเชื่อมโยงระบบการขนส่งรูปแบบอื่นและส่งเสริมระบบโลจิสติกส์
- พัฒนาและปรับปรุงร่องน้ำเศรษฐกิจ

(3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำที่มีอยู่ ประกอบด้วย

- บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำอย่างเพียงพอและทั่วถึง
- เพิ่มโอกาสทางธุรกิจ (การตลาด พัฒนาสินทรัพย์ ผลิตภัณฑ์และบริการ)
- ให้ความสำคัญกับสินค้าเทกอง (Bulk Cargo) มากขึ้น
- พัฒนาระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย
- เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการทางการเงิน

(4) เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย

- พัฒนาระบบการกำกับดูแลที่ดีเพื่อการเติบโตที่ยั่งยืน

(5) ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วย

- ปรับปรุงกฎหมายการขนส่งสินค้าทางน้ำให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่นได้
- สนับสนุนให้มีการพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (TFF) เป็นต้น

(6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำให้มีความปลอดภัยและมั่นคง ประกอบด้วย

- ยกระดับการขนส่งทางน้ำให้มีความปลอดภัยและมั่นคง
- สร้างวัฒนธรรมด้านความปลอดภัย

(7) สนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำที่สนับสนุนการเดินทางของคนทุกกลุ่ม ประกอบด้วย

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- ปรับปรุงกฎหมายรองรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(8) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคม ประกอบด้วย

- การจัดการข้อร้องเรียน
- ให้ความสำคัญกับงานประชาสัมพันธ์ การมีส่วนร่วมของประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกกลุ่ม

(9) ยกระดับการให้บริการภาครัฐและการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ประกอบด้วย

- เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน
- ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัลและนวัตกรรม
- พัฒนาเป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้
- บริหารองค์กรด้วยหลักธรรมาภิบาล
- พัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพของผู้ประกอบการ

(10) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ประกอบด้วย

- ยกระดับสมรรถนะของบุคลากร (ยกระดับการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล สร้างวัฒนธรรมองค์กร)
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร
- เพิ่มคุณภาพของบุคลากรด้านพาณิชยนาวี
- พัฒนาบุคลากรที่ทำหน้าที่กำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ และบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญในด้าน IT/Technology/นวัตกรรม

5) การพัฒนาทางอากาศ มีแนวทางในการพัฒนา ดังนี้

(1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางอากาศเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ประกอบด้วย

- พัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่ที่มีศักยภาพ

(2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางอากาศให้มีความคล่องตัว ประกอบด้วย

- เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร
- เข้าไปบริหารท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ
- ยกระดับขีดความสามารถระบบการบินของประเทศ (โครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริการการเดินอากาศ ศูนย์บริหารจราจร)

(3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางอากาศที่มีอยู่ ประกอบด้วย

- เพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานภูมิภาคให้สูงขึ้น
- เพิ่มบทบาทของท่าอากาศยานชายแดนเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าจากประเทศเพื่อนบ้านมากขึ้น
- นำเทคโนโลยีและดิจิทัลมาประยุกต์ใช้กับโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ได้ประโยชน์สูงสุด
- พัฒนาระบบบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้งานได้เต็มศักยภาพ โดยการนำ Digital Technology มาใช้
- เพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วย Air Cargo Digital Platform
- ปรับปรุงและพัฒนาระบบงานบริการ
- พัฒนาฐานข้อมูลขนาดใหญ่ เพื่อมากำหนดแนวทางการพัฒนาให้ตรงกับความต้องการ
- ยกระดับการดำเนินงานท่าอากาศยานให้มีประสิทธิภาพและรองรับการขยายธุรกิจการขนส่งทางอากาศในด้านการท่องเที่ยว
- พัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์เพื่อตอบสนองตามความต้องการและความคาดหวังของลูกค้า
- เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานให้สอดคล้องกับการจัดสรรตารางการบิน
- พัฒนาการเดินอากาศเชิงรุก
- เพิ่มประสิทธิภาพในการหารายได้จาก Non-Aero Business สำหรับท่าอากาศยานภูมิภาค
- พัฒนาสินทรัพย์ที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และสร้างรายได้ที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับกิจการการบิน

- นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการเพิ่มประสิทธิภาพในการสร้างรายได้
- ขยายโอกาสทางธุรกิจไปยังต่างประเทศในรูปแบบการร่วมลงทุนกับพันธมิตรทางธุรกิจ
- สร้างความหลากหลายในการขยายธุรกิจออกไปจากธุรกิจการบิน
- เพิ่มพื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า (Trading and Packaging Area) ในท่าอากาศยานนานาชาติ

(4) เพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย

- ยกระดับมาตรฐานระบบการบินและอากาศยานของประเทศไทยมให้สอดคล้องกับระดับสากล อนุสัญญาและพันธกรณีระหว่างประเทศ
- กำหนดมาตรการควบคุมการแข่งขันของสายการบิน เพื่อป้องกันการตัดราคาและส่งผลต่อการให้บริการในอนาคต
- ยกระดับสมรรถนะทางการบินในระดับสากล
- กำหนดตำแหน่งยุทธศาสตร์ด้านโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและการดำเนินธุรกิจที่เกี่ยวเนื่อง ให้สอดคล้องกับมาตรฐานระดับสากล

(5) ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย

- ปรับปรุงกฎหมายให้รองรับเกี่ยวการบินโดรน และการขนส่งสินค้าทางโดรน
- สนับสนุนให้มีการพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ สำหรับพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก อาทิ การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน (PPP) กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน (TFF) เป็นต้น

(6) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางอากาศให้มีความปลอดภัยและมั่นคง ประกอบด้วย

- พัฒนาระบบการกำกับดูแลพัฒนาและยกระดับองค์ประกอบ การดำเนินงานโครงสร้างพื้นฐาน และระบบบริหารจัดการ ที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ
- จัดการความเสี่ยงที่ส่งผลต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัย

(7) สนับสนุนระบบขนส่งทางอากาศที่สนับสนุนการเดินทางของคนทุกกลุ่ม ประกอบด้วย

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางน้ำรองรับการขนส่งของคนทุกคน
- ปรับปรุงกฎหมายรองรับการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับคนทุกคน

(8) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมและทางสังคม ประกอบด้วย

- สร้างความร่วมมือและตอบสนองต่อความคาดหวังจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ยกระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ
- ผลักดันให้เกิดความรับผิดชอบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน
- ส่งเสริมดำเนินงานตามพันธกิจภายใต้หลักจริยธรรมและการจัดการที่ดี

(9) ยกระดับการให้บริการภาครัฐและการบริหารจัดการภายในองค์กรเพื่อส่งเสริมระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส ประกอบด้วย

- การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมเข้ามาใช้ในการปฏิบัติงาน
- เพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานของกระบวนงาน
- พัฒนาและบริหารคุณภาพองค์กรเพื่อมุ่งสู่องค์กรสมรรถนะสูง (กระบวนการทำงาน การจัดการความรู้ นวัตกรรม บริหารรายได้และต้นทุน)
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานดิจิทัล (กำกับดูแลข้อมูล บริหารจัดการข้อมูล ความมั่นคงปลอดภัยของสารสนเทศ เสถียรภาพของระบบ)

(10) พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง ประกอบด้วย

- ผลิตบุคลากรเกี่ยวกับงานบริหารจัดการสนามบิน
- ยกระดับคุณภาพชีวิตของบุคลากรและสร้างระดับความผูกพันของบุคลากรที่มีต่อองค์กร
- พัฒนาบุคลากรให้มีคุณภาพ (คุณสมบัติ ผลิตภาพ ความสามารถ ความเชี่ยวชาญ)
- พัฒนาสภาพแวดล้อมในการทำงานและคุณภาพชีวิตของบุคลากร

3.4 สรุปแนวคิดการจัดทำและการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

ในการจัดทำแผนพัฒนาใด ๆ การกำหนดกรอบและทิศทางการพัฒนาในภาพใหญ่รวมถึงการกำหนดโครงสร้างแผนงานโครงการที่จะต้องบรรจุอยู่ภายใต้แผนนั้น ๆ ถือเป็นสิ่งที่มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการนำไปสู่ความสำเร็จของการขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรมและก่อให้เกิดผลลัพท์ที่สามารถบรรลุถึงเป้าหมายของการพัฒนาได้อย่างแท้จริง

ในหัวข้อนี้กล่าวถึงกรอบและทิศทางการพัฒนารวมถึงโครงสร้างแผนงานโครงการที่จะบรรจุอยู่ภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ เพื่อให้เมื่อมีการดำเนินการตามแผนแล้วจะสามารถนำไปสู่ความสำเร็จที่เป็นรูปธรรมอย่างแท้จริงได้ โดยแบ่งเป็น 5 ประเด็นดังนี้

3.4.1 ภาพใหญ่ของปัญหาของการพัฒนาระบบขนส่งไทยในภาพรวม

จากการวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน สภาพปัญหาของการคมนาคมขนส่งไทยในปัจจุบัน และการวิเคราะห์ประเด็นยุทธศาสตร์ซึ่งมีการดำเนินการไป พบว่า ปัญหาในภาพใหญ่ของระบบคมนาคมขนส่งในประเทศไทยในขณะนี้อาจไม่ใช่ความไม่พร้อมหรือความเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานที่มี หากแต่เป็นปัญหาจากการที่ประเทศได้มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเป็นหลักมาอย่างยาวนาน แต่ยังขาดการพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพของการให้บริการ หรือ Service โดยเฉพาะการให้บริการที่เกี่ยวข้องกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) ไปยังรูปแบบการขนส่งที่มีความยั่งยืนยิ่งขึ้น ก่อให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่เพิ่มขึ้นทั้งในเรื่องของเวลาและค่าใช้จ่าย

เมื่อการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งมีต้นทุนทั้งในเรื่องเวลาและค่าใช้จ่าย ผู้ที่ต้องการเดินทางหรือขนส่งสินค้าจึงเลือกวิธีการที่ง่ายกว่า ได้แก่ การใช้การเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนนเป็นหลัก ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ตามมาเป็นอันมาก ไม่ว่าจะเป็นปัญหาอุบัติเหตุทางถนน วิกฤตพลังงาน ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวมถึงการขาดการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งการแก้ไขปัญหาเหล่านี้เป็นถือเป็นหนึ่งในเป้าหมายหลักที่แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้จะต้องมีการดำเนินการอย่างเข้มข้นและจริงจัง

3.4.2 ความท้าทายของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยในอีก 5 ปีข้างหน้า

ความท้าทายของแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ จึงได้แก่การจะทำอย่างไรให้สามารถพัฒนาประสิทธิภาพและคุณภาพในการให้บริการ ควบคู่ไปกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสมบูรณ์และเพียงพอ เพื่อกระตุ้นให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปยังรูปแบบการขนส่งที่มีความยั่งยืนในสัดส่วนที่เพียงพอที่จะก่อให้เกิดผลอย่างเป็นรูปธรรมต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศได้

ความท้าทายที่กล่าวมา ได้ถูกแสดงไว้อย่างชัดเจนผ่านตัวชี้วัดหลักด้านคมนาคมขนส่งภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี และได้ถูกถ่ายทอดต่อมายังแผนหลักในการพัฒนาประเทศระยะ 5 ปี ได้แก่แผนพัฒนาเศษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบัน ยกตัวอย่างเช่น

- **อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)**

  ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล รหัส 070001 โดยมีค่าลำดับ ณ ปี 2564 อยู่ที่ลำดับที่ 44 และมีค่าเป้าหมายในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ขึ้นไปอยู่ที่ลำดับที่ 38 ภายในปี 2570

- **สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ต้นทุนการขนส่งสินค้า ต่อ GDP ของประเทศ)**

  ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล รหัส 070101 โดยมีค่าสัดส่วน ณ ปี 2563 อยู่ที่ร้อยละ 6.4 และมีค่าเป้าหมายที่จะลดสัดส่วนดังกล่าวนี้ให้เหลือร้อยละ 5.0 ภายในปี 2570

- ลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุในภาคคมนาคม โดยใช้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเป็นตัวชี้วัดหลัก

  ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล รหัส 070105 โดยอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศ ณ ปี 2565 อยู่ที่ 20 ต่อแสนประชากร และมีค่าเป้าหมายที่จะลดการสูญเสียลงเหลือไม่เกิน 12 ต่อแสนประชากร ภายในปี 2570 ซึ่งแม้ว่าอัตราการเสียชีวิตทางถนนดังกล่าวนี้จะเป็นสถิติรวมบนโครงข่ายถนนทั้งหมดของประเทศไทยทั้งที่อยู่และไม่อยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม

แต่ด้วยกระทรวงคมนาคมถือเป็นหน่วยงานหลักในการแก้ปัญหาย่อมต้องขับเคลื่อนภารกิจดังกล่าวอย่างเข้มข้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งบนโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่เป็นพื้นที่รับผิดชอบหลักของกระทรวงฯ

- **ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดการใช้พลังงาน**

ตัวชี้วัดตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (18) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล รหัส 180301 ได้ใช้ค่าดัชนีความเสี่ยงด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ (Global Climate Risk Index: CRI) เป็นเครื่องมือในการประเมิน และพบว่าในปี 2563 และ 2564 ประเทศไทยได้รับการประเมิน CRI ในลำดับที่ 67 และ 34 ตามลำดับ และมีค่าเป้าหมายในการรักษาอันดับ CRI ให้อยู่ลำดับที่ไม่เกิน 40 ในปี 2570 และด้วยภาคการคมนาคมขนส่งเป็นหนึ่งใน กิจกรรมหลักที่ก่อให้เกิดการผลิตก๊าซเรือนกระจกภายในประเทศ จึงเป็นความท้าทายของกระทรวงคมนาคมอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้

- **ลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเท่าเทียม (ด้านการคมนาคมขนส่ง)**

แม้ประเด็นดังกล่าวนี้จะไม่ได้ถูกกำหนดเป็นตัวชี้วัดอย่างชัดเจนภายใต้แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ อย่างไรก็ดี ประเด็นความเหลื่อมล้ำและการสร้างความเท่าเทียมด้านการขนส่ง (Inclusive Transport) ได้ถูกบรรจุไว้อย่างชัดเจนในวิสัยทัศน์ด้านการพัฒนาคมนาคมขนส่งในอนาคตภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี โดยการเข้าถึงคมนาคมขนส่งที่ดีและมีค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมนั้นถือเป็นบริการขั้นพื้นฐานที่มีความจำเป็นและพึงมีสำหรับประชาชนชาวไทยทุกคน จึงเป็นอีกหนึ่งความท้าทายที่สำคัญยิ่งของกระทรวงคมนาคมในแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้

3.4.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนา และการพัฒนาอย่างมียุทธศาสตร์

ด้วยปัญหาด้านการขนส่งในประเทศไทยในภาพใหญ่นั้นไม่ใช่การขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานหลัก (Backbone Infrastructure) หากแต่เป็นการขาดการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) และบริการ (Services) ที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อให้เกิดการหันมาใช้งานโครงสร้างพื้นฐานหลักอย่างเหมาะสมและเกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้กระทรวงคมนาคมสามารถบรรลุถึงเป้าหมายของการพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืนและสามารถตอบสนองต่อความท้าทายต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคตได้ การพัฒนาจึงจำเป็นจะต้องเป็นไปอย่างมียุทธศาสตร์และมีทิศทางที่ชัดเจน จะต้องมีการพัฒนาทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการที่เกี่ยวเนื่องอย่างเข้มข้นโดยมุ่งไปที่จุด ตำแหน่ง พื้นที่ หรือกิจกรรม ที่จะสามารถสร้างผลกระทบในทางบวกต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ของการขนส่งของประเทศในมิติต่าง ๆ ได้อย่างมีนัยสำคัญเป็นอันดับแรก ซึ่งเมื่อการพัฒนาได้เกิดผลผลิตและผลลัพท์อย่างเป็นรูปธรรมย่อมส่งผลที่มีนัยสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในภาพรวมได้

ยกตัวอย่างเช่น การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการค้าการลงทุนและการหารายได้ของประเทศนั้น ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ถือเป็นหนึ่งในอุปสรรคสำคัญเนื่องจากมีผลต่อต้นทุนการผลิตทั้งระบบ แต่การจะลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์นั้นจะต้องเกิดจากการที่รัฐสามารถจัดเตรียมโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่ดีมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนที่ต่ำเช่นระบบรถไฟทางคู่และการขนส่งทางน้ำได้ แต่แม้ว่ารัฐจะสามารถพัฒนาระบบรถไฟทางคู่และเส้นทางการขนส่งทางน้ำจนแล้วเสร็จสมบูรณ์ทั่วประเทศ แต่หากไม่ได้มีการพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าจากทางถนนสู่ระบบรางและน้ำได้โดยสะดวก เอกชนผู้ขนส่งสินค้าก็ยังคงประสบปัญหาและอุปสรรคส่งผลให้การเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าไม่สามารถเกิดขึ้นได้ ดังนั้นจึงจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะสะดวกเกี่ยวเนื่อง เช่น ท่าเรือบก ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า ท่าเรือแม่น้ำ และท่าเรือชายฝั่ง อย่างเหมาะสมเพียงพอ ไม่เพียงแค่นั้นรัฐยังจะต้องพัฒนาคุณภาพการให้บริการและค่าใช้จ่ายของสิ่งอำนวยความสะดวกเหล่านี้ให้อยู่ในระดับที่ไม่เป็นอุปสรรคแก่เอกชนผู้ขนส่งสินค้า เมื่อเอกชนผู้ขนส่งสินค้าสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าในขณะที่ยังมีการควบคุมราคาและเวลาการขนส่งได้ ย่อมสะท้อนกลับมาที่ระบบเศรษฐกิจในภาพรวมได้อย่างมีนัยสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นการลดต้นทุนการขนส่งต่อ GDP ลดการขนส่งทางถนนซึ่งเป็นต้นต่อของปัญหาอุบัติเหตุทางถนน การปล่อยก๊าซเรือนกระจก และวิกฤตพลังงาน และในท้ายที่สุดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งดังกล่าวนี้จะนำมาสู่ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เพิ่มสูงขึ้นได้

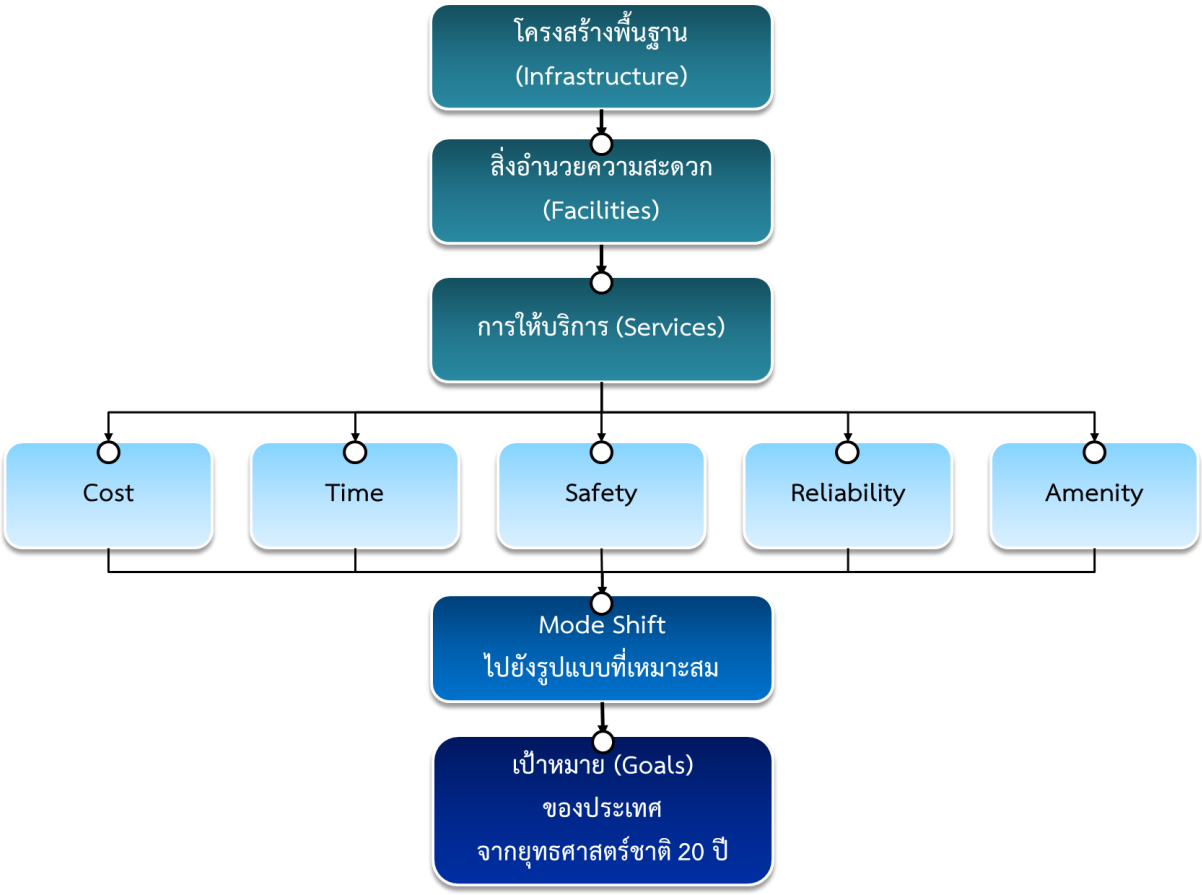
สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักและสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวเนื่องนั้น แม้จะเป็นโครงการพัฒนาที่ใช้งบประมาณและระยะเวลาแต่มีความตรงไปตรงมา กล่าวคือเมื่อมีการจัดทำแผน ดำเนินการศึกษาและออกแบบ จัดสรรงบประมาณ และก่อสร้าง ก็สามารถนำมาสู่ความสำเร็จในเชิงผลผลิตได้ อย่างไรก็ดีในทางกลับกันการพัฒนาคุณภาพการให้บริการ หรือ Service แม้จะใช้งบประมาณลงทุนไม่สูงมากนัก แต่กลับเป็นเรื่องที่มีความซับซ้อนและละเอียดอ่อนมากกว่า และถือเป็นหัวใจสำคัญในการนำผลผลิตของการพัฒนาทางด้านกายภาพไปสู่ผลลัพท์ของโครงการและของการพัฒนาประเทศอย่างแท้จริงได้

เพื่อให้การพัฒนาคุณภาพการให้บริการประสบความสำเร็จจะต้องคำนึงถึงความสามารถในการสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานได้โดยมีหลักสำคัญ 5 ข้อ ได้แก่

- **Cost หรือความสามารถในการลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายในการขนส่งให้แก่ผู้ใช้งาน** โดยปัจจัยด้านราคาเป็นหนึ่งในปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อต่อการตัดสินใจเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสูงสุด จึงเป็นสิ่งที่จำเป็นจะต้องควบคุมให้อยู่ในระดับที่แข่งขันกับการขนส่งที่ใช้งานกันอยู่ในปัจจุบันได้
- **Time หรือการลดระยะเวลาในการเดินทางหรือขนส่งสินค้า** หรือแม้หากบริการที่พัฒนาขึ้นอาจไม่สามารถลดเวลาการเดินทางหรือขนส่งสินค้าลงได้ แต่อย่างน้อยจะต้องมีการควบคุมระยะเวลาให้อยู่ในกรอบที่เหมาะสมและผู้ใช้บริการสามารถยอมรับได้
- **Safety หรือความปลอดภัยที่เพิ่มมากยิ่งขึ้น** โดยในประเด็นด้านความปลอดภัยนี้อาจรวมไปถึงการรักษาความปลอดภัย หรือ Security ในกรณีของการขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งจะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีผลต่อการตัดสินใจเลือกใช้บริการการเดินทางและขนส่งสินค้านั้น ๆ

- **Reliability หรือความน่าเชื่อถือ** ซึ่งหมายถึงความน่าเชื่อถือว่าจะสามารถไปถึงจุดหมายปลายทางได้ตามแผนหรือตารางเวลาที่กำหนดและในอัตราค่าใช้จ่ายที่คาดการณ์ได้ ความน่าเชื่อถือมีความสำคัญยิ่งในทางธุรกิจและในหลายกรณีที่ปัจจัยด้านความน่าเชื่อถือมีความสำคัญต่อการตัดสินใจมากกว่าระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่งสินค้าอีกด้วย
- **Amenity หรือความสะดวกสบาย** โดยการพัฒนาการให้บริการใด ๆ นั้นจะต้องคำนึงถึงความสะดวกสบายในการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ๆ

หากโครงการพัฒนาใด ๆ สามารถพัฒนาคุณภาพการให้บริการในทั้ง 5 มิติที่กล่าวมาได้ ย่อมเป็นการยกระดับการให้บริการในภาพรวมให้แก่ผู้เดินทางและขนส่งสินค้าและจะนำไปสู่การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งไปยังทางเลือกที่มีความยั่งยืนและก่อให้เกิดผลลัพท์ที่มีนัยสำคัญต่อประเทศในภาพรวมได้ต่อไป สำหรับแนวคิดการพัฒนาอย่างมียุทธศาสตร์ดังกล่าวมาทั้งหมดนี้สามารถแสดงในลักษณะของแผนภูมิไว้ดังแสดงใน**รูปที่ 3.4.3-1**



รูปที่ 3.4.3-1 แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อสนองตอบเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ

3.4.4 บทบาทและทิศทางการพัฒนาภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้

จากแนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งอย่างมียุทธศาสตร์ ประกอบกับข้อมูลพื้นฐานและบทวิเคราะห์ทั้งหมดที่กล่าวมา สามารถกำหนดเป้าหมายของสิ่งที่แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้จะต้องดำเนินการอย่างเข้มข้น เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งไทยตอบสนองต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติได้ โดยมีทั้งสิ้น 4 ข้อ ดังนี้

1) ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมถึงรองรับการพัฒนาประเทศในระยะต่อไป
2) เพิ่มการใช้งาน (Utilizing) โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่และที่สร้างเพิ่มเติมให้มากยิ่งขึ้น โดยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวเนื่องและคุณภาพการให้บริการ
3) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยด้านการคมนาคมขนส่ง ลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากภาคการคมนาคมขนส่ง และลดการใช้พลังงานในภาคการคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน
4) การนำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อเพิ่มผลผลิตให้แก่ระบบ และเตรียมพร้อมรองรับต่อการเข้ามาของเทคโนโลยีใหม่ ๆ ยาพนาหนะรูปแบบใหม่ ๆ และการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

นอกจากบทบาทและทิศทางการพัฒนาในภาพใหญ่ทั้ง 4 ข้อที่ได้กล่าวไป แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ยังจะต้องครอบคลุมถึงการพัฒนาอื่น ๆ ที่เกี่ยวเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการพัฒนาด้านกฎหมายกฎระเบียบ กลไกและกระบวนการภาครัฐ ทรัพยากรบุคคล งบประมาณ และรวมถึงการสร้างองค์ความรู้ ซึ่งล้วนแล้วแต่มีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาในภาพใหญ่ของระบบคมนาคมขนส่งไทยทั้งสิ้น

3.4.5 ปัจจัยความสำเร็จ (Key to Success Factor) เพื่อการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

สำหรับปัจจัยความสำเร็จ หรือ Key to Success Factor คือ องค์ประกอบหรือปัจจัยที่สำคัญที่สุดที่ก่อให้เกิดผลกระทบหรือผลลัพธ์สูงสุดในการบรรลุเป้าหมายของการดำเนินการ โดยปัจจัยความสำเร็จของการขับเคลื่อนการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ สามารถสรุปได้เป็น 5 ประเด็นสำคัญ ได้แก่

1) **เร่งรัดขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** จะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลัก เช่น ทางหลวงและทางพิเศษ ทางรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน อย่างมีประสิทธิภาพ มีความครอบคลุมเพียงพอ และที่สำคัญจะต้องเป็นการพัฒนาอย่างมีทิศทางและมียุทธศาสตร์ สอดรับกับทิศทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งวางแผนการศึกษาออกแบบโครงการ MR-Map ในเส้นทางนำร่องที่สำคัญเพื่อวางรากฐานและเป้าหมายสำหรับการพัฒนาในแผนฉบับต่อไป

2) **มีสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็นอย่างครบถ้วน** จะต้องมีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก (Facilities) ที่เกี่ยวเนื่องและมีความจำเป็นต่อการให้บริการของโครงสร้างพื้นฐานหลักอย่างครบถ้วน ตัวอย่างเช่น การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า ท่าเรือบก และจุดพักรถบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เป็นต้น ที่ช่วยลดระยะเวลา ต้นทุนการขนส่ง และกำหนดอัตราค่าบริการที่เหมาะสม เพื่อจูงใจผู้มาใช้บริการเพิ่มขึ้น

3) **ยกระดับการให้บริการโดยอาศัยหลัก CTSRA** จะต้องพัฒนาการให้บริการของทั้งโครงสร้างพื้นฐานหลักและสิ่งอำนวยความสะดวกเกี่ยวเนื่อง ให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของผู้ใช้งานได้โดยอาศัยหลักสำคัญ 5 ข้อ ได้แก่ Cost หรือความสามารถในการลดค่าใช้จ่าย Time หรือการลดระยะเวลา Safety หรือความปลอดภัยที่เพิ่มมากยิ่งขึ้น Reliability หรือความน่าเชื่อถือ และ Amenity หรือความสะดวกสบาย

4) **เชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องแบบไร้รอยต่อ การพัฒนาแบบองค์รวม ที่มีการบูรณาการและสอดประสานกันระหว่างโครงสร้างพื้นฐานหลัก สิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการจากทุกรูปแบบการขนส่งที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน** โดยให้ระบบรางเป็นการขนส่งหลัก (Backbone) เชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือที่สำคัญอื่น ๆ โดยมีการขนส่งทางถนนเป็น Feeder ให้เกิดการบูรณาการกันระหว่างถนน รถไฟ และท่าเรือ และมีจุดเปลี่ยนถ่าย Hub & Spoke ที่เพียงพอและเหมาะสม ปิดช่องว่างการเชื่อมต่อ เพื่อสนองตอบความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ (Seamless Multi-Modal Transportation) ซึ่งการพัฒนาแบบองค์รวมนี้จะนำไปสู่ผลลัพท์ที่สำคัญได้แก่การปรับเปลี่ยนไปใช้รูปแบบการเดินทางและขนส่งที่มีความยั่งยืนในระยะยาวต่อไป

5) **การนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้** การนำระบบ Automation และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ไม่ว่าจะเป็นเทคโนโลยีดิจิทัล การสื่อสารและส่งข้อมูลไร้สาย ระบบบริหารจัดการขนาดใหญ่ และปัญญาประดิษฐ์ มาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของระบบขนส่ง ทั้งในมิติของการลดต้นทุน ลดระยะเวลา เพิ่มความปลอดภัย เพิ่มความน่าเชื่อถือ และเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้ใช้บริการ

ปัจจัยความสำเร็จทั้ง 5 ประการที่กล่าวมา ถือเป็นแนวทางหลักในการกำหนดทิศทางและรายละเอียดของแผนงานโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ฉบับนี้ เพื่อนำไปสู่การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยอย่างมีประสิทธิภาพและเกิดผลลัพท์ของการพัฒนาเป็นรูปธรรมได้โดยเร็ว ซึ่งจะส่งผลไปถึงภาพรวมของการขับเคลื่อนประเทศไปสู่เป้าหมายที่มีความท้าทายของการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปีได้ ไม่ว่าจะเป็นการลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ การลดการสูญเสียจากภาคการขนส่ง การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และลดการใช้พลังงาน ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยในเวทีโลก และที่สำคัญอย่างยิ่งคือการลดความเหลื่อมล้ำและสร้างความเท่าเทียมในด้านการคมนาคมขนส่งให้แก่ประชาชนไทยทุกคนสืบไป

บทที่ 4

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

บทที่ 4
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 จัดทำขึ้นเพื่อใช้เป็นกรอบทิศทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานในสังกัด ให้มีการปฏิบัติงานที่สอดคล้องเชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบกับทุกภาคส่วน รวมถึงกำหนดทิศทางการปรับปรุงและพัฒนาระบบบริหารจัดการและระบบงานของกระทรวง ให้ตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ พันธกิจ และยุทธศาสตร์ขององค์กร เพื่อให้บรรลุเป้าหมาย ตามกรอบแนวทางการจัดทำแผนระดับ 3 และเป็นไปตามเกณฑ์คุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ 4.0 โดยมีรายละเอียดของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ดังนี้

4.1 วิสัยทัศน์ของกระทรวงคมนาคม

“พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง
เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม”

4.2 พันธกิจของกระทรวงคมนาคม

1) บริหารนโยบาย ขับเคลื่อนและบูรณาการแผนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และเป้าหมายการพัฒนาประเทศ
2) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งให้เกิดประโยชน์สูงสุดและมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรม เกษตรกรรมการท่องเที่ยว และแก้ไขปัญหาจราจร
3) ยกระดับและเพิ่มขีดความสามารถของระบบราง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกและปัจจัยสนับสนุนที่ส่งเสริมการขนส่งทางรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
4) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล สร้างความปลอดภัย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นไปตามหลักสากล
5) ปรับปรุงและพัฒนาระบบให้บริการที่ทันสมัย มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ ลดอุปสรรค และอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน
6) ส่งเสริม และสนับสนุนระบบขนส่งที่ยั่งยืน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และรองรับทุกคน ตามแนวคิดเศรษฐกิจชีวภาพ เศรษฐกิจหมุนเวียน และเศรษฐกิจสีเขียว
7) บริหารและพัฒนาองค์กร ให้มีสมรรถนะสูง ยืดหยุ่น คล่องตัวมีธรรมาภิบาล และสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลง

4.3 ค่านิยมของกระทรวงคมนาคม

“I - SMART”

I: Inclusive - ระบบขนส่งที่เข้าถึงคนทุกคน

S: Safe, Security and Sustainable - ความปลอดภัย มั่นคง และยั่งยืน

M: Multimodal Transport - การคมนาคมขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

A: Approachable - สะดวก

R: Reasonable Price - ราคาสมเหตุสมผล

T: Timely and Technology - ตรงเวลาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยี

4.4 ยุทธศาสตร์และตัวชี้วัดของแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. 2566 - 2570

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ประกอบด้วย ประเด็นยุทธศาสตร์ ซึ่งสามารถกำหนดได้เป็น 4 ประเด็นยุทธศาสตร์หลัก เพื่อตอบสนองและสะท้อนไปถึงวิสัยทัศน์ และพันธกิจข้างต้น ดังนี้

- **ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์**
- **ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ**
- **ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม**
- **ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส**

โดยมีรายละเอียดของแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ	1.1.1 ปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน 1.1.2 สนับสนุนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด 1.1.3 การพัฒนาระบบการบริการภาครัฐ ปรับปรุงพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบและมาตรการเพื่อกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งทางถนน
1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต	1.2.1 เพิ่มขีดความสามารถของการให้บริการบนระบบรางเดิมที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด 1.2.2 กระตุ้นอุปสงค์ของการใช้บริการ การตลาดเชิงรุก และการแสวงหากลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ในการคมนาคมขนส่งทางราง 1.2.3 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยยกระดับการให้บริการและบริหารจัดการคมนาคมขนส่งทางราง 1.2.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานในการกำกับดูแลบริการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น 1.2.5 พัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการเชื่อมต่อรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ เข้าสู่ระบบราง
1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ	1.3.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือและพื้นที่หลังท่ารองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า 1.3.2 พัฒนาขีดความสามารถของสายเรือ เส้นทางการเดินเรือ และพาณิชยนาวีให้เข้มแข็งและสามารถแข่งขันได้ 1.3.3 ปรับปรุงการบริหารจัดการร่องน้ำ น่านน้ำ และการบริหารจัดการนอกท่าให้มีประสิทธิภาพ 1.3.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติงานภาครัฐเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำของประเทศ
1.4 สร้างความเข้มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล	1.4.1 ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า 1.4.2 สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสายการบิน 1.4.3 ยกระดับการบริหารพื้นที่ห้วงอากาศและการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด 1.4.4 ปรับปรุง พัฒนา และสร้างมาตรฐานการกำกับดูแลการคมนาคมขนส่งทางอากาศ 1.4.5 ยกระดับการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศให้ตรงตามความต้องการในปัจจุบันและอนาคตสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ	1.5.1 ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน 1.5.2 กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ 1.5.3 พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก 1.5.4 พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง 1.5.5 พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ
1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่	1.6.1 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล 1.6.2 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต 1.6.3 เตรียมพร้อมรองรับการเข้ามาของเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV)

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ	2.1.1 พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นโครงข่ายถนนหลักของการเดินทางทางถนนในอนาคต 2.1.2 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตหลักของประเทศ รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง และเพิ่มระดับการให้บริการประชาชน 2.1.3 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษ และพื้นที่การค้าชายแดนที่มีศักยภาพ 2.1.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต	2.2.1 พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง 2.2.2 พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทางระหว่างเมืองที่มีประสิทธิภาพสูงในอนาคต 2.2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางรางสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ	2.3.1 ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางการเดินเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ 2.3.2 พัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ 2.3.3 พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว
2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ	2.4.1 พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ 2.4.2 ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ สนับสนุนการท่องเที่ยว และให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง
2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน	2.5.1 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 2.5.2 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ	3.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจรเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง 3.1.2 พัฒนาองค์ความรู้ ปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการขนส่งสินค้าทางถนน 3.1.3 ยกระดับและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้รถใช้ถนน
3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง	3.2.1 เตรียมความพร้อมปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวโครงข่ายและเส้นทางรถไฟ 3.2.2 เตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกการให้ความช่วยเหลือและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางราง 3.2.3 พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางราง
3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ	3.3.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็นและมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ 3.3.2 พัฒนามาตรฐานเตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางน้ำ 3.3.3 พัฒนาการบริหารจัดการน่านน้ำและเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยทางน้ำ 3.3.4 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางน้ำให้มีมาตรฐานสากล
3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล	3.4.1 ตรวจติดตาม กำกับดูแล และปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางอากาศ 3.4.2 พัฒนาระบบบริหารและการดำเนินงานเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินจากอุบัติเหตุทางอากาศ 3.4.3 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางอากาศให้มีมาตรฐานสากล
3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	3.5.1 การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศ และสนับสนุน ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง 3.5.2 สร้างกระบวนการตรวจติดตามและบริหารจัดการเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์และผลกระทบจากภัยพิบัติ 3.5.3 ซ่อมบำรุง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4
พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ยุทธศาสตร์ที่ 4 ประกอบด้วย เป้าประสงค์ และกลยุทธ์ ดังนี้

เป้าประสงค์	กลยุทธ์
4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพสนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง	4.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนงานและระบบให้บริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดรับกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน 4.1.2 นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนงานและระบบให้บริการภาครัฐสนองต่อพันธกิจการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ 4.0 4.1.3 พัฒนาระบบฐานข้อมูล บัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน
4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต	4.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและความเปลี่ยนแปลง 4.2.2 พัฒนาความรู้และเสริมสร้างทักษะและความเข้มแข็งให้แก่บุคลากรให้พร้อมและทันต่อการเปลี่ยนแปลง
4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใสปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ	4.3.1 เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ 4.3.2 นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง 4.3.3 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และกระบวนการบังคับใช้ ให้มีความเข้มข้นและตรวจสอบได้

ทั้งนี้ ได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายภายใต้ยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ยุทธศาสตร์ ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.4-1** ถึง**ตารางที่ 4.4-4**

ตารางที่ 4.4-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 1

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์									
1.1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	สนข.	ทุกหน่วยงาน	ร้อยละ	6.4 (ปี 2565)	6.3	6.1	5.9	5.7	5.0
เป้าประสงค์ที่ 1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ									
1.1.1 ระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางทั่วประเทศผ่านเกณฑ์มาตรฐาน	ทล.	-	ร้อยละ	87.73 (ปี 2565)	>85.0	>85.0	>85.0	>85.0	>85.0
1.1.2 ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 เมตรต่อกิโลเมตร)	ทช.	-	ร้อยละ	94.63 (ปี 2565)	94.5	94.5	95.0	95.0	95.0
เป้าประสงค์ที่ 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต									
1.2.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	ขร.	รฟท.	ร้อยละ	1.44 (ปี 2564)	1.55	1.57	1.70	3.50	7.00
เป้าประสงค์ที่ 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ									
1.3.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	สนข.	กทท./จท.	ร้อยละ	14.1 (ปี 2564)	14.2	14.4	14.6	14.8	15.0
1.3.2 ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	จท.	-	ล้านคน	19.60 (ปี 2564)	26.5	29.1	32.5	35.0	40.0

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
เป้าประสงค์ที่ 1.4 สร้างความเข็มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล									
1.4.1 ความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาออก (Departure Punctuality)	กพท.	ทอท. / ทย. / บวท. / ผู้ดำเนินการเดินอากาศ	ร้อยละ	-	85	85	85	85	85
1.4.2 ความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาเข้า (Arrival Punctuality)	กพท.	ทอท. / ทย. / บวท. / ผู้ดำเนินการเดินอากาศ	ร้อยละ	-	85	85	85	85	85
1.4.3 อันดับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลก	ทอท.	-	อันดับ	77 (ปี 2565)	68	ไม่เกิน 60	ไม่เกิน 50	ไม่เกิน 40	ไม่เกิน 30
เป้าประสงค์ที่ 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ									
1.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนข.	รฟม. ขบ. ขสมก. กทม. รฟท. รฟฟท. จท.	ร้อยละ	8.27 (ปี 2564)	14.44	20.00	25.00	30.00	40.00
1.5.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค	สนข.	ขบ. ทล. ทช.	ร้อยละ	0.56 (ปี 2565)	1	2	3	5	10
1.5.3 ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม	สนข.	จท. ขบ. รฟท. รฟม. ทย. รฟฟท. บขส. ทอท.	ร้อยละ	71.9 (ปี 2565)	80.0	85.0	90.0	95.0	100.0

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
เป้าประสงค์ที่ 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่									
1.6.1 จำนวนแผนงานหลักเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานพาหนะ รูปแบบการขนส่ง หรือวิธีการเดินทางแบบใหม่ที่มีการดำเนินการศึกษาจัดทำแล้วเสร็จและพร้อมนำไปสู่การปฏิบัติ	ขบ. กพท.	-	แผน	-	0	2	3	4	6

ตารางที่ 4.4-2 ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ									
2.1 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานจากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)	สนข.	ทุกหน่วยงาน	อันดับ	44 (ปี 2565)	43	42	41	40	38
เป้าประสงค์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ									
2.1.1 ระยะทางของทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว	ทล. กทพ.	-	กม.	490 (ปี 2565)	505	524	816	843	871
เป้าประสงค์ที่ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต									
2.2.1 ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางสามที่ก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการ	รฟท.	ขร.	กม.	658 (ปี 2565) คิดเป็นร้อยละ 16.3 ของโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองทั้งหมด	658	658	1,223	1,223	1,358
2.2.2 ร้อยละความสำเร็จของการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา	รฟท.	-	ร้อยละ	17.6% (ปี 2565)	5%	20%	25%	40%	70%

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
เป้าประสงค์ที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ									
2.3.1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวหลักที่ได้รับการพัฒนาให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนงานภายในระยะ 5 ปี	จท.	-	ท่า (สะสม)	0 (ปี 2565)	0	1	2	3	5
2.3.2 ร้อยละความสำเร็จของการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (เฉพาะ F1)	กทท.	-	ร้อยละ	0% (ปี 2565)	10%	25%	50%	75%	100%
เป้าประสงค์ที่ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ									
2.4.1 ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ทอท.	-	ล้านคนต่อปี	75 (ปี 2565)	75	90	90	95	95
2.4.2 ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาค	ทย. / ทอท.	-	ล้านคนต่อปี	68.00 (ปี 2565)	73.1	78.8	81.5	81.5	81.5
เป้าประสงค์ที่ 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน									
2.5.1 ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟฟ้าและขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีการเปิดให้บริการ	รฟม. รฟท.	ขร.	กม.	210 (ปี 2565)	240	270	275	300	310

ตารางที่ 4.4-3 ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 3

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 3 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม									
3.1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ต่อประชากรหนึ่งแสนคน	สนข.	ทล. ทช. กทพ.	รายต่อประชากร 1 แสนคน	4.21 (ปี 2565)	4.10	4.00	4.00	3.90	3.90
3.2 ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ	สนข. สนพ.	ทุกหน่วยงาน	ร้อยละ	1.19 (เฉลี่ยปี 2560 - 2562)	1.20	1.25	1.30	1.40	1.50
เป้าประสงค์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ									
3.1.1 ร้อยละจำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Risk Spots and Black Spots) บนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี	ทล. ทช.	-	ร้อยละ	-	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0
3.1.2 ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS	ขบ.	-	ร้อยละ	74.93 (ปี 2565)	85	85	90	90	95
เป้าประสงค์ที่ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง									
3.2.1 อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ	ขร.	รฟท	ครั้ง/ล้านกม.-เที่ยว	5.52 (ปี 2565)	5.36	5.28	5.20	5.12	5.04
เป้าประสงค์ที่ 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ									
3.3.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ	จท.	-	ครั้ง/ล้านเที่ยว	9.54 (ปี 2565)	9.5	9.0	8.5	8.0	7.5

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
เป้าประสงค์ที่ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล									
3.4.1 จำนวนเหตุการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายที่มีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการกำกับดูแลของ กพท. ที่ทำให้กิจกรรมทางการบินของประเทศหยุดชะงัก	กพท.	-	ครั้ง	0 (ปี 2565)	0	0	0	0	0
3.4.2 อัตราการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ที่เกิดเหตุในประเทศไทย โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย (Thai Air Operators)	กพท.	-	ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 (ปี 2564)	0	0	0	0	0
เป้าประสงค์ที่ 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม									
3.5.1 สัดส่วนจำนวนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑลที่ใช้พลังงานทางเลือก (NGV/EV) ต่อจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด	ขสมก.	ขบ.	ร้อยละ	19.5 (ปี 2565)	20	20	35	35	50

ตารางที่ 4.4-4 ตัวชี้วัดความสำเร็จ และค่าเป้าหมาย ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4

ตัวชี้วัด	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน	ข้อมูลฐาน		ค่าเป้าหมาย ปี พ.ศ.				
			หน่วย	ค่าปัจจุบัน	2566	2567	2568	2569	2570
ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส									
4.1 ร้อยละความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	สปค.	ทุกหน่วยงาน	ร้อยละ	79.1 (ปี 2565)	82	84	86	88	90
4.2 จำนวนหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ที่อยู่ในระดับก้าวหน้า	สปค.	ทุกหน่วยงาน	หน่วยงาน	1 (ปี 2565)	3	4	5	6	7
เป้าประสงค์ที่ 4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง									
4.1.1 สัดส่วนของกระบวนงานของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล	สปค.	ทุกหน่วยงาน	ร้อยละ	-	-	20	40	50	60
เป้าประสงค์ที่ 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต									
4.2.1 ดัชนีความผูกพันของบุคลากรของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	สปค.	ทุกหน่วยงาน	ร้อยละ	-	เพิ่มขึ้น 1	เพิ่มขึ้น 2	เพิ่มขึ้น 3	เพิ่มขึ้น 4	เพิ่มขึ้น 5
เป้าประสงค์ที่ 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ									
4.3.1 ร้อยละของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)	สปค.	ทุกหน่วยงานใน คค. ที่เข้ารับการประเมินคุณธรรมฯ (ITA)	ร้อยละ	88.89 (ปี 2565)	89	89	94	94	100

4.5 แผนปฏิบัติการและการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ

ในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการสำหรับแผนปฏิบัติการได้ดำเนินงานตามหลักเกณฑ์การประเมินและจัดลำดับความสำคัญของโครงการ สรุปได้ดังนี้

1) กลุ่มปัจจัยการถ่ายทอดนโยบาย ประกอบด้วย
   (1) ตอบสนองต่อแผนยุทธศาสตร์ชาติ
   (2) ตอบสนองต่อนโยบายของรัฐบาล
   (3) ตอบสนองต่อนโยบายของกระทรวง
   (4) ตอบสนองต่อนโยบายและภารกิจของหน่วยงานระดับกรม

2) กลุ่มปัจจัยการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติ ประกอบด้วย
   (1) เป็น “โครงการต้นทาง” ของกระบวนการขับเคลื่อนโครงการในระยะต่อไป และมีความจำเป็นต่อการดำเนินการในระยะถัดไป
   (2) เป็น “โครงการปลายทาง” ของกระบวนการขับเคลื่อนโครงการพัฒนาไปสู่ผลลัพท์อย่างเป็นรูปธรรม
   (3) เป็น “งานด้านการจัดทำแผนและยุทธศาสตร์”
   (4) เป็น “งานด้านการปรับปรุงกฎหมายกฎระเบียบ” และ “โครงการหรืองานอื่น ๆ” ที่มีความเป็นอิสระจากการพัฒนาในส่วนอื่น ๆ

3) กลุ่มปัจจัยด้านเศรษฐกิจ
   (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการเอกชน ภาคธุรกิจ ภาคอุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และการส่งออก
   (2) มุ่งเน้นการลดต้นทุนการขนส่งและระยะเวลาการขนส่งของการขนส่งรูปแบบเดิม
   (3) สนับสนุนและส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่รูปแบบการขนส่งที่ยั่งยืน (Mode Shift) อย่างเป็นรูปธรรม
   (4) ลดการใช้พลังงานและผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากภาคการขนส่ง

4) กลุ่มปัจจัยด้านการบริการประชาชน
   (1) ยกระดับการให้บริการประชาชนในภาพรวม
   (2) ลดช่องว่างและความเหลื่อมล้ำทางสังคมให้แก่ผู้เดินทางที่มีข้อจำกัด (เช่น รายได้ต่ำ พิการ สูงอายุ)
   (3) ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทาง

เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้กำหนดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ที่สนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าประสงค์ ของกระทรวงคมนาคมที่กำหนดไว้ โดยมีรายละเอียดของแผนงาน/โครงการ ภายใต้กลยุทธ์ของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ดังแสดงใน**ตารางที่ 4.5-1**

