



ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งของไทย
พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕



๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗

สารบัญ

	หน้า
๑. เหตุผลความจำเป็นในการพัฒนา	๑
๒. สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของ ความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง	๒
๒.๑ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ	๒
๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานทางถนน	๒
๒.๓ โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	๒
๒.๔ โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	๓
๒.๕ โครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	๓
๒.๖ การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า บริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน	๓
๓. ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙	๔
๔. ประเด็นท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย	๕
๕. เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต	๖
๖. แผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ จำนวน ๕ ด้าน	๖
๖.๑ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง	๖
๖.๒ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานคร และ ปริมณฑล	๗
๖.๓ แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญ ของประเทศและ เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านสู่ประชาคมอาเซียน	๘
๖.๔ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ	๙
๖.๕ แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ	๑๐

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาเหตุผลความจำเป็นและสภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ตลอดจนทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙) รวมทั้ง กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ดังนี้

๑. เหตุผลความจำเป็นในการพัฒนา

๑.๑ ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม และภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจต่างๆ เป็นจำนวนมาก แบ่งเป็นการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ ๓๖ ภาคขนส่งร้อยละ ๓๕ หรือคิดเป็นประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี ซึ่งล้วนก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ และปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ ๘๐๕ ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง ๒.๑๒ บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ ๘๗.๕๐ ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟมีต้นทุนการขนส่งร้อยละ ๐.๙๕ บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด คือ ๐.๖๕ บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ ๑.๔๐ และ ๑๑.๐๘ ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุน โภจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ยังคงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ ๑๔.๓ (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ ๗.๑ ของ GDP)

รูปแบบการขนส่ง	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)
ถนน	๘๗.๕๐	๒.๑๒
ราง	๑.๔๐	๐.๙๕
น้ำ	๑๑.๐๘	๐.๖๕
อากาศ	๐.๐๒	๑๐.๐๐
รวม	๑๐๐	๒.๐๒

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ปี ๒๕๕๖)

๑.๒ ตามรายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของ World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๕๗ พบว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทย ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ ๖๑ ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ซึ่ง อยู่ในอันดับที่ ๕ และ ๒๕ ตามลำดับ รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์ และประเทศมาเลเซีย กล่าวคือทางถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๔๒ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และ ประเทศ มาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ ๗ และ ๒๓ ตามลำดับ ส่วนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟประเทศไทยถูกจัดลำดับที่ ๗๒ ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และ ประเทศ มาเลเซีย ที่อยู่ในลำดับ ที่ ๑๐ และ ๑๘ ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ ไทยมีลำดับที่ ๕๖ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ มีลำดับที่ ๓๔

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	๕	๗	๑๐	๑	๒
มาเลเซีย	๒๕	๒๓	๑๘	๒๑	๒๔
ไทย	๖๑	๔๒	๗๒	๓๔	๕๖

ที่มา : World Economic Forum, ๒๐๑๓-๒๐๑๔

สำหรับด้านความปลอดภัยภาคคมนาคมขนส่ง ในปี ๒๕๕๕ ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนถึง ๘,๖๗๕ คน และในปี ๒๕๕๖ ก็ถูกจัดอันดับประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ ๓ ของโลก รองจากประเทศนีอูเอ(Niue) และสาธารณรัฐโดมินิกัน (Dominican Republic)

๒. สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบันและแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๒.๑ โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ

โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทางรวม ๔,๐๔๓ กิโลเมตร ประกอบด้วย เส้นทางสายหลักหรือสายประธาน ๕ เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่างๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ ๔๗ จังหวัด โดยส่วนใหญ่เป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ระยะทาง ๓,๗๖๓ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๙๓ ทางคู่ระยะทาง ๑๗๓ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๔ และทางสาม ระยะทาง ๑๐๗ กิโลเมตร หรือร้อยละ ๓ เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ ๖๐ ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน ๓๐ ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางลัดผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน ๒,๔๖๐ จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้ง จำนวนถึง ๒,๒๐๐ จุด รวมทั้งยังมีทางลัดผ่านของชุมชน ซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย จึงเป็นปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการเรื่องความปลอดภัย

