



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย
ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)



กระทรวงคมนาคม

มกราคม ๒๕๖๒

สารบัญ

	หน้า
๑. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม	๑
๒. ความเป็นมา	๒
๓. สาระสำคัญยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)	๒
๔. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน	๓
๕. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ	๓
๖. แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๖
๗. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)	๘
๘. แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะ ๒๐ ปี	๑๑
๙. แหล่งเงินทุน	๑๓
๑๐. เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	๑๔

ภาคผนวก ก แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ และสรุปผลการดำเนินงาน
ภาคผนวก ข แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐)

๑. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี คณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป ต่อมาคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยในระยะต่อไป ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ต่อเนื่องทุกปีตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๒

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งฯ มุ่งยกระดับการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในทุกสาขา ทั้งทางราง ถนน น้ำ และอากาศ รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายอย่างเป็นระบบ ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้เร่งรัดขับเคลื่อนการดำเนินโครงการภายใต้แผนดังกล่าว อย่างเป็นรูปธรรม เช่น โครงการที่เปิดให้บริการแล้ว อาทิ โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะสั้น (การเดินเรือเฟอร์รี่) โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ๒๐G ณ ท่าเรือกรุงเทพ และโครงการที่นำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติแล้วและอยู่ระหว่างการก่อสร้าง อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง ในทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โครงการก่อสร้างรถไฟในเขตกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ๗ เส้นทาง (รถไฟสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวหมาก และ สายสีม่วง เตาปูน-ราชบุรีบูรณะ) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบิน แบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) โครงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ โครงการ (สายพญา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี) โครงการทางพิเศษพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จ เพื่อขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตประชาชนตามแผนที่วางไว้

๒. ความเป็นมา

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้ทุกกระทรวงจัดทำยุทธศาสตร์ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อกำหนดกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานไปสู่การเป็นประเทศที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน มีความต่อเนื่อง สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ อย่างเป็นรูปธรรม

โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๕ มิถุนายน ๒๕๖๑ เห็นชอบร่างยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบกับ ในคราวประชุมสมานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑ ได้มีมติให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) แล้ว โดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ อนึ่ง ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เป็นยุทธศาสตร์ชาติฉบับแรกของประเทศไทยตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ซึ่งจะต้องนำมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางในการบริหารประเทศ

๓. สาระสำคัญยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ได้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยงาน โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ดังนี้

๓.๑ วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม

๓.๒ ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

- ๑) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- ๒) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ๔) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม

- ๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๔. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นใหม่ต่อจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ โดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. ๒๐๓๐ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมายและ ๑๖๙ เป้าประสงค์ ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศไทยในอนาคต กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในเป้าหมายที่ ๙ คือ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืนและส่งเสริมนวัตกรรม (Industry, Innovation and Infrastructure) ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๙.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความทนทาน ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์โดยมุ่งเป้าหมายที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน ทั้งนี้ การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ได้ดำเนินการให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๕. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

กระทรวงคมนาคมมีการกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การขนส่งในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศ ให้มีความครอบคลุมทั้งภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และได้มาตรฐาน สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐ ทั้งนี้ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมระบบคมนาคมขนส่งของไทย สรุปได้ดังนี้

๕.๑ จุดแข็ง (Strengths) ประกอบด้วย

๑) **โครงข่ายและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและอากาศ** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในด้านถนน มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานคุณภาพของถนนและความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนอยู่ในเกณฑ์ดี ข้อมูลจาก (The Global Competitiveness Report ๒๐๑๕-๒๐๑๖, World Economic Forum) พบว่าคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในลำดับที่ ๕๑ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก เช่นเดียวกับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน ทางอากาศซึ่งอยู่ในลำดับที่ ๓๘ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก และปริมาณการขนส่งทางอากาศอยู่ในลำดับที่ ๑๔ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก

๒) **ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของทำเลที่ตั้ง (Location)** ทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีความได้เปรียบต่อการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งมีพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและนานาชาติได้ รวมทั้งประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคในทุกรูปแบบการขนส่ง (Hub for Connectivity) เพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค สามารถพัฒนาการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ และมีถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินและการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาค ภาคใต้ของไทย มีชายฝั่งทะเลทั้ง ๒ ด้านติดทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการขนส่งทางทะเลและการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางอากาศ

๕.๒ จุดอ่อน (Weaknesses) ประกอบด้วย

๑) **ต้นทุนโลจิสติกส์** โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งอยู่ในเกณฑ์ที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ปัจจุบันมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ประมาณร้อยละ ๑๔.๒ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ ๗.๔ ต่อ GDP ที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๕๑.๙ และต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

๒) **โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการขนส่งทางราง ยังไม่ครอบคลุมและเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบยังขาดการบูรณาการโดยเฉพาะการให้บริการระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะ และขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน (Feeder systems) ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาค

๓) **ความซ้ำซ้อนของบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน** การบริหารจัดการภาครัฐในสาขาการขนส่ง ยังไม่มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ในด้านนโยบาย (Policy) ด้านการกำกับดูแล (Regulator) และบทบาทการเป็นผู้ประกอบการ (Operator) ที่ชัดเจน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานและไม่มีประสิทธิภาพ

๔) **ความพร้อมและการยอมรับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมยังขาดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสมและการจัดซื้อ/เวนคืนที่ดิน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทันกับความต้องการใช้บริการของประชาชน แม้ว่าจะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม ประกอบกับไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาชน เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมตั้งแต่การเริ่มต้นวางแผนโครงการ

๕) **กฎหมายและการบังคับใช้** กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งในบางเรื่องยังไม่เป็นปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับบทบาทภารกิจของหน่วยงาน และไม่เอื้อต่อการส่งเสริมการให้เอกชนเข้าร่วมในการลงทุนหรือบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น ท่าเรือและสนามบิน อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพ

๖) **ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน** โครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับค่าครองชีพของประชาชน

๕.๓ โอกาส (Opportunities) ประกอบด้วย

๑) **กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization)** การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสังคม เศรษฐกิจของโลก ในอนาคตส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น เป็นสภาพไร้พรมแดน การวางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องอาศัยความยืดหยุ่น นวัตกรรมและการคิดริเริ่มสร้างสรรค์

ตลอดจนความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในสภาพแวดล้อม การรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคทำให้เกิดการเชื่อมโยงทุกระบบ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดการรวมฐานการผลิตเข้าสู่ตลาดเดียวภายในภูมิภาคอาเซียน การเพิ่มบทบาทภูมิภาคเอเชียให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจโลก ซึ่งอาจส่งผลให้มีปริมาณผู้เดินทางในภูมิภาคผ่านประเทศไทย และเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นและปริมาณการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

๒) การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางหรือบริเวณสถานีรถไฟฟ้ (Transit Oriented Development: TOD) เป็นโอกาสของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน โดยภาครัฐอาจนำรายได้ที่เกิดขึ้นจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นและรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์มาสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในอนาคตต่อไป

๓) การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization) ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางมีการกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

๔) กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับและความตกลงในด้านต่างๆ จะก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทาง การค้า การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น จะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งของไทยสามารถใช้โอกาสในการขยายตลาดการให้บริการ และการแข่งขันที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็นความท้าทายให้ผู้ประกอบการพัฒนาศักยภาพ ขยายการลงทุนและขอบเขตการให้บริการไปยังประเทศอื่นได้ รวมทั้งการส่งเสริมและสร้างผู้ประกอบการใหม่จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านเงินทุน ความรู้ในการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

๕) การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง (Technological and Innovation) การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการใช้นวัตกรรมจะเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอนาคตของโลกและประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีอัจฉริยะจะส่งผลกระทบในการดำรงชีวิตของคนในสังคม การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมการเดินทาง อีกทั้งจะทำให้เกิดธุรกิจรูปแบบใหม่ ในขณะเดียวกันประเทศไทยกำลังเริ่มสนับสนุนภาคเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ดังนั้น การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคตด้วย

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยคำนึงถึงการพัฒนาระบบรางและระบบการขนส่งทางน้ำให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ การบริหารจัดการการขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้า และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

๕.๔ ข้อจำกัด (Threats) ประกอบด้วย

๑) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผน

ที่กำหนดไว้และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ประสานสอดคล้องกันทำให้โครงข่ายการให้บริการไม่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ

๒) การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ เป็นต้น

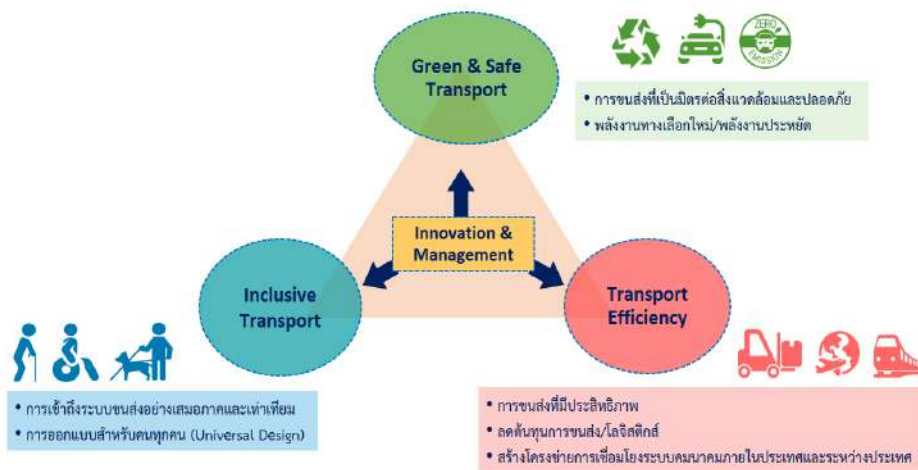
๓) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ส่งผลต่อความเสี่ยงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อุณหภูมิของบรรยากาศโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ซึ่งข้อตกลงระหว่างประเทศที่ไทยจะดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายการรักษาระดับการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยที่พื้นผิวโลกเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรมในระดับที่ไม่เกิน ๒ องศาเซลเซียส ส่งผลให้ไทยต้องมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๒๕ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๔) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรสูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทำให้ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมดซึ่งประชากรสูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนยังขาดระบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้สูงอายุ

๕) ภัยธรรมชาติและภัยพิบัติ (Natural Disaster) เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม เป็นต้น ซึ่งอาจสร้างความเสียหายต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๖. แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



๖.๑ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

๑) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสม โดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง (เช่น นักบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ พนักงานขับรถหรือเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น) ซึ่งอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อความปลอดภัยได้

๒) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้รถจักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลักในภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งแวดล้อมด้านความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสอบสภาพรถยนต์ และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การใช้สนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ เป็นต้น

๖.๒ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

๑) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดปัญหาคอขวด และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) และพัฒนาความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น

๒) การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การรายงานสภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับขี่ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับขี่ของรถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า

๖.๓ ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงการบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญ ในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษาวิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตาม ประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

๗. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐

๗.๑ วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุมเชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง การขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

๗.๒ เป้าประสงค์

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพ และยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด ๒ เป้าประสงค์หลัก ดังนี้

๑) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๒) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิต และขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

๗.๓ ยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

(๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงานโครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า คำนึงถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (เช่น ท่าเรือสาทร ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา รถไฟฟ้า BTS และระบบขนส่งสาธารณะ) และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง

(๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบการบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและทรัพยากรห้วงอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงาน และการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ และการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อนานาประเทศ และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนา

ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุนและความต้องการในการเดินทาง ที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

(๑) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการได้อย่างทัน่วงที่

(๒) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

(๑) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) โดยแยกหน่วยงานด้านกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางน้ำและการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น

(๒) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้

(๓) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) มุ่งเน้นการเพิ่มบทบาทเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) การดำเนินโครงการมีความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในทุกขั้นตอนกระบวนการ ตั้งแต่การจัดทำข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน การประกวดราคา บริหารจัดการ และการให้บริการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องสอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

การผลิตและพัฒนาบุคลากรจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและการให้บริการเป็นไปอย่างมีคุณภาพ ได้มาตรฐานสากล และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

(Technology and Innovation) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริมการผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม

๘. แผนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะ ๒๐ ปี

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี โดยแบ่งเป็น ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

๘.๑ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพ และการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

๒) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาโมสโก กำหนดให้ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรการ

ติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

๓) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๔) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ในภูมิภาค ๖ แห่ง ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๕) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิม ขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วน การขนส่งทางราง

๖) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๗) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่าย ระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน

โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง อย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบ คมนาคมขนส่งของประเทศ

๘.๒ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๗๐) การพัฒนาในระยะที่ ๒ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๑ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็ว และพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

๒) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๓) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ในภูมิภาค ๖ แห่ง ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๔) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บท ระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วย ระบบขนส่งมวลชน

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๖) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่าย ระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การจัดการรถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า

- ๓) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อย ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม
- ๔) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๓ ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๕) การพัฒนาในระยะที่ ๓ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๒ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

- ๑) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ในภูมิภาค ๖ แห่ง ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา
- ๒) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- ๓) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
- ๔) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะให้ใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมด และส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล
- ๕) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้มีรายได้น้อย
- ๖) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๔ ระยะที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๖-๒๕๘๐) การพัฒนาในระยะที่ ๔ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๓ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

- ๑) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
- ๒) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)
- ๓) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การส่งเสริมให้รถขนส่งสาธารณะใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสะอาดทั้งหมด
- ๔) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ระบบขนส่งสาธารณะมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วน ได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง
- ๕) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๙. แหล่งเงินลงทุน

แหล่งเงินลงทุนในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ) กองทุนเงินค่าธรรมเนียมนานาชาติ และการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ทั้งนี้ แนวคิดทางเลือกในการลงทุนรูปแบบใหม่ คือ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตของประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF)

อนึ่ง การขับเคลื่อนการพัฒนาาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี จำเป็นต้องส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง การปรับบทบาทภารกิจของภาครัฐให้มีความชัดเจนในด้านนโยบายและการกำกับดูแล สนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (PPP) เพื่อลดภาระหนี้ภาครัฐ

อย่างไรก็ดี การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จะอยู่บนพื้นฐานกรอบความยั่งยืนทางการคลัง ที่กำหนดสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ไม่เกินเกณฑ์ที่รัฐบาลกำหนด

๑๐. เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

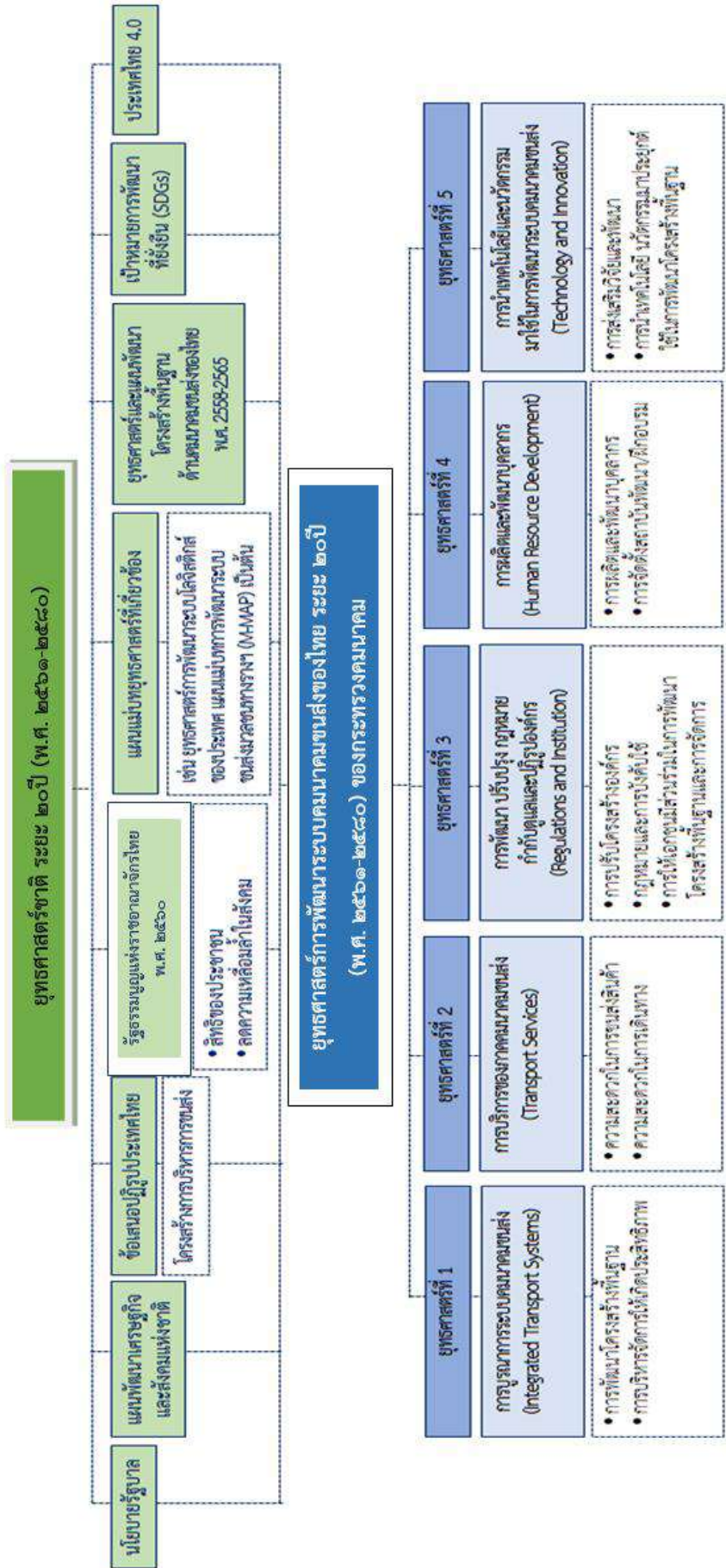
จำแนกตามแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต

ประเด็น	ตัวชี้วัด
๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๑.๑ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก ๖๙.๑ ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ ๒๐ ๑.๒ สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๖.๖ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ ๑๕ ๑.๓ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด** ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ร้อยละ ๘.๔๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒.๗๗
๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)***** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๙) ร้อยละ ๑๓.๙ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๑.๙ ๒.๒ ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ***** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๙) ร้อยละ ๗.๕ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖.๗ ๒.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๐ ๒.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑๑.๔๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๙ ๒.๕ ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน/ปี เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ไม่น้อยกว่า ๒.๗ ล้านเที่ยวบิน/ปี
๓. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	๓.๑ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๑.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘ ๓.๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๕๐.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒

ประเด็น	ตัวชี้วัด
	๓.๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม**** ๓.๔ ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม****

ที่มา : * แผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๕๕๘-๒๕๗๙, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนาการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ, สนช.
 ** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนช.
 *** คาดการณ์จากแบบจำลองของ สนช.
 **** เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีผลการสำรวจข้อมูล)
 ***** ข้อมูลจากสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, ๒๕๖๐

อย่างไรก็ดี กระทรวงคมนาคมได้นำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ไปขับเคลื่อนให้สู่การปฏิบัติ โดยการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๖๒ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ รายละเอียดตามเอกสารภาคผนวก ก และภาคผนวก ข



ภาคผนวก ก

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑
และสรุปผลการดำเนินงาน

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และสรุปผลการดำเนินงาน

๑. บทนำ

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการคมนาคมขนส่งทางด้านการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในการเดินทางและการขนส่ง และเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนการลงทุนทางด้านเศรษฐกิจ อีกทั้งยังช่วยสนับสนุนในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมต่อไป

วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน”

พันธกิจ

- ๑) บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
- ๒) ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
- ๓) กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
- ๔) ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
- ๕) ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
- ๖) บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้จัดทำขึ้นในช่วงรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายไพรินทร์ ชูโชติถาวร เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และใช้เป็นแนวทางดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งเป็นการประชาสัมพันธ์โครงการสำคัญของกระทรวงคมนาคม เพื่อสร้างการรับรู้ ความเข้าใจ และความเชื่อมั่นของประชาชนและนักลงทุนต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้คำนึงถึงความสอดคล้องต่อทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕) (ระยะ ๘ ปี) และยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ของกระทรวงคมนาคมด้วย

๑.๑ สารสำคัญร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ได้จัดทำร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยงาน โดยมีสารสำคัญสรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์

“ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อสนองตอบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ

โดยยุทธศาสตร์ชาติมีกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่

๑) **ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง** มุ่งเน้นความสามัคคีทั้งการรักษาความสงบภายในประเทศ โดยการเสริมสร้าง ความมั่นคงของสถาบันหลักของชาติและการปกครองระบอบประชาธิปไตย อันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ป้องกันและแก้ไขการก่อความไม่สงบ ด้วยการเสริมสร้างสันติสุขและพัฒนาให้ตรงกับความต้องการของประชาชน โดยยึดหลักแนวทาง “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” รวมทั้งการบริหารจัดการและการฟื้นฟูสภาพแวดล้อม และกลไกพื้นฐานด้านความมั่นคง รวมถึงพัฒนา กลไกการพัฒนางานความมั่นคง ขจัดการทุจริตและประพฤติมิชอบ การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำในทุกมิติ กระจายอำนาจ และสร้างความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรมตามหลัก นิติธรรม

๒) **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** มุ่งเน้นการพัฒนาเพิ่มผลิตภาพการผลิตตลอดห่วงโซ่มูลค่า เพื่อก้าวกระโดดไปสู่การเป็นฐานการผลิตและบริการที่โดดเด่นในด้านเศรษฐกิจฐานชีวภาพ โดยยกระดับสู่เกษตรสมัยใหม่ที่เป็นพื้นฐานสำคัญและเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตร อาหาร พลังงาน และวัสดุชีวภาพด้วยนวัตกรรม ยกย่องระดับศักยภาพ ภาคอุตสาหกรรม ให้แข่งขันได้บนฐานเทคโนโลยีขั้นก้าวหน้า พัฒนาความหลากหลาย คุณภาพ และสร้าง เอกลักษณ์การท่องเที่ยวไทย และพัฒนา ธุรกิจบริการที่มีศักยภาพใหม่ๆ ที่สร้างรายได้สูง