ตารางที่ 4.5-1 ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2566	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
เป้าประสงค์ที่ 1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ																								
กลยุทธ์ที่ 1.1.1 ปรับปรุงคุณภาพและเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการของโครงข่ายถนนเดิมที่มีอยู่ในปัจจุบัน																								
1.1.1 (1)	โครงการศึกษาการแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งระบบบนถนนสายหลักในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	สนข.	2565-2566	21.17	-	21.17	-	-	-	-	21.17	21.17	-	-	-	-		√					√	-
1.1.1 (2)	โครงการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ(Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง(EEC)	สนข.	2566-2567	16.30	-	16.30	-	-	-	-	16.30	3.26	13.04	-	-	-					√			-
1.1.1 (3)	งานวางระบบติดตามและบริหารจัดการงานก่อสร้างโครงการขนาดใหญ่แบบบูรณาการใน6 มิติ	ทล. ทช.	2566-2569	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	
1.1.1 (4)	โครงการพัฒนาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ(M-Flow) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข9 ด้วยเทคโนโลยี AI ด่านธัญบุรี 1,2 และด่านทับช้าง 1,2 / หลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข7 จำนวน 12 ด่าน	ทล.	ตั้งแต่ 2564	839.74	839.74	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	2565 เป็นต้นไป
1.1.1 (5)	งานซ่อมบำรุงผิวจราจรบนโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ทล.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.1.1 (6)	งานซ่อมบำรุงผิวจราจรบนโครงข่ายทางหลวงชนบท	ทช.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.1.1 (7)	โครงการศึกษาสำรวจการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล(Bangkok Travel Demand Survey)	สนข.	2564-2566	39.36	25.98	13.38	-	-	-	-	13.38	13.38	-	-	-	-		√					√	-
1.1.1 (8)	ค่าจ้างศึกษาจัดทำโมเดลการพัฒนาระบบเทคโนโลยีเพื่อการบริหารจัดการจราจร กรุงเทพมหานคร	สนข.	2565-2566	10.08	6.67	3.41	-	-	-	-	3.41	3.41	-	-	-	-							√	-
กลยุทธ์ที่ 1.1.2 สนับสนุนส่งเสริมการขนส่งทางถนนและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพสูงสุด																								
1.1.2 (1)	โครงการศึกษาโครงสร้างต้นทุนการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ขบ.	2569	20.00	-	20.00	-	-	-	-	20.00	-	-	-	20.00	-								2570
1.1.2 (2)	โครงการศึกษาบูรณาการรูปแบบการพัฒนาสถานีเปลี่ยนถ่ายและกระจายสินค้าของประเทศเชื่อมการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและพัฒนาจุดพักรถบรรทุกบนโครงข่ายถนนสายหลัก ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และพื้นที่ต่อเนื่อง กรุงเทพมหานคร	สนข.	2564-2566	39.29	25.93	13.36	-	-	-	-	13.36	13.36	-	-	-	-		√					√	-
1.1.2 (3)	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย	ขบ.	2567-2568	67.00	-	67.00	-	-	-	-	67.00	-	26.80	40.20	-	-	√							2569
1.1.2 (4)	โครงการพัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น(Cold Chain Logistics) เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการขนส่งของประเทศไทย	ขบ.	2568	20.00	-	20.00	-	-	-	-	20.00	-	-	20.00	-	-	√							-
1.1.2 (5)	โครงการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้ารองรับวิถีปกติถัดไป(Next Normal) และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการขนส่งสินค้าทางถนน	ขบ.	2566	10.85	5.60	10.85	-	-	-	-	10.85	10.85	-	-	-	-							√	2567
1.1.2 (6)	พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐาน	ขบ.	2566-2567	14.42	-	-	-	-	-	14.42	14.42	14.42	-	-	-	-	√							2567
1.1.2 (7)	โครงการปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้งานฐานข้อมูลระบบGPS	ขบ.	2566-2567	16.52	-	-	-	-	-	16.52	16.52	16.52	-	-	-	-	√							2567
1.1.2 (8)	โครงการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าควบคุมอุณหภูมิเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ห่วงโซ่ความเย็น(Cold Chain Logistics)	ขบ.	2567	25.00	-	25.00	-	-	-	-	25.00	-	25.00	-	-	-	√							-
1.1.2 (9)	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการประกอบการขนส่งสินค้าเกษตรและอาหารแบบควบคุมอุณหภูมิ (Cold Chain Logistics)	ขบ.	2568	30.00	-	30.00	-	-	-	-	30.00	-	-	30.00	-	-	√							-
1.1.2 (10)	โครงการพัฒนาศักยภาพและเครือข่ายการขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย	ขบ.	2568	30.00	-	30.00	-	-	-	-	30.00	-	-	30.00	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.1.3 การพัฒนาระบบการบริการภาครัฐ ปรับปรุงพัฒนากฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรการเพื่อกำกับดูแลและอำนวยความสะดวกการเดินทางและขนส่งทางถนน																								
1.1.3 (1)	โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาตขับรถเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพภาครัฐและรองรับการพัฒนาไปสู่ความเป็นรัฐบาลดิจิทัล	ขบ.	2567-2568	223.23	-	223.23	-	-	-	-	223.23	44.65	178.58	-	-	-	√							-
1.1.3 (2)	โครงการพัฒนาระบบการจัดการ กำกับ ดูแล สถานตรวจสภาพรถและผู้ตรวจและทดสอบรถใช้ก๊าซเป็นเชื้อเพลิงระยะที่3 โดยใช้เทคโนโลยี AI เข้ามาช่วย	ขบ.	2569	40.00	-	-	-	-	-	40.00	40.00	-	-	-	40.00	-	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.1			**1,462.96**	**903.92**	**493.70**	**-**	**-**	**-**	**70.94**	**564.64**	**141.02**	**243.42**	**120.20**	**60.00**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**-**	**12,840.00**
เป้าประสงค์ที่ 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต																								
กลยุทธ์ที่ 1.2.1 เพิ่มขีดความสามารถของการให้บริการบนระบบรางเดิมที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์สูงสุด																								
1.2.1 (1)	โครงการศึกษาการใช้ประโยชน์ร่วมและข้อจำกัดเพื่อรองรับเชื่อมโยงการขนส่งทางราง เส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์ คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link-SKRL)	รฟ.	2567	11.55	-	11.55	-	-	-	-	11.55	-	11.55	-	-	-	√							-
1.2.1 (2)	โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าGEA จำนวน 36 คัน	รฟท.	2566-2569	2,256.00	-	-	2,256.00	-	-	-	2,256.00	-	564.00	564.00	564.00	564.00	√							2568
1.2.1 (3)	โครงการซ่อมปรับปรุงรถจักรดีเซลไฟฟ้าHID จำนวน 21 คัน	รฟท.	2566-2569	1,036.00	-	-	1,036.00	-	-	-	1,036.00	-	259.00	259.00	259.00	259.00	√							2568
1.2.1 (4)	โครงการจัดหารถดีเซลราง จำนวน216 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2569	15,012.00	-	-	15,012.00	-	-	-	15,012.00	-	-	5,004.00	5,004.00	5,004.00					√			2569
1.2.1 (5)	โครงการรถจักรดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน184 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2569	15,000.00	-	-	15,000.00	-	-	-	15,000.00	-	-	5,000.00	5,000.00	5,000.00					√			2569
1.2.1 (6)	โครงการจัดหารถโดยสาร ทดแทน รถด่วนและด่วนพิเศษ จำนวน182 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2569	10,373.00	-	-	10,373.00	-	-	-	10,373.00	-	-	3,457.00	3,457.00	3,459.00	√							2569
1.2.1 (7)	โครงการจัดหารถสับเปลี่ยน(ภายในย่านสายสีแดง) จำนวน 20 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2569	2,000.00	-	-	2,000.00	-	-	-	2,000.00	-	-	666.00	666.00	668.00	√							2569
1.2.1 (8)	โครงการจัดหาแคร่บรรทุกสินค้า จำนวน965 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2570	2,625.00	-	-	2,625.00	-	-	-	2,625.00	-	-	875.00	875.00	875.00	√							2569
1.2.1 (9)	โครงการปรับปรุงขบวนรถKIHA 183 Hamansu และรถอื่น ๆ เพื่อธุรกิจท่องเที่ยว	รฟท.	2566-2569	544.00	-	-	544.00	-	-	-	544.00	272.00	272.00	-	-	-						√		2568
1.2.1 (10)	โครงการปรับปรุงดัดแปลง รถโดยสารปรับอากาศ 10 คัน	รฟท.	2566-2570	120.00	-	-	120.00	-	-	-	120.00	60.00	60.00	-	-	-							√	2568
1.2.1 (11)	การปรับขบวนรถโดยสารเชิงพาณิชย์และเชิงสังคมเพื่อลดการขาดทุนขั้นต้น(Gross margin) และพัฒนาความตรงต่อเวลาเพื่อสร้างความน่าเชื่อถือ (Realiability)	รฟท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 1.2.2 กระตุ้นอุปสงค์ของการใช้บริการ การตลาดเชิงรุก และการแสวงหากลุ่มผู้ใช้บริการใหม่ในการคมนาคมขนส่งทางราง																								
1.2.2 (1)	โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมสู่สถาบันอบรมระบบราง เตรียมความพร้อมด้านทรัพยากร เพื่อให้สามารถดำเนินการตามรูปแบบการดำเนินธุรกิจ (Business Model) ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	รฟท.	2566	20.00	-	-	20.00	-	-	-	20.00	20.00	-	-	-	-	√							2567
1.2.2 (2)	โครงการศูนย์กลางการพัฒนาบุคลากรระบบราง	สทร.	2566-2570	117.00	-	117.00	-	-	-	-	117.00	15.00	42.00	20.00	20.00	20.00	√							-
1.2.2 (3)	โครงการศึกษาการกำหนดอัตราขั้นสูงและหลักเกณฑ์การทบทวนอัตราค่าขนส่ง ค่าใช้ประโยชน์จากราง ค่าบริการในการประกอบกิจการขนส่งทางราง	ขร.	2567-2568	18.00	-	18.00	-	-	-	-	18.00	-	4.50	13.50	-	-	√							-
1.2.2 (4)	ศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการลงทุนโครงการระบบรางของหน่วยงานของรัฐหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการประกอบกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งโครงการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน(PPP)	ขร.	2566-2580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.2.2 (5)	พัฒนาธุรกิจการให้เช่าใช้ทาง(time slot) ในการเดินรถขนส่งและธุรกิจบริการที่เกี่ยวเนื่องกับการเป็นPlatform provider	รฟท.	2566-2568	20.00	-	-	20.00	-	-	-	20.00	10.00	10.00	-	-	-				√				2569
1.2.2 (6)	การปรับอัตราค่าโดยสารให้สะท้อนต้นทุนและเป็นธรรม	รฟท.	2566-2580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.2.3 นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาช่วยยกระดับการให้บริการและบริหารจัดการคมนาคมขนส่งทางราง																								
1.2.3 (1)	โครงการศึกษายุทธศาสตร์เทคโนโลยีระบบรางของระดับประเทศ	สทร.	2566-2570	83.00	-	83.00	-	-	-	-	83.00	16.00	19.00	16.00	16.00	16.00	√							-
1.2.3 (2)	โครงการจัดทำ Big Data และ Data Analytic เพื่อการติดตามและกำกับประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางรางของประเทศ	ขร.	2568-2569	40.00	-	40.00	-	-	-	-	40.00	-	-	20.00	20.00	-	√							-
1.2.3 (3)	โครงการศึกษา ออกแบบ และพัฒนาระบบฐานข้อมูลผู้ประกอบการ และการออกใบอนุญาตด้านการขนส่งทางรางผ่านระบบดิจิทัล	ขร.	2564-2566	14.99	-	14.99	-	-	-	-	14.99	14.99	-	-	-	-		√					√	-
1.2.3 (4)	การพัฒนาระบบ IT เพื่อรองรับการขนส่งทีบห่อวัตถุและการขนส่งผู้โดยสาร	รฟท.	2566	7.00	-	-	7.00	-	-	-	7.00	7.00	-	-	-	-	√							2567
1.2.3 (5)	ปรับปรุงพัฒนา Application การขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางรางเพื่อให้บริการประชาชนได้ดียิ่งขึ้น	รฟท. รฟท. รฟม.	2566-2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2567
กลยุทธ์ที่ 1.2.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานในการกำกับดูแลบริการคมนาคมขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น																								
1.2.4 (1)	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในระดับประเทศ และในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ขร.	2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.2.4 (2)	โครงการจัดทำแผนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางในเขตภูมิภาคอื่น ๆ นอกเหนือจากเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ขร.	2568-2570	50.00	-	50.00	-	-	-	-	50.00	-	-	15.00	30.00	5.00	√							-
1.2.4 (3)	พัฒนาการเชื่อมต่อการขนส่งและเดินทางแบบMultimodal เพื่อสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่และการลงทุนพัฒนาสถานีให้เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางกับระบบราง	รฟท.	2566-2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2568
1.2.4 (4)	โครงการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาFreight Terminal/CY รองรับสินค้าเปลี่ยนถ่ายเข้าสู่ระบบราง เพื่อรองรับสินค้าการเกษตร สินค้าแช่แข็ง และสินค้าแปรรูป	สนข.	2568-2570	45.00	-	45.00	-	-	-	-	45.00	-	-	18.00	18.00	9.00	√							-
1.2.4 (5)	ศึกษา วิเคราะห์ จัดเตรียมข้อมูลเพื่อชี้แจงสนับสนุน การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พศ. .... ให้มีผลบังคับใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ	ขร	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.2.4 (6)	ผลักดันพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พศ. ... ให้มีผลบังคับใช้และเสนอร่างกฎหมายลำดับรองด้านมาตรฐานตามขั้นตอนกฎหมาย และรองรับการทำงานตามพระราชบัญญัติฯ กำหนดไว้	ขร	2566-2580	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.2.4 (7)	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเชื่อมโยงและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างนิคมอุตสาหกรรม กับโครงข่ายทางรางและทางน้ำในพื้นที่เขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	สนข.	2567-2568	34.26	-	34.26	-	-	-	-	34.26	-	13.70	20.55	-	-	√							-
1.2.4 (8)	การปรับแก้กฎระเบียบเพื่อแก้ไขอุปสรรคการขนส่งทางราง การประกอบธุรกิจ และสนับสนุนการสร้างรายได้เชิงพานิชย์	รฟท.	2566-2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							√	-
1.2.4 (9)	งานพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และบริการพื้นฐานภายในสถานี	รฟท. SRTA	2569-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√								2571
1.2.4 (10)	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาแบบจำลองการคาดการณ์การเดินทางด้วยระบบรางและการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล(พื้นที่ต่อเนื่อง) ระยะที่ 2 (เริ่มปี 2564)	ขร.	2564-2566	60.90	42.89	18.01	-	-	-	-	18.01	18.01	-	-	-	-		√					√	-
1.2.4 (11)	จัดทำมาตรฐาน มาตรการ หลักเกณฑ์การกำกับการให้บริการเพื่อป้องกันการแพร่ระบาดของโรคในระบบขนส่งทางราง	ขร.	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.2.4 (12)	การมาตรฐานและวิธีทดสอบรองรับการผลิตชิ้นส่วนและระบบการขนส่งทางรางร่วมกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	สทร.	2566	200.00	-	200.00	-	-	-	-	200.00	40.00	40.00	40.00	40.00	40.00	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.2			**49,687.70**	**42.89**	**631.80**	**49,013.00**	**-**	**-**	**-**	**49,644.80**	**473.00**	**1,295.75**	**15,988.05**	**15,969.00**	**15,919.00**								
เป้าประสงค์ที่ 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีเพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ																								
กลยุทธ์ที่ 1.3.1 เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าเรือและพื้นที่หลังท่ารองรับการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้า																								
1.3.1 (1)	โครงการศึกษาวางแผนการเพิ่มศักยภาพการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	2564-2566	39.42	24.00	15.42	-	-	-	-	15.42	15.42	-	-	-	-		√					√	-
1.3.1 (2)	การศึกษามาตรการส่งเสริมการพัฒนาคลังสินค้าริมน้ำ(Warehouse at Water/River Front: WHARF) บริเวณหลังท่าเรือชายฝั่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำ	สนข.	2568-2569	20.00	-	20.00	-	-	-	-	20.00	-	-	12.00	8.00	-	√			√				-
1.3.1 (3)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเรือโนแม่น้ำเจ้าพระยา	จท.	2566-2568	341.35	-	341.35	-	-	-	-	341.35	79.00	124.35	138.00	-	-							√	2567
1.3.1 (4)	โครงการพัฒนาการเชื่อมโยงData Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System	กทท.	2565-2569	439.00	-	-	439.00	-	-	-	439.00	241.45	87.80	109.75	-	-							√	2570
กลยุทธ์ที่ 1.3.2 พัฒนาขีดความสามารถของสายเรือ เส้นทางการเดินเรือ และพาณิชยนาวี ให้แข็งแข็งและสามารถแข่งขันได้																								
1.3.2 (1)	ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเรือเดินในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่2 ตอนที่ 1-8 จ.พระนครศรีอยุธยา	จท.	2563-2569	5,772.43	625.58	5,146.85					5,146.85	400.51	1,265.35	1,897.05	1,583.94		√					√	√	
1.3.2 (2)	โครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งด้วยตู้คอนเทนเนอร์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าและโลจิสติกส์ของไทย	จท.	2566	15.50	-	15.50					15.50	15.50	-	-	-							√		
1.3.2 (3)	ส่งเสริมและสนับสนุนเอกชนให้บริการเรือที่เชื่อมโยงการขนส่งสินค้าจากภาคตะวันออกสู่ภาคใต้ให้บริการเรือ Ferry สัตหีบ-เกาะสมุย)	จท.	2566-2570	-	-						-	-	-	-	-								√	
กลยุทธ์ที่ 1.3.3 ปรับปรุงการบริหารจัดร่องน้ำ ท่าน้ำ และการบริหารจัดการนอกท่าให้มีประสิทธิภาพ																								
1.3.3 (1)	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำภายในประเทศ และร่องน้ำชายฝั่งทะเล	จท.	2566-2570	5,304.81	-	5,304.81	-	-	-	-	5,304.81	430.75	1,296.32	1,047.23	1,528.74	1,001.77		√		√			√	-

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2566	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 1.3.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และการปฏิบัติงานภาครัฐ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำของประเทศ																								
1.3.4 (1)	โครงการศึกษาอนุสัญญา ข้อแนะนำ และแนวปฏิบัติระหว่างประเทศ เพื่อจัดทำอนุบัญญัติ แนวปฏิบัติ หรือคู่มือ ตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทยไม่น้อยกว่า 50 ฉบับ	จท.	2567	25.00	-	25.00	-	-	-	-	25.00	-	25.00	-	-	-	√							-
1.3.4 (2)	พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายคมนาคมขนส่งทางน้ำ ซึ่งรวมถึงกฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายเรือไทย และกฎหมายป้องกันเรือโดนกัน ให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับหลักเกณฑ์และแนวทางองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ และการเดินเรือระหว่างประเทศและสากล	จท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-												√	
1.3.4 (3)	พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีความทันสมัย สอดคล้องและรองรับการเข้าเป็นภาคีอนุสัญญาระหว่างประเทศ แนวทางและข้อก้ำหนดที่ออกโดยองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ	จท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-												√	
1.3.4 (4)	จัดให้มีกฎหมายในระดับอนุบัญญัติเพื่อรองรับกฎหมายในระดับพระราชบัญญัติหรือพระราชกำหนด เพื่อให้การใช้บังคับและบังคับใช้กฎหมายครบถ้วนและสัมฤทธิผลตามเจตนารมณ์ หลักการและเหตุผลของกฎหมายฉบับนั้น ๆ รวมถึงกระบวนการและขั้นตอนการใช้บังคับและบังคับใช้กฎหมายเพื่อให้ผู้ปฏิบัติสามารถดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ได้อย่างสัมฤทธิผล	จท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-												√	
1.3.4 (5)	สร้างความรู้ ความเข้าใจ และสร้างทักษะในการบริหารการใช้กฎหมายอย่างเป็นระบบ ทั้งประชาชน ผู้เกี่ยวข้อง รวมถึงบุคลากรเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่า เช่น การเชื่อมโยงการใช้กฎหมายการเดินเรือในน่านน้ำไทย และกฎหมายวิธีปฏิบัติราชการทางปกครอง เพื่อการใช้กฎหมายอย่างมีประสิทธิภาพและปกป้องตัวเจ้าหน้าที่ของกรมเจ้าท่าเองด้วย	จท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-												√	
1.3.4 (6)	จัดให้มีการประเมินผลสัมฤทธิ์ของกฎหมายเพื่อตรวจสอบว่าการบังคับใช้กฎหมายและกฎว่าได้ผลตรงตามวัตถุประสงค์ของการตรากฎหมายนั้นมากน้อยเพียงใด คุ้มค่ากับภาระที่เกิดขึ้นแก่รัฐและประชาชนหรือไม่ หรือมีผลกระทบอื่นอันก่อให้เกิดความไม่เป็นธรรมแก่ประชาชนหรือไม่เพียงใด เพื่อนำไปสู่การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายต่อไป	จท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-												√	
1.3.4 (7)	การส่งเสริมประเทศไทยเข้าทำหน้าที่สมาชิกคณะมนตรีขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO) อย่างต่อเนื่อง	สปค.	2566-2570	8.00	-	8.00	-	-	-	-	8.00	1.00	2.50	1.00	2.50	1.00							√	-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.3			**11,965.51**	**649.58**	**10,876.93**	**439.00**	**-**	**-**	**-**	**11,315.93**	**1,183.64**	**2,801.32**	**3,205.03**	**3,123.18**	**1,002.77**								
เป้าประสงค์ที่ 1.4 สร้างความแข็งแข่งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล																								
กลยุทธ์ที่ 1.4.1 ปรับปรุงพัฒนาการให้บริการของท่าอากาศยานเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางและการขนส่งสินค้า																								
1.4.1 (1)	พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางรวมรวม กระจายสินค้าเกษตรหรือสินค้าเน่าเสียง่าย (Pre-Shipment Inspection Center: PSI) และจัดตั้งศูนย์จำหน่ายและกระจายสินค้า ณ ท่าอากาศยานต่าง ๆ	ทอท. ทย.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.4.1 (2)	โครงการศึกษาและวิเคราะห์การดำเนินงานกิจการให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานและคลังสินค้าในสังกัด ทย	ทย.	2567	18.00	-	18.00	-	-	-	-	18.00	-	18.00	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.4.2 สนับสนุนส่งเสริมและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสายการบิน																								
1.4.2 (1)	โครงการพัฒนาระบบการออกใบอนุญาต การตรวจติดตามและการบังคับใช้กฎหมาย มาใช้ในการแก้ไขข้อบกพร่องทางเศรษฐกิจของผู้ประกอบกิจการการบินพลเรือน	กพท.	2566-2570	20.00	-	-	20.00	-	-	-	20.00	-	20.00	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.4.3 ยกระดับการบริหารพื้นที่ห้วงอากาศและการจัดการจราจรทางอากาศให้มีประสิทธิภาพสูงสุด																								
1.4.3 (1)	แผนงานพัฒนาการบริการการเดินอากาศ ณ สนามบินอู่ตะเภา(เริ่มปี 2563)	บวท.	2566-2570	1,256.00	-	-	-	828.11	-	-	828.11	-	21.30	217.54	518.63	70.64				√			√	2571
1.4.3 (2)	โครงการจัดทำแผนแม่บทเพื่อพัฒนาการจัดการข้อมูลทางอากาศแบบครบวงจรสำหรับประเทศไทย(SWIM Master Plan)	กพท.	2566-2567	10.00	-	-	10.00	-	-	-	10.00	8.00	2.00	-	-	-	√							
กลยุทธ์ที่ 1.4.4 ปรับปรุง พัฒนา และสร้างมาตรฐานการกำกับดูแลการคมนาคมขนส่งทางอากาศ																								
1.4.4 (1)	โครงการจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย(พ.ศ. 2566-2580) และแผนปฏิบัติการรองรับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศรายสาขา	กพท.	2566-2567	26.00	-	-	26.00	-	-	-	26.00	13.00	13.00	-	-	-	√							-
1.4.4 (2)	โครงการขับเคลื่อนระบบบริหารความต่อเนื่องของระบบการบินของประเทศ	กพท.	2566-2570	2.00	-	-	2.00	-	-	-	2.00	-	0.50	0.50	0.50	0.50	√							-
1.4.4 (3)	โครงการจัดทำสถิติเพื่อการวิเคราะห์และคาดการณ์การขนส่งทางอากาศ(Statistic Analytics Dashboard)	กพท.	2566-2569	8.00	-	-	8.00	-	-	-	8.00	5.00	-	1.50	1.50	-	√							-
1.4.4 (4)	โครงการบริหารและวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่(Big Data and Analytics)	กพท.	2566-2569	75.81	-	-	75.81	-	-	-	75.81	30.00	22.57	10.37	12.87	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.4.5 ยกระดับการพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศให้ตรงตามความต้องการในปัจจุบันและอนาคต สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล																								
1.4.5 (1)	โครงการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมช่างซ่อมบำรุงอากาศยานสู่มาตรฐานการบินของEASA	สบพ.	2566-2567	2.38	-	-	2.38	-	-	-	2.38	1.19	1.19	-	-	-							√	-
1.4.5 (2)	โครงการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา	สบพ.	2566-2570	1,254.00	-	1,200.00	54.00	-	-	-	1,254.00	210.00	260.00	260.00	260.00	264.00		√						2571
1.4.5 (3)	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักบุคลากรและสิ่งก่อสร้างประกอบพร้อมครุภัณฑ์ ศูนย์ฝึกการบินหัวหิน	สบพ.	2567-2569	411.00	-	411.00	-	-	-	-	411.00	-	164.40	164.40	82.20	-				√				2570
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.4			**3,083.19**	**-**	**1,629.00**	**198.19**	**828.11**	**-**	**-**	**2,655.30**	**267.19**	**522.96**	**654.31**	**875.70**	**335.14**								
เป้าประสงค์ที่ 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ																								
กลยุทธ์ที่ 1.5.1 ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน																								
1.5.1 (1)	โครงการวางแผนการพัฒนาระบบการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างยั่งยืน	ขบ.	2567	10.89	-	10.89	-	-	-	-	10.89	-	10.89	-	-	-	√							-
1.5.1 (2)	การพัฒนาระบบควบคุมและกำกับดูแลคุณภาพการให้บริการของรถร่วมฯ บขสให้ทันสมัย	บขส.	2567-2568	10.00	-	-	10.00	-	-	-	10.00	-	5.00	5.00		-							√	-
1.5.1 (3)	การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่จุดจอดรถโดยสารประจำทางในพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีขนส่งจตุจักร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ	รฟท. ทอท. รฟม. จท.	2566-2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.5.1 (4)	การศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาค กรุงเทพมหานคร	สนข.	2566-2567	17.83	-	17.83	-	-	-	-	17.83	3.57	14.27	-	-	-		√					√	-
1.5.1 (5)	การพัฒนาแนวทางการเพิ่มload factor และเพิ่มรายได้ของรถไฟฟ้าสายสีแดง และสนับสนุนการพัฒนาธุรกิจเสริม อาทิ การพัฒนาพื้นที่โฆษณา และพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี	รฟท.	2566-2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2567
กลยุทธ์ที่ 1.5.2 กำหนดนโยบายด้านราคาและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของการใช้งานขนส่งสาธารณะ																								
1.5.2 (1)	โครงการศึกษาพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	สนข.	2566-2568	41.90	-	41.90	-	-	-	-	41.90	8.38	23.46	10.06	-	-	√							-
1.5.2 (2)	โครงการศึกษารูปแบบการอุดหนุนของรัฐที่ยั่งยืนในระบบรถโดยสารสาธารณะ	ขบ.	2567	11.07	-	11.07	-	-	-	-	11.07	-	11.07	-	-	-	√							
1.5.2 (3)	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อดำเนินงานควบคุมงานซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)	สนข.	2568-2570	330.00	-	264.00	99.00	-	-	-	363.00	-	-	132.00	132.00	99.00	√							-
1.5.2 (4)	โครงการซื้อพร้อมติดตั้งระบบศูนย์บริการจัดการรายได้กลาง(Central Clearing House: CCH)	สนข.	2568-2571	1,300.00	-	1,040.00	390.00	-	-	-	1,430.00	-	-	520.00	520.00	390.00	√							-

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				รวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2566	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 1.5.3 พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุนเพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก																							
1.5.3 (1)	โครงการศึกษาออกแบบจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือ	สนข.	2568-2569	20.00	-	20.00	-	-	-	-	20.00	-	-	12.00	8.00	-	√							-
1.5.3 (2)	พัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมและพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เช่น พื้นที่รอบสถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่างๆ และ Skywalk ได้โครงสร้างรถไฟฟ้า เป็นต้น	รฟท. รฟม. จท. กทม. อปท. สนข.	2568-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.5.3 (3)	แผนพัฒนาเมืองกับระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง(Transit Oriented Development: TOD) ในพื้นที่ศักยภาพทั่วประเทศ 177 แห่ง และพัฒนาพื้นที่เมืองต้นแบบ3 แห่ง (สถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี สถานีรถไฟชุมทางแก่นพัทยา และอยุธยา) และแผนปฏิบัติการ TOD	สนข.	2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				√				-
1.5.3 (4)	การศึกษาข้อเสนอแนะด้านกฎหมายและการบริหารจัดการกำกับดูแลเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาพื้นที่ในและพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งทางราง	สนข.	2567-2568	32.00	-	32.00	-	-	-	-	32.00	-	19.20	12.80	-	-	√							-
1.5.3 (5)	โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณบางซื่อ	SRTA/รฟท.	2566-2570	20.00	-	-	20.00	-	-	-	20.00	-	20.00	-	-	-	√							-
1.5.3 (6)	โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีธนบุรี	SRTA/รฟท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.5.3 (7)	โครงการพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีแม่น้ำ	SRTA/รฟท.	2566-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.5.4 พัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับคนทุกคนในสถานีขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบการเดินทาง																								
1.5.4 (1)	ยกร่างพระราชบัญญัติกำหนดสิ่งอำนวยความสะดวกในการบริการขนส่งสาธารณะสำหรับคนทุกคน พ.ศ. ...	สปค.	2568-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.5.5 พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและกระบวนการส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ																								
1.5.5 (1)	โครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งต่อเนื่องอย่างบูรณาการของประเทศไทย (Thailand Integrated Logistics and Intermodal Transport Development Plan) ภายใต้การให้ความช่วยเหลือทางวิชาการจากองค์การการค้าและการพัฒนาของสหรัฐอเมริกา (U.S. Trade and Development Agency : USTDA)	สนข.	2566-2567	51.00	-	-	-	-	-	51.00	51.00	30.60	20.40	-	-	-	√							-
1.5.5 (2)	กำหนดมาตรการผลักดันการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศและรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างไร้รอยต่อ	ขร.	2567	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.5.5 (3)	โครงการศึกษาและวิเคราะห์ข้อมูลการเชื่อมต่อการขนส่งทางราง กับการขนส่งทางอากาศ การขนส่งทางน้ำ สถานีขนส่งทางบก ศูนย์กระจายสินค้า ที่พักสินค้า ท่าเรือบก นิคมอุตสาหกรรม และส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	ขร.	2567-2570	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
1.5.5 (4)	โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคกลางและภาคใต้ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.	2566	47.64	29.22	18.42	-	-	-	-	18.42	18.42	-	-	-	-		√						-
1.5.5 (5)	โครงการศึกษาการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว	สนข.	2566-2568	52.87	-	52.86	-	-	-	-	52.86	16.92	26.96	8.98	-	-	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.5			**1,945.19**	**29.22**	**1,508.96**	**519.00**	**-**	**-**	**51.00**	**2,078.96**	**77.88**	**151.25**	**700.83**	**660.00**	**489.00**								
เป้าประสงค์ที่ 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่																								
กลยุทธ์ที่ 1.6.1 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการเดินทางและการขนส่งสินค้าอันเนื่องมาจากเทคโนโลยีและเศรษฐกิจดิจิทัล																								
1.6.1 (1)	โครงการพัฒนาการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าในเมืองด้วยยานยนต์ขนาดเล็ก(Urban Freight Transport)	ขบ.	2568	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00	-	-	25.00	-	-	√							-
1.6.1 (2)	โครงการศึกษา การควบคุม กำกับ ดูแล รถยนต์รับจ้าง(รถแท็กซี่และรถยนต์รับจ้างผ่านแอปพลิเคชัน) เพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ	ขบ.	2568	4.90		4.90	-	-	-	-	4.90	-	4.90	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.6.2 เตรียมพร้อมรองรับต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยียานยนต์ในอนาคต																								
1.6.2 (1)	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนที่ทางยุทธศาสตร์(Strategic Roadmap) ในการควบคุมกำกับดูแลยานยนต์เชื่อมต่อและขับขี่อัตโนมัติ และระบบที่เกี่ยวข้องเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	2567	4.69		-	-	-	-	4.69	4.69		4.69				√							-
1.6.2 (2)	ขับเคลื่อนแผนพัฒนายานพาหนะพลังงานไฟฟ้า กระทรวงคมนาคม(พ.ศ. 2565 - 2580)	สนข.	2567	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 1.6.3 เตรียมพร้อมรองรับการเข้ามาของเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV)																								
1.6.3 (1)	โครงการพัฒนาการบริหารจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับในพื้นที่น่านฟ้ากรุงเทพ Bangkok Control Zone 2	บวท.	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	2566
1.6.3 (2)	โครงการพัฒนาระบบตรวจติดตามอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน(UAS Tracking and Monitoring System)	กพท.	2566	2.00	-	-	2.00	-	-	-	2.00	2.00	-	-	-	-	√							-
1.6.3 (3)	โครงการแผนแม่บทพัฒนาอากาศยานซึ่งไม่มีนักบิน	กพท.	2566-2567	8.82	-	-	8.82	-	-	-	8.82	2.65	6.17	-	-	-	√							-
1.6.3 (4)	โครงการพัฒนากฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้อากาศยานไร้คนขับ(Drone)	กพท.	2566	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
1.6.3 (5)	โครงการจัดทำระบบการรับรองอากาศยานซึ่งไม่มีนักบินครอบคลุมทั้ง ด้าน	กพท.	2566-2568	3.40	-	-	3.40	-	-	-	3.40	0.34	3.06	-	-	-	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 1.6			**48.81**	**-**	**29.90**	**14.22**	**-**	**-**	**4.69**	**48.81**	**4.99**	**18.82**	**25.00**	**-**	**-**								
	รวมยุทธศาสตร์ที่ 1			**68,193.35**	**1,625.61**	**15,170.30**	**50,183.40**	**828.11**	**-**	**126.63**	**66,308.44**	**2,147.71**	**5,033.51**	**20,693.42**	**20,687.88**	**17,745.91**								

หน่วยงาน :

สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กรมทางหลวง (ทล.)
กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)
กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)
สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สพร.)
กรมเจ้าท่า (จท.)
การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จากัด (มหาชน) (ทอท.)
สานักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จากัด (บวท.)
สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)
กรุงเทพมหานคร (กทม.)
องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
เป้าประสงค์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนรองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ																								
กลยุทธ์ที่ 2.1.1 พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษเพื่อเป็นโครงข่ายถนนหลักของการเดินทางทางถนนในอนาคต																								
2.1.1 (1)	แผนแม่บทและการวางแผนบูรณาการพัฒนาโครงข่ายมอเตอร์เวย์กับระบบราง(MR-Map)					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
	- MR2 (ชลบุรี - หนองคาย) ช่วงที่ 1 แหลมฉบัง - ปราจีนบุรี (M61) (ระยะทาง 125 กม.)	ทล.	2566-2576	73,193.22	-	7,900.00	-	-	-	-	7,900.00	-	-	-	-	7,900.00		√						2577
	- MR2 (ชลบุรี - หนองคาย) ช่วงที่ 2 ปราจีนบุรี - นครราชสีมา (M61) (ระยะทาง 187 กม.)	ทล.	2566-2579	126,751.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								2580
	- MR8 (ชุมพร - ระนอง) ชุมพร - ระนอง (M83) (ระยะทาง 89 กม.)	ทล.	2566-2573	134,921.65	-	69,753.65	-	-	-	-	69,753.65	-	-	4,585.65	26,067.20	39,100.80		√						2572
2.1.1 (2)	โครงการสำรวจออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ เชื่อมไทยลาว	ทล./รฟท.	2565-2566	140.00	-	140.00	-	-	-	-	140.00	140.00	-	-	-	-	√							-
2.1.1 (3)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน - นครราชสีมา (M6) (ระยะทาง 196 กม.)	ทล.	2559-2568	72,251.00	61,556.76	5,336.24	-	-	5,358.00	-	10,694.24	2,756.00	7,906.24	32.00	-	-							√	2568
2.1.1 (4)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่ - กาญจนบุรี (M81) (ระยะทาง 96.41 กม.)	ทล.	2559-2568	61,034.00	49,182.62	7,563.38	-	-	4,288.00	-	11,851.38	9,265.33	2,564.05	22.00	-	-							√	2568
2.1.1 (5)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางขุนเทียน - เอกชัย - บ้านแพ้ว (M82) (ระยะทาง 25 กม.)	ทล.	2565-2568	30,493.61	7,933.85	5,787.67	-	-	1,037.00	15,735.09	22,559.76	8,680.39	11,588.65	2,290.72	-	-				√			√	2569
2.1.1 (6)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (ระยะทาง 1.92 กม.)	ทล.	2567-2568	4,508.00	-	1,036.60	-	3,471.40	-	-	4,508.00	-	988.00	1,760.00	1,760.00	-		√	√	√				2569
2.1.1 (7)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ปากท่อ - ชะอำ (M8) ช่วงนครปฐม - ปากท่อ (ระยะทาง 61 กม.)	ทล.	2567-2572	45,238.00	-	28,763.00	-	-	-	-	28,763.00	-	6,144.00	6,144.00	6,590.00	9,885.00		√	√ (คชก.)	√ (ปี 2567)				2572
2.1.1 (8)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ตอนบางขุนเทียน-บางบัวทอง (M9) (ระยะทาง 35.85 กม.)	ทล.	2567-2571	56,035.00	-	4,253.00	-	-	41,426.00	-	45,679.00	-	4,253.00	10,356.00	15,535.00	15,535.00				√				2571
2.1.1 (9)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 5 ส่วนต่อขยายกระดับอุดรภิมุข (ดอนเมืองโทลเวย์) (ระยะทาง 22 กม.)	ทล.	2567-2571	31,358.00	-	78.00	-	-	30,702.50	-	30,780.50	-	78.00	6,025.00	12,050.00	12,627.50				√				2571
2.1.1 (10)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 แนวใหม่เชื่อมต่อวงแหวนด้านตะวันตกและด้านตะวันออก ในส่วนของงานโยธา (ระยะทาง 4.266 กม.)	ทล.	2567-2572	4,567.00	-	4,567.00	-	-	-	-	4,567.00	-	477.00	818.00	1,636.00	1,636.00		√	√ (เสนอ					2571
2.1.1 (11)	โครงการก่อสร้างถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ 3 (ด้านตะวันออก)					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
	- ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 305-ทางหลวงหมายเลข 304 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	2567-2572	41,750.00	-	8,610.00	-	-	-	-	8,610.00	-	-	-	4,305.00	4,305.00		√						2574
	- ช่วงจุดตัดทางหลวงหมายเลข 304-ทางหลวงหมายเลข 34 ในส่วนของงานโยธา	ทล.	2567-2572	55,220.00	-	8,050.00	-	-	-	-	8,050.00	-	-	-	-	8,050.00		√						2575
2.1.1 (12)	โครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - ถนนวงแหวนรอบนอกด้านตะวันตก (ระยะทาง 18.7 กม.)	กทพ.	2564-2567	31,244.00	17,224.36	41.46	-	-	-	13,607.94	13,649.40	5,476.63	8,142.77	10.00	10.00	10.00							√	2567
2.1.1 (13)	โครงการทางพิเศษสายศรีนครินทร์ - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	กทพ.	2566-2573	21,892.00	-	525.33	-	-	2,344.89	-	2,870.22	-	-	-	131.33	2,738.89		√	√					2573
2.1.1 (14)	โครงการทางพิเศษชั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (N2) ถ.ประเสริฐมนูกิจ - ถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก (ระยะทาง 11.3 กม.)	กทพ.	2566-2570	17,928.00	-	-	-	17,928.00	-	-	17,928.00	-	3,393.85	8,702.43	5,344.62	487.10				√				2570
2.1.1 (15)	โครงการทางพิเศษชั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (N1) บางซื่อ - ถนนประเสริฐมนูกิจ (ระยะทาง 11.0 กม.)	กทพ.	2566-2573	31,746.97	-	791.67	-	7,686.74	-	-	8,478.41	-	-	-	291.67	8,186.74		√	√					2573
2.1.1 (16)	โครงการทางพิเศษลองวัฒส่วนต่อขยาย(จตุโชติ - ลำลูกกา) (ระยะทาง 16.21 กม.)	กทพ.	2566-2570	24,060.03	-	3,726.81	-	5,959.23	-	14,373.99	24,060.03	-	1,962.36	8,641.15	7,243.59	6,212.93				√				2570
2.1.1 (17)	โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรบนโครงข่ายทางพิเศษ ระยะที่ 1 (ระยะทาง 20.9 กม.)	กทพ.	2566-2571	34,028.00	-	-	-	-	29,774.50	-	29,774.50	-	4,253.50	8,507.00	8,507.00	8,507.00		√	√					2571
2.1.1 (18)	โครงการทางเชื่อมต่อท่าเรือกรุงเทพและทางพิเศษสายบางนา - อาจณรงค์ (S1) (ระยะทาง 2.25 กม.)	กทพ.	2569-2573	4,446.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			√					2573
2.1.1 (19)	โครงการทางเชื่อมต่อทางพิเศษบูรพาวิถีและถนนเลี่ยงเมืองชลบุรี (ระยะทาง 4.4 กม.)	กทพ.	2570-2573	4,963.78	-	90.76	-	-	-	-	90.76	-	-	-	-	90.76			√					2573
2.1.1 (20)	โครงการทางเชื่อมระหว่างทางยกระดับอุดรภิมุข และทางพิเศษศรีรัช - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (Missing Link) (ระยะทาง 2.2 กม.)	กทพ.	2570-2574	4,998.00	-	52.17	-	-	-	-	52.17	-	-	-	-	52.17	√							2574
2.1.1 (21)	โครงการทางพิเศษสายอุดรรัถยา - ปทุมธานี (โครงการทางยกระดับบน ทล. 305) ระยะทาง 20 กม.	กทพ.	2570-2574	38,557.00	-	739.08	-	-	-	-	739.08	-	-	-	-	739.08	√							2574
2.1.1 (22)	โครงการทางพิเศษและโครงข่ายเส้นทาง จ.สมุทรสาคร - จ.สมุทรปราการ (สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณอำเภอพระสมุทรเจดีย์ จังหวัดสมุทรปราการ และถนนเชื่อมต่อ) ระยะทาง 72 กม.	กทพ. (ทล./ทช.)	2566-2575	109,250.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2575
2.1.1 (23)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้ - ป่าตอง (จ.ภูเก็ต) (ระยะทาง 3.98 กม.)	กทพ.	2565-2571	14,670.00	-	5,439.82	-	-	8,508.39	-	13,948.21	70.00	4,726.65	2,805.91	3,079.58	3,266.07					√			2571
2.1.1 (24)	โครงการทางพิเศษสายเมืองใหม่ - เกาะแก้ว - กะทู้ (จ.ภูเก็ต) (ระยะทาง 30 กม.)	กทพ.	2565-2571	35,800.00	-	14,500.00	-	-	20,116.67	-	34,616.67	-	-	12,562.50	14,350.00	7,704.17		√	√					2571
2.1.1 (25)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 9 สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร					-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								
	- ช่วงบางบัวทอง - ลาดหลุมแก้ว (ระยะทาง 13.5 กม.)	ทล.	2567-2572	4,860.00	-	4,860.00	-	-	-	-	4,860.00	-	972.00	1,944.00	1,944.00	-		√	√					2570
	- ช่วงลาดหลุมแก้ว - บางปะอิน (ระยะทาง 20.6 กม.)	ทล.	2567-2572	10,400.00	-	6,240.00	-	-	-	-	6,240.00	-	-	-	2,080.00	4,160.00		√	√					2572
2.1.1 (26)	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนมาเลเซีย (M84)	ทล.	2568-2573	40,786.00	-	15,757.00	-	-	-	-	15,757.00	-	-	4,750.00	4,750.00	6,257.00		√	√					2573
2.1.1 (27)	โครงการทางพิเศษเชื่อมเกาะสมุย (จากอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ไปยังอำเภอขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช) (ระยะทาง 20 กม.)	กทพ.	2565-2574	33,900.00	-	1,041.67	-	-	-	-	1,041.67	-	-	-	-	1,041.67		√	√					2574
2.1.1 (28)	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการ Rest Area บางโปรง : เขตทางพิเศษกาญจนาภิเษก (บางพลี - สุขสวัสดิ์) และ Rest Area / Park & Ride บริเวณ ม.ธรรมศาสตร์ รังสิต : เขตทางพิเศษอุดรรัถยา	กทพ.	2566-2571	N/A		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		√						2571
2.1.1 (29)	โครงการพัฒนาและบริหารจัดการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ช่วง ชลบุรี-พัทยา และโครงการพัฒนาและบริหารจัดการสถานที่บริการทางหลวงบางละมุงบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 7 สายกรุงเทพมหานคร-บ้านฉาง ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	2567-2569	2,929.38 และ 1,316.76		-	-	-	4,246.14	-	4,246.14	-	2,547.69	1,698.45	-	-		√ (PPP)					√	2569
2.1.1 (30)	การให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง(Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 สายบางปะอิน-นครราชสีมา และการให้เอกชนร่วมลงทุนโครงการพัฒนาและบริหารจัดการโครงการที่พักริมทาง (Rest Area) บนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 81 สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ทล.	2567-2569	2,355.93 (M6) 3,279.32 (M81)		-	-	-	5,635.25	-	5,635.25	-	3,381.15	2,254.10	-	-		√ (PPP)					√	2569
2.1.1 (31)	โครงการอุโมงค์นราธิวาส - สำโรง (ระยะทาง 8.7 กม.)	กทพ.	2571-2574	83,700.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2574

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 2.1.2 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนภาคการผลิตหลักของประเทศ รองรับการพัฒนาของชุมชนเมือง และเพิ่มระดับการให้บริการประชาชน																								
2.1.2 (1)	โครงการทางหลวงแนวใหม่เชื่อมโยงทางหลวงหมายเลข 2 - ทางหลวงหมายเลข 222 อุดรธานี - บึงกาฬ (ระยะทาง 155 กม.)	ทล.	2565-2571	20,000.00		12,000.00	-	-	-	-	12,000.00	-	-	-	4,000.00	8,000.00		√						2571
2.1.2 (2)	โครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นและออกแบบแนวคิดเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน ช่วงจังหวัดระนอง – จังหวัดสตูล	สนข.	2566-2567	80.75	-	80.75	-	-	-	-	80.75	16.15	64.60	-	-	-	√							-
2.1.2 (3)	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่เชื่อมทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข 6 - ทางหลวงหมายเลข 32 (ระยะทาง 4.76 กม.)	ทล.	2567-2570	6,340.00		4,024.00	-	-	-	-	4,024.00	-	-	275.00	1,433.00	2,316.00		√				√		2570
2.1.2 (4)	โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่สายแยก ทล.9 (บ.บางเตย) - บรรจบ ทล.3214 (บ.พร้าว) จ.ปทุมธานี (ระยะทาง 9.36 กม.)	ทล.	2567-2569	6,450.00		6,450.00	-	-	-	-	6,450.00	-	1,290.00	2,580.00	2,580.00	-		√	√ ผ่าน กก.วล.		√	√ ประกาศ		2570
2.1.2 (5)	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 304 อ.เขาชะเงา-เขาหินซ้อน ตอน บ้านท่าทองหลาง-อ.พนมสารคาม	ทล.	2566-2569	2,500.00		2,500.00	-	-	-	-	2,500.00	-	500.00	1,000.00	1,000.00	-		√	√					2570
2.1.2 (6)	โครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ช่วงพุทธมณฑลสาย 3 - พุทธมณฑลสาย 4 (ระยะทาง 4.63 กม.)	ทล.	2567-2569	4,490.00		4,490.00	-	-	-	-	4,490.00	-	898.00	1,796.00	1,796.00	-		√	√ ผ่าน กก.วล.		√			2570
2.1.2 (7)	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านใต้(ทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร)	ทล.	2568-2570	12,000.00		12,000.00	-	-	-	-	12,000.00	-	-	2,400.00	4,800.00	4,800.00	-	√						2571
2.1.2 (8)	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองพนัสนิคมด้านใต้ จชลบุรี (ทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร)	ทล.	2568-2570	2,100.00		2,100.00	-	-	-	-	2,100.00	-	-	420.00	840.00	840.00	-	√	√					2571
2.1.2 (9)	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านตะวันตก(ทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร)	ทล.	2567-2571	7,100.00		4,260.00	-	-	-	-	4,260.00	-	-	-	1,420.00	2,840.00		√						2572
2.1.2 (10)	โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองฉะเชิงเทราด้านเหนือ(ทางแนวใหม่ 6 ช่องจราจร)	ทล.	2567-2571	8,400.00		1,680.00	-	-	-	-	1,680.00	-	-	-	-	1,680.00		√						2573
2.1.2 (11)	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามอ่างเก็บน้ำลำปาว อ.สหัสขันธ์, สามชัย จ.กาฬสินธุ์	ทช.	2567-2569	945.00		945.00	-	-	-	-	945.00	-	189.00	378.00	378.00	-		√						2569
2.1.2 (12)	โครงการก่อสร้างสะพานเชื่อมเกาะลันตา ต.เกาะกลาง, เกาะลันตาน้อย อ.เกาะลันตา จ.กระบี่ (ระยะทาง 2.2 กม.)	ทช.	2566-2568	1,800.00		540.00	-	1,260.00	-	-	1,800.00	360.00	720.00	720.00	-	-					√			2569
2.1.2 (13)	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามทะเลสาบสงขลา อกระแสสินธุ์, เขาชัยสน จ.สงขลา, จ.พัทลุง (ระยะทาง 7.0 กม.)	ทช.	2566-2568	4,700.00		1,410.00	-	3,290.00	-	-	4,700.00	940.00	1,880.00	1,880.00	-	-					√			2569
2.1.2 (14)	โครงการก่อสร้างถนนเลียบแม่น้ำโขง นาคาวิถี ช่วงสะพานมิตรภาพไทย - ลาว (แห่งที่ 2) - พระธาตุพนม อ.เมือง, ธาตุพนม จ.มุกดาหาร, นครพนม (ระยะทาง 43.485 กม.)	ทช.	2567-2569	510.00		510.00	-	-	-	-	510.00	-	102.00	204.00	204.00	-	√							2570
2.1.2 (15)	โครงการพัฒนาถนนเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ตอนล่าง(Thailand Rivera) จ.พัทลุง (ระยะทาง 26.515 กม.)	ทช.	2566-2568	430.00		430.00	-	-	-	-	430.00	-	86.00	172.00	172.00	-	√							2569
2.1.2 (16)	ถนนสาย สป.1006 แยก ทล.3 - เคหะบางพลีอ.บางบ่อ, บางเสาธง จ.สมุทรปราการ ตอนที่ 1	ทช.	2568-2570	720.00		720.00	-	-	-	-	720.00	-	144.00	288.00	288.00	-		√						2570
2.1.2 (17)	สายถนนประชาราษฎร์อุทิศ - ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี อ.บางพลี จ.สมุทรปราการ	ทช.	2568	330.00		330.00	-	-	-	-	330.00	-	-	330.00	-	-		√						-
2.1.2 (18)	โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณสนามบินน้ำ จ.นนทบุรี	ทช.	2569	470.00		470.00	-	-	-	-	470.00	-	-	-	-	470.00	√							-
2.1.2 (19)	โครงการถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาบริเวณถนนนนทบุรี 1 - ถนนกาญจนาภิเษก จ.นนทบุรี	ทช.	2568-2570	2,173.00		2,173.00	-	-	-	-	2,173.00	-	-	546.50	906.50	720.00		√						-
2.1.2 (20)	ถนนต่อเชื่อมถนนนครอินทร์-ศาลายา จ.นนทบุรี,นครปฐม	ทช.	2567-2574	3,773.00		3,773.00	-	-	-	-	3,773.00	-	909.00	731.00	1,065.00	1,068.00	√							2574
2.1.2 (21)	ถนนสายแยก ทล.11 - ทล.1 อ.เมือง จ.ลำปาง	ทช.	2567-2569	680.00		680.00	-	-	-	-	680.00	-	136.00	272.00	272.00	-	√							2569
2.1.2 (22)	ถนนสาย ก ผังเมืองรวมเมืองสระแก้ว จ.สระแก้ว	ทช.	2567-2569	915.00		915.00	-	-	-	-	915.00	-	183.00	366.00	366.00	-	√							2569
2.1.2 (23)	สาย จ ผังเมืองรวมเมืองกำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร	ทช.	2567-2569	1,800.00		1,800.00	-	-	-	-	1,800.00	-	360.00	720.00	720.00	-						√		2569
2.1.2 (24)	ถนนสายแยก ทล.4103 - ถนนพุทธภูมิ อ.เมือง จ.นครศรีธรรมราช	ทช.	2566-2574	530.00		530.00	-	-	-	-	530.00	106.00	212.00	212.00	-	-					√			2574
2.1.2 (25)	สาย จ และ ส8 ผังเมืองรวมเมืองอุดรธานี จอุดรธานี	ทช.	2566-2572	1,544.00		1,544.00	-	-	-	-	1,544.00	-	600.00	200.00	248.00	496.00						√		2572
2.1.2 (26)	สาย ง3 ผังเมืองรวมเมืองหนองคาย จ.หนองคาย	ทช.	2567-2571	554.20		554.20	-	-	-	-	554.20	-	260.00	65.00	76.00	153.20	√							2571
2.1.2 (27)	สาย ค2 ผังเมืองรวมเมืองสุไหงโกลก จ.นราธิวาส	ทช.	**2567-2572**	50.00		50.00	-	-	-	-	50.00	-	-	-	-	50.00	√							2572
2.1.2 (28)	ทางต่างระดับบริเวณจุดตัดระหว่าง ถนนสาย ทชปท.4001 กับ ทล.352 อ.คลองหลวง จ.ปทุมธานี	ทช.	2566-2569	350.00		350.00	-	-	-	-	350.00	70.00	140.00	140.00	-	-		√						2569
2.1.2 (29)	ถนนสายแยก ทช.ชม.3029 - ทช.ชม.4039 อ.เมือง,สันกำแพง จ.เชียงใหม่	ทช.	2568-2573	360.00		360.00	-	-	-	-	360.00	-	-	-	-	360.00						√		2573
กลยุทธ์ที่ 2.1.3 พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการพัฒนาในพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและพื้นที่การค้าชายแดนที่มีศักยภาพ																								
2.1.3 (1)	ถนนสายเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน - ศูนย์กลางการค้าส่งชายแดน บริเวณสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 - ถนนเชื่อมทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 212 อ.ท่าอุเทน จ.นครพนม (ระยะทาง 23.102 กม.)	ทช.	2565-2567	1,600.00	320.00	1,280.00	-	-	-	-	1,280.00	640.00	640.00	-	-	-							√	2568
2.1.3 (2)	ถนนสายแยก ทล.2-สถานีรถไฟนาทา อ.เมือง จ.หนองคาย	ทช.	2568-2569	91.00		91.00	-	-	-	-	91.00	-	-	45.00	46.00	-	√							2570
2.1.3 (3)	โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร ทล3481 สายคลองหลวงแพ่ง-บางน้ำเปรี้ยว	ทล.	2668-2570	3,000.00		3,000.00	-	-	-	-	3,000.00	-	-	600.00	1,200.00	1,200.00		√	√					2571
2.1.3 (4)	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ - บอลิคำไซ) ระยะทาง 13.083 กม.	ทล.	2565-2567	2,500.74	1,222.91	1,277.83	-	-	-	-	1,277.83	970.16	307.67	-	-	-							√	2567
2.1.3 (5)	โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ 6 (อุบลราชธานี - สาละวัน) ระยะทาง 1.02 กม.	ทล.	2565-2572	4,765.00	-	3,019.00	-	-	-	-	3,019.00	-	-	200.00	1,073.00	1,746.00		√		√				2572
2.1.3 (6)	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนสาย ฉ 13 ผังระบบคมนาคมขนส่งเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก	ทช.	2567	17.60		17.60	-	-	-	-	17.60	-	17.60	-	-	-	√					√		
2.1.3 (7)	โครงการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบถนนเลี่ยงเมืองปลวกแดง อปลวกแดง จ.ระยอง	ทช.	2566-2568	10.00		10.00	-	-	-	-	10.00	-	10.00	-	-	-	√	√						-
2.1.3 (8)	โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 3574 มาบปู-เขาคันทรง	ทล.	2568-2571	700.00		700.00	-	-	-	-	700.00	-	-	140.00	280.00	280.00	-	√						2571
2.1.3 (9)	โครงการทางหลวงแนวใหม่สายสตูล-เปอร์ลิส (ระยะทาง 14 กม.)	ทล.	2566-2567	49.82		49.82	-	-	-	-	49.82	15.94	33.88	-	-	-		√	√					-
2.1.3 (10)	ถนนสาย ชบ.3023 แยก ทล.315 – บ.หนองปลาไหล อ.พานทอง, บ้านบึง จ.ชลบุรี	ทช.	2566-2569	880.00		880.00	-	-	-	-	880.00	176.00	352.00	352.00	-	-							√	2569
2.1.3 (11)	ถนนสาย ฉช.2004 แยก ทล.34 - ทล.314 อ.บางปะกง,เมือง จ.ฉะเชิงเทรา (ตอนที่ 1 และ 2)	ทช.	2566-2570	1,652.00		1,652.00	-	-	-	-	1,652.00	210.00	526.00	568.00	348.00	-							√	2570
2.1.3 (12)	ถนนสาย ชบ.3009 แยก ทล.331 - บ.หนองคล้า (ตอนแยก ทล.331 - ทล.7) อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี	ทช.	2567-2572	1,670.15		1,670.15	-	-	-	-	1,670.15	-	334.03	501.05	501.05	334.03	√							2572