๒.๒ โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนในความดูแลของกรมทางหลวง ระยะทาง ๖๖,๙๔๐ กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรมทางหลวงชนบท ระยะทาง ๔๗,๙๑๖ กิโลเมตร ทางพิเศษของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ระยะทาง ๒๐๗.๙๐ กิโลเมตร และเป็นถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ระยะทางประมาณ ๓๕๒,๑๕๗ กิโลเมตร โดยในปี ๒๕๕๓ มีปริมาณการเดินทางประมาณ ๒.๔ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่าในปี ๒๕๖๓ แนวโน้มปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนนจะเพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ ๒๑.๘๔ หรือคิดเป็น ๓.๐๗ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร และบนถนนสายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

๒.๓ โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำแบ่งออกเป็น การขนส่งทางลำน้ำ และการขนส่งทางชายฝั่ง โดยเส้นทางการขนส่งทางลำน้ำมี ๒ เส้นทาง คือ เส้นทาง การขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดทั้งปี) แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ส่วนเส้นทางที่ ๒ เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศ

สี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมาร์ ไทย ลาว) สำหรับเส้นทางการขนส่งทางชายฝั่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

๒.๔ โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานในประเทศไทยมีทั้งสิ้น ๕๘ แห่ง แบ่งตามกิจกรรม ได้เป็น ท่าอากาศยานพาณิชย์ ๓๘ แห่ง ประกอบด้วย ๑) ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือน ๒๘ แห่ง ๒) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ๖ แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ๓) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตรวด และ ๔) ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ ๑ แห่ง คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา นอกจากนี้ ยังมีท่าอากาศยานที่มีใช้ท่าอากาศยานพาณิชย์อีก ๒๐ แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่างๆ เช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี ๒๕๕๓ มีการเดินทางเข้าออกจากรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่างๆ จำนวน ๔,๔๕๐ คน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๐๘,๙๒๓ คน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี ๒๕๕๓ มีการขนส่งสินค้าปริมาณ ๓๐๓ ตันต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๓๙๖ ตันต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ ปัจจุบัน ท่าอากาศยานที่ต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีปริมาณผู้โดยสาร ในปี ๒๕๕๖ ถึง ๕๑.๓๖ ล้านคน เกินกว่าขีดความสามารถที่จะรองรับได้ประมาณ ๔๕ ล้านคนต่อปี และขณะนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างการพัฒนา และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๐ ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้ ๖๐ ล้านคนต่อปี

๒.๕ โครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปี ๒๕๕๓ มีจำนวน ๑๑.๔๙ ล้านคน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๑๒.๗๓ ล้านคน ในปี ๒๕๖๓ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๐๑ ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณการเดินทางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนระบบรางยังให้บริการไม่ทั่วถึง ทำให้ประชาชนยังใช้ระบบการเดินทางถนน โดยคาดว่า ปริมาณการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจาก ๑๗.๘๔ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๕๓ จะเพิ่มขึ้นเป็น ๒๓.๑๘ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี ๒๕๖๓ หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๐ ต่อปี ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มลดลง จาก ๒๘.๓๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในปี ๒๕๕๓ เหลือเพียง ๑๓.๖๔ กิโลเมตรต่อชั่วโมงในปี ๒๕๖๓ ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจ (Central Business District : CBD) ก็จะใช้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นจาก ๑ ชั่วโมง ในปี ๒๕๕๓ เป็น ๒ ชั่วโมง ในปี ๒๕๖๓

๒.๖ การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น

๑) การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาประสิทธิภาพประตูการค้าชายแดน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีพรมแดนติดต่อกัน ให้สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจเกิด ความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

๒) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง ภายในประเทศ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยการขยายทางหลวงสายหลักระหว่างจังหวัดบนโครงข่ายถนนอาเซียนช่วงที่เป็นคอขวดให้เป็น ๔ ช่องจราจร (Missing Link AHN) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างเมืองหลักในส่วนภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

๓) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดพักรถ ให้มีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากล

๓. ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ พ.ศ. ๒๕๕๕-๒๕๕๙ ได้กำหนดยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนี้

๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญคือ

๑) การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ

๒) ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น พัฒนาระบบ National Single Window ศูนย์กระจายสินค้า และด่านการค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่งและกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

