



ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง
ของไทย พ.ศ.2558- 2565

Thailand's Transport Infrastructure Development Strategy
2015-2022

นางสาวกอบกุล โมทนา

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร

นักศึกษา วปอ. รุ่นที่ 58

Miss Kobkul Motana

Director of Planning Bureau

E-mail: kkmotana@gmail.com



บทคัดย่อ

การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งได้รับความคาดหวังสูงจากรัฐบาลและประชาชน ที่จะเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน การกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. 2558-2565 เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาในอนาคต นำไปสู่การพัฒนาเพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป โดยมีเป้าหมายการพัฒนา 4 ประการ คือ 1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม 2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ 3) เสริมสร้างความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน และ 4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ภายใต้ 5 แผนงานที่จะเร่งรัดดำเนินการให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนา ได้แก่ 1) แผนงานพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง 2) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน 4) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ 5) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ โครงการลงทุนตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 รวมจำนวน 110 โครงการ วงเงินลงทุนรวมจำนวน 1,912,681.79 ล้านบาท

คำสำคัญ: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน, คมนาคมขนส่งของไทย, ยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐาน, แผนลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

Abstract

Transport infrastructure investment has received high expectation from government and the public as a mechanism to boost up the Thai economy during this worldwide economic downturn. Public spending on transport infrastructure are projected to stimulate economy, generate more income and employment, income distribution, improved safety and security of people. Ministry of Transport has proposed the Strategies on Thailand's Transport Infrastructure Development 2015-2022" which will be a framework for future development leading to stability, prosperity and sustainability. There are 4 development goals comprises 1) strengthen social stability, 2) improve economic stability 3) enhance transport safety, security as well as environmental friendly development and sustainability and 4) provide competitive opportunities for the country and maximise benefit from the AEC. The five key plans include 1) intercity rail network development 2) public transport development to solve traffic problems in Bangkok and its vicinity 3) highways improvement connecting major production bases and neighboring countries 4) water transport network development 5) increasing air transport services capacity. In summary, there are 110 projects under this Strategies with total investment of 1,912,681.79 million Baht.

Keyword: Infrastructure Development, Transportation Development of Thailand, Infrastructure Development Strategies, Infrastructure Investment Strategies

บทนำ

การพัฒนาประเทศให้มีความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างยั่งยืน รัฐบาลจำเป็นต้องมีเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน รวมทั้งต้องบูรณาการการพัฒนาระหว่างภาคเศรษฐกิจ สังคม โดยการกำหนดยุทธศาสตร์การ พัฒนาประเทศในแต่ละด้านให้มีความสอดคล้องกัน เพื่อมุ่งไปสู่เป้าหมายการพัฒนาที่กำหนดไว้ร่วมกันคือ การเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยกระทรวงคมนาคมมีภารกิจเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้รับความคาดหวังสูงจากรัฐบาลและประชาชน ที่จะเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน การกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น เพื่อให้ประเทศมีกรอบทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน สอดคล้องกับการพัฒนาด้านอื่น ๆ และเป็นการวางรากฐานการพัฒนาประเทศในระยะยาว กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทย พ.ศ. 2558-2565 เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาในอนาคต ให้สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาและนำไปสู่การพัฒนาเพื่อความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืนต่อไป โดยมีสาระสำคัญสรุปดังนี้

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

คณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) ประกอบด้วย 5 แผนงาน เพื่อให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางในการประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป โดยมีเหตุผลความจำเป็น ประเด็นท้าทาย เป้าหมายการพัฒนา และแผนงานการพัฒนา ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 สรุปดังนี้

1.1 เหตุผลความจำเป็นในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง

1.1.1 ปัจจุบันประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม และภาคบริการ (ท่องเที่ยว) ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว มีการใช้พลังงานในภาคเศรษฐกิจต่าง ๆ เป็นจำนวนมาก แบ่งเป็นการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรมร้อยละ 36 ภาคขนส่งร้อยละ 35 หรือคิดเป็นประมาณ 700,000 ล้านบาทต่อปี ซึ่งล้วนก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ ช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน กล่าวคือ การ