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 2.1.4 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางถนนเพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ																								
2.1.4 (1)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	2565-2567	829.95	137.68	527.67	-	-	302.29	-	829.96	398.52	431.44	-	-	-							√	2569
2.1.4 (2)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่2	ขบ.	2566-2568	690.50	29.02	661.48	-	-	-	-	661.48	132.08	264.15	265.25	-	-							√	2568
2.1.4 (3)	โครงการสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสุราษฎร์ธานี	ขบ.	2567-2571	648.79	-	648.79	-	-	-	-	648.79	-	7.00	-	375.01	266.78	√							2572
2.1.4 (4)	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก	ทล.	2566-2570	8,626.44		8,626.44	-	-	-	-	8,626.44	1,532.01	1,418.43	2,515.00	1,973.00	1,188.00								2566
2.1.4 (5)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะและจุดจอดพักรถบรรทุก	ทล.	2568-2570	855.00		855.00	-	-	-	-	855.00	-	-	285.00	285.00	285.00								2568
	รวมเป้าประสงค์ที่ 2.1			**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**	**#NAME?**								
เป้าประสงค์ที่ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต																								
กลยุทธ์ที่ 2.2.1 พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่และโครงข่ายรถไฟเส้นทางใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางราง																								
2.2.1 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ (ระยะทาง 145 กม.) (เริ่มปี 2561)	รฟท.	2561-2566	22,350.13	12,929.19	-	-	9,420.94	-	-	9,420.94	5,866.16	3,554.78	-	-	-							√	2568
2.2.1 (2)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (ระยะทาง 135 กม.) (เริ่มปี 2561) ช่วงแรก มาบกะเบา-คลองขนานจิตร (ระยะทาง 58 กม.)	รฟท.	2561-2566	32,347.50	15,670.32	-	-	15,690.72	-	-	15,690.72	6,079.49	3,830.42	3,382.02	2,398.79	-							√	2568
2.2.1 (3)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - ชุมพร (ระยะทาง 420 กม.) (เริ่มปี 2561)	รฟท.	2561-2566	41,558.79	31,195.87	-	-	10,362.92	-	-	10,362.92	6,867.54	2,230.92	1,119.61	144.85	-							√	2569
2.2.1 (4)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย (ระยะทาง 281 กม.)	รฟท.	2565-2571	83,359.94	-	22,795.95	-	54,626.39	-	-	77,422.34	-	36,603.93	25,588.15	11,373.57	3,856.69			√	√				2571
2.2.1 (5)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (ระยะทาง 167 กม.)	รฟท.	2565-2571	29,748.00	-	385.00	-	29,363.00	-	-	29,748.00	-	3,344.40	8,343.92	13,401.75	4,657.93			√	√				2571
2.2.1 (6)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 168 กม.)	รฟท.	2565-2571	24,294.36	-	699.36	-	19,061.17	-	-	19,760.53	-	-	3,472.16	6,371.34	9,917.03			√	√				2571
2.2.1 (7)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา (ระยะทาง 321 กม.)	รฟท.	2565-2571	57,369.43	-	132.88	-	36,319.78	-	-	36,452.66	-	-	6,925.89	9,975.15	19,551.62			√	√				2572
2.2.1 (8)	โครงการพัฒนารถไฟทางคู่ สายเด่นชัย - เชียงใหม่ (ระยะทาง 189 กม.)	รฟท.	2565-2571	56,837.78	-	1,267.36	-	31,800.44	-	-	33,067.80	-	-	7,186.29	8,055.33	17,826.18			√	√				2572
2.2.1 (9)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี (ระยะทาง 308 กม.)	รฟท.	2565-2571	37,527.04	-	110.04	-	33,748.76	-	-	33,858.80	-	7,112.04	16,569.78	10,018.20	158.78				√				2571
2.2.1 (10)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ระยะทาง 55 กม.)	รฟท.		6,661.37	-	15.70	-	6,641.67	-	-	6,657.37	-	-	899.90	2,507.16	3,250.32		√						2571
2.2.1 (11)	โครงการรถไฟสายใหม่สายเด่นชัย - เชียงราย - เชียงของ (ระยะทาง 323 กิโลเมตร) (เริ่มปี 2564)	รฟท.	2564-2571	85,343.96	7,921.79	9,829.74	-	63,125.01	-	-	72,954.75	5,491.82	11,935.44	14,493.77	27,969.36	13,064.36							√	2571
2.2.1 (12)	โครงการรถไฟสายใหม่สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม (ระยะทาง 355 กิโลเมตร) (เริ่มปี 2564)	รฟท.	2564-2571	66,846.53	-	9,067.83	-	50,878.90	-	-	59,946.73	7,099.63	17,646.95	22,880.25	11,805.59	514.31							√	2571
กลยุทธ์ที่ 2.2.2 พัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงเพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทางระหว่างเมืองที่มีประสิทธิภาพสูงในอนาคต																								
2.2.2 (1)	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน (ดอนเมือง - สุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา)	รฟท.	2565-2571	224,544.36	4,478.19	837.79	-	-	-	-	837.79	424.36	413.43	-	-	-							√	2571
2.2.2 (2)	โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - นครราชสีมา	รฟท.	2560-2571	179,599.90	20,859.20	5,672.74	-	153,067.96	-	-	158,740.70	21,955.47	23,820.48	75,169.97	37,794.78	-							√	2571
2.2.2 (3)	โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย	รฟท.		318,137.17	599.15	132.41	-	-	-	-	132.41	37.20	95.21	-	-	-		√						2572
2.2.2 (4)	โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ - หัวหิน	รฟท.	2568-2571	N/A							-					-	√							ก่อสร้างหลังปี 70
2.2.2 (5)	โครงการรถไฟความเร็วสูงอู่ตะเภา-ระยอง-จันทบุรี-ตราด	รฟท.	2567-2572	96,362.00							-					-	√							ก่อสร้างหลังปี 70
กลยุทธ์ที่ 2.2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งทางรางสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ																								
2.2.3 (1)	ปรับปรุงทางเข้าออก ICD และสถานีขนส่งสินค้ารับเกล้า	ทล.	2569-2570	350.00		350.00	-	-	-	-	350.00					350.00	√							2571
2.2.3 (2)	การให้เอกชนร่วมลงทุนศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าและย่านกองเก็บตู้สินค้าเพื่อรองรับการขนส่งทางราง จังหวัดหนองคาย	รฟท.	2566-2570	14.00		-	14.00	-	-	-	14.00		14.00	-		-		√						2571
2.2.3 (3)	ก่อสร้างอาคารและจัดเตรียมพื้นที่รับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ในบริเวณย่านบางซื่อ	รฟท.	2566-2567	200.00		-	200.00	-	-	-	200.00		100.00	100.00		-	√							2568
	รวมเป้าประสงค์ที่ 2.2			**1,363,452.26**	**93,653.71**	**51,296.80**	**214.00**	**514,107.66**	**-**	**-**	**565,618.46**	**53,821.67**	**110,702.01**	**186,131.71**	**141,815.86**	**73,147.22**								
เป้าประสงค์ที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ																								
กลยุทธ์ที่ 2.3.1 ปรับปรุงและพัฒนาเส้นทางการเดินเรือและร่องน้ำเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ																								
2.3.1 (1)	พัฒนาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ	จท.	2566-2570	8,454.61	-	8,454.61	-	-	-	-	8,454.61	586.15	1,704.20	1,989.32	1,942.32	2,232.62				√	√			-
กลยุทธ์ที่ 2.3.2 พัฒนาท่าเรือและพื้นที่หลังท่าเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าทั้งการขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศ																								
2.3.2 (1)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	กทท.	2565-2570	114,051.93	-	-	30,441.15	-	-	-	30,441.15	976.71	11,237.76	12,154.78	3,572.33	2,499.57							√	2570 (F1)
2.3.2 (2)	โครงการศึกษาทบทวนศักยภาพท่าเรือระนอง	กทท.	2564-2570	1,959.49		-	1,959.49	-	-	-	1,959.49	-	-	-	950.00	1,009.49		√						-
2.3.2 (3)	(การศึกษา) โครงการพัฒนาศูนย์กระจายสินค้าท่าเรือกรุงเทพ และศูนย์การเชื่อมโยงการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transportation & Distribution Center)	กทท.	2566-2574	42.00		-	42.00	-	-	-	42.00	-	25.20	16.80	-	-		√						-
2.3.2 (4)	โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย	กทท.	2566-2572	7,536.90		-	5,352.00	-	-	-	5,352.00	5.10	11.90	-	3,135.00	2,200.00		√						2572
2.3.2 (5)	โครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน	สนข.	2565-2567	67.82	36.23	31.58	-	-	-	-	31.58	23.96	7.62	-	-	-		√						-
2.3.2 (6)	โครงการพัฒนาท่าเรือกรุงเทพฝั่งตะวันตกเป็นท่าเรือกึ่งอัตโนมัติ(Semi-Automated Container Terminal)	กทท.	2567-2574	1,271.20		-	1,271.00	-	-	-	1,271.00	-	51.50	32.50	594.40	592.60		√						2572
กลยุทธ์ที่ 2.3.3 พัฒนาท่าเรือและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อขนส่งผู้โดยสารและสนับสนุนภาคการบริการและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว																								
2.3.3 (1)	โครงการศึกษาและจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือต้นทาง (Home Port) สำหรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) บริเวณอ่าวไทยตอนบน (ในพื้นที่ กรุงเทพมหานคร จ.สมุทรปราการ จ.ฉะเชิงเทรา จ.ชลบุรี) (เริ่มปี 2563)	จท.	2563-2566	68.94	62.74	6.20	-	-	-	-	6.20	6.20	-					√				√	-
2.3.3 (2)	โครงการและจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise Terminal) และสำรวจออกแบบท่าเรือสำราญขนาดใหญ่บริเวณชายฝั่งอันดามัน (เริ่มปี 2563)	จท.	2563-2566	69.21	52.98	16.23	-	-	-	-	16.23	12.46	3.77					√				√	-
2.3.3 (3)	โครงการศึกษาจัดทำรายงานการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและสุขภาพ(EHIA) โครงการพัฒนาท่าเรือสำราญ (Criuse) ที่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	2567-2568	20.00	-	20.00	-	-	-	-	20.00		4.00	16.00					√	√			-
2.3.3 (4)	ค่าศึกษาและสำรวจออกแบบเพื่อพัฒนาท่าเทียบเรือแวะพัก (Port of call) เพื่อรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Curise) สนับสนุน Thailand Rivera ในเขตพื้นที่จังหวัดเพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ ชุมพร และระนอง	จท.	2568-2569	60.00	-	60.00	-	-	-	-	60.00	-	-	12.00	48.00		√						-
2.3.3 (5)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวและบริหารจัดการภายในท่าเทียบเรือเพื่อความปลอดภัย ที่ท่าเทียบเรือท้องศาลา และท่าเทียบเรือหาดริ้น อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานีจำนวน 2 แห่ง (เริ่มปี 2563)	จท.	2563-2566	168.16	114.70	53.46	-	-	-	-	53.46	53.46										√	2565
2.3.3 (6)	โครงการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยวในพื้นที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี (เริ่มปี 2564)	จท.	2654-2567	212.93	105.49	107.54	-	-	-	-	107.54	47.82	59.73									√	2567
2.3.3 (7)	โครงการก่อสร้างท่าเรือเกาะกูดซีฟร้อนท์ อ.เกาะกูด จ.ตราด	จท.	2566-2568	280.00		280.00	-	-	-	-	280.00	56.00	112.00	112.00								√	2568

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
2.3.3 (8)	โครงการปรับปรุงท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณท่าเลน ต.เขาทอง อ.เมือง จ.กระบี่ สนับสนุนการท่องเที่ยว	จท.	2567-2568	115.00		115.00	-	-	-	-	115.00		23.00	92.00						√				2568
2.3.3 (9)	โครงการปรับปรุงซ่อมแซมท่าเรือเกาะพีพี จ.กระบี่	จท.	2567-2568	90.00		90.00	-	-	-	-	90.00		18.00	72.00						√				2568
2.3.3 (10)	โครงการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวบริเวณ ตดันหยงโป อ.เมือง จ.สตูล	จท.	2567-2568	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00		5.00	20.00						√				2568
2.3.3 (11)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรืออเนกประสงค์สนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณบ้านพลา หมู่5 ต.พลา อ.บ้านฉาง จ.ระยอง	จท.	2567-2568	90.00		90.00	-	-	-	-	90.00		18.00	72.00						√				2568
2.3.3 (12)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมาเนาะห์ ต.เกาะยาวน้อย อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว	จท.	2567-2569	175.00		175.00	-	-	-	-	175.00		35.00	70.00	70.00					√				2569
2.3.3 (13)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ต.เกาะยาวใหญ่ อ.เกาะยาว จ.พังงา สนับสนุนการท่องเที่ยว	จท.	2567-2569	185.00		185.00	-	-	-	-	185.00		37.00	74.00	74.00					√				2569
2.3.3 (14)	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่อ่าวปอ สนับสนุนการท่องเที่ยว ตป่าคลอก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต	จท.	2567-2569	260.00		260.00	-	-	-	-	260.00		52.00	104.00	104.00					√				2569
2.3.3 (15)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จ.ชลบุรี สนับสนุนการท่องเที่ยว	จท.	2567-2569	285.00		285.00	-	-	-	-	285.00		57.00	114.00	114.00					√				2569
2.3.3 (16)	โครงการศึกษาวางแผนแม่บทเพื่อพัฒนาท่าเรือสำราญกีฬา (Marina) บริเวณชายฝั่งอ่าวไทย	จท.	2567-2568	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00		5.00	20.00						√				-
2.3.3 (17)	โครงการพัฒนาท่าเรือมารีน่าบริเวณชายฝั่งอ่าวไทย กรุงเทพมหานคร	จท.	2567-2568	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00		5.00	20.00						√				-
2.3.3 (18)	โครงการศึกษาพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันให้เป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งทางทะเล (Maritime Hub) และพัฒนาท่าเรือชุมชน (ในพื้นที่ จ.ระนอง จ.พังงา จ.กระบี่ จ.ภูเก็ต จ.ตรัง และ จ.สตูล)	จท.	2566-2567	55.00		55.00	-	-	-	-	55.00	11.00	44.00									√		-
	- ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะพีพี อ.เมือง จ.กระบี่ สนับสนุนการท่องเที่ยว			330.00		198.00	-	-	-	-	198.00		-	-	66.00	132.00				√				-
	- ค่าก่อสร้างปรับปรุงท่าเรืออ่าวน้ำเมา อ.เมือง จ.กระบี่ สนับสนุนการท่องเที่ยว			440.00		264.00	-	-	-	-	264.00		-	-	88.00	176.00				√				-
2.3.3 (19)	โครงการศึกษาสำรวจหาแหล่งทรายเพื่อเสริมชายหาดป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณอ่าวไทยตอนกลาง(จ.เพชรบุรี จ.ประจวบคีรีขันธ์ และ จ.ชุมพร)	จท.	2566-2569	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00	5.00	20.00	-	-	-	√	√						-
2.3.3 (20)	โครงการเสริมทรายป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งและสนับสนุนการท่องเที่ยวชายหาดจอมเทียน อบางละมุง จ.ชลบุรี ระยะที่ 1 และ ระยะที่ 2	จท.	2566-2569	986.05	437.48	548.57	-	-	-	-	548.57	228.57	160.00	160.00	-	-							√	2569
2.3.3 (21)	โครงการเสริมทรายเพื่อป้องกันการกัดเซาะและสนับสนุนการท่องเที่ยวบริเวณ (1) ชายหาดชะอำ อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี ระยะที่ 1 ตอนที่ 1 (2) ชายหาดสมิหลา ถ.ชลาทัศน์ อ.เมือง จ.สงขลา (3) ชายหาดดงตาล ต.สัตหีบ อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี (4) ชายหาดแสงจันทร์ ต.เนินพระ อ.เมือง จ.ระยอง และ (5) ชายหาดบางแสน ต.แสนสุข อ.เมือง จ.ชลบุรี ระยะที่ 1 ตอนที่ 1	จท.	2567-2572	5,709.42	19.80	3,793.62	-	-	-	-	3,793.62	94.62	279.00	910.00	924.00	1,586.00	√			√				-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 2.3			**#NAME?**	**829.42**	**15,188.82**	**39,065.64**	**-**	**-**	**-**	**54,254.46**	**2,107.05**	**13,975.68**	**16,061.40**	**11,682.05**	**10,428.28**								
เป้าประสงค์ที่ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ																								
กลยุทธ์ที่ 2.4.1 พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ																								
2.4.1 (1)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2560)	ทอท.	2554-2569	62,503.21	50,057.53	-	12,445.68	-	-	-	12,445.68	1,930.22	3,117.14	4,853.76	2,544.56	-							√	2570
2.4.1 (2)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	2564-2569	28,050.88	7,118.27	-	20,932.61	-	-	-	20,932.61	4,117.65	16,092.25	717.60	5.11	-							√	2570
2.4.1 (3)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3	ทอท.	2566-2572	36,829.49	-	-	19,831.03	-	-	-	19,831.03	-	-	4,651.03	8,048.22	7,131.78		√						2571
กลยุทธ์ที่ 2.4.2 ปรับปรุงและพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคเพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ สนับสนุนการท่องเที่ยว และให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง																								
2.4.2 (1)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่	ทย.	2561-2567	3,865.30	2,924.55	3,865.29	-	-	-	-	3,865.29	3,492.48	372.81	-	-	-							√	2568
2.4.2 (2)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น	ทย.	2561-2567	2,594.98	2,236.68	2,594.97	-	-	-	-	2,594.97	2,300.08	294.89	-	-	-							√	2568
2.4.2 (3)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	ทย.	2566-2567	140.78	81.43	140.78	-	-	-	-	140.78	92.53	48.25	-	-	-	√						√	2568
2.4.2 (4)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานบุรีรัมย์	ทย.	2563-2567	1,584.15	1,022.36	1,584.14	-	-	-	-	1,584.14	976.36	607.78	-	-	-							√	2568
2.4.2 (5)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	ทย.	2563-2567	1,451.23	837.58	1,451.24	-	-	-	-	1,451.24	1,134.30	316.94	-	-	-						√	√	2568
2.4.2 (6)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหัวหิน	ทย.	2566-2567	539.90	181.76	539.90	-	-	-	-	539.90	248.92	290.98	-	-	-	√						√	2568
2.4.2 (7)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	2564-2568	3,742.88	1,596.88	3,742.88	-	-	-	-	3,742.88	2,087.44	1,164.90	490.54	-	-	√					√	√	2569
2.4.2 (8)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนราธิวาส	ทย.	2564-2568	685.24	241.33	685.24	-	-	-	-	685.24	326.73	259.62	98.89	-	-							√	2569
2.4.2 (9)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานระนอง	ทย.	2566-2571	2,350.00	-	2,350.00	-	-	-	-	2,350.00	150.00	470.00	545.00	705.00	480.00	√					√		2572
2.4.2 (10)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานชุมพร	ทย.	2567-2571	3,041.04	-	3,041.04	-	-	-	-	3,041.04	41.04	300.00	1,800.00	450.00	450.00	√							2572
2.4.2 (11)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเลย	ทย.	2567	42.66	-	42.66	-	-	-	-	42.66	-	42.66	-	-	-	√							2568
2.4.2 (12)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุบลราชธานี	ทย.	2564-2566	86.80	65.10	86.80	-	-	-	-	86.80	86.80	-	-	-	-	√						√	2567
2.4.2 (13)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานลำปาง	ทย.	2563-2567	229.86	176.25	229.78	-	-	-	-	229.78	197.20	32.58	-	-	-	√						√	2568
2.4.2 (14)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	2563-2572	1,458.78	1,028.29	1,958.78	-	-	-	-	1,958.78	1,458.78	100.00	200.00	200.00	-	√						√	2572
2.4.2 (15)	โครงการจัดสร้างอาคารหอควบคุมจราจรทางอากาศและอาคารสำนักงานแห่งใหม่ ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่	บวท.	2565-2570	201.98	55.98	-	91.02	54.98	-	-	146.00	34.98	20.00	91.02	-	-	√						√	2568
2.4.2 (16)	(การศึกษา) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสตูล จังหวัดสตูล	ทย.	2566	77.26	-	77.26	-	-	-	-	77.26	77.26	-	-	-	-						√		2567
2.4.2 (17)	(การศึกษา) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานน่านนคร	ทย.	2566	42.66	-	42.66	-	-	-	-	42.66	42.66	-	-	-	-						√		2567
2.4.2 (18)	(การศึกษา) จ้างที่ปรึกษาศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยานที่อยู่ในภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย ฝั่งอันดามัน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ภาคเหนือตอนบน และภาคเหนือตอนล่าง	ทย.	-	N/A	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
2.4.2 (19)	โครงการจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานมุกดาหาร	ทย.	2566	41.04	-	41.04	-	-	-	-	41.04	41.04	-	-	-	-		√						2567
2.4.2 (20)	โครงการจ้างออกแบบรายละเอียดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ และเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการในรายงานประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบึงกาฬ	ทย.	2566	41.04	-	41.04	-	-	-	-	41.04	41.04	-	-	-	-						√		2567
2.4.2 (21)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 (อยู่ระหว่างรออนุมัติโครงการ)	ทอท.	2566-2569	15,818.51	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			√	√				-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 2.4			**165,419.66**	**67,623.99**	**22,515.50**	**53,300.34**	**54.98**	**-**	**-**	**75,870.82**	**18,877.51**	**23,530.80**	**13,447.84**	**11,952.89**	**8,061.78**								

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
เป้าประสงค์ที่ 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน																							
กลยุทธ์ที่ 2.5.1 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล																							
2.5.1 (1)	โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม(เหนือ) ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (ระยะทาง 8.84	รฟท.	2561-2571	6,570.40	2.80	162.88	-	-	6,294.65	-	6,457.53	4.59	1,850.67	3,176.26	1,417.65	8.36				√				2571
2.5.1 (2)	โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน(ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช ระยะทาง 5.7 กม.	รฟท.	2561-2571	6,645.03	2.80	173.44	-	-	4,509.24	-	4,682.68	4.59	1,189.50	2,386.99	1,092.72	8.88				√				2571
2.5.1 (3)	โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน(ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา ระยะทาง 14.8 กม.	รฟท.	2567-2571	10,670.27	2.80	262.97	-	-	10,390.82	-	10,653.79	4.59	2,943.29	5,413.95	2,278.36	13.60	√							2571
2.5.1 (4)	โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน(Missing Link) ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (ระยะทาง 27.5 กม.)	รฟท.	2566-2572	32,391.82	-	882.55	-	-	31,509.27	-	32,391.82	17.30	5,705.38	6,892.91	10,067.72	9,708.51				√				หลังปี 2571
2.5.1 (5)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี (เริ่มปี 2561) ระยะทาง 37.5 กม.	รฟม.	2561-2567	51,381.83	46,700.92	150.00	-	-	4,455.91	-	4,605.91	3,110.67	1,345.24	50.00	50.00	50.00							√	2567
2.5.1 (6)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง (เริ่มปี 2561) ระยะทาง 30.4 กม.	รฟม.	2561-2566	48,424.43	45,949.25	61.63	-	-	2,391.05	-	2,452.68	1,989.70	417.98	15.00	15.00	15.00							√	2566
2.5.1 (7)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันออก ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (เริ่มปี 2560) ระยะทาง 22.5 กม.	รฟม.	2560-2569	107,680.51	79,055.07	104.79	-	7,751.15	20,747.00	-	28,602.94	3,473.54	5,972.24	6,810.19	7,757.26	4,589.71							√	2569
2.5.1 (8)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - รัชฎาภิรุบรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) ระยะทาง 23.6 กม.	รฟม.	2565-2571	117,473.35	10,834.79	10,439.86	-	66,945.77	17,640.86	-	95,026.49	15,966.06	20,058.31	15,143.16	19,582.62	24,276.34							√	2571
2.5.1 (9)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ส่วนตะวันตก ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม ระยะทาง 13.4 กม.	รฟม.	2566-2572	122,067.27	26.27	14,661.00	-	-	72,219.57	-	86,880.57	-	17,886.17	18,584.92	27,364.60	23,044.88							√	2572
2.5.1 (10)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำลาลี (บึงกุ่ม) ระยะทาง 22.1 กม.	รฟม.	2568-2571	48,477.72	40.73	7,237.75	67.24	-	20,235.30	-	27,540.29	18.45	13.33	16.25	11,026.16	16,466.10		√						2571
กลยุทธ์ที่ 2.5.2 ขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญ																							
2.5.2 (1)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต - ห้าแยกฉลอง	รฟม.	2571-2574	35,350.20	9.95	-	89.25	-	-	-	89.25	21.47	38.50	-	-	29.28		√						2574
2.5.2 (2)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่(สายสีแดง) ช่วงโรงพยาบาลนครพิงค์ - แยกแม่เหียะสมานสามัคคี	รฟม.	2570-2573	29,621.62	35.35	15.00	62.85	-	4,483.54	-	4,561.39	24.75	18.46	-	8.84	4,509.34		√						2573
2.5.2 (3)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดนครราชสีมา(สายสีเขียว) ช่วงตลาดเซฟวัน - สถานคุ้มครองและพัฒนาอาชีพบ้านนารีสวัสดิ์	รฟม.	2570-2573	7,242.80	30.42	17.00	61.11	-	998.03	-	1,076.14	18.10	18.25	6.76	8.10	1,024.93		√						2573
2.5.2 (4)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดพิษณุโลก(สายสีแดง) ช่วงมหาวิทยาลัยพิษณุโลก - ห้างสรรพสินค้าเซ็นทรัลพิษณุโลก	รฟม.	2571-2574	1,671.76	-	-	80.00	-	-	-	80.00	-	-	24.00	50.40	5.60	√							2575
	รวมเป้าประสงค์ที่ 2.5			**625,669.01**	**182,691.15**	**34,168.87**	**360.45**	**74,696.92**	**195,875.24**	**-**	**305,101.48**	**24,653.81**	**57,457.32**	**58,520.39**	**80,719.43**	**83,750.53**								
	รวมยุทธศาสตร์ที่ 2			**3,702,997.30**	**482,405.47**	**421,450.03**	**92,940.43**	**628,454.93**	**349,614.87**	**43,717.02**	**1,536,177.28**	**131,415.25**	**282,060.51**	**379,237.05**	**390,490.78**	**352,973.70**								

หน่วยงาน : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
กรมทางหลวง (ทล.)
กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย(กทพ.)
การรถไฟแห่งประเทศไทย(รฟท.)
การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย(รฟม.)
กรมเจ้าท่า (จท.)
การท่าเรือแห่งประเทศไทย(กทท.)
กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด(บวท.)

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570								
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน						ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
เป้าประสงค์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ																								
กลยุทธ์ที่ 3.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง																								
3.1.1 (1)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวงชนบทรองรับการปรับความเร็วจำกัดไม่เกิน120	ทช.	2564-2570	253.14	-	253.14	-	-	-	-	253.14	253.14	-	-	-							√	เริ่มปี 2565
3.1.1 (2)	การปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรกำแพงคอนกรีตแบบ Single Slope Barrier (SSB) แผ่นยางธรรมชาติครอบคอนกรีตแบริเออร์(RFB) หรือหลักยางธรรมชาติ GRP และปรับปรุงลักษณะทางกายภาพอื่น ๆ ที่จำเป็น	ทช.	2563-2567	2,251.36		2,251.36	-	-	-	-	2,251.36	979.42	1,271.94	-	-	-						√	-
3.1.1 (3)	โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงแผ่นดิน	ทล.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						√	-
3.1.1 (4)	โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท	ทช.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-						√	-
กลยุทธ์ที่ 3.1.2 พัฒนาองค์ความรู้ ปลูกฝังจิตสำนึก และสร้างกระบวนการกำกับดูแลด้านความปลอดภัยให้แก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและการขนส่งสินค้าทางถนน																								
3.1.2 (1)	โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองแพทย์อิเล็คทรอนิกส์ ร่วมกับGBDI	ขบ.	2566	5.00	-	-	-	-	-	5.00	5.00	5.00	-	-	-	-						√	2567
3.1.2 (2)	โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยคมนาคม	สปค.	2567	7.45	-	7.45	-	-	-	-	7.45	-	7.45	-	-	-	√							-
3.1.2 (3)	โครงการพัฒนาระบบควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน	ขบ.	2567	30.00		30.00	-	-	-	-	30.00	-	30.00	-	-	-	√							-
3.1.2 (4)	โครงการยกระดับการควบคุมกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน (Phase 3)	ขบ.	2568	30.00		30.00	-	-	-	-	30.00	-	-	30.00	-	-	√							-
3.1.2 (5)	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อวิเคราะห์และจัดการความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนนของผู้ใช้รถจักรยานยนต์และคนเดินเท้า	สปค.	2567	9.80		9.80	-	-	-	-	9.80	-	9.80	-	-	-	√							
3.1.2 (6)	โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุเชิงลึก	สปค.	2567-2570	12.00		12.00	-	-	-	-	12.00	-	12.00	-	-	-	√							
3.1.2 (7)	โครงการพัฒนาศักยภาพการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนนให้มีประสิทธิภาพ และความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล	ขบ.	2566	13.88		13.88	-	-	-	-	13.88	13.88	-	-	-	-						√	-
3.1.2 (8)	โครงการผลิตสื่อเพื่อขับเคลื่อนค่านิยมและวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	2566	25.97	-	-	-	-	-	25.97	25.97	25.97	-	-	-	-						√	2566
3.1.2 (9)	โครงการศึกษาพัฒนาทรัพยากรการศึกษาแบบเปิด (Open Educational Resources: OEP) และผลิตสื่อสำหรับเด็กและเยาวชนเพื่อปลูกฝังพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยเพื่อการพัฒนาอย่าง	ขบ.	2566-2567	28.00	-	-	-	-	-	28.00	28.00	28.00	-	-	-	-						√	2567
3.1.2 (10)	โครงการนักเรียนรุ่นใหม่มีใบขับขี่	ขบ.	2566-2570	106.81	-	-	-	-	-	95.19	95.19	15.38	19.81	20.00	20.00	20.00						√	2566-2570
3.1.2 (11)	โครงการกิจกรรมรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลสำคัญ	ขบ.	2566-2570	607.91	-	-	-	-	-	607.91	607.91	122.00	119.91	122.00	122.00	122.00						√	2566-2570
3.1.2 (12)	โครงการศึกษาพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลบุคลากรจัดการด้านความปลอดภัยในการขนส่ง	ขบ.	2566-2567	14.42	-	-	-	-	-	14.42	14.42	14.42	-	-	-	-						√	2567
3.1.2 (13)	โครงการอบรมผู้ตรวจสอบความปลอดภัย	สปค.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							
3.1.2 (14)	ตรวจเข้มขับรถโดยสารสาธารณะ Checking Point เพื่อการเดินทางด้วยรถโดยสารสาธารณะอย่างปลอดภัย ภายใต้โครงการสนับสนุนการดำเนินกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค(นักวิชาการขนส่งด้านความปลอดภัย) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.	ขบ.	2566-2570	292.87		-	-	-	-	292.87	292.87	52.87	60.00	60.00	60.00	60.00						√	2566-2570
กลยุทธ์ที่ 3.1.3 ยกระดับและสร้างมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้รถใช้ถนน																								
3.1.3 (1)	โครงการศึกษาเพื่อกำหนดอายุการใช้งานระบบตรวจสภาพรถทั่วประเทศเพื่อรักษามาตรฐานการตรวจสภาพรถ	ขบ.	2566	30.00		-	-	-	-	30.00	30.00	30.00	-	-	-	-	√				-		2567
3.1.3 (2)	โครงการศึกษาเพื่อกำหนดแนวทางการจัดทำและการใช้ทางข้ามถนนปลอดภัย เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	2566	4.29		-	-	-	-	4.29	4.29	4.29	-	-	-	-	√				-		2567
3.1.3 (3)	โครงการจ้างศึกษาพัฒนาความปลอดภัยของการใช้รถยนต์รับจ้างสามล้อและรถยนต์สามล้อส่วนบุคคล	ขบ.	2566	4.02		-	-	-	-	4.02	4.02	4.02	-	-	-	-	√				-		2567
3.1.3 (4)	โครงการระบบแจ้งเตือนการกระทำความผิดแก่ผู้ประกอบการเดินรถแบบอัตโนมัติ	ขบ.	2567	6.15		-	-	-	-	6.15	6.15	-	6.15	-	-	-	√				-		2568
	รวมเป้าประสงค์ที่ 3.1			**3,733.07**		**2,607.63**	**-**	**-**	**-**	**1,113.82**	**3,721.45**	**1,548.39**	**1,537.06**	**232.00**	**202.00**	**202.00**								
เป้าประสงค์ที่ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง																								
กลยุทธ์ที่ 3.2.1 เตรียมความพร้อมปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มความปลอดภัยตามแนวโครงข่ายและเส้นทางรถไฟ																								
3.2.1 (1)	โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบระบายน้ำโครงสร้างพื้นฐานระบบราง และจัดทำมาตรการลดความเสี่ยงต่อภัยระบบราง (Hazard Map & Railway Hazard Identification And Alert System)	ขร.	2567-2568	28.00		28.00	-	-	-	-	28.00		8.96	19.04			√							-
3.2.1 (2)	โครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบรถขนส่งทางราง	ขร.	2568-2569	30.00		30.00	-	-	-	-	30.00			10.00	20.00		√							-
กลยุทธ์ที่ 3.2.2 เตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกการให้ความช่วยเหลือและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางราง																								
3.2.2 (1)	การจัดเตรียม สร้างทักษะ เพิ่มพูนความรู้ และประสบการณ์ของบุคลากรด้านความปลอดภัยทางราง	ขร. รฟม. รฟท. รฟฟท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-
3.2.2 (2)	กำหนดมาตรการและกลไกการประสานงาน/แจ้งเหตุ ช่วยเหลือและส่งต่อผู้ประสบอุบัติเหตุทางราง	ขร	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-
3.2.2 (3)	จัดทำแผนเตรียมความพร้อมด้านความปลอดภัยทางรางและแผนช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุทางราง รวมทั้งการฝึกซ้อมแผนประจำปี	ขร. รฟม. รฟท. รฟฟท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 3.2.3 พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางราง																								
3.2.3 (2)	โครงการศึกษาและจัดทำมาตรฐานระบบไฟฟ้าและระบบอาณัติสัญญาณ ระยะที่2 (รถไฟฟ้าในเมือง)	ขร	2566-2567	22.78		22.78	-	-	-	-	22.78	6.84	15.94				√							-
3.2.3 (3)	การศึกษามาตรฐานระบบรางของ UIC	ขร	2566-2570	2.19		2.19	-	-	-	-	2.19	0.39	0.45	0.45	0.45	0.45	√							-
3.2.3 (4)	การจัดทำร่างมาตรฐานการขนส่งทางรางที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย	ขร	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
3.2.3 (1)	โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานการตรวจสภาพรถขนส่งทางรางของหน่วยงานตรวจสอบและรับรองรถขนส่ง	ขร	2567	13.95		13.95	-	-	-	-	13.95		13.95				√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 3.2			**96.93**	**-**	**96.93**	**-**	**-**	**-**	**-**	**96.93**	**7.23**	**39.30**	**29.49**	**20.45**	**0.45**								
เป้าประสงค์ที่ 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ																								
กลยุทธ์ที่ 3.3.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพ สิ่งอำนวยความสะดวกและอุปกรณ์ที่จำเป็น และมาตรการเพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยของท่าเรือ																								
3.3.1 (1)	การจัดทำแผนเผชิญเหตุและการเตรียมความพร้อมเมื่อมีอุบัติเหตุ เหตุฉุกเฉิน หรือก่อการร้าย	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-
3.3.1 (2)	การพัฒนาและเพิ่มศักยภาพบุคลากรผู้ปฏิบัติงานภายในท่าเรือ	จท. กทท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-
กลยุทธ์ที่ 3.3.2 พัฒนามาตรฐานเตรียมความพร้อมปรับปรุงกลไกและบูรณาการด้านความปลอดภัยทางน้ำ																								
3.3.2 (5)	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization: IMO)	สปค.	2566-2570	10.00		10.00	-	-	-	-	10.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	√							
3.3.2 (1)	การจัดทำแผนเตรียมความพร้อมความปลอดภัยด้านคมนาคมขนส่งและแผนช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางน้ำ	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-						√							-
3.3.2 (2)	กำหนดมาตรฐาน เครื่องมือและอุปกรณ์ ที่สนับสนุนด้านความปลอดภัยทางน้ำ และการบังคับใช้กฎหมาย	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
3.3.2 (3)	จัดทำแผนการพัฒนาระบบการจัดการด้านความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสิ่งแวดล้อมท่าเรือ	กทท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
3.3.2 (4)	การฝึกซ้อมร่วมกับเรือโดยสาร (Passenger Ship Exercise) กรณีเรือประสบภัย	สปค.	2566-2570	23.00		23.00	-	-	-	-	23.00	3.00	5.00	5.00	5.00	5.00	√							
กลยุทธ์ที่ 3.3.3 พัฒนาการบริหารจัดการร่องน้ำและเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางน้ำเพื่อความมั่นคงและปลอดภัยทางน้ำ																								
3.3.3 (1)	ปรับปรุงระบบตรวจการณ์ชายฝั่งอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน(VTS ระยะที่ 3) พื้นที่ชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่างและอันดามัน	จท.	2568-2570	100.00		100.00	-	-	-	-	100.00		-	25.00	25.00	50.00							√	-
3.3.3 (2)	โครงการศึกษา สำรวจ ออกแบบระบบความปลอดภัยและความมั่นคงทางทะเลเพื่อรองรับโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้และเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน กรุงเทพมหานคร	จท.	2567	25.00		25.00	-	-	-	-	25.00		25.00	-	-	-	√							-
3.3.3 (3)	นำข้อมูลเข้าระบบฐานข้อมูลยานพาหนะทางน้ำทุกประเภทเพื่อใช้ในการกำกับดูแล บริหารจัดการและกำหนดนโยบายการขนส่งทางน้ำ	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-		-	-	-	-							√	-
3.3.3 (4)	โครงการซื้อระบบกล้องโทรทัศน์วงจรปิด แบบAI พร้อมระบบประมวลผลผู้ใช้บริการท่าเทียบเรือสาธารณะ และโครงข่ายสื่อสารไฟเบอร์ออฟติค ในแม่น้ำเจ้าพระยา ระยะที่ 1 กรุงเทพมหานคร	จท.	2566-2569	85.00		85.00	-	-	-	-	85.00		17.00	34.00	34.00	-	√	√						-
3.3.3 (5)	โครงการจัดระเบียบและดำเนินการรื้อถอนสิ่งล่วงล้ำลำน้ำตามแผน	จท.	2566-2570	180.00		180.00	-	-	-	-	180.00		45.00	45.00	45.00	45.00							√	-
3.3.3 (6)	จ้างที่ปรึกษาสำรวจ จัดทำแผนที่ และรายละเอียดของสิ่งล่วงล้ำลำน้ำบริเวณ แม่น้ำ และเกาะภายในประเทศ	จท.	2566-2570	275.00	55.00	220.00					220.00	35.61	184.39										√	-
3.3.3 (7)	การปฏิบัติการสืบสวนอุบัติเหตุทางน้ำกรณีเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงมาก(Very Serious Casualty) เพื่อหาสาเหตุที่แท้จริงและการเสนอมาตรการป้องกันอุบัติเหตุมิให้เกิดซ้ำในอนาคต	สปค.	2566-2570	31.28		31.28	-	-	-	-	31.28		6.23	8.35	8.35	8.35							√	-
กลยุทธ์ที่ 3.3.4 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางน้ำให้มีมาตรฐานสากล																								
3.3.4 (1)	แก้ไขข้อบกพร่องตามแผนปฏิบัติการ และเตรียมความพร้อมในการรองรับการตรวจประเมินจากIMO	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
3.3.4 (2)	ดำเนินการด้านความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ(IMO) กำหนด	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
3.3.4 (3)	พัฒนา ปรับปรุง และบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยตามแนวทาง ระเบียบ และวิธีปฏิบัติที่กำหนดไว้ในมาตรฐานสากล อนุสัญญา กฎหมายระหว่างประเทศ อนุสัญญาและพันธะกรณีที่เกี่ยวข้อง	จท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-												√	-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 3.3			**729.28**	**55.00**	**674.28**	**-**	**-**	**-**	**-**	**674.28**	**40.61**	**284.62**	**119.35**	**119.35**	**110.35**								
เป้าประสงค์ที่ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศเพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล																								
กลยุทธ์ที่ 3.4.1 ตรวจติดตาม กำกับดูแล และปรับปรุงมาตรฐานด้านความปลอดภัยการคมนาคมขนส่งทางอากาศ																								
3.4.1 (2)	โครงการฝึกอบรมตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(International Civil Aviation Organization: ICAO)	สปค.	2566-2570	25.74		25.74	-	-	-	-	25.74	2.00	5.74	6.00	6.00	6.00	√							-
3.4.1 (1)	งานส่งเสริมวัฒนธรรมความปลอดภัยเชิงบวกและวัฒนธรรมการปฏิบัติอย่างเป็นธรรมภายในระบบการบินของประเทศ	กพท.	2566-2570	0.47		-	0.47	-	-	-	0.47	0.07	0.10	0.10	0.10	0.10	√							-

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2567	งบประมาณปี 2568	งบประมาณปี 2569	งบประมาณปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
กลยุทธ์ที่ 3.4.2 พัฒนาระบบบริหารและการดำเนินงานเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินจากอุบัติเหตุทางอากาศ																								
3.4.2 (1)	งานพัฒนาแผนรองรับภาวะฉุกเฉินของการเดินอากาศด้าน ATM (ATM Contingency)	กพท.	2566-2570	0.09		-	0.09	-	-	-	0.09	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	√							-
3.4.2 (2)	การฝึกซ้อมการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานประสบภัย (Search and Rescue Exercise: SAREX)	สปค.	2566-2570	32.00		28.00	4.00	-	-	-	32.00	4.00	7.00	7.00	7.00	7.00	√							-
3.4.2 (3)	โครงการจัดตั้งห้องปฏิบัติการอ่านวิเคราะห์ข้อมูลเครื่องบันทึกการบิน ตามแผนงานพัฒนาระบบและอุปกรณ์	สปค.	2568	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
3.4.2 (4)	โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำคู่มือและแผนปฏิบัติการค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือที่ประสบภัย (National SAR Supplement and Action Plan to the IAMSAR Manual)	สปค.	2567	5.00		5.00	-	-	-	-	5.00	-	5.00	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 3.4.3 ปรับปรุงกระบวนการและพัฒนากฎหมายและมาตรฐานด้านการคมนาคมขนส่งและความปลอดภัยทางอากาศให้มีมาตรฐานสากล																								
3.4.3 (1)	การแก้ไข พ.ร.บ. การเดินอากาศด้านความปลอดภัย	กพท.	2566-2567	-		-	-	-	-	-	-						√							-
3.4.3 (2)	งานทบทวนแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ (NCASP)	กพท.	2566-2570	2.20		-	2.20	-	-	-	2.20	0.44	0.44	0.44	0.44	0.44							√	-
3.4.3 (3)	โครงการตรวจประเมินตนเอง(Self assessment) โดยใช้ ICAO PQ เพื่อยกระดับค่า EI	กพท.	2566-2570	-		-		-	-	-	-	-					√							-
3.4.3 (4)	โครงการตามแผนความร่วมมือกับองค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ(ICAO) และหน่วยงาน	กพท.	2566-2570	18.29		-	18.29	-	-	-	18.29	2.19	6.80	6.60	0.80	1.90	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 3.4			**83.79**	**-**	**58.74**	**25.05**	**-**	**-**	**-**	**83.79**	**8.72**	**25.10**	**20.16**	**14.36**	**15.46**								
เป้าประสงค์ที่ 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม																								
กลยุทธ์ที่ 3.5.1 การดำเนินการที่มุ่งเน้นการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก มลพิษทางอากาศ และสนับสนุนส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง																								
3.5.1 (6)	โครงการศึกษาและจัดทำมาตรการกำกับดูแลการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและลดมลภาวะทางอากาศในภาคขนส่งทางราง	ขร.	2567	15.00		15.00	-	-	-	-	15.00	-	15.00	-	-	-	√	√						-
3.5.1 (2)	โครงการศึกษานโยบายการลดการใช้พลังงานในภาคคมนาคมขนส่งทางบก	สนข.	2564-2565	12.60	7.24	5.35	-	-	-	-	5.35	5.35	-	-	-	-							√	-
3.5.1 (3)	โครงการศึกษาแนวทางการกำหนดมาตรการด้านภาษีประจำปีสำหรับรถเพื่อสนับสนุนยานยนต์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม	ขบ.	2566	4.80		-	-	-	-	4.80	4.80	4.80	-	-	-	-							√	-
3.5.1 (4)	โครงการเช่ารถโดยสารปรับอากาศไฟฟ้า (EV) : จำนวน 2,013 คัน	ขสมก.	2566-2567	5,123.82	-	-	5,123.82	-	-	-	5,123.82	-	330.56	1,830.77	2,962.49	-				√			√	2568
3.5.1 (5)	โครงการจัดหารถโดยสารพลังงานทางเลือก(EV) : 75 คัน (รถ EV ขนาดเล็ก 54 คัน ขนาดใหญ่ 21 คัน)	บขส.	2566-2568	597.00	-	-	477.45	-	-	-	477.45	-	119.25	119.32	119.40	119.47							√	-
3.5.1 (7)	โครงการรถจักรดีเซลไฟฟ้า Hybrid DL 30 คัน พร้อมอะไหล่	รฟท.	2566-2570	6,524.00		-	6,524.00	-	-	-	6,524.00	-	-	2,174.00	2,174.00	2,176.00	√							2570
3.5.1 (8)	โครงการดัดแปลงรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง จำนวน 12 คัน	รฟท.	2566-2568	195.00	-	-	195.00	-	-	-	195.00	-	97.50	97.50	-	-	√							2568
3.5.1 (9)	โครงการปรับปรุงรถโดยสารเพื่อรองรับการใช้งานกับรถโบกี้ไฟฟ้ากำลัง(ระยะที่ 1 : 96 คัน)	รฟท.	2566-2569	310.60	-	-	310.60	-	-	-	310.60	-	103.00	103.00	104.60	-	√							2569
3.5.1 (10)	โครงการปรับปรุงดัดแปลงรถต้นแบบใช้เทคโนโลยีพลังงานสะอาด	รฟท.	2566-2569	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							2569
3.5.1 (11)	โครงการเพื่อพัฒนาท่าเรือสู่การเป็น Green Port Supply Chain	กทท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
3.5.1 (1)	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำฐานข้อมูล (Baseline Data) และการประเมิน (Tracking) การลดก๊าซเรือนกระจก	สนข.	2567-2568	25.00		-	25.00	-	-	-	25.00	15.44	9.56	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 3.5.2 สร้างกระบวนการตรวจจับตามและบริหารจัดการเหตุเพื่อเตรียมความพร้อมและรองรับสถานการณ์และผลกระทบจากภัยพิบัติ																								
3.5.2 (3)	แผนรองรับการเกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศต่อโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมอย่างยั่งยืน	สนข.	2568-2570	45.00		45.00	-	-	-	-	45.00	-	-	15.75	20.25	9.00	√	√						-
3.5.2 (1)	การพัฒนาระบบรายงานเหตุภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม(Intelligence Disaster Management: IDMS)	สปค.	2566-2567	15.50		10.08	-	-	-	5.43	15.50	10.08	5.43	-	-	-	√	√						-
3.5.2 (2)	การศึกษาเพื่อจัดทำกรอบการดำเนินงานและระบบบริหารจัดการภัยพิบัติที่ส่งผลกระทบต่อภาคคมนาคมอย่างยั่งยืน (ระยะที่ 1)	สนข.	2567-2568	45.00	-	29.25	-	-	-	15.75	45.00	-	15.75	29.25	-	-	√	√						-
กลยุทธ์ที่ 3.5.3 ซ่อมบำรุง ปรับปรุง และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและรองรับต่อความเปลี่ยนแปลงของภูมิอากาศ																								
3.5.3 (5)	ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำชายฝั่งทะเล และร่องน้ำภายในประเทศ(ภายใต้แผนงานบูรณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ)	จท.	2566-2570	6,532.60		6,532.60					6,532.60	125.48	619.45	1,673.37	2,238.30	1,876.00		√		√			√	-
3.5.3 (2)	งานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยและภัยพิบัติ 117 โครงการ	ทล.	2566-2570	2,654.43		2,654.43	-	-	-	-	2,654.43	2,654.43	-	-	-								√	2566
3.5.3 (3)	งานฟื้นฟูโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับความเสียหายจากอุทกภัยและภัยพิบัติ 168 โครงการ	ทช.	2566-2570	2,744.00		2,744.00	-	-	-	-	2,744.00	2,043.00	701.00	-	-								√	-
3.5.3 (4)	โครงการส่งเสริมการจัดการสิ่งแวดล้อมของสนามบินตามแนวทางAIRPORT EMS	กพท.	2566-2570	3.34		-	3.34	-	-	-	3.34	0.34	0.60	0.60	0.90	0.90	√						√	-
3.5.3 (1)	โครงการพัฒนาคูน้ำริมถนนวิภาวดีรังสิต	ทล.	2566-2568	950.00		950.00	-	-	-	-	950.00	190.00	380.00	380.00	-								√	2569
	รวมเป้าประสงค์ที่ 3.5			**25,797.69**	**7.24**	**12,985.71**	**12,659.20**	**-**	**-**	**25.98**	**25,670.89**	**5,048.92**	**2,397.10**	**6,423.56**	**7,619.94**	**4,181.37**								
	รวมยุทธศาสตร์ที่ 3			**30,440.75**	**62.24**	**16,423.28**	**12,684.26**	**-**	**-**	**1,139.80**	**30,247.33**	**6,653.87**	**4,283.18**	**6,824.56**	**7,976.09**	**4,509.63**								