๓) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน** มุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต ควบคู่กับการปฏิรูปที่สำคัญทั้งในส่วนของการปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม เพื่อให้คนมีความดีอยู่ใน ‘วิถี’ การดำเนินชีวิตและมีจิตสำนึกร่วมในการสร้างสังคมที่น่าอยู่ และมีการปฏิรูปการเรียนรู้แบบพลิกโฉมในทุกระดับตั้งแต่ระดับปฐมวัยจนถึงการ เรียนรู้ตลอดชีวิต โดยการพัฒนาระบบการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงใน ศตวรรษที่ ๒๑ มีการออกแบบระบบการเรียนรู้ใหม่ การเปลี่ยนบทบาทครู การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการศึกษา และการพัฒนาระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิตเพื่อพัฒนาผู้เรียนให้สามารถกำกับการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับตนเองได้อย่างต่อเนื่อง

๔) **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม** มุ่งเน้นการสร้างโอกาสและความเสมอภาคให้ทุกคนในทุกด้าน หรือ การเป็น “สังคมแห่งโอกาส” ทั้งในมิติของการเข้าถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ทรัพยากร กระบวนการยุติธรรม และบริการสาธารณะ รวมถึงการสร้างสังคมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนสถานะของผู้คนในสังคมผ่านการสร้างสังคมแห่งโอกาสควบคู่ไปกับการสร้างสมรรถนะทางสังคมโดยการปรับโครงสร้างทางสังคม เพื่อยกระดับ คุณภาพสังคมในทุกๆด้านไปพร้อมกันโดยไม่ทอดทิ้งใครไว้เบื้องหลัง ประกอบด้วย การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้กับคนทุกกลุ่มในสังคม และมีการกระจาย ทรัพยากรให้ทุกคนสามารถเข้าถึงอย่างเป็นธรรมควบคู่กับการสร้างโอกาสที่เป็นธรรม โดยไม่แบ่งแยกและคำนึงถึง หลักสิทธิมนุษยชน และศักดิ์ศรีความเป็นมนุษย์

๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม มุ่งเน้นการบริโภคที่ยั่งยืนและการผลิตที่ยั่งยืน การดำเนินการที่สำคัญ คือ ต้องเร่งวางระบบการอนุรักษ์ พื้นฟูและสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติ รวมทั้งยกระดับความสามารถในการป้องกันผลกระทบและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติธรรมชาติและปรับตัวไปสู่รูปแบบของการผลิตและการบริโภคที่ปล่อยคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมใน ทุกภาคเศรษฐกิจเพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก โดยมุ่งเน้นการลดสัดส่วนการใช้เชื้อเพลิงฟอสซิล และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานหมุนเวียนในภาคการผลิตไฟฟ้าเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานและส่งเสริม การผลิตและใช้พลังงานสะอาด

๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ มุ่งเน้นการยกระดับงานบริการประชาชนสู่ความเป็นเลิศโดยใช้ดิจิทัลเต็มรูปแบบ เพื่อตอบสนองความต้องการของผู้รับบริการทั้งประชาชนและนักธุรกิจเอกชน โดยมีการเชื่อมโยงผ่านระบบดิจิทัลอย่างเต็มรูปแบบ การปรับปรุงบทบาท ภารกิจ และโครงสร้าง ของหน่วยงานภาครัฐให้มีขนาดที่เหมาะสม ทันสมัย มีขีดสมรรถนะสูง และสามารถ ปฏิบัติงานอย่างมีประสิทธิภาพ มีความคุ้มค่า และเทียบได้กับมาตรฐานสากล สามารถ รองรับกับสภาพแวดล้อมในการปฏิบัติงานที่มีความหลากหลายซับซ้อนมากขึ้นและทัน การเปลี่ยนแปลงในอนาคต และการปฏิรูประบบการบริหารจัดการและการพัฒนาบุคลากรภาครัฐ สู่ความเป็นมืออาชีพ รวมทั้งการต่อต้านและปราบปรามการทุจริตและประพฤติมิชอบ ควบคู่ไปกับการปรับปรุงแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ และข้อบังคับให้มีความชัดเจน ทันสมัย เป็นธรรมและสอดคล้องกับข้อบังคับสากลหรือข้อตกลงระหว่างประเทศ

อย่างไรก็ดี การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติให้เป็นสัมฤทธิ์ผลนั้นทุกภาคส่วนจะมีบทบาทสำคัญไม่เฉพาะแต่ในขั้นตอนการจัดทำ แต่รวมถึงการขับเคลื่อนสู่การปฏิบัติ และการติดตาม ตรวจสอบ และประเมินผล

๑.๒ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) จัดทำบนพื้นฐานยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) ที่เป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศ และเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) รวมทั้งการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐ ตลอดจนประเด็นการปฏิรูปประเทศ ดังนั้น การพัฒนาภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ จึงเป็นการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในระยะ ๕ ปีแรก โดยมีแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ เป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญที่ถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) สู่การปฏิบัติ โดยมีหลักการสำคัญของแผนพัฒนาฯ ดังนี้

๑) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔) ได้ยึดกรอบแนวคิดและหลักการสำคัญของแผน คือ (๑) การน้อมนำและประยุกต์ใช้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง (๒) คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาอย่างมีส่วนร่วม (๓) การนำวิสัยทัศน์ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นกรอบของวิสัยทัศน์ประเทศไทยในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ ๑๒ (๔) ยึด “เป้าหมายอนาคตประเทศไทยปี ๒๕๗๙” ที่เป็นเป้าหมายในยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี มาเป็นกรอบในการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุใน ๕ ปีแรกและเป้าหมายในระดับย่อยลงมา ควบคู่กับกรอบเป้าหมายที่ยั่งยืน (SDGs) และ (๕) ยึดหลักการนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างจริงจังใน ๕ ปีที่ต่อยอดไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่เป็นเป้าหมายระยะยาว

๒) ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ประกอบด้วย ๑๐ ยุทธศาสตร์

- ๒.๑ การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ๒.๒ การสร้างความเป็นธรรมลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ๒.๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ๒.๔ การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ๒.๕ การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศ สู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ๒.๖ การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบ และธรรมาภิบาลใน

สังคมไทย

- ๒.๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ๒.๘ การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ๒.๙ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ
- ๒.๑๐ ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

ทั้งนี้ ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคม คือ ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

๑.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาวเกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกัน เพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems) ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกระบบการขนส่งและการบริการ และการบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services) ได้แก่ โดยการยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน และจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) ได้แก่ การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง และการเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง

๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) ได้แก่ การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเดินทางของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ได้แก่ การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา และการนำเทคโนโลยี นวัตกรรม และระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ทั้งนี้ ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวกำหนดไว้ ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะ นั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ทั่วถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา โดยในระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วน ด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

๒) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่ง ในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๓) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญามอสโก กำหนดให้ปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่ยานสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

๔) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิมขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (Transit-Oriented Development)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๗) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๒. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป

ต่อมาคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) และได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งในการดำเนินงานตามมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณานุมัติเป็นรายโครงการตามแผนดังกล่าวแล้ว เช่น โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายในการเร่งรัดการดำเนินการเพื่อขับเคลื่อนโครงการให้เป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้

๒.๑ ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย ๒๐ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๗๙๖,๓๘๕.๗๗ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๒๐ โครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
	ประจวบคีรีขันธ์ พ.ศ. ๒๕๕๘ (ไตรมาสแรก ปีงบประมาณ ๒๕๕๙)		๑๘๖,๓๐๗.๔๕
	การพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางคู่ ขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge)		
๑	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	๒๖,๐๐๔.๙๐
	การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง		๑๐๔,๘๐๐.๐๐
๒	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	๒๐,๒๐๐.๐๐
๓	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	ทล.	๘๔,๖๐๐.๐๐
	การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ		๓,๘๙๕.๓๘
๔	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	๑,๘๖๔.๒๒
๕	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๑	กทท.	๒,๐๓๐.๑๖
	การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ		๕๑,๖๐๗.๑๗
๖	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒	ทอท.	๕๑,๖๐๗.๑๗
	ประจวบคีรีขันธ์ ๒๕๕๙ (ตั้งแต่ มกราคม ๒๕๕๙ เป็นต้นไป)		๑,๖๑๐,๐๗๔.๓๒
๗	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี	ทล.	๕๕,๖๒๐.๐๐
	การพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางคู่ ขนาดทาง ๑ เมตร (Meter Gauge)		๙๒,๐๒๐.๘๘
๘	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๒๙,๘๕๓.๑๘
๙	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน	รฟท.	๒๐,๐๓๖.๕๓
๑๐	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	รฟท.	๑๗,๒๙๐.๖๓
๑๑	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๔,๘๔๐.๕๔
	การพัฒนาระบบรถไฟฟ้ารางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge)		๑,๐๖๕,๘๒๓.๕๓
๑๒	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง หนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-มาบตาพุด	สนข./รฟท.	๓๖๙,๑๔๘.๖๓
	๑๒.๑ ช่วงกรุงเทพฯ-แก่งคอย และ แก่งคอย-นครราชสีมา *		๒๒๙,๖๑๔.๒๙
	๑๒.๒ ช่วงแก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุด และ นครราชสีมา-หนองคาย *		๑๓๙,๕๓๔.๓๔
๑๓	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ **	สนข./รฟท.	๔๔๙,๔๗๓.๗๕
๑๔	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-หัวหิน	สนข./รฟท.	๙๔,๖๗๓.๑๖
๑๕	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้ารางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-ระยอง	รฟท.	๑๕๒,๕๒๘.๐๐
	การพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน		๓๙๖,๖๑๓.๙๑
๑๖	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	รฟม.	๑๑๐,๑๑๖.๘๖
๑๗	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	รฟม.	๕๖,๖๙๐.๙๙
๑๘	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	รฟม.	๕๔,๖๔๔.๐๐
๑๙	โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแสดอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแสดเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๔๔,๑๕๗.๗๖
๒๐	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	รฟม.	๑๓๑,๐๐๔.๓๐
	วงเงินรวมทั้งสิ้น		๑,๗๙๖,๓๔๕.๗๗

หมายเหตุ : * กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นจากผลการศึกษาและออกแบบของเงิน
ซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าว

** กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มต้นการศึกษาและออกแบบภายในปี ๒๕๕๘

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้ว จำนวน ๑๗ โครงการ ซึ่งสถานะโครงการ ๒๐ โครงการ ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ สามารถสรุปได้ ดังนี้

- ๑) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๘ โครงการ ได้แก่
 - ๑.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น
 - ๑.๒) โครงการรถไฟฟาสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี
 - ๑.๓) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา-มาบตาพุด
 - ๑.๔) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางปะอิน-นครราชสีมา
 - ๑.๕) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างสายบางใหญ่-กาญจนบุรี
 - ๑.๖) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง A ที่ท่าเรือแหลมฉบัง
 - ๑.๗) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑)
 - ๑.๘) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒
- ๒) โครงการที่อยู่ระหว่างการเตรียมการก่อสร้าง จำนวน ๓ โครงการ ได้แก่
 - ๒.๑) โครงการรถไฟฟาสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
 - ๒.๒) โครงการรถไฟฟาสายเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง
 - ๒.๓) โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา
- ๓) โครงการที่ได้ผู้รับจ้างแล้ว และรอลงนามในสัญญา จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่
 - ๓.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ
 - ๓.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร
 - ๓.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน
 - ๓.๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ
- ๔) โครงการที่เตรียมประกวดราคา ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟฟาสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ
- ๕) โครงการที่อยู่ระหว่างปรับปรุงรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
- ๖) โครงการที่อยู่ระหว่างการปรับปรุงรายงานการศึกษาความเหมาะสม (Draft Final Report) จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่
- ๗) โครงการที่รอความชัดเจนจากการศึกษาการไฟฟ้าเชื่อมโยง ๓ สนามบิน จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่
 - ๗.๑) โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง
 - ๗.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง

จากผลการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นว่าโครงการ ในข้อ ๑) จำนวน ๘ โครงการ และ ๒) จำนวน ๓ โครงการ รวมจำนวน ๑๑ โครงการ มีความก้าวหน้าตามลำดับจนสามารถเริ่มก่อสร้างหรือเตรียมการก่อสร้างแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการในข้อ ๓) ถึง ๗) จำนวน ๙ โครงการ ที่ยังต้องการการผลักดันการดำเนินงานต่อไป

๒.๓ ผลการดำเนินงานภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย ๓๖ โครงการ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน ๘๙๕,๗๕๗.๕๕ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน ๓๖ โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑.	กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๔ โครงการ		๘๗๑,๗๐๘.๕๕
๑.๑	กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน ๒ โครงการ		๑,๓๕๕.๓๔
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอำเภอไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้นเชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพญา-หัวหิน	จท.	-
๒)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	๑,๓๕๕.๓๔
๑.๒	กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน ๕ โครงการ		๕๔,๗๙๘.๕๐
๑)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย	ขบ.	๒,๓๖๕.๘๑
๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	๗,๖๘๕.๕๐
	๒.๑) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		๔๓๐.๐๐
	๒.๒) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		๓๕๐.๐๐
	๒.๓) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		๑๑๓.๐๐
	๒.๔) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		๖,๗๙๒.๕๐
๓)	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐
๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	๑๐,๒๓๙.๕๘
๕)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอาคารผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๓,๒๖๓.๖๑
๑.๓	กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน ๑๕ โครงการ		๔๖๘,๕๖๔.๔๘
๑)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คันพร้อมก่อสร้างสถานีประจวบฯ	ขสมก.	๒,๒๗๒.๒๒
๒)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย ๔	รฟม.	๒๒,๑๙๗.๐๐
๓)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	๑๒,๑๔๖.๐๐
๔)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	๙,๘๐๓.๐๐
๕)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	๑๒๓,๓๕๔.๐๐
๖)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	๓๑,๑๔๙.๓๕
๗)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๗,๕๙๖.๙๔
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๕๖,๐๖๖.๒๕
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๕,๘๓๙.๗๔
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๐๖๕.๗๕
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๓,๓๘๔.๙๑
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	๕๑,๘๒๓.๒๘
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนข. ศึกษา	๗,๙๔๑.๘๐
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนข. ศึกษา	๕๙,๙๒๔.๒๔
๑๕)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานอุดรธานี	บกท.	-

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑.๔	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน ๘ โครงการ		๒๙๘,๐๐๔.๖๗
๑)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๗๖,๙๗๘.๘๒
๒)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	๖๐,๓๕๑.๙๑
๓)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	๑๙,๐๔๒.๑๓
	๓.๑) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		๘,๗๔๖.๔๖
	๓.๒) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)		๑๐,๒๙๕.๖๗
๔)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๓๕,๐๙๙.๕๔
๕)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทท.	๑๔,๓๘๒.๐๐
๖)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง-ภูเก็ต	กทท.	๑๐,๔๙๖.๖๕
๗)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	๘๐,๖๐๐.๐๐
๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๐๕๓.๖๒
๑.๕	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จจำนวน ๔ โครงการ		๔๘,๙๘๕.๕๖
๑)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาวพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	๙๘๑.๗๐
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๐,๕๐๐.๐๐
๓)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน ๙ จังหวัด)	ขบ.	๘,๐๖๕.๘๔
๔)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)	ขบ.	๙,๔๓๘.๐๒
๒.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดันได้ จำนวน ๒ โครงการ		๒๔,๐๔๙.๐๐
๑)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	๕๕๐.๐๐
	๑.๑) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒๔ อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		๑๐๕.๐๐
	๑.๒) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๒ อ.เมือง จ.อุดรธานี		๒๒๕.๐๐
	๑.๓) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.๑ อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		๒๒๐.๐๐
๒)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./สนข. ศึกษา	๒๓,๔๙๙.๐๐
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๘๙๕,๗๕๗.๕๕

ผลการดำเนินงานตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้มีการตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงาน ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ซึ่งปัจจุบันมีโครงการที่ดำเนินการเป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว จำนวน ๗ โครงการ ดังนี้

๑. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก (ระยะสั้น: เชิญชวนให้เอกชนเดินเรือ Ferry เส้นทางพญา-หัวหิน) ที่เปิดให้บริการแล้วในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๒. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๓. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา และท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร) ที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ โดยท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่ ที่ได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๔. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด) ที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๕. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด) ที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐

๖. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ. อุดรธานี และ จ.กำแพงเพชร) ที่ได้รับงบประมาณ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๗. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนข. ศึกษา) ซึ่ง สนข. ได้ส่งผลการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) ให้ รฟม. รับไปดำเนินการแล้ว

แม้ว่าโครงการฯ ดังกล่าว จะดำเนินการได้ตามเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว แต่บางโครงการยังต้องการการผลักดันการดำเนินการในขั้นตอนต่อไปจนกว่าจะสามารถเริ่มก่อสร้างได้ เช่น โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ.อุดรธานี และ จ.กำแพงเพชร) เป็นต้น

โดยหากจำแนกโครงการในแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จำนวน ๓๖ โครงการ ตามสถานะโครงการ ณ สิ้นเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๐ สามารถสรุปได้ ดังนี้

๑) โครงการที่ให้บริการแล้ว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะสั้น (การเดินทางเรือเฟอร์รี่)

๒) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

๒.๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย

๒.๒) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา และท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร) ซึ่งท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่ ได้รับงบประมาณปี พ.ศ. ๒๕๖๑

๓) โครงการที่เตรียมการประกวดราคา และคาดว่าจะก่อสร้างได้ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๔) โครงการที่อยู่ระหว่างการประกวดราคา จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์

๕) โครงการที่เตรียมการประกวดราคา จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

๕.๑) โครงการทางพิเศษ สายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก

๕.๒) โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๒๐๐ คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจูปower

๖) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) จำนวน ๑๑ โครงการ ได้แก่

๖.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย

๖.๒) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี

๖.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย

๖.๔) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี

๖.๕) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา

๖.๖) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์

๖.๗) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ

๖.๘) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม

๖.๙) โครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต

- ๖.๑๐) โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย ๔
- ๖.๑๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย
- ๗) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่
 - ๗.๑) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู
 - ๗.๒) โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา
 - ๗.๓) โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ส่วนต่อขยาย ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา
 - ๗.๔) โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ.อุดรธานี และจ.กำแพงเพชร)
 - ๗.๕) โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (ครม. เห็นชอบให้ รฟม. ดำเนินการ)
- ๘) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอคณะกรรมการ PPP จำนวน ๕ โครงการ ได้แก่
 - ๘.๑) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ
 - ๘.๒) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม
 - ๘.๓) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน ๙ จังหวัด)
 - ๘.๔) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก ๘ จังหวัด)
 - ๘.๕) โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงพญาไท-บางซื่อ และช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง
- ๙) โครงการที่อยู่ระหว่างเสนอรายงานการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) จำนวน ๔ โครงการ ได้แก่
 - ๙.๑) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่
 - ๙.๒) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย
 - ๙.๓) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก
 - ๙.๔) โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต
- ๑๐) โครงการที่อยู่ระหว่างการจัดทำรายงาน PPP จำนวน ๑ โครงการ ได้แก่ โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)
- ๑๑) โครงการที่อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่
 - ๑๑.๑) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓
 - ๑๑.๒) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม ๖)

จากผลการดำเนินงานข้างต้น จะเห็นได้ว่าโครงการ ในข้อ ๑) ๒) และ ๓) รวมจำนวน ๔ โครงการ มีความก้าวหน้าตามลำดับ จนสามารถเปิดให้บริการ เริ่มการก่อสร้าง และเตรียมก่อสร้างแล้ว อย่างไรก็ตาม โครงการ ในข้อ ๔) ถึง ๑๑) จำนวน ๓๒ โครงการ ยังต้องการการผลักดันการดำเนินงานต่อไป

ทั้งนี้ โครงการที่ยังไม่ได้เริ่มก่อสร้าง จากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๙ จำนวน ๙ โครงการ และจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๒ โครงการ จะนำมาบรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ ต่อไป เพื่อผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงาน และสามารถดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการจนแล้วเสร็จ

๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

๓.๑ ความเป็นมา

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) โดยให้หน่วยงานในสังกัด คค. พิจารณาจัดทำข้อมูลสรุปสาระสำคัญและรายละเอียดของโครงการสำคัญ และจัดส่งให้ สนข. เพื่อดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการฯ ต่อไป

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัด กระทรวงคมนาคม ได้สรุปผลการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๙ และ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมทั้งประมวลข้อมูลโครงการสำคัญที่หน่วยงานได้เสนอมา และได้จัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเบื้องต้น ดังนี้

๑) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

๒) เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีผลการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

๓) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

๔) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชน

๕) เป็นโครงการเดิมที่บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ และ พ.ศ. ๒๕๖๐ ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย หรือยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

๓.๒ สาระสำคัญ

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม จำนวน ๔๔ โครงการ ครอบคลุมวงเงินลงทุนรวม ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท โดยนำมาจัดกลุ่มและตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ ในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำแนกเป็น ๒ กลุ่ม ดังนี้

๑) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ ดังนี้

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๒	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๓	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๔	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)
๕	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คัน	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
๖	โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)
๗	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	กรมทางหลวง (ทล.)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๘	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	กรมทางหลวง (ทล.)
๙	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับ อุดรภูมิข ช่วงรังสิต-บางปะอิน	กรมทางหลวง (ทล.)
๑๐	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วง กรุงเทพมหานคร-มหาชัย (บ้านแพ้ว)"	กรมทางหลวง (ทล.)
๑๑	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๒	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๓	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๔	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๕	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๖	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๗	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๘	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๑๙	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
๒๐	โครงการพัฒนารุจกทำเรือบก (Dry Port) จ. ขอนแก่น	การทำเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)
๒๑	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)

๒) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑
จำนวน ๒๓ โครงการ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑	โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	กรมทางหลวง (ทล.)
๒	โครงการทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๓	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
๔	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วง นครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบ/ช่วงประจวบฯ-ชุมพร)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๕	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๖	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะกะ-ชุมทางถนนจิระ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๗	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๘	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๙	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๐	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน
๑๑	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๒	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๓	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๔	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๕	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านฝั่-นครพนม	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๖	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๗	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๘	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๑๙	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี (พระราม ๖ บางกวย และบ้านฉิมพลี) และช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)
๒๐	โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)
๒๑	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด/ระบบไฟฟ้า)	กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
๒๒	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	กรมท่าอากาศยาน (ทย.)
๒๓	โครงการระบบตั๋วร่วม	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร(สนข.)