รูปแบบการขนส่ง	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)
ถนน	87.50	2.12
ราง	1.40	0.95
น้ำ	11.08	0.65
อากาศ	0.02	10.00
รวม	100	2.02

ที่มา: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (ปี 2556)

ขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่งร้อยละ 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุดคือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 1.40 และ 11.08 ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ยังคงอยู่ในระดับสูงถึงร้อยละ 14.3 (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ 7.1 ของ GDP)

1.1.2 รายงานคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานจาก World Economic Forum ประจำปี พ.ศ. 2556-2557 ระบุว่า คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมของประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ 61 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียซึ่งอยู่ในอันดับที่ 5 และ 25 ตามลำดับ รวมทั้งคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซีย กล่าวคือ ทางถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 42 ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ในลำดับที่ 7 และ 23 ตามลำดับ ส่วนคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟประเทศไทยถูกจัดลำดับที่ 72 ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียที่อยู่ในลำดับที่ 10 และ 18 ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำไทยมีลำดับที่ 56 และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศมีลำดับที่ 34

สำหรับด้านความปลอดภัยภาค

คมนาคมขนส่ง ในปี พ.ศ. 2555 ประเทศไทยมีจำนวนผู้เสียชีวิตทางถนนถึง 8,675 คน และในปี พ.ศ. 2556 ก็ถูกจัดอันดับประเทศที่มีอุบัติเหตุทางถนนเป็นอันดับ 3 ของโลก รองจากประเทศนีอูเอ (Niue) และสาธารณรัฐโดมินิกัน (Dominican Republic)

1.1.3 สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

1) โครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
โครงข่ายทางรถไฟมีระยะทาง

รวม 4,043 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางสายหลักหรือสายประธาน 5 เส้นทาง กระจายไปตามภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัด โดยส่วนใหญ่ เป็นทางรถไฟทางเดี่ยวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร หรือร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสาม ระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามมีระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอกลับหลัก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ยังมีทางลักผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศจำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งจำนวนถึง 2,200 จุด รวมทั้งยังมีทางลักผ่านของชุมชนซึ่งเป็นปัญหาเรื่องความปลอดภัย จึงเป็น

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	5	7	10	1	2
มาเลเซีย	25	23	18	21	24
ไทย	61	42	72	34	56

ที่มา: World Economic Forum, 2013-2014

ปัญหาที่ต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟและมาตรการ
เรื่องความปลอดภัย

2) โครงสร้างพื้นฐานทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนน
ในความดูแลของกรมทางหลวงระยะทาง 66,940
กิโลเมตร (รวมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง) กรม
ทางหลวงชนบทระยะทาง 47,916 กิโลเมตร ทางพิเศษ
ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยระยะทาง 207.90
กิโลเมตร และเป็นถนนขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
ระยะทางประมาณ 352,157 กิโลเมตร โดยในปี พ.ศ.
2553 มีปริมาณการเดินทางประมาณ 2.4 ล้านคน-
เที่ยวต่อวัน และคาดว่าในปี พ.ศ. 2563 แนวโน้ม
ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนนจะ
เพิ่มสูงขึ้นถึงร้อยละ 21.84 หรือคิดเป็น 3.07 ล้าน
คน-เที่ยวต่อวัน ส่งผลต่อปริมาณการจราจรในอนาคต
โดยเฉพาะในพื้นที่รอบกรุงเทพมหานคร และบนถนน
สายหลักซึ่งเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคของประเทศ

3) โครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำแบ่งออก
เป็นการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง โดย
เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำมี 2 เส้นทางคือ เส้น
ทางการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำ
เจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดทั้งปี) แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำ
บางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ส่วนเส้นทาง
ที่ 2 เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่
การขนส่งทางทะเล และการขนส่งในแม่น้ำโขงระหว่าง
กลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เวียดนาม ไทย
ลาว) สำหรับเส้นทางการขนส่งทางชายฝั่งโดยมากจะ
มีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง
ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

4) โครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ

ปัจจุบันท่าอากาศยานใน
ประเทศไทยมีทั้งสิ้น 58 แห่ง แบ่งตามกิจกรรม
ได้เป็น ท่าอากาศยานพาณิชย์ 38 แห่ง ประกอบด้วย
1) ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมการ

บินพลเรือน 28 แห่ง 2) บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) 6 แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ได้แก่
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง
ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่
ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง
เชียงราย 3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด 3 แห่ง
ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และ
ท่าอากาศยานตราด และ 4) ท่าอากาศยานในความ
รับผิดชอบของกองทัพเรือ 1 แห่งคือ ท่าอากาศยาน
อู่ตะเภา นอกจากนี้ยังมีท่าอากาศยานที่มีใช้ท่าอากาศยาน
พาณิชย์อีก 20 แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงาน
ต่าง ๆ เช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ และกระทรวง
เกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น ทั้งนี้ ในปี พ.ศ. 2553 มี
การเดินทางเข้า-ออกจากรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาค
ต่าง ๆ จำนวน 84,450 คน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่า
จะเพิ่มขึ้นเป็น 108,923 คน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ.
2563 สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในปี พ.ศ.
2553 มีการขนส่งสินค้าปริมาณ 303 ตันต่อวัน และ
คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 396 ตันต่อวัน ในปี พ.ศ. 2563
ปัจจุบันท่าอากาศยานที่ต้องเร่งเพิ่มประสิทธิภาพ
การให้บริการ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มี
ปริมาณผู้โดยสารในปี พ.ศ. 2556 ถึง 51.36 ล้านคน
เกินกว่าขีดความสามารถที่จะรองรับได้ประมาณ 45
ล้านคนต่อปี และขณะนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่
ระหว่างการพัฒนาและคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ.
2560 ซึ่งรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี

5) โครงสร้างพื้นฐานระบบ

รถไฟฟ้ในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประชากรในเขตกรุงเทพฯและ
ปริมณฑลปี พ.ศ. 2553 มีจำนวน 11.49 ล้านคน และ
คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 12.73 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2563
หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.01 ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณการเดิน
ทางมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชน
ระบบรางยังให้บริการไม่ทั่วถึง ทำให้ประชาชนยังใช้
ระบบการเดินทางถนน โดยคาดว่าปริมาณการเดินทาง

ทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นจาก 17.84 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2553 จะเพิ่มขึ้นเป็น 23.18 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 ต่อปี ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลมีแนวโน้มลดลงจาก 28.31 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2553 เหลือเพียง 13.64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2563 ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจ (Central Business District: CBD) ก็จะใช้ระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้นจาก 1 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2553 เป็น 2 ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2563

6) การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน

สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและประเทศอื่น ๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาลิขิตอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ตัวอย่างเช่น การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งภายในประเทศเพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน การพัฒนาลิขิตอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เป็นต้น

1.1.4 นอกจากนี้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยยังมีประเด็นท้าทายที่จะใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ให้มีความครอบคลุมในประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ 1) การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้

การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า 2) การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการค้าที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน 3) การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และ 4) การปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน

1.2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

จากเหตุผลความจำเป็นในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่ง สภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มการเติบโตของความต้องการใช้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง และประเด็นท้าทายดังกล่าวข้างต้น กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) สำหรับใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในระยะ 8 ปีข้างหน้า โดยมีเป้าหมายการพัฒนาและแผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาสรุปดังนี้

1.2.1 เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 4 ประการประกอบด้วย

1) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง

2) เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

3) เสริมสร้างความมั่นคงปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนาที่เป็น

มิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน

4) สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

1.2.2 แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

1) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทางและสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

2) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพานเพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่าง ๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

3) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลัก และเชื่อมเมืองหลัก

กับด้านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้กระบวนขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

4) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

5) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

2. แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

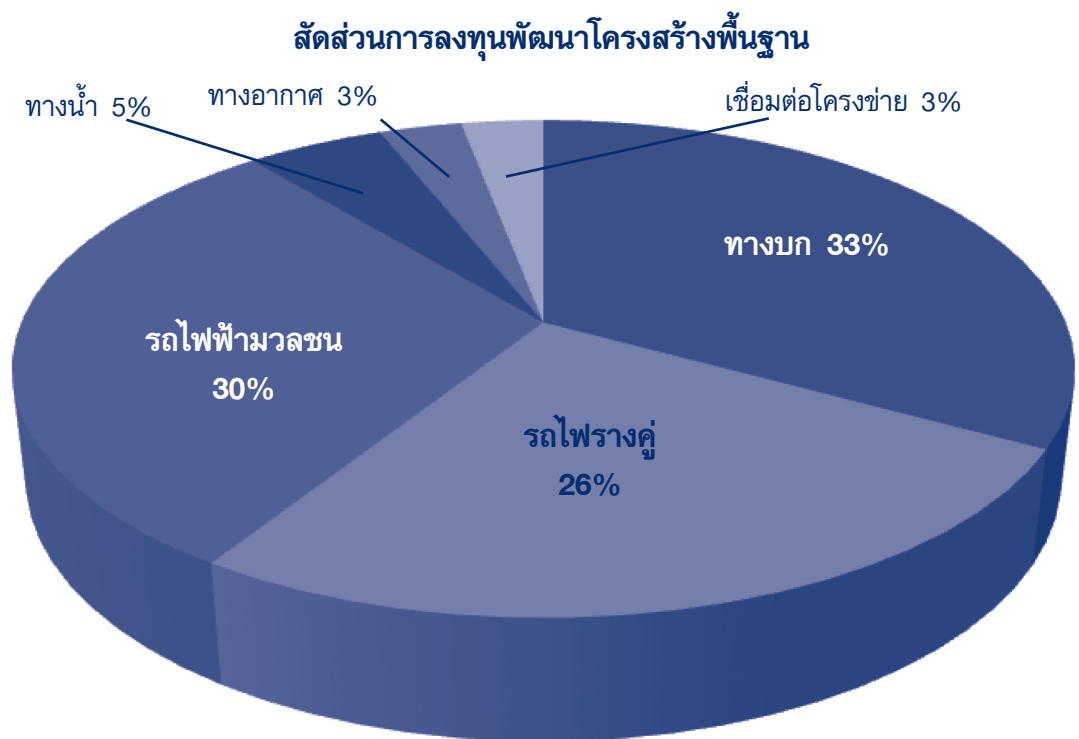
จากยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ได้ให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม 2557 ดังกล่าวข้างต้น กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 (Action Plan) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศในระยะ 8 ปี ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน การกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยได้นำนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติเมื่อวันที่ 12 กันยายน 2557 ที่มุ่งเน้นการพัฒนาตามแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ยึดหลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียงมาเป็นกรอบแนวคิดในการจัดทำแผนงาน/โครงการ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจ

และสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) นโยบายของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และรัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ซึ่งได้มอบนโยบายแก่หัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 22 กันยายน 2557 โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี 2558 ของประเทศ ทั้งนี้ คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2558 โดยมีสาระสำคัญสรุป ดังนี้

2.1 กรอบวงเงินลงทุน

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 มีโครงการลงทุนรวมจำนวน 110 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นจำนวน 1,912,681.79 ล้านบาท (ไม่รวมวงเงินลงทุนพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1,435 เมตร และการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ) จำแนกตามสาขาการขนส่ง ประกอบด้วย สาขาการขนส่งทางบก วงเงินรวมจำนวน 623,608.95 ล้านบาท คิด



