

แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน  
ด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ

โดย

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  
กระทรวงคมนาคม

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร  
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐  
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐-๒๕๖๑

## บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ  
ลักษณะวิชา ด้านการเศรษฐกิจ

ผู้วิจัย นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ตลอดจนแผนที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งของโลก วิเคราะห์ปัญหาและปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน และเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ

ขอบเขตของการวิจัย คือ เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย ตามกรอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ระยะเวลาประมาณ 1 ปี กันยายน 2560 – กรกฎาคม 2651 วิธีดำเนินการวิจัย ประกอบด้วย งานวิจัยเชิงคุณภาพ เก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ ศึกษาแนวคิด ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง การปฏิบัติที่เป็นเลิศในต่างประเทศ เพื่อเรียนรู้และเปรียบเทียบแนวคิด ขั้นตอน ปัจจัยความสำเร็จ และวิธีปฏิบัติเพื่อประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะ และวิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติที่เป็นเลิศ และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ

ผลจากการวิจัยพบว่า (1) การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย มีความเชื่อมโยงสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์ แผนระดับชาติ และกระทรวงคมนาคม มีกรอบระยะเวลาที่ชัดเจน กำหนดเป้าหมายและเกณฑ์การพิจารณาโครงการ และการติดตามและประเมินผล (2) ความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผนฯ ของสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย มีปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้ ด้านนโยบาย กำหนดเป้าหมายที่ความชัดเจน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติและเป้าหมายการพัฒนาในภาพรวม จัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน มีผู้เชี่ยวชาญให้คำปรึกษาหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และพิจารณาทางเลือกในการลงทุน ด้านปฏิบัติการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนดเกณฑ์และขั้นตอนในการคัดเลือกโครงการพิจารณาความเสี่ยง และเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน ด้านวิชาการ ส่งเสริมการวิจัย เทคโนโลยี และพัฒนานวัตกรรม ตลอดจนการใช้แบบจำลองในการวางแผน

ฉะนั้น จึงควรกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการให้เชื่อมโยงและสอดคล้องใช้ประโยชน์จากผู้เชี่ยวชาญในการให้คำปรึกษา จัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน มีการพิจารณาที่ครอบคลุม จัดลำดับการลงทุนและมีกรอบแนวทางที่ชัดเจน สร้างการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง มีการติดตามและประเมินผลอย่างเป็นระบบ ใช้ระยะเวลาในการจัดทำแผนส่งเสริมวิจัยและนวัตกรรม และการใช้แบบจำลองเป็นเครื่องมือในการวางแผน

# ABSTRACT

**Title Approaches to Successful Implementation of Transport Infrastructure Development Plans**

**Field Economics**

**Name Mrs. Wilairat Sirisoponsilp Course NDC Class 60**

This study examined Thailand's transport infrastructure development strategic plan 2015-2022 including planning procedures, related strategies, plans and best practices of the leading countries in transport system development. The research analyzed issues and key success factors in implementing the plans and proposed recommendations to successful implementation. The scope of study comprised investigation of Thailand's Transport Infrastructure Development according to Transport Infrastructure Development Strategic Plan 2015- 2022 and the study conducted from September 2017 -July 2018. Research methodology involved qualitative method, collection of secondary data, reviewed of planning theory, related research and best practices to explore and compare similarity and differences of practices, key success factors, implementation and proposed recommendations to successful implementation.

Study results revealed that (1) Thailand's transport infrastructure development plan was correlated to government policy, strategy, national plans and Ministry of Transport's plan and policy with explicit timeframe, criteria for project selection, monitoring and evaluation (2) Key success factors of UK and Australia consisted of (1) Policy: objectives that associated with overall country's goal, developed related strategies that supporting each other, obtained recommendations from experts in different fields and investment alternatives (2) Operations: integration among related agencies, specified criteria and process for projects selection, risk management, improved efficiency (3) Academic: promote research and development, technology, innovation and the use of modelling.

Recommendations included formulation of projects selection criteria that related to overall objectives, promote involvement of experts consultation, developed related strategies in other sectors, prioritized investment projects, stimulate integration among related agencies, set up monitoring and evaluation system, employ sufficient time for strategy development, sponsor research and development, innovation and use of modelling.

## คำนำ

งานวิจัย เรื่อง แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ตลอดจนแผน ที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้าน คมนาคมขนส่งของโลก วิเคราะห์ปัญหา และปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน และเสนอแนะ แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า รายงานการวิจัยฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ในการจัดทำแผน และสามารถใช้เป็นแนวทางในการขับเคลื่อนแผนและยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศในด้านต่างๆ เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนไปสู่การปฏิบัติมีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล สามารถขับเคลื่อนแผน และยุทธศาสตร์ของชาติ ให้สามารถดำเนินการได้ตามเป้าหมายและแผนที่กำหนดไว้ และบรรลุ วัตถุประสงค์ในภาพรวมของประเทศต่อไป

(นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ผู้วิจัย

## สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
สารบัญแผนภาพ	ช
<b>บทที่ 1 บทนำ</b>	<b>1</b>
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	3
ขอบเขตของการวิจัย	3
วิธีดำเนินการวิจัย	3
ข้อจำกัดของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	4
คำจำกัดความ	4
<b>บทที่ 2 แนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง</b>	<b>5</b>
นโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	5
การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาคอนกรีตพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558- 2565	10
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ	22
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ	31
แนวคิด ทฤษฎีการจัดทำแผนและการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ	43
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	48
สรุป	50
<b>บทที่ 3 ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยพื้นฐานในการขับเคลื่อนแผนฯ</b>	<b>51</b>
การพัฒนาแบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ	51
ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ	57
ปัญหา และอุปสรรค	58
สรุป	58

## สารบัญ (ต่อ)

บทที่ 4	แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติที่ได้จากการเปรียบเทียบการปฏิบัติ ที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของต่างประเทศ	60
	การเปรียบเทียบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของสหราชอาณาจักร ออสเตรเลีย และประเทศไทย	60
	สรุปแนวทางที่ได้จากการเปรียบเทียบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของต่างประเทศ	61
	สรุป	63
บทที่ 5	สรุปและข้อเสนอแนะ	65
	สรุป	65
	ข้อเสนอแนะ	67
	บรรณานุกรม	69
	ประวัติย่อผู้วิจัย	71

## สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
2-1	ตัวชี้วัดความสำเร็จแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564	9
2-2	วงเงินลงทุน จำแนกตามสาขาการขนส่ง	18
2-3	ผลผลิตจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	18
2-4	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	19
2-5	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง	19
2-6	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ	20
2-7	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ	20
2-8	สรุปกรอบวงเงินลงทุนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ภายใต้แผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	24
2-9	สรุปแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ พ.ศ. 2559 ของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ ภายใต้ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ	26
2-10	ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559	28
2-11	กรอบวงเงินลงทุนโครงการ	35
2-12	แหล่งเงินลงทุนโครงการ	37
2-13	แหล่งเงินลงทุนโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560	37
2-14	แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560	38
2-15	ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ	39
3-1	สรุปปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ สหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย	57
4-1	แนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศเปรียบเทียบกับการปฏิบัติของประเทศไทย	60

## สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่		หน้า
2-1	โครงสร้างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม	8
2-2	ความเชื่อมโยงนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาในระดับต่างๆ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565)	11
2-3	เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2558 – 2565	13
2-4	ผลจากแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565	21
2-5	สรุปความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)	34
2-6	วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA)	44
2-7	การดำเนินงานอย่างเป็นระบบ (The Systems Approach)	48



# บทที่ 1

## บทนำ

### ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคม (Transport) เป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากอุปสงค์อื่น (Derived demand) เช่น ความต้องการของคนที่จะไปสถานที่ทำงานเพื่อประกอบอาชีพ จึงทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางจากที่พักอาศัยไปยังสถานที่ทำงาน หรือเพื่อทำกิจกรรมทั้งในด้านเศรษฐกิจหรือสังคม เช่น การศึกษา การสาธารณสุข การติดต่อธุรกิจ การค้า การลงทุน หรือกิจกรรมสันทนาการต่างๆ เช่น การท่องเที่ยว การกีฬา เป็นต้น และความต้องการสินค้าที่ผลิตในพื้นที่แหล่งผลิต ซึ่งแตกต่างจากตลาดที่มีความต้องการ ทำให้เกิดความต้องการในการขนส่งสินค้าเพื่อการค้าขาย ดังนั้น การมีระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ มีโครงสร้างพื้นฐานที่ครอบคลุม ทันสมัย และการบริการที่เป็นมาตรฐานจะช่วยส่งเสริมให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก ปลอดภัย มีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ต่ำสามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ ซึ่งจะช่วยส่งเสริมให้มีการพัฒนาทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ครอบคลุมการพัฒนาระบบคมนาคมในทุกรูปแบบ การขนส่ง ทั้งทางบก (ทางถนน และทางราง) ทางน้ำ และทางอากาศ และเกี่ยวเนื่องกับการพัฒนาอีกหลายๆ ด้าน ทั้งในด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน การค้าการลงทุน เกษตรกรรม อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว กฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมที่ผ่านมามุ่งเน้นการพัฒนาทางถนนเป็นหลัก และขาดความต่อเนื่องในการพัฒนาระบบการขนส่งรูปแบบอื่น เช่น ทางราง โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาระยะทางของรางรถไฟในปัจจุบันเทียบกับการพัฒนาในอดีต เช่นเดียวกับการขนส่งทางน้ำ และทางอากาศที่ไม่สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานได้ทันกับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมใช้ระยะเวลาอย่างน้อย 3-5 ปี ในการดำเนินการก่อสร้างหรือพัฒนา ใช้เงินลงทุนในแต่ละโครงการค่อนข้างสูง และมีผลกระทบในวงกว้างทั้งทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้จัดทำ “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565” เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี และเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การลงทุน การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชนและการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในภาพรวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้ในการขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ได้รับความเห็นชอบจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 เพื่อให้หน่วยงานส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป โดยมีเป้าหมายการพัฒนาและแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ดังนี้ (1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง (2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (3) เสริมสร้างความมั่นคงความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งและเกิดการพัฒน์ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน และ (4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

แผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ประกอบด้วย 5 แผนงาน ได้แก่ (1) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (2) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (3) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐาน การผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (4) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ (5) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการการขนส่งทางอากาศ แผนงานตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว ประกอบด้วย 111 โครงการ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,912,681.79 ล้านบาท ทั้งนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะเร่งด่วน ประกอบด้วย (1) การพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม ได้แก่ การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประตูการค้า และการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับเมืองหลักในภูมิภาค และการแก้ไขปัญหาจราจรจากเมืองหลักในภูมิภาคสู่ปริมณฑลและกรุงเทพมหานครด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน (2) การพัฒนารถไฟทางคู่ ประกอบด้วย ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิมและวางมาตรฐานใหม่ สำหรับอนาคต โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมยังได้จัดทำ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) พ.ศ. 2558 พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มาเป็นลำดับ เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยคัดเลือกโครงการสำคัญขนาดใหญ่ (Mega projects) ที่มีวงเงินลงทุนสูง มีความจำเป็นและมีความพร้อมในการดำเนินการ หรือต้องการผลักดันให้มีการดำเนินการ โดยได้มีการติดตามการดำเนินงานของหน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการทั้งในรูปแบบการติดตามงานของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และการติดตามผ่านคณะกรรมการประสานและติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ ของกระทรวงคมนาคม ว่าการดำเนินการเป็นไปตามแผนงานที่กำหนดไว้หรือไม่ ตลอดจนเพื่อรับทราบปัญหาและอุปสรรค

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนปฏิบัติการฯ ทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวปรากฏว่า โครงการที่สามารถดำเนินการได้ตามแผนหรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีสัดส่วนที่ค่อนข้างต่ำ (เมื่อเปรียบเทียบกับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณที่กำหนดไว้) เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน โครงการสำคัญที่มีความล่าช้า เช่น โครงการความร่วมมือไทย-จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-ระยอง โครงการจัดซื้อ รถโดยสารประจำทางที่ใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (NGV) และโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ เป็นต้น

ดังนั้น การศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลให้การพัฒนาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 มีความล่าช้าในการพัฒนา และไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงาน และเป้าหมายที่กำหนดไว้ จะเป็นสิ่งที่สำคัญในการกำหนดแนวทางการขับเคลื่อน แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติให้เกิดผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรมได้อย่างแท้จริง

## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 -2565 แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งของโลก
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ

## ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย ตามกรอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565
2. ขอบเขตด้านเวลา การศึกษาดำเนินการโดยใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี ระหว่างเดือน กันยายน 2560 – กรกฎาคม 2561

## วิธีดำเนินการวิจัย

1. เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)
2. ศึกษาแนวคิด ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. ทบทวนการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ในต่างประเทศ เพื่อเรียนรู้และเปรียบเทียบแนวคิด ขั้นตอน ปัจจัยความสำเร็จ ตลอดจนวิธีปฏิบัติเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาจัดทำข้อเสนอแนะ

4. การวิเคราะห์ผลการดำเนินงานตามแผนงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) และจัดทำข้อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ

### ข้อจำกัดของการวิจัย

1. ระยะเวลาที่จำกัดในการดำเนินการวิจัยอาจทำให้ไม่ได้ข้อมูลเชิงลึกเพียงพอเพื่อประกอบการศึกษาวิเคราะห์ ประกอบการจัดทำข้อเสนอแนะ
2. หน่วยงานหรือผู้ที่เกี่ยวข้องอาจจะไม่เปิดเผยข้อมูลที่แท้จริง ส่งผลให้การวิเคราะห์มีความคลาดเคลื่อน และไม่ตรงกับความเป็นจริง

### ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ

### คำจำกัดความ

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

หมายถึง แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565 และแผนปฏิบัติการ ด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน (Action Plan) พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560

## บทที่ 2

### แนวคิด ทฤษฎี วรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิด ทฤษฎีจากเอกสาร ตำรา และรายงานผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วรวบรวมสาระสำคัญ เพื่อนำมาใช้ประโยชน์ในการกำหนดกรอบแนวคิดของการวิจัย การศึกษานโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เพื่อจะได้ทราบถึงนโยบายภาพรวม ตั้งแต่ระดับรัฐบาล Thailand 4.0 ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม ตลอดจนระบบการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยและต่างประเทศ เพื่อจะได้ทราบถึงนโยบาย ทิศทาง และเป้าหมายการพัฒนาในภาพรวมของประเทศ การกำหนดยุทธศาสตร์ และเกณฑ์การคัดเลือก แผนงานหรือโครงการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย รวมถึงแนวคิด ทฤษฎี การจัดทำแผนและการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยเนื้อหาในการนำเสนอ มีลำดับดังนี้

๑. นโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
๒. การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕
๓. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ
๔. แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๖๐ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ
๕. แนวคิด ทฤษฎีการจัดทำแผนและการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ
๖. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๗. สรุป

### นโยบายรัฐบาล และยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

Thailand 4.0 เป็นวิสัยทัศน์เชิงนโยบายในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย ที่จะเปลี่ยนเศรษฐกิจแบบเดิมไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรม (Innovation) ให้บรรลุวิสัยทัศน์ “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” ปัจจุบัน ประเทศไทยอยู่ในยุคอุตสาหกรรมหนัก และอยู่ในช่วงรายได้ปานกลางมาเป็นเวลากว่า 20 ปีแล้ว ในขณะที่ทั่วโลกมีการแข่งขันที่สูงขึ้น เราจึงต้องเปลี่ยนสู่ยุค Thailand 4.0 (New Engines of Growth) เพื่อให้ประเทศไทยได้มีโอกาสกลายเป็นกลุ่มประเทศที่มีรายได้สูง ภายในระยะเวลา 5 - 6 ปี ประเทศไทยต้องปรับเปลี่ยนไปสู่สินค้าเชิงนวัตกรรม และเปลี่ยนการขับเคลื่อนประเทศในภาคอุตสาหกรรม ไปสู่การขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม เปลี่ยนการเกษตรแบบดั้งเดิมไปสู่การเกษตรสมัยใหม่ (Smart Farming) เปลี่ยนจาก SMEs ไปสู่การเป็น Smart Enterprises และ Startups ที่มีศักยภาพสูง เปลี่ยนจาก

รูปแบบบริการแบบเดิมไปสู่บริการที่มีมูลค่าสูง และเปลี่ยนจากแรงงานทักษะต่ำไปสู่แรงงานที่มีความรู้และทักษะสูง (Thailand 4.0 ประเทศไทย 4.0 คืออะไร, ออนไลน์, 2560)

ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ประเทศไทย “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” เพื่อสนองต่อผลประโยชน์แห่งชาติ อันได้แก่ การมีเอกราช อธิปไตย การดำรงอยู่อย่างมั่นคง และยั่งยืนของสถาบันหลักของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามทุกรูปแบบ การอยู่ร่วมกันในชาติอย่างสันติสุขเป็นปึกแผ่น มีความมั่นคงทางสังคมท่ามกลางพหุสังคมและการมีเกียรติและศักดิ์ศรีของความเป็นมนุษย์ ความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรมและความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ความยั่งยืนของฐานทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อม ความมั่นคงทางพลังงานและอาหาร ความสามารถในการรักษาผลประโยชน์ของชาติ ภายใต้การเปลี่ยนแปลงของสภาวะแวดล้อมระหว่างประเทศ และการอยู่ร่วมกันอย่างสันติประสานสอดคล้องกัน ด้านความมั่นคงในประชาคมอาเซียนและประชาคมโลกอย่างมีเกียรติและศักดิ์ศรี เป้าหมายการพัฒนาประเทศ คือ “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข เศรษฐกิจพัฒนาอย่างต่อเนื่อง สังคมเป็นธรรม ฐานทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน” โดยยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ พัฒนาคคนในทุกมิติและในทุกช่วงวัยให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ สร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม สร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และมีภาครัฐของประชาชนเพื่อประชาชนและประโยชน์ส่วนรวม โดยการประเมินผลการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ ประกอบด้วย

1. ความอยู่ดีมีสุขของคนไทยและสังคมไทย
2. การพัฒนาเศรษฐกิจและการกระจายรายได้
3. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ของประเทศ
4. ความเท่าเทียมและความเสมอภาคของสังคม
5. ความหลากหลายทางชีวภาพ คุณภาพสิ่งแวดล้อม และความยั่งยืนของทรัพยากรธรรมชาติ

6. ประสิทธิภาพการบริหารจัดการและการเข้าถึงการให้บริการของภาครัฐ

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับการพัฒนาให้บรรลุตามวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” และเป้าหมายการพัฒนาประเทศข้างต้น จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศระยะยาวที่จะทำให้ประเทศไทยมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลงจากปัจจัยภายในและภายนอกประเทศในทุกมิติทุกรูปแบบและทุกระดับ ภาคเกษตรกรรม ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการของประเทศได้รับการพัฒนาระดับไปสู่การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการสร้างมูลค่าเพิ่ม และพัฒนาเทคโนโลยีที่สำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจใหม่ที่จะสร้างและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ เพื่อยกระดับฐานรายได้ของประชาชนในภาพรวมและกระจายผลประโยชน์ไปสู่ภาคส่วนต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสม คนไทยได้รับการพัฒนาให้เป็นคนดี เก่ง มีวินัย คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนรวม และมีศักยภาพในการคิดวิเคราะห์ สามารถ “รู้ รับ ปรับใช้” เทคโนโลยีใหม่ได้อย่างต่อเนื่อง สามารถเข้าถึงบริการพื้นฐานระบบสวัสดิการและกระบวนการยุติธรรมได้อย่างเท่าเทียมกัน โดยไม่มีใครถูกทิ้งไว้ข้างหลัง

การพัฒนาประเทศในช่วงระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ จะมุ่งเน้นการสร้างสมดุลระหว่างการพัฒนาความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม โดยประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่ (๑) ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง (๒) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน (๓) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ (๔) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคม (๕) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และ (๖) ยุทธศาสตร์ชาติด้านการปรับสมดุลและพัฒนา ระบบการบริหารจัดการภาครัฐ (ร่างยุทธศาสตร์ชาติ, ออนไลน์, 2560)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับภารกิจของกระทรวงคมนาคม ได้แก่ ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ ได้แก่ (๑) “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ มาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ (๒) “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ (๓) “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการพัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) เป็น 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) สู่การปฏิบัติโดยที่ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี เป็นแผนแม่บทหลักของการพัฒนาประเทศไทย ให้มีความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน และกำหนดเป้าหมายอนาคตประเทศไทยในระยะ 20 ปี พร้อมทั้งประเด็นยุทธศาสตร์และแนวทางหลักที่จะขับเคลื่อนไปสู่เป้าหมายระยะยาวของประเทศที่ได้กำหนดไว้ โดยมีแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เป็นเครื่องมือหรือกลไกสำคัญที่สุดที่ถ่ายทอดยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) สู่การปฏิบัติในลำดับแรกที่ขับเคลื่อนไปสู่การบรรลุเป้าหมายในระยะยาวได้ในที่สุด ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะต้องบรรลุใน 5 ปีแรกอย่างชัดเจน ทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เป้าหมายการพัฒนาในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ทั้งในระดับ บภาพรวมและรายสาขาของการพัฒนาจึงเป็นรายละเอียดและองค์ประกอบของเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี ในทุกด้าน และในแผนพัฒนาฯ ฉบับต่อ ๆ ไป ก็จะกำหนดเป้าหมายและแนวทางการพัฒนามารับช่วงต่อไป (สรุปสาระสำคัญแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่12, ออนไลน์, 2560)

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศ คือ ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม การท่องเที่ยว และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณชายฝั่งทะเล ตะวันออก ด้านการขนส่ง ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำ รวมทั้ง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลาง ของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง และอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน เพื่อสร้างฐานอุตสาหกรรมใหม่ ของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงกับภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก

กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่เกี่ยวกับการขนส่ง ธุรกิจการขนส่ง การวางแผนจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ประกอบด้วยหน่วยงานราชการ จำนวน 8 หน่วยงาน และอยู่ระหว่างการจัดตั้ง 1 แห่ง รัฐวิสาหกิจ จำนวน 14 หน่วยงาน และหน่วยงานของรัฐ ที่ไม่เป็นส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ จำนวน 1 แห่ง

แผนภาพที่ 2-1 โครงสร้างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม



(เกี่ยวกับกระทรวง, ออนไลน์, 2560)



กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 โดยมีวิสัยทัศน์ “ พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน ” โดยได้กำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จและค่าเป้าหมายสำหรับวิสัยทัศน์ไว้ 4 ตัวชี้วัด โดยแบ่งการประเมินเป็น 2 มิติ ประกอบด้วย การประเมินจากภายนอก และการประเมินจากภายใน ดังนี้

1. มิติการประเมินจากภายนอก – ใช้วิธีอ้างอิงคะแนนคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทย ในดัชนีความสามารถการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (WEF) เพื่อสะท้อนความสำเร็จในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม

2. มิติการประเมินจากภายใน - วัดความสำเร็จของการขับเคลื่อนประเด็นยุทธศาสตร์ทั้ง 4 ข้อ ให้เป็นไปตามเป้าประสงค์ ซึ่งส่งผลให้ตัวชี้วัดวิสัยทัศน์ ได้แก่ สัดส่วนการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน สัดส่วนต้นทุนการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศบรรลุค่าเป้าหมาย

ตารางที่ 2-1 ตัวชี้วัดความสำเร็จแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

ตัวชี้วัดความสำเร็จ	ข้อมูลปีฐาน	ค่าเป้าหมาย				
		2560	2561	2562	2563	2564
1. คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งโดยรวมของประเทศไทย ในดัชนี ความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งจัดทำโดย World Economic Forum (คะแนนเต็ม ๗ คะแนน)	4.0 (ปี 2559)	4.1	4.1	4.4	4.7	5.6
2. สัดส่วนการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในประเทศไทย โดยแบ่งเป็น 2 ตัวชี้วัดย่อย ได้แก่						
2.1) สัดส่วนการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	32.82 (ปี 2558)	32.82	32.97	33.02	33.72	34.65
2.2) สัดส่วนการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง (ร้อยละ)	50.28 (ปี 2558)	50.94	51.59	52.25	52.90	53.56
3. อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน (จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ต่อประชากรหนึ่งแสนคน)	9.54 (ปี 2558)	8.58	7.72	6.95	6.26	5.63
4. สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (ร้อยละ)	7.4 (ปี 2558)	7.3	7.3	7.3	7.2	6.9

(แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564, ออนไลน์, 2560)

## การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

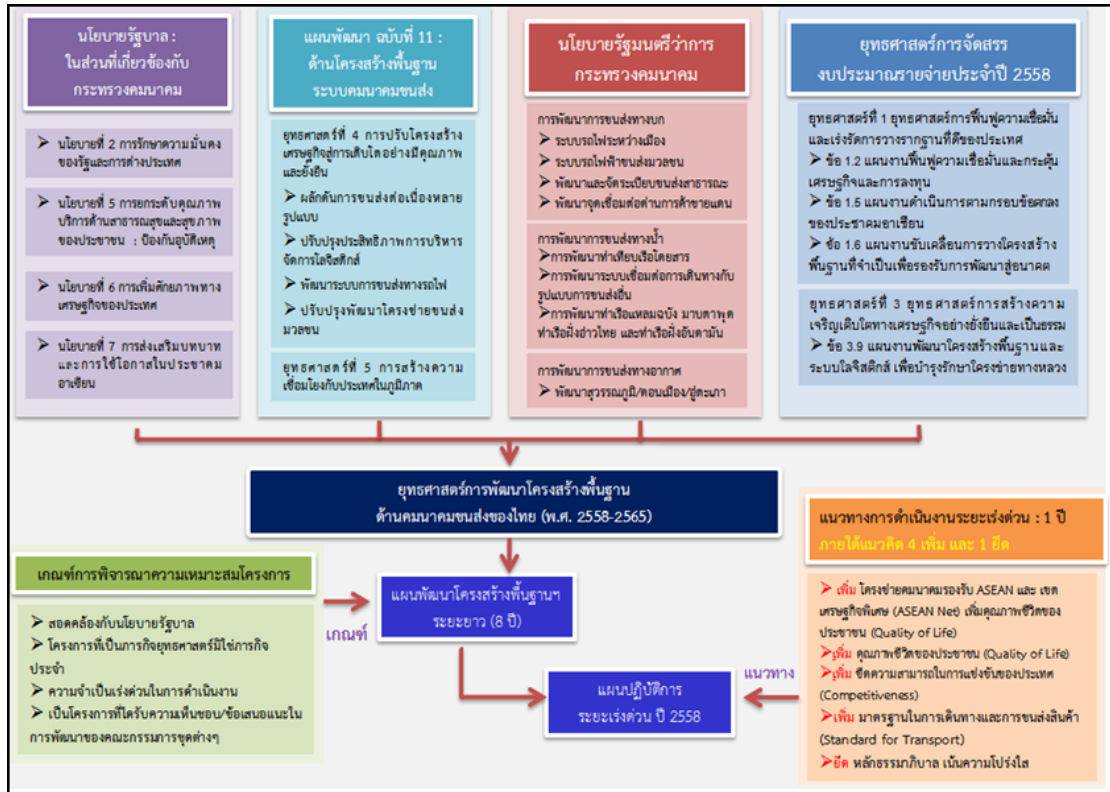
กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานที่มีภารกิจกว้างขวาง เกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ทั้งนี้ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้รับความคาดหวังสูงจากรัฐบาลและประชาชน ที่จะเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ปี พ.ศ. 2558 เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมใช้เป็นแนวทางประกอบการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยต่อไป

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 จัดทำขึ้นในสมัยรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา เป็นนายกรัฐมนตรี พลอากาศเอกประจิน จั่นตอง เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และนายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็นรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ทั้งนี้ ได้นำนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ เมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง มาเป็นกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนงานหรือโครงการ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) นโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้มอบนโยบายแก่หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2558 ของประเทศ ตลอดจนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้ให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557

### 1. กรอบแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. 2558 ได้คำนึงถึงนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2558 และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ซึ่งสามารถแสดงความเชื่อมโยงได้ตามแผนภาพข้างล่างนี้

แผนภาพที่ 2-2 ความเชื่อมโยงนโยบายรัฐบาลและแผนพัฒนาในระดับต่างๆ เพื่อจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565)



(ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

## 2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

พ.ศ. 2558 - 2565

คณะกรรมการความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุม เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558 - 2565) ประกอบด้วย 5 แผนงาน เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป มีเป้าหมายการพัฒนาและแผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สรุปดังนี้

### 2.1 เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต

จากสภาพความเป็นมาในอดีต สถานะปัจจุบันและแนวโน้มอนาคตทิศทางการพัฒนาประเทศตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และประเด็นท้าทายกระทรวงคมนาคมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในระยะ ๘ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕) ซึ่งมีเป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

2.1.1 เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

2.1.2 เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

2.1.3 เสริมสร้างรากฐานความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทาง และการขนส่ง และเกิดการพัฒนานวัตกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

2.1.4 สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

## 2.2 แผนงานการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 – 2565

กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียนตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้ง มุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 สรุปดังนี้

### 2.2.1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

### 2.2.2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบบนน้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

### 2.2.3 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ผลักดัน การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

### 2.2.4 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือ ลำน้ำ และท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

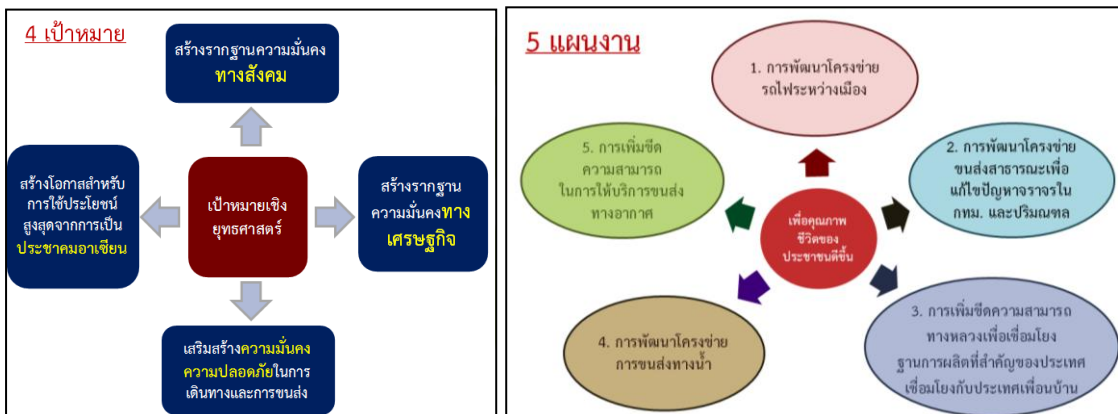
### 2.2.5 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชน ผู้เดินทางอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาท มากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

แผนภาพที่ 2-3 เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2558 - 2565

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง พ.ศ. 2558-2565



(ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

## 2.3 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะเร่งด่วน

### 2.3.1 การพัฒนาระบบเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

#### 2.3.1.1 การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับประตูการค้า

การพัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนของประเทศ พัฒนาระบบถนนเชื่อมโยงประตูการค้า ให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้ากับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีรายละเอียดและแผนงาน/โครงการพัฒนา ดังนี้

#### 2.3.1.2 ประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ

ประตูการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานอุตะเถา (กองทัพเรือ) ซึ่งในปี 2557 และ ปี 2558 มีแผนงานพัฒนาประตูการค้าระหว่างประเทศ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น

#### 2.3.1.3 ประตูการค้าชายแดน

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษระดับประเทศ และระดับพื้นที่ในพื้นที่ชายแดน ของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดพื้นที่เป้าหมายในการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ จำนวน 12 แห่ง ซึ่งในปี 2557 และปี 2558 มีพื้นที่ที่จะเร่งรัดพัฒนา ประกอบด้วย 4 พื้นที่ 6 ด้านการค้า ได้แก่ (1) พื้นที่ภาคเหนือ (ด่านแม่สอด จ.ตาก) (2) พื้นที่ภาคกลางและภาคตะวันออก (ด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว และด่านคลองใหญ่ จ.ตราด) (3) พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ด่านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร) และ (4) พื้นที่ภาคใต้ (ด่านปาดังเบซาร์ด่านสะเดา จ.สงขลา)

#### 2.3.1.4 ระบบถนนเชื่อมโยงประตูการค้าของประเทศ

ระบบถนนเชื่อมโยงประตูการค้าของประเทศ เป็นการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบถนนให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งในปี 2557 และ ปี 2558 มีแผนงาน/โครงการ ที่สำคัญ เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ การก่อสร้างทางหลวงชนบทเชื่อมต่อประตูการค้า เป็นต้น

#### 2.3.1.5 การพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับเมืองหลัก

##### ในภูมิภาค

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ในภูมิภาค ประตูการค้าชายแดน (Gateway) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อภิมหานครของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และกำหนดแผนงาน/โครงการให้สามารถเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ แผนงาน/โครงการสำคัญในปี 2557 และ ปี 2558 เช่น โครงการพัฒนาทางหลวง 4 ช่องจราจร โครงการบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว และโครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า เป็นต้น

### 2.3.1.6 การแก้ไขปัญหาการจราจรจากเมืองหลัก ในภูมิภาคผู้ ปริมณฑลและกรุงเทพมหานครด้วยระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน

การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสามารถแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยพัฒนาให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล นอกจากนี้ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงการใช้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนจะต้องมีการพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางให้เป็นระบบสนับสนุนที่มีประสิทธิภาพ รวมทั้งพัฒนาระบบเชื่อมต่อการเดินทางให้สามารถเชื่อมโยงกันเป็นโครงข่ายทางเลือกในการเดินทาง เช่น การพัฒนาระบบการเชื่อมต่อบริเวณสถานีรถไฟฟ้า ท่าเรือเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนให้สามารถเดินทางจากต้นทางไปยังปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง สะดวก สบาย และปลอดภัย

### 2.3.2 การพัฒนารถไฟทางคู่

สภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งทางรถไฟ กล่าวคือ (1) รถไฟตกรางบ่อยครั้ง ทำให้ประชาชนมีความเสี่ยงในการเดินทาง (2) ไม่สามารถทำความเร็วได้ตามมาตรฐานเนื่องจากหัวรถจักรเก่า มีอายุการใช้งานมากกว่า 30 ปี (3) เสียเวลาในการรอสับหลัก (4) ระบบการควบคุมการเดินทางยังเป็นระบบควบคุมด้วยแรงงานคน (Manual) ทำให้การเดินทางไม่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัย รวมทั้ง (5) ปัญหาความสะอาดและการให้บริการที่ดีต่อประชาชน ส่งผลให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ จึงเห็นสมควรให้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางราง โดยดำเนินการในช่วงระยะเวลาเร่งด่วนปี 2557 และปี 2558 ดังนี้

#### 2.3.2.1 ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานรถไฟทางคู่ในเส้นทางรถไฟเดิม

ในช่วงที่มีปัญหาความคับคั่งของการเดินทางเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้า และสำหรับขบวนรถไฟท่องเที่ยว คือ (1) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (185 กม.) (2) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (167 กม.) (3) นครปฐม-หัวหิน (165 กม.) (4) มาบกะเบา-นครราชสีมา (132 กม.) (5) ลพบุรี-ปากน้ำโพ (148 กม.) (6) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (90 กม.)

#### 2.3.2.2 วางมาตรฐานใหม่สำหรับอนาคต

โดยการสร้างทางรถไฟทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) เส้นทางหนองคาย-นครราชสีมา-ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 737 กิโลเมตร เพื่อเป็นโครงการนำร่องเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟทางตอนใต้ของสาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อความเป็นบูรณาการทางเศรษฐกิจ และสร้างมาตรฐานใหม่ ความปลอดภัย รวดเร็ว รวมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในการเดินทางให้กับประชาชน

## 2.4 เกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมในการบรรจุโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ฯ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้พิจารณาคัดเลือกโครงการเพื่อประเมินความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการลงทุนในเบื้องต้น โดยพิจารณาจากความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และเป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบหรือเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาของคณะกรรมการฯ ชุดต่างๆ เช่น คณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ คณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น ทั้งนี้ โครงการที่บรรจุในแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยจะต้องเป็นภารกิจยุทธศาสตร์มิใช่ภารกิจประจำที่หน่วยงานต้องดำเนินการอยู่แล้ว รวมทั้ง มีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินงานเพื่อให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้อย่างตอบสนองความต้องการให้ทันเวลา

### 2.5 แหล่งเงินลงทุน

แหล่งเงินลงทุน ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินกู้ (แผนบริหารหนี้สาธารณะประจำปี) เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ และการให้เอกชนร่วมลงทุนสำหรับโครงการที่มีความเหมาะสม รวมทั้ง นโยบายของ คสช. มีแนวคิดทางเลือกในการลงทุนรูปแบบใหม่คือ กองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) อีกด้วย

## 2.6 แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ระยะยาว พ.ศ. 2558-2565 (ระยะ 8 ปี)

โครงการพัฒนาด้านคมนาคมขนส่ง ระยะยาว พ.ศ. 2558-2565 (ระยะ 8 ปี) กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 1,912,681.79 ล้านบาท ทั้งนี้ สรุปลงทุนเงินลงทุนจำแนกตามแผนงานและสาขาการขนส่งได้ดังนี้

### 2.6.1 จำแนกตามแผนงาน

#### 2.6.1.1 แผนงาน 1 การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

วงเงินลงทุนรวมจำนวน 494,460.96 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุนจำนวน 9,219.49 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 485,241.47 ล้านบาท ซึ่งมีการลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น การปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่งทางราง โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) ซึ่งวงเงินลงทุนดังกล่าวยังไม่รวมวงเงินลงทุนก่อสร้างทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) ในเส้นทางต่างๆ

#### 2.6.1.2 แผนงาน 2 การพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร ใน กทม. และปริมณฑล

วงเงินลงทุนรวมจำนวน 744,566.73 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุนจำนวน 25,687.50 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 718,879.23 ล้านบาท ซึ่งมีการลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายต่างๆ โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุโมงค์ โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เป็นต้น



### 2.6.1.3 แผนงาน 3 การเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

วงเงินลงทุนรวมจำนวน 522,297.18 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุนจำนวน 14,042.12 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 508,255.06 ล้านบาท ซึ่งมีการลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตรและการท่องเที่ยว (Royal Coast) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย โครงการพัฒนาจุดพักรถตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เป็นต้น

### 2.6.1.4 แผนงาน 4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

วงเงินลงทุนรวมจำนวน 101,288.83 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุนจำนวน 2,206.07 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 99,082.76 ล้านบาท โดยลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) ท่าเรือสงขลา แห่งที่ 2 ท่าเรือชุมพร ท่าเรือจังหวัดอ่างทอง ท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และ อำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 3 โครงการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน เป็นต้น

### 2.6.1.5 แผนงาน 5 การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

วงเงินลงทุนรวมจำนวน 50,068.10 ล้านบาท โดยในปี 2558 มีวงเงินลงทุนจำนวน 4,831.47 ล้านบาท และผูกพันปี 2559-2565 รวมจำนวน 45,236.63 ล้านบาท ซึ่งวงเงินลงทุนดังกล่าวยังไม่รวมการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ได้รวมวงเงินพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาของกองทัพเรือไว้ด้วยแล้ว โดยลงทุนในโครงการสำคัญ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต อู่ตะเภา โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน เป็นต้น

## 2.6.2 จำแนกตามสาขาการขนส่ง

เมื่อพิจารณาวงเงินลงทุนจำแนกตามสาขาการขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล สรุปวงเงินลงทุน จำนวนทั้งสิ้น 1,912,681.79 ล้านบาท

ตารางที่ 2-2 งบประมาณลงทุน จำแนกตามสาขาการขนส่ง

ลำดับ	สาขาการขนส่ง	วงเงิน(ล้านบาท)	ร้อยละ
1	ทางบก	623,608.95	32.60
2	ทางราง	1,071,965.10	56.05
2.1	รถไฟทางคู่*	494,460.96	25.85
2.2	รถไฟขบวนผสม	577,504.14	30.19
3	ทางน้ำ	101,288.83	5.30
4	ทางอากาศ**	50,068.10	2.62
5	เชื่อมต่อโครงข่ายกมและบริเวณชค	65,750.81	3.44
<b>รวมทั้งสิ้น</b>		<b>1,912,681.79</b>	<b>100.00</b>

หมายเหตุ : \* วงเงินลงทุนการพัฒนากระบวนรถไฟทางคู่ไม่รวมวงเงินลงทุนรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร

\*\* วงเงินลงทุนทางอากาศไม่รวมการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ทั้งนี้ ได้รวมวงเงินลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน อุตะเภของกองทัพเรือไว้ด้วยแล้ว

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

## 2.7 ผลผลิต (Output) จากการพัฒนา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558 - 2565) ก่อให้เกิดการพัฒนาในแต่ละสาขาการขนส่งดังนี้

### 2.7.1 การขนส่งทางถนน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558 -2565) สาขาการขนส่งทางถนน ได้แก่ การลงทุนพัฒนาถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าและการลงทุนในอนาคต ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2-3 ผลผลิตจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ถนน	จำนวนโครงสร้างพื้นฐาน		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
1) ถนน 4 ช่องจราจร	12,112 กม.	2,479 กม.	14,591 กม.
2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	146 กม.	1,274 กม.	1,420 กม.
3) บูรณะทางหลวงสายหลัก	ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม	2,454 กม.	2,454 กม.
4) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า	-	2 แห่ง	2 แห่ง
5) สถานีขนส่งสินค้า	3 แห่ง	17 แห่ง	20 แห่ง
6) ถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตร/ท่องเที่ยว	42,878 กม.	6,450 กม.	49,328 กม.
7) ถนนในเมืองใหญ่ในภูมิภาค	271.91 กม.	344.28 กม.	616.19 กม.
8) สะพานข้ามแม่น้ำ	18 แห่ง	5 แห่ง	23 แห่ง
9) สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางรถไฟ	104 แห่ง	107 แห่ง	211 แห่ง

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

### 2.7.2 การขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในสาขาการขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่) จะดำเนินการก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางสำคัญ ทั้งทาง 1 เมตร และทาง 1.435 เมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดต่างๆ ของประเทศไทย รวมทั้งการเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนา สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2-4 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ราง	ระยะทาง (กิโลเมตร)		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
ทางขนาดทาง 1.00 เมตร	4,033	-	-
ทางเดี่ยว	3,569	1,190	1,190
ทางคู่	357	3,994	4,351
ทางสาม	107	-	107
ทางขนาดทาง 1.435 เมตร	-	-	-
ทางคู่ *	-	1,567	1,567

หมายเหตุ : \* ระยะทางที่ชัดเจนรอจากผลการศึกษา

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

### 2.7.3 การขนส่งระบบขนส่งมวลชน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในระบบขนส่งมวลชน จะขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑลเพื่อบริการประชาชน โดยจะส่งผลให้เส้นทางรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึงรองรับการใช้บริการของประชาชน ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนา สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2-5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางราง

ระบบขนส่งมวลชน	ระยะทาง (กม.)		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
รถไฟฟ้า	80	384	464

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

### 2.7.4 การขนส่งทางน้ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในสาขาการขนส่งทางน้ำ จะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนา สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2-6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

ท่าเรือ	จำนวนท่าเรือ (แห่ง)		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
ท่าเรือชายฝั่งทะเล	18	5	23
ท่าเรือลำน้ำ	7	1	8

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

### 2.7.5 การขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในสาขาการขนส่งทางอากาศ จะดำเนินการพัฒนา ปรับปรุงท่าอากาศยานหลัก ที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางไปอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนา สรุปได้ดังนี้

ตารางที่ 2-7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ท่าอากาศยาน	จำนวนผู้โดยสาร/ท่าอากาศยาน	
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)
พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	45 ล้านคน/ปี	65 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง	18 ล้านคน/ปี	30 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต	7.5 ล้านคน/ปี	12.5 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานอุ้งตะเภา	8 แสนคน/ปี	3 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด	8 หมื่นคน/ปี	3.6 แสนคน/ปี
ก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง	-	1 แห่ง

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

แผนภาพที่ 2-4 ผลจากแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565



(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

### 2.8 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะลงทุนพัฒนาเพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความสุขที่ยั่งยืนของคนไทย ทั้งในระยะเร่งด่วน ปี 2558 และในระยะเวลายาว 8 ปี (พ.ศ. 2558 - 2565) จึงได้กำหนดเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2570 ดังนี้

2.8.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศลดลงจากปัจจุบัน ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 2 (ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ประมาณร้อยละ 14.4)

2.8.2 สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ 59 เหลือร้อยละ 40

2.8.3 ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถโดยสาร เพิ่มขึ้นจาก 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.8.4 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

2.8.5 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19

2.8.6 ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี

2.8.7 สัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30

2.8.8 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายกับทางหลวงอาเซียนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยต่อปีไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

2.8.9 ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนเที่ยวต่อปี เป็น 75 ล้านเที่ยวต่อปี

2.8.10 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานพื้นที่ กทม. (สุวรรณภูมิและดอนเมือง) เพิ่มขึ้นจาก 63 ล้านคน เป็น 90 ล้านคน (ปี 2559)

2.8.11 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอุตะเถาเพิ่มขึ้นจาก 8 แสนคน เป็น 3 ล้านคน (ปี 2560)

2.8.12 ชีตความสามารถการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 6 แสนเที่ยวต่อปี เป็น 1.40 ล้านเที่ยวต่อปี ในอีก 10 ปี (ปี 2567)

2.8.13 การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานภูมิภาค เพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 23 ล้านคนต่อปี ในอีก 10 ปี (ปี 2567)

(แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565, ออนไลน์, 2560)

## **แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ**

สนช. โดยความร่วมมือของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย กรมทางหลวง (ทล.) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) และ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้วิเคราะห์ประมวลสรุปข้อมูลจากหน่วยงานและจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีกรอบวงเงินลงทุน ของโครงการพัฒนา จำนวน 20 โครงการ รวมจำนวน 1,796,385.77 ล้านบาท สรุปสาระสำคัญแผนการดำเนินงาน แผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ แหล่งเงินลงทุน และผลผลิตของโครงการ ดังนี้

### **1. แผนการดำเนินงานโครงการลงทุนขนาดใหญ่**

1.1 กลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม ซึ่งคณะรัฐมนตรีอนุมัติให้ดำเนินโครงการแล้วและสามารถประกวดราคาได้ในปี พ.ศ. 2558 (ไตรมาสแรกปีงบประมาณพ.ศ. 2559) จำนวน 6 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 186,307.45 ล้านบาท ประกอบด้วย

1.1.1 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น วงเงินลงทุน 26,004.90 ล้านบาท

1.1.2 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา-มาบตาพุด วงเงินลงทุน 20,200.00 ล้านบาท