๓) พัฒนาระบบการขนส่งทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางรถไฟและจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟ และโครงข่ายถนน เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการรถจักร และล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อรองรับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย

๔) ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการ และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดินและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากรถส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม

๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมโยงที่สำคัญในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก โดยมีแนวทางในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบโครงสร้างของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ คือ พัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล รวมทั้งพัฒนาด้านศุลกากรชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกผ่านแดนที่รวดเร็ว

๔. ประเด็นท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

กระทรวงคมนาคมมีความเห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการลงทุนอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปัจจุบันถึง พ.ศ. ๒๕๖๕ ทั้งนี้ ประเด็นท้าทายที่จะใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ควรครอบคลุมถึง

๔.๑ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า เช่น การขนส่งทางรถไฟ และการขนส่งทางน้ำ โดยให้การขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) ให้แก่การขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนเป็นทางเลือกของการเดินทางที่ต้องการใช้ความเร็ว หรือการขนส่งสินค้าประเภทจากที่ถึงที่ (Door-to-Door)

๔.๒ การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่ม ประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยเน้นการปรับปรุงเส้นทางขนส่งทั้งทางถนน ทางราง สู่ประตูการค้าหลักที่สำคัญ และประตูการค้าชายแดน รวมทั้งปรับปรุงท่าอากาศยานในพื้นที่ที่จะพัฒนาเป็นเขตเศรษฐกิจ

๔.๓ การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ นอกจากในการเตรียมรับความเติบโตของประเทศจากการเป็นประชาคมอาเซียน ประเทศยังมีความจำเป็นในการลงทุนอย่างต่อเนื่อง เพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปสู่เมืองศูนย์กลางของภาคต่างๆ ของประเทศ การเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลางต่างๆ และการเดินทางระหว่างเมืองศูนย์กลาง กับจังหวัดโดยรอบเมืองศูนย์กลางนั้น เพื่อช่วยให้เกิดการกระจายความเจริญจากการกระจุกตัวอยู่ในภาคกลางและภาคตะวันออกไปยังภาคอื่นๆ และลดระยะเวลาในการเดินทางหรือขนส่งสินค้าระหว่างพื้นที่สำคัญของประเทศดังกล่าว การลงทุน จึงควรครอบคลุมถึงการปรับปรุงเส้นทางหลวงระหว่างเมือง การก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางใหม่ๆ ในพื้นที่ที่มีกิจกรรมด้านการเกษตร การค้า การลงทุน หรือเป็นเส้นทางสู่แหล่งท่องเที่ยวหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง เป็นต้น

๔.๔ ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน โดยแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลระบบราง เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การบริหารจัดการการลงทุนและการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศ นอกจากนี้ ควรพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาหนี้สินทางการเงินของรัฐวิสาหกิจในสาขาขนส่ง เช่น

การรถไฟแห่งประเทศไทยและองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น เพื่อให้สามารถให้บริการประชาชนได้ตามมาตรฐานที่กำหนดไว้

๕. เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต

จากสภาพความเป็นมาในอดีต สถานะปัจจุบันและแนวโน้มอนาคต ทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประเด็นท้าทายข้างต้น กระทรวงคมนาคมเห็นสมควรกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