เป็นร้อยละ 32.60 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางราง วงเงินรวมจำนวน 1,071,965.10 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 56.05 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางน้ำ วงเงินรวมจำนวน 101,288.83 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.30 ของวงเงินลงทุนรวม สาขาการขนส่งทางอากาศ วงเงินรวมจำนวน 50,068.10 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.62 ของวงเงินลงทุนรวม และการเชื่อมต่อโครงข่ายในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล วงเงินรวมจำนวน 65,750.81 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.44 ของวงเงินลงทุนรวม

2.2 โครงการลงทุนสำคัญ จำแนกตาม

แผนงาน ประกอบด้วย

2.2.1 แผนงานพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าระหว่างเมือง ประกอบด้วย โครงการสำคัญจำนวน 28 โครงการ แบ่งเป็น 3 กลุ่มโครงการ ได้แก่ โครงการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟให้ทันสมัย จำนวน 6 โครงการ โครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทาง 1 เมตร จำนวน 19 โครงการ และโครงการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge) จำนวน 3 โครงการ (ตาม MOU ไทย-จีนคือเส้นทางหนองคาย-มาบตาพุด ประกอบด้วย 4 สายทางย่อย ได้แก่ กรุงเทพฯ-

การพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้า 10 สาย เพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง

โครงการ	ระยะทาง (กม.)	กิจกรรม (พ.ศ. 2558-2565)
สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ	23	ก่อสร้าง
สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค	27	ประกวดราคา/ก่อสร้าง
สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ	12.8	เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ/ประกวดราคา/ก่อสร้าง
สายสีแดงช่วงบางซื่อ-รังสิต	26	ก่อสร้าง
สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต	18.4	เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ/เวนคืน/ประกวดราคา/ก่อสร้าง
สายสีส้ม	20	
ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี		
สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	36	
สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-พัฒนาการ	30.4	
Airport Rail Link ส่วนต่อขยาย ดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	21	
สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง-หัวหมาก	25.5	
สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-มธ.ศูนย์รังสิต	26.3	
สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	8	ศึกษาความเหมาะสม/เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ/เวนคืน/ประกวดราคา/ก่อสร้าง

แก่งคอย, แก่งคอย-มาบตาพุด, แก่งคอย-นครราชสีมา และนครราชสีมา-หนองคาย)

2.2.2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ประกอบด้วยโครงการสำคัญจำนวน 24 โครงการ อาทิ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้า 10 สาย ระยะทางรวม 464 กิโลเมตร โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุจอด โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

2.2.3 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ประกอบด้วยโครงการสำคัญจำนวน 26 โครงการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตรและการท่องเที่ยว (Royal Coast) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่าง

เมือง โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงของ จังหวัดเชียงราย โครงการพัฒนาจุดพักรถตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ เป็นต้น

2.2.4 การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ ประกอบด้วยโครงการสำคัญ จำนวน 15 โครงการ เช่น การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ท่าเรือชุมพร ท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 3 โครงการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน เป็นต้น

2.2.5 การเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย โครงการสำคัญจำนวน 17 โครงการ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต อุตะภา โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด จังหวัดตาก

ตารางที่ 1: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) สาขาการขนส่งทางถนน

ถนน	จำนวนโครงสร้างพื้นฐาน		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
1) ถนน 4 ช่องจราจร	12,112 กิโลเมตร	2,479 กิโลเมตร	14,591 กิโลเมตร
2) ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	146 กิโลเมตร	454 กิโลเมตร	600 กิโลเมตร
3) บูรณะทางหลวงสายหลัก	ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม	2,454 กิโลเมตร	2,454 กิโลเมตร
4) ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า	-	2 แห่ง	2 แห่ง
5) สถานีขนส่งสินค้า	3 แห่ง	17 แห่ง	20 แห่ง
6) ถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตร/ท่องเที่ยว	42,878 กิโลเมตร	6,450 กม.	49,328 กิโลเมตร
7) ถนนในเมืองใหญ่ในภูมิภาค	271.91 กิโลเมตร	344.28 กิโลเมตร	616.19 กิโลเมตร
8) สะพานข้ามแม่น้ำ	18 แห่ง	5 แห่ง	23 แห่ง
9) สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางรถไฟ	104 แห่ง	107 แห่ง	211 แห่ง