- 1.1.3 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา วงเงินลงทุน 84,600.00 ล้านบาท
- 1.1.4 โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง วงเงิน 1,864.22 ล้านบาท
- 1.1.5 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1 วงเงิน 2,031.16 ล้านบาท
- 1.1.6 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 วงเงิน 51,607.17 ล้านบาท
- 1.2 กลุ่มโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่มีความพร้อม สามารถเริ่มประกวดราคาได้ ในปี 2559-2560 จำนวน 14 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,610,078.32 ล้านบาท ประกอบด้วย
- 1.2.1 โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี วงเงินลงทุน 55,620.00 ล้านบาท
- 1.2.2 โครงการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge) 4 เส้นทาง วงเงินลงทุนรวม จำนวน 92,020.88 ล้านบาท ได้แก่
- 1.2.2.1 ช่วงภาคะเบา-ชุมทางถนนจิระ วงเงิน 29,853.18 ล้านบาท
- 1.2.2.2 ช่วงนครปฐม-หัวหิน วงเงิน 20,036.53 ล้านบาท
- 1.2.2.3 ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร วงเงิน 17,290.63 ล้านบาท
- 1.2.2.4 ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ วงเงิน 24,840.54 ล้านบาท
- 1.2.3 โครงการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) 4 เส้นทาง วงเงินลงทุนรวม จำนวน 1,065,823.53 ล้านบาท ได้แก่
- 1.2.3.1 ช่วงหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-มาบตาพุด วงเงิน 369,148.63 ล้านบาท
- 1.2.3.2 ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่ วงเงิน 449,473.75 ล้านบาท
- 1.2.3.3 ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน วงเงิน 94,673.16 ล้านบาท
- 1.2.3.4 ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง วงเงิน 15๒,๕๒๘.00 ล้านบาท
- 1.2.4 โครงการพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 5 เส้นทาง วงเงินลงทุนรวม จำนวน 396,613.91 ล้านบาท ได้แก่
- 1.2.4.1 สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์) วงเงิน 110,116.86 ล้านบาท
- 1.2.4.2 สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี วงเงิน 56,690.99 ล้านบาท
- 1.2.4.3 สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง วงเงิน 54,644.00 ล้านบาท
- 1.2.4.4 สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง วงเงิน 44,157.76 ล้านบาท
- 1.2.4.5 สายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก) วงเงิน 131,004.30 ล้านบาท

ตารางที่ 2-8 สรุปกรอบวงเงินลงทุนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ลำดับ	โครงการ	หน่วย	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>ประเภทปี พ.ศ. 2558 (ไตรมาสแรกปีงบประมาณ 2559)</b>			<b>186,307.45</b>
<b>การพัฒนาระบบสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge)</b>			
1	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	26,004.90
<b>การพัฒนาระบบสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge)</b>			
2	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	104,800.00
3	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	20,200.00
4	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	84,600.00
<b>การพัฒนาระบบส่งกำลัง</b>			
5	โครงการพัฒนาระบบส่งกำลัง (ทำเขื่อนเรือ A) ที่เรือออลดัม	กทท	3,895.38
6	โครงการพัฒนาระบบส่งกำลัง (ทำเขื่อนเรือ B) ที่เรือออลดัม	กทท	1,864.22
7	โครงการพัฒนาระบบส่งกำลัง (ทำเขื่อนเรือ C) ที่เรือออลดัม ระยะที่ 1	กทท	2,031.16
<b>การพัฒนาระบบส่งกำลังอากาศ</b>			
8	โครงการพัฒนาระบบส่งกำลังอากาศ ระยะที่ 2	รฟท	51,607.17
<b>ประเภทปี 2559 (ตั้งแต่ไตรมาส 2559 เป็นต้นไป)</b>			<b>1,610,078.32</b>
<b>การพัฒนาระบบสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge)</b>			
9	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	55,620.00
10	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	92,020.88
11	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	29,853.18
12	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	20,036.53
13	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	17,290.63
14	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดัน 1 เมต (Meter Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	24,840.54
<b>การพัฒนาระบบสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge)</b>			
15	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	1,065,823.53
16	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	369,148.63
17	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	229,614.29
18	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	139,534.34
19	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	449,473.75
20	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	94,673.16
21	โครงการก่อสร้างสายไฟฟ้าแรงดันมาตรฐาน 1.435 เมต (Standard Gauge) ช่วงบางนา-บางนา-บางนา	รฟท	152,528.00
<b>การพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน</b>			
22	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	396,613.91
23	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	110,116.86
24	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	56,690.99
25	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	54,644.00
26	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	44,157.76
27	โครงการพัฒนาระบบไฟฟ้าส่งแรงดัน	รฟท	131,004.30
<b>วงเงินรวมทั้งสิ้น</b>			<b>1,796,385.77</b>

หมายเหตุ : \* กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นจากผลการศึกษาและออกแบบของเงิน ซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าว

\*\* กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มดำเนินการศึกษาและออกแบบภายในปี 2558

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan), ออนไลน์, 2560)



## 2. แหล่งเงินทุน

### 2.1 กรอบวงเงินลงทุนโครงการลงทุนขนาดใหญ่ จำนวน 20 โครงการ

รวมจำนวน 1,796,385.77 ล้านบาท เป็นแหล่งเงินทุนจากงบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 84,065.19 ล้านบาท แผนบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 1,265,728.24 ล้านบาท การร่วมลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน (PPP) จำนวน 376,889.79 ล้านบาท เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 55,502.55 ล้านบาท และเงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 14,200 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.68 70.46 20.98 3.09 และ 0.79 ของกรอบวงเงินลงทุนรวมตามลำดับ

### 2.2 กรอบวงเงินลงทุนในปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

รวมจำนวน 58,403.46 ล้านบาท จำแนกตามแหล่งเงินทุน ดังนี้ (๑) งบประมาณรายจ่ายประจำปี จำนวน 8,399.67 ล้านบาท (๒) แผนบริหารหนี้สาธารณะ จำนวน 42,610.66 ล้านบาท (๓) เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ จำนวน 3,513.13 ล้านบาท และ (4) เงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง จำนวน 3,880 ล้านบาท

## 3. แผนการใช้จ่ายเงินปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

จากกรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2559 รวมจำนวน 58,403.46 ล้านบาท หน่วยงานเจ้าของโครงการ มีแผนการใช้จ่ายเงิน ไตรมาส 1 จำนวน 1,808.28 ล้านบาท ไตรมาส 2 จำนวน 11,138.57 ล้านบาท ไตรมาส 3 จำนวน 20,239.66 ล้านบาท และไตรมาส 4 จำนวน 25,216.95 ล้านบาท รายละเอียดปรากฏตามตารางข้างล่างนี้

ตารางที่ 2-9 สรุปแผนการใช้จ่ายเงินงบประมาณ พ.ศ. 2559 ของโครงการลงทุนขนาดใหญ่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ 2559				
				ไตรมาส 1 (ต.ค.-ธ.ค.58)	ไตรมาส 2 (ม.ค.-มี.ค.59)	ไตรมาส 3 (เม.ย.-มิ.ย.59)	ไตรมาส 4 (ก.ค.-ก.ย.59)	รวม
<b>ประกาศศ.ปี พ.ศ. 2558 (ไตรมาส 1 ปีงบประมาณ 2559)</b>			<b>186,307.45</b>	<b>1,808.28</b>	<b>10,792.00</b>	<b>16,770.87</b>	<b>9,704.07</b>	<b>39,075.22</b>
<b>การซ่อมระบบสถานีฟลักซ์ขนาดกลาง 1 เมตร (Water Gauge)</b>								
1	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลาง 1 เมตร	รฟท.	26,004.90	5.78	3,519.59	2,177.96	2,348.76	8,052.09
<b>การซ่อมทางหลวงพิเศษช่วงเมือง</b>			<b>104,800.00</b>	<b>1,800.00</b>	<b>5,380.00</b>	<b>14,375.00</b>	<b>5,955.00</b>	<b>27,510.00</b>
2	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษช่วงเมือง สายพิเศษภาคใต้	ทล.	20,200.00	1,800.00	3,970.00	855.00	855.00	7,480.00
3	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษช่วงเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา	ทล.	84,600.00	-	1,410.00	13,520.00	5,100.00	20,030.00
<b>การซ่อมทางหลวงชนบท</b>			<b>3,895.38</b>	<b>2.50</b>	<b>39.11</b>	<b>208.45</b>	<b>324.97</b>	<b>575.03</b>
4	โครงการพัฒนาทางหลวงชนบท (ทางเชื่อม) ที่ทำเชื่อมถนน	กท.	1,864.22	2.50	39.11	102.37	218.89	362.87
5	โครงการพัฒนาทางหลวงชนบท (ทางเชื่อม) ที่ทำเชื่อมถนน ระยะที่ 1	กท.	2,031.16	-	-	106.08	106.08	212.16
<b>การซ่อมทางหลวงชนบท</b>			<b>51,607.17</b>	<b>-</b>	<b>1,853.30</b>	<b>9.46</b>	<b>1,075.34</b>	<b>2,938.10</b>
6	โครงการพัฒนาทางหลวงชนบท ระยะที่ 2*	ทช.	51,607.17	-	1,853.30	9.46	1,075.34	2,938.10
<b>ประกาศศ.ปี 2559 (ตั้งแต่ไตรมาส 2559 เป็นต้นไป)</b>			<b>1,610,078.32</b>	<b>-</b>	<b>346.57</b>	<b>3,468.79</b>	<b>15,512.88</b>	<b>19,328.24</b>
7	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษช่วงเมือง สายบางใหญ่-บางบัวทอง	ทล.	55,620.00	-	300.00	3,365.00	5,730.00	9,395.00
<b>การซ่อมระบบสถานีฟลักซ์ขนาดกลาง 1 เมตร (Water Gauge)</b>			<b>92,020.88</b>	<b>-</b>	<b>3.24</b>	<b>31.50</b>	<b>2,644.94</b>	<b>2,679.68</b>
8	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลาง-ขนาดกลางพิเศษ	รฟท.	29,853.18	-	-	3.24	28.86	32.10
9	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลาง-ขนาดกลางพิเศษ	รฟท.	20,036.53	-	-	3.24	149.76	153.00
10	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางพิเศษ	รฟท.	17,290.63	-	3.24	21.78	2,428.04	2,453.06
11	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางพิเศษ	รฟท.	24,840.54	-	-	3.24	38.28	41.52
<b>การซ่อมระบบสถานีฟลักซ์ขนาดกลางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge)</b>			<b>1,065,823.53</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.29</b>	<b>13.84</b>	<b>16.13</b>
12	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางมาตรฐาน ช่วงหนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-เขมราฐ-ศรีราชา-ภาคใต้	สมท./รฟท.	369,148.63	-	-	-	-	-
	121 ช่วงกรุงเทพฯ-แก่งคอย และ แก่งคอย-นครราชสีมา**		229,614.29	-	-	-	-	-
	122 ช่วงแก่งคอย-เขมราฐ และ นครราชสีมา-หนองคาย**		139,534.34	-	-	-	-	-
13	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่***	สมท./รฟท.	449,473.75	-	-	-	-	-
14	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สมท./รฟท.	94,673.16	-	-	-	10.00	10.00
15	โครงการก่อสร้างสถานีฟลักซ์ขนาดกลางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง	รฟท.	152,528.00	-	-	2.29	3.84	6.13
<b>การซ่อมระบบไฟฟ้าขนส่งมวลชน</b>			<b>396,613.91</b>	<b>-</b>	<b>43.33</b>	<b>70.00</b>	<b>7,124.10</b>	<b>7,237.43</b>
16	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	รฟม.	110,116.86	-	-	-	364.20	364.20
17	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	รฟม.	56,690.99	-	-	-	1,200.00	1,200.00
18	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	รฟม.	54,644.00	-	-	-	-	-
19	โครงการระบบรถไฟฟ้าสายสีส้ม สายสีแดง ช่วงบางเขน-หัวลำโพง-หัวลำโพง และสายสีส้ม ช่วงบางเขน-หัวลำโพง	รฟท.	44,157.76	-	43.33	70.00	5,569.90	5,673.23
20	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตปท.-ราชบุรี-โคราช (วงแหวนกาญจนบุรี)	รฟท.	131,004.30	-	-	-	-	-
<b>วงเงินรวมทั้งสิ้น</b>			<b>1,796,385.77</b>	<b>1,808.28</b>	<b>11,138.57</b>	<b>20,239.66</b>	<b>25,216.95</b>	<b>58,403.46</b>

หมายเหตุ : \* แผนการเบิกจ่ายเงินงบประมาณรายเดือน (ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท.ครั้งที่ 3/2558) ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับปรุงแผนการเบิกจ่ายงบประมาณเพื่อเสนอคณะกรรมการทอท.  
 \*\* กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นจากผลการศึกษาและออกแบบของจีนซึ่งอยู่ระหว่างกระทรวงคมนาคมพิจารณาผลการศึกษาดังกล่าวโดยยังไม่ได้แยกแหล่งเงินลงทุน  
 \*\*\* กรอบวงเงินลงทุนเป็นการประมาณการในเบื้องต้นซึ่งประเทศญี่ปุ่นจะเริ่มต้นการศึกษาและออกแบบภายในปี 2558

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

#### 4. ความสอดคล้องกับมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track)

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 ได้ให้ความเห็นชอบมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ซึ่งกำหนดขั้นตอนการดำเนินงานให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนสำหรับโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วน จำนวน 9 ขั้นตอน ระยะเวลารวมประมาณ 9 เดือน (ตั้งแต่เริ่มต้นการจัดเตรียมโครงการจนถึงการประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุน) เพื่อให้รัฐบาลสามารถลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะ โดยการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนสำหรับโครงการที่มีความสำคัญเร่งด่วนได้รวดเร็วยิ่งขึ้น ทั้งนี้ เมื่อพิจารณาโครงการลงทุนขนาดใหญ่ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ จำนวน 20 โครงการ พบว่ามีโครงการลงทุนที่มีรูปแบบการลงทุนในลักษณะการให้เอกชนมีส่วนร่วม (PPP) จำนวน 6 โครงการ ได้แก่

- 4.1 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน
- 4.2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง
- 4.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)
- 4.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี
- 4.5 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง
- 4.6 โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)

อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว พบว่าโครงการลงทุนที่สามารถดำเนินการตามมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) จำนวน 2 โครงการ คือ โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว-สำโรง ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณาปรับปรุงแผนการดำเนินงาน 2 โครงการดังกล่าว ให้สอดคล้องตามมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ตามกรอบระยะเวลาที่คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 3 พฤศจิกายน 2558 เรียบร้อยแล้ว

## 5. ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ

ตารางที่ 2-10 ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559

โครงการ	แผนการดำเนินงาน				หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ไตรมาสที่ 1 (ต.ค.-ธ.ค. 58)	ไตรมาสที่ 2 (ม.ค.-มี.ค.59)	ไตรมาสที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย.59)	ไตรมาสที่ 4 (ก.ค.-ก.ย.59)	
<b>ประมาณการปี พ.ศ. 2558(ไตรมาสที่ 1 ปีงบประมาณ พ.ศ. 2559) จำนวน 6 โครงการ</b>					
1. โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าชวงชุมทางถนนจรัล-ขอนแก่น	ประกวดราคา (มิ.ย.-ธ.ค.58)	← ก่อสร้าง (ม.ค.59-ธ.ค.61) →			รฟท.
		← สำรวจ/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ม.ค.-ธ.ค.59) →			
2. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพิทยาคมตาตุก	ประกวดราคา (ต.ค.-ธ.ค.58)	← ก่อสร้าง (ม.ค.59-ก.ย.62) →			ทล.
		← สำรวจทรัพย์สิน กำหนดราคา และเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ม.ค.58-มี.ค.60) →			
3. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	ประกวดราคา (ธ.ค.58-มี.ค.59)	← ก่อสร้าง (เม.ย.59 - ก.ย.62) →			ทล.
		← สำรวจทรัพย์สิน กำหนดราคา และเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (ต.ค.58 - มี.ค.61) →			
4. โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	ประกวดราคา (มิ.ย.พ.ย.58)	← ก่อสร้างพร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขน (ธ.ค.58-ต.ค.60) →			กทท.
5. โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 1	ประกวดราคา (ต.ค.58-มี.ค.59)	← ก่อสร้างพร้อมติดตั้งเครื่องมือยกขน (เม.ย.59-ก.ย.60) →			กทท.
6. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2					ทอท.
6.1 กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1					
1) ชั้น B2 ชั้น B1 และชั้น G	← ประกวดราคา (มิ.ย.58-พ.ค.59) →		← ก่อสร้าง (มิ.ย.59- พ.ค.61) →		
2)ชั้น 2-4		← ประกวดราคา (ต.ค.58-ส.ค.60) →			
6.2 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร	← ประกวดราคา (ต.ค.58-ก.ค.59) →		← ก่อสร้าง (ส.ค.59-ธ.ค.61) →		
6.3 กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค	← ประกวดราคา (ต.ค.58-พ.ค.59) →		← ก่อสร้าง (มิ.ย.59-ก.พ.62) →		
6.4 งานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (APM)		← ประกวดราคา (ต.ค.58-ส.ค.59) →			
6.5 งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS)					
1) ระบบ BHS & EDS (ขาออก)		← ประกวดราคา (ต.ค.58-ก.ย.59) →			
2) ระบบ BHS & EDS (ขาเข้า)		← จ้างที่ปรึกษาออกแบบและออกแบบ (ต.ค.58-ก.ย.59) →			

ตารางที่ 2-10 ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (ต่อ)

โครงการ	แผนการดำเนินงาน				หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ไตรมาสที่ 1 (ต.ค.-ธ.ค. 58)	ไตรมาสที่ 2 (ม.ค.-มี.ค.59)	ไตรมาสที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย.59)	ไตรมาสที่ 4 (ก.ค.-ก.ย.59)	
6.5 งานจัดซื้อพร้อมติดตั้งระบบสายพานลำเลียงกระเป่าสัมภาระ (BHS) และระบบตรวจจับวัตถุระเบิด (EDS)					
3) ระบบ BHS & EDS (ขาออก)	←----- ประกวตราคา -----> (ต.ค.58-ก.ย.59)				
4) ระบบ BHS & EDS (ขาเข้า)	←----- จ้างที่ปรึกษาออกแบบและออกแบบ -----> (ต.ค.58-ก.ย.59)				
<b>ประกวตราคาปี พ.ศ.2559 -2560(ตั้งแต่ มกราคม 2559 เป็นต้นไป) จำนวน 14 โครงการ</b>					
7. โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี	←----- ทบทวน EIA -----> (พ.ย.58-พ.ค.59)				ทล.
	←----- สำรองทรัพย์สิน กำหนดราคา และเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ -----> (ต.ค.58-มี.ค.61)				
	←----- ประกวตราคางานโยธา -----> (ก.พ.-พ.ค.59)		←----- ก่อสร้าง -----> (มิ.ย.59-ก.ย.62)		
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	←----- รายงาน EIA เห็นชอบ/ครม.อนุมัติก่อสร้าง -----> (ต.ค.58 - เม.ย.59)		←----- ประกวตราคา -----> (พ.ค. - ก.ย.59)		รฟท.
	←----- สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ -----> (ก.พ.59 - ม.ค.60)				
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน	←----- รายงาน EIA เห็นชอบ/ครม.อนุมัติก่อสร้าง -----> (ต.ค.58 -เม.ย.59)				รฟท.
	←----- ประกวตราคา -----> (พ.ค.- ก.ย.59)				
	←----- ก่อสร้าง -----> (ต.ค.59 -ก.ย. 62)				
	←----- สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ -----> (ก.พ. 59 -ม.ค. 60)				
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	←----- ประกวตราคา -----> (ก.พ.-มิ.ย. 59)		←----- ก่อสร้าง -----> (ก.ค. 59-มิ.ย.62)		รฟท.
	←----- สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ -----> (ม.ค.-ธ.ค.59)				
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	←----- รายงาน EIA เห็นชอบ/ครม.อนุมัติก่อสร้าง -----> (ต.ค.58 - เม.ย.59)		←----- ประกวตราคา -----> (พ.ค. - ก.ย.59)		รฟท.
	←----- สำรอง/เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ -----> (ก.พ.59 - ม.ค.60)				

ตารางที่ 2-10 ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (ต่อ)

โครงการ	แผนการดำเนินงาน				หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ไตรมาสที่ 1 (ต.ค.-ธ.ค. 58)	ไตรมาสที่ 2 (ม.ค.-มี.ค.59)	ไตรมาสที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย.59)	ไตรมาสที่ 4 (ก.ค.-ก.ย.59)	
12. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาด ทางมาตรฐาน ช่วงหนองคาย-ขอนแก่น- นครราชสีมา-แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรี ราชา-มาบตาพุด					
12.1 ช่วงที่ 1 กรุงเทพฯ-แก่งคอย และช่วงที่ 3 แก่งคอย- นครราชสีมา	ศึกษา/สำรวจ/ออกแบบ (ต.ค.-ธ.ค.58)				สนข./รฟท.
	รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ (ต.ค.58-ก.ค.59)				
				ขออนุมัติ โครงการ (ส.ค.-ต.ค.59)	
12.2 ช่วงที่ 2 แก่งคอย-มาบตาพุด และช่วงที่ 4 นครราชสีมา- หนองคาย	ศึกษา/สำรวจ/ออกแบบ (ต.ค.-ธ.ค.58)				สนข./รฟท.
	รายงาน EIA ได้รับความเห็นชอบ (ต.ค.58-ธ.ค.59)				
13. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาด ทางมาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่	ศึกษา/สำรวจ/ออกแบบ (ต.ค.58-ก.ย.60)				สนข./รฟท.
14. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทาง มาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รายงาน EIA เห็นชอบ/ครม. เห็นชอบหลักการ PPP (ต.ค.58-ก.พ.59)				สนข./รฟท.
			คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ(มี.ค.-ธ.ค.59)		
			ประกวดราคา (ก.ค.-ธ.ค.60)		
15. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทาง มาตรฐาน ช่วงกรุงเทพฯ-ระยอง	รายงาน EIA เห็นชอบ/ครม. เห็นชอบหลักการ PPP (ต.ค.58 - ก.พ.59)				สนข./รฟท.
			คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ (มี.ค.-ธ.ค.59)		
			ประกวดราคา (ก.ค.-ธ.ค.60)		
16. โครงการรถไฟฟาสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)			เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (มี.ค.59-เม.ย.62)		รฟม.
			ประกวดราคา (เม.ย.59-มี.ค.60)		
17. โครงการรถไฟฟาสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	ขออนุมัติโครงการ (ส.ค.58-มี.ค.59)				รฟม.
			เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ค.59-มิ.ย.62)		
			คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (เม.ย.59-เม.ย.60)		

ตารางที่ 2-10 ผลผลิตของโครงการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (ต่อ)

โครงการ	แผนการดำเนินงาน				หน่วยงาน รับผิดชอบ
	ไตรมาสที่ 1 (ต.ค.-ธ.ค. 58)	ไตรมาสที่ 2 (ม.ค.-มี.ค.59)	ไตรมาสที่ 3 (เม.ย.-มิ.ย.59)	ไตรมาสที่ 4 (ก.ค.-ก.ย.59)	
18. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	ขออนุมัติโครงการ (ส.ค.58-มี.ค.59)				รฟม.
			เวนคืนอสังหาริมทรัพย์ (พ.ค.59-มิ.ย.62)		
			คัดเลือกเอกชนร่วมลงทุน (เม.ย.59-เม.ย.60)		
19. โครงการระบบรถไฟชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน- หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ- หัวลำโพง	ขออนุมัติโครงการ (ต.ค.58-ม.ค.59)				รฟท.
		ประกวดราคา (E-Auction) (ก.พ.-ก.ค.59)			
			ก่อสร้าง งานโยธาและ ระบบรถไฟฟ้า (สค59-กค62)		
20. โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)			เวนคืน อสังหาริมทรัพย์ (ส.ค.59-ก.ย.62)		รฟม.
			ประกวดราคา (พ.ค.59-เม.ย.60)		
			จ้างที่ปรึกษา ควบคุมงาน ก่อสร้าง (ส.ค.59-มี.ค.60)		

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

## แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศ

ในการจัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ได้คำนึงถึงความเชื่อมโยง และสอดคล้องกับร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ดังนี้

## 1. สารสำคัญ

สนข. โดยความร่วมมือของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายเงินรายไตรมาสของโครงการสำคัญ จำนวน 36 โครงการ โดยได้ประมวลข้อมูลจากหน่วยงานและจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีกรอบวงเงินลงทุนของโครงการพัฒนาฯ จำนวน 36 โครงการ รวมจำนวนทั้งสิ้น 895,757.55 ล้านบาท ซึ่งมีรายละเอียดสรุปสาระสำคัญ กรอบวงเงินลงทุนโครงการ แผนการใช้จ่ายเงิน งบประมาณ แหล่งเงินทุน ผลผลิต แผนการดำเนินงานและสถานะปัจจุบันของโครงการ ดังนี้

**1.1 กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560** จำนวน 34 โครงการ จำแนกกลุ่มตามความพร้อมของขั้นตอนการดำเนินงาน ประกอบด้วย 5 กลุ่ม ดังนี้

1.1.1 กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่

1.1.1.1 โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยง อ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตกระยะสั้น (การเดินทางเรือเฟอร์รี่) (จท.)