๕.๑ เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

๕.๒ เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

๕.๓ เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

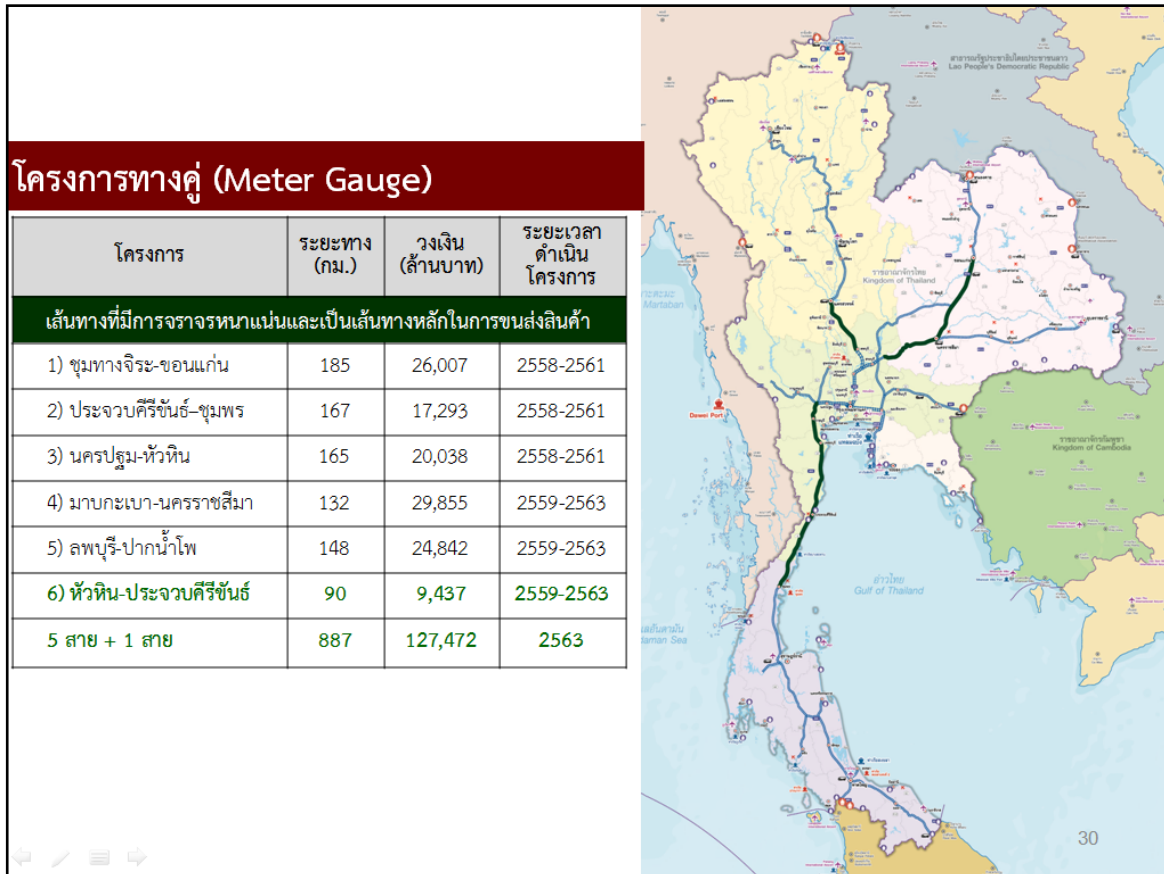
๕.๔ สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

๖. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ โดยแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ สรุปดังนี้

๖.๑ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ ๖ สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ



ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง เช่น

- โครงข่ายรถไฟครอบคลุมขึ้นอีก ๖ จังหวัด ทางคู่เพิ่มขึ้นอีก ๑,๓๐๐ กิโลเมตร
- เพิ่มความเร็วในการเดินทาง (รถสินค้าจาก ๒๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถด่วนพิเศษจาก ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง)
- เพิ่มน้ำหนักลงเพลาทำให้สามารถเพิ่มการขนส่งได้ร้อยละ ๒๕ ต่อขบวน
- สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ ๑.๕ เป็นร้อยละ ๕ ในปี ๒๕๖๓
- ประชาชนเข้าถึงรถไฟได้ง่ายขึ้น การเดินทางและขนส่งด้วยรถไฟตรงเวลา และปลอดภัยมากขึ้น
- โครงข่ายของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ได้มากยิ่งขึ้น