๓.๓ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

จากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีกรอบวงเงินลงทุนรวม ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท ซึ่งแบ่งเป็น ๒ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๙๑๔,๐๑๒.๓๔ ล้านบาท และ (๒) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ วงเงินลงทุนรวม ๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘ ล้านบาท รายละเอียดตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ
ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ			๙๑๔,๐๑๒.๓๔
๑	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๓,๙๑๖.๙๗
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๑๓๒.๕๓
๓	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	๘,๐๔๙.๙๘
๔	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	๘,๓๔๒.๔๗
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน	ขสมก.	๔๑๗.๐๐
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๑,๗๓๕.๕๕
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	๗๗,๘๓๑.๘๑
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๔,๐๗๐.๐๐
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตสาหกรรม ช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	๒๕,๐๗๐.๐๐
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพมหานคร-มหาชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	๔๐,๐๗๕.๐๐
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	รฟท./สนข.	๒๗๖,๒๒๖.๐๐
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รฟท.	๗๗,๙๐๖.๘๖
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๕๐,๑๓๗.๑๕
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	๑๒๘,๒๓๕.๐๑
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	๓๐,๑๕๔.๕๒
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	รฟม.	๑๐๗,๒๓๓.๐๐
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	รฟม.	๑๓,๕๕๓.๐๐
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	รฟม.	๑๓,๙๔๗.๐๐
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๙๐.๖๕
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น	กทท.	๑,๘๒๕.๘๓
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา	บกท.	๔,๐๒๒.๐๐
กลุ่มโครงการที่ประกาศราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ			๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘
๒๒	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทล.	๔๘๐.๐๐
๒๓	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐
๒๔	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	๑๗,๕๕๑.๐๐
๒๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/หัวหิน-ประจวบฯ/ประจวบฯ-ชุมพร)	รฟท.	๔๒,๙๓๓.๗๒
๒๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๒,๖๗๘.๐๖
๒๗	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๓๐,๘๘๐.๘๓
๒๘	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๖๑๔.๓๕
๒๙	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๐
๓๐	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๖๕๔.๓๖
๓๑	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๔,๒๘๗.๓๖

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๓๒	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๔๓
๓๓	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๘,๑๑๖.๑๒
๓๔	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๙,๙๑๕.๒๔
๓๕	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐
๓๖	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๔๑๒.๒๑
๓๘	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	๒๐๓,๓๙๗.๐๓
๓๙	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐
๔๐	รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๗,๖๗๑.๖๑
๔๑	รถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	๑๒๐,๔๕๙.๐๐
๔๒	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด/ระบบไฟฟ้า)	ทย.	๑,๒๑๕.๐๐
๔๓	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	๒,๒๕๐.๐๐
๔๔	ระบบตั๋วร่วม	รฟม./สนข.	๗๓๗.๕๓
วงเงินรวมทั้งสิ้น			๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒

๓.๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนโครงการข้างต้นภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ที่มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุน ประกอบด้วย ๕ แหล่งที่มา ได้แก่ (๑) แผนบริหารหนี้สาธารณะ (๒) การให้เอกชนร่วมทุน (PPP) (๓) งบประมาณ (๔) กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF) (๕) รายได้ของหน่วยงาน และ (๖) รอผลการศึกษาเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A) ตามลำดับ รายละเอียดตามตารางที่ ๔

ตารางที่ ๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
งบประมาณ	๑๑๖,๙๑๕.๖๘	๕.๗๘
แผนบริหารหนี้สาธารณะการให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	๙๓๘,๒๐๘.๓๓	๔๖.๔๒
การให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	๕๐๒,๒๗๔.๘๖	๒๔.๘๕
รายได้ของหน่วยงาน	๙๒๐.๖๕	๐.๐๕
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	๔๗,๙๘๘.๐๐	๒.๓๗
รอผลการศึกษาเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A)	๔๑๔,๙๗๖.๐๐	๒๐.๕๓
รวมทั้งสิ้น	๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒	๑๐๐.๐๐

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ มีวงเงินลงทุนรวม ๓๖,๑๙๒.๑๖ ล้านบาท สามารถ
จำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รายละเอียดตามตารางที่ ๕

ตารางที่ ๕ แหล่งเงินทุนแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

แหล่งเงินทุน	วงเงินลงทุนรวม (ล้านบาท)					
	ไตรมาส ๑	ไตรมาส ๒	ไตรมาส ๓	ไตรมาส ๔	วงเงินรวม	ร้อยละ
งบประมาณ	๘๑.๕	๖๘๔.๐๖	๒๖๐.๘๘	๓๖๗.๖๘	๑,๓๙๔.๑๓	๓.๘๕
แผนบริหารหนี้สาธารณะการ ให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	๙๕๓.๕๘	๗,๗๒๕.๐๘	๒,๕๒๐.๓๔	๑๙,๑๔๗.๓๙	๓๐,๓๔๖.๓๙	๘๓.๘๕
การให้เอกชนร่วมทุน (PPP)	-	-	-	-	-	-
รายได้ของหน่วยงาน	-	๑๔.๖๐	๑๑๐.๔๖	๕.๕๓	๑๓๐.๕๙	๐.๓๖
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	-	-	-	๓,๐๘๒.๐๕	๓,๐๘๒.๐๕	๘.๕๒
รอลผลการศึกษาเพื่อพิจารณา แหล่งเงิน (N/A)	-	-	-	๑,๒๓๙.๐๐	๑,๒๓๙.๐๐	๓.๔๒
รวมทั้งสิ้น	๑,๐๓๕.๐๘	๘,๔๒๓.๗๔	๒,๙๘๑.๖๘	๒๓,๘๔๑.๖๕	๓๖,๑๙๒.๑๖	๑๐๐.๐๐

๓.๕ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

จากวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมจำนวน ๓๖,๑๙๒.๑๖ ล้านบาท มีแผนการ
ใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาส รายละเอียดตามตารางที่ ๖

ตารางที่ ๖ แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑

ลำดับ	โครงการ	หน่วย งาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑				
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๐)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๑)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๑)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย. ๖๑)	รวม (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ			๙๑๔,๐๑๒.๓๔	๙.๕๐	๖๘.๘๙	๑๙๖.๓๒	๘,๑๒๓.๒๘	๘,๓๙๘.๐๐
๑	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	๑๓,๙๑๖.๙๗	-	-	-	-	-
๒	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	๑,๑๓๒.๕๓	-	๑.๐๗	๔.๒๘	-	๕.๓๕
๓	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	๘,๐๔๙.๙๘	-	๑๓.๕๐	๒๗.๐๐	๑๓.๕๐	๕๓.๙๙
๔	พัฒนาศถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	๘,๓๔๒.๔๗	-	๑๖.๑๗	๓๒.๓๓	๑๖.๑๗	๖๔.๖๖
๕	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน ๓๕ คัน	ขสมก.	๔๑๗.๐๐	-	-	-	-	-
๖	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน	ขสมก.	๑,๗๓๕.๕๕	-	-	-	๑,๗๓๕.๕๕	๑,๗๓๕.๕๕
๗	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	๗๗,๘๓๑.๘๑	-	๘.๘๑	-	๑๐๐.๐๐	๑๐๘.๘๑
๘	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย	ทล.	๓๔,๐๗๐.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๕.๐๐	๒๐.๐๐
๙	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	๒๕,๐๗๐.๐๐	-	๓.๗๕	๓.๗๕	-	๗.๕๐
๑๐	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพมหานคร-มหาชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	๔๐,๐๗๕.๐๐	๔.๕๐	-	๔.๕๐	-	๙.๐๐
๑๑	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	รฟท./ สนข.	๒๗๖,๒๒๖.๐๐	-	-	-	๑,๒๓๙.๐๐	๑,๒๓๙.๐๐
๑๒	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รฟท.	๗๗,๙๐๖.๘๖	-	-	-	-	-
๑๓	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๕๐,๑๓๗.๑๕	-	๖.๐๐	๙.๐๐	๕,๐๐๘.๕๔	๕,๐๒๓.๕๔
๑๔	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	๑๒๘,๒๓๕.๐๑	-	-	-	-	-

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ ๒๕๖๑				
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.-ธ.ค. ๖๐)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.-มี.ค. ๖๑)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๑)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.-ก.ย.๖๑)	รวม (ล้าน บาท)
๑๕	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	๓๐,๑๕๔.๕๒	-	-	-	-	-
๑๖	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่๑	รฟม.	๑๐๗,๒๓๓.๐๐	-	-	-	-	-
๑๗	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา๒	รฟม.	๑๓,๕๕๓.๐๐	-	-	-	-	-
๑๘	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น๓	รฟม.	๑๓,๙๔๗.๐๐	-	-	-	-	-
๑๙	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๙๐.๖๕	-	๑๓.๖๐	๖๓.๔๖	๔.๕๓	๘๑.๕๙
๒๐	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น๔	กทท.	๑,๘๒๕.๘๓	-	๑.๐๐	๒.๐๐	๑.๐๐	๔.๐๐
๒๑	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเกา	บกท.	๔,๐๒๒.๐๐	-	-	๔๕.๐๐	-	๔๕.๐๐
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ			๑,๑๐๗,๒๗๑.๑๘	๑,๐๒๕.๕๘	๘,๓๕๔.๘๕	๒,๖๙๕.๓๖	๑๕,๗๑๘.๓๗	๒๗,๗๙๔.๑๖
๒๒	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทล.	๔๘๐.๐๐	๗๒.๐๐	-	๒๔.๐๐	-	๙๖.๐๐
๒๓	ทางพิเศษสายพระราม๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทท.	๓๑,๒๔๔.๐๐	-	-	๓๕.๐๐	๓,๑๘๗.๐๕	๓,๒๒๒.๐๕
๒๔	ระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทท.	๑๗,๕๕๑.๐๐	-	-	-	-	-
๒๕	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงนครปฐม-หัวหิน/หัวหิน-ประจวบฯ/ประจวบฯ-ชุมพร)	รฟท.	๔๒,๙๓๓.๗๒	-	๓,๕๑๗.๔๓	๘๕๕.๘๕	๒,๒๔๓.๗๘	๖,๖๑๗.๐๖
๒๖	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	๒๒,๖๗๘.๐๖	-	๑,๙๒๖.๔๘	๓๓๗.๘๙	๕๖๖.๗๕	๒,๘๓๑.๑๒
๒๗	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	๓๐,๘๘๐.๘๓	-	๑,๗๗๒.๐๕	๑๐๓.๘๓	๑๖๘.๗๘	๒,๐๔๔.๖๖
๒๘	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๖๔๔.๓๕	-	-	-	-	-
๒๙	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๐	-	-	-	-	-
๓๐	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๖๕๔.๓๖	-	-	-	-	-
๓๑	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๔,๒๘๗.๓๖	-	-	-	-	-
๓๒	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๔๓	-	-	-	-	-
๓๓	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๘,๑๑๖.๑๒	-	-	-	-	-
๓๔	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๙,๙๑๕.๒๔	-	-	-	-	-
๓๕	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงราย-เชียงใหม่	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐	-	-	-	-	-
๓๖	ก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านฝาง-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓	-	-	-	-	-
๓๗	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา)	รฟท.	๑๗๙,๔๑๒.๒๑	๙๐๘.๘๐	๕๐๙.๑๒	๑,๒๒๒.๗๗	๗,๐๒๕.๖๓	๙,๖๖๖.๓๒
๓๘	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อุตะเกา)	รฟท.	๒๐๓,๓๙๗.๐๓	-	-	-	-	-
๓๙	รถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐	-	๑.๐๐	๓.๐๐	๖๓๒.๐๕	๖๓๖.๐๕
๔๐	รถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๑๗,๖๗๑.๖๑	-	๒.๐๐	๖.๐๐	๑,๗๗๗.๑๗	๑,๗๘๕.๑๗
๔๑	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	๑๒๐,๔๕๙.๐๐	-	-	-	-	-
๔๒	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอด/ระบบไฟฟ้า)	ทย.	๑,๒๑๕.๐๐	-	๑๘๒.๒๕	-	-	๑๘๒.๒๕
๔๓	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	๒,๒๕๐.๐๐	-	๓๓๗.๕๐	-	-	๓๓๗.๕๐
๔๔	ระบบตัวร่วม	รฟม./ สนข.	๗๓๗.๕๓	๔๔.๗๘	๑๐๗.๐๒	๑๐๗.๐๒	๑๑๗.๑๖	๓๗๕.๙๘
รวม			๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒	๑,๐๓๕.๐๘	๘,๔๒๓.๗๙	๒,๘๙๑.๖๘	๒๓,๘๔๑.๖๕	๓๖,๑๗๒.๑๖