1.1.1.2 โครงการการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สนข.)

1.1.2 กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน 5 โครงการ ได้แก่

1.1.2.1 โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย (ขบ.)

1.1.2.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา ท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร และท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่) (ทย.)

1.1.2.3 โครงการทางพิเศษ สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก (กทพ.)

1.1.2.4 โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)

1.1.2.5 โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.)

1.1.3 กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน 15 โครงการ ได้แก่

1.1.3.1 โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า (ขสมก.)

1.1.3.2 โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (รฟม.)

1.1.3.3 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (รฟม.)

1.1.3.4 โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา (รฟม.)

1.1.3.5 โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย (รฟม.)



- 1.1.3.6 โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ 1) ช่วงพญาไท-บางซื่อ และ (ระยะที่ 2) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (รฟท.)
- 1.1.3.7 โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)
- 1.1.3.8 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)
- 1.1.3.9 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)
- 1.1.3.10 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)
- 1.1.3.11 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)
- 1.1.3.12 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)
- 1.1.3.13 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท./สนข. ศึกษา)
- 1.1.3.14 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท./สนข. ศึกษา)
- 1.1.3.15 โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา (บกท.)
- 1.1.4 กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม. หรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) พิจารณา จำนวน 8 โครงการ ได้แก่
- 1.1.4.1 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (รฟท.)
- 1.1.4.2 โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)
- 1.1.4.3 โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม 6) (รฟท.)
- 1.1.4.4 โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (กทท.)
- 1.1.4.5 โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก (กทพ.)
- 1.1.4.6 โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กทพ.)
- 1.1.4.7 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)
- 1.1.4.8 โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม (ขบ.)
- 1.1.5 กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ ได้แก่
- 1.1.5.1 โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยง อ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตกระยะยาว (การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่) (จท.)

- 1.1.5.2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)
- 1.1.5.3 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด) (ขบ.)
- 1.1.5.4 โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด) (ขบ.)

**1.2 กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน 2 โครงการ ได้แก่**

- 1.2.1 โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ จ. อุตรธานี และ จ.กำแพงเพชร) (ทล.)
- 1.2.2 โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนข. ศึกษา)

แผนภาพที่ 2-5 สรุปความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)



(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

## 2. กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

จากแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) ซึ่งประกอบด้วยกลุ่มโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จำนวน 36 โครงการ มีกรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 895,757.55 ล้านบาท แบ่งเป็นกลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 871,708.55 ล้านบาท และกลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน 2 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 24,049.00 ล้านบาท รายละเอียดตาม ตารางที่ 2-11

ตารางที่ 2-11 กรอบวงเงินลงทุนโครงการ

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>1.</b>	<b>กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ</b>		<b>871,708.55</b>
<b>1.1</b>	<b>กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน 2 โครงการ</b>		<b>1,355.34</b>
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอำเภอไทยดอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้นเชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพญา-หัวหิน	จท.	-
2)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนข.	1,355.34
<b>1.2</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน 5 โครงการ</b>		<b>54,798.50</b>
1)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ. เชียงราย	ขบ.	2,365.81
2)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	7,685.50
	2.1) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		430.00
	2.2) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		350.00
	2.3) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		113.00
	2.4) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		6,792.50
3)	โครงการทางพิเศษสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	31,244.00
4)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	10,239.58
5)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอาคารผู้โดยสารหลัก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	3,263.61
<b>1.3</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน 15 โครงการ</b>		<b>468,564.48</b>
1)	โครงการจัดซื้อโดยสายไฟฟ้า จำนวน 200 คับพร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า	ขสมก.	2,272.22
2)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	รฟม.	21,197.00
3)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	12,146.00
4)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	9,803.00
5)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	123,354.00
6)	โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	31,149.35
7)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	7,596.94
8)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	56,066.25
9)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	35,839.74
10)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	26,065.75
11)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	23,384.91
12)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	51,823.28
13)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนข. ศึกษา	7,941.80
14)	โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนข. ศึกษา	59,924.24
15)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา	บกท.	-

ตารางที่ 2-11 กรอบวงเงินลงทุนโครงการ (ต่อ)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
<b>1.4</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน 8 โครงการ</b>		<b>298,004.67</b>
1)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	76,978.82
2)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	60,351.91
3)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	19,042.13
	3.1) ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		8,746.46
	3.2) ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม 6)		10,295.67
4)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	กทท.	35,099.54
5)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	14,382.00
6)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตองจ.ภูเก็ต	กทพ.	10,496.65
7)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	80,600.00
8)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	1,053.62
<b>1.5</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ</b>		<b>48,985.56</b>
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอำเภอไทยดอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาวพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	981.70
2)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	30,500.00
3)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน 9 จังหวัด)	ขบ.	8,065.84
4)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	ขบ.	9,438.02
<b>2.</b>	<b>กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดันได้ จำนวน 2โครงการ</b>		<b>24,049.00</b>
1)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	550.00
	1.1) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		105.00
	1.2) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.2 อ.เมือง จ.อุดรธานี		225.00
	1.3) โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.1 อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		220.00
2)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./สนข. ศึกษา	23,499.00
<b>วงเงินรวมทั้งสิ้น</b>			<b>895,757.55</b>

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

### 3. แหล่งเงินลงทุนโครงการ

จากกรอบวงเงินลงทุนโครงการข้างต้นภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 ที่มีวงเงินลงทุนโครงการทั้งหมด 895,757.55 ล้านบาท สามารถจำแนกประเภทแหล่งเงินทุนตามแหล่งที่มา รายละเอียดตามตารางที่ 2-12

ตารางที่ 2-12 แหล่งเงินลงทุนโครงการ

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
เงินงบประมาณ (งปม.)	74,135.07	8.28
เงินกู้	575,902.69	64.29
เงินที่มาจากทำให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP)	197,491.68	22.05
เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้)	3,409.11	0.38
เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	44,819.00	5.00
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>895,757.55</b>	<b>100.00</b>

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

ทั้งนี้ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 มีวงเงินลงทุนรวม 7,906.53 ล้านบาท สามารถ  
จำแนกประเภทแหล่งเงินทุนตามแหล่งที่มา รายละเอียดตามตาราง

ตารางที่ 2-13 แหล่งเงินลงทุนโครงการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

แหล่งเงินลงทุน	วงเงินลงทุนรวม					
	ไตรมาส 1	ไตรมาส 2	ไตรมาส 3	ไตรมาส 4	วงเงิน รวม	ร้อยละ
เงินงบประมาณ (งปม.)	434.17	322.12	479.05	1,666.86	2,902.20	36.71
เงินกู้	71.81	-	1,037.04	73.62	1,182.47	14.96
เงินที่มาจากทำให้เอกชนร่วม ลงทุน (PPP)	6.00	9.00	-	-	15.00	0.19
เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้)	2.29	2.29	2.28	-	6.86	0.09
เงินกองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (Thailand Future Fund: TFF)	-	-	1,520.00	2,280.00	3,800.00	48.05
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>514.27</b>	<b>333.41</b>	<b>3,038.37</b>	<b>4,020.48</b>	<b>7,906.53</b>	<b>100.00</b>

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

#### 4. แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

จากกรอบวงเงินลงทุนปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 รวมจำนวน 7,906.53 ล้านบาท  
มีแผนการใช้จ่ายเงินในแต่ละไตรมาส รายละเอียดตามตาราง

ตารางที่ 2-14 แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ 2560				
				ไตรมาส 1 (ต.ค.-ธ.ค.59)	ไตรมาส 2 (ม.ค.-มี.ค.60)	ไตรมาส 3 (เม.ย.-มิ.ย. 60)	ไตรมาส 4 (ก.ค.-ก.ย. 60)	รวม (ล้านบาท)
<b>1.</b>	<b>กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ</b>		<b>871,708.55</b>	<b>514.27</b>	<b>333.41</b>	<b>3,038.37</b>	<b>4,020.48</b>	<b>7,906.53</b>
<b>1.1</b>	<b>กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน 2 โครงการ</b>		<b>1,355.34</b>	<b>71.81</b>	<b>-</b>	<b>38.02</b>	<b>-</b>	<b>109.83</b>
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะสั้นเชิญชวนให้เอกชนเข้าเดินเรือ Ferry ในเส้นทางพัทยา-หัวหิน	จท.	-	-	-	-	-	-
2)	โครงการบริหารจัดการระบบตัวร่วม	สนช.	1,355.34	71.81	-	38.02	-	109.83
<b>1.2</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ จำนวน 5 โครงการ</b>		<b>54,798.50</b>	<b>297.01</b>	<b>146.41</b>	<b>2,789.09</b>	<b>3,948.17</b>	<b>7,180.68</b>
1)	โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ. เชียงราย	ขบ.	2,365.81	297.01	80.55	107.33	110.55	595.44
2)	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	7,685.50	-	56.40	138.70	1,461.40	1,656.50
	2.1) ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		430.00	-	26.00	20.00	40.00	86.00
	2.2) ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		350.00	-	25.00	15.00	30.00	70.00
	2.3) ท่าอากาศยานสกลนคร จ. สกลนคร		113.00	-	5.40	16.20	15.40	37.00
	2.4) ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		6,792.50	-	-	87.50	1,376.00	1,463.50
3)	โครงการทางพิเศษสายพระราม3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	กทพ.	31,244.00	-	7.14	1,541.43	2,301.43	3,850.00
4)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	10,239.58	-	2.32	1,001.63	74.79	1,078.74
5)	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอากาศยานโดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	3,263.61	-	-	-	-	-
<b>1.3</b>	<b>กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน 15 โครงการ</b>		<b>468,564.48</b>	<b>141.84</b>	<b>174.64</b>	<b>177.32</b>	<b>57.14</b>	<b>550.94</b>
1)	โครงการจัดซื้อโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า	ขสมก.	2,272.22	-	-	-	-	-
2)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	รฟม.	21,197.00	-	-	3.40	6.00	9.40
3)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	12,146.00	-	-	-	5.50	5.50
4)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	9,803.00	-	-	-	4.00	4.00
5)	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	123,354.00	-	-	-	15.00	15.00
6)	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-ญาไท	รฟท.	31,149.35	141.84	174.64	173.92	8.00	498.40
7)	โครงการระบบรถไฟฟ้ามีโอสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิตมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	7,596.94	-	-	-	-	-
8)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	56,066.25	-	-	-	2.64	2.64
9)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	35,839.74	-	-	-	2.80	2.80
10)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	26,065.75	-	-	-	2.80	2.80
11)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	23,384.91	-	-	-	2.80	2.80
12)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่ - สงขลา	รฟท.	51,823.28	-	-	-	2.64	2.64
13)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปัตตานี	รฟท./สนช. ศึกษา	7,941.80	-	-	-	2.32	2.32
14)	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนช. ศึกษา	59,924.24	-	-	-	2.64	2.64
15)	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul : MRO) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต	บกท.	-	-	-	-	-	-

ตารางที่ 2-14 แผนการใช้จ่ายเงิน ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 (ต่อ)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)	ปีงบประมาณ 2560				รวม (ล้านบาท)
				ไตรมาส 1 (ต.ค.-ธ.ค.59)	ไตรมาส 2 (ม.ค.-มี.ค.60)	ไตรมาส 3 (เม.ย.-มิ.ย. 60)	ไตรมาส 4 (ก.ค.-ก.ย. 60)	
1.4	กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม./คกก. PPP พิจารณา จำนวน 8 โครงการ		298,004.67	3.61	6.24	8.61	5.84	24.30
1)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	76,978.82	-	-	-	-	-
2)	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	60,351.91	-	-	-	-	-
3)	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	19,042.13	-	-	-	-	-
3.1)	ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		8,746.46	-	-	-	-	-
3.2)	ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม 6)		10,295.67	-	-	-	-	-
4)	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	กทท.	35,099.54	2.29	2.29	2.28	-	6.86
5)	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทท.	14,382.00	-	-	-	-	-
6)	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทท.	10,496.65	-	-	-	-	-
7)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ	ทล.	80,600.00	-	-	-	-	-
8)	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	1,053.62	1.32	3.95	6.33	5.84	17.44
1.5	กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จจำนวน 4 โครงการ		48,985.56	-	6.12	25.33	9.33	40.78
1)	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาวพัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	981.70	-	2.92	2.93	2.93	8.78
2)	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	30,500.00	-	-	-	-	-
3)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด)	ขบ.	8,065.84	-	1.60	11.20	3.20	16.00
4)	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	ขบ.	9,438.02	-	1.60	11.20	3.20	16.00
2.	กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องดำเนินการผลักดันได้ จำนวน 2 โครงการ		24,049.00	-	-	-	-	-
1)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	550.00	-	-	-	-	-
1.1)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		105.00	-	-	-	-	-
1.2)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.2 อ.เมือง จ.อุตรดิตถ์		225.00	-	-	-	-	-
1.3)	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.1 อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขะเข้า		220.00	-	-	-	-	-
2)	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./สนข.ศึกษา	23,499.00	-	-	-	-	-
วงเงินรวมทั้งสิ้น			895,757.55	514.27	333.41	3,038.37	4,020.48	7,906.53

(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

## 5. ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

จากการดำเนินโครงการทั้ง 36 โครงการ ภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ มีผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ รายละเอียดตามตารางที่ 2-15

ตารางที่ 2-15 ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
<b>กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ</b>	
<b>กลุ่มโครงการที่พร้อมให้บริการได้ จำนวน 2 โครงการ</b>	
1. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออก และตะวันตก ระยะสั้น (การเดินทางเรือเฟอร์รี่) (จท.)	ส่งเสริม/สนับสนุนการท่องเที่ยว โดยใช้บริการเรือโดยสารเชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออก (พัทยา-สัตหีบ)-ฝั่งตะวันตก (ชะอำ-หัวหิน-ปราณบุรี) เริ่มให้บริการเดือนมกราคม 2560
2. โครงการการบริหารจัดการระบบตัวร่วม (สนข.)	ส่งเสริม/สนับสนุนการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยช่วยอำนวยความสะดวก และเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทางโดยระบบขนส่งมวลชนของประชาชน

## ตารางที่ 2-15 ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ (ต่อ)

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
1. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จ.เชียงราย (ขบ.)	ช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทย สปป.ลาว และจีนตะวันตกตามเส้นทาง R3A
2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก (ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานสกลนคร และท่าอากาศยานกระบี่) (ทย.)	เพิ่มขีดความสามารถท่าอากาศยานในภูมิภาคให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสารและปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นและได้มาตรฐานสากล
3. โครงการทางพิเศษ สายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก (กทพ.)	ช่วยบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ช่วงดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตกและทางพิเศษเฉลิมมหานคร ช่วงบางโคล่-ดาวคะนอง โดยเฉพาะบริเวณสะพานพระราม 9 ที่ใช้เป็นเส้นทางทางทดแทนในกรณีที่สะพานพระราม 9 ต้องปิดซ่อมบำรุงใหญ่
4. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ (รฟท.)	ขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่ ระยะทาง 90 กิโลเมตร เพิ่มประสิทธิภาพและขีดความสามารถในการรองรับการเดินทางรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า
5. โครงการปรับปรุงระบบ Hold Baggage Screening System (HBS) และระบบ Baggage Handling System (BHS) ของระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ อาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building: MTB) ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทอท.)	เพิ่มประสิทธิภาพในการตรวจจับวัตถุระเบิดที่ตื่นลดความเสี่ยงในการซ่อมแซมเครื่องตรวจสอบวัตถุระเบิดรุ่นเดิมที่อาจชำรุด เนื่องจากไม่มีอะไหล่หรือ ความเสื่อมของอุปกรณ์ เพิ่มเสถียรภาพในการใช้งานให้กับระบบ HBS และ BHS
<b>กลุ่มโครงการที่เริ่มประกวดราคาได้ จำนวน 15 โครงการ</b>	
1. โครงการการจัดซื้อรถไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจูปไฟฟ้า (ขสมก.)	ช่วยยกระดับคุณภาพและมาตรฐานในการให้บริการของรถโดยสารประจำทางสาธารณะ และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4 (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางของประชาชน เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง สนับสนุนการขยายตัวของเศรษฐกิจลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง ส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม
3. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจาก กทม. ไปสู่ปริมณฑล เพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง
4. โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา (รฟม.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนจาก กทม. ไปสู่ปริมณฑล เพิ่มประสิทธิภาพและขยายการให้บริการของโครงข่ายรถไฟฟ้า และสนับสนุนให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อลดปริมาณการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนตัวจากบริเวณชานเมืองเข้ามายังพื้นที่ใจกลางเมือง



## ตารางที่ 2-15 ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ (ต่อ)

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
5. โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย(รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน เชื่อมโยงฝั่งตะวันออก-ตะวันตกของกรุงเทพมหานคร และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง
6. โครงการระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย (ระยะที่ 1) ช่วงพญาไท-บางซื่อ (ระยะที่ 2) ช่วงบางซื่อ-ดอนเมือง (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง เพิ่มความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลา สำหรับการเปลี่ยนถ่ายเครื่องบินของผู้โดยสารทางอากาศ
7. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบรถไฟชานเมือง เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของระบบรถไฟในกรุงเทพมหานครเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ และเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการด้านการเดินทางรถไฟทางไกล รถไฟชานเมือง รวมทั้งรถไฟฟ้าชานเมือง
8. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายเหนือ ให้สามารถรองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการเดินทางระยะทาง 285 กิโลเมตร
9. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ และขยายโครงข่ายรถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 309 กิโลเมตร
10. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ระยะทาง 174 กิโลเมตร
11. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ ระยะทาง 167 กิโลเมตร รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น
12. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (รฟท.)	เพิ่มความจุทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น ระยะทาง 324 กิโลเมตร
13. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (รฟท./สนข. ศึกษา)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟในเส้นทางสายใต้ ระยะทาง 45 กิโลเมตร จากสถานีปาดังเบซาร์ เชื่อมต่อกับระบบรถไฟทางคู่ที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า สายอโศก-ปาดังเบซาร์รองรับการเจริญเติบโตของการค้าชายแดน
14. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ (รฟท./สนข. ศึกษา)	เพิ่มความจุของทางรถไฟไม่น้อยกว่า 2 เท่าตัว และเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ความรวดเร็วในการเดินขบวนรถไฟ และสนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสู่กลุ่มจังหวัดทางภาคเหนือ
15. โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair and Overhaul: MRO) ณ ท่าอากาศยานอุตะเภา	การพัฒนาธุรกิจศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. โดยร่วมลงทุนกับเอกชน

## ตารางที่ 2-15 ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ (ต่อ)

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
<b>กลุ่มโครงการที่เสนอ ครม. หรือคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) พิจารณา จำนวน 8 โครงการ</b>	
1. โครงการก่อสร้างรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ (รฟท.)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟใหม่ในเส้นทางสายเหนือ รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้นและส่งเสริมการท่องเที่ยว ระยะทาง 326 กิโลเมตร
2. โครงการก่อสร้างรถไฟ สายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (รฟท.)	ขยายโครงข่ายทางรถไฟใหม่ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ ระยะทาง 355 กิโลเมตร รองรับความต้องการด้านการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น และส่งเสริมการท่องเที่ยว
3. โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช และช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา (เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม 6) (รฟท.)	ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขต กทม. และปริมณฑลที่จะเป็นแกนหลักในการเดินทางระหว่างใจกลางเมืองไปสู่ชานเมืองโดยรอบ ลดปัญหาการจราจรติดขัด
4. โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (กทท.)	เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการค้าของประเทศ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับตู้สินค้าอีก 6,900 ล้านที่อียู/ปี เพื่อให้มีท่าเทียบเรือรองรับความต้องการการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นทำให้สามารถรองรับปริมาณตู้สินค้าที่จะเพิ่มสูงขึ้น
5. โครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก (กทพ.)	บรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบน ถ.ประเสริฐมุนีกิจ และ ถ.ประดิษฐ์มนูธรรมบริเวณทางแยกต่างระดับคลองรัช และลดการคับคั่งของจราจรบริเวณแยกสัญญาณไฟจราจรบน ถ.ประเสริฐมุนีกิจ และเพิ่มการกระจายปริมาณการจราจรไปทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙ ได้
6. โครงการทางพิเศษ สายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต (กทพ.)	บรรเทาปัญหาจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ในการเดินทางเชื่อมระหว่างกะทู้และหาดป่าตอง
7. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ (ทล.)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 4 ช่องจราจร ในเส้นทางสู่ภาคใต้ของประเทศ รองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้น
8. โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม(ขบ.)	ช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าการค้าระหว่างประเทศจากการขนส่งและพิธีการทางการค้าที่ลดขั้นตอน สะดวก และประหยัด
<b>กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอกโครงการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ</b>	
1. โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและตะวันตก ระยะยาว (การพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่) (จท.)	ท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบน ฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ให้มีบริการเดินเรือเฟอร์รี่เต็มรูปแบบที่สามารถให้บริการขนส่งผู้โดยสารและรถยนต์
2. โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย (ทล.)	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ขนาด 4 ช่องจราจร ระยะทาง 62.6 กิโลเมตร เชื่อมต่อระหว่างชายแดนไทย/มาเลเซีย-อำเภอหาดใหญ่ จ.สงขลา ช่วยอำนวยความสะดวกในทางเดินทางให้มีความรวดเร็ว ประหยัด และปลอดภัย

## ตารางที่ 2-15 ผลผลิตและผลลัพธ์ที่คาดว่าจะได้รับ (ต่อ)

โครงการ	ผลผลิต/ผลลัพธ์
<b>กลุ่มโครงการที่เตรียมข้อเสนอโครงการแล้วเสร็จ จำนวน 4 โครงการ</b>	
3. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน 9 จังหวัด)(ขบ.)	สถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค จังหวัดชายแดน 9 จังหวัด ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สอนแก้ว ตราด กาญจนบุรี สงขลา และนราธิวาส เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย
4. โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)(ขบ.)	สถานีขนส่งสินค้าเมืองหลัก ทั้ง 8 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครสวรรค์ พิษณุโลก ขอนแก่น อุบลราชธานี นครราชสีมา ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี โดยมีอาคารและสิ่งก่อสร้างประกอบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ภายในประเทศ
<b>กลุ่มโครงการสำคัญที่ต้องการผลักดัน จำนวน 2 โครงการ</b>	
1. โครงการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางการขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (จ.บุรีรัมย์ อุตรดิตถ์ และกำแพงเพชร) (ทล.)	สิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางถนน และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งและส่งเสริมความปลอดภัย
2. โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (รฟม./สนช.ศึกษา)	ระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนใน จ.ภูเก็ต และนักท่องเที่ยว ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ก่อให้เกิดการจ้างงานในระหว่างก่อสร้าง

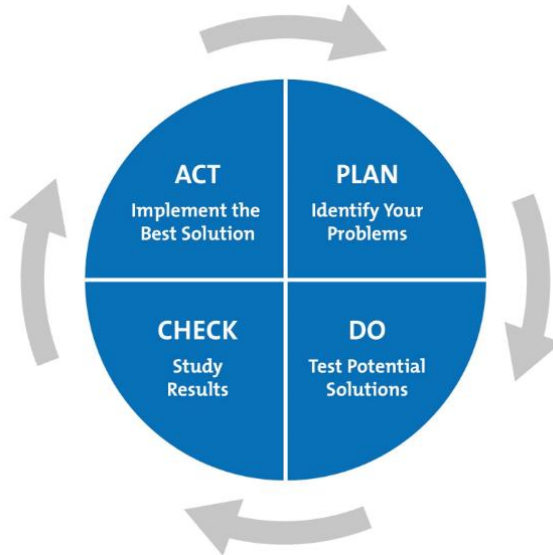
(แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕60 (Action Plan), ออนไลน์, 2560)