หน่วยงาน :

สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
กรมทางหลวง (ทล.)	บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จากัด (รฟฟท.)
กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	กรมเจ้าท่า (จท.)
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
บริษัท ขนส่ง จากัด (บขส.)	สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

ยุทธศาสตร์ที่ 4
พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

รหัสโครงการ	ผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม	หน่วยงานหลัก	ระยะเวลาโครงการ	วงเงินทั้งโครงการ (ลบ.)	วงเงินที่เบิกจ่ายไปแล้ว (ลบ.)	วงเงินรวมตามแผนฯ						วงเงินรายปี (ลบ.)					สถานะ							ปีเปิดบริการ
						งบประมาณแผ่นดิน	เงินนอกงบประมาณ				งบประมาณรวมทั้งแผน	งบประมาณ ปี 2566	งบประมาณ ปี 2567	งบประมาณ ปี 2568	งบประมาณ ปี 2569	งบประมาณ ปี 2570	ยังไม่เริ่มดำเนินการ	ศึกษา/ออกแบบ	EIA	ขออนุมัติโครงการ	ประกวดราคา	เวนคืน (ถ้ามี)	ก่อสร้าง/ดำเนินการ	
							เงินรายได้	เงินกู้	PPP (ก่อสร้าง)	กองทุน														
เป้าประสงค์ที่ 4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง																								
กลยุทธ์ที่ 4.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากระบวนงานและระบบให้บริการภาครัฐให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ และสอดรับกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบัน																								
4.1.1 (1)	โครงการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม และแผนปฏิบัติราชการสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม พศ.	สปค.	2569-2570	12.00		12.00	-	-	-	-	12.00	-	-	-	-	12.00	√							-
4.1.1 (2)	แผนงานสนับสนุนการดำเนินการตามระบบการตรวจราชการของกระทรวงคมนาคมให้สัมฤทธิ์ผล	สปค.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-								-
4.1.1 (3)	โครงการจัดทำคู่มือและแนวทางการให้เอกชนร่วมลงทุนในโครงการด้านคมนาคมขนส่ง	สนข.	2566	7.80	3.84	3.96	-	-	-	-	3.96	3.96	-	-	-	-							√	-
4.1.1 (4)	โครงการการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลสารสนเทศด้านการคมนาคมในระดับยุทธศาสตร์ของประเทศ	สนข.	2567-2568	30.07		30.07	-	-	-	-	30.07	-	10.90	19.17	-	-	√							-
4.1.1 (5)	โครงการพัฒนาระบบเพื่อรองรับการทำงานแบบ Hybrid Workplace ด้วยระบบ Unified Communication and Collaboration	กพท.	2566-2569	32.00		-	32.00	-	-	-	32.00	8.00	8.00	8.00	8.00	-	√							-
4.1.1 (6)	โครงการพัฒนาระบบสารสนเทศเพื่อเปลี่ยนสู่องค์กรดิจิทัล	กพท.	2567-2570	31.03		-	31.03	-	-	-	31.03	-	9.56	16.36	1.43	3.68	√							-
4.1.1 (7)	การเพิ่มสัดส่วน Outsource/ Out-job	รฟท.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 4.1.2 นำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้เพื่อพัฒนากระบวนงานและระบบให้บริการภาครัฐ สนองต่อพันธกิจและการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบราชการ 4.0																								
4.1.2 (1)	การนำเทคโนโลยีแห่งอนาคตมาประยุกต์ใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพความปลอดภัยของระบบคมนาคมขนส่ง	สปค.	2568	13.00		13.00	-	-	-	-	13.00	-	-	13.00	-	-	√							-
4.1.2 (2)	การขับเคลื่อน ติดตาม และประเมินผลการดำเนินงานตามแผนดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม และแผนพัฒนาดิจิทัลกระทรวงคมนาคม พศ. 2566 - 2570	สปค.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
4.1.2 (3)	การนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการพิจารณาอนุญาต/งานบริการต่าง ๆ ของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	สปค.	2566-2570	20.00		20.00	-	-	-	-	20.00	10.00	10.00	-	-	-	√							-
4.1.2 (4)	การเพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนา Website และ Application ของกระทรวงคมนาคมและสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	สปค.	2567-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 4.1.3 พัฒนาระบบฐานข้อมูล บัญชีข้อมูล และการเชื่อมโยงข้อมูลภายในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้สามารถนำไปสู่การสร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่รัฐและเอกชน																								
4.1.3 (1)	การพัฒนาระบบวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ด้านคมนาคม	สปค.	2569-2570	100.00		100.00	-	-	-	-	100.00	-	-	-	50.00	50.00	√							-
4.1.3 (2)	การพัฒนากลไก บูรณาการข้อมูล และเชื่อมโยงข้อมูลความปลอดภัยด้านการคมนาคมขนส่งในรูปแบบดิจิทัล	สปค.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	√							-
4.1.3 (3)	จัดทำมาตรฐานการจัดการเรื่องร้องเรียนจากผู้ใช้บริการระบบขนส่งมวลชนทางราง	ขร.	2566	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
4.1.3 (4)	โครงการสำรวจความพึงพอใจของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม	สปค.	2566-2570	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-							√	-
4.1.3 (5)	การพัฒนาระบบเชื่อมโยงเครือข่ายฐานข้อมูลภายในองค์กร เพื่อใช้วิเคราะห์สนับสนุนการตัดสินใจในการ	รฟท.	2566-2567	72.00	-	-	72.00	-	-	-	72.00	-	-	72.00	-	-	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 4.1			**317.90**	**3.84**	**179.03**	**135.03**	**-**	**-**	**-**	**314.06**	**21.96**	**38.46**	**128.53**	**59.43**	**65.68**								
เป้าประสงค์ที่ 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากรเพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต																								
กลยุทธ์ที่ 4.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลังให้มีความคล่องตัว ยืดหยุ่น และเหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและความเปลี่ยนแปลง																								
4.2.1 (1)	โครงการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้มีรูปแบบและขนาดที่เหมาะสมกับภารกิจ	สปค.	2567-2570	-							-	-	-	-	-	-	√							-
4.2.1 (2)	การปรับปรุงการกำหนดตำแหน่ง/การเปลี่ยนชื่อสายงาน/การประเมินเพื่อเลื่อนสู่ระดับเชี่ยวชาญ ของส่วนราชการในสังกัด ตามแนวทางของสำนักงาน กพ. และระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง	สปค.	2566-2570	2.90		2.90					2.90	0.58	0.58	0.58	0.58	0.58	√							-
4.2.1 (3)	การปรับโครงสร้างองค์กรเพื่อสนับสนุนการดำเนินธุรกิจ เช่น ปรับลดสายงานที่ซ้ำซ้อนกับบริษัทลูก เกลี่ยอัตรากำลังภายใน	รฟท.	2666-2568	-							-	-	-	-	-	-	√							2,569.00
กลยุทธ์ที่ 4.2.2 พัฒนาความรู้และเสริมสร้างทักษะและความแข็งแข็งให้แก่บุคลากรให้พร้อมและทันต่อการเปลี่ยนแปลง																								
4.2.2 (1)	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรการพัฒนาศักยภาพบุคลากร สำนักวิศวกรรมยานยนต์เพื่อเพิ่มทักษะความรู้ด้านยานยนต์ไฟฟ้า ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566	ขบ.	2566	0.46		0.46	-	-	-	-	0.46	0.46	-	-	-	-	√							2566
4.2.2 (2)	โครงการฝึกอบรมหลักสูตรยกระดับการตรวจสภาพยานยนต์ไฟฟ้า สำหรับบุคลากรกรมการขนส่งทางบก เพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	ขบ.	2566	2.80		2.80	-	-	-	-	2.80	2.80	-	-	-	-	√							2566
4.2.2 (3)	โครงการฝึกอบรมบุคลากรในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อเพิ่มศักยภาพ สมรรถนะ เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง	สปค.	2566-2570	30.00		30.00					30.00	6.00	6.00	6.00	6.00	6.00	√							-
4.2.2 (4)	โครงการฝึกอบรมตาม แผนพัฒนาบุคลากรกรมการขนส่งทางบก	ขบ.	2566-2570	65.00		65.00	-	-	-	-	65.00	12.00	12.50	13.00	13.50	14.00	√							2566-2570
	รวมเป้าประสงค์ที่ 4.2			**101.16**	**-**	**101.16**	**-**	**-**	**-**	**-**	**101.16**	**21.84**	**19.08**	**19.58**	**20.08**	**20.58**								
เป้าประสงค์ที่ 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ																								
กลยุทธ์ที่ 4.3.1 เสริมสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมองค์กรให้มีความโปร่งใสและปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ																								
4.3.1 (1)	การเพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาความรู้แก่บุคลากรในการป้องกันปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ	สปค.	2566-2570	5.00		5.00					5.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	√							-
กลยุทธ์ที่ 4.3.2 นำนวัตกรรมและเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้เพื่อการดำเนินงานที่โปร่งใสและเปิดกว้าง																								
4.3.2 (1)	โครงการบูรณาการฐานข้อมูลมิติด้านการตรวจสอบภายในของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	สปค.	2566-2570	15.00		15.00					15.00			15.00			√							-
4.3.2 (2)	การยกระดับความพร้อมตามกรอบธรรมาภิบาลข้อมูลภาครัฐให้เป็นรูปธรรม	สปค.	2568-2570	15.00		15.00					15.00	-	-	15.00	-	-	√							-
กลยุทธ์ที่ 4.3.3 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และกระบวนการบังคับใช้ ให้มีความเข้มข้นและตรวจสอบได้																								
4.3.3 (1)	โครงการสัมมนาพัฒนากฎหมายการขนส่งทุกรูปแบบการขนส่งเพื่อยกระดับมาตรฐานการคมนาคมขนส่ง ความปลอดภัย และการให้บริการประชาชน	สปค.	2568-2570	0.60		0.60					0.60			0.20	0.20	0.20	√							-
	รวมเป้าประสงค์ที่ 4.3			**35.60**	**-**	**35.60**	**-**	**-**	**-**	**-**	**35.60**	**1.00**	**1.00**	**31.20**	**1.20**	**1.20**								
	รวมยุทธศาสตร์ที่ 4			**454.66**	**3.84**	**315.79**	**135.03**	**-**	**-**	**-**	**450.82**	**44.80**	**58.54**	**179.31**	**80.71**	**87.46**								

หน่วยงาน : สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

4.6 สรุปผลสัมฤทธิ์ของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570

จากการดำเนินแผนงาน/โครงการ ต่าง ๆ ตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 คาดว่าเมื่อสิ้นสุดกรอบระยะเวลาของแผนฯ ในปี พ.ศ. 2570 โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของไทยจะมีการพัฒนาเพิ่มขึ้น ดังนี้

แผนงาน/โครงการ	ปัจจุบัน	พ.ศ. 2570
การคมนาคมขนส่งทางบก		
ก่อสร้างทางพิเศษ / ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	505 กม.	871 กม.
รถโดยสารไฟฟ้า (EV) ของ ขสมก.	N/A	2,013 คัน
รถโดยสารไฟฟ้า (EV) ของ บขส.	N/A	75 คัน
การคมนาคมขนส่งทางราง		
ก่อสร้างรถไฟทางคู่	658 กม.	1,358 กม.
ก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	212 กม.	311 กม.
การคมนาคมขนส่งทางน้ำ		
ก่อสร้างและพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยว	165 ท่า	172 ท่า
ก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3 (เฉพาะ F1)	รองรับตู้สินค้าได้ 11 ล้าน TEUs/ปี	รองรับตู้สินค้าได้ 13 ล้าน TEUs/ปี
การคมนาคมขนส่งทางอากาศ		
พัฒนาท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ และปริมณฑล	ขีดความสามารถ 75 ล้านคน/ปี	ขีดความสามารถ 95 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค	ขีดความสามารถ 68.0 ล้านคน/ปี	ขีดความสามารถ 81.5 ล้านคน/ปี
ผลการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลก	สนามบินสุวรรณภูมิ อันดับที่ 68 ของโลก	สนามบินสุวรรณภูมิ ไม่เกินอันดับที่ 30 ของโลก

โดยการพัฒนาในกรอบระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฯ ได้พิจารณาความเชื่อมโยงกับแผนระยะ ที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2570) ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยระยะ 20 ปี ซึ่งมุ่งเน้นเรื่องการแก้ไขปัญหาสำคัญเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมีแผนงาน/โครงการ ที่สำคัญแบ่งตามประเภทของรูปแบบการขนส่ง ดังนี้

ด้านการขนส่งทางถนน

- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จำนวน 6 เส้นทาง
  - สายบางปะอิน-นครราชสีมา (M6)
  - สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (M81)
  - สายบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว (M82)
  - ส่วนต่อขยายอุตราภิมุข ตอนรังสิต-บางปะอิน (M5)
  - สายวงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก ตอนบางขุนเทียน-บางบัวทอง (M9)
  - ส่วนต่อขยายเชื่อมต่อสนามบินอู่ตะเภา (M7)

- โครงการก่อสร้างสะพาน จำนวน 5 สะพาน
  - สะพานเชื่อมเกาะลันตา
  - สะพานข้ามทะเลสาบสงขลา
  - สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ 5 (บึงกาฬ – บอลิคำไซ) จ.บึงกาฬ
  - สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที 6 (อุบลราชธานี – สาละวัน) จ.อุบลราชธานี
  - สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่ (ข้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 1) เพื่อรองรับรถยนต์และรถไฟ
- โครงการทางพิเศษ จำนวน 6 เส้นทาง
  - สายพระราม 3 – ดาวคะนอง – วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก
  - ทางพิเศษขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 2 (N2) ถ.ประเสริฐมนูกิจ – วงแหวนตะวันตก
  - ทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (จตุโชติ – ถนนวงแหวนรอบนอกฯ รอบที่ 3)
  - การแก้ไขปัญหาจราจรบนทางพิเศษ ระยะที่ 1
  - ทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต ตอนกะทู้ – ป่าตอง
  - ทางพิเศษจังหวัดภูเก็ต สายเมืองใหม่ – เกาะแก้ว – กะทู้
- โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย
- โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม
- การจัดหารถโดยสาร EV ของ บขส. และ ขสมก.
- ระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติแบบไม่มีไม้กั้น (M-Flow)
- การแปลงแผนแม่บท MR-Map ไปสู่การปฏิบัติ

ด้านการขนส่งทางราง

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 1 จำนวน 5 เส้นทาง
  - ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ
  - ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ
  - ช่วงนครปฐม – หัวหิน
  - ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์
  - ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร
- โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ประกอบด้วย
  - สายเด่นชัย – เชียงของ
  - สายบ้านไผ่ – นครพนม
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 ประกอบด้วย
  - ช่วงขอนแก่น – หนองคาย
  - ช่วงชุมทางถนนจิระ – อุบลราชธานี
- โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ประกอบด้วย
  - ช่วงกรุงเทพฯ – หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ – นครราชสีมา)

  - ช่วงกรุงเทพฯ – หนองคาย (ระยะที่ 2 ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย)
- โครงการก่อสร้างรถไฟชานเมืองสายสีแดง จำนวน 5 สายทาง
  - ช่วงบางซื่อ – รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน
  - ช่วงรังสิต – ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต
  - ช่วงตลิ่งชัน – ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม 3 สถานี
  - ช่วงตลิ่งชัน – ศิริราช
  - ช่วงบางซื่อ – พญาไท – มักกะสัน – หัวหมาก และช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง (Missing Link)
- โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมทะเลอ่าวไทย – อันดามัน (Land Bridge)
- โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตเมือง 6 สายทาง
  - สายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี
  - สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง
  - สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ – มีนบุรี
  - สายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)
  - สายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม)
  - ระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ห้าแยกฉลอง

ด้านการขนส่งทางน้ำ

- โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ในส่วนของท่าเรือ F)
- โครงการพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port)
- ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพทางเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก
- พัฒนาขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำเศรษฐกิจสำคัญ
- โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือรองรับเรือสำราญขนาดใหญ่ (Criuse Terminal)

ด้านการขนส่งทางอากาศ

- โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3
- จัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและอวกาศอู่ตะเภา
- โครงการพัฒนา/ปรับปรุง ท่าอากาศยานในภูมิภาค

ซึ่งการพัฒนาโครงการต่าง ๆ ดังกล่าวข้างต้น จะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง และโครงข่ายถนนสายหลักที่รองรับการเดินทางเข้าและออกจากเมืองหลัก เพิ่มมาตรฐานด้านความปลอดภัย ส่งเสริมคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ สนับสนุนการเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ เพิ่มทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน รวมทั้งส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

บทที่ 5

การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ การติดตามประเมินผล และการบริหารความเสี่ยง

บทที่ 5
การนำแผนไปสู่การปฏิบัติ การติดตามประเมินผล และการบริหารความเสี่ยง

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 จัดทำขึ้นเพื่อกำหนดเป้าหมายและกรอบวิธีการดำเนินงานเพื่อให้บรรลุผลตามเป้าหมาย และมีกระบวนการวิเคราะห์ ทบทวน และคาดการณ์การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานและพัฒนางานของกระทรวงคมนาคม ให้สามารถมุ่งเน้นการปฏิบัติงานของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงาน ในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้เป็นไปอย่างสอดคล้องเชื่อมโยง สามารถประสานการปฏิบัติได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล เพื่อสนองความต้องการของภาครัฐและประชาชน ซึ่งประกอบไปด้วยยุทธศาสตร์การพัฒนา 4 ด้าน คือ



ยุทธศาสตร์การพัฒนาที่กำหนดขึ้นทั้ง 4 ด้านดังกล่าว จะนำไปสู่การกำหนดพันธกิจ ตัวชี้วัด แผนงาน/โครงการ กิจกรรม และแผนการดำเนินงานแต่ละปีของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมในระยะเวลา 5 ปี (พ.ศ. 2566 - 2570) ซึ่งจะเป็นกลไกสำคัญในการบริหารจัดการและพัฒนาแผนอย่างมีพลวัตร และมีแนวทางในการดำเนินงานตามแผนให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

หน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคม ควรเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมทั้งที่เป็นปัจจัยภายในและภายนอกของหน่วยงานอย่างต่อเนื่อง เพื่อใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการ รวมถึงใช้ในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการประจำปี และควรตรวจสอบจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และภัยคุกคามในแต่ละช่วงเวลาและในแต่ละปีรวมถึงการวิเคราะห์และเรียนรู้ผลการดำเนินงานในรอบปีที่ผ่านมา เพื่อตรวจสอบประสิทธิภาพและประสิทธิผลการปฏิบัติงาน ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน และใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปี เพื่อให้การดำเนินงานตามแผนนั้นมีผลสัมฤทธิ์สูงสุด

ทั้งนี้ ในการจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีนั้น ควรพิจารณาช่วงระยะเวลาดำเนินการ เพื่อให้สามารถจัดทำแผนดังกล่าวได้สอดคล้องกับปฏิทินงบประมาณประจำปี นอกจากนี้ ก่อนสิ้นสุดแผน (ภายในปี 2570) ควรมีการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2571 - 2575 เพื่อให้สอดคล้องกับกรอบเวลาที่ได้ระบุไว้ในแผนระดับ 2 รวมทั้งควรจัดให้มีการประชุมหรือการหารือร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถจัดลำดับความสำคัญของการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ สามารถบูรณาการโครงการ แผนงานด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสูงสุด

5.1 การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติและการติดตามประเมินผล

กรอบการดำเนินงานกำหนดกลไกการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ รวมถึงกลไกในการประเมินผล เพื่อนำไปสู่การดำเนินการปฏิบัติรายโครงการที่จะก่อให้เกิดผลลัพธ์อย่างมีประสิทธิภาพด้วยความร่วมมืออย่างบูรณาการ ถูกกำหนดขึ้นภายใต้หลักการดังนี้

1) การใช้กระบวนการการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
2) ประสานพลังความร่วมมือจากทุกภาคส่วน เพื่อให้ได้ข้อเสนอในการดำเนินงานเชิงนโยบาย งบประมาณ และองค์ความรู้ด้านวิชาการ
3) จัดกระบวนการอย่างเป็นระบบและต่อเนื่องให้สอดคล้องกับเป้าหมาย ตัวชี้วัดที่กำหนด ตลอดจนคำนึงถึงความสำคัญเร่งด่วนของปัญหา
4) มีการรายงานผลการดำเนินแผนงาน/โครงการ ตามแผนการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ภายใต้แผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2566 - 2570 อย่างต่อเนื่อง
5) ใช้กลไกที่มีอยู่ให้มีประสิทธิภาพมากที่สุด ด้วยการปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนบทบาทหรือกำหนดกลไกการดำเนินงานใหม่เท่าที่จำเป็น

5.1.1 หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

การขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ไปสู่การปฏิบัติอย่างมีประสิทธิภาพและมีการบูรณาการความร่วมมือสอดคล้องกันตั้งแต่ระดับนโยบายจนถึงระดับปฏิบัติการควรมีหน่วยงานและบทบาทที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม รวม 23 หน่วยงาน ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.1.1-1**

ตารางที่ 5.1.1-1 หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

	หน่วยงาน
1) ส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม	1. สำนักงานรัฐมนตรี (สรค.)
	2. สำนักงานปลัดกระทรวง (สปค.)
	3. กรมเจ้าท่า (จท.)
	4. กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
	5. กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
	6. กรมทางหลวง (ทล.)
	7. กรมทางหลวงชนบท (ทช.)
	8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)
	9. กรมการขนส่งทางราง (ขร.)
2) รัฐวิสาหกิจในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม	1. การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
	2. การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
	3. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
	4. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
	5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
	6. สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)
	7. บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)
	8. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)
	9. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)
	10. บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด (รทส.)
	11. บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)
	12. บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด (SRTA)
3) องค์การมหาชน	1. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สทร.)
4) องค์กรอิสระตามกฎหมาย	1. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)

5.1.2 กลไกการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติ

การขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติให้ประสบความสำเร็จได้นั้น จำเป็นที่หน่วยงานผู้ปฏิบัติงานต้องได้รับการจัดสรรงบประมาณและทรัพยากรที่เพียงพอ และเหมาะสมสำหรับการปฏิบัติงานต่าง ๆ ขณะเดียวกันเมื่อเริ่มดำเนินโครงการพัฒนาต่าง ๆ ไปในระยะหนึ่งแล้ว จำเป็นต้องมีการติดตามและประเมินผลอย่างสม่ำเสมอตามกลไกที่กำหนดขึ้น ซึ่งแบ่งบทบาทหน้าที่ของทุกภาคส่วนไว้อย่างชัดเจน เพื่อให้สามารถสรุปสถานะและความคืบหน้าของการดำเนินงาน และรายงานต่อคณะกรรมการที่เกี่ยวข้อง และยังสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการทบทวนแผนฯ ฉบับนี้ ให้สอดรับกับสถานการณ์และบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปในขณะนั้น ซึ่งหากไม่ได้มีการทบทวนและปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานและค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดต่าง ๆ ให้เป็นพลวัต อาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานตามโครงการในแผนที่วางกรอบเอาไว้ได้ ด้วยเหตุนี้การขับเคลื่อนแผนฯ ฉบับนี้ไปสู่การปฏิบัติได้จึงจำเป็นต้องตั้งอยู่บน 5 กลไกย่อยที่จะช่วยให้การขับเคลื่อนเป็นไปได้อย่างเป็นรูปธรรม และบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยสรุปได้ดังนี้

1) กลไกย่อยที่ 1 การสร้างความเข้าใจ การกำหนดการดำเนินงานที่จะเกิดขึ้นในภาพรวม และการถ่ายทอดแผนฯ

(1) การจัดประชุมหารือ ร่วมกับหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- เพื่อสร้างความตระหนักรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 และประชาสัมพันธ์โครงการภายใต้แผนฯ ฉบับนี้
- เพื่อรับฟังความคิดเห็น ความต้องการ รวมถึงข้อกังวลใจที่เกิดขึ้นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- เพื่อร่วมกันกำหนดภาพรวมการดำเนินงานที่จะเกิดขึ้นภายในปีงบประมาณปัจจุบัน

(2) เสนอแผนปฏิบัติการต่อผู้บริหารกระทรวงคมนาคม เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะ หรือรับมอบนโยบายอื่น ๆ เพื่อนำไปดำเนินการปรับปรุงแก้ไข หรือพัฒนาการดำเนินงานตามโครงการภายใต้แผนฯ ฉบับนี้ต่อไป

2) กลไกย่อยที่ 2 การขับเคลื่อนแนวทางการดำเนินงานเชิงบูรณาการ

(1) การประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อปฏิบัติการในแต่ละแผนงาน/โครงการ/แนวทางการดำเนินงานที่จะเกิดขึ้น

(2) หน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่ และหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการดำเนินงานตามแผน บูรณาการการดำเนินงานร่วมกันด้วยการกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดโครงการร่วมกัน (Shared KPI) จากนั้นตกลงเห็นพ้องและนำแนวทางการดำเนินงานดังกล่าว ไปกำหนดเป็นเป้าหมายหลัก (Mandate) หรือตัวชี้วัดหลัก (KPIs) ของแต่ละหน่วยงาน

3) กลไกย่อยที่ 3 การวางแผนและการปฏิบัติ (Plan & Do)

การปฏิบัติตามโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ให้สำเร็จลุล่วงอย่างมีประสิทธิภาพ หน่วยงานที่รับผิดชอบจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณเพื่อการปฏิบัติอย่างเพียงพอและเหมาะสม โดยหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการดำเนินงานตามแผนต้องจัดทำแผนการดำเนินโครงการและคำของบประมาณ เพื่อยื่นคำขอกับหน่วยงานบริหารแหล่งงบประมาณเพื่อให้การขับเคลื่อนการดำเนินงานให้บรรลุวัตถุประสงค์เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวดเร็ว และตอบสนองนโยบายได้ทันท่วงที มีรายละเอียดดังนี้

(1) การวางแผน (Plan)

- จัดทำแผนงาน/โครงการให้มีความครบถ้วน เช่น การกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานตามกิจกรรม การกำหนดตัวชี้วัดที่มีความชัดเจนและสามารถวัดผลได้ ควรเชื่อมโยงกับเป้าหมายและตัวชี้วัดตามแผน
- จัดทำแผนงาน/โครงการให้มีความสมบูรณ์ เนื่องจากเป็นส่วนสำคัญในการสนับสนุนการตรวจสอบและการติดตามผลการดำเนินงาน (Check) และการปรับปรุงการดำเนินงาน (Act) เพื่อการพัฒนาปรับปรุงการดำเนินงานได้ในลำดับถัดไป
- สร้างการมีส่วนร่วมและตระหนักถึงเป้าหมายของความสำเร็จในการดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ
- สร้างความเข้าใจถึงการดำเนินงานของแผนงาน/โครงการนั้น ๆ เพื่อช่วยสร้างความตระหนักถึงเป้าหมายและการดำเนินงานเชิงกลยุทธ์ โดยพิจารณาความสอดคล้องกับเป้าหมายและตัวชี้วัดตามแผน

(2) การปฏิบัติ (Do)

- จัดลำดับความสำคัญของงานในกรณีที่มีภารกิจเร่งด่วนแทรกซ้อน ซึ่งส่งผลต่อความสามารถในการดำเนินงานได้ทันตามแผนงาน/โครงการ ทั้งนี้ ควรคำนึงถึงผลกระทบในทุกระดับที่อาจเกิดขึ้นจากความล่าช้าหรือไม่สามารถดำเนินการได้สำเร็จตามเป้าหมาย
- สื่อสาร ชี้แจง และสร้างความเข้าใจต่อบริบทของแผนปฏิบัติการต่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งระบุผู้รับผิดชอบหลัก

4) กลไกย่อยที่ 4 การติดตามและประเมินผล (Check)

(1) จัดระบบ/รูปแบบการติดตาม ประเมินผลการดำเนินโครงการที่ทันสถานการณ์และเป็นรูปแบบเดียวกัน เช่น การกำหนดตัวชี้วัดที่เป็นรูปธรรมในการวัดความก้าวหน้าของการดำเนินงานและจัดทำรูปแบบของการรายงานผลการดำเนินงานให้มีความละเอียดและชัดเจนมากยิ่งขึ้น

(2) ติดตามและประเมินผลการดำเนินงานโดยพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากความล่าช้าหรือไม่สามารถดำเนินโครงการได้บรรลุเป้าหมาย

(3) จัดทำระบบการติดตามและประเมินผลโดยเน้นความรู้ ความเข้าใจ และการตระหนักถึงความสำคัญของการติดตาม และรายงานผลโครงการของเจ้าหน้าที่หรือผู้รับผิดชอบโครงการเป็นหลักสำคัญ

(4) ชี้แจงหรือให้ความรู้เกี่ยวกับการติดตามและประเมินผลแก่เจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนกลไกการมีส่วนร่วมในการรายงานผล

เมื่อเริ่มดำเนินโครงการไปในระยะหนึ่งแล้ว จำเป็นจะต้องมีการติดตามความก้าวหน้าของการดำเนินงานอยู่เป็นระยะอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้ทราบความก้าวหน้า และสามารถประเมินปัญหาหรืออุปสรรคที่อาจเกิดขึ้นระหว่างการดำเนินการ และตระเตรียมแผนสำหรับการดำเนินงานในอนาคตต่อไปได้ นอกจากนี้ จำเป็นต้องมีการประเมินผลความสำเร็จให้สอดคล้องไปกับระยะเวลาของโครงการเมื่อโครงการแล้วเสร็จ เมื่อสิ้นสุดแผนในแต่ละระยะ และเมื่อสิ้นสุดการดำเนินงานทั้งหมดตามแผนฉบับนี้ภายในปี พ.ศ. 2570 โดยการติดตามและประเมินผลทั้งรายปี และแต่ละระยะจะดำเนินการผ่านระบบติดตามและประเมินผล หรือรวบรวมข้อมูลเพิ่มเติมผ่านช่องทางอื่น ๆ เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้กับหน่วยงานและเพิ่มความรวดเร็วในการติดตามข้อมูล ซึ่งหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการต่าง ๆ นำส่งข้อมูลผลความคืบหน้า/ผลการดำเนินโครงการเข้าสู่ระบบกลางจากนั้นระบบจะแสดงสถานะความคืบหน้าการดำเนินโครงการ/การบรรลุเป้าหมายตัวชี้วัด ระบบทำการประเมินผลความคืบหน้า/ความสำเร็จของการดำเนินโครงการตามระยะเวลาที่กำหนด จากนั้นรายงานผลการประเมินความคืบหน้า/ความสำเร็จของการดำเนินโครงการให้หน่วยงานต่าง ๆ สามารถเข้าถึงการแสดงผลได้ เพื่อให้ระบบการติดตามและประเมินผลเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นต้องปรับปรุงและเตรียมพร้อมระบบให้พร้อมรองรับการใช้งานได้อย่างครบวงจร

การติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 เป็นการติดตามและประเมินผลสำเร็จในภาพรวม และลึกลงไปในระดับของยุทธศาสตร์ และโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ของแผนฉบับนี้ โดยมีกลไกและแนวทางการติดตามและประเมินผลความก้าวหน้าของการดำเนินงานดังต่อไปนี้

(1) การติดตามผลรายปี ประกอบด้วย

- การติดตามการดำเนินงานตามเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับยุทธศาสตร์
- การติดตามการดำเนินงานตามเป้าหมายและตัวชี้วัดระดับเป้าประสงค์

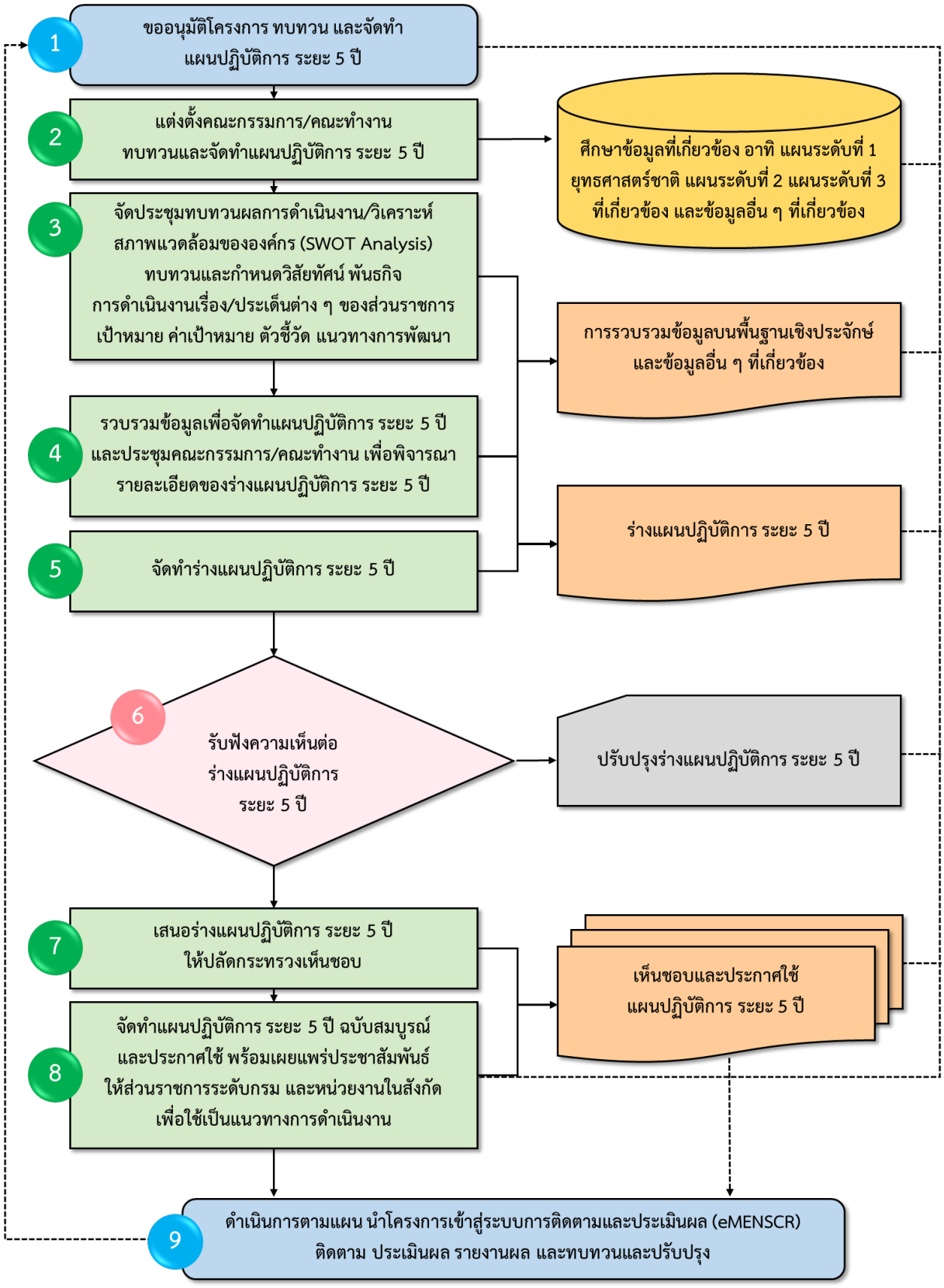
(2) การประเมินผลในแต่ละระยะ แบ่งออกเป็น

- **การประเมินผลในระยะที่ 1** เป็นการประเมินผลความคืบหน้าหรือความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนในช่วงปีที่ 1 และปีที่ 2 (พ.ศ. 2566 - 2567) ประกอบด้วย
  - ประเมินผลความคืบหน้าของการดำเนินงานแต่ละโครงการที่กำหนดภายในระยะ 2 ปี
  - ประเมินผลสำเร็จการดำเนินงานตามเป้าหมายและตัวชี้วัดของแต่ละระดับ
  - วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และเสนอแนวทางแก้ไข
- **การประเมินผลในระยะที่ 2** (สิ้นสุดแผน) เป็นการประเมินผลความคืบหน้าหรือความก้าวหน้าของการดำเนินการตามแผนในช่วงปีที่ 3 ปีที่ 4 และปีที่ 5 (พ.ศ. 2568 - 2570) ประกอบด้วย

- ประเมินผลความคืบหน้าของการดำเนินงานแต่ละโครงการที่กำหนดภายในระยะ 3 ปีหลัง
- ประเมินผลสำเร็จการดำเนินงานตามเป้าหมายและตัวชี้วัดของแต่ละระดับ
- วิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และเสนอแนวทางแก้ไข
- ประเมินผลสำเร็จของโครงการตามแผนเมื่อสิ้นสุดแผน

(3) การทบทวนแผนรายปี เป็นการทบทวนแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 รายปีให้การดำเนินงานยังสอดรับกับบริบทและสถานการณ์ปัจจุบันที่อาจเกิดการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยเมื่อสิ้นสุดการดำเนินงานแต่ละปี กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องมีการศึกษา รวบรวม และวิเคราะห์เปรียบเทียบสถานการณ์ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในปัจจุบันกับขณะที่มีการจัดทำแผน เพื่อประเมินผลกระทบและความจำเป็นที่จะต้องมีการทบทวนและปรับปรุง เป้าหมาย ตัวชี้วัด รายละเอียด แนวทางการดำเนินงาน ตลอดจนแผนงานโครงการต่าง ๆ

(4) การเตรียมการสำหรับแผนฯ ฉบับต่อไป เพื่อให้การปฏิบัติการเป็นไปได้อย่างต่อเนื่อง ไร้รอยต่อ มีประสิทธิภาพ และเกิดการเตรียมความพร้อมสำหรับการเปลี่ยนผ่านไปสู่ในระยะถัดไป จำเป็นต้องมีการดำเนินการศึกษา เตรียมความพร้อม และจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฉบับต่อไป ซึ่งต้องมีการศึกษาวิจัย รวบรวม และวิเคราะห์ข้อมูลสถานการณ์ในปัจจุบัน รวมถึงประเมินความพร้อม ช่องว่างการพัฒนา ประเด็นปัญหา อุปสรรค ความท้าทาย ตลอดจนแนวโน้มอนาคตที่อาจเกิดขึ้นในระยะถัดไป ส่งผลต่อการปฏิบัติงานและนำไปสู่ความจำเป็นที่จะต้องมีการพัฒนาการในรูปแบบใหม่ ซึ่งจำต้องมีการวางแผนและวางกรอบแนวทางการพัฒนาต่อจากแผนฉบับนี้สิ้นสุดลง ดังแสดงใน**รูปที่ 5.1.2-1**



รูปที่ 5.1.2-1 แผนผังขั้นตอนการทบทวนและจัดทำแผนปฏิบัติการ ระยะ 5 ปี ระยะต่อไป

5) กลไกย่อยที่ 5 การทบทวนและปรับปรุงแผนปฏิบัติราชการ (Act)

(1) แจ้งปัญหาและระบุสาเหตุ พร้อมเสนอแนวทางในการแก้ไขและดำเนินการ ตลอดจนกำหนดเวลาที่คาดว่าจะแล้วเสร็จ หากแผนงาน/โครงการไม่สามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จตามเป้าหมาย

(2) สร้างกลไกสนับสนุนการดำเนินงานโครงการให้แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา อาทิ การจัดประชุมอย่างต่อเนื่อง หรือรูปแบบรายงานนำเสนอที่สามารถเห็นช่องว่างของการปฏิบัติงาน

(3) เสนอแนวทางเพื่อการปรับปรุงหรือทบทวนหรือแก้ไข เพื่อพิจารณาถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อการดำเนินงานในภาพรวมของการดำเนินงานตามแผน

กระบวนการติดตามและประเมินผล จึงเป็นกิจกรรมที่มีความสำคัญมาก เนื่องจากกระบวนการติดตามและประเมินผลตามแผนปฏิบัติการ มีวัตถุประสงค์เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลทั้งในเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ ซึ่งข้อมูลที่ได้จากการวิเคราะห์จะช่วยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินการตามแนวทางการพัฒนาตามแผนปฏิบัติการ สามารถรับทราบผลการดำเนินการ รวมถึงปัญหาและอุปสรรคของการดำเนินการเป็นระยะ รวมถึงสามารถวางแผนเพื่อปรับเปลี่ยนทิศทางการดำเนินการให้มีความเหมาะสมต่อทรัพยากร สภาพแวดล้อมในการดำเนินการ ตลอดจนปัจจัยอื่น ๆ ที่เปลี่ยนแปลงไปในระหว่างปี

5.1.3 ข้อเสนอแนะ

ในส่วนของการขับเคลื่อนแผน สู่การปฏิบัติจริงที่เป็นรูปธรรมเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายได้ตามวิสัยทัศน์และยุทธศาสตร์ที่กำหนดขึ้นนั้น เมื่อจัดทำแผนปฏิบัติการฯ แล้วเสร็จสามารถจะแปลงตัวชี้วัดและเป้าหมายระดับกระทรวงให้เป็นของหน่วยงานระดับรองลงไปเพื่อนำไปจัดทำแผนปฏิบัติการประจำปีตามแผนงาน/โครงการหลัก และกำหนดตัวชี้วัด โดยจะต้องทำการถ่ายทอดนโยบาย วัตถุประสงค์ เป้าหมายและตัวชี้วัดไปสู่หน่วยงานระดับต่าง ๆ และบุคลากรทุกคน รวมทั้งสื่อสารถ่ายทอดแผนปฏิบัติการฯ ให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมรับทราบและซักซ้อมความเข้าใจเพื่อนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการเพื่อให้การดำเนินงานมีผลสัมฤทธิ์สูงสุด นอกจากนั้น กระทรวงคมนาคมควรมีการติดตามและทบทวนแผนเป็นประจำทุกปี โดยพัฒนากระบวนการติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและทบทวนตัวชี้วัดจากผลการดำเนินงานที่หน่วยงานดำเนินการแล้วเสร็จในแต่ละปี หากพบว่าไม่บรรลุเป้าหมายตัวชี้วัดที่วางไว้ ควรมีกลไกในการผลักดันหรือกำหนดให้หน่วยงานเสนอแผนงาน/โครงการ เพิ่มเติมเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ ได้ตามกรอบเวลาที่กำหนดต่อไป โดยมีข้อเสนอแนะในการดำเนินงานดังนี้

1) ผู้บริหารควรให้ความสำคัญและตั้งใจจริงในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม
2) มีกระบวนการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มากขึ้นในการดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ซึ่งจะช่วยให้กระทรวงคมนาคมกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจน และตอบสนองความต้องการของประชาชนมากขึ้น ทั้งนี้ ต้องมีการบูรณาการทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องโดยยึดหลักธรรมภิบาล โปร่งใส ตรวจสอบได้
3) การบูรณาการทุกภาคส่วนให้มีเป้าหมายร่วมกัน โดยถือเป็นจุดมุ่งหมายร่วมกันของทุกหน่วยงานในสังกัด เพื่อให้การดำเนินการตามแผนประสบความสำเร็จและมีความยั่งยืน
4) มีจุดมุ่งหมาย (Purpose) ที่สร้างแรงบันดาลใจทั้งวิสัยทัศน์ และพันธกิจที่สามารถจับต้องได้ ยืดหยุ่นได้ วัดผลได้ สามารถทำได้จริง อยู่บนพื้นฐานความเป็นจริง มีระยะเวลาที่ชัดเจนและสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล
5) แผนงาน/โครงการ ที่สะท้อนมาจากความต้องการที่แท้จริง สามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม มีผลกระทบต่อเป้าหมายตัวชี้วัดในระดับสูง และมีการจัดลำดับความสำคัญโครงการเนื่องจากข้อจำกัดด้านงบประมาณ
6) การนำผลการประเมินในอดีตมาปรับแก้ไข เพื่อให้แผนที่จะทำในอนาคตดีขึ้น และวิเคราะห์ความท้าทาย (Challenge) ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ความต้องการของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องภายในหน่วยงานและภายนอกหน่วยงาน รวมทั้งมีความกล้าที่จะทำในสิ่งที่ยากและท้าทายสูง
7) มีกลยุทธ์และกระบวนการทำงานที่ชัดเจน สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน หรือสิ่งที่สร้างให้เกิดความเชื่อมั่นในภาพการคมนาคมขนส่งของประเทศ
8) มีเครื่องมือการติดตามประเมินผลที่สามารถสะท้อนการดำเนินงานได้อย่างแท้จริง โดยสามารถประเมินผลสัมฤทธิ์ของโครงการสำคัญขนาดใหญ่ว่าเกิดผลลัพธ์ (Outcome) และผลกระทบ (Impact) ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ตั้งแต่การคิดเสนอโครงการหรือไม่
9) มีการทบทวนแผนเป็นประจำทุกปีสอดคล้องกับกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์ PDCA (Plan Do Check Act) ซึ่งปัจจุบันมีหลากหลายทฤษฎีนำมาเป็นตัวช่วยหรือเป็นเครื่องมือในการวิเคราะห์องค์กร แล้วแต่ความเหมาะสมขององค์กรในขณะนั้น ๆ เช่น TOWS Matrix เป็นต้น

5.2 กรอบการติดตามและประเมินผลระดับประเทศที่เกี่ยวข้อง

การติดตามประเมินผลเป็นกระบวนการที่สำคัญต่อการบริหารจัดการและการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเป็นอย่างยิ่ง เนื่องจากช่วยให้ทราบผลการดำเนินงานตามแผนงาน/โครงการ ที่กำหนดในแผนปฏิบัติการว่าสามารถบรรลุผลสำเร็จตามเป้าหมายหรือไม่ อย่างไร ซึ่งปัจจุบันกระทรวงคมนาคมต้องรายงานผลการปฏิบัติงานไปยังกลไกการตรวจสอบติดตามประเมินผลการทำงานจากหลายหน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) และสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ซึ่งแบ่งกรอบการรายงานผลการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องที่สำคัญ ดังนี้



1) การประเมินผลตามระเบียบว่าด้วยการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ พ.ศ. 2562

สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ ได้จัดทำ “ระบบติดตามและประเมินผลแห่งชาติ (Electronic Monitoring and Evaluation System of National Strategy and Country Reform: eMENSCR)” เป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการขับเคลื่อนแผนระดับต่าง ๆ ของประเทศไปสู่การปฏิบัติของส่วนราชการ โดยได้จัดทำในรูปแบบแพลตฟอร์มอิเล็กทรอนิกส์ให้ส่วนราชการในการกรอกข้อมูลเข้าสู่ระบบ ซึ่งหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วย ไม่ว่าจะเป็น ส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์การมหาชน หรือในรูปแบบอื่นใด มีหน้าที่นำข้อมูลแผนงาน/โครงการ/กิจกรรม เข้าสู่ระบบ และรายงานผลการดำเนินการตามห้วงระยะเวลา เพื่อแสดงการขับเคลื่อนการดำเนินการของหน่วยงานที่สอดคล้องรองรับและบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ

2) การประเมินผลตามตัวชี้วัด

"ดัชนีวัดระดับความสามารถในการแข่งขัน" เป็นการประเมินและวิเคราะห์ระดับความสามารถในการแข่งขันแบบองค์รวมของแต่ละประเทศ ซึ่งสภาเศรษฐกิจโลก (World Economic Forum: WEF) และสถาบันการจัดการนานาชาติ (World Competitiveness Ranking: IMD) ได้จัดทำดัชนีชี้วัดและจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ โดยกำหนดบนพื้นฐานของหลักคิดของการที่ประเทศต้องมีปัจจัยแวดล้อมทางธุรกิจที่ดี โดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะเลขานุการคณะกรรมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (กพข.) ได้ติดตามความก้าวหน้าและวิเคราะห์ข้อมูลการดำเนินงานของหน่วยงานและส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ จากการรายงานผลอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยที่ผ่านมา พบว่ามีตัวชี้วัดที่เป็นจุดอ่อนของประเทศซึ่งเป็นประเด็นท้าทายและนำไปสู่การปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

กระทรวงคมนาคมได้ตรวจสอบตัวชี้วัดสำคัญในการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศและตัวชี้วัดอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม (ดัง**ตารางที่ 5.2-1**) และได้นำมากำหนดแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องและรองรับไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมฉบับนี้แล้วเพื่อให้มีการขับเคลื่อนและเกิดผลการปฏิบัติที่เป็นรูปธรรม ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องมีการติดตามความก้าวหน้า และรายงานผลการดำเนินงานที่เกิดขึ้นในรอบปี เพื่อสรุปผลการดำเนินงานในส่วนของตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการประเมินประเด็นเหล่านี้รายงานผลไปยังสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

ตารางที่ 5.2-1 ตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม

รหัสเป้าหมาย	ตัวชี้วัด (Strategic KPIs)	ค่าปัจจุบัน	ค่าเป้าหมายปี 2570
070001	1. ความสามารถในด้านการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น โดย IMD (อันดับ)	44 (ปี 2565)	38
070101	2. สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง (เฉลี่ยร้อยละ)	13.8 (ปี 2564)	น้อยกว่า 11
070102	3. ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย (อันดับ/คะแนน)	25/3.2 (ปี 2564)	25/3.6
070103	4. การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น (ร้อยละ)	1.44 (ปี 2564)	7
070104	5. การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ● กรุงเทพฯ และปริมณฑล (ร้อยละ) ● เมืองหลักในภูมิภาค ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต (ในปี 2570)	 8.27 (ปี 2564) 0.56 (ปี 2565)	 40 10
070105	6. ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง (คนต่อประชากรแสนคน)	25 (ปี 2564)	12
050402	7. จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มขึ้นสะสม (จำนวนท่าเรือ)	เดิมมี 9 ท่าเรือ (ปี 2564)	4 ท่าเรือ
050602	8. โครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวมีคุณภาพและมาตรฐานดีขึ้น (TTDI) ● การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ ● การพัฒนาการเดินทางและการท่องเที่ยวด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางบกและทางทะเล	 13 (ปี 2564) 48 (ปี 2564)	 12 45
180301	9. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกโดยรวมลดลงจากกรณีปกติ (ร้อยละ)	14 (ปี 2563)	ไม่น้อยกว่า 20
200001	10. ความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการภาครัฐ (ร้อยละ)	81.69 (ปี 2565)	90
200101	11. สัดส่วนกระบวนงานที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัล (ร้อยละ)	27.74 (ปี 2564)	60
200401	12. สัดส่วนหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ต่อหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด (ร้อยละ)	72 (ปี 2565)	
210101	13. สัดส่วนหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์ประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐต่อหน่วยงานทั้งหมดโดยมีคะแนนการประเมินไม่น้อยกว่า 85 คะแนน (ร้อยละ)	70.52 (ปี 2565)	100

ที่มา : เอกสารประกอบแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 – 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), 8 มีนาคม 2566, สศช.

3) การประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการ 4.0

เป็นการติดตามและประเมินผลการดำเนินการของส่วนราชการในการขับเคลื่อนภารกิจสำคัญของรัฐบาล และเพิ่มศักยภาพของส่วนราชการในการสนับสนุนการพัฒนาประเทศ ซึ่งจะต้องสอดคล้องกับแผนระดับต่าง ๆ ของประเทศ รวมถึงการแก้ไขปัญหาสำคัญเฉพาะเรื่องหรือภารกิจที่ได้รับมอบหมายพิเศษจากนายกรัฐมนตรี/รองนายกรัฐมนตรี/รัฐมนตรีที่กำกับและติดตามการปฏิบัติราชการ ตลอดจนการพัฒนานวัตกรรมต่าง ๆ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้นำแนวทางระบบราชการ 4.0 และแนวทางการประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 (PMQA 4.0) ที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) รวมทั้งการประเมินผลการดำเนินงานรัฐวิสาหกิจ ตามระบบ State Enterprise Assessment Model (SE-AM) กำหนด มาใช้เป็นกรอบในการปฏิบัติงาน

4) การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

เป็นการประเมินที่มีจุดมุ่งหมายที่จะก่อให้เกิดการปรับปรุงพัฒนาด้านคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐ ซึ่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (ป.ป.ช.) ได้กำหนดให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม กรอกข้อมูลผ่าน “ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศรองรับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส ในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITAS)” โดยมีตัวชี้วัดการประเมิน 10 ตัวชี้วัด และมีเกณฑ์การประเมินและการรายงานผลการประเมินในลักษณะค่าคะแนนควบคู่กับระดับผลการประเมิน (Rating Score) ดังนี้

- ตัวชี้วัดที่ 1 การปฏิบัติหน้าที่
- ตัวชี้วัดที่ 2 การใช้งบประมาณ
- ตัวชี้วัดที่ 3 การใช้อำนาจ
- ตัวชี้วัดที่ 4 การใช้ทรัพย์สินของราชการ
- ตัวชี้วัดที่ 5 การแก้ไขปัญหาการทุจริต
- ตัวชี้วัดที่ 6 คุณภาพการดำเนินงาน
- ตัวชี้วัดที่ 7 ประสิทธิภาพการสื่อสาร
- ตัวชี้วัดที่ 8 การปรับปรุงระบบการทำงาน
- ตัวชี้วัดที่ 9 การเปิดเผยข้อมูล
- ตัวชี้วัดที่ 10 การป้องกันการทุจริต

โดยมีค่าคะแนนควบคู่กับระดับผลการประเมิน (Rating Score) ดังนี้

คะแนน	ระดับ
95.00 – 100	AA
85.00 - 94.99	A
75.00 - 84.99	B
65.00 - 74.99	C
55.00 - 64.99	D
50.00 - 54.99	E
0 - 49.99	F

5.3 การวิเคราะห์ความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการฯ และแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง

ในการนำแผนปฏิบัติการฯ ไปสู่การปฏิบัติ อาจมีปัจจัยเสี่ยงหรือมีเหตุการณ์ที่ไม่พึงประสงค์ ที่ส่งผลกระทบต่อการดำเนินการและความสำเร็จของแผน ทำให้เป้าประสงค์ของแผนเบี่ยงเบนไป หรือทำให้ไม่สามารถดำเนินการตามแผนงานที่กำหนดไว้ เกิดความล่าช้าหรือไม่สามารถนำแผนไปปฏิบัติให้เกิดผลเป็นรูปธรรมได้ จึงได้ทำการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของแผน พร้อมทั้งกำหนดแนวทางในการบริการจัดการความเสี่ยง โดยมีขั้นตอนในการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการฯ 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การระบุปัจจัยเสี่ยง การประเมินโอกาสและผลกระทบของความเสี่ยง และการบริหารจัดการความเสี่ยง รายละเอียดดังแสดงใน**รูปที่ 5.3-1**



รูปที่ 5.3-1 ขั้นตอนการวิเคราะห์และประเมินความเสี่ยง

5.3.1 การระบุปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญ (Risk Identification)

การระบุความเสี่ยง หรือปัจจัยเสี่ยง เป็นการรวบรวมเหตุการณ์หรือสถานการณ์ที่อาจก่อให้เกิดความเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่อเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ หรือทำให้วัตถุประสงค์ของการดำเนินงานไม่บรรลุผลตามที่กำหนด ทั้งปัจจัยเสี่ยงที่เกิดจากปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกองค์กร โดยสามารถระบุความเสี่ยงพร้อมทั้งคำอธิบายเกี่ยวกับลักษณะของเหตุการณ์ความเสี่ยงนั้น ๆ ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.1-1**

ตารางที่ 5.3.1-1 ปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของแผน

ปัจจัยความเสี่ยง	ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น
● ผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาด	● ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณสินค้า ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ในผลการศึกษา เนื่องจากความกังวลของโรคระบาด ประชาชนหันมาใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น โดยเฉพาะโครงการร่วมลงทุน (PPP) ซึ่งอาจจะส่งผลกระทบให้ต้องมีการแก้ไขสัญญา หรือจะต้องสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติม เพื่อให้โครงการเกิดขึ้น
● ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนวิถีการทำงาน (New Normal)	● การเดินทางลดลงเนื่องจากการปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงาน (Work from Home) อาจส่งผลกระทบโดยตรงต่อรายได้ของโครงการระบบขนส่งสาธารณะ ซึ่งอาจจะต้องมีการแก้ไขสัญญา หรือสนับสนุนงบประมาณเพิ่มเติม
● ผลกระทบจากการดำเนินการตามแนวโน้มและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมจากองค์กรระหว่างประเทศ (Net Zero Carbon / SDG)	● ภาระงบประมาณที่เพิ่มขึ้น เพื่อดำเนินการตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมจากองค์กรระหว่างประเทศ ในการแก้ไขปัญหา และลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ ปัญหาภาวะโลกร้อน ปัญหาฝุ่นพิษ PM2.5

ตารางที่ 5.3.1-1 (ต่อ) ปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของแผน

ปัจจัยความเสี่ยง	ผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้น
• การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ	• ภาครัฐจะต้องจัดเตรียมและปรับรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่ม
• การไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาโครงการ	• การพัฒนาโครงการอาจจะไม่ต่อเนื่อง ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด รวมถึงการดูแลและบำรุงรักษาโครงการที่เปิดให้บริการแล้ว อาจจะไม่ดีอยู่ในสภาพพร้อมให้บริการ และอาจเกิดปัญหาการร้องเรียนต่าง ๆ จากผู้ใช้บริการ
• การไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสาร / ค่าผ่านทางได้ตามที่ระบุในสัญญา	• เนื่องจากการปรับขึ้นของอัตราค่าโดยสาร / ค่าผ่านทาง อาจส่งผลกระทบต่อค่าครองชีพของประชาชนในบางช่วงเวลา อาจส่งผลให้ภาครัฐจะต้องพิจารณาลดผลกระทบดังกล่าวโดยการแก้ไขสัญญา / ขยายระยะเวลาสัมปทาน
• การต่อต้านโครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	• โครงการอาจมีความล่าช้า ไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด หรืออาจส่งผลให้ยกเลิกโครงการ หรือมีภาระด้านงบประมาณเพิ่มเติมเพื่อบรรเทาผลกระทบที่เกิดขึ้น
• ภัยพิบัติทางธรรมชาติ มีแนวโน้มที่จะมีความถี่และความรุนแรงมากขึ้น	• โครงการอาจจะต้องมีการออกแบบเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อโครงสร้างและทรัพย์สินของโครงการ รวมทั้งภาครัฐอาจจะต้องจัดเตรียมงบประมาณเพิ่มมากขึ้น เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาและบรรเทา / ฟื้นฟูความเสียหายที่กระทบกับประชาชน
• ภัยทางการเมือง การก่อการร้าย จลาจล และเหตุรุนแรง	• ปัญหาภัยทางการเมือง การก่อการร้าย จลาจล และเหตุรุนแรง อันอาจเกิดจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านการเมืองและสังคม ซึ่งอาจก่อให้เกิดความวุ่นวายอันอาจส่งผลกระทบต่อการดำเนินงาน อาทิ การปิดสถานที่ราชการ การปิดถนน การปิดสถานีรถโดยสาร การปิดสถานีรถไฟ การปิดท่าเรือ และการปิดสนามบิน รวมถึงการบุกรุกที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน และความปลอดภัยของบุคลากร
• การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง นโยบายหรือทิศทางรัฐบาล	• การพัฒนาโครงการตามแผนอาจจะไม่ต่อเนื่อง หรือไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนด เนื่องจากความไม่แน่นอนทางการเมือง การเปลี่ยนแปลงของนโยบายหรือทิศทางการสนับสนุนของรัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดนโยบายหรือทิศทางของประเทศ ซึ่งอาจแตกต่างกันในแต่ละรัฐบาล
• การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้	• ภาครัฐอาจต้องรับความเสี่ยงต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้เป็นภาระค่าใช้จ่ายของโครงการ อาจทำให้โครงการไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน
• กฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรค หรือไม่เอื้อต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งอย่างรวดเร็ว	• กฎหมายที่มีอยู่ไม่สามารถบังคับใช้ หรือรองรับต่อกับการให้บริการรูปแบบการขนส่งรูปแบบใหม่ อาทิ การให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคล และยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ

5.3.2 การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment)

การประเมินความเสี่ยง เป็นการวัดระดับความรุนแรงของความเสี่ยง โดยพิจารณาจากองค์ประกอบ 2 ส่วน ได้แก่ โอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง (Likelihood) และผลกระทบ (Impact) จากนั้นนำมาวิเคราะห์และประเมิน เพื่อหาระดับความเสี่ยง (Degree of Risk) โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) โอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง (Likelihood)

โอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง หมายถึง ความถี่หรือโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง โดยพิจารณาว่าเหตุการณ์มีโอกาสเกิดขึ้นมากน้อย หรือประเมินจากความเป็นไปได้ที่จะเกิดความเสี่ยงต่าง ๆ โดยกำหนดระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง แบ่งออกเป็น 5 ระดับ รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.2-1**

ตารางที่ 5.3.2-1 เกณฑ์กำหนดระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง

ระดับโอกาส	ความเป็นไปได้หรือโอกาสที่จะเกิดขึ้น	ระดับการประเมิน
ระดับสูงมาก	โอกาสที่จะเกิดขึ้นมากกว่าหรือเท่ากับร้อยละ 80	5
ระดับสูง	โอกาสที่จะเกิดขึ้นตั้งแต่ร้อยละ 60 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 80	4
ระดับปานกลาง	โอกาสที่จะเกิดขึ้นตั้งแต่ร้อยละ 40 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 60	3
ระดับน้อย	โอกาสที่จะเกิดขึ้นตั้งแต่ร้อยละ 20 ขึ้นไปแต่ไม่เกินร้อยละ 40	2
ระดับน้อยมาก	โอกาสที่จะเกิดขึ้นน้อยกว่าร้อยละ 20	1

2) ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น (Impact)

ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น หมายถึง ผลกระทบของความเสี่ยง หรือเหตุการณ์ที่จะเกิดขึ้นที่จะส่งผลต่อความสำเร็จของแผน หรือก่อให้มูลค่าความเสียหายต่อแผน โดยพิจารณาว่าหากเหตุการณ์เกิดขึ้นจะได้รับผลกระทบมากน้อยเพียงใด โดยกำหนดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น แบ่งออกเป็น 5 ระดับ รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.2-2**

ตารางที่ 5.3.2-2 เกณฑ์กำหนดระดับความรุนแรงของผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น

ระดับความรุนแรง	ผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น	ระดับการประเมิน
ระดับสูงมาก	มีผลกระทบทำให้ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการไม่ประสบผลสำเร็จ	5
ระดับสูง	มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการฯ สูง	4
ระดับปานกลาง	มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการฯ ปานกลาง	3
ระดับน้อย	มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการฯ น้อย	2
ระดับน้อยมาก	มีผลกระทบต่อยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการฯ น้อยมาก	1

3) ระดับความเสี่ยง (Risk Matrix)

การวิเคราะห์ระดับความเสี่ยงจะพิจารณาจากผลคูณของระดับโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยงกับระดับความรุนแรงของผลกระทบของความเสี่ยงจากแต่ละประเด็น (ระดับความเสี่ยง = โอกาส × ผลกระทบ) โดยกำหนดเกณฑ์ระดับความเสี่ยงไว้ 4 ระดับ รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.2-3** และสามารถจัดทำแผนผังระดับความเสี่ยง (Risk Matrix) ได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.2-4**

ตารางที่ 5.3.2-3 เกณฑ์ระดับความเสี่ยง (Risk Matrix)

ระดับความเสี่ยง	คะแนนระดับความเสี่ยง
ระดับความเสี่ยงสูงมาก	มากกว่า 16
ระดับความเสี่ยงสูง	10 – 15
ระดับความเสี่ยงปานกลาง	5 – 9
ระดับความเสี่ยงต่ำ	1 – 4

ตารางที่ 5.3.2-4 แผนผังระดับความเสี่ยง (Risk Matrix)

ผลกระทบ / โอกาส	น้อยมาก (1)	น้อย (2)	ปานกลาง (3)	สูง (4)	สูงมาก (5)
สูงมาก (5)	ปานกลาง (5)	สูง (10)	สูง (15)	สูงมาก (20)	สูงมาก (25)
สูง (4)	ต่ำ (4)	ปานกลาง (8)	สูง (12)	สูงมาก (16)	สูงมาก (20)
ปานกลาง (3)	ต่ำ (3)	ปานกลาง (6)	ปานกลาง (9)	สูง (12)	สูง (15)
น้อย (2)	ต่ำ (2)	ต่ำ (4)	ปานกลาง (6)	ปานกลาง (8)	สูง (10)
น้อยมาก (1)	ต่ำ (1)	ต่ำ (2)	ต่ำ (3)	ต่ำ (4)	ปานกลาง (5)

ผลการประเมินระดับความเสี่ยงของแผนปฏิบัติการฯ รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.2-5**

ตารางที่ 5.3.2-5 การประเมินและจัดระดับความเสี่ยง

ความเสี่ยง	ระดับโอกาส	ระดับความรุนแรง	คะแนนความเสี่ยง
ผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาด	3	4	สูง (12)
ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนวิถีการทำงาน (New Normal)	3	4	สูง (12)
ผลกระทบจากการดำเนินการตามแนวโน้มและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมจากองค์กรระหว่างประเทศ (Net Zero Carbon / SDG)	3	3	ปานกลาง (9)
การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ	4	2	ปานกลาง (8)
การไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาโครงการ	3	2	ปานกลาง (6)
การไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสาร / ค่าผ่านทางได้ตามที่ระบุในสัญญา	3	4	สูง (12)
การต่อต้านโครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	4	3	สูง (12)
ภัยพิบัติทางธรรมชาติ มีแนวโน้มที่จะมีความถี่และความรุนแรงมากขึ้น	2	3	ปานกลาง (6)
ภัยทางการเมือง การก่อการร้าย จราจล และเหตุรุนแรง	2	2	ต่ำ (4)
การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง นโยบายหรือทิศทางรัฐบาล	3	2	ปานกลาง (6)
การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้	4	3	สูง (12)
กฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรค หรือไม่เอื้อต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งอย่างรวดเร็ว	4	2	ปานกลาง (8)

5.3.3 การบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management)

การบริหารจัดการความเสี่ยง เป็นขั้นตอนการเลือกจัดการความเสี่ยงด้วยวิธีการต่าง ๆ ภายใต้ทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเมื่อประเมินได้ค่าระดับความเสี่ยงตามแผนผังระดับความเสี่ยง (Risk Matrix) แล้ว สามารถนำมากำหนดแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยงตามระดับความเสี่ยงได้ดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.3-1**

ตารางที่ 5.3.3-1 แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management)

ระดับความเสี่ยง	ความหมาย	แนวทางจัดการความเสี่ยง
สูงมาก	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้	การควบคุมความเสี่ยงในปัจจุบันยังมีไม่เพียงพอ ควรหามาตรการควบคุมเพิ่มเติมอย่างเร่งด่วน เพื่อลดความเสี่ยงนั้น
สูง	ระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้	เป็นความเสี่ยงที่ต้องเฝ้าระวังและให้ความสนใจอย่างใกล้ชิด รวมทั้งควรพิจารณามาตรการควบคุมเพิ่มเติม เพื่อลดระดับความเสี่ยงลง
ปานกลาง	ระดับเฝ้าระวัง	เป็นความเสี่ยงที่ไม่ต้องดำเนินการใดๆ เพิ่มเติม แต่ต้องมีการติดตามความเสี่ยงเป็นระยะ เพื่อให้มั่นใจว่าระดับความเสี่ยงจะไม่สูงขึ้นไปจนถึงระดับที่ไม่สามารถยอมรับได้
ต่ำ	ระดับที่ยอมรับได้	การควบคุมความเสี่ยงในปัจจุบันเพียงพอแล้ว ไม่จำเป็นต้องมีการดำเนินการใดๆ เพิ่มเติม

ทั้งนี้ แนวทางในการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) สามารถแบ่งได้เป็น 2 แนวทางหลัก คือ การจัดการโดยลดโอกาสที่จะเกิดความเสี่ยง (Reduce Likelihood) และ/หรือ การลดระดับความรุนแรงของผลกระทบเมื่อเกิดความเสี่ยง (Reduce Impact) โดยเลือกใช้ผ่านกลยุทธ์การบริหารจัดการความเสี่ยง 4 แบบ (4T' Strategies) รายละเอียดดังนี้

1) **Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance)**

การยอมรับให้มีความเสี่ยง เนื่องจากเป็นความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ หรือเป็นความเสี่ยงที่ต้นทุนในการจัดการหรือสร้างระบบควบคุมอาจมีมูลค่าสูงกว่าผลลัพธ์ที่ได้จนไม่คุ้มค่าที่จะดำเนินการ แต่ก็ควรมีมาตรการติดตามและดูแล เช่น การกำหนดระดับของผลกระทบ ที่ยอมรับได้ (Risk Appetite) และระดับเบี่ยงเบนความเสี่ยงที่ยอมรับได้ (Risk Tolerance)

2) **Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**

การออกแบบระบบควบคุม การแก้ไขปรับปรุงการทำงาน เพื่อป้องกันหรือจำกัดผลกระทบและโอกาสเกิดความเสียหาย เช่น ฝึกอบรมเพื่อพัฒนาทักษะ วางมาตรการเชิงรุก เป็นต้น การควบคุมความเสี่ยงสามารถแบ่งเป็น 4 มาตรการ ได้แก่

- **การควบคุมเพื่อการป้องกัน (Preventive Control)** เป็นมาตรการที่ไม่ทำให้เกิดความเสี่ยงและข้อผิดพลาด เช่น การกำหนดเป็นนโยบาย การจัดโครงสร้างองค์กร การแบ่งแยกหน้าที่ การกำหนดการควบคุมต่าง ๆ
- **การควบคุมเพื่อไปตรวจพบ (Detective Control)** เป็นมาตรการควบคุมที่กำหนดขึ้นเพื่อค้นพบข้อผิดพลาดในการทำงาน เช่น กำหนดให้มีการสอบทาน การรายงานข้อผิดพลาด
- **การควบคุมโดยการชี้แนะ (Directive Control)** เป็นมาตรการการควบคุมส่งเสริมหรือกระตุ้นให้เกิดผลสำเร็จของงานตามวัตถุประสงค์ เช่น การสร้างแรงจูงใจในการทำงาน ให้รางวัล และชมเชย
- **การควบคุมเพื่อการแก้ไข (Corrective Control)** เป็นมาตรการการควบคุมกำหนดขึ้นเพื่อแก้ไขข้อผิดพลาดที่เกิดขึ้น หรือหาข้อแก้ไขไม่ให้ข้อผิดพลาดเกิดซ้ำอีก

3) **Terminate - การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance)**

ในกรณีที่เป็นความเสี่ยงที่ยอมรับไม่ได้จะต้องจัดการให้ความเสี่ยงนั้นอยู่นอกเงื่อนไขของการดำเนินการ โดยการหยุดหรือเปลี่ยนแปลงกิจกรรมที่เป็นความเสี่ยง เช่น งดทำขั้นตอนที่ไม่จำเป็นและจะนำมาซึ่งความเสี่ยง ปรับเปลี่ยนรูปแบบการทำงาน และลดขอบเขตการดำเนินการ เป็นต้น

4) **Transfer - การกระจาย/โอนความเสี่ยง (Risk Sharing/Spreading)**

ในกรณีที่เป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ หรือป้องกันได้ยากหรือมีระดับของความรุนแรงสูง เช่น ภัยธรรมชาติหรือวินาศภัยต่าง ๆ ซึ่งหน่วยงานไม่สามารถแบกรับความเสี่ยงนั้นได้ อาจมีการกระจายทรัพย์สินหรือกระบวนการต่าง ๆ เพื่อลดความเสี่ยงจากการสูญเสีย เช่น การประกันทรัพย์สิน เพื่อโอนความเสี่ยงไปยังบริษัทประกัน หรือความเสี่ยงที่เกิดจากความไม่ชำนาญของบุคลากรในหน่วยงานอาจจัดจ้างบุคคลภายนอกมาดำเนินการบางส่วนแทน เป็นต้น

ทั้งนี้ ในการพิจารณาเลือกกลยุทธ์ที่เหมาะสมในการบริหารจัดการความเสี่ยง จะพิจารณาจากระดับความเสี่ยงที่คำนวณได้ และคำนึงถึงต้นทุนและผลประโยชน์ที่ได้รับประกอบกัน โดยมีแนวทางการพิจารณาดังนี้

- ความเสี่ยงอยู่ในระดับต่ำ - ปานกลาง จัดเป็นความเสี่ยงที่สามารถยอมรับได้ ควรใช้กลยุทธ์การยอมรับความเสี่ยง โดยยังไม่มีความจำเป็นต้องกำหนดมาตรการจัดการกับความเสี่ยงนั้น
- ความเสี่ยงอยู่ในระดับสูง - สูงมาก จัดเป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถยอมรับได้ ควรเลือกใช้กลยุทธ์ในการบริหารจัดการความเสี่ยง ได้แก่ กลยุทธ์การลด/ควบคุมความเสี่ยง กลยุทธ์การกระจาย/โอนความเสี่ยง สำหรับกลยุทธ์การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง ควรนำมาใช้เฉพาะเมื่อขั้นตอนกิจกรรมที่ไม่จำเป็นหรือไม่เกิดผลกระทบต่อเป้าหมายหลัก หรือไม่มีหนทางใดที่จะลดความเสียหายที่เกิดขึ้นได้ และความเสียหายนั้นกระทบต่อแผนอย่างรุนแรง เป็นต้น

จากผลการประเมินความเสี่ยงในหัวข้อข้างต้น ได้กำหนดแนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) ของแผนปฏิบัติการฯ ได้รายละเอียดดังแสดงใน**ตารางที่ 5.3.3-2**

ตารางที่ 5.3.3-2 แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง (Risk Management) ของแผนปฏิบัติการฯ

ความเสี่ยง	คะแนนความเสี่ยง	กลยุทธ์	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง
ผลกระทบจากสถานการณ์โรคระบาด	12 (สูง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการควรกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นกับโครงการกรณีสถานการณ์โรคระบาดกลับมาระบาดซ้ำไว้ด้วย เพื่อทราบถึงความเข้มแข็งของโครงการว่าสามารถรองรับการเกิดได้มากน้อยเพียงใด และควรกำหนดมาตรการสนับสนุน / เยียวยาที่เหมาะสมเพื่อลดผลกระทบหากเกิดสถานการณ์โรคระบาดซ้ำไว้ด้วย
		Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance)	เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้
ผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนวิถีการทำงาน (New Normal)	12 (สูง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการควรกำหนดให้มีการศึกษาผลกระทบจากการปรับเปลี่ยนวิถีการทำงาน (New Normal) ไว้ และควรกำหนดมาตรการสนับสนุน / เยียวยาที่เหมาะสมเพื่อรองรับกับผลกระทบดังกล่าว
		Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance	เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้
การไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสาร / ค่าผ่านทางได้ตามที่ระบุในสัญญา	12 (สูง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการ ควรมีแผน/กรอบเวลาในการปรับอัตราค่าโดยสาร/ค่าผ่านทางให้ชัดเจน ที่มีความเหมาะสมและเป็นธรรมกับประชาชนผู้ใช้บริการ และควรกำหนดระบุไว้ในสัญญา สำหรับในบางช่วงเวลาที่อาจจะมีผลกระทบจากสถานการณ์ทางเศรษฐกิจที่เติบโตไม่เป็นไปตามแผน และกระทบกับอัตราค่าครองชีพของประชาชน ทำให้ไม่สามารถปรับอัตราค่าโดยสาร/ค่าผ่านทางได้ตามที่กำหนดอย่างมีนัยสำคัญ หน่วยงานภาครัฐอาจพิจารณามาตรการเพื่อลดผลกระทบดังกล่าวให้กับเอกชนที่ให้บริการ อาทิ การแก้ไขสัญญา / ขยายระยะเวลาสัมปทาน หรือมาตรการอื่นที่เหมาะสม

ความเสี่ยง	คะแนนความเสี่ยง	กลยุทธ์	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง
การต่อต้านโครงการของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	12 (สูง)	**Terminate - การหลีกเลี่ยงความเสี่ยง (Risk Avoidance)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการ ต้องจัดให้มีการประชาสัมพันธ์ให้ข้อมูลโครงการและสร้างความเข้าใจและสัมพันธภาพที่ดีระหว่างโครงการกับกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียอย่างใกล้ชิดและต่อเนื่องตลอดระยะเวลาโครงการ ตั้งแต่ขั้นตอนการศึกษาจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างต่อเนื่องไปถึงช่วงการเปิดให้บริการ
		Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)	หน่วยงานเจ้าของโครงการต้องจัดให้มีการรับฟังความเห็นจากกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสียพร้อมทั้งนำข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมมาพิจารณาประกอบการปรับปรุงรูปแบบโครงการ เพื่อลดผลกระทบในการต่อต้าน คัดค้านโครงการ และในกรณีที่ไม่สามารถปรับปรุงรูปแบบโครงการตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากที่ประชุมได้ จะต้องชี้แจงและนำเสนอข้อมูลถึงปัญหาและข้อจำกัดที่ไม่สามารถดำเนินการได้ตามข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะดังกล่าว
การเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้	12 (สูง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานภาครัฐหรือหน่วยงานเจ้าของโครงการต้องมีการจัดหาแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากหลาย ๆ แหล่ง เพื่อช่วยในการลดผลกระทบจากต้นทุนทางการเงินที่สูงขึ้นจากการเพิ่มขึ้นของอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ ซึ่งอาจทำให้โครงการไม่มีความคุ้มค่าทางการเงิน
		Transfer - การกระจาย/โอนความเสี่ยง (Risk Sharing/Spreading)	ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและดำเนินโครงการในรูปแบบ PPP เพื่อกระจายหรือโอนความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น
ผลกระทบจากการดำเนินการตามแนวโน้มและข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมจากองค์กรระหว่างประเทศ (Net Zero Carbon / SDG)	9 (ปานกลาง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรจะต้องมีแผนการดำเนินงานและจัดสรรงบประมาณที่แน่นอนเป็นประจำทุกปี เพื่อใช้ในการดำเนินการตามข้อกำหนดด้านสิ่งแวดล้อมจากองค์กรระหว่างประเทศ ในการแก้ไขปัญหาและลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม อาทิ ปัญหาภาวะโลกร้อน ปัญหาฝุ่นพิษ PM2.5

ความเสี่ยง	คะแนนความเสี่ยง	กลยุทธ์	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง
การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนประชากรผู้สูงอายุอย่างมีนัยสำคัญ	8 (ปานกลาง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานภาครัฐที่กำกับดูแลและให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ควรจัดทำแผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกกลุ่มให้มีความสอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์และบริบทของสังคมของประเทศที่เปลี่ยนแปลงไปในการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ ผู้สูงอายุและคนพิการจะต้องสามารถการเดินทางและใช้บริการต่าง ๆ ในระบบคมนาคมขนส่งได้เท่าเทียมกันกับคนทั่วไป นอกจากนี้ จะต้องกำหนดให้มีการตรวจประเมินโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ตามแผนเป็นประจำทุกปีอย่างต่อเนื่อง เพื่อนำผลการประเมินมาปรับปรุง ให้รองรับการใช้งานของคนทุกกลุ่มได้อย่างมีประสิทธิภาพ
กฎระเบียบที่มีอยู่ในปัจจุบันเป็นอุปสรรคหรือไม่เอื้อต่อการรองรับการเปลี่ยนแปลงด้านการขนส่งอย่างรวดเร็ว	8 (ปานกลาง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง ควรพิจารณาประเด็นข้อกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน รองรับการเปลี่ยนแปลงและการให้บริการด้านการขนส่งรูปแบบใหม่ที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว อาทิ การให้บริการรถรับจ้างส่วนบุคคลและยานยนต์ขับเคลื่อนอัตโนมัติ ทั้งนี้เพื่อเป็นการควบคุม และกำหนดกฎ ระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ในการดำเนินการ ให้ไม่เกิดปัญหาให้บริการ และใช้บริการของประชาชน
การไม่ได้รับงบประมาณสนับสนุนการพัฒนาโครงการ	6 (ปานกลาง)	**Transfer - การกระจาย/โอนความเสี่ยง (Risk Sharing/Spreading)**	ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและดำเนินโครงการในรูปแบบ PPP เพื่อกระจายหรือโอนความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการไม่ได้รับการจัดสรรหรือการสนับสนุนงบประมาณที่เพียงพอในการพัฒนาโครงการ เพื่อให้การพัฒนาโครงการสามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เป็นไปตามแผนการดำเนินงานโดยไม่หยุดชะงัก

ความเสี่ยง	คะแนนความเสี่ยง	กลยุทธ์	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง
ภัยพิบัติทางธรรมชาติ มีแนวโน้มที่จะมีความถี่และความรุนแรงมากขึ้น	6 (ปานกลาง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	ในกรณีที่พื้นที่โครงการพาดผ่าน หรือตั้งอยู่บนพื้นที่เสี่ยงภัย หน่วยงานที่เสนอโครงการ จะต้องจัดเตรียมงบประมาณในการออกแบบรูปแบบโครงการให้สามารถรองรับการเกิดเหตุภัยพิบัติดังกล่าว โดยจะต้องเป็นไปตามหลักวิชาการทางวิศวกรรม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต โครงสร้าง และทรัพย์สินของโครงการ รวมทั้งภาครัฐอาจจะต้องจัดเตรียมงบประมาณ เพื่อใช้ในการบำรุงรักษาและบรรเทา / ฟื้นฟูความเสียหายในกรณีที่เกิดเหตุดังกล่าว
		Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance)	เนื่องจากเหตุภัยพิบัติทางธรรมชาติเป็นปัจจัยที่ไม่สามารถควบคุมได้
การเปลี่ยนแปลงทางการเมือง นโยบายหรือทิศทางรัฐบาล	6 (ปานกลาง)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการ ควรปรับปรุงแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกับนโยบายหรือทิศทางของรัฐบาล และควรมีการพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาโครงการให้มีความเหมาะสมเป็นไปตามหลักการทางวิชาการ และสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่กำหนด โดยการพิจารณาปรับปรุงรูปแบบการพัฒนายังควรอยู่ในกรอบงบประมาณที่กำหนดไว้ และไม่ทำให้เกิดความล่าช้าหรือโครงการต้องหยุดชะงักในการพัฒนา
		Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance)	เนื่องจากในการพัฒนาประเทศ หน่วยงานภาครัฐจะต้องดำเนินการตามนโยบายและทิศทางของรัฐบาลที่กำหนดไว้

ความเสี่ยง	คะแนนความเสี่ยง	กลยุทธ์	แนวทางการบริหารจัดการความเสี่ยง
ภัยทางการเมือง การก่อการร้าย จลาจล และเหตุรุนแรง	4 (ต่ำ)	**Treat - การลด/ควบคุมความเสี่ยง (Risk Reduction/Control)**	หน่วยงานเจ้าของโครงการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีแนวปฏิบัติ แผนเผชิญเหตุ และแผนอพยพที่ชัดเจนเพื่อรองรับและเป็นแนวทางในการปฏิบัติในกรณีที่เกิดภัยทางการเมือง การก่อการร้าย จลาจล และเหตุรุนแรง เพื่อความปลอดภัยของผู้ที่มาใช้บริการ รวมทั้งรักษาและคุ้มครองทรัพย์สิน
		Transfer - การกระจาย/โอนความเสี่ยง (Risk Sharing/Spreading)	หน่วยงานเจ้าของโครงการ ควรกำหนดให้มีการประกันภัยให้มีคุ้มครองครอบคลุมกรณีเกิดเหตุดังกล่าวไว้ด้วย เพื่อเป็นการกระจายหรือถ่ายโอนความเสี่ยง รวมถึงการเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากเหตุดังกล่าว
		Take - การยอมรับความเสี่ยง (Risk Acceptance)	เนื่องจากเป็นเหตุการณ์ที่ไม่สามารถควบคุมได้

ภาคผนวก ก

คำอธิบายตัวชี้วัด

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ตัวชี้วัดที่ 1.1 สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

ต้นทุนโลจิสติกส์ หรือ LC (ประกอบด้วย ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ต้นทุนคลังสินค้าและสินค้าคงคลัง และต้นทุนการบริหารจัดการ) ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ (Gross Domestic Product หรือ GDP) เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงภาระต้นทุนการขนส่งโลจิสติกส์ที่ประเทศต้องแบกรับในภาพรวม ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070101 กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ ไม่เกินร้อยละ 11.0 ในห้วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งไม่ว่าจะเป็นการขนส่งทางถนน ทางน้ำ ทางราง หรือทางอากาศ ล้วนมีส่วนช่วยในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้ทั้งสิ้น โดยเป้าหมายของแผนฉบับนี้ได้กำหนดไว้ว่าสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติควรมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปีอันเป็นผลจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องหรืออย่างน้อยที่สุดจะต้องไม่เพิ่มขึ้นจากปีก่อนหน้า

ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ในประเทศในปี พ.ศ. 2561 - 2565 (ใช้ข้อมูลจากหน่วยงานโดยไม่มีการคำนวณ) ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	13.4	13.2	14.0	13.8	-

ที่มา : เอกสารประกอบ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช.

สำหรับมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้าของประเทศไทย หมายถึง ผลรวมค่าขนส่งสินค้าทางท่อ ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ บริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และบริการไปรษณีย์และการสื่อสาร โดยมีข้อมูลพื้นฐาน ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ)	7.5	7.3	6.7	6.5	6.4

ที่มา : รายละเอียดตัวชี้วัดการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.), 17 ตุลาคม 2565

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้

$$\text{ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP หน่วย (ร้อยละ)} = \frac{\text{ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า (ล้านบาท)}}{\text{GDP (ล้านบาท)}} \times 100$$

หมายเหตุ: ข้อมูลทั้งหมดเป็นภาพรวมในรอบ 1 ปีปฏิทิน (มกราคม – ธันวาคม) โดยใช้ข้อมูล GDP ของปีที่จัดทำตัวชี้วัด

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 6.3	ร้อยละ 6.1	ร้อยละ 5.9	ร้อยละ 5.7	ร้อยละ 5.0

หมายเหตุ : 1. เป็นตัวชี้วัดเดิมของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

2. เป็นตัวชี้วัดของการประเมินส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม, กพร.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าต่ำกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: สนข.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สนข.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดที่ 1.1.1 ระยะทางบนทางหลวงที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากลของผิวทางทั่วประเทศผ่านเกณฑ์มาตรฐาน

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนของประเทศในภาพรวม ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่ 1.1 โดยเลือกใช้ “คุณภาพของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน” ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวง ซึ่งถือเป็นโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศไทย ในการเป็นตัวแทนเพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักของประเทศโดยรวม ทั้งนี้ ได้เลือกใช้ “ค่าความเรียบตามมาตรฐาน (International Roughness Index: IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ และใช้เป้าหมายของกรมทางหลวงที่จะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศให้มีค่า IRI ไม่เกินกว่า 3.5 เป็นกรอบในการประเมิน และจะต้องรักษามาตรฐานสัดส่วนระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่มีคุณภาพผิวทางให้อยู่ในระดับที่เป็นค่าเป้าหมายให้อยู่ที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 85 ตลอดระยะเวลาของแผนฯ สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้

$$\frac{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5}}{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั้งหมด}} \times 100$$

สำหรับข้อมูลพื้นฐานของร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มีความเรียบตามมาตรฐานย้อนหลังระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 ปี (ปี พ.ศ. 2563 ไม่มีการรายงานเนื่องจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19) มีดังนี้

พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	เฉลี่ย 4 ปี
89.0	87.0	82.0	87.73	86.43

ที่มา : ข้อมูลจาก ทล. ที่รายงานต่อ กพร. ปี พ.ศ. 2561 - 2565

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
มากกว่าร้อยละ 85.0	มากกว่าร้อยละ 85.0	มากกว่าร้อยละ 85.0	มากกว่าร้อยละ 85.0	มากกว่าร้อยละ 85.0

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 1.1 เดิมที่กำหนดไว้ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ 4	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 2
ระดับ 3	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 4
ระดับ 2	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 6
ระดับ 1	ร้อยละของทางหลวงแผ่นดินที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 3.5 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 6

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทล.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: ทล.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.1 ยกระดับคุณภาพการบริการและเพิ่มการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดที่ 1.1.2 ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มีความเรียบตามมาตรฐาน (IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 เมตรต่อกิโลเมตร)

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนของประเทศในภาพรวม ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ที่ 1.1 โดยเลือกใช้ “คุณภาพของโครงข่ายทางหลวงชนบท” ในการกำกับดูแลของกรมทางหลวงชนบท ซึ่งถือเป็นอีกหนึ่งโครงข่ายคมนาคมหลักในการให้บริการการเดินทางในชุมชนและประชาชน ในการเป็นตัวแทนเพื่อตรวจวัดคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งหลักของประเทศโดยรวม ทั้งนี้ ได้เลือกใช้ “ค่าความเรียบตามมาตรฐาน (International Roughness Index: IRI)” ซึ่งเป็นตัวชี้วัดคุณภาพของผิวทางในทางวิศวกรรมทางหลวงที่ใช้งานกันอย่างแพร่หลาย เป็นเครื่องมือในการตรวจ และใช้เป้าหมายของกรมทางหลวงที่จะพัฒนาโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศให้มีค่า IRI ไม่เกินกว่า 4.0 เป็นกรอบในการประเมิน และจะต้องรักษามาตรฐานสัดส่วนระยะทางของโครงข่ายทางหลวงชนบทที่มีคุณภาพผิวทางให้อยู่ในระดับที่เป็นค่าเป้าหมายให้อยู่ที่ไม่ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตลอดระยะเวลาของแผนฯ สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้

$$\frac{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงชนบทที่มีค่า IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0}}{\text{ระยะทางของโครงข่ายทางหลวงชนบททั้งหมด}} \times 100$$

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 94.5	ร้อยละ 94.5	ร้อยละ 95.0	ร้อยละ 95.0	ร้อยละ 95.0

หมายเหตุ : ต้องการควบคุมค่าเป้าหมายของคุณภาพผิวทางของทางหลวงชนบทให้อยู่ในระดับมาตรฐานอย่างต่อเนื่อง

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ 4	ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 2
ระดับ 3	ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 4
ระดับ 2	ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 6
ระดับ 1	ร้อยละของทางหลวงชนบทที่มี IRI น้อยกว่าหรือเท่ากับ 4.0 ต่ำกว่าเป้าหมายของปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 6

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 1.2 เดิมที่กำหนดไว้ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทช.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: ทช.

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางรางเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 1.2.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดทั้งต้นทุนการขนส่ง การใช้พลังงาน มีความเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และมีความยั่งยืนกว่าการขนส่งทางถนนแบบดั้งเดิม สัดส่วนการขนส่งทางรางที่เพิ่มสูงขึ้นจะสะท้อนถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เพิ่มขึ้น และแสดงถึงทิศทางการพัฒนาที่มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืนของประเทศ จึงถือเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนถึงประสิทธิภาพของระบบการขนส่งของประเทศในภาพรวม การคำนวณหาร้อยละของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรางเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด มีสูตรการคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้

$$\text{สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง (ร้อยละ)} = \frac{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางราง (ล้านตัน-กม.)}}{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั้งหมด (ล้านตัน-กม.)}} \times 100$$

สำหรับสถิติสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรางในประเทศไทย ระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2564 ที่รายงานโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยอ้างอิงรายงานจากกรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีดังนี้

พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
1.24	1.22	1.40	1.44

แม้ว่าสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางยังคงอยู่ในระดับต่ำ แต่พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเมื่อแผนฯ ฉบับนี้แล้วเสร็จจะส่งผลให้มีโครงข่ายรถไฟทางคู่และยานพาหนะสนับสนุนเพิ่มขึ้นอย่างมาก จึงได้กำหนดเป้าหมายให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า 1 ใน 3 จากปี 2564

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 1.55	ร้อยละ 1.57	ร้อยละ 1.70	ร้อยละ 3.50	ร้อยละ 7.00

หมายเหตุ : 1. ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070103 กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ เฉลี่ยร้อยละ 7 ในห้วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

2. เป็นตัวชี้วัดที่ 3.3 เดิมที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 30 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 30 ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ขร.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขร.

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 1.3.1 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ

คำอธิบายตัวชี้วัด

การขนส่งทางน้ำเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่ง การใช้พลังงาน และการสร้างมลพิษ ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนแบบดั้งเดิม สัดส่วนการขนส่งทางน้ำที่เพิ่มสูงขึ้นจะสะท้อนถึงเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เพิ่มขึ้นในอีกทางหนึ่ง จึงถือเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนถึงประสิทธิภาพของระบบการขนส่งของประเทศในภาพรวมได้เช่นกัน การคำนวณหาร้อยละของการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด มีสูตรการคำนวณผลการดำเนินงาน ดังนี้

$$\text{สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ (ร้อยละ)} = \frac{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำ (ล้านตัน)}}{\text{ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทั้งหมด (ล้านตัน)}} \times 100$$

สำหรับสถิติสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำภายในประเทศ (รวมทั้งการขนส่งทางแม่น้ำและชายฝั่งทะเล) ระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ที่รายงานโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีดังนี้

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
14.1	14.3	13.9	12.5	14.1

หมายเหตุ : ค่าปัจจุบันและค่าเป้าหมายอ้างอิงจากบันทึกข้อความกรมเจ้าท่า ที่ คค. 0319/สผง. 78 ลงวันที่ 22 พฤศจิกายน 2565

แม้ว่าสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำจะลดลงเล็กน้อยในช่วงที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 แต่หลังจากสถานการณ์ของโรคระบาดดีขึ้นพบว่ามีแนวโน้มของการขนส่งสินค้าทางน้ำกลับเพิ่มขึ้นมาอยู่ในระดับคงเดิม สำหรับแผนฯ ฉบับนี้ จึงได้กำหนดเป้าหมายให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางในประเทศเพิ่มขึ้นให้ถึงระดับที่ร้อยละ 15 ในปี 2570

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 14.2	ร้อยละ 14.4	ร้อยละ 14.6	ร้อยละ 14.8	ร้อยละ 15.0

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 3.4 เดิมที่กำหนดไว้ในประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: กทท. จท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สนข.

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.3 ยกระดับการคมนาคมขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี เพื่อเพิ่มศักยภาพและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 1.3.2 ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คำอธิบายตัวชี้วัด

ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล การเดินทางโดยเรือโดยสารถือเป็นอีกหนึ่งรูปแบบการเดินทางที่มีประชาชนใช้งานเป็นจำนวนมากในแต่ละวัน ซึ่งการเดินทางโดยเรือโดยสารนั้นมีจุดแข็งที่สำคัญได้แก่ราคาค่าโดยสารและการควบคุมเวลาการเดินทางและหลีกเลี่ยงผลกระทบจากการจราจรติดขัด นอกจากนี้การเดินทางโดยเรือโดยสารนั้นยังมีศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาในอนาคตได้อีกมาก จึงจำเป็นที่กระทรวงคมนาคมจะต้องผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการของเรือโดยสารในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้ดียิ่ง ๆ ขึ้นไป ซึ่งการพัฒนาที่ประสบผลสำเร็จจะสะท้อนมาในรูปของปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จึงเป็นที่มาของการกำหนดให้ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางโดยทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเป็นตัวชี้วัดคุณภาพการให้บริการของการเดินทางทางน้ำในประเทศไทย

สำหรับสถิติจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 จากรายงานประจำปี 2564 กรมเจ้าท่า และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีดังนี้

ปริมาณผู้โดยสารทางน้ำ	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
1. เรือด่วนเลียบฝั่งแม่น้ำเจ้าพระยา	15.45	13.67	13.33	4.83	2.06
2. เรือคลองแสนแสบ	18.78	19.25	22.57	9.44	4.64
3. เรือยนต์ข้ามฟาก	37.67	36.35	33.93	16.85	12.90
4. เรือโดยสารคลองพระโขนง	0.06	0.10	N/A	N/A	N/A
รวม	**71.96**	**69.37**	**69.83**	**31.12**	**19.60**
ค่าเฉลี่ยในช่วงปี	ค่าเฉลี่ยปี 2560 - 2562 เท่ากับ 70.40 ล้านคน			ค่าเฉลี่ยปี 2563 - 2564 เท่ากับ 25.36 ล้านคน	

ที่มา : รายงานประจำปี 2564, กรมเจ้าท่า 2565

จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางโดยทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญในช่วงที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ในแผนฯ ฉบับนี้ จึงได้กำหนดเป้าหมายในการพัฒนาการให้บริการเรือโดยสารและโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อกระตุ้นให้จำนวนผู้โดยสารที่เดินทางทางน้ำในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นเป็น 40 ล้านคนต่อปีในปี 2570

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
26.5 ล้านคน	29.1 ล้านคน	32.5 ล้านคน	35.0 ล้านคน	40.0 ล้านคน

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 20 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 20 แต่ไม่เกินร้อยละ 30 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 30 ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: จท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: จท.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.4 สร้างความเข็มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศ ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

ตัวชี้วัดที่ 1.4.1 ความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาออก (Departure Punctuality)

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

ความสามารถในการบริหารจัดการเวลาของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้สามารถทำการปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยการปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะสะท้อนถึงคุณภาพการให้บริการและความพึงพอใจของผู้โดยสาร

สำหรับการพิจารณา จะประเมินความสามารถเฉพาะเที่ยวบินที่ทำตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีการกำหนดตารางบินประจำ (Scheduled IFR Flight) โดยการประเมินความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาออก (Departure Punctuality) จะพิจารณาปริมาณเที่ยวบินขาออกที่สามารถเริ่มทำการปฏิบัติการบินภายในระยะเวลา 15 นาที จากที่กำหนดในตารางการบิน (Schedule Time of Departure: STD) เปรียบเทียบกับปริมาณเที่ยวบินขาออกทั้งหมด (การปฏิบัติการบินแบบ IFR) โดยพิจารณาเป็นหน่วยร้อยละ และมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$\frac{\text{ปริมาณเที่ยวบินที่สามารถเริ่มทำการปฏิบัติการบินภายในระยะเวลา 15 นาที จากที่กำหนดในตารางการบิน}}{\text{ปริมาณเที่ยวบินขาออกทั้งหมด (การปฏิบัติการบินแบบ IFR)}} \times 100$$

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 85
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 80
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 70
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 60
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทอท. / ทย. / บวท. / ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.4 สร้างความเข็มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศ ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

ตัวชี้วัดที่ 1.4.2 ความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาเข้า (Arrival Punctuality)

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

ความสามารถในการบริหารจัดการเวลาของผู้ดำเนินการเดินอากาศ เพื่อให้สามารถทำการปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดไว้ โดยการปฏิบัติการบินให้เป็นไปตามกรอบระยะเวลาที่กำหนดเป็นปัจจัยหนึ่งที่จะสะท้อนถึงคุณภาพการให้บริการและความพึงพอใจของผู้โดยสาร

สำหรับการพิจารณา จะประเมินความสามารถเฉพาะเที่ยวบินที่ทำตามกฎการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน และมีการกำหนดตารางบินประจำ (Scheduled IFR Flight) โดยการประเมินความสามารถในการปฏิบัติการบินภายในกรอบเวลาที่กำหนดของเที่ยวบินขาเข้า (Arrival Punctuality) จะพิจารณาปริมาณเที่ยวบินขาเข้าที่สามารถสิ้นสุดการปฏิบัติ โดยการเข้าจอด ณ หลุมจอดภายในระยะเวลา 15 นาที จากที่กำหนดในตารางการบิน (Schedule Time of Arrival: STA) เปรียบเทียบกับปริมาณเที่ยวบินขาเข้าทั้งหมด (การปฏิบัติการบินแบบ IFR) โดยพิจารณาเป็นหน่วยร้อยละ และมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$\frac{\text{ปริมาณเที่ยวบินที่สามารถเข้าจอด ณ หลุมจอดภายในระยะเวลา 15 นาที จากที่กำหนดในตารางการบิน}}{\text{ปริมาณเที่ยวบินขาเข้าทั้งหมด (การปฏิบัติการบินแบบ IFR)}} \times 100$$

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายไม่น้อยกว่าร้อยละ 85
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 80
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 70
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 60
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย แต่ต้องไม่น้อยกว่าร้อยละ 50

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทอท. / ทย. / บวท. / ผู้ดำเนินการเดินอากาศ

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.4 สร้างความเข็มแข็งให้กับภาคการให้บริการขนส่งทางอากาศ ให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

ตัวชี้วัดที่ 1.4.3 อันดับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจากการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลก

คำอธิบายตัวชี้วัด

การจัดอันดับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลก 100 อันดับ ที่มีการประกาศผลการจัดอันดับเป็นประจำทุกปี โดยการโหวตของผู้โดยสาร นักท่องเที่ยว และนักเดินทางทั่วโลก ที่มาใช้บริการสนามบินต่าง ๆ โดยเกณฑ์การพิจารณาครอบคลุมตั้งแต่การบริการ ความสะดวกสบาย ความสะอาด การรักษาความปลอดภัย การตรวจผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก สิ่งอำนวยความสะดวก ป้ายบอกทาง ตลอดจนร้านค้าต่าง ๆ

สำหรับการกำหนดค่าเป้าหมาย ภายในสิ้นปี 2570 อันดับของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องอยู่ภายใน 30 อันดับแรก จาก 100 อันดับของการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลก

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
อันดับ 68	ไม่เกินอันดับ 60	ไม่เกินอันดับ 50	ไม่เกินอันดับ 40	ไม่เกินอันดับ 30

หมายเหตุ : ตัวชี้วัดนี้อ้างอิงผลการจัดอันดับของ Skytrax World Airport Award ที่มีการประกาศผลเป็นประจำทุกปี

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามอันดับค่าเป้าหมายหรือไม่เกินอันดับค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดสูงกว่าอันดับค่าเป้าหมายไม่เกิน 5 อันดับ
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดสูงกว่าอันดับค่าเป้าหมายเกิน 5 อันดับ แต่ไม่เกิน 10 อันดับ
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดสูงกว่าอันดับค่าเป้าหมายเกิน 10 อันดับ แต่ไม่เกิน 15 อันดับ
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดสูงกว่าอันดับค่าเป้าหมายเกิน 15 อันดับ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ทอท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ทอท.

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.5.1 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

คำอธิบายตัวชี้วัด

ระบบขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทาง สามารถช่วยลดปัญหาการจราจร การใช้พลังงาน มลพิษและส่งเสริมสภาพแวดล้อมในเมือง โดยในปี พ.ศ. 2566 พื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทั้งสิ้น 5 ประเภท ประกอบด้วย รถไฟฟ้า รถไฟ เรือโดยสาร รถโดยสารสาธารณะ และรถตู้โดยสารประจำทาง การปรับปรุงพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบขนส่งสาธารณะย่อมสะท้อนโดยตรงมายังจำนวนผู้ใช้บริการ (Ridership) และผู้ที่หันมาใช้บริการ (Mode Shift) ดังนั้นจึงเสนอให้ใช้เป็นตัวชี้วัดเพื่อสะท้อนถึงผลการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ที่วางไว้

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้

$$\frac{\text{ปริมาณผู้เดินทาง (รถไฟฟ้า+รถไฟ+รถโดยสารสาธารณะ+รถตู้โดยสารประจำทาง+BRT+เรือโดยสาร) (คน-เที่ยว/ปี)}}{\text{จำนวนเที่ยวการเดินทางที่เกิดขึ้นทั้งหมด (คน-เที่ยว/ปี)}} \times 100$$

สำหรับสถิติสัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2564 ที่รายงานโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) มีดังนี้

พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ร้อยละ 20.6	ร้อยละ 17.9	ร้อยละ 19.4	ร้อยละ 15.62	ร้อยละ 8.27
ค่าเฉลี่ยปี 2560 - 2562 เท่ากับร้อยละ 19.29			ค่าเฉลี่ยปี 2563 - 2564 เท่ากับร้อยละ 11.95	

จะเห็นได้ว่าสัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2560 - 2562 ค่อนข้างคงที่ในระดับประมาณร้อยละ 18-20 และมีค่าเฉลี่ย 3 ปี ที่ร้อยละ 19.3 แต่ในช่วงที่มีสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 นั้นส่งผลให้สัดส่วนการใช้บริการลดลงอย่างมีนัยสำคัญ แต่ด้วยในช่วง 5 ปีของแผนฯ ฉบับนี้จะมีระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เปิดให้บริการเพิ่มขึ้นหลายเส้นทาง และยังมีแผนงานโครงการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีในปัจจุบัน เช่น โครงการจัดซื้อรถเมล์ไฟฟ้าของ ขสมก. ดังนั้นแผนฯ จึงได้กำหนดเป้าหมายที่จะกระตุ้นให้สัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นไปสู่ระดับร้อยละ 40 ให้ได้ภายในปี 2570

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 14.44	ร้อยละ 20.00	ร้อยละ 25.00	ร้อยละ 30.00	ร้อยละ 40.00

หมายเหตุ : 1. ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070104 กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เฉลี่ยร้อยละ 40

2. เป็นตัวชี้วัดที่ 2 เดิมที่กำหนดไว้ในตัวชี้วัดระดับวิสัยทัศน์ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

3. เป็นตัวชี้วัดของการประเมินส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม กพร.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 2 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 2 แต่ไม่เกินร้อยละ 5 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 จากค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: รฟม. / รฟท. / รฟฟท. / ขสมก. / ขบ. / กทม. / จท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สนข.