๖.๒ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร



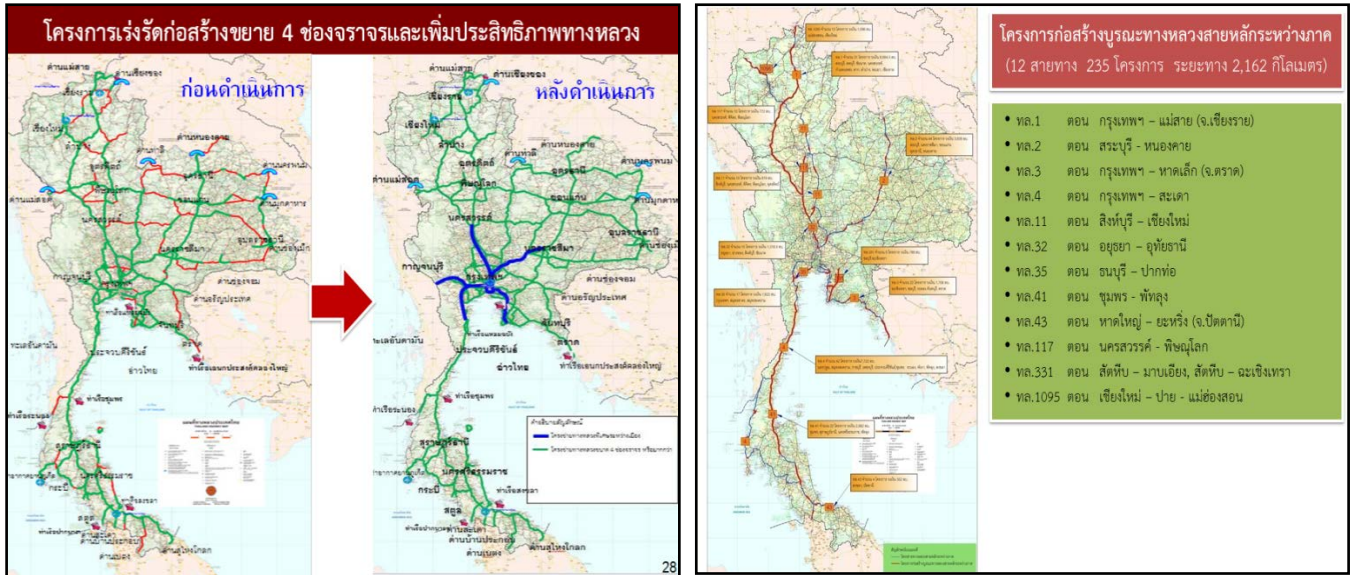
ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร

ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น

- ระบบรถไฟฟ้าสามารถรองรับการเดินทาง ๕-๘ ล้านคนเที่ยว/วัน
- มีโครงข่ายรถไฟฟ้า ๒๙๙ กิโลเมตร ในอีก ๕ ปีข้างหน้า
- คุณภาพรถประจำทางและอุจาดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดีขึ้น
- ลดการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- สัดส่วนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เท่ากับ ร้อยละ ๖๐ ต่อ ร้อยละ ๔๐
- ลดปัญหาจราจร และโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครชั้นในและปริมณฑลมีความคล่องตัวขึ้น

๖.๓ แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของ ประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมโยงเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น ๔ ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างรถขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าการลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน



การพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลัก เป็น ๔ ช่องจราจร

การบูรณะทางหลวงสายหลัก

ประโยชน์ที่จะได้จากการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น

- มาตรฐานขั้นต่ำของโครงข่ายถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยาง ตั้งแต่การเดินทางระดับหมู่บ้านจนถึงระหว่างประเทศระยะทาง ๔๖๑,๒๒๑ กิโลเมตร
- มีถนน ๔ ช่องจราจร ๑,๘๖๔ กิโลเมตร ในทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ
- โครงข่ายทางหลวงอาเซียนทั้งหมดในไทยอย่างน้อยเป็นถนน ๔ ช่องจราจร
- มีมาตรฐานถนน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนและการขับขี
- การขนส่งทางถนนจะช่วยสนับสนุนให้การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟและทางอากาศสามารถให้บริการโดยสะดวกจากต้นทางถึงปลายทาง
- ดึงดูดการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐาน การใช้พื้นที่ของภาคต่างๆ เป็นฐานการผลิตของประเทศและของประชาคมอาเซียน
- ด้านศุลกากรที่เป็นประตูทางการค้าบริเวณชายแดนมีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนน ราง ท่าเรือ และท่าอากาศยานหลัก รวมทั้งมีความพร้อมและทันสมัย สามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

๖.๔ แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่



ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

- สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ ๒๐
- มีทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่
- เปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย
- เมืองท่าของประเทศที่ขยายตัวจากภาคตะวันออกไปสู่ภาคใต้

๖.๕ แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม



ประโยชน์ที่จะได้รับการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

- การเดินทางระยะทางไกลด้วยการขนส่งทางอากาศสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น
- ปริมาณการขนส่งสินค้าและปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานหลักเพิ่มสูงขึ้น
- ศักยภาพการให้บริการการเดินทางอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

กระทรวงคมนาคม

๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