## แนวคิด ทฤษฎีการจัดทำแผนและการนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

### 1. วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA)

วงจร PDCA (Plan-Do-Check-Action) พัฒนามาจากแนวคิดของ วอลท์เตอร์ ชิวฮาร์ท (Dr. Walter Shewhart) ในระยะแรกรู้จักวงจร PDCA ในนาม Shewhart Cycle ผู้บุกเบิกการใช้สถิติสำหรับวงการอุตสาหกรรม จากนั้น เอ็ดเวิร์ด เดมมิ่ง (Dr. William Edwards Deming) ได้นำมาพัฒนาปรับใช้ในการควบคุมคุณภาพในวงการอุตสาหกรรมของญี่ปุ่น เพราะเชื่อว่าคุณภาพสามารถปรับปรุงได้ จึงเกิดเป็นแนวคิดของการพัฒนาคุณภาพงานขั้นพื้นฐาน เป็นการกำหนดขั้นตอนการทำงานเพื่อสร้างระบบการผลิตสินค้าให้มีคุณภาพดี การให้บริการที่ดี หรือทำให้กระบวนการทำงานเป็นไปอย่างมีระบบ โดยสามารถนำไปปรับใช้ในทุกสาขาวิชารวมทั้งการดำเนินชีวิตประจำวันของมนุษย์ หรือรู้จักกันในอีกชื่อว่า “วงจรเดมมิ่ง (Deming Cycle)”

แผนภาพที่ 2-6 วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA)



(Plan-Do-Check-Act (PDCA) Continually Improving in a Methodical Way, Online, 2018)

### 1.1 องค์ประกอบของวงจรการบริหารงานคุณภาพ

PDCA หรือ Deming Cycle ประกอบด้วย 4 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

**1.1.1 P (Plan)** คือ ขั้นตอนการวางแผน ขั้นตอนนี้ต้องนำงานทั้งหมดที่อยู่ในความรับผิดชอบมาจัดเรียงลำดับความสำคัญ กำหนดวัตถุประสงค์ของงาน และเป้าหมายในการทำงาน ซึ่งควรจัดเตรียมเป็นเอกสารที่ระบุถึงวิธีการและขั้นตอนการทำงาน ระยะเวลาที่ใช้ ผู้รับผิดชอบ ผู้ตรวจสอบ ถ้าการทำงานนั้นมีผู้ร่วมทำงานหลายคน ในกรณีที่เตรียมแผนงานของตนเองต้องมีการวางแผนด้วย ซึ่งควรจะมีเอกสารกำกับในการวางแผนการทำงาน มีการจัดลำดับความสำคัญของงาน และควรมีแผนสำรองสำหรับงานที่เข้ามาแทรกตามที่ได้วางแผนไว้ เพื่อให้การทำงานไม่ติดขัด และทันต่อเวลา

**1.1.2 D (Do)** คือ ขั้นตอนการดำเนินการแก้ไขปัญหตามแนวทางที่วางไว้ในขั้นตอน วิธีการ ลำดับงานที่กำหนดไว้ใน Plan นำมาปฏิบัติ โดยทำการศึกษาถึงวิธีการที่ดีที่สุดในการทำงานนั้นๆ เพื่อนำมาปฏิบัติให้เกิดประโยชน์ และในระหว่างการทำงานควรเก็บข้อมูลที่สำคัญต่างๆ เพื่อประโยชน์ในการทำงานครั้งต่อไป หรือจัดบันทึกข้อบกพร่องของงานเพื่อนำมาปรับปรุงการทำงานต่อไป

**1.1.3 C (Check)** คือ ขั้นตอนการตรวจสอบและเปรียบเทียบผล เป็นการตรวจสอบการทำงานที่ได้ทำไปแล้วในขั้นตอน Do ว่าเป็นไปตามความต้องการหรือมาตรฐานที่ได้กำหนดไว้หรือไม่ และอาจใช้เครื่องมือช่วยในการตรวจสอบ โดยการตรวจสอบทั่วไป ได้แก่ ระยะเวลาตามเป้าหมาย คุณภาพของงาน วิธีการหรือขั้นตอนการทำงาน ซึ่งการตรวจสอบการทำงานควรมีการจัดบันทึกในรูปแบบต่างๆ ไว้ เพื่อให้ง่ายในการปรับปรุง และนำมาแก้ไขในการทำงานครั้งต่อไป

**1.1.4 A (Action)** คือ การกำหนดเป็นมาตรฐานและปรับปรุงให้ดียิ่งขึ้น หากมีข้อบกพร่องที่เกิดขึ้นจากการตรวจสอบควรรหาวิธีการและขั้นตอนในการแก้ไขทันที

หรือตามระยะเวลาที่กำหนด โดยทำการค้นหาสาเหตุ และใช้วิธีการแก้ไขที่ดีที่สุดเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาซ้ำ และควรมีวิธีการพัฒนาปรับปรุงงาน ถึงแม้ว่าการตรวจสอบจะไม่พบข้อบกพร่องก็ควรจะมีวิธีการพัฒนาปรับปรุงอยู่เสมอ เพื่อให้งานนั้นมีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น เมื่อพบข้อบกพร่องหรือต้องการพัฒนาปรับปรุงการทำงานให้ดีขึ้นกว่าเดิม ควรวางแผนใหม่โดยปรับปรุงจากแผนการทำงานเดิม เพื่อให้ได้งานที่ดีขึ้นและมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง

ฉะนั้น หลักการของ Deming Cycle คือ วางแผนงาน (Plan) ปฏิบัติตามแผนที่วางไว้ (Do) ตรวจสอบการทำงานที่ปฏิบัติ (Check) และแก้ไขข้อบกพร่องหรือพัฒนาให้ดีขึ้น (Action) ต่อเนื่องกันไปไม่มีที่สิ้นสุด

(วงจรมะยม PDCA (Deming Cycle), ออนไลน์, 2560)

## 1.2 ประโยชน์ของวงจรมะยมการบริหารงานคุณภาพ (PDCA)

1.2.1 การวางแผนงานก่อนการปฏิบัติงาน จะทำให้เกิดความพร้อมเมื่อได้ปฏิบัติงานจริง การวางแผนงานควรวางให้ครบทั้ง 4 ขั้นตอน ดังนี้

1.2.1.1 ขั้นการศึกษา คือ การวางแผนศึกษาข้อมูล วิธีการความต้องการของตลาด ข้อมูลด้านวัตถุดิบ ด้านทรัพยากรที่มีอยู่หรือเงินทุน

1.2.1.2 ขั้นเตรียมงาน คือ การวางแผนการเตรียมงานด้านสถานที่ การออกแบบผลิตภัณฑ์ ความพร้อมของพนักงาน อุปกรณ์ เครื่องจักร และวัตถุดิบ

1.2.1.3 ขั้นดำเนินงาน คือ การวางแผนแนวทางการปฏิบัติงานของแต่ละส่วนงาน เช่น ฝ่ายผลิต ฝ่ายขาย

1.2.1.4 ขั้นการประเมินผล คือ การวางแผนหรือเตรียมการประเมินผลงานอย่างเป็นระบบ เช่น ประเมินจากยอดการจำหน่าย ประเมินจากการติชมของลูกค้า เพื่อให้ผลที่ได้จากการประเมินเกิดความเที่ยงตรง

1.2.2 การปฏิบัติตามแผนงาน ทำให้ทราบขั้นตอน วิธีการ และสามารถเตรียมงานหรือทราบอุปสรรคล่วงหน้า ดังนั้น การปฏิบัติงานก็จะเกิดความราบรื่นและเรียบร้อยนำไปสู่เป้าหมายที่กำหนดไว้

1.2.3 การตรวจสอบให้ได้ผลที่เที่ยงตรงเชื่อถือได้ ประกอบด้วย

1.2.3.1 ตรวจสอบจากเป้าหมายที่ได้กำหนดไว้

1.2.3.2 มีเครื่องมือที่เชื่อถือได้

1.2.3.3 มีเกณฑ์การตรวจสอบที่ชัดเจน

1.2.3.4 มีกำหนดเวลาการตรวจสอบที่แน่นอน

1.2.3.5 บุคลากรที่ทำการตรวจสอบต้องได้รับการยอมรับ

จากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เมื่อการตรวจสอบได้รับการยอมรับ การปฏิบัติงานขั้นต่อไปก็ดำเนินงานต่อไปได้

1.2.4 การปรับปรุงแก้ไข ข้อบกพร่องที่เกิดขึ้น ไม่ว่าจะ เป็นขั้นตอนใดก็ตาม เมื่อมีการปรับปรุงแก้ไขจะส่งผลให้คุณภาพดีขึ้น

(ทฤษฎีองค์การและการจัดการเชิงกลยุทธ์ขั้นสูง, ออนไลน์, 2560)

### 1.3 การนำหลักการ PDCA หรือ Deming Cycle มาใช้ในการปฏิบัติงาน และการนำแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ

กระทรวงพาณิชย์ โดยสำนักงานปลัดกระทรวงพาณิชย์ ได้นำหลักการ PDCA ในการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ โดยการแปลงกลยุทธ์ที่กำหนดไว้เป็นแผนปฏิบัติการประจำปี ซึ่งโดยทั่วไปจะประกอบด้วยกิจกรรมที่ต้องทำ เวลาดำเนินการ ผู้ปฏิบัติหรือผู้รับผิดชอบ งบประมาณ และตัวชี้วัด ทั้งนี้ โดยมีโครงสร้างองค์กร ระบบงาน เทคโนโลยี ฯลฯ รองรับ ซึ่งการนำกลยุทธ์ ไปปฏิบัติ ประกอบด้วยกระบวนการย่อย 2 ส่วน ได้แก่

**1.3.1 การจัดทำแผนปฏิบัติการ (Action Plan)** แผนปฏิบัติการจะเป็นแผนที่ถูกกำหนดขึ้นโดยระบุรายละเอียดแผนงานและโครงการต่างๆ ที่มีเป้าหมายสอดคล้องกับ เป้าประสงค์และเป้าหมายของแผนกลยุทธ์ที่กำหนดไว้ ดังนั้น รูปแบบของแผนปฏิบัติการที่จัดทำ จึงนิยมดำเนินการโดยใช้กรอบการวางแผนแบบเหตุผลสัมพันธ์ (Logical Framework Project Planning) ซึ่งเป็นการชี้ให้เห็นถึงความสัมพันธ์ของเป้าหมายเชิงกลยุทธ์ ตัวชี้วัดความสำเร็จ และทรัพยากร ที่จำเป็นในการดำเนินงาน

**1.3.2 การปฏิบัติการ (Take Action)** การปฏิบัติการเป็นกระบวนการ ดำเนินการตามแผนงาน/โครงการ และกิจกรรมที่กำหนดไว้ โดยทั่วไปจะมี 2 ส่วน คือ

1.3.2.1 การปฏิบัติตามแผนงาน/งาน/โครงการ ตามกลยุทธ์ขององค์กร เพื่อดำเนินการจัดทำผลผลิตหรือให้บริการแก่ลูกค้าหรือผู้รับบริการ

1.3.2.2 การปฏิบัติตามแผนงาน/โครงการที่เป็นพันธกิจสนับสนุน ได้แก่ การจัดการความรู้ (Knowledge Management) ในองค์กร หรือการพัฒนาองค์กรและการจัดการ (Management Development) ซึ่งจะช่วยสนับสนุนให้การปฏิบัติงานตามข้อ 5.3.2.1 เกิดประสิทธิภาพและประสิทธิผล โดยทั่วไปสิ่งที่ต้องดำเนินการ ได้แก่ การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การปรับปรุงกระบวนการปฏิบัติงาน การพัฒนาบุคลากร การจัดการระบบสารสนเทศ และการบริหาร คุณภาพเพื่อเพิ่มผลผลิต ฯลฯ

### 1.4 ขั้นตอนการนำแผนยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติ

การบริหารยุทธศาสตร์แบบครบวงจรนั้น องค์กรต่างๆ ทั้งภาครัฐ และเอกชน นิยมใช้วงจรการบริหารงานคุณภาพ (PDCA) หรือ Deming Cycle ดังนี้

#### 1.4.1 ขั้นตอนการวางแผน “P (Plan or Planning)”

คือ ขั้นตอนการกำหนดนโยบายให้เป็นรูปธรรมและมีความพร้อมที่จะนำไปสู่การปฏิบัติได้ โดยต้องประชุมระดมสมองร่วมกันทั้งผู้บริหารในทุกระดับและผู้ปฏิบัติงาน เพราะทุกคนมีส่วนเกี่ยวข้องกับแผนยุทธศาสตร์ เมื่อได้จัดทำแผนเสร็จแล้ว ขั้นตอนต่อไป คือ ขั้นตอนการกระจายนโยบาย (Policy Deployment) หรือขั้นตอนการกระจายยุทธศาสตร์ (Strategy Deployment)

ขั้นตอนการกระจายนโยบาย (Policy Deployment) ประเทศ ญี่ปุ่นใช้ระบบที่เรียกว่า “Hoshin Kanri” ซึ่งเป็นระบบเพื่อบริการลูกค้าประสงค์ขององค์กร โดยส่งเสริมและเชื่อมโยง ศักยภาพ ความสามารถขององค์กรให้เกิดสมรรถนะที่สูงขึ้นด้วยการกระจาย นโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างมีเอกภาพ เป็นระบบการบริหารนโยบายที่คำนึงถึงทิศทาง (Direction)

เป้าหมาย (Target) และวิธีการ (Means) ไปพร้อมๆ กัน การบริหารนโยบายแบบ Hoshin Kanri ประกอบด้วย 5 ขั้นตอน ได้แก่

ขั้นที่ 1 การวัดระบบโดยรวม อาศัยผลการวิเคราะห์ SWOT เพื่อพิจารณาทั้งปัจจัยภายในและภายนอกขององค์กร

ขั้นที่ 2 การกำหนดจุดมุ่งหมายหลัก หมายถึง การกำหนดทิศทางและเป้าหมายขององค์กร

ขั้นที่ 3 การทำความเข้าใจสถานการณ์และสภาพแวดล้อม เพื่อให้กลไกการแปรนโยบายผสมเข้ากับโครงสร้างโดยรวมขององค์กร

ขั้นที่ 4 การกำหนดทรัพยากรในการบรรลุผล

ขั้นที่ 5 การกำหนดกระบวนการหรืองานของระบบ คือ มีส่วนร่วมในการเห็นชอบเพื่อให้มีการปรับเปลี่ยนระบบอย่างมีนัยสำคัญ กระบวนการขับเคลื่อนการกระจายนโยบาย เกิดจากการเชื่อมโยงผู้บริหารระดับสูงลงสู่ผู้บริหารระดับกลางและกลุ่มผู้ปฏิบัติการ โดยอาศัยการมีส่วนร่วม กล่าวคือ ผู้บริหารระดับสูง กำหนดทิศทางที่เหมาะสมในรูป วิสัยทัศน์ พันธกิจและเป้าประสงค์หลักโดยรวมของยุทธศาสตร์องค์กร ผู้บริหารระดับกลางผลักดันให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ระดับประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategy Issues) และยุทธศาสตร์ (Strategies) ส่วนทีมงานและผู้ปฏิบัติรายบุคคลต้องเข้าใจในภารกิจของตนว่าจะต้องปฏิบัติงานอะไร เพื่อให้เกิดการผลักดันให้บรรลุผลผลิตและผลลัพธ์

#### 1.4.2 ขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัติ “D (Do or Implementation)”

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องร่วมมือกันอย่างใกล้ชิดเพื่อถ่ายทอดความรู้ความเข้าใจในแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการแก่บุคลากรที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย บุคคลเหล่านี้จะต้องเข้าใจเรื่องแผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการอย่างถ่องแท้ เพราะคุณภาพ ประสิทธิภาพ และประสิทธิผลของงานย่อมขึ้นอยู่กับระดับของความรู้ความเข้าใจในแผน ทั้งนี้ ขั้นตอนการนำแผนไปปฏิบัตินี้ ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ใช้แนวทางการบริหารมุ่งผลสัมฤทธิ์ และพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี พ.ศ. 2546 ต้องมีการกำหนดจุดมุ่งหมายในแต่ละระดับไว้ชัดเจน (Goals at All Levels) กำหนดปัจจัยหลักแห่งความสำเร็จ (Critical Success Factors: CSFs) ทั้งในระดับภาพรวมขององค์กรตามมิติดัชนีวัดความสำเร็จแบบสมดุลทุกด้าน ตลอดจนกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (KPIs) โดยเฉพาะตัวชี้วัดในระดับผลผลิต (Output) และผลลัพธ์ (Outcome) ซึ่งเป็นตัวชี้วัดหลักของงานและโครงการ นอกจากนี้ ควรมีการกำหนดแหล่งตรวจสอบความน่าเชื่อถือของตัวชี้วัดและผู้รับผิดชอบด้านการติดตามและประเมินผล (Monitoring and Evaluation)

#### 1.4.3 ขั้นตอนการติดตามประเมินผล “C (Check or Evaluation)”

มีการบริหารที่เน้นวิธีการปฏิบัติแตกต่างกันอยู่ 2 แนวทาง กล่าวคือ แนวทางแรก เน้นการบริหารยุทธศาสตร์ขององค์กรโดยพิจารณาจากกระบวนการ (Process-Oriented Management or P- Criteria) ซึ่งให้ความสำคัญกับการติดตามประเมินผลกลุ่มตัวชี้วัดที่เป็นตัวขับเคลื่อน (Drive KPIs or Lead KPIs) ซึ่งได้แก่ ตัวชี้วัดในขั้นตอนทรัพยากรที่จำเป็น (Input Indicators) ตัวชี้วัดในขั้นตอนกิจกรรมหรือกระบวนการ (Process Indicators) และตัวชี้วัดที่เป็นผลของการปฏิบัติ (Result KPIs or Lag KPIs) หรือตัวชี้วัดที่เป็นผลผลิต (Output) ผลลัพธ์ (Outcome) อย่างแท้จริง ส่วนแนวทางที่สอง เน้นการบริหารยุทธศาสตร์ โดยพิจารณาจาก

ผลสัมฤทธิ์ (Results-Oriented Management or R-Criteria) เน้นที่การประเมินผลสัมฤทธิ์ หรือการประเมินที่ผลลัพธ์ หรือประเมินที่ตัวชี้วัดที่เป็นผล (Results or Lag Indicators)

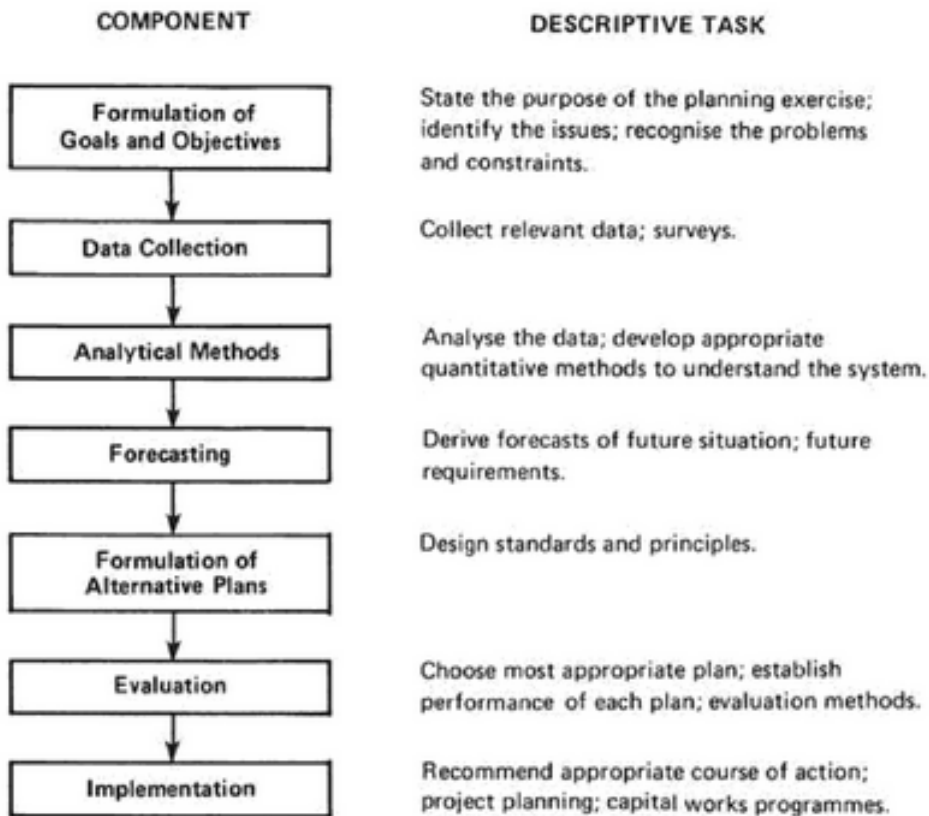
**1.4.4 ขั้นตอนการปรับมาตรฐาน “A (Act or Standardization)”**

ควรกำหนดให้มีคณะทำงานเพื่อติดตามผลการดำเนินงาน หากพบว่าผลการดำเนินงานต่ำกว่าเป้าหมาย ต้องพยายามปรับแผนการดำเนินงานให้สามารถผลักดัน เพื่อให้บรรลุเป้าหมายที่ตั้งไว้ นอกจากนี้ หากพบว่าผลการดำเนินงานบรรลุเป้าหมายและพบว่า เป้าหมายที่ตั้งไว้ต่ำ ต้องพยายามยกระดับเกณฑ์หรือระดับเป้าหมายให้สูงขึ้น (การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategic Implementation), ออนไลน์, 2560)

**งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง**

วัตถุประสงค์ของการวางแผนการขนส่ง (Transport Planning) คือ การค้นหา ทางเลือกที่ดีที่สุดจากทรัพยากรที่มี ปัจจัยพื้นฐานในการวางแผนการขนส่ง กรอบการวางแผนอย่างเป็นระบบ (Systems Planning Framework) ซึ่งได้มีการนำกรอบแนวคิดดังกล่าวมาปรับใช้ในการวางแผน ประกอบด้วย 7 ขั้นตอนหลัก ดังนี้

แผนภาพที่ 2-7 การดำเนินงานอย่างเป็นระบบ (The Systems Approach)



(Future Funding: Review of international transport planning and funding frameworks, Online, 2018)



ขั้นตอนหลักที่สำคัญ 7 ขั้นตอนในการวางแผน คือ (1) กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ ซึ่งระบุถึงวัตถุประสงค์ของการจัดทำแผน โดยต้องระบุถึงประเด็นปัญหาและข้อจำกัดต่างๆ (2) การเก็บข้อมูลที่เกี่ยวข้อง (3) การวิเคราะห์ข้อมูล โดยพัฒนาวิธีการในเชิงปริมาณที่เหมาะสมเพื่อให้เข้าใจระบบ (4) การพยากรณ์สถานการณ์ในอนาคตและความต้องการในอนาคต (5) การกำหนดมาตรฐานและแผนทางเลือกต่างๆ (6) เลือกแผนงานที่เหมาะสมที่สุดและกำหนดการดำเนินงานของแต่ละแผน และวิธีการประเมินผล และ 7) เสนอแนะวิธีการปฏิบัติที่เหมาะสม การวางแผนโครงการ และโปรแกรมการลงทุน ทั้งนี้ ในการปฏิบัติการตามแผนต้องได้รับการสนับสนุนทั้งในด้านทรัพยากรและด้านการเมืองเป็นสำคัญ (John Black, 1981 : 21-23)

รายงาน Future Funding Review of International Transport Planning and Funding Frameworks (2557) ได้ตรวจสอบกระบวนการวางแผนการขนส่งของ 6 ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา เยอรมนี ฝรั่งเศส สวีเดน และไอร์แลนด์ เพื่อสร้างความเข้าใจในการกำหนดนโยบายขนส่งและการจัดสรรงบประมาณของต่างประเทศ สำหรับนโยบายขนส่งของประเทศฝรั่งเศสที่รับผิดชอบโดยกระทรวง Ecology, Energy and Sustainable Development (MEESD) กำหนดเป้าหมายการขนส่งระดับชาติในแผนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศ (National Transport Infrastructure Plan: SNIT) ซึ่งการวางแผนของประเทศฝรั่งเศสได้พิจารณาครอบคลุมทุกรูปแบบการขนส่ง (Modes of Transport) และปัจจัยที่ใช้ประกอบการพิจารณาจะปรับเปลี่ยนไปตามบริบท ทั้งนี้ การวางแผนการขนส่งขึ้นอยู่กับระดับบริการที่คาดหวังจากผู้ให้บริการ รัฐบาลฝรั่งเศสยังได้นำ “Grenelle Environment Roundtable” ที่มุ่งสู่การพัฒนาอย่างยั่งยืนด้วยการเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมมาใช้ ซึ่งแผนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศประกอบด้วย 4 เป้าหมาย ดังนี้