ยุทธศาสตร์ที่ 1
ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.5.2 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมดในเมืองหลักในภูมิภาค

คำอธิบายตัวชี้วัด

การเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะเป็นรูปแบบการเดินทางที่มีความยั่งยืนและจำเป็นต่อการพัฒนาชุมชนตามแนวคิดเมืองน่าอยู่ ทั้งนี้ ในแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้มีการระบุถึงความจำเป็นในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเป็นโครงการที่มีความสำคัญในลำดับต้น ๆ และรวมถึงได้มีการกำหนดเป็นตัวชี้วัดโดยกำหนดเป้าหมายให้มีการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพในชุมชนเมืองภูมิภาคที่สำคัญของประเทศ โดยได้กำหนดค่าเป้าหมายสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด ซึ่งค่าเป้าหมายในเมืองหลักในเมืองภูมิภาคทั้งหมดเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ภายในปี 2566 - 2570 และเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่า ร้อยละ 20 ภายในปี 2580 ในปี 2565 ได้มีการรวบรวมและประมวลผลข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (ระบบขนส่งสาธารณะประกอบด้วย รถไฟฟ้า และ/หรือรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง) นำร่อง 3 จังหวัดได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต พบว่าสัดส่วนของการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในชุมชนเมืองเชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต มีค่าเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 0.56 ในแผนฯ ฉบับนี้ได้มีการกำหนดเมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี พระนครศรีอยุธยา และจากการประเมินส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม กพร. กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ เมืองหลักในภูมิภาค จำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา อุดรธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่) ทั้งนี้ เพื่อให้การจัดเก็บข้อมูลมีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกัน จึงเห็นสมควรกำหนดเมืองหลักในเมืองภูมิภาค เพิ่มอีก 4 จังหวัด (พิษณุโลก ขอนแก่น อุดรธานี และสงขลา (หาดใหญ่)) รวมทั้งสิ้น 11 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี พระนครศรีอยุธยา พิษณุโลก ขอนแก่น อุดรธานี และสงขลา (หาดใหญ่)

สำหรับสูตรในการคำนวณแสดงไว้ดังนี้

$$\frac{\text{ปริมาณคนเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (คน-เที่ยว/ปี)}}{\text{ปริมาณการเดินทางในเขตเมืองทั้งหมด (คน-เที่ยว/ปี)}} \times 100$$

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 1	ร้อยละ 2	ร้อยละ 3	ร้อยละ 5	ร้อยละ 10

หมายเหตุ : 1. ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070104 กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ เมืองหลักในภูมิภาค (เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต) เฉลี่ยร้อยละ 10 ในห้วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

2. เป็นตัวชี้วัดจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) จำนวน 7 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา ภูเก็ต เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา

3. เป็นตัวชี้วัดของการประเมินส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม กพร. กำหนดค่าเป้าหมายไว้ คือ เมืองหลักในภูมิภาค (เชียงใหม่ พิษณุโลก นครราชสีมา อุดรธานี ขอนแก่น ภูเก็ต และสงขลา (หาดใหญ่))

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดเป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ 4	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่ำกว่าค่าเป้าหมายเกินร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่ำกว่าค่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	สัดส่วนการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางทั้งหมดต่ำกว่าค่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล:</u>: ขบ. / ทล. / ทช.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สนข.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ

ตัวชี้วัดที่ 1.5.3 ร้อยละของจำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่อจำนวนสถานีทั้งหมดในการดูแลของกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดระดับการรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุในรูปแบบของการออกแบบเพื่อคนทั้งมวล (Universal Design) ในสถานีขนส่งผู้โดยสาธารณะทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นสถานีขนส่งผู้โดยสาร (ขบ./บขส.) สถานีเดินรถท่าเรือโดยสาร (จท.) สถานีรถไฟฟ้า (รฟม./รฟฟท.) สถานีรถไฟ (รฟท.) และท่าอากาศยาน (ทย./ทอท.) เพื่อสนับสนุนให้สังคมเกิดความเข้มแข็งอย่างยั่งยืนและเป็นการเตรียมพร้อมรองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ในอนาคตอันใกล้ สำหรับสูตรในการคำนวณดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทุกระบบที่มีการรองรับการใช้งาน}}{\text{จำนวนสถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดที่มีอยู่ ณ ปีที่ประเมิน}} \times 100$$

ทั้งนี้ จากการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูลของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ณ ปี พ.ศ. 2565 พบว่ากระทรวงคมนาคมมีสถานีขนส่งผู้โดยสารในความรับผิดชอบรวมทั้งสิ้น 581 แห่ง โดยเป็นสถานีที่มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุแล้วเป็นจำนวนทั้งสิ้น 418 แห่ง หรือคิดเป็นร้อยละ 71.9 ดังแสดงในตารางต่อไปนี้

ประเภทสถานี / หน่วยงาน	จำนวน สถานีทั้งหมด	สถานีที่มี UDF*	สถานีที่ไม่มี UDF	ร้อยละของ สถานีที่มี UDF
สถานีขนส่งผู้โดยสาร / ขบ.	1	1	0	100.0%
สถานีขนส่งผู้โดยสาร / บขส.	9	9	0	100.0%
ท่าเรือโดยสาร / จท.	21	7	14	33.3%
สถานีรถไฟฟ้า / รฟม	54	54	0	100.0%
สถานีรถไฟฟ้า / รฟฟท.	21	21	0	100.0%
ท่าอากาศยาน / ทอท.	6	6	0	100.0%
ท่าอากาศยาน / ทย.	26	26	0	100.0%
สถานีรถไฟ / รฟท.	443	294	149	66.4%
รวม	581	418	163	71.9%

หมายเหตุ : UDF หมายถึงสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุ (Universal Design Facilities)

* เป็นการนับจำนวนสถานีที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุทั้งสถานีประเภทที่มีและมีความครบถ้วนสมบูรณ์ และสถานีประเภทที่มีแต่ยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์

สำหรับการกำหนดเป้าหมายของแผนฯ เนื่องจากสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุเป็นกฎหมายที่มีผลบังคับใช้ กระทรวงคมนาคมจึงจำเป็นจะต้องผลักดันให้สถานีขนส่งผู้โดยสารทุกแห่งในสังกัดของกระทรวงฯ มีการดำเนินการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุอย่างครบถ้วนสมบูรณ์และเป็นไปตามที่กฎหมายกำหนดโดยเร็วที่สุด และเมื่อสิ้นสุดแผนฯ ฉบับนี้สถานีขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจะต้องมีการติดตั้งสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับการให้บริการผู้พิการและผู้สูงอายุ

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 80.0	ร้อยละ 85.0	ร้อยละ 90.0	ร้อยละ 95.0	ร้อยละ 100.0

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 1.6 เดิมที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 1 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ เป็นไปตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ 4	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 5 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 10 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 15 จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ร้อยละของสถานีขนส่งผู้โดยสารที่รองรับการใช้งานของผู้พิการและผู้สูงอายุ ต่ำกว่าค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ เกินร้อยละ 15 จากค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ขบ. / บขส. / รฟท. / รฟม. / รฟฟท. / จท. / ทอท. / ทย.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สนข.

ยุทธศาสตร์ที่ 1

ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

เป้าประสงค์ที่ 1.6 เตรียมพร้อมรองรับเทคโนโลยีและการเปลี่ยนแปลงของยานพาหนะ การขนส่ง และการเดินทางในรูปแบบใหม่

ตัวชี้วัดที่ 1.6.1 จำนวนแผนงานหลักเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ยานพาหนะ รูปแบบการขนส่ง หรือวิธีการเดินทางแบบใหม่ที่มีการดำเนินการศึกษาจัดทำแล้วเสร็จและพร้อมนำไปสู่การปฏิบัติ

คำอธิบายตัวชี้วัด

ปัจจุบันองค์ความรู้และเทคโนโลยีต่าง ๆ มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็ว ก่อให้เกิดนวัตกรรมด้านการขนส่งที่ไม่เคยมีมาในอดีตเป็นจำนวนมาก และหลายนวัตกรรมเริ่มเข้ามาสู่ชีวิตประจำวันของผู้คนมากยิ่งขึ้น การขนส่งเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่ได้รับผลกระทบจากเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างมีนัยสำคัญ ไม่ว่าจะเป็นการเกิดขึ้นของเทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ (Autonomous Vehicles) ระบบช่วยขับขี่ต่าง ๆ เช่น รถยนต์ที่สามารถขับขี่ได้เองโดยไม่มีคนขับ และเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ (UAV/Drone) เป็นต้น ซึ่งมีการใช้งานในแพร่หลายมากขึ้นเรื่อย ๆ และในอนาคตอาจนำไปสู่การขนส่งสินค้าและบริการผ่านอากาศยานไร้คนขับเหล่านี้ได้ แม้ว่าเทคโนโลยีและนวัตกรรมเหล่านี้จะนำมาซึ่งประโยชน์มากมาย แต่ในขณะเดียวกันก็ก่อให้เกิดความเสี่ยงต่อการขนส่งดังเดิมรูปแบบอื่น ๆ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีการจัดเตรียมแนวทางการกำกับดูแลให้เหมาะสมและทันท่วงที ด้วยเหตุนี้จึงเสนอให้มีการผลักดันให้มีการจัดทำแผนการเตรียมพร้อมรองรับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยี ยานพาหนะ รูปแบบการขนส่ง หรือวิธีการเดินทางแบบใหม่ ที่มีการดำเนินการศึกษาจัดทำแล้วเสร็จและพร้อมนำไปสู่การปฏิบัติ เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดการปฏิบัติงานที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม

ในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัด ที่ปรึกษาอ้างอิงจากแผนงานโครงการของหน่วยงานรับผิดชอบซึ่งได้บรรจุไว้ในแผนฯ ฉบับนี้ จำนวน 9 โครงการ ภายใต้กลยุทธ์ที่ 1.6.1 1.6.2 และ 1.6.3 โดยตั้งเป้าหมายให้หน่วยงานรับผิดชอบมีการดำเนินโครงการแล้วเสร็จไม่น้อยกว่า 6 แผนงาน/โครงการ เมื่อสิ้นสุดแผนฯ

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
0 โครงการ	2 โครงการ	3 โครงการ	4 โครงการ	6 โครงการ

เป้าหมาย : 9 โครงการ ที่สามารถนำเป็นผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดนี้ ประกอบด้วย โครงการที่มีรหัสโครงการ 1.6.1 (1), 1.6.1 (2), 1.6.2 (1), 1.6.2 (2), 1.6.3 (1), 1.6.3 (2), 1.6.3 (3), 1.6.3 (4) และ 1.6.3 (5)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ต่ำกว่าเป้าหมาย 1 แผนงาน
ระดับ 3	ต่ำกว่าเป้าหมาย 2 แผนงาน
ระดับ 2	ต่ำกว่าเป้าหมาย 3 แผนงาน
ระดับ 1	ต่ำกว่าเป้าหมาย 4 แผนงาน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ขบ. / กพท. / สนข. / บวท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.1 อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน จากการจัดอันดับโดยสถาบันการจัดการนานาชาติ (IMD)

คำอธิบายตัวชี้วัด

ปัจจุบันมีการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก โดยสถาบันการประเมินระดับนานาชาติหลายแห่ง โดยหนึ่งการประเมินที่ได้รับการยอมรับกันอย่างกว้างขวาง ได้แก่ สถาบันการจัดการนานาชาติ หรือ International Institute for Management Development (IMD) เป็นสถาบันระดับโลกที่จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก มีวัตถุประสงค์เพื่อมุ่งเน้นความสามารถของประเทศในการสร้างและรักษาสภาวะแวดล้อมทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาว โดยมีการประกาศผลการจัดอันดับในเดือนพฤษภาคมของทุกปี โดยในปี 2565 IMD ได้กำหนดเกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันพิจารณาจากปัจจัยของประเทศที่เสริมสร้างและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจทั้งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งจะนำไปสู่ความมั่งคั่งในระยะยาวประกอบด้วย 4 กลุ่มหลัก โดยในแต่ละกลุ่มหลักประกอบด้วย 4 กลุ่มย่อย รวมทั้งหมด 333 เกณฑ์ชี้วัด

เกณฑ์การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันโดย IMD ปี 2565 ดังนี้

กลุ่มหลัก (Main-Pillar)	กลุ่มย่อย (Sub-Factor)	เกณฑ์ชี้วัด
๑. สมรรถนะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)	กลุ่มย่อยที่ ๑.๑ : เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๒ : การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)	๒๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๓ : การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)	๑๕ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๔ : การจ้างงาน (Employment)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๑.๕ : ระดับราคา (Prices)	๖ เกณฑ์ชี้วัด
๒. ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๒.๑ : ฐานะการคลัง (Public Finance)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๒ : นโยบายการคลัง (Finance Policy)	๑๑ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๓ : โครงสร้างเชิงสถาบัน (Institutional Framework)	๑๖ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๔ : กฎหมายและกฎระเบียบทางธุรกิจ (Business Legislation)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๒.๕ : โครงสร้างทางสังคม (Societal Framework)	๑๖ เกณฑ์ชี้วัด
๓. ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)	กลุ่มย่อยที่ ๓.๑ : ผลิตภาพและประสิทธิภาพทางธุรกิจ (Productivity & Efficiency)	๑๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๒ : ตลาดแรงงาน (Labor Market)	๒๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๓ : การเงิน (Finance)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๔ : การบริหารจัดการ (Management Practices)	๑๔ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๓.๕ : ทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)	๗ เกณฑ์ชี้วัด
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	**กลุ่มย่อยที่ ๔.๑ : โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)***	๒๐ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๒ : โครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)	๑๗ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๓ : โครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)	๒๒ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๔ : สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)	๒๘ เกณฑ์ชี้วัด
	กลุ่มย่อยที่ ๔.๕ : การศึกษา (Education)	๑๙ เกณฑ์ชี้วัด
รวม		**๓๓๓ เกณฑ์ชี้วัด**

*หมายเหตุ: มีเกณฑ์ชี้วัดด้านการขนส่งและจราจร ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔ เกณฑ์ชี้วัด

ที่มา : ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยโดย IMD ปี 2565 (ค.ศ. 2022), สนข., กันยายน 2565

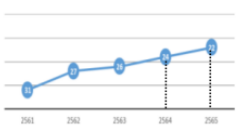
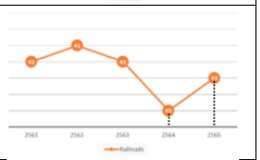
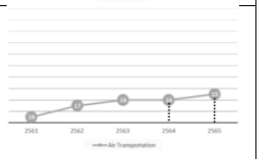
โดยขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ของประเทศ เป็นหนึ่งในหัวข้อที่มีการประเมิน โดย IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ 4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกในกลุ่มอาเซียน จำนวน 5 ประเทศ พบว่า ปี 2565 ประเทศสิงคโปร์ มาเลเซีย และไทย มีอันดับในภาพรวมลดลงจากปี 2564 โดยประเทศสิงคโปร์ จากอันดับที่ 11 ลดลงเป็นอันดับที่ 12 ประเทศ

มาเลเซียจากอันดับที่ 32 เป็นลำดับที่ 37 และประเทศไทย จากอันดับที่ 43 เป็นอันดับที่ 44 ตามลำดับ ส่วนประเทศอินโดนีเซียและประเทศฟิลิปปินส์ มีอันดับที่ดีขึ้น โดยประเทศอินโดนีเซีย จากอันดับที่ 55 ดีขึ้นเป็นอันดับที่ 52 และประเทศฟิลิปปินส์ จากอันดับที่ 59 ดีขึ้นเป็นอันดับที่ 57 ตามลำดับ ดังนี้

รายการประเมิน	ประเทศ	ปี ๒๕๖๔	ปี ๒๕๖๕	การเปลี่ยนแปลง
๔. โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)	สิงคโปร์	๑๑	๑๒	▼ ลดลง ๑ อันดับ
	มาเลเซีย	๓๒	๓๗	▼ ลดลง ๕ อันดับ
	ไทย	๔๓	๔๔	▼ ลดลง ๑ อันดับ
	อินโดนีเซีย	๕๕	๕๒	▲ เพิ่มขึ้น ๓ อันดับ (ดีขึ้น)
	ฟิลิปปินส์	๕๙	๕๗	▲ เพิ่มขึ้น ๒ อันดับ (ดีขึ้น)

ที่มา : ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยโดย IMD ปี 2565 (ค.ศ. 2022), สนข., กันยายน 2565

IMD ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขัน กลุ่มหลักที่ 4 ปัจจัยคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) กลุ่มย่อยที่ 4.1 โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ประกอบด้วย 20 เกณฑ์ชี้วัด ซึ่งเกี่ยวข้องกับด้านการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม 4 เกณฑ์ชี้วัด พบว่า ไทยมีอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ปี2565 อยู่ในอันดับที่ 22 ดีขึ้น 2 อันดับจากปี2564 (อันดับที่ 24) โดย สนข. ได้ประมวลผลข้อมูลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของ IMD ย้อนหลัง 5 ปี ดังนี้

เกณฑ์ชี้วัด	๒๕๖๑	๒๕๖๒	๒๕๖๓	๒๕๖๔	๒๕๖๕	
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ▲	๓๑	๒๗	๒๖	๒๔	๒๒	
โครงข่ายทางถนน (Roads) ▼ ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๒๘	๒๘	๑๖	๑๖	๑๗	
	ที่มาข้อมูล: Hard Data					
	สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนน เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา					
โครงข่ายทางราง (Railroads) ▲ ความหนาแน่นของโครงข่ายราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร)	๔๒	๔๑	๔๒	๔๕	๔๓	
	ที่มาข้อมูล: Hard Data					
	สนข. ได้ปรับปรุงข้อมูลระยะทางราง เสนอ IMD ตั้งแต่ปี ๒๕๕๘ เป็นต้นมา					
การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) ▲ จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยบริษัทหลัก	๑๙	๑๗	๑๖	๑๖	๑๕	
	ที่มา: International Civil Aviation Organization (ICAO)					
	Number of passengers carried by main companies, thousands.					
คุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality of Air Transportation) ▼ คุณภาพการขนส่งทางอากาศช่วยกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจ	๓๔	๓๕	๓๑	๓๑	๓๒	
	ที่มาข้อมูล: EOS					
	Question: Quality of air transportation encourages business development.					

ที่มา : ผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยโดย IMD ปี 2565 (ค.ศ. 2022), สนข., กันยายน 2565

โดยพบว่า การจัดอันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) มีอันดับดีขึ้น 2 อันดับ (ลำดับที่ 22 ในปี 2565 ลำดับที่ 24 ในปี 2564) เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางราง (Railroads) มีอันดับดีขึ้น 2 อันดับ (อันดับที่ 24 ในปี 2565 อันดับที่ 45 ในปี 2564) และเกณฑ์ชี้วัดการขนส่งทางอากาศ (Air Transportation) มีอันดับดีขึ้น 1 อันดับ (อันดับที่ 15 ในปี 2565 อันดับที่ 16 ในปี 2564) ในขณะที่เกณฑ์ชี้วัดโครงข่ายทางถนน (Roads) มีอันดับลดลง 1 อันดับ (อันดับที่ 17 ในปี 2565 ลดลงจากอันดับที่ 16 ในปี 2564) และเกณฑ์ชี้วัดคุณภาพของการขนส่งทางอากาศ (Quality

of Air Transportation) มีอันดับลดลง 1 อันดับ (อันดับที่ 32 ในปี 2565 ลดลงจากอันดับที่ 31 ในปี 2564) ทั้งนี้ การที่อันดับโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ของประเทศไทย ปี 2565 ดีขึ้นจากปี 2564 เล็กน้อย เนื่องจากการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนและระยะทางรางให้มีความถูกต้องเป็นปัจจุบันทุกปี เพื่อประมวลผลความหนาแน่นของโครงข่ายถนนและโครงข่ายทางราง (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) ในขณะที่ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการก่อสร้างโครงข่ายทางถนนและทางราง ถึงแม้ว่าการขนส่งทางอากาศยังได้รับผลกระทบจากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 (Coronavirus Infection Disease 2019: COVID-19) จึงทำให้การขนส่งทางอากาศทั่วโลกมีปริมาณที่ลดลง โดยประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการโดยบริษัทหลักลดลงจากปี 2564 แต่จำนวนผู้โดยสารสูงกว่าค่าเฉลี่ย จึงทำให้อันดับดีขึ้น แต่ผลการสำรวจความเห็นของผู้บริหารของบริษัทเอกชนชั้นนำของประเทศเกี่ยวกับคุณภาพการขนส่งทางอากาศยังคงมีความเห็นว่าสถานการณ์ปัจจุบันยังไม่สามารถกระตุ้นการพัฒนาธุรกิจขึ้นได้

ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ได้มีการนำผลการประเมินของ IMD ไปเป็นหนึ่งในตัวชี้วัดหลักของประเทศ ดังนั้น จึงเป็นหน้าที่ของกระทรวงคมนาคมที่จะถ่ายทอดและนำตัวชี้วัดดังกล่าวนี้มาเป็นตัวชี้วัดหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในภารกิจของกระทรวงฯ ทั้งนี้ จากการรายงานของ IMD ในปี พ.ศ. 2565 พบว่า อันดับของขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ที่ 44 จาก 63 ประเทศที่เข้าร่วมการประเมิน โดยมีข้อมูลย้อนหลังระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2565 แสดงดังต่อไปนี้

พ.ศ. 2561	**พ.ศ. 2562**	**พ.ศ. 2563**	**พ.ศ. 2564**	**พ.ศ. 2565**
48	45	44	43	44

ที่มา : แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), สศช.

จากข้อมูลย้อนหลัง แผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี จึงได้กำหนดเป้าหมายให้อันดับของขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้ปรับเลื่อนขึ้นไปอยู่ที่อันดับที่ 38 ได้ภายในปี พ.ศ. 2570

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	**พ.ศ. 2567**	**พ.ศ. 2568**	**พ.ศ. 2569**	**พ.ศ. 2570**
อันดับที่ 43	อันดับที่ 42	อันดับที่ 41	อันดับที่ 40	อันดับที่ 38

หมายเหตุ : 1. ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070001

2. เป็นตัวชี้วัดที่ 1 ระดับวิสัยทัศน์ ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเป็นตามเป้าหมายของปีนั้น ๆ
ระดับ 4	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยสูงกว่าค่าเป้าหมาย 1 อันดับ
ระดับ 3	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยสูงกว่าค่าเป้าหมาย 2 อันดับ
ระดับ 2	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยสูงกว่าค่าเป้าหมาย 3 อันดับ
ระดับ 1	อันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยสูงกว่าค่าเป้าหมาย 4 อันดับ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: สศช. / สนข.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สศช.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน รองรับการบริการประชาชนและขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจของประเทศที่มีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัดที่ 2.1.1 ระยะทางของทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่เปิดให้บริการแล้ว

คำอธิบายตัวชี้วัด

โครงข่ายถนนชั้นทางพิเศษ (ทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพและปลอดภัย อันเป็นหัวใจสำคัญของการรองรับการพัฒนาประเทศในอนาคตระยะยาว ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายถนนชั้นทางพิเศษทั้งหมด 12 สายทาง ระยะทาง 505.62 กิโลเมตร เป็นของกรมทางหลวง (ทล.) 3 สายทาง ระยะทาง 281.02 กิโลเมตร เป็นของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) 9 สายทาง ระยะทาง 224.60 กิโลเมตร และมีเอกชนร่วมลงทุนร่วมกับ ทล. และ กทพ. 4 สายทาง ระยะทาง 108.10 กิโลเมตร ประกอบด้วย

สายทาง	ระยะทาง (กม.)	หน่วยงานรับผิดชอบ
ทางพิเศษ		
ทางพิเศษเฉลิมมหานคร (ทางด่วนขั้นที่ 1)	27.1	กทพ.
ทางพิเศษศรีรัช (ระบบทางด่วนขั้นที่ 2)	38.4	กทพ. (เอกชน)
ทางพิเศษฉลองรัช (รามอินทรา–อาจณรงค์)	18.7	กทพ.
ทางพิเศษรามอินทรา-วงแหวนรอบนอก	9.5	กทพ.
ทางพิเศษบูรพาวิถี (บางนา–ชลบุรี)	55.0	กทพ.
ทางพิเศษอุดรรัถยา (บางปะอิน–ปากเกร็ด)	32.0	กทพ. (เอกชน)
ทางพิเศษสาย S1 ขั้นที่ 3 สายใต้ (อาจณรงค์–บางนา)	4.7	กทพ.
ทางพิเศษกาญจนาภิเษกด้านใต้ (บางพลี–สุขสวัสดิ์)	22.5	กทพ.
ทางพิเศษประจิมรัถยา (ศรีรัช–วงแหวนรอบนอก)	16.7	กทพ. (เอกชน)
รวมทางพิเศษ	**224.6**	
ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ–ชลบุรี–พัทยา–มาบตาพุด)	181.2	ทล.
ทางหลวงพิเศษหมายเลข 9 (บางปะอิน–บางพลี และพระประแดง-ต่างระดับบางขุนเทียน)	64.32 / 14.5	ทล.
รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	**260.02**	
ทางหลวงพิเศษสัมปทาน		
ทางยกระดับอุตราภิมุข (ดอนเมืองโทลล์เวย์)	21.0	ทล. (เอกชน)
รวมทางหลวงพิเศษสัมปทาน	**21.0**	
รวม	**505.62**	

ที่มา : กรมทางหลวง และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย, ข้อมูล ณ ปี 2565

ด้วยขณะนี้ประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงข่ายถนนในชั้นทางพิเศษ (ทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) หลายโครงการ โครงข่ายถนนในชั้นทางพิเศษเหล่านี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการขนส่งทางถนนรองรับการพัฒนาในอนาคตได้มากกว่าโครงข่ายถนนชั้นทางปกติที่มีอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ดีด้วยงบประมาณรวมของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายถนนในชั้นทางพิเศษนั้นรวมกันหลายแสนล้านบาท จึงจำเป็นจะต้องได้รับการตรวจติดตามและวัดผลการดำเนินโครงการ เพื่อให้ตอบโจทย์ของยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของกระทรวงคมนาคม

สำหรับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ กำหนดจากโครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินการและมีแผนเปิดให้บริการภายในห้วงระยะของแผนฯ ฉบับนี้ (Committed Projects) ประกอบด้วย 7 โครงการ ได้แก่

- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M6 บางปะอิน-นครราชสีมา ระยะทาง 196.0 กม.
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี ระยะทาง 96.4 กม.
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว (ยกระดับพระราม 2) ระยะทาง 25.0 กม.
- โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย M7 ส่วนต่อขยายท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ระยะทาง 1.92 กม.
- โครงการก่อสร้างทางพิเศษสาย พระราม 3-ดาวคะนอง-ถ.กาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันตก) ระยะทาง 18.7 กม.
- โครงการก่อสร้างทางพิเศษ ขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (N2) ถ.ประเสริฐมนูกิจ-ถ.กาญจนาภิเษก (วงแหวนตะวันออก) ระยะทาง 11.3 กม.
- โครงการก่อสร้างทางพิเศษฉลองรัช ส่วนต่อขยาย (จตุโชติ-ลำลูกกา) ระยะทาง 16.2 กม.

โดยเป้าหมายในการเปิดให้บริการและระยะทางที่จะต้องสามารถเปิดให้บริการได้ของแต่ละโครงการแสดงในตารางต่อไปนี้ ทั้งนี้ ระยะทางที่เปิดให้บริการได้ตามแผนงานจะถูกนำไปรวมกับระยะทางของโครงข่ายถนนในชั้นทางพิเศษที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อกำหนดเป็นค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดในปีนั้น ๆ

หน่วย : กิโลเมตร

โครงการ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
กรมทางหลวง					
M6 บางปะอิน-นครราชสีมา			196.0		
M81 บางใหญ่-กาญจนบุรี			96.4		
M82 บางขุนเทียน-บ้านแพ้ว				25.0	
M7 ส่วนต่อขยายท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา				1.92	
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย					
ทางพิเศษ พระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนตะวันตก		18.7			
ทางพิเศษ ขั้นที่ 3 สายเหนือ ระยะที่ 1 (N2)					11.3
ทางพิเศษฉลองรัช ส่วนต่อขยาย (จตุโชติ-ลำลูกกา)					16.2
ระยะทางรวมที่สามารถเปิดให้บริการเพิ่มได้	**-**	**18.7**	**292.4**	**26.9**	**27.5**
ระยะทางรวมของโครงข่ายถนนชั้นทางพิเศษทั่วประเทศ	**505.62**	**524.32**	**816.72**	**843.62**	**871.12**

หมายเหตุ : ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายถนนในชั้นทางพิเศษที่เปิดให้บริการรวมทั้งสิ้น 560.0 กิโลเมตร

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
505 กม.	524 กม.	816 กม.	843 กม.	871 กม.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	เป็นไปตามหรือสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 3	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 5 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 2	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 1	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 15 ขึ้นไป

หมายเหตุ : ในปี 2566 และ 2567 ค่าเป้าหมายเท่ากับค่าปัจจุบัน ดังนั้นจึงได้รับการประเมินในระดับ 5 โดยอัตโนมัติ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ทล. / กทพ.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 2.2.1 ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางสามที่ก่อสร้างแล้วเสร็จพร้อมเปิดให้บริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

ด้วยปัจจุบันประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ในเส้นทางเดิมและเส้นทางใหม่หลายโครงการ โครงข่ายรถไฟทางคู่นี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับการคมนาคมขนส่งภายในประเทศรองรับการพัฒนาในอนาคตได้มากกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ดีด้วยงบประมาณรวมของโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่นั้นมีรวมกันหลายแสนล้านบาท จึงจำเป็นจะต้องได้รับการตรวจติดตามและวัดผลการดำเนินโครงการ เพื่อให้ตอบโจทย์ของยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์ของกระทรวงคมนาคม

ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) รวมระยะทางให้บริการทั้งสิ้นประมาณ 4,049 กม. ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัด กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศ ส่วนใหญ่ยังคงเป็นทางเดี่ยว คิดเป็นร้อยละ 84 ระยะทาง 3,391 กม. (รวมทางแยกโดยสารวงเวียนใหญ่ - มหาชัย และบ้านแหลม - แม่กลอง ระยะทาง 65 กม.) ส่วนทางคู่และทางสาม มีระยะทางประมาณ 551 กม. และ 107 กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 14 และร้อยละ 3 ตามลำดับ ดังนี้

หน่วย: กิโลเมตร

รายการ	ก่อสร้างแล้วเสร็จ	ทางเดี่ยว	ทางคู่	ทางสาม	รวมทั้งหมด
1) ทางเดี่ยว	ก่อนปี 2541	3,326	-	-	3,326
2) ทางเดี่ยว (แยกเฉพาะ) รถไฟมหาชัย, แม่กลอง	ก่อนปี 2541	65	-	-	65
3) ทางคู่ ระหว่างสถานีกรุงเทพ – รังสิต	พ.ศ. 2543	-	30	-	30
4) ทางสาม ระหว่างสถานีรังสิต – ชุมทางบ้านภาชี	พ.ศ. 2543	-	-	61	61
5) ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี – ลพบุรี	พ.ศ. 2545	-	42	-	42
6) ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบ้านภาชี – มาบกะเบา	พ.ศ. 2545	-	45	-	45
7) ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	พ.ศ. 2562	-	187	-	187
8) ทางคู่ ระหว่างสถานีชุมทางบางซื่อ – ชุมทางตลิ่งชัน	พ.ศ. 2542	-	13	-	13
9) ทางคู่ ระหว่างสถานีตลิ่งชัน – นครปฐม	พ.ศ. 2545	-	44	-	44
10) ทางสาม ระหว่างสถานีหัวหมาก – ฉะเชิงเทรา	พ.ศ. 2546	-	-	46	46
11) ทางคู่ ระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา – ชุมทางคลองสิบเก้า	พ.ศ. 2563	-	26	-	26
12) ทางคู่ ระหว่างสถานีฉะเชิงเทรา – แหลมฉบัง	พ.ศ. 2555	-	79	-	79
13) ทางคู่ ระหว่างสถานีคลองสิบเก้า - ชุมทางแก่งคอย	พ.ศ. 2563	-	85	-	85
รวมระยะทางให้บริการ		**3,391**	**551**	**107**	**4,049**
สัดส่วน (ร้อยละ)		83.75	13.61	2.64	100.00
รวมระยะทางเดินรถ		**3,391**	**1,102**	**321**	**4,814**

ที่มา: รฟท. หมายเหตุ: * เป็นความยาวของทางรถไฟทั้งหมดนับรวมระยะทางของทางคู่และทางสาม

สำหรับค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดนี้ กำหนดจากโครงการสำคัญที่อยู่ระหว่างการดำเนินการและมีแผนเปิดให้บริการภายในห้วงระยะของแผนฯ ฉบับนี้ (Committed Projects) ประกอบด้วย 3 โครงการ ได้แก่

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทาง มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (ระยะทาง 135 กม.)
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทาง นครปฐม - หัวหิน (ระยะทาง 169 กม.) และเส้นทางประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร (ระยะทาง 167 กม.)
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่เส้นทาง ลพบุรี - ปากน้ำโพ (ระยะทาง 145 กม.)

โดยเป้าหมายในการเปิดให้บริการและระยะทางที่จะต้องสามารถเปิดให้บริการได้ของแต่ละโครงการแสดงในตารางต่อไปนี้ ทั้งนี้ ระยะทางที่เปิดให้บริการ (หมายถึง การก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานแล้วเสร็จพร้อมระบบอาณัติสัญญาณ) ได้ตามแผนงานจะถูกนำไปรวมกับระยะทางของโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางสามที่มีอยู่ในปัจจุบันเพื่อกำหนดเป็นค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดในปีนั้น ๆ ดังนี้

หน่วย : กิโลเมตร

โครงการ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
มาบกะเบา - ชุมทางถนนจิระ (ระยะทาง 135 กม.)					135
นครปฐม – ชุมพร (ระยะทาง 420 กม.)			420		
ลพบุรี - ปากน้ำโพ (ระยะทาง 145 กม.)			145		
ระยะทางรวมของโครงการที่สามารถเปิดให้บริการได้			565		700
ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ	658	658	1,223	1,223	1,358

หมายเหตุ : ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟทางคู่และทางสามที่เปิดให้บริการรวมทั้งสิ้น 658 กม. โดยเป็นทางคู่ 551 กม. และทางสาม 107 กม.

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
658 กม.	658 กม.	1,223 กม.	1,223 กม.	1,358 กม.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	ระยะทางรถไฟที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม (กม.)				
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ระดับ 5	658	658	1,223	-	1,358
ระดับ 4	-	-	1,000-1,222	1,223	1,200-1,357
ระดับ 3	-	-	900-999	1,000-1,222	1,100-1,199
ระดับ 2	-	-	800-899	900-999	1,000-1,099
ระดับ 1	-	-	ต่ำกว่า 800	ต่ำกว่า 900	ต่ำกว่า 1,000

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: รฟท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขร.

ยุทธศาสตร์ที่ 2

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.2 เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางและสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพเพื่อเปลี่ยนผ่านสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 2.2.2 ร้อยละความสำเร็จของการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทาง กรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา

คำอธิบายตัวชี้วัด

โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา เป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่มีความสำคัญยิ่งของประเทศไทย เมื่อก่อสร้างแล้วเสร็จจะเป็นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งประสิทธิภาพสูงรองรับการเดินทางระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือและกรุงเทพมหานครและในอนาคตยังจะเชื่อมต่อไปยังนครหลวงเวียงจันท์ สปป.ลาว และระบบรถไฟความเร็วสูงลาว-จีน ต่อไป ซึ่งจะเป็นประตูการค้าและการท่องเที่ยวที่สำคัญของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงในอนาคต

ปัจจุบันโครงการฯ ได้เริ่มดำเนินการไปแล้วระยะหนึ่ง โดยในงานก่อสร้างถูกแบ่งออกเป็น 14 สัญญา โดยความก้าวหน้า ณ เดือนมีนาคม 2566 มีดังนี้

สัญญาที่	ระยะทาง (กม.)	ความก้าวหน้า	ปีที่แล้วเสร็จ				
			2566	2567	2568	2569	2570
1	3.5	100.00%	ก่อสร้างแล้วเสร็จ				
2	11.0	97.88%	√				
3	12.2	11.42%				√	
4	26.1	18.63%				√	
5	37.5	47.54%		√			
6	12.4	3.40%					√
7	21.8	0.13%					√
8	23.0	6.40%					√
9	3.5	0.04%					√
10	31.6	0.20%					√
11	13.0	34.04%			√		
12	30.2	0.00%	ยังไม่มีกำหนดแล้วเสร็จ				
13	15.2	0.00%	ยังไม่มีกำหนดแล้วเสร็จ				
14	13.3	0.00%	ยังไม่มีกำหนดแล้วเสร็จ				
รวม	254.3		14.50	37.50	13.0	38.3	92.3

ระยะทางสะสมในแต่ละปี (กม.)	14.50	52.0	65.0	103.3	195.6
ความก้าวหน้าสะสมในแต่ละปี	5.70%	20.45%	25.56%	40.62%	76.92%

หมายเหตุ : √ คือ ปี พ.ศ. ก่อสร้างแล้วเสร็จ

จากความก้าวหน้าของแผนงานก่อสร้างโครงการพบว่าขณะนี้มีสัญญาที่แล้วเสร็จแล้วทั้งสิ้น 1 สัญญา และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 10 สัญญา ขณะที่ยังเหลืออีก 3 สัญญาที่ยังไม่เริ่มการก่อสร้าง ความก้าวหน้าโครงการฯ โดยรวมคิดเป็นร้อยละ 5.70 โดยจากแผนงาน ณ ปัจจุบัน พบว่าในปี 2570 โครงการจะแล้วเสร็จไม่น้อยกว่าร้อยละ 76.92 ด้วยเหตุนี้จึงเสนอให้กำหนดความก้าวหน้าของแผนงานก่อสร้างเป็นตัวชี้วัดการดำเนินงานตามเป้าประสงค์ที่ 2.2 ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 2 ของแผนฯ ฉบับนี้ โดยการคำนวณร้อยละความก้าวหน้าของโครงการให้ใช้วิธีการเฉลี่ยถ่วงน้ำหนักด้วยระยะทางของแต่ละสัญญาและความก้าวหน้าของการดำเนินงานในสัญญานั้น ๆ

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
5%	20%	25%	40%	70%

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	เป็นไปตามหรือสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 3	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 5 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 10 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 2	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 15 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 1	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 15 ขึ้นไป จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: รฟท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขร.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือก ในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.3.1 จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวหลักที่ได้รับการพัฒนาให้แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้ตามแผนงานภายในระยะ 5 ปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวที่พัฒนาเพิ่มขึ้นได้เป็นหนึ่งในแผนงานโครงการที่ได้ถูกคัดเลือกให้เป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม เนื่องจากท่าเรือท่องเที่ยวเหล่านี้เป็นหนึ่งในกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนภาคเศรษฐกิจการท่องเที่ยวซึ่งถือเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมหลักของประเทศไทย ด้วยปัจจุบันกรมเจ้าท่าได้มีการเสนอแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าเรือท่องเที่ยวมาทั้งสิ้น 7 โครงการในระยะเวลา 5 ปี โครงการเหล่านี้จึงได้ถูกนำมากำหนดเป็นตัวชี้วัดเพื่อสะท้อนความสำเร็จของการปฏิบัติงานตามแผนงานที่วางไว้

ทั้งนี้ ในการกำหนดค่าเป้าหมายของตัวชี้วัดได้ระบุให้ภายในระยะเวลาของแผนฯ ฉบับนี้จะต้องมีโครงการไม่น้อยกว่า 5 จาก 7 โครงการ ที่ได้รับการดำเนินการจนแล้วเสร็จ โดยข้อมูลของทั้ง 7 โครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารที่ถูกกำหนดเป็นเป้าหมายของการวัดมีดังต่อไปนี้

ลำดับ	โครงการ	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
1	โครงการพัฒนาและปรับปรุงท่าเทียบเรือเพื่อการท่องเที่ยว ในพื้นที่ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี		√			
2	โครงการก่อสร้างท่าเรือเกาะกูดซีฟร้อนท์ อ.เกาะกูด จ.ตราด			√		
3	โครงการปรับปรุงท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณท่าเลน ต.เขาทอง อ.เมือง จ.กระบี่			√		
4	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือมาเนาะห์ ต.เกาะยาวน้อย อ.เกาะยาว จ.พังงา				√	
5	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือช่องหลาด ต.เกาะยาวใหญ่ อ.เกาะยาว จ.พังงา				√	
6	โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือเฟอร์รี่อ่าวปอ ต.ป่าคลอก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต				√	
7	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเรือเกาะล้าน (ท่าเรือหน้าบ้าน) เมืองพัทยา จ.ชลบุรี				√	

หมายเหตุ : √ คือ ปี พ.ศ. เปิดให้บริการท่าเรือ

ท่าเรือทั้ง 7 ท่า เป็นท่าเรือที่สร้างขึ้นใหม่ บางท่าเรือเป็นท่าเรือสร้างแทนท่าเรือเดิมและอยู่ที่ตำแหน่งเดิม แต่บางท่าเรือย้ายที่ตั้งแต่ไม่ไกลจากที่เดิมมากนัก แต่ทั้งหมดเป็นการพัฒนาเพื่อยกระดับโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือเพื่อตอบสนองตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
0 ท่า (สะสม)	1 ท่า (สะสม)	2 ท่า (สะสม)	3 ท่า (สะสม)	5 ท่า (สะสม)

หมายเหตุ : 1. ค่าเป้าหมายเป็นจำนวนโครงการพัฒนาท่าเรือโดยสารที่ดำเนินการแล้วเสร็จสะสมระหว่างปี พ.ศ. 2566 - 2570

2. ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจากแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (05) การท่องเที่ยว รหัส 050402 กำหนดให้กรมเจ้าท่าจะต้องมีจำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศเพิ่มขึ้นจำนวน 4 ท่า ในห้วงปี พ.ศ. 2566 - 2570

เกณฑ์การให้คะแนน

Score	จำนวนท่าเรือที่แล้วเสร็จและเปิดให้บริการได้				
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ระดับ 5	1	2	3	4	5
ระดับ 4	0	1	2	3	4
ระดับ 3		0	1	2	3
ระดับ 2			0	1	2
ระดับ 1				0	1

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: จท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการเดินทาง การท่องเที่ยว และเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือก ในการให้บริการและลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.3.2 ร้อยละความสำเร็จของการก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (เฉพาะ F1)

คำอธิบายตัวชี้วัด

ท่าเรือแหลมฉบังถือเป็นประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดของประเทศไทย จากนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) ได้กำหนดให้การพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนสูงสุด โดยในปี 2565 การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ได้เริ่มดำเนินโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในส่วนท่าเทียบเรือ F1 โดยคาดว่าจะดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและส่งมอบให้แก่เอกชนผู้ร่วมทุนเพื่อเปิดให้บริการได้ภายในปี 2570 ด้วยความสำคัญของโครงการดังที่กล่าวมาและงบประมาณที่รัฐจะต้องร่วมดำเนินงานหลายหมื่นล้านบาท จึงถือเป็นโครงการที่ได้รับการคัดเลือกให้เป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม

เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 ในส่วนท่าเทียบเรือ F1 ประกอบด้วย 4 สัญญาหลัก ซึ่งมีปริมาณงานและช่วงเวลาการเริ่มดำเนินการไม่พร้อมกัน ดังนั้น จึงเสนอให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบโครงการซึ่งได้แก่ กทท. เป็นผู้เสนอหลักเกณฑ์และวิธีการประเมินความก้าวหน้าที่เหมาะสมกับรายละเอียดโครงการ เช่น อาจเป็นการเฉลี่ยความก้าวหน้าของงวดงานของแต่ละสัญญา เป็นต้น อย่างไรก็ดี ความก้าวหน้าของโครงการที่ 100% หมายถึงงานก่อสร้างทั้งหมดแล้วเสร็จครบถ้วนและสามารถส่งมอบให้เอกชนผู้ร่วมลงทุนรับไปดำเนินการเพื่อเปิดให้บริการต่อไปได้

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
10%	25%	50%	75%	100%

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	เป็นไปตามหรือสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 3	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 5 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 10 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 2	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 10 ขึ้นไป แต่ไม่เกินร้อยละ 15 จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ
ระดับ 1	ต่ำกว่าค่าเป้าหมายตั้งแต่ร้อยละ 15 ขึ้นไป จากค่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: กทท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.4.1 ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวม ของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

<u>คำอธิบายตัวชี้วัด</u>

ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงขีดความสามารถในการรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร (Air Passenger Capacity) ของท่าอากาศยานหลัก (Primary Airports) 2 แห่ง ของประเทศไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นประตูหลักด้านการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศของไทย โดยจากแผนงานโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานหลักทั้ง 2 แห่งนี้ แสดงในตารางต่อไปนี้

หน่วย : ล้านคน

ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารต่อปี	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	45	60	60	65	65
- โครงการพัฒนาอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 (SAT-1)		+15			
- โครงการพัฒนาทางวิ่ง (Runway) ที่ 3				+5	
ท่าอากาศยานดอนเมือง	30	30	30	30	30
ขีดความสามารถรวม	75	90	90	95	95

สำหรับการกำหนดค่าเป้าหมายของโครงการจะกำหนดจากขีดความสามารถรวมเมื่อมีการดำเนินโครงการเป็นไปตามแผนงานที่วางไว้ ซึ่งจะส่งผลหลังแผนฯ ฉบับนี้แล้วเสร็จ โดยขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะเพิ่มขึ้นเป็น 95 ล้านคน/ปี ภายในสิ้นปี 2570

<u>ค่าเป้าหมาย</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
75 ล้านคนต่อปี	90 ล้านคนต่อปี	90 ล้านคนต่อปี	95 ล้านคนต่อปี	95 ล้านคนต่อปี

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 3.5 เดิมที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกิน 5 ล้านคน/ปี จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายตั้งแต่ 5 แต่ไม่เกิน 10 ล้านคน/ปี จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายตั้งแต่ 10 แต่ไม่เกิน 15 ล้านคน/ปี จากค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมาย 15 ล้านคน/ปี ขึ้นไป จากค่าเป้าหมาย

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทอท.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.4 ปรับปรุงพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศเพื่อรองรับการขยายตัวและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินภายในและระหว่างประเทศ

ตัวชี้วัดที่ 2.4.2 ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาค

คำอธิบายตัวชี้วัด

ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาค เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงขีดความสามารถในการรองรับความต้องการในการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสาร (Air Passenger Capacity) ในภูมิภาคของประเทศไทย รวมทั้งเป็นการให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึงเท่าเทียมและยังเป็นการส่งเสริมอุตสาหกรรมหลักในภูมิภาค เช่น การท่องเที่ยว เป็นต้น

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าอากาศยานในภูมิภาคที่อยู่ในการกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคมทั้งสิ้น 33 แห่ง โดยเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ทอท. 4 แห่ง และท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ทย. 29 แห่ง สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งสิ้นกว่า 68 ล้านคนต่อปี (ข้อมูล ณ ปี 2565) ขณะที่ตามแผนงานโครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคภายใต้แผนฯ ฉบับนี้จะส่งผลให้ท่าอากาศยานในภูมิภาคมีขีดความสามารถเพิ่มขึ้นเป็น 81.5 ล้านคนต่อปี เมื่อสิ้นสุดแผนฯ ในปี พ.ศ. 2570 อันเป็นผลมาจาก 5 โครงการที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบัน ได้แก่

- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานกระบี่ (จาก 4 เป็น 8 ล้านคนต่อปี ในปี 2567)
- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานขอนแก่น (จาก 2.8 เป็น 5 ล้านคนต่อปี ในปี 2567)
- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช (จาก 1.7 เป็น 4.6 ล้านคนต่อปี ในปี 2566)
- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานตรัง (จาก 1.7 เป็น 3.4 ล้านคนต่อปี ในปี 2567)
- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานนราธิวาส (จาก 0.8 เป็น 1.7 ล้านคนต่อปี ในปี 2568)

และอีก 1 โครงการที่อยู่ในแผนงานโครงการที่จะต้องดำเนินการโดยเร็ว (Committed Projects) ได้แก่

- โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานบุรีรัมย์ (จาก 1.1 เป็น 2.8 ล้านคนต่อปี ในปี 2568)

อนึ่ง จากมติ ครม.เมื่อวันที่ 30 สิงหาคม 2565 เห็นชอบหลักการให้ ทอท. เป็นผู้รับผิดชอบในการดูแลและบริหารจัดการ ท่าอากาศยานอุดรธานี บุรีรัมย์ และกระบี่ แทน ทย. โดยไม่ได้โอนทรัพย์สินรัฐให้ ทอท.

จากทั้ง 6 โครงการที่กล่าวมา สามารถนำผลผลิตของการพัฒนาจากแต่ละโครงการไปกำหนดเป็นค่าเป้าหมายของการปฏิบัติงานเพื่อขับเคลื่อนขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานในภูมิภาค

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
73.1 ล้านคนต่อปี	78.8 ล้านคนต่อปี	81.5 ล้านคนต่อปี	81.5 ล้านคนต่อปี	81.5 ล้านคนต่อปี

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 3.6 เดิมที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 3 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าข้อมูลตัวชี้วัดต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทย. / ทอท.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 2
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการพัฒนาประเทศ

เป้าประสงค์ที่ 2.5 เร่งขับเคลื่อนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมวลชนในเขตเมือง ให้ทั่วถึงครอบคลุมเพื่อผลักดันให้เกิดการเปลี่ยนผ่านไปสู่การเดินทางที่ยั่งยืน

ตัวชี้วัดที่ 2.5.1 ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟฟ้าและขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีการเปิดให้บริการ

คำอธิบายตัวชี้วัด

โครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนขนาดใหญ่เป็นหัวใจสำคัญในการแก้ปัญหาการคมนาคมขนส่งในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างยั่งยืน ที่ผ่านมากระทรวงคมนาคมได้ผลักดันให้เกิดโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ขณะที่ในปัจจุบันนี้ยังมีโครงการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนอีกหลายโครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้างและมีกำหนดการที่จะเปิดให้บริการได้ภายในห้วงระยะเวลาของแผนฯ ฉบับนี้ ด้วยเงินลงทุนที่อยู่ในระดับหลายแสนล้านบาทและผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมที่คาดว่าจะได้รับจากการมีโครงการ

ในปัจจุบันมีโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่เปิดให้บริการแล้ว รวม 6 สาย ระยะทางรวม 211.94 กม. ประกอบด้วย

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ปีเปิดให้บริการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ผู้ให้บริการ
1. **สายสีเขียว**	69.80			
1.1 สายสีลม (ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ – บางหว้า)	14.00	ช่วงสนามกีฬาแห่งชาติ – สะพานตากสิน เปิดให้บริการปี 2542 ช่วงสะพานตากสิน – วงเวียนใหญ่ เปิดให้บริการปี 2552 ช่วงวงเวียนใหญ่ – บางหว้า เปิดให้บริการปี 2556	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด)	BTS
1.2 สายสุขุมวิท (ช่วงคูคต – สมุทรปราการ)	53.05	ช่วงหมอชิต – อ่อนนุช เปิดให้บริการปี 2542 ช่วงอ่อนนุช – แบริ่ง เปิดให้บริการปี 2554 ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ เปิดให้บริการปี 2561 ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต เปิดให้บริการปี 2563	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด) ทั้งนี้ รฟม. กับ กทม. อยู่ระหว่างการลงนามในบันทึกข้อตกลงร่วมกันเพื่อให้ กทม. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบโครงการฯ ส่วนต่อขยาย ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต อย่างสมบูรณ์)	BTS
2. **สายเฉลิมรัชมงคล** (สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-บางแค และบางซื่อ – ท่าพระ)	47.00	ช่วงบางซื่อ – หัวลำโพง เปิดให้บริการปี 2547 ช่วงหัวลำโพง – บางแค เปิดให้บริการปี 2562 ช่วงบางซื่อ – ท่าพระ เปิดให้บริการปี 2563	รฟม.	BEM
3. **ระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL)** ช่วงพญาไท – สุวรรณภูมิ	28.70	ปี 2553	รฟท.	บริษัท เอเชีย เอรา วัน จำกัด
4. **สายฉลองรัชธรรม** (สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ – เตาปูน)	23.00	ปี 2559	รฟม.	BEM
5. **ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดง** ช่วงบางซื่อ - รังสิต และช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน	41.56	ปี 2564	รฟท.	รฟฟท.
6. **สายสีทอง** ช่วงกรุงธนบุรี - คลองสาน	1.88	ปี 2563	กทม. (บริษัท กรุงเทพธนาคม จำกัด)	BTS
ระยะทางรวม	**211.94**			

ที่มา : ผลการติดตามและประเมินผลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง, สศช., 2565

ดังนั้นจึงจำเป็นจะต้องมีการกำหนดผลการดำเนินงานในการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในอนาคตเป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติงานของกระทรวงคมนาคม โดยโครงการหลักที่ถือเป็นเรือธง (Flagship Projects) ภายใต้แผนงานฉบับนี้ประกอบด้วย 4 โครงการ จาก 2 หน่วยงาน โดยมีระยะทางของโครงข่ายและแผนการเปิดให้บริการดังนี้

หน่วย : กิโลเมตร

โครงการ	หน่วยงาน	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
1. รถไฟฟ้าสายสีเหลือง	รฟม.	30.4				
2. รถไฟฟ้าสายสีชมพู และส่วนต่อขยายเมืองทอง	รฟม.		34.5	3.0		
3. รถไฟฟ้าสายสีส้ม-ตะวันออก*	รฟม.				22.5	
5. รถไฟฟ้าสายสีแดงเข้มเหนือ (มธ. ศูนย์รังสิต)	รฟท.					8.8
ระยะทางรวมที่สามารถเปิดให้บริการเพิ่มได้		30.4	**64.9**	**67.9**	**90.4**	**99.2**
ระยะทางรวมของโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่ให้บริการในพื้นที่ฯ		**242.3**	**276.8**	**279.8**	**302.3**	**311.1**

หมายเหตุ : *หากโครงการฯ ได้รับอนุมัติให้เริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2566 จะแล้วเสร็จและสามารถเปิดให้บริการได้ตามแผนในปี 2569

จากแผนงานของโครการหลักทั้ง 4 โครงการ จะส่งผลให้กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่เปิดให้บริการเพิ่มขึ้นจาก 211.9 กม. เป็น 311.1 กม. ภายในปี 2570 หรือเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 46.8 จากระยะทางการให้บริการรวมในปี 2565

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
240 กม.	270 กม.	275 กม.	300 กม.	310 กม.