๓.๖ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ภายหลังโครงการแล้วเสร็จ รายละเอียดตามตารางที่ ๗

ตารางที่ ๗ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ	
๑. โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กพท.)	บรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๔๐๒๙
๒. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)	สร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับประเทศ และเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ
๓. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน) (ขบ.)	เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ ช่วยเพิ่มมูลค่าทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
๔. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก) (ขบ.)	เป็นการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งกับระบบราง ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและต้นทุนโลจิสติกส์ ช่วยเพิ่มมูลค่าทางการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ
๕. จัดซื้อรถโดยสาร (EV) จำนวน ๓๕ คัน (ขสมก.)	ลดมลพิษ (ควันทา) ในอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ
๖. จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน ๔๘๙ คัน (ขสมก.)	ลดมลพิษ (ควันทา) ในอากาศในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และส่งเสริม สนับสนุน และพัฒนาอุตสาหกรรมการประกอบและต่อรถภายในประเทศ
๗. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)	เพื่อช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม
๘. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)	สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ รองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
๙. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุดรภูมิฯ ช่วงรังสิต-บางปะอิน (ทล.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดี เพื่อเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๑๐. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย (บ้านแพ้ว) (ทล.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) ช่วยลดต้นทุนการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ (สนข.)	เพื่อเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ภาคเหนือ และปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชนมาใช้ระบบรางมากยิ่งขึ้น
๑๒. โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน (รฟท.)	สนับสนุนเศรษฐกิจของประเทศโดยส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมดำเนินงานในกิจการของรัฐ
๑๓. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถของระบบขนส่งทางรถไฟใน กทม. เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๑๔. โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๕. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑๖. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่ (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๗. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๘. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เนื่องจากมีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทางมากขึ้น
๑๙. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓ (กทท.)	สามารถรองรับตู้สินค้าผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘ ล้าน TEUs. ต่อปี
๒๐. โครงการพัฒนารัฐกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น (กทท.)	เป็นศูนย์กลางการกระจายสินค้าและขนส่งในพื้นที่ภาคอีสาน รองรับการค้าขายตัวของ EEC และเป็นศูนย์กลางในการกระจายสินค้าภายในประเทศ
๒๑. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะภา (บกท.)	สามารถยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับธุรกิจการบินของประเทศให้เป็นผู้นำในภูมิภาคอาเซียน
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ	
๑. โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก (Truck rest area) ๒ แห่ง จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดขอนแก่น (ทล.)	เพื่อสร้างความปลอดภัยในการปฏิบัติการขนส่งแก่พนักงานขับรถบรรทุก
๒. โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก (กทพ.)	ช่วยให้เดินทางเข้าสู่กรุงเทพมหานคร ได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และเป็นเส้นทางเลือกของการเดินทางและการขนส่งสินค้าในภาวะไม่ปกติ
๓. โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N๒ เชื่อมต่อไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร (กทพ.)	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนประเสริฐมนูกิจและถนนประดิษฐ์มนูธรรมและเพิ่มการกระจายปริมาณการจราจรไปถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออกได้
๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร (ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร/ช่วงนครปฐม-หัวหิน/ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์) (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๕. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบะเขว-ชุมทางถนนจิระ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๙. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น - หนองคาย (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๐. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๑. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๒. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑๓. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๔. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๕. โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๖. โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร-นครราชสีมา) (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถด้านการให้บริการขนส่งระบบราง เพิ่มศักยภาพด้านการท่องเที่ยวในสถานที่สำคัญในเขตภาคกลางและภาคตะวันออก เฉียงเหนือตอนล่าง และช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว
๑๗. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา) (รฟท.)	เกิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง เป็นประตูสู่ EEC และอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสารที่เดินทางจากจังหวัดระยองเข้ามาในกรุงเทพมหานคร
๑๘. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)	เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๑๙. โครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดงอ่อน) (รฟท.) ๑) ช่วงช่วงตี่งชัน - ศาลายา และสถานีเพิ่มเติม ๓ สถานี ๒) ช่วงตี่งชัน - ศิริราช	ส่งเสริมการขนส่งด้วยระบบราง เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ และ ช่วยกระตุ้นให้เกิดผลทางการพัฒนาเมืองอย่างเป็นระบบ
๒๐. โครงการรถไฟไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (รฟม.)	สนับสนุนให้มีการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจ เพิ่มความรวดเร็ว สะดวกสบาย ปลอดภัย และตรงต่อเวลาในการเดินทาง
๒๑. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน/ระบบไฟฟ้าสนามบิน) (ทย.)	เพิ่มศักยภาพในการขนส่งทางอากาศ ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของภาคใต้
๒๒. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่)	เพิ่มศักยภาพในการรองรับจำนวนผู้โดยสารและสามารถให้บริการได้ตามมาตรฐาน ส่งเสริมการท่องเที่ยว กระตุ้นเศรษฐกิจให้ดีขึ้น
๒๓. โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	ส่งเสริม/สนับสนุนการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง โดยระบบขนส่งมวลชนของประชาชน

๔. สรุปผลการดำเนินงานแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑

ในการขับเคลื่อนแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน คค. ได้แต่งตั้งคณะกรรมการติดตามการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ เพื่อกำกับดูแล ติดตาม เร่งรัดการดำเนินโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ที่เป็นระบบ ต่อเนื่อง มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผล สามารถขับเคลื่อนการดำเนินโครงการให้เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนด โดยในส่วนของแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๑ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของ คค. จำนวน ๔๔ โครงการ ซึ่งเป็นโครงการที่บรรจุในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ และแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ จำนวน ๓๕ โครงการ ที่ผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานให้สามารถดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการให้แล้วเสร็จได้ และเป็นโครงการใหม่ จำนวน ๙ โครงการ รวมกรอบวงเงินลงทุน ๒,๐๒๑,๒๘๓.๕๒ ล้านบาท โดยจัดกลุ่ม และตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำแนกเป็น ๒ เป้าหมาย ซึ่งมีผลการดำเนินงาน ณ สิ้นเดือนกันยายน ๒๕๖๑ ดังนี้

๔.๑ กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เห็นชอบ หรือ ครม. อนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๑ โครงการ ซึ่งมีโครงการที่เป็นไปตามเป้าหมายแล้ว จำนวน ๒ โครงการ ได้แก่

๑) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐได้เห็นชอบในหลักการให้เอกชนร่วมลงทุน เมื่อวันที่ ๙ สิงหาคม ๒๕๖๑

๒) โครงการรถไฟฟ้ามหานคร สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ครม. ได้อนุมัติหลักการร่างพระราชกฤษฎีกา กำหนดเขตที่ดินที่จะเวนคืนและร่างพระราชกฤษฎีกากำหนดเขตที่ดินในบริเวณที่จะดำเนินการ เมื่อวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๑

๔.๒ กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๓ โครงการ ซึ่งมีโครงการที่เป็นไปตามเป้าหมายแล้ว จำนวน ๗ โครงการ ได้แก่

๑) โครงการก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก (Truck Rest Area) จังหวัดบุรีรัมย์ และจังหวัดขอนแก่น ได้เริ่มดำเนินการก่อสร้างเมื่อวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๖๐

๒) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง (รวม ๓ ช่วง ได้แก่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ และประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร)

๓) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

๔) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบตาพุด-ชุมทางถนนจิระ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

๕) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา) เริ่มดำเนินการก่อสร้างแล้วเมื่อวันที่ ๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๐

๖) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น ได้ลงนามก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ เมื่อวันที่ ๒๙ สิงหาคม ๒๕๖๑

๗) โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม เปิดให้บริการแล้วเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๖๑

อย่างไรก็ดี โครงการที่ยังไม่บรรลุตามเป้าหมายดังกล่าว จำนวน ๓๕ โครงการ เป็นโครงการที่สำคัญตามนโยบายของภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำเพื่อลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ และนโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ ดังนั้น เพื่อผลักดันให้เกิดความต่อเนื่องในการดำเนินงานให้สามารถดำเนินการก่อสร้างและดำเนินโครงการแล้วเสร็จ จึงได้พิจารณานำโครงการที่ยังไม่บรรลุเป้าหมายดังกล่าวมาบรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ ต่อไป

ภาคผนวก ข

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ (Action Plan)

เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

สนช. โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัด คค. ได้ประมวลสรุปการดำเนินงานที่ผ่านมาของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ๒๕๕๙ พ.ศ. ๒๕๖๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๑ รวมทั้งร่วมกันพิจารณาโครงการสำคัญที่มีความเหมาะสม สามารถผลักดันและขับเคลื่อนโครงการให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ มาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในระยะต่อไป ดังนี้

๑. หลักเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

๑) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า ๑,๐๐๐ ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ และได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้ว

๒) เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีผลการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study: FS) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment: EIA) หรือการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design: DD)

๓) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

๔) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชน

๕) เป็นโครงการเดิมที่บรรจุในแผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ๒๕๕๙ พ.ศ. ๒๕๖๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๑ ที่ยังไม่บรรลุเป้าหมาย หรือยังไม่ได้ดำเนินการก่อสร้าง

๒. สาระสำคัญของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการฯ ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของ คค. ที่ได้กลั่นกรองคัดเลือกโครงการตามเป้าหมายและเกณฑ์พิจารณาคัดเลือกโครงการ จำนวน ๔๑ โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑,๗๗๘,๒๑๓.๓๘ ล้านบาท ซึ่งประกอบด้วยโครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ๒๕๕๙ พ.ศ. ๒๕๖๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งเป็นโครงการสำคัญตามนโยบายของภาครัฐที่มุ่งส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง และการขนส่งทางน้ำเพื่อลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ นโยบายการพัฒนาเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ และขับเคลื่อนเศรษฐกิจเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ จำนวน ๒๙ โครงการ กรอบวงเงินลงทุน ๑,๗๑๙,๙๘๓.๕๐ ล้านบาท และโครงการริเริ่มผลักดันในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๒ โครงการ กรอบวงเงินลงทุน ๕๘,๒๒๙.๘๘ ล้านบาท โดยนำมาจัดกลุ่มและตั้งเป้าหมายตามขั้นตอนการดำเนินงานที่สามารถดำเนินการได้ในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำแนกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ ๑) กลุ่มโครงการที่ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ ๒) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรี อนุมัติได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ และ ๓) ประมวลราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้าง ได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยมีรายละเอียดได้ดังนี้

๒.๑ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ๒๕๕๙ พ.ศ. ๒๕๖๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๒๙ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๑ ดังนี้