1. การใช้ระบบคมนาคมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และจำกัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่เพิ่ม
2. การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานในพื้นที่ภูมิภาค
3. การปรับปรุงประสิทธิภาพการใช้พลังงานของระบบ
4. การลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมของโครงข่าย

การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานของฝรั่งเศสเปลี่ยนจากระบบแผนที่มียุทธศาสตร์หลายปีเป็นการวางแผนเชิงสัญญาระหว่างรัฐบาลกลางและภูมิภาค ซึ่งมีมติการพัฒนาของภูมิภาคและประเทศได้นำไปประกอบการพิจารณาวางแผนทั้งในระดับชาติและระดับภูมิภาค

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศเป็นองค์ประกอบสำคัญในการวางแผนตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 เป็นต้นมา สัดส่วนการจัดสรรงบประมาณในการพัฒนาถนนลดลงอย่างชัดเจนเมื่อเปรียบเทียบกับการพัฒนาทางรางและขนส่งสาธารณะ

การใช้กระบวนการทำสัญญาในลักษณะนี้สร้างความมั่นใจได้ว่ารัฐบาลท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมในการเลือกรูปแบบการปฏิบัติการ สำหรับการร่วมลงทุน รัฐบาลท้องถิ่นจะมีส่วนร่วมโดยตรงในการได้ประโยชน์สูงสุดจากแต่ละโครงการของรัฐบาลทั้งในด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม

ทั้งนี้ โครงการขนาดใหญ่ซึ่งมีผลกระทบสูงจะไม่อยู่ภายใต้กรอบสัญญาดังกล่าว เช่น โครงการทางพิเศษ โครงการทางหลวงเชื่อมต่อกุมิภาค ซึ่งมีความสำคัญในลำดับต้นๆ ของประเทศ หรือ รถไฟความเร็วสูง (TGV) เป็นต้น

ตั้งแต่ พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา ประชาชนได้มีส่วนร่วมให้ความเห็นต่อกระบวนการดังกล่าว ทั้งนี้ สำหรับโครงการที่มีวงเงินมากกว่า 300 ล้านบาทหรือมีระยะทางมากกว่า 40 กิโลเมตร รัฐบาลจำเป็นต้องเปิดเผยให้ประชาชนได้มีส่วนร่วมออกความเห็น ซึ่งกระบวนการนี้จะทำให้ระยะเวลาโครงการเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 1 ปี แต่จะทำให้โครงการเป็นที่ยอมรับมากขึ้น และในบางกรณีมีการปรับปรุงคุณภาพด้วย

(Future Funding: Review of international transport planning and funding frameworks, Online, 2018)

## สรุป

การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย มีความเชื่อมโยงกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายกระทรวงคมนาคม โดยได้มีการกำหนดเป้าหมายการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) และกำหนดเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมในการบรรจุโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ทั้งในด้านความสอดคล้องกับนโยบายต่างๆ เป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบหรือเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาของคณะกรรมการฯ ชุดต่างๆ และเป็นโครงการที่เป็นภารกิจในเชิงยุทธศาสตร์มิใช่ภารกิจประจำที่หน่วยงานต้องดำเนินการอยู่แล้ว และมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้อย่างทันเวลา ซึ่งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 ได้บรรจุรายละเอียดแผนงาน/โครงการ งบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งสิ้น 111 โครงการ

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 นั้น ปรากฏว่า

1. มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาจากร่างยุทธศาสตร์ชาติถ่ายทอดลงมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

2. แผนแต่ละประเภทสอดคล้องเป้าหมายและวิธีการที่จะทำให้บรรลุผลได้อย่างสอดคล้องกัน
3. แผนมีความชัดเจนในเรื่องห้วงเวลาที่ตรงกัน
4. มีการบ่งชี้ระยะเวลาในการดำเนินการที่ชัดเจน
5. ความชัดเจนของกรอบวงเงินลงทุนที่จะเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในภาพรวมตลอดระยะเวลาของแผน

6. การติดตามและประเมินผลของการพัฒนา ซึ่งต้องมีการติดตาม ประเมินผลเพื่อรับทราบผลการดำเนินงาน ความก้าวหน้า และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ยังไม่ได้ประเมินผลการดำเนินงาน

## บทที่ 3

# ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยพื้นฐานในการขับเคลื่อนแผนฯ

## การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของต่างประเทศที่ประสบความสำเร็จ

ผู้วิจัยได้ทบทวนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของต่างประเทศที่มีการปฏิบัติที่เป็นเลิศจาก 2 ประเทศ ประกอบด้วย

1. สหราชอาณาจักร
2. ออสเตรเลีย

สรุปประเด็นได้ดังต่อไปนี้

### 1. สหราชอาณาจักร

สหราชอาณาจักร ได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการอุตสาหกรรมของประเทศ (Building Our Industrial Strategy) มีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมคุณภาพชีวิต การเติบโตของเศรษฐกิจ ด้วยการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และการขับเคลื่อนความเจริญของประเทศ โดยได้ระบุถึงการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ ทั้งในด้านการบำรุงรักษาและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ตลอดจนการบูรณาการโครงข่ายที่เป็นพื้นฐานของเศรษฐกิจ ซึ่งโครงข่ายคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานสำคัญในการดำรงชีวิตประจำวันและเศรษฐกิจ

#### 1.1 ยุทธศาสตร์การพัฒนา

ยุทธศาสตร์การลงทุนด้านคมนาคม เพื่อนำพาประเทศให้ก้าวไปข้างหน้า (Transport Investment Strategy: Moving Britain Ahead) มีเป้าหมายที่สำคัญในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังนี้

1. สร้างความน่าเชื่อถือ บรรเทาปัญหาจราจร และเพิ่มการเชื่อมต่อของโครงข่ายการขนส่ง
2. ส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยการเพิ่มผลิตภาพ (Productivity) และตอบสนองกับลำดับความสำคัญในการเติบโตของท้องถิ่น
3. เพิ่มความสามารถในการแข่งขันในระดับโลก โดยพัฒนาให้เป็นแหล่งดึงดูดการค้าการลงทุน
4. ส่งเสริมการพัฒนาที่อยู่อาศัย

สำหรับการจัดลำดับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในรูปแบบต่างๆ มีประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณา ดังนี้

1. การปรับปรุงสภาพและการปฏิบัติการของโครงข่ายปัจจุบัน เช่น โครงข่ายรถไฟที่มีอายุมากและใช้งานมาเป็นเวลานาน โครงข่ายถนนเพื่อให้สามารถยืดหยุ่นรองรับความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้

2. การเพิ่มความสามารถในการรองรับในปัจจุบันเพื่อบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด

3. เพิ่มการเชื่อมโยงด้วยการเพิ่มความสามารถของโครงข่าย

4. การปรับปรุงประสบการณ์ของผู้ใช้บริการ ทั้งในด้านความรวดเร็ว ความสำเร็จ เชื่อถือ ตรงต่อเวลา ความสะดวกสบาย การออกแบบ ความสามารถในการทำงาน การติดต่อสื่อสารระหว่างการเดินทาง ความสะดวกในการเข้าใช้บริการ และการวางแผนการเดินทาง เป็นต้น

5. การปรับโครงข่ายเพื่อปกป้องสิ่งแวดล้อม ความปลอดภัย และสุขภาพ เช่น การปรับเปลี่ยนการออกแบบถนนที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง การปรับปรุงทางข้ามทางรถไฟเพื่อลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ การพัฒนาทางจักรยานและทางเดินเพิ่มขึ้น และการพัฒนาสถานีอัดประจุยานยนต์ไฟฟ้า

อังกฤษยังได้จัดทำยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Rail Freight Strategy) เพื่อส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่ทางราง ซึ่งจะช่วยลดมลพิษจากภาคขนส่ง และส่งเสริมความปลอดภัย ทั้งนี้ ในทางปฏิบัติ การวางแผนจำเป็นต้องหาจุดสมดุลในการลงทุน เพื่อให้ประสบความสำเร็จตามแผนที่กำหนดไว้ สำหรับการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ทางถนนและทางรางภายหลังปี พ.ศ. 2563 อยู่ระหว่างการวางแผน

สำหรับกรอบเวลาและวงเงินลงทุนได้มีการกำหนดหลักเกณฑ์เพื่อประกอบการตัดสินใจและเพื่อให้ทุกภาคส่วนมั่นใจว่า การลงทุนจะตอบสนองกับความต้องการของผู้ใช้บริการและสร้างความสมดุลต่อระบบเศรษฐกิจ และการลงทุนในแต่ละโครงการจะส่งเสริมเป้าหมายการพัฒนาของประเทศได้อีกด้วย ในอนาคตจะได้มีการพิจารณาจัดลำดับการจัดสรรงบประมาณให้โครงการที่มีขนาดเล็ก เพื่อให้สามารถดำเนินการได้เร็วและเกิดประโยชน์ต่อทุกภาคส่วนได้เร็วขึ้น อย่างไรก็ตาม แนวคิดในการขอรับการสนับสนุนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานจากผู้ที่ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาหรือขยายโครงข่ายการขนส่ง หรือผู้ที่ทำให้เกิดความต้องการเดินทางในโครงข่ายเป็นแนวคิดที่ได้รับความสนใจและอยู่ระหว่างการพิจารณา

ในสหราชอาณาจักร มีหลายหน่วยงานที่บริหารจัดการโครงข่ายถนนและรถไฟของประเทศ ซึ่งประชาชนต้องการโครงข่ายที่ไร้รอยต่อ ทั้งนี้ ในการตัดสินใจลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งในส่วนของรัฐบาลท้องถิ่นและรัฐบาลกลางได้มีการกำหนดโครงสร้างการตัดสินใจที่แน่นอนและให้ความสำคัญในการพัฒนาทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับภาค โดยได้จัดทำความร่วมมือระหว่างองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ร่วมกัน และส่งเสริมให้องค์กรส่วนท้องถิ่นในภูมิภาคมีส่วนร่วมในการวางแผนและบูรณาการโครงข่ายร่วมกัน ทั้งนี้ ได้มีการจัดตั้งองค์กรอนุกรรมการคมนาคมระดับชาติ (Sub-national Transport Bodies: STBs) เพื่อเป็นเวทีให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องในแต่ละพื้นที่ได้ร่วมในการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์และเสริมสร้างเศรษฐกิจร่วมกัน

## 1.2 โครงข่ายของชาติ

รัฐบาลของสหราชอาณาจักร ได้ปฏิรูปการบริหารจัดการและให้บริการทางถนน โดยในปี พ.ศ. 2563 รัฐบาลได้กำหนดให้รายได้ทั้งหมดที่ได้จากภาษีรถยนต์ (Vehicle Excise Duty: VED) จะต้องนำมาสมทบในกองทุนถนนแห่งชาติ (National Roads Fund) เพื่อลงทุนในการพัฒนาถนนต่อไป และยังได้กำหนดวิสัยทัศน์ระยะยาวถึงปี พ.ศ. 2583 ในการพัฒนาระบบคมนาคมให้มีความสะดวก ระบบขนส่งอัจฉริยะ และยั่งยืน (Smoother, smarter, sustainable) และได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์การลงทุนพัฒนาทางถนน (Road Investment Strategy) สำหรับการพัฒนาทางหลวงพิเศษ ทางพิเศษและทางสายหลัก ซึ่งโครงการเหล่านี้จะช่วยสนับสนุนการพัฒนาที่อยู่อาศัย การพัฒนาเศรษฐกิจ ปรับปรุงการเชื่อมต่อสู่ท่าเรือและสนามบิน

สำหรับการพัฒนาทางรถไฟ โครงข่ายรถไฟของอังกฤษมีการบูรณาการในการให้บริการการเดินทางและการขนส่งทางรถไฟรูปแบบต่างๆ เช่น รถไฟชานเมือง รถไฟเชื่อมต่อภูมิภาค รถไฟระหว่างเมือง และรถไฟขนส่งสินค้า ซึ่งจะใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกัน ทั้งนี้ อังกฤษอยู่ระหว่างการพัฒนารถไฟความเร็วสูง (HS2) เพื่อเชื่อมต่อภาคกลางและภาคเหนือ ซึ่งการจัดลำดับการลงทุนทางรถไฟ รัฐบาลอังกฤษได้สร้างความมั่นใจว่ามีการวางแผนอย่างบูรณาการ สร้างความสมดุลระหว่างอุปสงค์ของผู้โดยสาร ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า เป้าหมายของประชาชนผู้เสียภาษี และเศรษฐกิจของชาติในภาพรวม อย่างไรก็ตาม การจัดลำดับการลงทุนพัฒนาโครงข่ายรถไฟของชาติ พิจารณาจากความเห็นร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม (Department for Transport) คำแนะนำของภาคอุตสาหกรรม ภาคการศึกษา การประสานงานร่วมกับองค์กรส่วนท้องถิ่น และผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมทางราง โดยได้มีการกำหนดผลผลิตในการดำเนินงานของแต่ละองค์กร และมีการจัดทำแผนทุกๆ 5 ปี

ในส่วนของการลงทุนปรับปรุงและพัฒนาประตูการค้าระหว่างประเทศและบริเวณรอบๆ ท่าเรือและสนามบินซึ่งส่วนมากดำเนินการโดยภาคเอกชนนั้น การลงทุนและการขยายสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เช่น ท่าเรือ สนามบิน (Heathrow และ Gatwick) จะพิจารณาในเชิงพาณิชย์และการแข่งขันทางการตลาด ทั้งนี้ การลงทุนของรัฐบาลคือการเชื่อมต่อประตูการค้ากับโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่มีอยู่ในปัจจุบัน

ปัจจุบัน คณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ จะเป็นผู้เสนอแนะรัฐบาลว่าควรจะดำเนินการพัฒนาในด้านใด ที่ไหนและเมื่อใด ตลอดจนให้คำแนะนำที่เกี่ยวข้องต่างๆ และจัดทำรายงานด้านคมนาคม ตลอดจนการประเมินผลเพื่อประกอบการตัดสินใจลงทุนของรัฐบาลในระยะต่อไป

ทั้งนี้ การตัดสินใจพัฒนาโครงการใดๆ จะพิจารณาจากการประเมินผลด้วยเพื่อให้มั่นใจว่าการลงทุนมีความคุ้มค่าสูงสุดและมีความสมดุลในทุกๆ ด้าน โดยพิจารณาผลกระทบทุกด้านโดยใช้กรอบแนวทางการประเมินที่ได้จัดทำไว้ ซึ่งได้ปรับปรุงให้ครอบคลุมผลกระทบทั้งในด้านเศรษฐกิจ ประกอบด้วย ผู้ใช้บริการ ผลิตภาพ การลงทุนและการจ้างงาน นอกจากนั้นยังได้คำนึงถึงความไม่แน่นอน ความเสี่ยง และการวิเคราะห์ในกรณีต่างๆ เพื่อพิจารณาผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นและความเสี่ยงจากการลงทุนในทางเลือกต่างๆ ซึ่งการระบุความเสี่ยงหลักๆ นั้นมีความจำเป็นในการจัดทำกรณีศึกษาทั้งในด้านยุทธศาสตร์ เศรษฐกิจ การเงิน และการจัดการ

เพื่อให้รัฐบาลเข้าใจและสามารถจัดการความเสี่ยงในด้านต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นได้ ซึ่งได้ใช้การวิเคราะห์สถานการณ์เป็น เครื่องมือ (Scenario Analysis) เพื่อทดสอบผลกระทบของโครงการตามแนวทางเลือกต่างๆ ด้วย การใช้นวัตกรรมและการดำเนินการ จะมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาปรับใช้ตลอดจนทางเลือกของแหล่งเงินทุน เพื่อให้รัฐบาลสามารถก้าวข้ามข้อจำกัดต่างๆ ไปได้ ซึ่งการลงทุนในนวัตกรรมและเทคโนโลยีจะช่วยเพิ่มทางเลือกและคุณภาพสำหรับผู้ให้บริการ เทคโนโลยีหลักๆ ที่ส่งเสริมและได้รับอานิสงส์จากการลงทุน ได้แก่ เทคโนโลยีที่ช่วยเพิ่มประสบการณ์ให้แก่ผู้ให้บริการ เช่น บัตรโดยสารอัจฉริยะ เครื่องช่วยอินเทอร์เน็ตและแอปพลิเคชัน ยานยนต์ที่ปล่อยมลพิษน้อย เทคโนโลยีแบตเตอรี่ ยานยนต์อัตโนมัติ ระบบอัจฉริยะและดิจิทัล และการติดตามและความก้าวหน้าทางวัสดุศาสตร์

การลงทุนในการวิจัยเป็นปัจจัยสำคัญของรัฐบาลที่ต้องดำเนินการ อีกทั้งการทำงานร่วมกับนักวิชาการและภาคเอกชนในการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมจะช่วยส่งเสริมในด้านประสิทธิภาพ การพัฒนาคุณภาพและความปลอดภัย รักษาสิ่งแวดล้อม และเพิ่มประสบการณ์ให้แก่ผู้ให้บริการ ซึ่งจะเกิดประโยชน์ต่อผู้ให้บริการและเศรษฐกิจของประเทศในภาพรวม ในอนาคต รัฐบาลจะจัดลำดับการลงทุนในด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมเพื่อส่งเสริมให้ระบบคมนาคมของอังกฤษ เป็นระบบที่ดีที่สุดและมีความก้าวหน้ามากที่สุดในโลก ประสิทธิภาพและความเชี่ยวชาญของอังกฤษในด้านวิทยาศาสตร์ วิจัย และนวัตกรรมเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ และเป็นข้อได้เปรียบที่สำคัญ เช่น เทคโนโลยียานยนต์อัตโนมัติ เป็นต้น

สำหรับแหล่งเงินทุนในการลงทุนและประสิทธิภาพ งบประมาณมีได้หลายรูปแบบ ทั้งจากการสนับสนุนโดยตรงจากภาคเอกชนผู้ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม การเรียกเก็บภาษีของรัฐบาลท้องถิ่นจากการพัฒนาเพื่อเป็นทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคต นอกจากนี้ รัฐบาลท้องถิ่นยังสามารถเก็บรายได้ส่วนหนึ่งจากธุรกิจในพื้นที่สำหรับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และกองทุนของภาครัฐ สำหรับรูปแบบการลงทุนของภาคเอกชนยังรวมถึง PPP การลงทุนของเอกชนที่เป็นเจ้าของและให้บริการโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ในส่วนของการพัฒนาประสิทธิภาพ ทั้งในด้านการประหยัดจากการออกแบบ การก่อสร้าง การบำรุงรักษา ในอนาคต หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ อยู่ระหว่างจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีประสิทธิภาพ (Infrastructure Efficiency Strategy) เพื่อช่วยส่งเสริมประสิทธิภาพ ความโปร่งใส และระบุแนวทางในการปฏิบัติ เพื่อให้สามารถส่งเสริมคุณค่าในการลงทุนและผลลัพธ์ที่ดีสำหรับผู้โดยสารและผู้ให้บริการ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมมีความท้าทายที่สำคัญหลายด้าน ตั้งแต่การส่งเสริมให้มีการนำนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ให้สามารถดำเนินการก่อสร้างโครงการได้อย่างรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ และคุณภาพดี อีกทั้งความรู้ ความเชี่ยวชาญและการบริหารจัดการห่วงโซ่อุปทาน ทั้งนี้ การจัดทำแผนลงทุนพัฒนาทางถนนและทางราง ระยะ 5 ปี จะทำให้เกิดความมั่นใจในห่วงโซ่อุปทาน และยุทธศาสตร์การลงทุนในด้านทักษะระยะยาว การจัดซื้อจัดจ้าง ซึ่งส่วนสำคัญของยุทธศาสตร์คือมุ่งเน้นการพัฒนาอาชีพศึกษา

การฝึกอบรมในด้านโครงสร้างพื้นฐาน วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิศวกรรม และคณิตศาสตร์ (Department for Transport, 2017)

## 2. ออสเตรเลีย

รายงานของโครงสร้างพื้นฐานออสเตรเลีย (Infrastructure Australia: IA) ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ มีบทบาทหน้าที่สำคัญในการให้คำแนะนำแก่รัฐบาล นักลงทุน และผู้ให้บริการโครงสร้างพื้นฐาน ในด้านความต้องการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน และการพัฒนาในอนาคต ตลอดจนกลไกในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน นโยบาย การคิดค่าธรรมเนียมต่างๆ กฎ ระเบียบ และผลกระทบต่อการลงทุนและประสิทธิภาพในการส่งมอบงาน การปฏิบัติงาน และการใช้โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งการจัดทำแผนยุทธศาสตร์มุ่งแก้ไขปัญหาความแออัดหรือคอขวดของโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจของชาติ

ทั้งนี้ ด้วยงบประมาณที่จำกัด รัฐบาลจึงจำเป็นต้องจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในเขตเมือง (Urban transport infrastructure) ประกอบด้วย การขนส่งทางถนน ทางราง และจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางสำหรับผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า ในปัจจุบัน ยังขาดกรอบการวางแผน การลงทุน และการบริหารจัดการที่เป็นที่ยอมรับในวงกว้าง ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อประสิทธิภาพการขนส่งและผลิตภาพ (Productivity) ของเมือง

การจัดทำยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในเขตเมือง มีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอกรอบแนวคิดพื้นฐานและเกณฑ์ที่จะช่วยในการวางแผนระบบคมนาคมในเขตเมือง และคัดเลือกโครงการที่สำคัญ ซึ่งจะช่วยให้เห็นถึงหลักเกณฑ์ในการประเมินโครงการของ Infrastructure Australia และการจัดลำดับความสำคัญของโครงการ เพื่อจัดทำเป็นรายชื่อโครงการตามลำดับความสำคัญ

เป้าหมายของยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดแนวทางหลักเกณฑ์ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ที่จำเป็นต้องระบุในโครงการ ซึ่งจะช่วยให้การปรับปรุงการเสนอโครงการต่อ Infrastructure Australia

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในเขตเมืองต้องเชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาของชาติ ซึ่งมีประเด็นในการพิจารณาที่สำคัญ ดังนี้

1. มุ่งเน้นการบูรณาการข้อเสนอโครงการกับระบบคมนาคมและผลกระทบของโครงการต่อการปฏิบัติงานของระบบในภาพรวม และผลลัพธ์ของชาติ
2. มุ่งเน้นการบูรณาการระบบคมนาคมกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในระยะยาว
3. การใช้แบบจำลองในการพิจารณาข้อเสนอโครงการ ในกรณีสมมติ หากมีการเก็บค่าธรรมเนียมการขนส่ง แม้ว่าจะยังไม่มีมาตรการดังกล่าวในปัจจุบันก็ตาม
4. การประเมินโครงการที่เป็นเอกเทศจากแหล่งเงินทุนที่ใช้
5. การกำหนดเงื่อนไขในการลงทุนโครงการ เช่น มาตรฐานการให้บริการ

ในประเทศออสเตรเลียยังถกเถียงกันในการพัฒนาการขนส่งในเขตเมืองที่มุ่งเน้นเฉพาะการพัฒนาทางถนนหรือขนส่งสาธารณะในท้องถิ่น การขนส่งในเขตเมืองยังไม่ได้พิจารณาให้เป็นระบบอย่างบูรณาการทั้งผู้โดยสารและสินค้า ซึ่งระบบคมนาคมควรจะต้องมีการบูรณาการร่วมกับการวางแผนคมนาคมระยะยาวและการใช้ที่ดิน ผลกระทบของระบบคมนาคมในเขตเมือง

กับผลิตภาพ (Productivity) ความสำคัญของการเข้าถึงในเขตเมืองและความเท่าเทียม ความสอดคล้องในการจัดสรรงบประมาณ การวัดและรายงานผลอย่างต่อเนื่อง ซึ่งประเด็นเหล่านี้อยู่ในบริบทที่เมืองมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