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับคะแนน	ระยะทางรถไฟที่เปิดให้บริการเพิ่มเติม (กิโลเมตร)				
	พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ระดับ 5	240	270	275	300	310
ระดับ 4	-	240-269	270-274	275-299	300-309
ระดับ 3	-	-	210-269	270-274	275-299
ระดับ 2	-	-	-	210-269	270-274
ระดับ 1	-	-	-	-	-

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: รฟม. รฟท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขร.

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ 3.1 จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนน ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

คำอธิบายตัวชี้วัด

จากการประชุมศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน เมื่อวันที่ 23 กรกฎาคม 2563 ได้นำผลการประชุมระดับโลก ว่าด้วยเรื่องความปลอดภัยทางถนน ครั้งที่ 3 (3rd Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global 2030, Stockholm, 19-20 February 2020) โดยในปฏิญญา Stockholm มีการกำหนดเป้าหมายลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนลง ร้อยละ 50 ภายในปี 2573 ประกอบกับตัวชี้วัดแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี กำหนดให้อัตราการเสียชีวิตไม่เกิน 12 คนต่อประชากรแสนคน ภายในปี 2570 ศปภ. ได้ให้ความสำคัญ โดยได้จัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ฉบับที่ 5 (พ.ศ. 2565 - 2570) และมอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน

- ศปภ. นำเป้าหมายระดับโลก (12 Global Road Safety Performance Targets) มาเป็นกรอบในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน
- ศปภ. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการ 8 ชุด ภายใต้คณะกรรมการศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปดำเนินการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามเป้าหมาย (target) ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกำหนดตัวชี้วัด (Indication) และกำกับการดำเนินงานให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี
- ศปภ. มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการบริหารจัดการและการติดตามประเมินผล (คณะอนุกรรมการชุดที่ 6) ติดตามการดำเนินงาน รวมทั้งประเมินผลการดำเนินงานในภาพรวม และให้รายงานความคืบหน้าต่อศูนย์อำนวยความปลอดภัยทางถนนเป็นรายไตรมาส

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่อประชากรแสนคน เป็นตัวชี้วัดภายใต้ Strategic KPI's ที่บูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย และกระทรวงสาธารณสุข

ผู้เสียชีวิต หมายถึง ผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน นับตั้งแต่เกิดเหตุจนถึง 30 วันหลังจากเกิดเหตุ รวมถึงการเสียชีวิตที่จุดเกิดเหตุระหว่างนำส่งโรงพยาบาล ที่ห้องฉุกเฉินระหว่างส่งต่อ (Refer) กรณี Admitted เสียชีวิตในตึกผู้ป่วยภายใน 24 ชั่วโมง และเสียชีวิตในตึกผู้ป่วยหลัง 24 ชั่วโมง จนถึง 30 วันหลังเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงขอกลับไปตายที่บ้าน ทั้งนี้ ให้นับข้อมูลรวมทุกกลุ่มอายุโดยใช้ข้อมูลจากการบูรณาการข้อมูล 3 ฐาน (กระทรวงสาธารณสุข สำนักงานตำรวจแห่งชาติ และบริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด)

อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การชนหรืออุบัติการณ์ซึ่งมีพาหนะที่กำลังเคลื่อนที่เพื่อวัตถุประสงค์ในการเดินทางจากจุดหนึ่งไปยังจุดหนึ่ง ซึ่งเกิดบริเวณทางตามกฎหมายว่าด้วยจราจรทางบก รวมทั้งทางส่วนบุคคล เป็นเหตุให้ทรัพย์สินเสียหาย หรือมีผู้เสียชีวิต ไม่รวมทางน้ำและทางอากาศ

จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน สามารถคำนวณได้ดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนผู้เสียชีวิตบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม}}{\text{จำนวนประชากร}} \times 100{,}000$$

อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2563 - 2565 ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคมต่อประชากรหนึ่งแสนคน (คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน)	5.13	4.51	4.21

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
4.10 รายต่อประชากร 1 แสนคน	4.00 รายต่อประชากร 1 แสนคน	4.00 รายต่อประชากร 1 แสนคน	3.90 รายต่อประชากร 1 แสนคน	3.90 รายต่อประชากร 1 แสนคน

หมายเหตุ : 1. ปรับปรุงจากตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (07) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล รหัส 070105 อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) ที่กำหนดไว้ไม่เกิน 12 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ภายในปี 2570

2. เป็นตัวชี้วัดที่ 3 ระดับวิสัยทัศน์เดิมของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้น ๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ 4	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 20
ระดับ 1	อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตทางถนน สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 20

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ทล. ทช. กทพ.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ 3.2 ร้อยละของการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปีนั้น ๆ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อวัดผลการดำเนินงานเพื่อการใช้พลังงานสิ้นเปลืองและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง โดยเลือกใช้ “อัตราการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่งที่สามารถลดลงได้เมื่อเทียบกับกรณีฐาน (Base-Line Scenario หรือ Business-as-usual)” เพื่อเป็นตัวแทนในการประเมินผล โดยมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

ผลการประเมินปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมในภาคการขนส่งทั้งประเทศที่จัดทำโดยสำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)

$$\frac{\text{ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งภายในประเทศตามผลการดำเนินงานจริง (ล้านตัน)}}{\text{ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งตามกรณีฐาน หรือ BAU (ล้านตัน)}} \times 100$$

ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในปี พ.ศ. 2559 - 2564 ดังนี้

ตัวชี้วัด	พ.ศ. 2559	พ.ศ. 2560	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564
ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งตามกรณีฐาน (BAU) (ล้านตัน CO_2e)	66.54	67.35	69.57	71.80	74.02	74.02
ปริมาณก๊าซเรือนกระจกที่ถูกปล่อยจากภาคขนส่งภายในประเทศผลตามดำเนินงานจริง (ปล่อยจริง) (ล้านตัน CO_2e)	60.31	67.25	67.90	71.49	70.58	NA
ร้อยละการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกิจกรรมในภาคการขนส่งทั้งประเทศ	90.63	99.85	97.00	99.58	95.35	NA
ร้อยละของอัตราการลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นผลจากการดำเนินงาน	9.37	0.15	3.00	0.42	4.65	10.20
	ข้อมูลคลาดเคลื่อน	เฉลี่ยปี พ.ศ. 2560 - 2562 เท่ากับร้อยละ 1.19			เกิดการแพร่ระบาดของโควิด-19	

ในปี 2573 ประเทศไทยมีเป้าหมายในการลดก๊าซเรือนกระจกในทุกสาขา ประมาณ 111 ล้านตัน CO_2e โดยเป็นส่วนของการลดก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งประมาณ 31 ล้านตัน CO_2e หรือร้อยละ 27.93 และจากเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (18) การเติบโตอย่างยั่งยืน รหัส 180301 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง โดยกำหนดให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5.0 ภายในปี 2570 และเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมายในภาคคมนาคมขนส่งที่ต้องรับผิดชอบแล้ว จะคิดเป็นร้อยละ (5.0 x 27.93) / 100 เท่ากับร้อยละ 1.3965 ดังนั้นในการกำหนดค่าเป้าหมายของร้อยละการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่งที่ลดลงได้เมื่อเทียบกับการปล่อยในกรณีฐาน (BAU) ในปี 2570 คือ ร้อยละ 1.50

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 1.20	ร้อยละ 1.25	ร้อยละ 1.30	ร้อยละ 1.40	ร้อยละ 1.50

หมายเหตุ : 1. ปรับปรุงจากตัวชี้วัดของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (18) การเติบโตอย่างยั่งยืน รหัส 180301 การปล่อยก๊าซเรือนกระจกของประเทศไทยลดลง ที่กำหนดไว้ให้ลดลงไม่น้อยกว่าร้อยละ 5.0 ภายในปี 2570 โดยเป็นส่วนของภาคการคมนาคมขนส่ง คือ ร้อยละ 1.3965

2. เป็นตัวชี้วัดที่ 3 ระดับวิสัยทัศน์เดิมของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15

ในการคำนวณร้อยละของอัตราการลดก๊าซเรือนกระจกที่เป็นผลจากการดำเนินงานเพื่อกำหนดคู่ระดับคะแนนที่ได้รับในแต่ละปี ทำได้โดย

$$\left(1 - \frac{\text{ร้อยละของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเมื่อเทียบกับกรณีฐานที่สามารถทำได้จริง}}{\text{ร้อยละของการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเมื่อเทียบกับกรณีฐานตามเป้าหมายในปีนั้น ๆ}}\right) \times 100$$

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: สนข. ขบ. ทล. ทช. กทพ. ขสมก. บขส. ขร. รฟท. รฟฟท. รฟม. จท. กทท. ทย. ทอท. สปค.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สนข. / สำนักงานนโยบายและแผนพลังงาน (สนพ.)

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ

ตัวชี้วัดที่ 3.1.1 ร้อยละจำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Risk Spots and Black Spots) บนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ดำเนินการจริงเทียบกับเป้าหมายประจำปี

คำอธิบายตัวชี้วัด

การแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Risk Spots and Black Spots) บนทางหลวง สามารถลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุ ช่วยให้ประชาชนผู้ใช้ทางมีความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งมากยิ่งขึ้น โดยประเมินจากจำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ได้รับการแก้ไข ปรับปรุงลักษณะกายภาพ ให้มีความปลอดภัยเพิ่มขึ้น ทั้งนี้ รวบรวมข้อมูลจากผลการดำเนินการจริงบนโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงและโครงข่ายทางหลวงชนบทของกรมทางหลวงชนบท

หมายเหตุ : 1. จุดเสี่ยง (Risk Spot) หมายถึง จุดที่ยังไม่มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุขึ้น แต่มีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากมีลักษณะทางกายภาพของถนนที่ใกล้เคียงกับจุดอันตราย (Black Spot)
2. จุดอันตราย (Black Spot) หมายถึง จุดที่มีรายงานการเกิดอุบัติเหตุขึ้น จำนวน 3 ครั้งต่อปีขึ้นไป

จากการรวบรวมข้อมูลพบว่า ผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงของ **กรมทางหลวง** ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 เป็นดังนี้

ปีงบประมาณ	2562	2563	2564	2565	2566
(1) จำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายเป้าหมาย (แห่ง)[1]	1,507	1,486	1,543	1,376	1,134
(2) จำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ดำเนินการจริง (แห่ง)[1]	1,570	1,550	1,610	1,588[a]	n/a
(3) อัตราการเปลี่ยนแปลงระหว่าง (2) เทียบกับ (1) (ร้อยละ)	4.2	4.3	4.3	15.4	n/a
(4) อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของ (3) (ร้อยละ)	4.27			ข้อมูลไม่สมบูรณ์	

หมายเหตุ : [a] ผลการดำเนินงาน 9 เดือนแรก

ที่มา : [1] รายงานรายละเอียดตัวชี้วัดการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.), 17 ตุลาคม 2565

โดยค่าเป้าหมายจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 คำนวณโดยใช้ค่าเฉลี่ยของร้อยละจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ดำเนินการเมื่อเทียบกับเป้าหมายในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2565 โดยได้ค่าเท่ากับร้อยละ 7.0 โดยสามารถสรุปค่าเป้าหมายของกรมทางหลวงสำหรับปี พ.ศ. 2566 - 2570 ได้ดังนี้

ปีงบประมาณ	2566	2567	2568	2569	2570
ร้อยละของจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงที่ดำเนินการจริงเมื่อเทียบกับเป้าหมายประจำปี (ร้อยละ)	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0

ส่วนผลการดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงชนบทของ**<u>กรมทางหลวงชนบท</u>** ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 เป็นดังนี้

ปีงบประมาณ	2562	2563	2564	2565	2566
(1) จำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายเป้าหมาย (แห่ง)[1]	2507	3,898	3,353	1,904	1,784
(2) จำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ดำเนินการจริง (แห่ง)[1]	2,693	3,923	3,765	2,009	n/a
(3) อัตราการเปลี่ยนแปลงระหว่าง (2) เทียบกับ (1) (ร้อยละ)	7.4	0.6	12.3	5.5	n/a
(4) อัตราการเปลี่ยนแปลงเฉลี่ยของ (3) (ร้อยละ)	6.77			ข้อมูลไม่สมบูรณ์	

ที่มา : [1]รายงานรายละเอียดตัวชี้วัดการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.), 17 ตุลาคม 2565

โดยค่าเป้าหมายจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงชนบทของกรมทางหลวงชนบทในช่วงปี พ.ศ. 2566 - 2570 คำนวณโดยใช้ค่าเฉลี่ยของร้อยละจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ดำเนินการเมื่อเทียบกับเป้าหมายในช่วงปี พ.ศ. 2562 - 2565 โดยได้ค่าเท่ากับร้อยละ 6.2 ซึ่งเห็นว่าใกล้เคียงกับเป้าหมายของกรมทางหลวง จึงปรับให้เป็นเป้าหมายเดียวกัน เพื่อให้ง่ายต่อการสื่อสารและมีความท้าทายสำหรับหน่วยงาน โดยสามารถสรุปค่าเป้าหมายของกรมทางหลวงชนบทสำหรับปี พ.ศ. 2566 - 2570 ได้ดังนี้

ปีงบประมาณ	2566	2567	2568	2569	2570
ร้อยละของจุดเสี่ยงจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงชนบท ที่ดำเนินการจริงเมื่อเทียบกับเป้าหมายประจำปี (ร้อยละ)	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0

การกำหนดเป้าหมายจำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตรายในแต่ละปี ทางกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทจะกำหนดแบบปีต่อปี ไม่สามารถกำหนดค่าเป้าหมายล่วงหน้าหลายปีได้ เนื่องจากไม่สามารถคาดการณ์งบประมาณล่วงหน้าที่จะได้รับเพื่อมาดำเนินการแก้ไขจุดเสี่ยงจุดอันตรายได้

ทั้งนี้ การคำนวณค่าร้อยละจำนวนจุดเสี่ยงจุดอันตราย (Risk Spots and Black Spots) บนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทที่ดำเนินการเทียบกับเป้าหมายประจำปี คำนวณดังนี้

$$\frac{\text{ร้อยละของจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ได้จากกรมทางหลวง + ร้อยละของจุดเสี่ยงจุดอันตรายที่ได้จากกรมทางหลวงชนบท}}{2}$$

<u>ค่าเป้าหมาย: ร้อยละ</u>

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
5.0	5.0	5.0	5.0	5.0

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ตั้งแต่ร้อยละ 7.0 ขึ้นไป
ระดับ 4	ร้อยละ 6.0-6.9
ระดับ 3	ร้อยละ 5.0-5.9
ระดับ 2	ร้อยละ 4.0-4.9
ระดับ 1	น้อยกว่าร้อยละ 4.0

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล:</u> ทล. ทช.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ

ตัวชี้วัดที่ 3.1.2 ร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS

คำอธิบายตัวชี้วัด

การออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS หมายถึง การออกหนังสือเรียกตัวผู้ขับรถ (ทั้งรถโดยสารทุกประเภทและรถบรรทุก) ในกรณีที่ใช้ความเร็วเกินกฎหมายกำหนดที่ตรวจพบจากระบบ GPS ตามเขตจังหวัด ซึ่งออกโดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบเขตพื้นที่ต่าง ๆ ทั้งส่วนกลางและส่วนภูมิภาค ได้แก่ กองตรวจการขนส่งทางบก (ส่วนกลาง) และสำนักงานขนส่งจังหวัด และจัดทำสรุปรายงานผลการดำเนินการจัดส่งให้กับศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศ กรมการขนส่งทางบก ผ่านทางระบบออนไลน์ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและสร้างความมั่นใจแก่ผู้ใช้รถใช้ถนนและผู้ใช้บริการรถสาธารณะ ทั้งนี้ กองตรวจการขนส่งทางบกและสำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นหน่วยงานดำเนินการออกหนังสือเรียกตัวจากระบบ GPS และรายงานผลการดำเนินงาน โดยศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศเก็บรวบรวมข้อมูลจากระบบ GPS ในภาพรวม โดยมีสูตรการคำนวณผลการดำเนินงาน ดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS (ที่ออกหนังสือเรียกตัวโดยเจ้าหน้าที่หรือหน่วยงานที่รับผิดชอบ)}}{\text{จำนวนรถโดยสารและรถบรรทุกที่ตรวจพบการกระทำความผิดจากระบบ GPS}} \times 100$$

สำหรับร้อยละของการออกหนังสือเรียกตัวผู้กระทำความผิดที่ตรวจพบจากระบบ GPS ในปี พ.ศ. 2561 - 2565 และค่าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2566 มีดังนี้

พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. 2566
10.14	12.76	28.23	58.12	74.93	85.29 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + ผลต่างผลต่างเฉลี่ย/2)
ผลต่างระหว่างปี	2.62	15.47	29.89	16.81	
ผลต่างระหว่างปีเฉลี่ย		20.72			
ผลการดำเนินงานต่ำกว่าค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุในปี 2565 (ร้อยละ 74.11)					

หมายเหตุ : เป้าหมายการดำเนินงาน 6 เดือน (ต.ค. 65 - มี.ค. 66) มีผลการดำเนินงานเท่ากับ 85.29

เกณฑ์การประเมิน

เป้าหมายขั้นต้น (50)	เป้าหมายมาตรฐาน (75)	เป้าหมายขั้นสูง (100)
74.93 (ผลการดำเนินงานปี 2565)	85.29 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + ผลต่าง/2)	95.29 (ผลการดำเนินงานปี 2565 + ผลต่าง)

ที่มา : รายงานรายละเอียดตัวชี้วัดการประเมินส่วนราชการตามมาตรการปรับปรุงประสิทธิภาพในการปฏิบัติราชการของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2566, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.), 17 ตุลาคม 2565

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 85	ร้อยละ 85	ร้อยละ 90	ร้อยละ 90	ร้อยละ 95

หมายเหตุ : กำหนดค่าเป้าหมายจากค่าเป้าหมายขั้นสูง คือ ร้อยละ 95 ภายในปี 2570

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ขบ.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขบ.

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.2 ยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการคมนาคมขนส่งทางราง

ตัวชี้วัดที่ 3.2.1 อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ

คำอธิบายตัวชี้วัด

มีวัตถุประสงค์เพื่อประเมินความรุนแรงจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางรางของประเทศในภาพรวม โดยใช้ “จำนวนครั้งของอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงต่อการให้บริการล้านกิโลเมตร-เที่ยวต่อปี” ทั้งนี้ จำนวนอุบัติเหตุจะอ้างอิงจากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือกรมการขนส่งทางรางเท่านั้น

สำหรับสูตรคำนวณผลการดำเนินงานมีดังนี้:

$$\frac{\text{จำนวนอุบัติเหตุระดับเหตุอันตรายร้ายแรง (ครั้งต่อปี)}}{\text{ระยะกิโลเมตรทำการรวมของรถไฟ (ล้านกิโลเมตร-เที่ยว ต่อปี)}}$$

หมายเหตุ: อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรง (อุบัติเหตุที่ทำให้มีผู้เสียชีวิต) ของการขนส่งทางรถไฟต่อระยะกิโลเมตรทำการ (กิโลเมตร-เที่ยว) ของขบวนรถไฟที่ให้บริการโดยสารและขนส่งสินค้ารวมตลอดปี

สำหรับข้อมูลอัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ ในปี 2565 ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางราง ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2565
อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ (ครั้ง/ล้านกม.-เที่ยว)	5.52

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
5.36 ครั้ง/ล้าน กม.-เที่ยว	5.28 ครั้ง/ล้าน กม.-เที่ยว	5.20 ครั้ง/ล้าน กม.-เที่ยว	5.12 ครั้ง/ล้าน กม.-เที่ยว	5.04 ครั้ง/ล้าน กม.-เที่ยว

หมายเหตุ: ตัวเลขปีฐานและค่าเป้าหมายปี 2570 เป็นผลมาจากสัดส่วนจำนวนโครงการรถไฟทางคู่ที่ก่อสร้างแล้วเสร็จในปีนั้น ๆ ทำให้อุบัติเหตุลดลง

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าเป้าหมายเป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้น ๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ 4	ค่าเป้าหมายสูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกิน 1.5 เท่า
ระดับ 3	ค่าเป้าหมายสูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่า 1.5 เท่า แต่ไม่เกิน 2.0 เท่า
ระดับ 2	ค่าเป้าหมายสูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่า 2.0 เท่า แต่ไม่เกิน 2.5 เท่า
ระดับ 1	ค่าเป้าหมายสูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่า 2.5 เท่า

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: รฟท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขร.

ยุทธศาสตร์ที่ 3
ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.3 เพิ่มความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

ตัวชี้วัดที่ 3.3.1 จำนวนการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่สะท้อนถึงประสิทธิภาพในการจัดการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางน้ำโดยใช้ “จำนวนอุบัติเหตุจากการเดินทางและขนส่งสินค้าทางน้ำทั่วประเทศต่อจำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมดตลอดปี” โดยมีสูตรในการคำนวณ ดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนครั้งของอุบัติเหตุ (ครั้งต่อปี)}}{\text{จำนวนเที่ยวเดินเรือทั้งหมด (ล้านเที่ยวต่อปี)}}$$

จำนวนเที่ยวเรือเป็นข้อมูลจากกรมเจ้าท่า ซึ่งประกอบด้วย

- เรือด่วนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยา
- เรือโดยสารคลองพระโขนง
- เรือยนต์ข้ามฟาก
- เรือท่องเที่ยวบริเวณแม่น้ำและทะเล
- เรือยนต์เพลาใบจักรยาว
- เรือขนส่งสินค้าบริเวณเมืองท่าชายทะเล (เรือค้าต่างประเทศ และ เรือค้าชายฝั่ง)
- เรือโดยสารคลองแสนแสบ
- เรือขนส่งสินค้าทางแม่น้ำ

ผลการคำนวณค่าตัวชี้วัดปี 2565

① จำนวนครั้งของอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ (ครั้งต่อปี)	27
② จำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด (ล้านเที่ยวต่อปี)	2.831
ค่าตัวชี้วัด ③ = ① ÷ ②	= 27 ÷ 2.831 = **9.54**

ปีของข้อมูลที่ใช้ : - จำนวนครั้งของอุบัติเหตุจากการขนส่งทางน้ำ ข้อมูล ปี 2565
- จำนวนเที่ยวเรือทั้งหมด ข้อมูล ปี 2565

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
9.5 ครั้ง/ล้านเที่ยว	9.0 ครั้ง/ล้านเที่ยว	8.5 ครั้ง/ล้านเที่ยว	8.0 ครั้ง/ล้านเที่ยว	7.5 ครั้ง/ล้านเที่ยว

ที่มา : แผนปฏิบัติการ ประจำปีงบประมาณ 2566 กรมเจ้าท่า

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ เป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้น ๆ หรือลดลงต่ำกว่า
ระดับ 4	อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ ไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 5 แต่ไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 10 แต่ไม่เกินร้อยละ 20
ระดับ 1	อัตราการเกิดอุบัติเหตุของการขนส่งทางน้ำ สูงกว่าเป้าหมายในปีนั้น ๆ มากกว่าร้อยละ 20

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: จท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศ เพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ตัวชี้วัดที่ 3.4.1 จำนวนเหตุการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย ที่มีสาเหตุจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการกำกับดูแลของ กพท. ที่ทำให้กิจกรรมทางการบินของประเทศหยุดชะงัก

คำอธิบายตัวชี้วัด

การหยุดชะงักของระบบการบินของประเทศ อันมีเหตุมาจากความบกพร่องด้านการรักษาความปลอดภัยอันเนื่องมาจากการกำกับดูแลของ กพท. คือ เหตุการณ์ที่อากาศยานที่ทำการบินทั้งเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางระหว่างประเทศไม่สามารถทำการบินเข้าหรือบินออกจากท่าอากาศยานได้ เป็นระยะเวลามากกว่า 6 ชั่วโมง อันเนื่องมาจากเหตุการกระทำอันเป็นการแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมายและ/หรือการตอบโต้สถานการณ์ตามที่ระบุในแผนเผชิญเหตุของสนามบิน (Contingency Plan) ซึ่งเป็นผลมาจากการกำกับดูแลของ กพท. โดยตรง โดยมุ่งเน้นพิจารณาท่าอากาศยานที่มีจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวนมาก ซึ่งหากกิจกรรมการบินหยุดชะงักจะทำให้เกิดความเสียหายในวงกว้าง ซึ่งประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง และภูเก็ต

ทั้งนี้ ไม่รวมเงื่อนไข/ปัจจัยภายนอกที่มีผลกระทบต่อการดำเนินงาน ที่อยู่นอกเหนือจากการกำกับดูแลหรือการควบคุมของ กพท. ซึ่งประกอบด้วย

- กรณีการหยุดชะงัก ซึ่งมีระยะเวลานานกว่า 6 ชั่วโมง อันเป็นผลจากปัจจัยที่ควบคุมไม่ได้ ได้แก่ การดำเนินการอื่นของหน่วยงานรัฐ เช่น หน่วยงานด้านความมั่นคง หน่วยงานด้านการข่าว ฯลฯ
- การดำเนินงานของรัฐต่างประเทศ สถานการณ์การชุมนุมอันเนื่องมาจากเหตุการเมืองที่เกิดในวงกว้าง หรือสถานการณ์ที่เกิดขึ้นนอกเหนือจากการกำกับดูแลโดยตรง ซึ่งถือว่าเป็นสถานการณ์ที่ กพท. ไม่สามารถควบคุมได้ทั้งหมด
- สถานการณ์การแพร่ระบาดของโควิด-19 ที่อาจทำให้การเดินทางระหว่างประเทศเพื่อเข้าร่วมการประชุมเป็นไปได้ลำบากมากยิ่งขึ้น และกำหนดเวลาในการจัดการประชุมที่ไม่สามารถประสานหาวันและเวลาที่ตรงกันได้

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
0 ครั้ง	0 ครั้ง	0 ครั้ง	0 ครั้ง	0 ครั้ง

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 1 ครั้ง
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 2 ครั้ง
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 3 ครั้ง
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายตั้งแต่ 4 ครั้งขึ้นไป

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: กพท.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.4 เสริมสร้างความปลอดภัยของการเดินทางทางอากาศ เพื่อความมั่นคงและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

ตัวชี้วัดที่ 3.4.2 อัตราการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิต จากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ที่เกิดเหตุในประเทศไทย โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย (Thai Air Operators)

คำอธิบายตัวชี้วัด

ตัวชี้วัดนี้เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดที่ใช้ในการประเมินและติดตามสมรรถนะด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของประเทศไทย (State Safety Performance) และเป็นตัวชี้วัดที่จัดทำขึ้นเพื่อให้สมรรถนะด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลกสามารถบรรลุเป้าหมายสูงสุด (Aspirational Goal) ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) กำหนดไว้ในแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการบินพลเรือนของโลก (Global Aviation Safety Plan: GASP) ซึ่งกำหนดไว้ว่า “Zero fatalities by 2030 and beyond” ทั้งนี้ นิยามของตัวชี้วัดดังกล่าว คือ จำนวนของอากาศยานอุบัติเหตุตามที่คณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ของอากาศยานกำหนด และมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุนั้น โดยอากาศยานอุบัติเหตุนั้นเกิดจากการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ตามที่พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และที่แก้ไขเพิ่มเติมกำหนด และเกิดเหตุในประเทศไทยหรืออาณาเขตแถลงข่าวการบินของประเทศไทย (Bangkok Flight Information Region: BKK FIR) โดยปฏิบัติการบินโดยผู้ได้รับใบรับรองการเดินอากาศ (Air Operator Certificate: AOC) จากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ต่อ 1 ล้านเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ และมีสูตรคำนวณ ดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนของอากาศยานอุบัติเหตุ (ครั้ง/ปี)}}{\text{จำนวนเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ (ต่อปี)}} \times 1{,}000{,}000$$

โดยสามารถรวบรวมข้อมูลอัตราการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ (Commercial Air Transport) ที่เกิดเหตุในประเทศไทย (Thailand) โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย (Thai Air Operators) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2563 - 2565 ได้ ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
อัตราการเกิดอากาศยานอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตจากการดำเนินการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์ ที่เกิดเหตุในประเทศไทย โดยผู้ดำเนินการเดินอากาศไทย	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	ยังไม่มีข้อมูล

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน	0 ครั้งต่อ 1 ล้านเที่ยวบิน

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 1 ครั้งต่อล้านเที่ยวบิน
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 2 ครั้งต่อล้านเที่ยวบิน
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายไม่เกิน 3 ครั้งต่อล้านเที่ยวบิน
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าสูงกว่าเป้าหมายตั้งแต่ 4 ครั้งต่อล้านเที่ยวบินขึ้นไป

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: กพท.

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: กพท.

ยุทธศาสตร์ที่ 3

ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ที่ 3.5 มุ่งมั่นพัฒนาการคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ตัวชี้วัดที่ 3.5.1 สัดส่วนจำนวนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล ที่ใช้พลังงานทางเลือก (NGV/EV) ต่อจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด

คำอธิบายตัวชี้วัด

เป็นตัวชี้วัดที่ตอบสนองต่อเป้าหมายหลักของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 13 (พ.ศ. 2566 - 2570) หมุดหมายที่ 3 ไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ไฟฟ้าที่สำคัญของโลก ในประเด็นการสร้างอุปสงค์ของรถยนต์ไฟฟ้าประเภทต่าง ๆ เพื่อการใช้ในประเทศและส่งออก กลยุทธ์ที่ 1 การส่งเสริมการปรับเปลี่ยนมาใช้ยานยนต์ไฟฟ้าเพิ่มขึ้น กลยุทธ์ย่อยที่ 1.2 ส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้าในระบบขนส่งสาธารณะของหน่วยงานราชการ รัฐวิสาหกิจ และองค์การมหาชน ในทุกประเภทของยานยนต์ไฟฟ้า รวมถึงหมุดหมายที่ 10 ไทยมีเศรษฐกิจหมุนเวียนและสังคมคาร์บอนต่ำ กลยุทธ์ที่ 5 การปรับพฤติกรรมทางเศรษฐกิจและการดำรงชีพเข้าสู่วิถีชีวิตใหม่อย่างยั่งยืน กลยุทธ์ย่อยที่ 5.5 ส่งเสริมการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ด้วยการเพิ่มสัดส่วนจำนวนรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลที่ใช้พลังงานทางเลือก (NGV/EV) ต่อจำนวนรถโดยสารประจำทางทั้งหมด

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 20	ร้อยละ 20	ร้อยละ 35	ร้อยละ 35	ร้อยละ 50

หมายเหตุ : สามารถเปลี่ยนผ่านรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพและปริมณฑลไปสู่เทคโนโลยีพลังงานที่สะอาดได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ภายในปี 2570 โดยปัจจุบัน ขสมก. มีรถเมล์ NGV อยู่ประมาณ 540 คัน จาก 2,771 คัน คิดเป็นร้อยละ 19.49 ทั้งนี้ ขสมก. ได้บรรจุแผนซื้อรถเมล์ไฟฟ้า (EV) จำนวน 2,013 คัน ภายในปี 68 จึงตั้งเป้าให้เป็น ร้อยละ 50 ภายใน 5 ปี

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายเกินร้อยละ 15

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ขสมก.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: ขสมก.

ยุทธศาสตร์ที่ 4
พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ตัวชี้วัดที่ 4.1 ร้อยละความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้กำหนดไว้ในประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ รหัส 200001 ได้กำหนดให้ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐต้องอยู่ที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90 ในปี 2570

สำหรับระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐในปี พ.ศ. 2563 - 2565 มีดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของภาครัฐ (ร้อยละ)	84.81	-	81.69

ที่มา : รายงานผลการสำรวจความพึงพอใจของประชาชนต่อการให้บริการตามคู่มือสำหรับประชาชนของหน่วยงานภาครัฐจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ

ที่ผ่านมา กองกลาง สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้ทำการสำรวจความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม ภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ ตัวชี้วัดที่ 5.8 สรุปผลการดำเนินงานได้ดังนี้

	พ.ศ. 2561	พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
1) ค่าเป้าหมาย					
• ระดับคะแนน	4.0	4.5	4.5	4.5	4.5
• ร้อยละ	80.00-84.90	85.00-89.90	85.00-89.90	85.00-89.90	85.00-89.90
2) ผลสำรวจ					
• แบบสอบถาม (ชุด)	N/A	1,400	N/A	N/A	1,686
• ระดับคะแนน	3.90	3.67	4.00	N/A	3.95
• ร้อยละ	78.07	74.30	88.89	N/A	79.10
สรุปผลการดำเนินงาน	**ไม่บรรลุค่าเป้าหมาย**	**ไม่บรรลุค่าเป้าหมาย**	**บรรลุค่าเป้าหมาย**	**N/A**	**ไม่บรรลุค่าเป้าหมาย**

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจที่สำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการด้านคมนาคมขนส่งเพื่อตอบสนองความต้องการในการเดินทางของประชาชนทุกภาคส่วน ทั้งนี้ แผนงานโครงการส่วนใหญ่ของกระทรวงคมนาคมมักจะเกี่ยวข้องกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียเป็นจำนวนมาก อาทิ ประชาชนผู้ใช้บริการ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการพัฒนาโครงการ ผู้ประกอบการที่เป็นผู้ให้บริการทั้งที่เป็นหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และภาคเอกชน รวมทั้งหน่วยงานในสังกัดที่เป็นผู้ปฏิบัติตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม เป็นต้น การวัดประสิทธิภาพการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จของกระทรวงคมนาคมจึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะต้องมีตัวชี้วัดที่สามารถสะท้อนความพึงพอใจของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับกระทรวงคมนาคมเนื่องจากเป็นผู้รับบริการโดยตรง มีเป้าหมายที่มุ่งเน้นการทำงานที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ การทำงานที่รวดเร็ว สะดวก โปร่งใส ไม่มีข้อจำกัดเวลา เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการตลอดจนครอบคลุมและทั่วถึง นำเทคโนโลยีและดิจิทัลมาพัฒนาบริการเพื่อลดค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการ

โดยมีสูตรการคำนวณผลการดำเนินงาน ดังนี้

$$N = \frac{A}{n} \times 100$$

กำหนดให้

N = คะแนนระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของกระทรวงคมนาคม

A = ผลคะแนนรวมของความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของกระทรวงคมนาคม

n = จำนวนผู้ตอบแบบสอบถามในแต่ละปี

ใช้ข้อมูลรายปีที่รวบรวมจากผลการสำรวจประชาชนผู้ใช้บริการของหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม โดยใช้ประเด็นการสำรวจความพึงพอใจต่อการให้บริการของภาครัฐ โดยมีองค์ประกอบ ดังนี้

- การให้บริการ ณ พื้นที่ให้บริการ
- การให้บริการช่องทางอิเล็กทรอนิกส์
- ความพึงพอใจในภาพรวม

กระทรวงคมนาคมมีหน่วยงานในสังกัดรวม 23 หน่วยงาน สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยกองกลางจะเป็นผู้ดำเนินการสำรวจความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้ตอบสนองตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดให้ค่าเฉลี่ยระดับความพึงพอใจในคุณภาพการให้บริการของการให้บริการหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมต้องอยู่ที่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 90

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 82	ร้อยละ 84	ร้อยละ 86	ร้อยละ 88	ร้อยละ 90

หมายเหตุ : เป็นตัวชี้วัดที่ 4.8 เดิมที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 4 ของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคม ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2563 - 2565)

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายในปีนั้นหรือมีค่าสูงกว่า
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายเกินกว่าร้อยละ 15

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: สปค.

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 4
พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

ตัวชี้วัดที่ 4.2 จำนวนหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ที่อยู่ในระดับก้าวหน้า

คำอธิบายตัวชี้วัด

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้กำหนดไว้ในประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ รหัส 200401 ได้กำหนดให้หน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ที่อยู่ในระดับก้าวหน้าขึ้นไปจะต้องมีสัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ในปี 2570

การประเมินสถานะองค์การในการเป็นระบบราชการ 4.0 หรือ PMQA 4.0 ได้แบ่งระดับการพัฒนาเป็น 3 ระดับ คือ

(1) ระดับพื้นฐาน (Basic) มีผลประเมินเทียบเท่า 300 - 399 คะแนน

(2) ระดับก้าวหน้า (Advance) มีผลประเมินเทียบเท่า 400 - 469 คะแนน

(3) ระดับพัฒนาจนเกิดผล (Significance) มีผลประเมินเทียบเท่า 470 - 500 คะแนน

ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 หน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ที่อยู่ในระดับก้าวหน้าขึ้นไปต่อหน่วยงานภาครัฐทั้งหมด มีดังนี้

พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ร้อยละ 12	ร้อยละ 21	ร้อยละ 47	ร้อยละ 72

ที่มา : เอกสารประกอบ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม), ศสช.

ความสำเร็จของตัวชี้วัดนี้ เป็นตัวชี้วัดที่จะทำให้หน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคมมีประสิทธิภาพการทำงานที่สูงขึ้นสามารถยุบ เลิก หรือปรับเปลี่ยนโครงสร้างองค์กร/กระบวนการทำงานได้อย่างรวดเร็ว สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป โดยมีเป้าหมายให้เป็นหน่วยงานที่มีขีดสมรรถนะสูง เทียบเท่ามาตรฐานสากล และมีความคล่องตัว ทั้งนี้ ในการวัดผลการดำเนินงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (กพร.) จะใช้ข้อมูลที่มีการประกาศร้อยละโดยเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐสู่ระบบราชการ 4.0 ดังนี้

- การนำองค์กร
- การวางแผนเชิงยุทธศาสตร์
- การให้ความสำคัญกับผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- การวัด การวิเคราะห์ และการจัดการความรู้
- การมุ่งเน้นบุคลากร
- การมุ่งเน้นระบบปฏิบัติการ

พิจารณาความสำเร็จจากสัดส่วนของส่วนราชการของกระทรวงคมนาคมที่มีคะแนนการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 ตั้งแต่ 400 คะแนนขึ้นไป เทียบกับจำนวนส่วนราชการของกระทรวงคมนาคมทั้งหมด

โดยมีสูตรการคำนวณผลการดำเนินงาน ดังนี้

$$N = \frac{A}{n} \times 100$$

กำหนดให้

N = สัดส่วนหน่วยงานที่มีเกณฑ์การประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 ในระดับก้าวหน้าขึ้นไป ต่อ หน่วยงานภาครัฐภายใต้กระทรวงคมนาคมทั้งหมด

A = จำนวนหน่วยงานภาครัฐ (ส่วนราชการและองค์การมหาชน) ที่มีคะแนนการประเมินสถานการณ์เป็นระบบราชการ 4.0 ในระดับตั้งแต่ 400 คะแนนขึ้นไป

n = จำนวนหน่วยงานภาครัฐของกระทรวงคมนาคมทั้งหมด

ทั้งนี้ ผลการประเมินสถานะของหน่วยงานภาครัฐในการเป็นระบบราชการ 4.0 จะเป็นการคิดคะแนนเป็นรายปี (ไม่นับซ้ำ)

อนึ่ง ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2566 กระทรวงคมนาคมมีส่วนราชการทั้งหมดจำนวน 8 ส่วนราชการ และ 1 องค์การมหาชน (สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) (สทร.)) แต่เนื่องจาก สทร. ยังไม่มีความพร้อมในการเข้ารับการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 จึงยังไม่นำมาประเมินผลในปีนี้ แต่หาก สทร. มีความพร้อมสามารถดำเนินการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 ได้ ขอให้นำมาประเมินผลด้วย

ดังนั้น ค่าเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2570 เพื่อให้ได้ตามที่แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติกำหนดไว้ คือ เกินกว่าร้อยละ 85 คือ ไม่ต่ำกว่า 7 หน่วยงาน (ร้อยละ 87.50) จาก 8 หน่วยงาน

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
3 หน่วยงาน (ร้อยละ 37.50)	4 หน่วยงาน (ร้อยละ 50.00)	5 หน่วยงาน (ร้อยละ 62.50)	6 หน่วยงาน (ร้อยละ 78.00)	7 หน่วยงาน (ร้อยละ 87.50)

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

2. ให้เพิ่มค่าเป้าหมายอีก 1 หน่วยงาน ในปีที่ สทร. มีความพร้อมสามารถเข้ารับการประเมินสถานะการเป็นระบบราชการ 4.0 ได้

เกณฑ์การให้คะแนน

หน่วย : จำนวนหน่วยงาน

เกณฑ์การให้คะแนน		พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย	3	4	5	6	7
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย	-	3	4	5	6
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย	2	2	3	4	5
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย	-	-	2	3	4
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมาย	1	1	1	2	3

หมายเหตุ : ในกรณีที่ สทร. เข้ารับการประเมินในปีที่มีความพร้อม จะทำการเพิ่มหน่วยงานในค่าเป้าหมายแต่ละระดับอีก 1 หน่วยงาน

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ทุกหน่วยงานภาครัฐภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมที่เข้ารับการประเมิน

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 4
พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

เป้าประสงค์ที่ 4.1 พัฒนาองค์กรและกระบวนงานในระบบราชการให้ทันสมัย มีประสิทธิภาพ สนองต่อพันธกิจการไปสู่องค์กรสมรรถนะสูง

ตัวชี้วัดที่ 4.1.1 สัดส่วนของกระบวนงานของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล

คำอธิบายตัวชี้วัด

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้กำหนดไว้ในประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ รหัส 200101 ได้กำหนดให้ร้อยละความสำเร็จของกระบวนงานที่ได้รับการปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล จะต้องมีร้อยละมากกว่า 60 ในปี 2570 โดยมีข้อมูลสัดส่วนของกระบวนงานที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 มีดังนี้

พ.ศ. 2562	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ร้อยละ 5.54	ร้อยละ 10.55	ร้อยละ 27.74	ร้อยละ 47.49

หน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมมีการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้สนับสนุนงานบริการของตน โดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง ส่งผลให้งานบริการภาครัฐมีความสะดวก รวดเร็ว โปร่งใส มีประสิทธิภาพ และมีความถูกต้องยิ่งขึ้น โดยมีสูตรการคำนวณสัดส่วนของกระบวนงานของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัล ดังนี้

$$N = \frac{A}{B} \times 100$$

กำหนดให้

N = สัดส่วนกระบวนงานที่ปรับเปลี่ยนให้เป็นดิจิทัลต่อกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัล

A = จำนวนกระบวนงานที่ปรับเปลี่ยนให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลในปัจจุบัน

B = จำนวนกระบวนงานทั้งหมดที่สามารถปรับให้อยู่ในรูปแบบดิจิทัลได้

โดยแต่ละหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจะต้องไปทำการสำรวจกระบวนงานทั้งหมดของหน่วยงานที่สามารถปรับเปลี่ยนเป็นดิจิทัลแล้วทำการกำหนดแผนงานปรับเปลี่ยนกระบวนงานของหน่วยงานให้เป็นดิจิทัล แล้วเริ่มดำเนินการปรับเปลี่ยนกระบวนงานของหน่วยงานให้เป็นดิจิทัลตามแผนงานที่กำหนดไว้

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
-	ร้อยละ 20	ร้อยละ 40	ร้อยละ 50	ร้อยละ 60

หมายเหตุ : กำหนดตามค่าเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม)

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายเกินกว่าร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 4

พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

เป้าประสงค์ที่ 4.2 เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของหน่วยงานและบุคลากร เพื่อขับเคลื่อนพันธกิจไปสู่องค์กรสมรรถนะสูงรองรับกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ตัวชี้วัดที่ 4.2.1 ดัชนีความผูกพันของบุคลากรของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม

คำอธิบายตัวชี้วัด

ความผูกพันของบุคลากร (Workforce Engagement) หมายถึง ระดับความมุ่งมั่นของบุคลากรทั้งในด้านความรู้สึกและสติปัญญา เพื่อให้ภารกิจงาน พันธกิจและวิสัยทัศน์ของส่วนราชการบรรลุผล ส่วนราชการที่มีระดับความผูกพันของบุคลากรสูงแสดงให้เห็นเด่นชัดด้วยสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่ดี ซึ่งทำให้บุคลากรมีแรงจูงใจที่จะปฏิบัติงานอย่างเต็มกำลัง เพื่อผลประโยชน์ของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและความสำเร็จของส่วนราชการ

นอกจากนี้ บุคลากรในส่วนราชการจะมีความรู้สึกผูกพัน เมื่อพวกเขาพบว่าได้ทำในสิ่งที่ต้องการและได้รับแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน รวมถึงได้รับการสนับสนุนเป็นอย่างดีจากเพื่อนร่วมงานและจากสถานที่ทำงาน ประโยชน์ของความผูกพันของบุคลากรคือทำให้เกิดความไว้ใจซึ่งกันและกัน ความปลอดภัยและสภาพแวดล้อมที่ร่วมกันปฏิบัติงาน การสื่อสารที่ดี การรับและให้ข้อมูลมีความคล่องตัว การเอื้ออำนาจในการตัดสินใจ และความรับผิดชอบต่อผลการดำเนินการ ปัจจัยแห่งความสำเร็จที่จะนำมาซึ่งความผูกพัน รวมถึงการฝึกอบรมและการพัฒนาความก้าวหน้าในการงาน ระบบการยกย่องชมเชย และระบบการให้รางวัลที่มีประสิทธิผล โอกาสและการดูแลที่เท่าเทียมกันและการมีมิตรไมตรีกับครอบครัวของบุคลากร

ด้วยเหตุนี้ ในส่วนงานด้านการพัฒนาคุณภาพการบริหารจัดการภาครัฐ (Public Sector Management Quality Award: PMQA) หมวดการมุ่งเน้นบุคลากรจึงได้จัดทำการตรวจประเมินส่วนราชการขึ้น เพื่อทำการประเมินความต้องการด้านขีดความสามารถและอัตรากำลังด้านบุคลากรและในการสร้างสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่ก่อให้เกิดผลการดำเนินการที่ดี รวมทั้งตรวจประเมินถึงวิธีการสร้างความผูกพัน บริหารจัดการ และพัฒนาบุคลากร เพื่อนำศักยภาพของบุคลากรมาใช้อย่างเต็มที่เพื่อสนับสนุนพันธกิจ ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ โดยมีปัจจัยที่สำคัญเกี่ยวข้องกับการประเมินดังนี้

1. สภาพแวดล้อมด้านบุคลากร: การสร้างสภาพแวดล้อมด้านบุคลากรที่เกื้อหนุนต่อการปฏิบัติงานและมีประสิทธิผล โดยมีหัวข้อดังนี้

ก. ขีดความสามารถและอัตรากำลังด้านบุคลากร

(1) ขีดความสามารถและอัตรากำลัง

- วิธีการประเมินความต้องการด้านขีดความสามารถและอัตรากำลังด้านบุคลากร รวมทั้งทักษะ สมรรถนะ คุณวุฒิและกำลังคนที่จำเป็นต้องมีในแต่ละระดับ

(2) บุคลากรใหม่

- วิธีการสรรหา ว่าจ้าง บรรจุและรักษาบุคลากรใหม่ไว้
- วิธีประเมินตัวแทนบุคลากรใหม่ที่สะท้อนให้เห็นถึงความหลากหลายทางมุมมองวัฒนธรรมและความคิดของบุคลากรที่ส่วนราชการจ้างและของชุมชนของผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

(3) การทำงานให้บรรลุผล

- วิธีการจัดโครงสร้างและบริหารบุคลากรเพื่อให้งานของส่วนราชการบรรลุผลสำเร็จ ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากสมรรถนะหลักของส่วนราชการ ส่งเสริมสนับสนุนการมุ่งเน้นผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และการบรรลุพันธกิจ และมีผลการดำเนินการที่เหนือกว่าความคาดหมาย

(4) การจัดการการเปลี่ยนแปลงด้านบุคลากร

- วิธีการเตรียมบุคลากรให้พร้อมรับต่อการเปลี่ยนแปลงความต้องการด้านขีดความสามารถและอัตรากำลังที่กำลังจะเกิดขึ้น ความต้องการเหล่านี้มีการเปลี่ยนแปลงอย่างไรในช่วงเวลาที่ผ่านมา
- วิธีการบริหารอัตรากำลัง ความต้องการของบุคลากรและความจำเป็นของส่วนราชการ เพื่อให้มั่นใจว่าสามารถดำเนินการตามภารกิจได้อย่างต่อเนื่อง

ข. บรรยากาศการทำงานของบุคลากร

(1) สภาพแวดล้อมการทำงาน

- วิธีการดูแลปัจจัยสภาพแวดล้อมในการทำงานในด้านสุขภาพและสวัสดิภาพและความสะดวกในการเข้าถึงสถานที่ทำงานของบุคลากรรวมทั้งปรับปรุงให้ดีขึ้น
- วิธีการกำหนดตัววัดและเป้าประสงค์อะไรสำหรับสภาพแวดล้อมของสถานที่ทำงานของบุคลากรและเป้าหมายในการปรับปรุงปัจจัยดังกล่าวแต่ละเรื่อง

(2) นโยบายและสวัสดิการ

- วิธีการกำหนดให้มีการบริการ สวัสดิการ และนโยบายเพื่อสนับสนุนบุคลากรให้เหมาะสมตามความต้องการที่หลากหลายของบุคลากรตามประเภทและส่วนงาน รวมถึงสิทธิประโยชน์ที่สำคัญที่ส่วนราชการจัดให้บุคลากร

2. ความผูกพันของบุคลากร: วิธีการสร้างความผูกพันกับบุคลากร เพื่อให้การปฏิบัติงานบรรลุความสำเร็จในระดับส่วนราชการ และระดับบุคคลให้อธิบายวิธีการที่ส่วนราชการพัฒนาบุคลากร หัวหน้างาน และผู้บริหาร เพื่อให้เกิดผลการดำเนินการที่ดี รวมทั้งวิธีการที่ส่วนราชการทำให้บุคลากรมีส่วนร่วมในการปรับปรุงและสร้างนวัตกรรม มีดังนี้

ก. ผลการปฏิบัติงานของบุคลากร

(1) องค์ประกอบของความผูกพัน

- วิธีการกำหนดองค์ประกอบสำคัญที่ส่งผลต่อความผูกพัน การกำหนดองค์ประกอบเหล่านี้ควรแตกต่างกันตามประเภทและส่วนงานของบุคลากร

(2) วัฒนธรรมส่วนราชการ

- วิธีการเสริมสร้างวัฒนธรรมให้เกิดการสื่อสารที่เปิดกว้าง การทำงานที่ให้ผลการดำเนินการที่ดีและความร่วมมือของบุคลากร
- วิธีการสร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ได้ใช้ประโยชน์จากความหลากหลายทางความคิด วัฒนธรรมและมุมมองของบุคลากร