ตารางที่ ๑ โครงการที่ต้องการผลักดันต่อเนื่องจากแผนปฏิบัติการฯ พ.ศ. ๒๕๕๘ พ.ศ. ๒๕๕๙ พ.ศ. ๒๕๖๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๑ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				๑,๓๓๗,๐๔๓.๗๗
๑)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๗๙,๐๗๑.๘๑
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๓๗,๔๗๐.๐๐
๓)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	Action Plan ๒๕๖๑	๒๙,๒๖๙.๙๗
๔)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน-ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	ทล.	Action Plan ๒๕๖๑	๓๒,๒๘๕.๐๐
๕)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๑๔,๑๗๗.๒๒
๖)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	Action Plan ๒๕๕๙, Action Plan ๒๕๖๑	๕๒๖,๐๒๘.๖๗
๗)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	Action Plan ๒๕๕๙	๒๑๐,๘๖๒.๘๗
๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๓๗,๕๒๓.๖๑
๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๒๖,๖๕๔.๓๖
๑๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๒๔,๒๘๗.๓๖
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๕๗,๓๖๙.๔๓
๑๒)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๖,๖๕๗.๓๗
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๖๒,๘๔๘.๗๔
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๕๖,๘๒๖.๗๘
๑๕)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๖๗,๙๖๕.๓๓
๑๖)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	รฟม.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๓๐,๑๕๕.๐๐
๑๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	Action Plan ๒๕๕๘	๓๗,๕๙๐.๒๕

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๒. ประมวลราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				๓๘๒,๙๓๙.๗๓
๑๘)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๑,๑๕๔.๕๐
๑๙)	โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๓๑,๒๔๔.๐๐
๒๐)	โครงการจัดซื้อโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๑ แห่ง	ขสมก.	Action Plan ๒๕๖๑	๔๖๖.๙๔
๒๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๘๕,๓๔๕.๐๐
๒๒)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๖,๕๗๐.๔๐
๒๓)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระรามหก สถานีบางกรวย-การไฟฟ้า ฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๑๐,๒๐๒.๑๘
๒๔)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๗,๖๖๙.๔๓
๒๕)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๔๔,๑๔๔.๓๒
๒๖)	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๑๒๒,๙๙๖.๐๔
๒๗)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๔๙,๖๓๐.๗๕
๒๘)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	Action Plan ๒๕๕๘	๑๙,๔๒๒.๑๗
๒๙)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)	บกท.	Action Plan ๒๕๖๐, Action Plan ๒๕๖๑	๔,๒๙๔.๐๐
กรอบวงเงินลงทุนรวม				๑,๗๑๙,๙๘๓.๕๐

**๒.๒ โครงการริเริ่มผลักดันในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งได้รับการจัดสรรงบประมาณประจำปี
งบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๒ โครงการ โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๒ ดังนี้**

ตารางที่ ๒ โครงการริเริ่มผลักดันภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ				๙.๕๐
๑)	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนท่องเที่ยวเลียบริมชายฝั่ง ทะเลภาคใต้ (Thailand Southern Riviera) ช่วงชุมพร-สงขลา	ทช.	ริเริ่มใหม่	๙.๕๐
๒. กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรี อนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				๕๕,๐๔๐.๓๘
๒)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	ริเริ่มใหม่	๖๒๐.๐๐
๓)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่- กาญจนาบุรี	ทล.	ริเริ่มใหม่	๑,๔๘๖.๐๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	ประเภทโครงการ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
๔)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา	ทล.	ริเริ่มใหม่	๑,๕๓๙.๘๘
๕)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี-พัทยา	ทล.	ริเริ่มใหม่	๑,๕๐๔.๐๐
๖)	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	ริเริ่มใหม่*	๓๕,๓๓๗.๑๙
๗)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	ริเริ่มใหม่	๑๔,๔๓๓.๓๑
๓. กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้/พร้อมเปิดให้บริการได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				๓,๑๘๐.๐๐
๘)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	ริเริ่มใหม่	๘๐.๐๐
๙)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพมหานคร	จท.	ริเริ่มใหม่	๖๐.๐๐
๑๐)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพมหานคร	จท.	ริเริ่มใหม่	๔๐.๐๐
๑๑)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	ริเริ่มใหม่	๑,๘๐๐.๐๐
๑๒)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	ริเริ่มใหม่	๑,๒๐๐.๐๐
กรอบวงเงินลงทุนรวม				๕๘,๒๒๙.๘๘

หมายเหตุ : * โครงการภายใต้แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๓. แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ.๒๕๖๒ กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น ๑,๗๗๘,๒๑๓.๓๘ ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินลงทุนได้ ๖ แหล่งที่มา ได้แก่ งบประมาณ แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้) การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) รายได้ของหน่วยงาน กองทุนรวม โครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF) เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง และรอผลการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ ๓ ดังนี้

ตารางที่ ๓ แหล่งเงินลงทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
		จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
๑	งบประมาณ	๑๘๕,๓๓๙.๑๒	๑๐.๔๒๓
๒	แผนบริหารหนี้สาธารณะ (เงินกู้)	๑,๒๐๐,๓๕๖.๗๙	๖๗.๕๐๔
๓	การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)	๒๐๑,๒๕๖.๗๓	๑๑.๓๑๘
๔	รายได้ของหน่วยงาน	๑๐๖,๙๐๑.๙๑	๖.๐๑๒
๕	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (TFF)	๓๐,๔๓๗.๐๐	๑.๗๑๒
๖	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	๔๐.๐๐	๐.๐๐๒
๗	รอผลการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A)	๕๓,๘๘๑.๘๓	๓.๐๓๐
รวมทั้งสิ้น		๑,๗๗๘,๒๑๓.๓๘	๑๐๐.๐๐๐

โดยจำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้มีรายละเอียดตามตารางที่ ๔ ดังนี้

ตารางที่ ๔ แหล่งเงินลงทุนโครงการ จำแนกตามประเภทแหล่งเงินทุนและแบ่งตามไตรมาสของปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม (ล้านบาท)					
		ไตรมาส ๑	ไตรมาส ๒	ไตรมาส ๓	ไตรมาส ๔	วงเงินรวม	ร้อยละ
๑	งบประมาณ	๗๕.๕๓	๗๐.๕๒	๔๗๑.๐๗	๑,๐๓๗.๗๑	๒,๒๘๔.๕๔	๘.๖๑
๒	แผนบริหารหนี้สาธารณะ(เงินกู้)	-	-	๔,๔๐๖.๒๔	๙,๖๘๖.๔๓	๑๔,๐๙๒.๖๗	๕๓.๐๒
๓	การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)	-	-	-	-	-	-
๔	รายได้ของหน่วยงาน	๑๙.๕๐	๑๖.๕๐	๓๓.๑๑	๔๙.๖๗	๑๑๘.๗๘	๐.๔๕
๕	กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (TFF)	-	-	-	๓,๑๑๖.๑๓	๓,๑๑๖.๑๓	๑๑.๗๒
๖	เงินทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	-	-	-	-	-	-
๗	รอฟผลการศึกษารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนเพื่อพิจารณาแหล่งเงิน (N/A)	-	-	-	-	๖,๙๖๓.๙๑	๒๖.๒๐
รวมทั้งสิ้น		๙๕.๐๓	๗๒๑.๗๓	๔,๙๑๐.๔๒	๑๓,๘๘๙.๙๔	๒๖,๕๕๘.๑๓	๑๐๐.๐๐

๔. แผนการใช้จ่ายเงินในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒

จากวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ รวมจำนวน จำนวน ๒๖,๕๕๘.๐๓ ล้านบาท มีแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาสตามตารางที่ ๕ ดังนี้

ตารางที่ ๕ แผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาสของโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๑)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๒)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๒)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.- ก.ย.๖๒)	
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ จำนวน ๑ โครงการ			๙.๕๐	๒.๐๙	๐.๙๕	-	-	๓.๐๔
๑)	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนท่องเที่ยว เลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Southern Riviera) ช่วงชุมพร-สงขลา	ทช.	๙.๕๐	๒.๐๙	๐.๙๕	-	-	๓.๐๔
๒. กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการ ของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรี อนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๒๓ โครงการ			๑,๓๓๒,๐๘๔.๑๕	๔๕,๘๘๕	๕๙,๖๕	๑๗๙.๐๑	๖,๑๕๑.๑๔	๖,๔๓๕.๖๕
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	๗๙,๐๗๑.๘๑	๒๘.๑๗	๓๐.๗๕	๒๕.๐๐	๓๘.๕๐	๑๒๒.๔๒
๓)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่- ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	๓๗,๔๗๐.๐๐	๒.๙๘	๗.๖๓	๓.๗๒	-	๑๔.๓๓
๔)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับ อุตราภิมุข ช่วงรังสิต - บางปะอิน	ทล.	๒๙,๒๖๙.๙๗	๒.๕๐	๓.๗๕	๗.๕๐	๕.๐๐	๑๘.๗๕
๕)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวง หมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน-ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	ทล.	๓๒,๒๘๕.๐๐	๖.๐๐	๒.๔๐	๑๑.๑๘	-	๑๙.๕๘
๖)	โครงการสถานที่บริการทางหลวงบางละมุง บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	๖๒๐.๐๐	-	-	-	-	-
๗)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ทล.	๑,๔๘๖.๐๐	๒.๑๔	๒.๘๕	-	-	๔.๙๙