ในการจัดทำยุทธศาสตร์มีการพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย ผลิตภาพของชาติ สังคม การใช้ที่ดิน นโยบายรัฐบาล การรายงานผลทั้งในด้านผลผลิต (Outputs) และผลลัพธ์ (Outcomes) และการจัดสรรงบประมาณ ทั้งนี้ การดำเนินการอย่างสมดุลจะช่วยส่งเสริมให้เกิดการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว และการเลือกลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานใหม่ เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังได้คำนึงถึงประเด็นทางด้านการเงินในการลงทุน โครงสร้างพื้นฐานทางถนนและขนส่งสาธารณะซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องพิจารณาร่วมกัน

ในการจัดสรรงบประมาณ แต่ละรัฐ (State) จะเป็นผู้รับผิดชอบในการจัดสรรงบประมาณของตนเอง ซึ่งการจัดสรรงบประมาณเป็นกลไกสำคัญในการควบคุมการพัฒนาคมนาคมในเขตเมืองและกำหนดโครงสร้างการให้บริการ ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลกลางได้จัดสรรงบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมทางบกในเขตเมืองเป็นส่วนที่ค่อนข้างสูง

ความเสี่ยงในการจัดสรรงบประมาณของรัฐบาลกลาง คือ การสร้างความตระหนักรู้แก่สาธารณชนว่าการได้รับงบประมาณจากภาคกลางนั้นไม่ได้เป็นของขวัญจากการจัดทำโครงการหรือสนับสนุนรัฐนั้นๆ แต่เป็นการส่งเสริมให้เกิดผลลัพธ์ในภาพรวมของประเทศ และรัฐบาลของแต่ละรัฐอาจจะมีมุมมองเน้นการพัฒนาตามที่รัฐบาลกลางได้จัดสรรงบประมาณโดยอาจไม่สนใจทางเลือกอื่นๆ หรือโครงการขนาดเล็ก ตลอดจนความเสี่ยงในการพลาดโอกาสในการปรับปรุงการดำเนินงาน ความเสี่ยงเหล่านี้สามารถบรรเทาได้ด้วยการรายงานเป็นประจำ เช่น การประเมินผลอย่างเป็นระบบและแบบจำลอง และการใช้พื้นที่

การจัดสรรงบประมาณพัฒนาการขนส่งทางถนน เป็นประเด็นที่สำคัญของรัฐบาลออสเตรเลียในทุกๆ ระดับ และเป็นปัจจัยสำคัญทางการเงินของรัฐบาลด้วยเช่นกัน เนื่องจากค่าใช้จ่ายทางถนนสูงกว่ารายได้ทางถนน จึงได้มีการพิจารณาแหล่งเงินทุนอื่นๆ เช่น การเพิ่มภาษีจากมูลค่าของอสังหาริมทรัพย์ที่อยู่ริมถนนหรือตามแนวเส้นทางโครงการคมนาคมในเขตเมือง และรัฐบาลร่วมกับเอกชนเพื่อหารายได้ในการพัฒนาสถานีรถไฟ ซึ่งสามารถนำไปประยุกต์ใช้กับรถไฟและระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ และอาจจัดเก็บภาษีในรูปแบบอื่นที่จะนำมาช่วยพัฒนาโครงการได้อีกด้วย

อีกหนึ่งกลไกสำคัญในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน คือ การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership: PPP) โดยการใช้ประโยชน์ที่ดินและพัฒนาในเชิงพาณิชย์ ซึ่งรัฐบาลในแต่ละระดับต้องร่วมมือกัน และอีกหนึ่งทางเลือกคือการหาเงินทุนโดยตรงจากผู้ให้บริการหรือผู้ได้รับผลประโยชน์ ซึ่งจะช่วยให้ส่งเสริมพฤติกรรมการเดินทาง การกระจายอุปสงค์ และระดมทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ซึ่งวิธีการนี้ยังไม่ได้มีการนำไปใช้ในทางปฏิบัติ

ที่ผ่านมา Infrastructure Australia ได้จัดลำดับโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ และได้กำหนดให้ข้อเสนอของโครงการที่จะบรรจุในรายชื่อโครงการต้องมีขอบเขตที่เกี่ยวกับการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหรือการเก็บค่าผ่านทางพิเศษ เพื่อให้ครอบคลุมต้นทุนทางการเงินของโครงการ ซึ่งการปรับปรุงขอบเขตดังกล่าวให้ความสำคัญกับแบบจำลองโครงข่ายการขนส่งในเขตเมืองและการประเมินโครงการภายใต้กรณีต่างๆ เช่น กรณีมีหรือไม่มีค่าธรรมเนียมใช้ทางและ กฎ ระเบียบ



ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในเขตเมืองของประเทศ ยุทธศาสตร์ท่าเรือของชาติ และยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าทางบก จำเป็นต้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน โดยมีพื้นฐานจากกรอบนโยบายการขนส่งแห่งชาติ ซึ่งมุ่งส่งเสริมการเดินทางและขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย การพัฒนาของสังคม การรักษาสีงแวดล้อมและสุขภาพ บูรณาการกับการวางแผนพัฒนาของเมืองและภูมิภาค ความโปร่งใสในการจัดสรรงบประมาณ และการเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ โดยในยุทธศาสตร์การพัฒนาท่าเรือและขนส่งสินค้า มุ่งเน้นการเคลื่อนย้ายสินค้าโดยมีแนวทางหลักๆ ได้แก่ ความสะดวกของรถขนส่งสินค้า การจัดลำดับความสำคัญในการลงทุนและพัฒนาการเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะ สินค้า และผู้โดยสารที่ใช้ทาง การวางแผนอย่างบูรณาการกับห่วงโซ่อุปทาน และรายงานตัวชี้วัดการดำเนินงานของโครงข่ายอย่างสม่ำเสมอ แนวทางเหล่านี้ต้องนำไปใช้กับโครงสร้างพื้นฐาน ในเขตเมือง ทั้งนี้ ในการจัดทำยุทธศาสตร์การขนส่งสินค้าและการเดินทางในเขตเมือง ควรจะกำหนดให้เป็นไปในแนวทางเดียวกันกับยุทธศาสตร์ชาติ

ในการพัฒนายุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมในเขตเมือง ควรประกอบด้วย การกำหนดเกณฑ์ (Criteria) ในด้านต่างๆ ได้แก่ เกณฑ์ทางด้านระบบ เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการบริหารของรัฐบาล อย่างไรก็ตาม การขนส่งในเขตเมืองยังมุ่งเน้นการขนส่งทางบก (ทางรางและทางถนน) ไม่ได้พิจารณาการขนส่งทางน้ำ และทางอากาศด้วย (Infrastructure Australia, 2013)

## ปัจจัยความสำเร็จที่สำคัญ

การทบทวนยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของสหราชอาณาจักร และยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมในเขตเมืองของออสเตรเลียพบว่า ประเด็นสำคัญในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศที่เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สรุปได้ ดังนี้

ตารางที่ 3-1 สรุปปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย

สหราชอาณาจักร	ออสเตรเลีย
การกำหนดวัตถุประสงค์ของแผน ซึ่งสอดคล้องและนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม	การกำหนดวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
การจัดทำแผนครอบคลุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาที่พักอาศัย และครอบครัวปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเปลี่ยนแปลง ความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้น	การกำหนดขอบเขต (Scope) และเป้าหมายการพัฒนาที่มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ
มีเกณฑ์ที่ชัดเจนสอดคล้องกับเป้าหมาย	มีเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการ
กำหนดกรอบเวลา และจัดลำดับการลงทุน	การใช้แบบจำลอง (Modelling) ในการวางแผนและพิจารณากรณีต่างๆ
การบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้ความสำคัญกับรัฐบาลทุกระดับและการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน	การพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบูรณาการประเด็นต่างๆ ในการจัดทำแผน เช่น การใช้ที่ดิน Productivity และ Equity

ตารางที่ 3-1 สรุปปัจจัยสำคัญที่จะนำไปสู่ความสำเร็จในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย (ต่อ)

สหราชอาณาจักร	ออสเตรเลีย
มีการจัดทำกรอบแนวทางในการตัดสินใจ ประเมินโครงการและทางเลือกแหล่งเงินทุน	เสนอแนะแนวทางการลงทุน แหล่งเงินทุน
ส่งเสริมและให้ความสำคัญในการวิจัย นวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบคมนาคม ตั้งแต่การออกแบบก่อสร้าง และบำรุงรักษา	ให้ความสำคัญกับการประเมินและการรายงานผล ความเสี่ยงในการดำเนินการ
การแต่งตั้งคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ เพื่อให้คำปรึกษาแก่รัฐบาล ความต้องการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของชาติในระยะยาว	ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง มีความสอดคล้อง สนับสนุนซึ่งกันและกัน เช่น การพัฒนาท่าเรือ การขนส่งสินค้าทางบก
มีการจัดทำแผนโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ และรายชื่อโครงการก่อสร้างโครงการ ซึ่งมีการปรับปรุงทุก 6 ปี	ตัวชี้วัดที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาของชาติ
การจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์ถนน ยุทธศาสตร์ทางราง บุคลากร และความเชี่ยวชาญต่างๆ การจัดซื้อจัดจ้าง	

## ปัญหา และอุปสรรค

จากการทบทวนยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของสหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย พบว่า การจัดทำยุทธศาสตร์ของทั้ง 2 ประเทศ ระบุว่า การยอมรับของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาแผนและนำไปปฏิบัติเป็นประเด็นที่สำคัญ

การพัฒนาระบบคมนาคมในเขตเมือง ยังมุ่งเน้นเฉพาะการพัฒนาระบบคมนาคมทางบก ได้แก่ ทางถนน และทางราง ซึ่งอาจทำให้การพัฒนาขาดความครอบคลุมการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เช่น การพัฒนาทางจักรยานและทางเดิน การขนส่งทางลำนํ้า การเชื่อมต่อการเดินทางสู่ท่าอากาศยาน เป็นต้น

## สรุป

การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศที่ประสบความสำเร็จ มีปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน ดังนี้

### 1. ปัจจัยด้านนโยบาย

1.1 การจัดทำนโยบายที่มีเป้าหมายชัดเจน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของชาติ และเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม

1.2 มีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน มีการพิจารณาที่ครอบคลุมในทุกๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

1.3 การจัดตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้คำปรึกษา  
ข้อเสนอแนะ แก่รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม  
กรอบเวลาที่เหมาะสมในการพัฒนา และการจัดสรรงบประมาณ

1.4 การพิจารณาทางเลือกต่างๆ ในการลงทุน การให้เอกชนร่วมลงทุน  
ในกิจการของรัฐ (PPP) แนวทางการให้ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการร่วมสนับสนุนในการลงทุน  
โครงสร้างพื้นฐาน

## 2. ปัจจัยด้านปฏิบัติ

2.1 การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการมีส่วนร่วมในการวางแผน  
ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกๆระดับ

2.2 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน ในการตัดสินใจคัดเลือกโครงการ  
และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการพัฒนา

2.3 การพิจารณาความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในกรณีต่างๆ และ  
การพิจารณาแนวทางการลดหรือบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

2.4 การเพิ่มประสิทธิภาพในทุกขั้นตอนของการพัฒนา ตั้งแต่การวางแผน  
การปฏิบัติ และการบำรุงรักษา

## 3. ปัจจัยด้านวิชาการ

3.1 การส่งเสริมการวิจัย เทคโนโลยี และการพัฒนานวัตกรรม เพื่อให้สามารถ  
นำมาปรับใช้ในการพัฒนาคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการ  
และการบำรุงรักษา

3.2 การใช้แบบจำลอง (Modelling) ในการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้เห็นผลลัพธ์  
จากการพิจารณาทางเลือกต่างๆ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

## บทที่ 4

# แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง สู่การปฏิบัติที่ได้จากการเปรียบเทียบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของต่างประเทศ

การเปรียบเทียบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของสหราชอาณาจักร  
ออสเตรเลีย และประเทศไทย

### แนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศเปรียบเทียบกับการปฏิบัติของประเทศไทย

ตารางที่ 4-1 แนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศเปรียบเทียบกับการปฏิบัติของประเทศไทย

Best Practices	ประเทศไทย
<b>1. ด้านนโยบาย</b>	
การกำหนดวัตถุประสงค์ของแผนที่ชัดเจน ซึ่งสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาของชาติ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม	มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของแผนที่มุ่งเน้นการตอบสนองเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ
การกำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการที่ชัดเจน สอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้	หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการยังขาดความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้
การแต่งตั้งคณะกรรมการโครงสร้างพื้นฐานแห่งชาติ เพื่อให้คำปรึกษาแก่รัฐบาล ความต้องการในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจของชาติในระยะยาว	การแต่งตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติในหลายสาขาวิชา เพื่อให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลในการพัฒนาโครงการพื้นฐานของประเทศ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการชุดดังกล่าวไม่ได้มีการประชุมบ่อยครั้ง
การจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางถนน ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางราง บุคลากร และความเชี่ยวชาญต่างๆ การจัดซื้อจัดจ้าง เป็นต้น ซึ่งมีความสอดคล้อง สนับสนุนซึ่งกันและกัน	มีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางพิเศษ ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางราง ซึ่งยังขาดความสอดคล้อง ไม่มุ่งเน้นที่จะบรรลุเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ และไม่สนับสนุนซึ่งกันและกัน
<b>2. ด้านปฏิบัติการ</b>	
การจัดทำแผนครอบคลุมกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การพัฒนาที่พักรถโดยสาร และครอบคลุมปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การเปลี่ยนแปลง ความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้น	การจัดทำแผนพิจารณากิจกรรมด้านคมนาคมขนส่งเป็นหลัก ยังขาดการพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การใช้ที่ดิน การพัฒนาที่พักรถโดยสาร และยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ให้ครอบคลุมทั้งหมด

ตารางที่ 4-1 แนวทางการปฏิบัติที่เป็นเลิศเปรียบเทียบกับการปฏิบัติของประเทศไทย (ต่อ)

Best Practices	ประเทศไทย
<b>2. ด้านปฏิบัติการ</b>	
กำหนดกรอบเวลา และมีการจัดลำดับการลงทุนของโครงการ มีการจัดทำกรอบแนวทางในการตัดสินใจ ประเมินโครงการ และทางเลือกแหล่งเงินทุน	มีการกำหนดกรอบเวลาในภาพรวมและกรอบเวลาของแต่ละโครงการ มีทางเลือกแหล่งเงินทุน แต่ยังคงขาดการจัดลำดับการลงทุนและกรอบแนวทางในการตัดสินใจ และการประเมินโครงการ
การบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และให้ความสำคัญกับรัฐบาลทุกระดับในการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผน	มีการบูรณาการแต่ยังไม่ครอบคลุมทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และกับรัฐบาลในทุกระดับในการจัดทำแผน
การพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และบูรณาการในการจัดทำแผน เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน ผลผลิตภาพ (Productivity) และความเสมอภาค (Equity)	ประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้รับการพิจารณาอย่างครอบคลุม
ตัวชี้วัดที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาของชาติ	มีตัวชี้วัดที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาของชาติบางส่วน
ให้ความสำคัญกับการประเมินและการรายงานผลตลอดจนความเสี่ยงในการดำเนินการ	มีการประเมินและติดตามผลเป็นระยะ แต่ยังคงขาดการให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา อุปสรรคจากผู้บริหาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง
ใช้ระยะเวลา 2-3 ปีในการจัดทำยุทธศาสตร์มีระยะเวลาเพียงพอในการประชาสัมพันธ์ยุทธศาสตร์	ใช้เวลาจำกัดในการจัดทำแผน ทำให้ไม่ได้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมในการจัดทำแผนและการประชาสัมพันธ์
<b>3. ด้านวิชาการ</b>	
ส่งเสริมและให้ความสำคัญในการวิจัย นวัตกรรม เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในระบบคมนาคม ตั้งแต่การออกแบบก่อสร้าง และบำรุงรักษา	ระบุดึงการส่งเสริมและให้ความสำคัญกับนวัตกรรม แต่ยังคงขาดการส่งเสริมในด้านการวิจัย และงบประมาณเพื่อให้เกิดการพัฒนา นวัตกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง
การใช้แบบจำลอง (Modelling) ในการวางแผนและพิจารณากรณีสถานการณ์ต่างๆ	ไม่มีการใช้แบบจำลองในการวางแผน พิจารณากรณีสถานการณ์ต่างๆ

## สรุปแนวทางที่ได้จากการเปรียบเทียบการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของต่างประเทศ

เมื่อพิจารณาเปรียบเทียบแนวทางและขั้นตอนในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของต่างประเทศ ได้แก่ สหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย กับประเทศไทยแล้ว พบว่าในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของไทยนั้น มีการปฏิบัติในส่วนที่มีความเหมือนและความแตกต่างกันกับประเทศที่มีการปฏิบัติที่เป็นเลิศ ดังนี้

### 1. การปฏิบัติที่มีความเหมือนกัน

#### 1.1 ด้านนโยบาย

มีการกำหนดวัตถุประสงค์ของแผนที่ชัดเจน และมุ่งเน้นการตอบสนองการพัฒนาในภาพรวมของประเทศ

#### 1.2 ด้านปฏิบัติการ

มีการกำหนดตัวชี้วัดที่เชื่อมโยงกับเป้าหมายการพัฒนาในภาพรวมของชาติบางส่วน

## 2. การปฏิบัติที่มีความแตกต่างกัน

### 2.1 ด้านนโยบาย

2.1.1 หลักเกณฑ์ในการคัดเลือกโครงการยังขาดความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้

2.1.2 การแต่งตั้งคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติในหลายสาขาวิชา เพื่อให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลในการพัฒนาโครงการพื้นฐานคมนาคมของประเทศ อย่างไรก็ตามก็ติดคณะกรรมการชุดดังกล่าวไม่ได้มีการประชุมบ่อยครั้ง

2.1.3 มีการจัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องในด้านต่างๆ เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางพิเศษ ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางราง ซึ่งยังขาดความสอดคล้อง มีความซ้ำซ้อน ขาดการเชื่อมต่อ ไม่มุ่งที่จะบรรลุเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ และไม่สนับสนุนซึ่งกันและกัน

### 2.2 ด้านปฏิบัติการ

2.2.1 การจัดทำแผนพิจารณากิจกรรมด้านคมนาคมขนส่งเป็นหลัก ขาดการพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเช่น การใช้ที่ดิน การพัฒนาที่พักอาศัย และยังไม่ได้พิจารณาปัจจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องให้ครอบคลุมทั้งหมด

2.2.2 มีการกำหนดกรอบเวลาในภาพรวมและกรอบเวลาของแต่ละโครงการ มีทางเลือกแหล่งเงินทุน แต่ยังขาดการจัดลำดับการลงทุนและกรอบแนวทางการตัดสินใจ และการประเมินโครงการ

2.2.3 มีการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแต่ยังไม่ครอบคลุมทุกหน่วยงาน และมีการบูรณาการกับรัฐบาลในทุกระดับในการจัดทำแผน

2.2.4 ประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้รับการพิจารณาอย่างครอบคลุม และครบถ้วน

2.2.5 มีการประเมินและติดตามผลเป็นระยะ แต่ยังขาดการให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา อุปสรรคจากผู้บริหารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างจริงจัง

2.2.6 ใช้ระยะเวลาจำกัดในการจัดทำแผน ทำให้ไม่ได้ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการประชาสัมพันธ์

### 2.3 ด้านวิชาการ

2.3.1 ระบุถึงการส่งเสริมและให้ความสำคัญกับนวัตกรรม แต่ยังขาดการส่งเสริมในด้านการวิจัย และงบประมาณ เพื่อให้เกิดการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมด้านการคมนาคมขนส่ง

2.3.2 ขาดการใช้แบบจำลองในการวางแผน พิจารณากรณีสถานการณ์ต่างๆ เพื่อประกอบการตัดสินใจ

จากการเปรียบเทียบการปฏิบัติในการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมกับประเทศที่เป็นเลิศ ปรากฏว่า การดำเนินการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยควรต้องพัฒนากระบวนการจัดทำ การนำไปใช้ และการติดตามและประเมินผลให้ดีขึ้น โดยเฉพาะในด้านการปฏิบัติการ และด้านวิชาการ เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์มีความครบถ้วน สมบูรณ์ และเป็นที่ยอมรับในวงกว้าง และสามารถนำไปสู่การพัฒนาตามเป้าหมายที่กำหนดไว้

## สรุป

สรุปแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสู่การปฏิบัติ สามารถสรุปได้ ดังนี้

1. กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกแผนงานหรือโครงการเพื่อบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ ให้มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้ และเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม
2. ใช้ประโยชน์จากคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติที่ได้มีการจัดตั้งไว้ ในการให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ เพื่อให้ได้รับทราบมุมมองความเห็น ข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ในการวางยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ
3. ควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางพิเศษ ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางราง ยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ ที่มีความสอดคล้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน และมุ่งบรรลุเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ
4. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ควรพิจารณา กิจกรรมหรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั้งหมดด้วย เช่น การใช้ที่ดิน การพัฒนาที่พักอาศัย เป็นต้น
5. ควรมีการจัดลำดับการลงทุนโครงการหรือกลุ่มโครงการ และกรอบแนวทาง ในการตัดสินใจ และการประเมินโครงการให้ชัดเจน เพื่อให้การคัดเลือกโครงการที่บรรจุในแผน เป็นโครงการที่มีความพร้อม สามารถดำเนินการได้ และบรรลุวัตถุประสงค์สูงสุดที่กำหนดไว้
6. ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องทุกด้าน ควรมีการปรึกษาหารือ บูรณาการ กับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และพิจารณาความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับสาขาการพัฒนาด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานนอกกระทรวงคมนาคม ประชาชน และบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและระดับท้องถิ่นที่จะมีการพัฒนาโครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง
7. ควรกำหนดให้มีการประเมินและติดตามผลให้เป็นระบบ โดยมีการติดตาม และประเมินผลเป็นระยะ อย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา อุปสรรค ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการอย่างจริงจัง เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการตามแผนที่กำหนดไว้ หรือลดความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจจะเกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด และอาจจะนำผลการประเมินแผนมาปรับใช้ในการจัดทำแผน ในคราวต่อไป
8. ใช้เวลาอย่างเพียงพอในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีการพิจารณา อย่างรอบคอบ ครบถ้วน และมีการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณชน เพื่อให้เกิดการยอมรับในวงกว้าง

9. ส่งเสริมการวิจัย (Research and Development: R&D) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผน ประเมินโครงการ การจัดลำดับความสำคัญ ตลอดจนการพัฒนานวัตกรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาในด้านการวิจัยและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่ง

10. การนำเอาแบบจำลอง (Modelling) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผน เพื่อพิจารณากรณีต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ

11. ระยะเวลาในการจัดทำแผนที่มีความเหมาะสม อยู่ในช่วงระยะเวลาประมาณ 5 ปี เพื่อให้แผนมีความยืดหยุ่น (Flexible) สามารถทบทวน ปรับปรุงแผน และแก้ไขปัญหา เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนแผนให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ หรืออาจพิจารณาทบทวนแผนทุกปี

12. กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนโดยบูรณาการให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความเป็นเจ้าของแผนร่วมกัน ทั้งในการคิด การจัดทำแผน และความรับผิดชอบ ทั้งในกรณีการดำเนินตามแผนให้สำเร็จ และกรณีที่แผนไม่ประสบความสำเร็จ



# บทที่ 5

## สรุปและข้อเสนอแนะ

### สรุป

#### 1. วัตถุประสงค์ที่ 1

ศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งของโลก สรุปได้ดังนี้

การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย มีความเชื่อมโยงกับนโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายกระทรวงคมนาคม โดยได้มีการกำหนดเป้าหมายการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558 - 2565) และกำหนดเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสมในการบรรจุโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ ทั้งในด้านความสอดคล้องกับนโยบายต่างๆ เป็นโครงการที่ได้รับความเห็นชอบหรือเป็นข้อเสนอแนะในการพัฒนาของคณะกรรมการฯ ชุดต่างๆ และเป็นโครงการที่เป็นภารกิจในเชิงยุทธศาสตร์ มิใช่ภารกิจประจำที่หน่วยงานต้องดำเนินการอยู่แล้ว และมีความจำเป็นเร่งด่วนในการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้อย่างทันเวลา ซึ่งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ได้บรรจุรายละเอียดแผนงาน/โครงการงบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งสิ้น 111 โครงการ