(3) การประเมินผลการปฏิบัติงาน

- การพัฒนาระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรสนับสนุนให้มีการทำงานที่ให้ผลการดำเนินการที่ดีและสร้างความร่วมมือของบุคลากร
- การพัฒนาระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรพิจารณาถึงการบริหารค่าตอบแทน การให้รางวัล การยกย่องชมเชยและการสร้างแรงจูงใจ

- การพัฒนาระบบการประเมินผลการปฏิบัติงานของบุคลากรส่งเสริมให้เกิดการสร้างนวัตกรรม การมุ่งเน้นผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และบรรลุผลสำเร็จของแผนปฏิบัติการของส่วนราชการ

ข. การประเมินความผูกพันของบุคลากร

(1) การประเมินความผูกพัน

- วิธีการประเมินความผูกพันของบุคลากร และการกำหนดตัววัดทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการที่ใช้ในการประเมินความผูกพันและความพึงพอใจของบุคลากร วิธีการและตัววัดเหล่านี้มีความแตกต่างกันอย่างไรในแต่ละประเภทและส่วนงานของบุคลากร
- มีการกำหนดตัวชี้วัดอื่น ๆ เช่น การรักษาให้บุคลากรอยู่กับส่วนราชการ การขาดงาน การร้องทุกข์ ความปลอดภัย และผลิตภาพ เพื่อประเมินและปรับปรุงความผูกพันของบุคลากร

(2) ความเชื่อมโยงกับผลลัพธ์ของส่วนราชการ

- วิธีการนำผลการประเมินความผูกพันของบุคลากรมาเชื่อมโยงกับผลลัพธ์สำคัญของส่วนราชการตามที่รายงานไว้ในหมวด 7 เพื่อระบุโอกาสในการปรับปรุงทั้งความผูกพันของบุคลากรและผลลัพธ์ของส่วนราชการ

ค. การพัฒนาบุคลากรและผู้บริหาร

(1) ระบบการเรียนรู้และการพัฒนา

- การพัฒนาระบบการเรียนรู้และการพัฒนาสนับสนุนความต้องการของส่วนราชการและการพัฒนาตนเองของบุคลากร หัวหน้างาน และผู้บริหาร
- การพัฒนาระบบการเรียนรู้และการพัฒนาของส่วนราชการในเรื่องดังต่อไปนี้
  - พิจารณาถึงสมรรถนะหลักของส่วนราชการความท้าทายเชิงยุทธศาสตร์และการบรรลุผลสำเร็จของแผนปฏิบัติการของส่วนราชการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว
  - สนับสนุนการปรับปรุงผลการดำเนินการของส่วนราชการและการสร้างนวัตกรรม
  - สนับสนุนให้เกิดจริยธรรม และการดำเนินการอย่างมีจริยธรรม
  - ปรับปรุงการมุ่งเน้นผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
  - มีการถ่ายทอดความรู้จากบุคลากรที่กำลังจะลาออกหรือเกษียณอายุ
  - มีการผลักดันให้ใช้ความรู้และทักษะใหม่ในการปฏิบัติงาน

(2) ประสิทธิผลของการเรียนรู้และการพัฒนา

- วิธีประเมินประสิทธิผลและประสิทธิภาพของระบบการเรียนรู้และการพัฒนา

(3) ความก้าวหน้าในหน้าที่การงาน

- วิธีการจัดการความก้าวหน้าในหน้าที่การงานของบุคลากรทั่วทั้งส่วนราชการอย่างมีประสิทธิผล
- วิธีการวางแผนการสืบทอดตำแหน่งของหัวหน้างาน และผู้บริหาร อย่างมีประสิทธิผล

หมายเหตุ : นิยามของดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐอื่น ๆ มีปัจจัยพิจารณา อาทิเช่น (1) ความพึงพอใจต่อค่าตอบแทน (2) การเพิ่มค่าตอบแทน (3) การแก้ไขปัญหาและข้อร้องทุกข์อย่างมีประสิทธิผล (4) โอกาสในการพัฒนาและความก้าวหน้าในอาชีพ (5) บรรยากาศในการทำงานและการสนับสนุนจากฝ่ายบริหาร (6) สถานที่ทำงานที่ปลอดภัยและมีการป้องกันภัย (7) ภาระงานที่เหมาะสมและมีความท้าทาย (8) การสื่อสาร ความร่วมมือ และการทำงานเป็นทีมที่มีประสิทธิผล (9) ระดับของการได้รับมอบอำนาจในการตัดสินใจ (10) ความมั่นคงของงาน (11) การตระหนักถึงความต้องการที่แตกต่างกันของกลุ่มบุคลากรที่หลากหลาย และ (12) การสนับสนุนของส่วนราชการในการให้บริการแก่ผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

สำหรับตัวชี้วัดดัชนีความผูกพันของบุคลากรเป็นตัวชี้วัดที่มุ่งเน้นการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคมให้ยึดค่านิยมในการทำงานเพื่อประชาชน ยึดหลักคุณธรรม จริยธรรม มีจิตสำนึก มีความสามารถสูง มุ่งมั่น และเป็นมืออาชีพ โดยยึดค่านิยมที่กำหนดไว้ตามพระราชบัญญัติมาตรฐานทางจริยธรรม พ.ศ. 2562 รวมทั้งมีความรู้ความเชี่ยวชาญในภารกิจที่รับผิดชอบ โดยมีสูตรการคำนวณดัชนีความผูกพันของบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ดังนี้

$$N = \frac{(A-B)}{A} \times 100$$

กำหนดให้

N = ร้อยละดัชนีความผูกพันของบุคลากรในหน่วยงานเพิ่มขึ้นจากปีฐาน

A = ผลดัชนีความผูกพันของปีที่ต้องการคำนวณ

B = ผลดัชนีความผูกพันของปีฐาน

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ได้กำหนดไว้ในประเด็น (20) การบริการประชาชน และประสิทธิภาพภาครัฐ รหัส 200501 ได้กำหนดให้ร้อยละการเพิ่มขึ้นของดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐจากปีฐาน จะต้องเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในปี 2570

หมายเหตุ : ดัชนีตัวนี้เก็บข้อมูลเฉพาะข้าราชการพลเรือนเท่านั้น และปีฐาน คือ ปี 2565

สำหรับดัชนีความผูกพันของบุคลากรของหน่วยงานภาครัฐ ในปี พ.ศ. 2562 - 2565 มีดังนี้

พ.ศ. 2563	**พ.ศ. 2564**	**พ.ศ. 2565**
ร้อยละ 80.25	-	ร้อยละ 78.70

หมายเหตุ : ในปี 2564 ไม่มีการจัดทำข้อมูลดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐ ทั้งนี้ ข้อมูลดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐมีความล่าช้ากว่าปีปัจจุบันประมาณ 1 ปี

ในการดำเนินงาน หน่วยงานภายในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ไม่มีการประเมินดัชนีความผูกพันของบุคลากรภาครัฐจะต้องทำการสำรวจดัชนีความผูกพันของบุคลากรในหน่วยงานในปี 2566 เพื่อจัดทำเป็นข้อมูลดัชนีความผูกพันของปีฐานก่อนที่จะดำเนินการคำนวณตามที่กำหนดไว้

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	**พ.ศ. 2567**	**พ.ศ. 2568**	**พ.ศ. 2569**	**พ.ศ. 2570**
เพิ่มขึ้นร้อยละ 1	เพิ่มขึ้นร้อยละ 2	เพิ่มขึ้นร้อยละ 3	เพิ่มขึ้นร้อยละ 4	เพิ่มขึ้นร้อยละ 5

หมายเหตุ : การเพิ่มขึ้นของดัชนีความผูกพันของบุคลากรของหน่วยงานภาครัฐจากปีฐาน (2565) คือ ร้อยละ 5 จากค่าดัชนีของปีฐาน

เกณฑ์การให้คะแนน

ระดับ 5	ค่าตัวชี้วัดเป็นไปตามเป้าหมายหรือมีค่าสูงกว่าค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 5 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 3	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 10 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 2	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 15 ของค่าเป้าหมาย
ระดับ 1	ค่าตัวชี้วัดมีค่าต่ำกว่าเป้าหมายไม่เกินร้อยละ 20 ของค่าเป้าหมาย

หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล: ทุกหน่วยงานภายใต้สังกัดกระทรวงคมนาคม

หน่วยงานประมวลผลข้อมูล: สปค.

ยุทธศาสตร์ที่ 4

พัฒนาองค์กรและระบบงานให้ทันสมัยมีประสิทธิภาพและโปร่งใส

เป้าประสงค์ที่ 4.3 บริหารราชการโดยยึดหลักธรรมาภิบาล มีความโปร่งใส ปลอดการทุจริตและประพฤติมิชอบ

ตัวชี้วัดที่ 4.3.1 ร้อยละของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐ (Integrity and Transparency Assessment: ITA)

คำอธิบายตัวชี้วัด

สัดส่วนร้อยละของหน่วยงานภาครัฐที่เข้ารับการประเมินทุกหน่วยงานทั่วประเทศรวมทั้งสิ้น 8,303 หน่วยงาน ที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA ตามที่สำนักงาน ป.ป.ช. กำหนด ประกอบด้วย

(1) หน่วยงานของศาล
(2) หน่วยงานขององค์กรอัยการ
(3) หน่วยงานขององค์กรอิสระ
(4) หน่วยงานในสังกัดรัฐสภา
(5) ส่วนราชการระดับกรม
(6) รัฐวิสาหกิจ
(7) องค์การมหาชน
(8) หน่วยงานอื่นของรัฐ
(9) กองทุน
(10) สถาบันอุดมศึกษา
(11) จังหวัด
(12) องค์การบริหารส่วนจังหวัด

สำหรับร้อยละของหน่วยงานภาครัฐที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐตามเกณฑ์ ITA ของ ป.ป.ช. มากกว่าร้อยละ 85 คะแนนขึ้นไป ในปี พ.ศ. 2563 - 2565 ดังนี้

รายการ	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2564	พ.ศ. 2565
ร้อยละของหน่วยงานภาครัฐที่ผ่านเกณฑ์การประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในหน่วยงานภาครัฐ มากกว่าร้อยละ 85 คะแนนขึ้นไป	13.19	49.95	70.52

ที่มา : ร้อยละหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติและเครือข่าย

จากข้อมูล website ของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) ในปี 2562 - 2565 พบว่า มีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่เข้ารับการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใส (ITA) รวม 18 หน่วยงาน โดยมีค่าเฉลี่ยสัดส่วนหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์คะแนน ITA (มากกว่าร้อยละ 85 คะแนนขึ้นไป) เท่ากับร้อยละ 83.33 ดังนี้

หน่วย : ร้อยละ

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	เฉลี่ย
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	91.64	89.48	89.02	93.15	90.82
2. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	88.36	88.11	92.84	93.30	90.65
3. กรมทางหลวง	87.80	73.41	91.49	90.92	85.91
4. กรมทางหลวงชนบท	91.00	90.72	92.58	90.76	91.27
5. กรมการขนส่งทางบก	89.52	84.14	88.94	89.17	87.94
6. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	83.88	89.63	87.94	92.77	88.56
7. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	84.40	83.64	95.26	91.35	88.66
8. บริษัท ขนส่ง จำกัด	86.42	77.05	95.82	96.13	88.86
9. กรมการขนส่งทางราง	-	59.94	71.24	91.70	74.29

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	ปี 2562	ปี 2563	ปี 2564	ปี 2565	เฉลี่ย
10. การรถไฟแห่งประเทศไทย	86.83	84.60	83.45	79.52	83.60
11. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	88.96	88.01	86.52	93.32	89.20
12. กรมเจ้าท่า	87.17	86.68	91.66	89.32	88.71
13. การท่าเรือแห่งประเทศไทย	89.71	91.87	87.22	92.23	90.26
14. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย	77.80	79.93	83.40	84.09	81.31
15. กรมท่าอากาศยาน	86.14	85.65	90.24	85.73	86.94
16. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	85.29	85.46	87.91	91.58	87.56
17. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	89.40	85.38	87.32	88.46	87.64
18. สถาบันการบินพลเรือน	82.21	83.22	87.72	90.57	85.93
เฉลี่ยทุกหน่วยงานที่รับการประเมิน	**86.85**	**83.72**	**88.37**	**90.23**	**87.12**
จำนวนหน่วยงานที่เข้ารับการประเมิน	**17**	**18**	**18**	**18**	**18**
จำนวนหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์ ITA (ร้อยละ 85 คะแนนขึ้นไป)	**13**	**10**	**15**	**16**	**15**
สัดส่วนหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์ ITA (ร้อยละ)	**76.47**	**55.56**	**83.33**	**88.89**	**83.33**

ที่มา : https://itas.nacc.go.th/report, สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.)

เพื่อให้ทั้งหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีการกำหนดเป้าหมาย วางแผน และดำเนินงานด้านการส่งเสริมคุณธรรมและความโปร่งใส และการต่อต้านการทุจริต เพื่อยกระดับความเชื่อมั่นของสาธารณะที่มีต่อการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม โดยพิจารณาระดับคะแนนจากการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐในสังกัดกระทรวงคมนาคมที่ดำเนินงานโดยสำนักงานคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามการทุจริตแห่งชาติ (สำนักงาน ป.ป.ช.) โดยหน่วยงานทั้งส่วนราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงต้องร่วมรับผิดชอบผลการดำเนินงานให้บรรลุตามแผนปฏิบัติราชการและเป้าหมายที่กำหนดไว้ โดยมีเกณฑ์การประเมิน ITA ดังนี้

$$\text{เกณฑ์การประเมิน ITA} = \frac{A}{B} \times 100$$

กำหนดให้

A = จำนวนหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA

B = หน่วยงานทั้งหมดที่เข้ารับการประเมิน ITA

ค่าเป้าหมาย

พ.ศ. 2566	พ.ศ. 2567	พ.ศ. 2568	พ.ศ. 2569	พ.ศ. 2570
ร้อยละ 89	ร้อยละ 89	ร้อยละ 94	ร้อยละ 94	ร้อยละ 100

หมายเหตุ : ตัวชี้วัดนี้มีที่มาจาก เอกสารประกอบ แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. 2566 - 2580) (ฉบับแก้ไขเพิ่มเติม) ประเด็น (21) การต่อต้านการทุจริตและประพฤติมิชอบ รหัส 210101 ที่กำหนดให้มีจำนวนร้อยละหน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA ไม่น้อยกว่าร้อยละ 100 ของหน่วยงานทั้งหมด ได้คะแนนไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 คะแนน

<u>เกณฑ์การให้คะแนน</u>

ระดับ 5	หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทุกหน่วยงานมีผลการประเมินมากกว่าหรือเท่ากับค่าเป้าหมาย
ระดับ 4	สัดส่วนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีผลการประเมินที่ผ่านเกณฑ์ ITA มากกว่าร้อยละ 83
ระดับ 3	สัดส่วนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีผลการประเมินที่ผ่านเกณฑ์ ITA มากกว่าร้อยละ 77
ระดับ 2	สัดส่วนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีผลการประเมินที่ผ่านเกณฑ์ ITA มากกว่าร้อยละ 72
ระดับ 1	สัดส่วนหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมมีผลการประเมินที่ผ่านเกณฑ์ ITA เท่ากับหรือน้อยกว่าร้อยละ 72

<u>หน่วยงานกำกับดูแลตัวชี้วัดและจัดเก็บข้อมูล</u>: ทุกหน่วยงานที่เข้ารับการประเมิน

<u>หน่วยงานประมวลผลข้อมูล</u>: สปค.

ภาคผนวก ข

รายละเอียดแผนงานที่เสนอเพิ่มเติม

ภาคผนวก ข
รายละเอียดแผนงานที่เสนอเพิ่มเติม

รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ตามยุทธศาสตร์ที่ 1

รหัสโครงการ	1.2.4 (10) งานพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัตน์ (พัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์และบริการพื้นฐานภายในสถานี)
ยุทธศาสตร์	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
เป้าประสงค์	1.2 ยกระดับคุณภาพการให้บริการและเพิ่มขีดความสามารถของระบบคมนาคมขนส่งทางราง เพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศในอนาคต
กลยุทธ์	1.2.4 ปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบ และมาตรฐานในการกำกับดูแลบริการคมนาคมขนส่งทางราง ให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

หลักการและเหตุผล :

จากเป้าหมายการพัฒนาสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัตน์ ให้เป็นศูนย์กลางการเดินทางของประเทศ เชื่อต่อกรุงเทพมหานคร (กทม.) กับพื้นที่ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ ภาคตะวันออก (EEC) และ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ รวมถึงการการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เช่น ลาว จีน และมาเลเซีย นอกจากนี้ยังจะสามารถเสริมศักยภาพการพัฒนา ด้วยการเชื่อมต่อระหว่างศูนย์คมนาคมพหลโยธินกับศูนย์คมนาคมมักกะสัน โดยเชื่อมโยงกับพื้นที่การพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC) เพื่อพลิกโฉมกรุงเทพฯ ให้เป็น “มหานครระบบราง” อย่างสมบูรณ์ เพื่อให้กรุงเทพฯเป็น Gateway สำคัญของประเทศไทยสู่อาเซียนและเวทีโลก โดยภายในพื้นที่ 2,325 ไร่ ของศูนย์คมนาคมพหลโยธินและสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัตน์ คือ “ทำเลทองของการพัฒนา” ทั้งด้านพาณิชยกรรม การค้าการบริการ สำนักงานและศูนย์การค้า ส่วนที่อยู่อาศัยจะเป็นกลุ่มที่อยู่อาศัยหนาแน่นมาก ซึ่งแบ่งการพัฒนาออกเป็น 8 โซน รวมมูลค่าไม่น้อยกว่า 150,000 ล้านบาท (ไม่รวมการพัฒนาระบบรถไฟ) ใช้เวลาในการพัฒนา 15 ปี ประกอบด้วย

1) ระยะสั้นหรือระยะที่ 1 ดำเนินการภายในปี 2567 ช่วงที่สถานีกลางบางซื่อเปิดให้บริการ โดยในช่วงนี้จะเน้นพัฒนาย่านการค้าและสำนักงานเป็นหลัก
2) ระยะกลางหรือระยะที่ 2 ดำเนินการภายในปี 2572 เน้นการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวกับการจัดประชุมบริษัทข้ามชาติ หรือ MICE ย่านศูนย์การค้าและทางเดินเท้า
3) ระยะยาวหรือระยะที่ 3 ดำเนินการภายในปี 2577 พัฒนาพื้นที่พาณิชยกรรมและพื้นที่อยู่อาศัยที่เหลือ

แต่จากการเปิดให้บริการในปี 2566 ที่ผ่านมา ยังคงมีปัญหาในการให้บริการหลายด้านด้วยกัน เช่น รถไฟขบวนที่ออกจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ล่าช้า ปัญหาฝุ่นควัน บริเวณชานชาลา ขณะที่รถไฟเคลื่อนออกจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ป้ายแนะนำเส้นทางการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางของคนทุกคน รวมถึง ปัญหาการเชื่อมต่อการเดินทางจากบ้านเรือน สถานีขนส่งสาธารณะ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และสถานที่ต่าง ๆ ที่สำคัญ เพื่อมายังสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้จึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาและยกระดับคุณภาพการให้บริการของสถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัตน์ ให้สามารถให้บริการเพิ่มประสิทธิภาพ และยกระดับในการศูนย์กลางการเดินทางของประเทศไทย

วัตถุประสงค์ :

1) พัฒนาพื้นที่เชิงพานิชย์ให้เกิดประโยชน์ให้เร็วที่สุด ภายใต้แนวคิด TOD ในการพัฒนาพื้นที่อย่างเต็มรูปแบบแห่งแรกในประเทศไทย เพื่อนำไปสู่การพัฒนาเป็นสมาร์ทซิตี้
2) กำหนดแนวคิดและวางแผนการออกแบบพื้นที่รอบสถานีรถไฟที่น่าสนใจมาใช้ในพื้นที่ เช่น การสร้างพื้นที่สีเขียว การออกแบบเส้นทางใต้ดินเชื่อมระหว่างสถานีที่สามารถเชื่อมต่อไปยังสถานที่ต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ สถานีรถไฟได้ การพัฒนาระบบคมนาคมที่เป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งหลายรูปแบบ การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานีเพื่อรองรับคนทุกคน เป็นต้น
3) การสร้างสมาร์ทซิตี้ในพื้นที่สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ และกำหนดแนวทางการพัฒนา ในรูปแบบมิกซ์ยูส หรือการพัฒนาพื้นที่แบบผสมผสาน เน้นอาคารสำนักงานผสานกับพื้นที่เชิงพาณิชย์เป็นหลัก

ระยะเวลาดำเนินการ	ปี พ.ศ. 2569 - 2570
งบประมาณ	-
หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	รฟท. SRTA
หน่วยงานสนับสนุน	ขร.

รหัสโครงการ	1.5.1 (3) การพัฒนาและปรับปรุงพื้นที่จุดจอดรถโดยสารประจำทางในพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีขนส่งจตุจักร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และดอนเมือง สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ
ยุทธศาสตร์	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
เป้าประสงค์	1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ
กลยุทธ์	1.5.1 ยกระดับการให้บริการประชาชนด้วยการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีมาตรฐาน

หลักการและเหตุผล :

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน โดยเฉพาะในเขตเมือง และกรุงเทพมหานค ที่เป็นเมืองที่มีการพัฒนาขนส่งสาธารณะมากที่สุดในประเทศไทยทั้งการก่อสร้างรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ การพัฒนาสถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีรถไฟ สถานีรถฟ้า สถานีรถโดยสาร ท่าเรือ และท่าอากาศยาน แต่การต่อเชื่อมจากสถานีต่าง ๆ ไปยังระบบรถโดยสารประจำทางเป็นระบบขนส่งสาธารณะที่สะดวกและจำเป็นในเมืองที่มีประชากรหนาแน่น เพราะสามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวนมาก แต่การให้บริการยังขาดประสิทธิภาพและไม่เป็นที่พึงพอใจของผู้โดยสารเท่าที่ควร โดยเฉพาะจุดจอดรถโดยสารที่อยู่ในพื้นที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีรถไฟกรุงเทพอภิวัฒน์ สถานีขนส่งจตุจักร ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ จากแผนฟื้นฟูกิจการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ฉบับปรับปรุงใหม่) 23 เมษายน 2563 กล่าวถึงสภาพการขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในปัจจุบันว่า “สภาพทางกายภาพด้านโครงข่ายถนนมีเส้นทางที่ยาวเกินไปทำให้ไม่สามารถวางแผนการเดินรถและควบคุมระดับการให้บริการได้ โดยเฉพาะเส้นทางบนถนนสายหลักบางเส้นทางมีความซ้ำซ้อน ขาดการวางแผนเส้นทางและการเดินรถอย่างบูรณาการ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางในพื้นที่ที่พัฒนาใหม่จากการขยายตัวของกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ชั้นนอกและปริมณฑลได้อย่างทันท่วงที รวมทั้งมีรถประเภทอื่นให้บริการทับซ้อนในเส้นทาง” แต่ยังไม่ได้พูดถึงการพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางขาดการเชื่อมต่อ การเชื่อมต่อเครือข่ายระหว่างระบบขนส่งมวลชน กับสถานีรถไฟ รถฟ้า สถานีรถโดยสาร ท่าเรือ แหล่งกิจกรรมและแหล่งชุมชน มากนักเนื่องจาก การดำเนินการจะต้องบูรณาการร่วมกันหลายหน่วยงานที่เป็นผู้รับผิดชอบสถานีขนส่งสาธารณะที่ได้กล่าวไว้ข้างต้น นอกจากนี้ยังมีการบริการประเภทอื่นเกิดใหม่ที่มาใช้บริการ เช่น Grab Lineman และสอดคล้องกับความต้องการของผู้โดยสาร แต่ยังไม่ได้มีการดำเนินการในเรื่องนี้ที่ชัดเจน ขาดการวางแผน (Masterplan) ในการพัฒนาให้ครอบคลุมเพื่อกำหนดแนวทางการวางแผนให้มีประสิทธิภาพ

วัตถุประสงค์ :

1) ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และกรณีศึกษาเกี่ยวกับการวางแผนการพัฒนาและปรับปรุงจุดเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทาง กับระบบราง สถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า สถานีรถโดยสาร ท่าเรือต่าง ๆ และท่าอากาศยาน
2) ศึกษาสภาพทั่วไปของพื้นที่ที่จะทำการพัฒนาและปรับปรุง ข้อจำกัด ของเส้นทางเดินรถ และ ระบบเส้นทางเดินรถหรือความง่ายของโครงข่ายในการเข้าถึงสถานีขนส่ง
3) วิเคราะห์ผลของการพัฒนาและปรับปรุงจุดเชื่อมต่อรถโดยสารประจำทาง กำหนดรูปแบบของการพัฒนาและปรับปรุง การประมาณราคา เป็นต้น

ระยะเวลาดำเนินการ	ปี พ.ศ. 2566 - 2567
งบประมาณ	-
หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	รฟท. รฟม. ทอท. จท. กทม. อปท.
หน่วยงานสนับสนุน	ขสมก. ขบ. สนข.

รหัสโครงการ	1.5.3 (6) โครงการศึกษาออกแบบจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือ
ยุทธศาสตร์	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
เป้าประสงค์	1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ
กลยุทธ์	1.5.3 พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุน เพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก

หลักการและเหตุผล :

กระทรวงคมนาคมมีนโยบายการเชื่อมต่อระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีประสิทธิภาพ ที่ผ่านมา สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้บูรณาการร่วมกับการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) และบริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) เพื่อจัดตั้งจุดจอดรถ บขส. เพื่อรับ-ส่ง ผู้โดยสาร โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพฯ-สุพรรณบุรี ที่วิ่งผ่านสถานีรถไฟฟ้าใต้ดิน (MRT) พระนั่งเกล้า และท่าเรือพระนั่งเกล้า เชื่อมต่อการเดินทางทางเรือ และรถไฟฟ้าเข้าเมืองไปยังกรุงเทพฯ และอำนวยความสะดวกการเดินทางให้กับประชาชน คาดว่าจะเปิดให้รถ บขส. จอดรับ-ส่งได้ ในช่วงต้นปี 2566 นอกจากนี้ ยังมีโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (W-MAP) โดย สนข. ได้ศึกษาและสำรวจเส้นทางการเดินเรือ เพื่อเพิ่มเส้นทางการเดินทางทางน้ำ แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดทางถนน และวางแผนปรับปรุงท่าเรือที่เชื่อมต่อการขนส่งสาธารณะล้อ-ราง-เรือให้มีประสิทธิภาพที่ให้บริการในปัจจุบัน 8 จุด โดยเฉพาะท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา 4 จุด ประกอบด้วย ท่าเรือพระนั่งเกล้า ท่าเรือบางโพ ท่าเรือราชินี และท่าเรือสาทร โดยอยู่ระหว่างการเสนอแผนดังกล่าวให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาเห็นชอบ ก่อนส่งให้หน่วยงานอื่น ๆ นำแผนไปดำเนินการต่อไป

ในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อการเดินทาง ล้อ-ราง-เรือ เส้นทางการเดินทางทางน้ำในปัจจุบัน มีจำนวน 4 เส้นทาง ระยะทาง 65.4 กิโลเมตร (กม.) จำนวน 103 ท่าเรือ การเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น จำนวน 8 จุด แบ่งเป็น

1) คลองแสนแสบ ได้แก่
   (1) ท่าเรือรามหนึ่ง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สถานีรามคำแหง
   (2) ท่าเรืออโศก เชื่อมต่อกับ MRT สายสีน้ำเงิน สถานีเพชรบุรี และแอร์พอร์ต เรล ลิงก์ สถานีมักกะสัน
   (3) ท่าเรือสะพานหัวช้าง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้า BTS สายสีเขียวอ่อน สถานีราชเทวี และสายสีเขียวเข้ม สถานีสนามกีฬาแห่งชาติ
2) คลองผดุงกรุงเกษม ได้แก่ (4) ท่าเรือสถานีรถไฟหัวลำโพง เชื่อมต่อกับ MRT สถานีหัวลำโพง
3) แม่น้ำเจ้าพระยา ได้แก่ (5) ท่าเรือสะพานพระนั่งเกล้า เชื่อมกับ MRT สายสีม่วง สถานีสะพานพระนั่งเกล้า (6) ท่าเรือบางโพ เชื่อมต่อ MRT สายสีน้ำเงิน สถานีบางโพ (7) ท่าเรือราชินี เชื่อมกับ MRT สายสีน้ำเงิน สถานีสนามไชย และ (8) ท่าเรือสาทร เชื่อมกับ BTS สายสีเขียวเข้ม สถานีสะพานตากสิน

โดยทั้ง 8 จุดดังกล่าว เป็นหนึ่งในแผนการพัฒนาการเดินทางทางน้ำ (W-Map) ระยะสั้น (ระยะที่ 1) ปี 65 - 70 ที่ตั้งเป้าพัฒนาทั้งหมด จำนวน 26 จุด รวมจุดเชื่อมต่อทั้งหมดเป็น 34 จุด งบประมาณในการพัฒนาอยู่ที่ 3.4 พันล้านบาท และแผนพัฒนาระยะยาว ปี 71-75 จะเพิ่มการพัฒนาอีก 6 จุด รวมเป็น 40 จุด คาดว่าจะใช้งบประมาณพัฒนาจำนวน 2.1 พันล้านบาท รวมทั้ง 2 ระยะ เป็นวงเงินประมาณ 5.5 พันล้านบาท โดยจะดึงข้อมูลจากกล้อง CCTV และระบบ GPS เพื่อมาวิเคราะห์โครงข่ายคมนาคมแก้ไขการจราจรติดขัดในพื้นที่กรุงเทพฯ สำหรับแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำ เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ คาดว่าเส้นทางทางน้ำจะเพิ่มขึ้น 131.2 กม. ท่าเรือเพิ่มขึ้น 97 ท่าเรือ แบ่งเป็น ระยะสั้น 65 - 70 ระยะทางรวม 74.3 กม. ประกอบด้วย

S1 เส้นทางเดินเรือในคลองแสนแสบส่วนต่อขยายช่วงวัดศรีบุญเรืองถึงถนนสุวินทวงศ์ ระยะทาง 12 กม. จำนวน 16 ท่าเรือ
S2 เส้นทางเดินเรือในคลองบางลำพู ช่วงสะพานผ่านฟ้าลีลาศถึงป้อมพระสุเมรุ ระยะทาง 1.5 กม. จำนวน 3 ท่าเรือ
S3 เส้นทางเดินเรือในคลองลาดพร้าว ช่วงสายไหมถึงพระโขนง ระยะทาง 25.7 กม. จำนวน 23 ท่าเรือ
S4 เส้นทางเดินเรือในคลองขุดมหาสวัสดิ์ ช่วงประตูน้ำมหาสวัสดิ์ถึงวัดชัยหฤกษมาลา ระยะทาง 28 กม. จำนวน 13 ท่าเรือ
S5 เส้นทางเดินเรือในคลองบางกอกน้อย ช่วงวัดชะลอถึงศิริราช ระยะทาง 7.1 กม. จำนวน 11 ท่าเรือ

จากแผนพัฒนาดังกล่าวจึงมีความจำเป็นต้องทำการศึกษาสำรวจความเป็นไปได้ และจัดทำแผนพัฒนาจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือที่เหมาะสมก่อนจะทำการก่อสร้างต่อไป	
วัตถุประสงค์ : 1) ทบทวนความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในด้านต่าง ๆ ทั้งวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม สังคม และข้อกฎหมาย ในการพัฒนาจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือ ตามโครงการศึกษาจัดทำแผนพัฒนาการเดินทางทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และการเชื่อมต่อการเดินทางรูปแบบอื่น (W-MAP) โดย สนข. 2) ศึกษาสำรวจและจัดทำแผนพัฒนาจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือ ที่เหมาะสม ทั้งในระยะสั้น (ระยะที่ 1) ปี 65 - 70 ที่ตั้งเป้าพัฒนาทั้งหมด จำนวน 26 จุด รวมจุดเชื่อมต่อทั้งหมดเป็น 34 จุด และแผนพัฒนาระยะยาว ปี 71 - 75 ที่จะเพิ่มการพัฒนาอีก 6 จุด รวมเป็น 40 จุด 3) ประมาณราคาและวางแผนการก่อสร้างจุดเชื่อมต่อล้อรางเรือ ทั้ง 40 จุด	
ระยะเวลาดำเนินการ	ปี พ.ศ. 2568 - 2569
งบประมาณ	20 ล้านบาท
หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	สนข.
หน่วยงานสนับสนุน	-

รหัสโครงการ	1.5.3 (7) พัฒนาโครงข่ายทางเดินเท้าบริเวณพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เช่น พื้นที่รอบสถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ และ Skywalk ใต้โครงสร้างรถไฟฟ้า เป็นต้น
ยุทธศาสตร์	ยกระดับคุณภาพการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์
เป้าประสงค์	1.5 ยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อสนับสนุนการขนส่งที่ไร้รอยต่อ
กลยุทธ์	1.5.3 พัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งสาธารณะ รวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบสนับสนุน เพื่อการเข้าถึงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการใช้งานระบบขนส่งสาธารณะหลัก

หลักการและเหตุผล :

กรุงเทพมหานครเป็นศูนย์กลางความเจริญในทุกด้านของประเทศไทย ด้วยเป็นเมืองที่มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจสูงมาก เกิดแหล่งงานกระจุกตัวอยู่กลางเมืองและการขยายตัวของที่พักอาศัยแบบไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) การนำแนวคิดการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนโดยพยายามพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายการสัญจร (Transit Oriented Development: TOD) เป็นแนวคิดที่มุ่งเน้นการพัฒนาการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบระบบขนส่งมวลชนและส่งเสริมให้ใช้การเดินเท้าเข้าถึงขนส่งมวลชนเป็นหลัก ปัจจุบันความหนาแน่นของกิจกรรมบริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าในระยะ 500 เมตร เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว (ตามนโยบายส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดิน) เกิดการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดิน ขนาดอาคารโดยรอบสถานีรถไฟฟ้ามีขนาดใหญ่ขึ้น จำนวนประชากรที่พักอาศัยเพิ่มขึ้นตามไปด้วย ส่งผลให้มีการเดินเท้าจากที่พักอาศัยเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้าสูงขึ้น อย่างไรก็ตามสภาพแวดล้อมการเดินเพื่อเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้ามีอุปสรรคจากความหนาแน่นของการค้ากีดขวางทางเท้า ประกอบกับความไม่พร้อมของการรองรับปริมาณการเดินเท้าที่เปลี่ยนไปการสร้างโครงข่ายทางเดินเท้าเพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ต่าง ๆ ของเมืองเข้าสู่สถานีขนส่งสาธารณะด้วยโครงข่ายทางเดินเท้าที่ชักชวนให้ประชาชนเดินเท้าเข้ามาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยแนวคิดในการออกแบบโครงข่ายทางเดินเท้าตามแบบ TOD นั้นมักวางโครงข่ายออกเป็น 2 ระยะคือ รัศมี 400 เมตร และรัศมี 800 เมตรจากตัวสถานีขนส่งสาธารณะ ซึ่งทั้ง 2 ระยะนี้จะต้องออกแบบเส้นทางเดินเท้าที่ช่วยให้ประชาชน สามารถเดินถึงสถานีภายในเวลาไม่เกิน 10 นาที ซึ่งเป็นช่วงระยะทางและเวลาที่ประชาชนสามารถเดินได้ โดยไม่รู้สึกว่าสถานีขนส่งสาธารณะนั้นอยู่ไกลเกินไป จนรู้สึกไม่อยากเดิน ในกรณีที่เป็นเขตเมืองที่มีความหนาแน่นผู้อยู่อาศัยสูง จะนิยมสร้างสถานีถัดไปให้ห่างกันประมาณ 800 – 1,200 เมตร เพื่อให้มีรัศมีโครงข่ายทางเดินเท้าครอบคลุมระยะไม่เกิน 800 เมตรจากย่านชุมชน

ในการพัฒนาทางเดินเท้า จะต้องมีสิ่งดึงดูดใจ เช่น ป้ายโฆษณา ต้นไม้ ร้านค้า การออกแบบทางเดินเท้า และทัศนียภาพของเมือง คือสิ่งดึงดูดผู้คนให้หันมาใช้โครงข่ายทางเดินเท้า เข้าสู่ระบบขนส่งสาธารณะ แทนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเฉพาะร้านค้าต่าง ๆ ริมทางเดิน ถือเป็นสิ่งดึงดูดผู้คนให้หันมาใช้การเดิน เพื่อเข้าถึงร้านค้าเหล่านี้ได้อย่างสะดวกสบายมากกว่าการขับรถส่วนบุคคล ซึ่งอาจไม่มีที่จอดรถรองรับมากพอ ระหว่างทางเดิน ควรมีเก้าอี้นั่งพักใต้ร่มไม้ และบริเวณหน้าร้านค้า ซึ่งสามารถนั่งพักผ่อนหย่อนใจ หรือใช้เป็นจุดนัดหมายนั่งรอเพื่อน ทำให้ทางเดินเท้าไม่เพียงแต่เป็นเส้นทางสำหรับสัญจรเท่านั้น แต่ยังเป็นเส้นทางเชื่อมโยงสังคมคนเมืองเข้าด้วยกัน โดยการเดินผ่านอาคารหรือสถานที่ ที่มีสถาปัตยกรรมการออกแบบที่สวยงาม ไม่ว่าจะเป็นอาคารเก่าหรือใหม่ ทั้งหมดคือเอกลักษณ์ของเมือง เป็นแลนด์มาร์กหรือจุดท่องเที่ยว และทำให้เมืองน่าเดินสำหรับประชาชนและนักท่องเที่ยว ที่ต้องการเดินทางมาสัมผัสเมืองอย่างใกล้ชิดอีกด้วย

การพัมนาทางเดินเท้าต้องมีความหลากหลาย การสร้างโครงข่ายทางเดินเท้าลักษณะทางเดินเท้า ไม่ได้จำกัดเพียงแค่ทางเดินเท้าที่มีขอบทางเดิน ยกสูงจากระดับพื้นถนน และขนานไปกับช่องทางเดินรถเท่านั้น แต่ยังหมายความรวมถึงทางเดินรูปแบบต่าง ๆ เป็นตัวเลือกสำหรับประชาชนในการเลือกเส้นทางเดินที่มีความหลากหลาย เช่น

1) เส้นทางเดินลัดที่สามารถประหยัดเวลาการเดินในชั่วโมงเร่งด่วน และมีความสำคัญในแง่การเข้าถึงพื้นที่อยู่อาศัยของประชาชน เปรียบเสมือนเส้นเลือดฝอยของเมือง ซึ่งทำให้ผู้อยู่อาศัย สามารถเดินเท้าเพื่อเข้าถึงสถานีขนส่งสาธารณะ ซึ่งเปรียบเสมือนหัวใจของการเดินทาง ตั้งแต่เปิดประตูออกจากบ้าน

2) เส้นทางเดินภายในอาคาร ในการออกแบบพื้นที่ใช้งานแบบผสมผสาน (Mix Used) ในย่านใจกลางเมือง จะเน้นการใช้งานที่หลากหลาย จึงต้องออกแบบเส้นทางเดินภายในอาคารให้เชื่อมโยงกับทางเดินภายนอก ดังนั้นเส้นทางเดินภายในอาคารจึงถือเป็นหนึ่งในโครงข่ายทางเดินเท้า เป็นทางเลือกให้ประชาชนสามารถเดินลัดเส้นทางเข้าไปภายในอาคารแล้วเดินออกไปสู่ถนนอีกฝั่งหนึ่ง
3) เส้นทางเดินใต้ดิน โครงข่ายทางเดินเท้าอีกประเภทหนึ่งที่ได้รับความนิยมอย่างมากก็คือ การออกแบบโครงข่ายทางเดินเท้าใต้ดิน ตามแนวทางของ TOD การออกแบบเส้นทางนี้ไม่ได้เป็นเพียงแค่ทางเดินลงสู่ตัวสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินเท่านั้น แต่ควรออกแบบให้มีการเชื่อมต่อกับชั้นใต้ดินของอาคารต่าง ๆ ที่อยู่โดยรอบสถานีทำให้ผู้ใช้บริการไม่จำเป็นต้องเสียเวลา เดินออกจากสถานีรถไฟใต้ดินเพื่อเดินต่อไปยังอาคารโดยรอบที่ต้องการ
4) เส้นทางเดินบนลานกว้าง ลานกว้างที่อยู่ใกล้กับอาคารสูงและสวนสาธารณะ นับเป็นรูปแบบทางเดินเท้าด้วย เช่นกัน เพราะเราสามารถเดินเท้าผ่านพื้นที่ลานกว้างไปยังอาคารที่ต้องการไป ลานกว้างส่วนใหญ่มักจะออกแบบตามหลักภูมิสถาปัตย์ โดยคำนึงถึงทิวทัศน์ของเมือง ทิศทางแสงแดด และกระแสลม ทำให้ช่วงเช้าและเย็น ลานกว้างจะกลายเป็นที่ร่มจากเงาของอาคาร เหมาะสำหรับจัดกิจกรรมสำคัญของเมือง หรือใช้เป็นสถานที่นัดพบและทำกิจกรรมร่วมกันของประชาชนในพื้นที่ได้เป็นอย่างดี

ทั้งหมดนี้เราจะเห็นได้ว่าการออกแบบโครงข่ายทางเดินเท้า ตามแนวทางของ TOD ไม่เพียงแต่ให้ความสำคัญกับ การสร้างเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งสาธารณะเท่านั้น แต่ยังให้ความสำคัญกับการสร้างทางเดินที่มีความหลากหลายแก้ประชาชนในเมือง เพราะไลฟ์สไตล์ของแต่ละคนแตกต่างกัน การเลือกทางเดินชีวิตของแต่ละคนย่อมแตกต่างด้วยเช่นกัน

<u>วัตถุประสงค์ :</u>

1) ศึกษา พัฒนา และการออกแบบโครงข่ายทางเดินเท้า ตามแนวทางของ TOD บริเวณพื้นที่รับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม และพื้นที่เกี่ยวเนื่อง เช่น พื้นที่รอบสถานีรถไฟ สถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟฟ้า และท่าเรือแม่น้ำต่าง ๆ และ Skywalk ใต้โครงสร้างรถไฟฟ้า เป็นต้น
2) พัฒนาแนวเส้นทางเชื่อมต่อกับสถานีขนส่งสาธารณะ และให้ความสำคัญกับการสร้างทางเดินที่มีความหลากหลายเพื่อแก้ปัญหาการเดินทางของประชาชนในเมือง รวมถึงเป็นสถานที่จัดกิจกรรมสำคัญของเมือง หรือใช้เป็นสถานที่นัดพบและทำกิจกรรมร่วมกันของประชาชนในพื้นที่

<u>ระยะเวลาดำเนินการ</u>	ปี พ.ศ. 2568 - 2570
<u>งบประมาณ</u>	งบหน่วยงาน
<u>หน่วยงานรับผิดชอบหลัก</u>	รฟท. รฟม. จท. กทม. อปท. สนข.
<u>หน่วยงานสนับสนุน</u>	-

รายละเอียดผลผลิต/แผนงาน/โครงการ/กิจกรรม
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคม พ.ศ. 2566 - 2570 ตามยุทธศาสตร์ที่ 3

รหัสโครงการ	3.1.1 (2) โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงแผ่นดิน
ยุทธศาสตร์	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์	3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ
กลยุทธ์	3.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุจากคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งของประเทศ ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและภาพรวมของเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาลในแต่ละปี โดยจากรายงานการศึกษาวิจัยจำนวนมากได้แสดงแล้วว่า “ถนนและสิ่งแวดล้อม” ถือเป็นปัจจัยการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสำคัญอันดับที่ 2 โดยเป็นรองเพียงแค่ปัจจัยด้านคนเท่านั้น อย่างไรก็ดีถนนและสิ่งแวดล้อมถือเป็นปัจจัยที่สามารถแก้ไขได้โดยอาศัยหลักวิศวกรรมขนส่งและจราจรซึ่งมีความตรงไปตรงมาและใช้ระยะเวลาดำเนินการน้อยกว่าการแก้ไขปัจจัยอื่น ๆ อย่างมาก จึงถือเป็นการแก้ไขปัญหาแบบเร่งรัด (Quick Wins) อันเป็นความเชี่ยวชาญหลักและเป็นภารกิจโดยตรงของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม

ในการปรับปรุงแก้ไขกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อมเพื่อลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) เป็นหนึ่งในวิธีการหลักที่ถือปฏิบัติกันมานาน โดยเป็นการตามแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนนซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุ เช่น บริบทการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การชำรุดเสียหายของถนนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกิดจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน หรือแม้แต่การออกแบบถนนที่ไม่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ดังนั้นการที่สามารถระบุจุดอันตรายเหล่านี้ได้และเร่งปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายด้วยกระบวนการและองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจรได้แล้วนั้น จะเป็นการดำเนินการที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเห็นผลและเป็นรูปธรรมเป็นอย่างยิ่ง

ทั้งนี้ หนึ่งในวิธีการระบุจุดอันตรายที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่งได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิผลและเป็นการแก้ไขปัญหาในเชิงรุก (Proactive Safety) กล่าวคือ แทนที่จะรอให้อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นเสียก่อนแล้วจึงค่อยศึกษาและวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไข แต่การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสามารถดำเนินการล่วงหน้าเพื่อตรวจสอบว่าถนน ทางแยก หรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง มีข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข และสามารถดำเนินการแก้ไขจุดอันตรายต่อไปได้

จากทั้งหมดที่กล่าวมานี้ จะเห็นได้ว่า การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) นั้นถือเป็นกระบวนการที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ที่ผ่านมาหน่วยงานรับผิดชอบหลักที่รับผิดชอบงานด้านถนนของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบท ได้มีการดำเนินงานด้านการแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาอย่างเข้มข้นและต่อเนื่องตลอดมา อย่างไรก็ดี ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหยุดดำเนินการได้ และถือเป็นปัญหาสำคัญในระดับที่ถูกนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติงานระดับกระทรวง (ตัวชี้วัดที่ 3.1 และ 3.1.1) ดังนั้นโครงการด้านการแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจึงถือเป็นโครงการในระดับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมและจำเป็นจะต้องถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบได้คำนึงถึงและนำไปขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติเพื่อตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ของกระทรวงคมนาคมต่อไป

วัตถุประสงค์ : 1) ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) บนโครงข่ายทางหลวง ในสายทางที่สำคัญหรือมีความจำเป็นเร่งด่วน 2) ประเมินและคัดเลือกตำแหน่งหรือบริเวณบนโครงข่ายทางหลวงที่พบว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้โดยง่ายตามลำดับความสำคัญและโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ 3) ดำเนินการการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) เพื่อลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในตำแหน่งตำแหน่งหรือบริเวณบนโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการคัดเลือก	
ระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการต่อเนื่องทุกปี
งบประมาณ	-
หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	ทล.
หน่วยงานสนับสนุน	-

รหัสโครงการ	3.1.1 (4) โครงการปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยบนทางหลวงชนบท
ยุทธศาสตร์	ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและสนับสนุนการเดินทางที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
เป้าประสงค์	3.1 ปรับปรุงมาตรฐานความปลอดภัยและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างยั่งยืนในทุกมิติ
กลยุทธ์	3.1.1 ปรับปรุงและพัฒนากายภาพถนน โครงสร้างพื้นฐาน และอุปกรณ์จราจร เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง

หลักการและเหตุผล :

ปัญหาอุบัติเหตุจากคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นปัญหาสำคัญอย่างยิ่งของประเทศ ก่อให้เกิดความสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและภาพรวมของเศรษฐกิจและสังคมอย่างมหาศาลในแต่ละปี โดยจากรายงานการศึกษาวิจัยจำนวนมากได้แสดงแล้วว่า “ถนนและสิ่งแวดล้อม” ถือเป็นปัจจัยการก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนที่มีสำคัญอันดับที่ 2 โดยเป็นรองเพียงแค่ปัจจัยด้านคนเท่านั้น อย่างไรก็ดีถนนและสิ่งแวดล้อมถือเป็นปัจจัยที่สามารถแก้ไขได้โดยอาศัยหลักวิศวกรรมขนส่งและจราจรซึ่งมีความตรงไปตรงมาและใช้ระยะเวลาดำเนินการน้อยกว่าการแก้ไขปัจจัยอื่น ๆ อย่างมาก จึงถือเป็นการแก้ไขปัญหาแบบเร่งรัด (Quick Wins) อันเป็นความเชี่ยวชาญหลักและเป็นภารกิจโดยตรงของหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม

ในการปรับปรุงแก้ไขกายภาพของถนนและสิ่งแวดล้อมเพื่อลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนนั้น การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) เป็นหนึ่งในวิธีการหลักที่ถือปฏิบัติกันมานาน โดยเป็นการตามแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากจุดบกพร่องในโครงข่ายถนนซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุ เช่น บริบทการเดินทางและพฤติกรรมการเดินทางที่เปลี่ยนแปลงไป การเปลี่ยนแปลงของการใช้ประโยชน์ที่ดิน การชำรุดเสียหายของถนนและอุปกรณ์ต่าง ๆ ที่เกิดจากการใช้งานมาเป็นเวลานาน หรือแม้แต่การออกแบบถนนที่ไม่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ ดังนั้นการที่สามารถระบุจุดอันตรายเหล่านี้ได้และเร่งปรับปรุงแก้ไขจุดอันตรายด้วยกระบวนการและองค์ความรู้ด้านวิศวกรรมขนส่งและจราจรได้แล้วนั้น จะเป็นการดำเนินการที่สามารถช่วยแก้ไขปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในอนาคตได้อย่างเห็นผลและเป็นรูปธรรมเป็นอย่างยิ่ง

ทั้งนี้ หนึ่งในวิธีการระบุจุดอันตรายที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างยิ่งได้แก่ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit, RSA) ซึ่งเป็นแนวทางหนึ่งที่จะช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอย่างมีประสิทธิผลและเป็นการแก้ไขปัญหาในเชิงรุก (Proactive Safety) กล่าวคือ แทนที่จะรอให้อุบัติเหตุจราจรเกิดขึ้นเสียก่อนแล้วจึงค่อยศึกษาและวิเคราะห์เพื่อหาแนวทางแก้ไข แต่การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนสามารถดำเนินการล่วงหน้าเพื่อตรวจสอบว่าถนน ทางแยก หรืออุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง มีข้อบกพร่องในด้านความปลอดภัย พร้อมทั้งเสนอแนะแนวทางแก้ไข และสามารถดำเนินการแก้ไขจุดอันตรายต่อไปได้

จากทั้งหมดที่กล่าวมานี้ จะเห็นได้ว่า การแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) และการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) นั้นถือเป็นกระบวนการที่มีความเกี่ยวเนื่องกัน ซึ่งในความเป็นจริงแล้ว ที่ผ่านมาหน่วยงานรับผิดชอบหลักที่รับผิดชอบงานด้านถนนของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ กรมทางหลวง และ กรมทางหลวงชนบท ได้มีการดำเนินงานด้านการแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนมาอย่างเข้มข้นและต่อเนื่องตลอดมา อย่างไรก็ดี ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนเป็นสิ่งที่ไม่สามารถหยุดดำเนินการได้ และถือเป็นปัญหาสำคัญในระดับที่ถูกนำไปกำหนดเป็นตัวชี้วัดการปฏิบัติงานระดับกระทรวง (ตัวชี้วัดที่ 3.1 และ 3.1.1) ดังนั้นโครงการด้านการแก้ไขจุดอันตรายและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนจึงถือเป็นโครงการในระดับยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมและจำเป็นจะต้องถูกบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบได้คำนึงถึงและนำไปขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติเพื่อตอบสนองต่อวิสัยทัศน์ ยุทธศาสตร์ และเป้าประสงค์ ของกระทรวงคมนาคมต่อไป

วัตถุประสงค์ :

1) ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Audit) บนโครงข่ายทางหลวงชนบท ในสายทางที่สำคัญหรือมีความจำเป็นเร่งด่วน
2) ประเมินและคัดเลือกตำแหน่งหรือบริเวณบนโครงข่ายทางหลวงชนบทที่พบว่ามีความเสี่ยงที่จะเกิดอุบัติเหตุทางถนนได้โดยง่ายตามลำดับความสำคัญและโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุ
3) ดำเนินการการแก้ไขจุดอันตราย (Black Spot Treatment) เพื่อลดโอกาสของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในตำแหน่งตำแหน่งหรือบริเวณบนโครงข่ายทางหลวงชนบทที่ได้รับการคัดเลือก

ระยะเวลาดำเนินการ	ดำเนินการต่อเนื่องทุกปี
งบประมาณ	-
หน่วยงานรับผิดชอบหลัก	ทช.
หน่วยงานสนับสนุน	-


กระทรวงคมนาคม