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๑)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๒)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๒)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.- ก.ย.๖๒)	
๘)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา	ทล.	๑,๕๗๙.๘๘	๓.๐๖	๓.๒๘	-	-	๖.๓๔
๙)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชาบนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี-พัทยา	ทล.	๑,๕๐๔.๐๐	-	-	-	-	-
๑๐)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	๑๔,๑๗๗.๒๒	-	-	-	-	-
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	๕๒๖,๐๒๘.๖๗	-	-	-	๕,๙๐๑.๓๓	๕,๙๐๑.๓๓
๑๒)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา - หนองคาย)	รฟท.	๒๑๐,๘๖๒.๘๗	๑.๐๐	๘.๙๙	๗๙.๗๐	๑๓๕.๔๙	๒๒๕.๑๘
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	๓๗,๕๒๓.๖๑	-	-	๒.๘๐	๓.๑๕	๕.๙๕
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	๒๖,๖๕๔.๓๖	-	-	๒.๘๐	๓.๑๕	๕.๙๕
๑๕)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	๒๔,๒๘๗.๓๖	-	-	๒.๘๐	๓.๑๕	๕.๙๕
๑๖)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	๕๗,๓๖๙.๔๓	-	-	๒.๖๔	๒.๙๗	๕.๖๑
๑๗)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	๖,๖๕๗.๓๗	-	-	๒.๓๒	๒.๖๑	๔.๙๓
๑๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	๖๒,๘๔๘.๗๔	-	-	๒.๖๔	๒.๙๗	๕.๖๑
๑๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	๕๖,๘๒๖.๗๘	-	-	๒.๘๐	๓.๑๕	๕.๙๕
๒๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	๖๗,๙๖๕.๓๓	-	-	-	-	-
๒๑)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	รฟม.	๓๐,๑๕๕.๐๐	-	-	-	-	-
๒๒)	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๓๕,๓๗๗.๑๙	-	-	๓๓.๑๑	๔๙.๖๗	๘๒.๗๘
๒๓)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	๓๗,๕๙๐.๒๕	-	-	-	-	-
๒๔)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	๑๔,๔๗๓.๓๑	-	-	-	-	-
๓. กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/ เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๗ โครงการ			๓๘๖,๑๑๙.๗๓	๔๗.๐๙	๖๖๑.๑๓	๔,๗๓๑.๔๑	๗,๗๓๘.๘๐	๒๐,๑๔๒.๓๔
๒๕)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	๑,๑๕๕.๕๐	๑.๐๗	๔.๒๘	-	๔๖๐.๓๐	๔๖๕.๖๕
๒๖)	โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓ - ดาวคะนอง - วงแหวน รอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	๓๑,๒๔๔.๐๐	๑๕.๐๐	๘๕.๐๐	๑๓๙.๐๐	๓,๒๗๗.๑๓	๓,๕๑๖.๑๓
๒๗)	โครงการจัดซื้อโดยสายไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คับ พร้อมสถานี อัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๑ แห่ง	ขสมก.	๔๖๖.๙๔	-	-	-	๔๖.๙๔	๔๖.๙๔
๒๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงรายได้ของ	รฟท.	๘๕,๓๔๕.๐๐	-	๔๑.๙๕	๗๘.๙๑	๓๙.๑๔	๑๖๐.๐๐
๒๙)	โครงการรถไฟฟ้ามีออสติแดงเข้มช่วงวัดมหาธาตุวิทยาลัยธรรมศาสตร์	รฟท.	๖,๕๗๐.๔๐	-	๔.๐๐	๖.๕๐	๖๕๗.๖๕	๖๖๘.๑๕
๓๐)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระรามหก สถานีบางกวย- การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	๑๐,๒๐๒.๑๘	-	๔.๐๐	๔.๕๐	๑,๑๒๕.๕๓	๑,๑๓๔.๐๓
๓๑)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	๗,๔๖๙.๔๓	-	๔.๐๐	๔.๕๐	๘๒๖.๘๓	๘๓๕.๓๓
๓๒)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	๔๔,๑๔๔.๓๒	-	๑๐.๐๐	๔,๔๑๔.๒๔	๑,๑๙๗.๔๐	๕,๖๒๑.๖๔
๓๓)	โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	๑๒๒,๙๙๖.๐๔	-	-	๘.๐๐	๑๒.๐๐	๒๐.๐๐
๓๔)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงทำเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	๘๐.๐๐	-	๑๒.๐๐	-	๔.๐๐	๑๖.๐๐
๓๕)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพมหานคร	จท.	๖๐.๐๐	-	๙.๐๐	-	๓.๐๐	๑๒.๐๐
๓๖)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพมหานคร	จท.	๔๐.๐๐	-	๖.๐๐	-	๒.๐๐	๘.๐๐

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส ๑ (ต.ค.- ธ.ค.๖๑)	ไตรมาส ๒ (ม.ค.- มี.ค.๖๒)	ไตรมาส ๓ (เม.ย.- มิ.ย.๖๒)	ไตรมาส ๔ (ก.ค.- ก.ย.๖๒)	
๓๗)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	๔๔,๖๓๐.๗๕	๑๑.๕๒*	๑๔.๔๐*	๙.๗๖*	๒.๘๘*	๓๗,๐๐๒.๔๗
๓๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	๑,๘๐๐.๐๐	-	๒๗๐.๐๐	๓๖.๐๐	๕๔.๐๐	๓๖๐.๐๐
๓๙)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	๑,๒๐๐.๐๐	-	๑๘๐.๐๐	๓๐.๐๐	๓๐.๐๐	๒๔๐.๐๐
๔๐)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	๑๙,๔๒๒.๑๗	-	-	-	-	-
๔๑)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเนา (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)	บกท.	๔,๒๙๔.๐๐	๑๙.๕๐	๑๖.๕๐	-	-	๓๖.๐๐
รวม			๑๓๖,๖๑๐.๓๒	๓๑.๐๒	๔๖๑.๐๐	๗๖.๗๖	๕๗.๘๘	๔๖๖.๖๖

หมายเหตุ : *วงเงินลงทุนในแต่ละไตรมาสจะแสดงกิจกรรมค่าจ้างที่ปรึกษาทบทวนความเหมาะสมฯ และออกแบบรายละเอียดระบบ Automation เท่านั้น ในส่วนของกิจกรรมค่าก่อสร้างไม่สามารถระบุจำนวนเงินรายเดือนในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ได้

๕. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินโครงการตามแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒ ภายหลังโครงการแล้วเสร็จ มีรายละเอียดตามตารางที่ ๖ ดังนี้

ตารางที่ ๖ ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๒

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๑. กลุ่มโครงการที่ศึกษาความเหมาะสมแล้วเสร็จ จำนวน ๑ โครงการ			
๑)	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Southern Riviera) ช่วงชุมพร-สงขลา	ทช.	รองรับและสนับสนุนการท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Thailand Southern Riviera) ช่วงชุมพร-สงขลา และกระจายรายได้ และก่อให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในท้องถิ่น
๒. กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐเห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรี อนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๒๓ โครงการ			
๒)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	ช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรบริเวณทางหลวงหมายเลข ๔ ถนนเพชรเกษม และส่งเสริมการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของพื้นที่โดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้านตะวันตก ภาคกลาง และภาคใต้
๓)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย-มาเลเซีย	ทล.	สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจ ลดระยะเวลาในการเดินทางตลอดจนการกระจายความเจริญมาสู่ภาคใต้ และสนับสนุนโครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT) ส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจและการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซียเพิ่มมากขึ้น
๔)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตสาหกรรมช่วงรังสิต-บางปะอิน	ทล.	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนถนนพหลโยธิน และถนนวิภาวดี ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
๕)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ สายบางขุนเทียน-ปากท่อ ช่วงบางขุนเทียน-บ้านแพ้ว	ทล.	แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดบนทางหลวงหมายเลข ๓๕ (ธนบุรี-ปากท่อ) ช่วยลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ
๖)	โครงการสถานีบริการทางหลวงบางละมุงบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๗ ช่วงพัทยา-มาบตาพุด	ทล.	อำนวยความสะดวก (Facilities) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการให้กับประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นมาตรฐานสากล
๗)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ทล.	อำนวยความสะดวก (Facilities) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการให้กับประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นมาตรฐานสากล
๘)	โครงการที่พักริมทางบนทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน-นครราชสีมา	ทล.	อำนวยความสะดวก (Facilities) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการให้กับประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นมาตรฐานสากล

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๙)	โครงการศูนย์บริการทางหลวงศรีราชabanทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๗ ช่วงชลบุรี-พัทยา	ทล.	อำนวยความสะดวก (Facilities) และเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการให้กับประชาชนผู้ใช้ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้เป็นมาตรฐานสากล
๑๐)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต	กทพ.	แก้ไขปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๔๐๒๔ ส่งเสริมการท่องเที่ยวในจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ
๑๑)	โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการคมนาคมขนส่ง เชื่อมโยงการเดินทางของประชาชนในพื้นที่ภาคเหนือกับภูมิภาคอื่น
๑๒)	โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทย และรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา-หนองคาย)	รฟท.	เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศไทย ประเทศลาว และประเทศจีน เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค
๑๓)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๔)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๕)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๖)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๗)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๑๙)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๐)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๑)	โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต	รฟม.	อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนในจังหวัดภูเก็ต และนักท่องเที่ยว และกระตุ้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจ
๒๒)	โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๒ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิม ๖๐ ล้านคนต่อปี เป็น ๙๐ ล้านคนต่อปี
๒๓)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ ๓	ทอท.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเป็น ๔๐ ล้านคน/ปี
๒๔)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ ๑	ทอท.	ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเดิม ๘ ล้านคนต่อปี เป็น ๑๖.๕ ล้านคนต่อปี
๓. กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ/ประกาศคัดเลือกเอกชน/เริ่มก่อสร้างได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๒ จำนวน ๑๗ โครงการ			
๒๕)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	ขบ.	เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและเพิ่มมูลค่าทางการค้าระหว่างประเทศ
๒๖)	โครงการทางพิเศษสายพระราม ๓-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	ช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ ๒ ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกฯ และทางพิเศษเฉลิมมหานครช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม ๙ ที่ใช้เป็นเส้นทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม ๙ ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่
๒๗)	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน ๓๕ คัน พร้อมสถานีอัดประจุไฟฟ้า จำนวน ๑ แห่ง	ขสมก.	เพื่อลดมลพิษ (ควันดำ) รักษาสิ่งแวดล้อม และประหยัดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงและต้นทุนค่าซ่อมบำรุง
๒๘)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	ลดระยะเวลาการเดินทางได้ ๓๐% เนื่องจากไม่ต้องเสียเวลาในการรอหลักขบวนรถ และลดต้นทุนการขนส่งด้านโลจิสติกส์
๒๙)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	รฟท.	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๓๐)	โครงการรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และเพิ่มเติม ๓ สถานี (สถานีพระรามหก สถานีบางกรวย-การไฟฟ้าฝ่ายผลิตแห่งประเทศไทย และสถานีบ้านฉิมพลี)	รฟท.	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่ายการขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
๓๑)	โครงการรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดงใหญ่-ศิริราช	รฟท.	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่าย การขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๓๒)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบขนส่งทางรถไฟ ในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ให้เป็นโครงข่าย การขนส่งที่มีประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวม
๓๓)	โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อม ๓ สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา)	รฟท.	เกิดการพัฒนาศักยภาพที่รอบสถานีรถไฟความเร็วสูง และเชื่อมต่อ กรุงเทพมหานครกับเขตพื้นที่ EEC
๓๔)	โครงการก่อสร้างปรับปรุงท่าเทียบเรือเฟอร์รี่เกาะสมุย อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	สามารถรองรับและให้บริการนักท่องเที่ยวที่ปริมาณเพิ่มมากขึ้นได้ สนับสนุนการท่องเที่ยว
๓๕)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณท่าเทียบเรือท่าช้าง กรุงเทพมหานคร	จท.	ส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๓๖)	โครงการก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก ในบริเวณท่าเทียบเรือท่าเตียน กรุงเทพมหานคร	จท.	ส่งเสริมการเดินทางทางน้ำตามนโยบายของรัฐบาล
๓๗)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ ๓	กทท.	รองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจ และสามารถรองรับตู้สินค้า ผ่านท่ารวมกันได้ประมาณ ๑๘.๐๐ ล้าน ที.อี.ยู./ปี
๓๘)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	ทย.	สามารถรองรับผู้โดยสารทั้งภายในและระหว่างประเทศได้ไม่น้อยกว่า ๑,๖๐๐ คนต่อชั่วโมง หรือ ๔ ล้านคนต่อปี
๓๙)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานตรัง	ทย.	สามารถรองรับผู้โดยสารทั้งภายในและระหว่างประเทศได้ไม่น้อยกว่า ๑,๒๐๐ คนต่อชั่วโมง หรือ ๓.๔๐ ล้านคนต่อปี
๔๐)	โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	สามารถรองรับเที่ยวบินได้เพิ่มขึ้นจากเดิม ๖๘ เที่ยวบินต่อชั่วโมง เป็น ๙๔ เที่ยวบินต่อชั่วโมง
๔๑)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอุตะเภา (Maintenance Repair and Overhaul: MRO)	บกท.	ลดค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานในต่างประเทศ มีรายได้ เข้าประเทศจากการรับซ่อมบำรุงอากาศยานจากต่างประเทศ สามารถพัฒนาต่อยอดทางเทคโนโลยีและทางธุรกิจ