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558 - 2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 นั้น ปรากฏว่า

1. มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาจากยุทธศาสตร์ชาติ ถ่ายทอดลงมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

2. แผนแต่ละประเภทสอดคล้องเป้าหมายและวิธีการที่จะทำให้บรรลุผลได้อย่างสอดคล้องกัน
3. แผนมีความชัดเจนในเรื่องห่วงเวลาที่ตรงกัน
4. มีกรอบระยะเวลาในการดำเนินการที่ชัดเจน
5. ความชัดเจนของกรอบวงเงินลงทุนที่จะเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในภาพรวม

ตลอดระยะเวลาของแผน

6. การติดตามและประเมินผลของการพัฒนา ซึ่งต้องมีการติดตาม ประเมินผล เพื่อรับทราบผลการดำเนินงาน ความก้าวหน้า และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ยังไม่ได้ประเมินผลการดำเนินงาน

## 2. วัตถุประสงค์ที่ 2

วิเคราะห์ปัญหา และปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน เมื่อพิจารณาการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศที่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ สหราชอาณาจักร และออสเตรเลียแล้ว มีปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน สรุปได้ดังนี้

### 2.1 ปัจจัยด้านนโยบาย

2.1.1 การจัดทำนโยบายที่มีเป้าหมายชัดเจน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของชาติ และเป้าหมายการพัฒนาในภาพรวม

2.1.2 มีการจัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน มีการพิจารณาปัจจัยที่ครอบคลุมในทุกๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

2.1.3 การจัดตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ แก่รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม กรอบเวลาการพัฒนา และงบประมาณ

2.1.4 การพิจารณาทางเลือกต่างๆ ในการลงทุน การส่งเสริมให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) แนวทางการให้ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการร่วมสนับสนุนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

### 2.2 ปัจจัยด้านปฏิบัติการ

2.2.1 การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการมีส่วนร่วมในการวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกๆ ระดับ

2.2.2 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน ในการตัดสินใจคัดเลือกโครงการ และจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการพัฒนา

2.2.3 การพิจารณาความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในกรณีต่างๆ และการพิจารณาแนวทางการลดและบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

2.2.4 การเพิ่มประสิทธิภาพในทุกขั้นตอนการพัฒนา ตั้งแต่การวางแผน การปฏิบัติ และการบำรุงรักษา

### 2.3 ปัจจัยด้านวิชาการ

2.3.1 การส่งเสริมการวิจัย เทคโนโลยี และการพัฒนานวัตกรรม เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ในการพัฒนาคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการ และการบำรุงรักษา

2.3.2 การใช้แบบจำลอง (Modelling) ในการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้เห็นผลลัพธ์จากการพิจารณาในทางเลือกต่างๆ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

### 3. วัตถุประสงค์ที่ 3

เสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ เมื่อพิจารณาแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่เป็นเลิศ (Best Practices) ได้แก่ สหราชอาณาจักรและออสเตรเลีย เปรียบเทียบกับการดำเนินงานของประเทศไทยแล้ว มีแนวทางการดำเนินงานที่มีความแตกต่าง ซึ่งได้จัดทำเป็นข้อเสนอแนะ เพื่อประกอบการดำเนินงานของประเทศไทยในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

#### ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย ในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงเห็นควรเสนอแนะให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดำเนินการ ดังนี้

##### 1. ด้านนโยบาย

1.1 กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกแผนงานหรือโครงการเพื่อบรรจุ ในแผนยุทธศาสตร์ให้มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้ และเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม

1.2 ใช้ประโยชน์จากคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติที่ได้มีการจัดตั้งไว้ ในการให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนงาน ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ เพื่อให้ได้รับทราบมุมมอง ความเห็น ข้อเสนอที่เป็นประโยชน์ในการวางยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ

1.3 ควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์ การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางพิเศษ ยุทธศาสตร์การพัฒนา ทางราง ยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ ที่มีความสอดคล้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน และมุ่งบรรลุ เป้าหมายในภาพรวมของประเทศ

##### 2. ด้านปฏิบัติการ

2.1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ควรพิจารณากิจกรรมหรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั้งหมดด้วย เช่น การใช้ที่ดิน การพัฒนาที่พักอาศัย เป็นต้น

2.2 ควรมีการจัดลำดับการลงทุนโครงการหรือกลุ่มโครงการ และกรอบแนวทาง ในการตัดสินใจ และการประเมินโครงการให้ชัดเจน เพื่อให้การคัดเลือกโครงการที่บรรจุในแผน เป็นโครงการที่มีความพร้อม สามารถดำเนินการได้ และบรรลุวัตถุประสงค์สูงสุดที่กำหนดไว้

2.3 ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องทุกด้าน ควรมีการปรึกษาหารือ บูรณาการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) และพิจารณาความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับสาขา

การพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภายในกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานนอกกระทรวงคมนาคม ประชาชน และบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และองค์กรปกครองทั้งในระดับภูมิภาคและระดับท้องถิ่นที่จะมีการพัฒนาโครงการหรือพื้นที่ใกล้เคียง

2.4 ควรกำหนดให้มีการประเมินและติดตามผลให้เป็นระบบ โดยมีการติดตามและประเมินผลเป็นระยะอย่างต่อเนื่อง และให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา อุปสรรค ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินโครงการอย่างจริงจัง เพื่อให้สามารถดำเนินโครงการตามแผนที่กำหนดไว้ หรือลดความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นให้ได้มากที่สุด และอาจจะนำผลการประเมินแผนมาปรับใช้ในการจัดทำแผนในคราวต่อไป

2.5 ใช้เวลาอย่างเพียงพอในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบ ครบถ้วน และมีการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณชน เพื่อให้เกิดการยอมรับในวงกว้าง

2.6 ระยะเวลาในการจัดทำแผนที่มีความเหมาะสม อยู่ในช่วงระยะเวลาประมาณ 5 ปี เพื่อให้แผนมีความยืดหยุ่น (Flexible) สามารถทบทวน ปรับปรุงแผน และแก้ไขปัญหา เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนแผนให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ หรืออาจพิจารณาทบทวนแผนทุกปี

2.7 กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนโดยบูรณาการให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความเป็นเจ้าของแผนร่วมกัน ทั้งในการคิด การจัดทำแผน และความรับผิดชอบ ทั้งในกรณีการดำเนินตามแผนให้สำเร็จ และกรณีที่แผนไม่ประสบความสำเร็จ

### 3. ด้านวิชาการ

3.1 ส่งเสริมการวิจัย (Research and Development: R&D) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผน ประเมินโครงการ การจัดลำดับความสำคัญ ตลอดจนการพัฒนานวัตกรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาในด้านการวิจัยและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่ง

3.2 การนำเอาแบบจำลอง (Modelling) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผน เพื่อพิจารณากรณีต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ

## บรรณานุกรม

### ภาษาไทย

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “ร่างยุทธศาสตร์ชาติ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [www.nesdb.go.th/download/document/SAC/NS\\_DraftplanMay2018.pdf](http://www.nesdb.go.th/download/document/SAC/NS_DraftplanMay2018.pdf), 2560.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน. “สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.nesdb.go.th/download/plan12/สรุปสาระสำคัญของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่12.pdf>, 2560.

คมนาคม, กระทรวง. “เกี่ยวกับกระทรวง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.mot.go.th/about.html>, 2560.

คมนาคม, กระทรวง. “แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [www.mot.go.th/file\\_upload/2560/mot\\_strategy2560-2564.pdf](http://www.mot.go.th/file_upload/2560/mot_strategy2560-2564.pdf), 2560.

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=456>, 2560.

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. “แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=1485>, 2560.

นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สำนักงาน. “ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=458>, 2560.

ปานระพี. “Thailand 4.0 ประเทศไทย 4.0 คืออะไร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.it24hrs.com/2017/thailand-4-0/2560>, 2560.

พาณิชย์, กระทรวง. “การนำแผนกลยุทธ์ไปปฏิบัติ (Strategic Implementation)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [www.mot.go.th/file\\_upload/2560/mot\\_strategy2560-2564.pdf](http://www.mot.go.th/file_upload/2560/mot_strategy2560-2564.pdf), 2560.

เลขาธิการนายกรัฐมนตรี, สำนัก. “แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan)”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : [http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top\\_serl=99317010](http://www.cabinet.soc.go.th/soc/Program2-3.jsp?top_serl=99317010), 2560.

เอกวินิต พรหมรักษา. “ทฤษฎีองค์การและการจัดการเชิงกลยุทธ์ขั้นสูง”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://promrucsa-dba04.blogspot.com/2012/10/pdca.html>, 2560.

## ภาษาต่างประเทศ

Black, John. Urban Transport Planning Theory and Practice. London : British Library Cataloguing in Publication Data, 1981.

Bonchai Sawsiw. “วงจรเดมมิ่ง PDCA (Deming Cycle)”. (ออนไลน์) <http://www.cgpcenter.com/generalknowledges/pdca/pdca.html>, 2560.

Department for Transport. Transport Investment Strategy : Moving Britain Ahead. London : the UK by the Williams Lea Group on behalf of the Controller of Her Majesty’s Stationery Office, 2017.

Infrastructure Australia, Australian Government. Infrastructure Australia: Urban Transport Strategy December 2013, Canberra : Infrastructure Australia, 2013.

Ministry of Transport, New Zealand. “Future Funding: Review of international transport planning and funding frameworks”. (Online). Available : <https://www.transport.govt.nz/assets/Uploads/Our-Work/Documents/ff-international-transport-planning-and-funding.pdf>, 2018.

“Plan-Do-Check-Act (PDCA) Continually Improving, in a Methodical Way”. (Online). Available : [https://www.mindtools.com/pages/article/newPPM\\_89.htm](https://www.mindtools.com/pages/article/newPPM_89.htm), 2018.

## ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์

วัน เดือน ปีเกิด 1 พฤษภาคม 2506

### การศึกษา

- ปี ๒๕๒๘ - รัฐศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปี ๒๕๓๒ - การวางแผนภาคและเมืองมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
- ปี ๒๕๔๔ - รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

### ประวัติการทำงานโดยย่อ

- ปี ๒๕๓๒ - นักการข่าว สำนักข่าวกรองแห่งชาติ สำนักนายกรัฐมนตรี
- ปี ๒๕๓๔ - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักนโยบายและแผนมหาดไทย กระทรวงมหาดไทย
- ปี ๒๕๓๕ - เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก สำนักนายกรัฐมนตรี
- ปี ๒๕๔๕ - นักวิเคราะห์นโยบายและแผน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม
- ปี ๒๕๕๖ - ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

### ตำแหน่งปัจจุบัน

- ปี ๒๕๕๙ - รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม

# สรุปย่อ

## ลักษณะวิชาการด้านการเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งสู่การปฏิบัติ  
ผู้วิจัย นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60  
ตำแหน่ง รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

## ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

การคมนาคม (Transport) เป็นอุปสงค์ต่อเนื่องจากอุปสงค์อื่น (Derived demand) การมีระบบคมนาคมที่มีประสิทธิภาพจะช่วยส่งเสริมให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีความสะดวก ปลอดภัย มีต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ที่ต่ำ สามารถแข่งขันกับนานาประเทศได้ กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำ “แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565” เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ 8 ปี และเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้ในการขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง กับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งยกระดับความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาค ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ได้รับ ความเห็นชอบจากคณะรักษาความสงบแห่งชาติ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 เพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใช้เป็นแนวทางประกอบการพิจารณาในการจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป กระทรวงคมนาคม ยังได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) พ.ศ. 2558-2560 เพื่อขับเคลื่อน การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยคัดเลือกโครงการสำคัญขนาดใหญ่ที่มีวงเงินลงทุนสูง มีความจำเป็นและมีความพร้อมในการดำเนินการ หรือต้องการผลักดัน โดยได้มีการติดตามผ่าน คณะกรรมการประสาน และติดตามความก้าวหน้าผลการดำเนินงานของโครงการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายใต้กรอบมาตรการกระตุ้นเศรษฐกิจและการลงทุนของประเทศของกระทรวงคมนาคม เพื่อรับทราบปัญหาและอุปสรรค

การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแผนปฏิบัติการฯ ทั้ง 3 ฉบับดังกล่าวปรากฏว่า โครงการที่สามารถดำเนินการได้ตามแผนหรือเป้าหมายที่กำหนดไว้ มีสัดส่วนที่ค่อนข้างต่ำ (เมื่อเปรียบเทียบกับแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณที่กำหนดไว้) เนื่องจากปัจจัยหลายประการ ทั้งปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายใน โครงการสำคัญที่มีความล่าช้า เช่น โครงการความร่วมมือไทย-จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง และโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หัวหิน และกรุงเทพฯ-ระยอง โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางที่ใช้เชื้อเพลิงธรรมชาติ (NGV) และโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ เป็นต้น



## วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 -2565 แผนยุทธศาสตร์ ของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งของโลก
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน
3. เพื่อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ

## ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา ศึกษากระบวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย ตามกรอบการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565
2. ขอบเขตด้านเวลา การศึกษาดำเนินการโดยใช้ระยะเวลาประมาณ 1 ปี ระหว่างเดือนกันยายน 2560 – กรกฎาคม 2561

## วิธีดำเนินการวิจัย

1. เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative) โดยเก็บรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data)
2. ศึกษาแนวคิด ทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
3. ทบทวนการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ในต่างประเทศ เพื่อเรียนรู้และเปรียบเทียบ แนวคิด ขั้นตอน ปัจจัยความสำเร็จ ตลอดจนวิธีปฏิบัติเพื่อนำมาประกอบการพิจารณาจัดทำข้อเสนอแนะ

## ผลการวิจัย

**วัตถุประสงค์ที่ 1** เพื่อศึกษาระบบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย และศึกษา ทบทวน การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม ตลอดจนแผนปฏิบัติการที่เกี่ยวข้อง และการปฏิบัติที่เป็นเลิศ (Best Practices) ของประเทศที่มีความก้าวหน้าทางด้านคมนาคมขนส่งของโลก สรุปได้ดังนี้

การจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศไทย มีความเชื่อมโยงกับ นโยบายรัฐบาล แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และนโยบายกระทรวงคมนาคม โดยได้กำหนด เป้าหมายการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ในระยะ 8 ปี และกำหนดเกณฑ์การพิจารณาความเหมาะสม ในการบรรจุโครงการภายใต้แผนงานตามยุทธศาสตร์ ซึ่งแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 ได้บรรจุรายละเอียดแผนงาน/โครงการ งบประมาณ ระยะเวลาดำเนินงาน และหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งสิ้น 111 โครงการ

เมื่อพิจารณาในรายละเอียดของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2560 ปรากฏว่า

1. มีการวางแผนอย่างเป็นระบบ โดยกำหนดเป้าหมายการพัฒนาจากร่างยุทธศาสตร์ชาติ ถ่ายทอดลงมาเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

2. แผนแต่ละประเภทส่งต่อเป้าหมายและวิธีการที่จะทำให้บรรลุผลได้อย่างสอดคล้องกัน

3. แผนมีความชัดเจนในเรื่องห้วงเวลาที่ตรงกัน

4. มีกรอบระยะเวลาในการดำเนินการที่ชัดเจน

5. ความชัดเจนของกรอบวงเงินลงทุนที่จะเข้าสู่ระบบเศรษฐกิจในภาพรวมตลอดระยะเวลาของแผน

6. การติดตามและประเมินผลของการพัฒนา ซึ่งต้องมีการติดตาม ประเมินผล เพื่อรับทราบผลการดำเนินงาน ความก้าวหน้า และปัญหาอุปสรรคต่างๆ ยังไม่ได้ประเมินผลการดำเนินงาน

**วัตถุประสงค์ที่ 2** เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน

เมื่อพิจารณาการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมของประเทศที่ประสบความสำเร็จ ได้แก่ สหราชอาณาจักร และออสเตรเลียแล้ว มีปัจจัยความสำเร็จในการขับเคลื่อนแผน ดังนี้

### 1. ปัจจัยด้านนโยบาย

1.1 การจัดทำนโยบายที่มีเป้าหมายชัดเจน มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ การพัฒนาของชาติ และเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม

1.2 มีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องที่สนับสนุนซึ่งกันและกัน มีการพิจารณาที่ครอบคลุมในทุกๆ ด้านที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

1.3 การจัดตั้งคณะกรรมการหรือหน่วยงานผู้เชี่ยวชาญ เพื่อให้คำปรึกษา ข้อเสนอแนะ แก่รัฐบาลหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม กรอบเวลาที่เหมาะสมในการพัฒนา และการจัดสรรงบประมาณ

1.4 การพิจารณาทางเลือกต่างๆ ในการลงทุน การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) แนวทางการให้ผู้ที่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนาโครงการร่วมสนับสนุนในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

### 2. ปัจจัยด้านปฏิบัติ

2.1 การบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการมีส่วนร่วมในการวางแผนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในทุกๆ ระดับ

2.2 มีการกำหนดหลักเกณฑ์ ขั้นตอน ในการตัดสินใจคัดเลือกโครงการและจัดลำดับความสำคัญของโครงการในการพัฒนา

2.3 การพิจารณาความเสี่ยง ความไม่แน่นอนที่อาจเกิดขึ้นในกรณีต่างๆ และการพิจารณาแนวทางการลดหรือบริหารความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

2.4 การเพิ่มประสิทธิภาพในทุกขั้นตอนของการพัฒนา ตั้งแต่การวางแผน การปฏิบัติ และการบำรุงรักษา

### 3. ปัจจัยด้านวิชาการ

3.1 การส่งเสริมการวิจัย เทคโนโลยี และการพัฒนานวัตกรรม เพื่อให้สามารถนำมาปรับใช้ ในการพัฒนาคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ ตั้งแต่การออกแบบ การก่อสร้าง การให้บริการ และการบำรุงรักษา

3.2 การใช้แบบจำลอง (Modelling) ในการวางแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้เห็นผลลัพธ์ จากการพิจารณาทางเลือกต่างๆ และผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น

**วัตถุประสงค์ที่ 3** เพื่อเสนอแนะแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสู่การปฏิบัติ เมื่อพิจารณาแนวทางการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่เป็นเลิศ (Best Practices) สหราชอาณาจักร และออสเตรเลีย เปรียบเทียบกับการดำเนินงานของประเทศไทยแล้ว มีแนวทางการดำเนินงานที่มีความแตกต่าง ซึ่งได้จัดทำเป็นข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการดำเนินงาน ของไทยในการขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในอนาคตต่อไป

1. กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกแผนงานหรือโครงการเพื่อบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ ให้มีความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้ และเป้าหมายการพัฒนา ของประเทศในภาพรวม

2. ใช้ประโยชน์จากคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติในการให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลและ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ

3. ควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง เช่น ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่าง เมือง ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางพิเศษ ยุทธศาสตร์การพัฒนาทางราง ยุทธศาสตร์การขนส่งทางอากาศ ที่มี ความสอดคล้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน และมุ่งบรรลุเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ

4. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ควรพิจารณากิจกรรม หรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั้งหมดด้วย

5. ควรมีการจัดลำดับการลงทุนโครงการหรือกลุ่มโครงการ และกรอบแนวทางในการตัดสินใจ และการประเมินโครงการให้ชัดเจน

6. ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องทุกด้าน ควรมีการปรึกษาหารือ บูรณาการกับผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย และพิจารณาความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับสาขาการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

7. ควรกำหนดให้มีการประเมินและติดตามผลให้เป็นระบบ โดยติดตามและประเมินผลเป็น ระยะเวลาอย่างต่อเนื่องและให้ความสำคัญในการแก้ไขปัญหา อุปสรรคที่เกิดขึ้นอย่างจริงจัง

8. ใช้เวลาอย่างเพียงพอในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบ ครบถ้วน และมีการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณชน เพื่อให้เกิดการยอมรับในวงกว้าง

9. ส่งเสริมการวิจัยเพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผน ประเมินโครงการ การจัดลำดับ ความสำคัญ พัฒนานวัตกรรม เพื่อให้เกิดการพัฒนาในด้านการวิจัยและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่ง

10. การนำเอาแบบจำลอง (Modelling) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผน เพื่อพิจารณากรณีต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ

11. ระยะเวลาในการจัดทำแผนที่มีความเหมาะสม อยู่ในช่วงระยะเวลาประมาณ 5 ปี เพื่อให้แผนมีความยืดหยุ่น (Flexible) สามารถทบทวน ปรับปรุงแผน และแก้ไขปัญหา เพื่อให้สามารถขับเคลื่อนแผน ให้บรรลุตามวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้ หรืออาจพิจารณาทบทวนแผนทุกปี

12. กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนโดยบูรณาการให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วม ตั้งแต่เริ่มต้น เพื่อให้ทุกภาคส่วนมีความเป็นเจ้าของแผนร่วมกัน ทั้งในการคิด การจัดทำแผน และความรับผิดชอบ ทั้งในกรณีการดำเนินงานสำเร็จ และกรณีที่แผนไม่ประสบความสำเร็จ

## ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาคอนกรีตโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทยในอนาคตเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาของประเทศ และสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างประสบผลสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จึงเห็นควรเสนอแนะให้กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ดำเนินการ ดังนี้

### 1. ด้านนโยบาย

1.1 กำหนดเกณฑ์ในการคัดเลือกแผนงานหรือโครงการเพื่อบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ให้เชื่อมโยงและสอดคล้องกับเป้าหมายของแผนที่กำหนดไว้ และเป้าหมายการพัฒนาของประเทศในภาพรวม

1.2 ใช้ประโยชน์จากคณะกรรมการผู้เชี่ยวชาญระดับชาติที่ได้มีการจัดตั้งไว้ในการให้คำปรึกษาแก่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดทำยุทธศาสตร์และแผนงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาคอนกรีตโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ

1.3 ควรมีการจัดทำยุทธศาสตร์ในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ที่สอดคล้องสนับสนุนซึ่งกันและกัน และมุ่งบรรลุเป้าหมายในภาพรวมของประเทศ

### 2. ด้านปฏิบัติการ

2.1 การจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาคอนกรีตโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมควรพิจารณากิจกรรมหรือประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้ครอบคลุมทั้งหมดด้วย

2.2 ควรมีการจัดลำดับการลงทุนโครงการหรือกลุ่มโครงการ และกรอบแนวทางในการตัดสินใจ และการประเมินโครงการให้ชัดเจน

2.3 ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องทุกด้าน ควรมีบูรณาการกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และพิจารณาความเชื่อมโยงและสอดคล้องกับสาขาการพัฒนาอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.4 ควรกำหนดให้มีการประเมินและติดตามผลให้เป็นระบบ

2.5 ใช้เวลาอย่างเพียงพอในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ เพื่อให้มีการพิจารณาอย่างรอบคอบครบถ้วน และมีการจัดทำประชาพิจารณ์เพื่อรับฟังความคิดเห็นจากสาธารณชน

2.6 ระยะเวลาในการจัดทำแผนที่มีความเหมาะสม อยู่ในช่วงระยะเวลาประมาณ 5 ปี

2.7 กระทรวงคมนาคมควรจัดทำแผนโดยบูรณาการให้ทุกภาคส่วนได้มีส่วนร่วมตั้งแต่เริ่มต้น

### 3. ด้านวิชาการ

3.1 ส่งเสริมการวิจัย เพื่อเป็นข้อมูลประกอบในการจัดทำแผน ประเมินโครงการ การจัดลำดับความสำคัญ ตลอดจนการพัฒนานวัตกรรม

3.2 การนำเอาแบบจำลอง (Modelling) มาใช้เป็นเครื่องมือในการวางแผน เพื่อพิจารณากรณีต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นจากทางเลือกต่างๆ