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จังหวัดยะลา
โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้าน
การบิน เป็นต้น

2.3 ผลผลิต (Output) จากการพัฒนา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม
ขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ก่อให้เกิด
การพัฒนาในแต่ละสาขาการขนส่ง ดังนี้

2.3.1 การขนส่งทางถนน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
สาขาการขนส่งทางถนน ได้แก่ การลงทุนพัฒนาถนน
สายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวง
พิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างถนนเชื่อมโยงแหล่ง
เกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก
การขนส่งเพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่อง
หลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าและการลงทุนใน
อนาคต ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนา สรุปได้ดังนี้ (ตาราง
ที่ 1)

2.3.2 การขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่)

**ตารางที่ 2: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
คมนาคมขนส่ง ในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
ในสาขาการขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่)**

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: * ระยะทางที่ชัดเจนจากผลการศึกษา

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
ในสาขาการขนส่งทางราง (รถไฟทางคู่) จะดำเนินการ
ก่อสร้างทางรถไฟในเส้นทางสำคัญ ทั้งทาง 1 เมตร
และทาง 1.435 เมตร เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟ
ให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ของประเทศไทย รวมทั้ง
การเชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่ง
ผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้ ดังนี้ (ตารางที่ 2)

2.3.3 การขนส่งระบบขนส่งมวลชน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
ในระบบขนส่งมวลชน จะขยายเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร
และปริมณฑลเพื่อบริการประชาชน โดยจะส่งผลให้เส้นทาง
รถไฟฟ้ามหานครครอบคลุมพื้นที่อย่างทั่วถึง รองรับการใช้
บริการของประชาชน ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้
ดังนี้ (ตารางที่ 3)

2.3.4 การขนส่งทางน้ำ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
ในสาขาการขนส่งทางน้ำ จะดำเนินการก่อสร้างท่าเรือ
ลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเล
อันดามัน เพื่อการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่าง
ประเทศ ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้ดังนี้ (ตาราง
ที่ 4)

2.3.5 การขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
ด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)

**ตารางที่ 3: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน
คมนาคมขนส่ง ในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565)
ในระบบขนส่งมวลชน**

ระบบขนส่ง	ระยะทาง (กิโลเมตร)		
	ปัจจุบัน	อนาคต (8 ปี)	รวม
รถไฟฟ้ามหานคร	80	384	464

ในสาขาการขนส่งทางอากาศ จะดำเนินการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานสากล เพื่อรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งผลผลิตจากการพัฒนาสรุปได้ ดังนี้ (ตารางที่ 5)

2.4 ผลที่คาดว่าจะได้รับจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

แผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ซึ่งกระทรวงคมนาคมจะลงทุนพัฒนาเพื่อให้ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพ นำไปสู่ความสุขที่ยั่งยืนของคนไทยในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) มีเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ. 2570 ดังนี้

ตารางที่ 4: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในระบบการขนส่งทางน้ำ

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

ตารางที่ 5: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในอนาคต 8 ปี (พ.ศ. 2558-2565) ในสาขาการขนส่งทางอากาศ

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
พัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภ	8 แสนคน/ปี	3 ล้านคน/ปี
พัฒนาท่าอากาศยานแม่สอด	8 หมื่นคน/ปี	3.6 แสนคน/ปี
ก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง	-	1 แห่ง

2.4.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศลดลงจากปัจจุบันไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 (ปัจจุบัน ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ประมาณร้อยละ 14.4)

2.4.2 สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ 59 เหลือร้อยละ 40

2.4.3 ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมงเป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถไฟโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

2.4.4 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

2.4.5 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 19

2.4.6 ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 100,000 ล้านบาทต่อปี

2.4.7 สัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30

2.4.8 ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายกับทางหลวงอาเซียนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยต่อปีไม่น้อยกว่าร้อยละ 5

2.4.9 ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 75 ล้านคนต่อปี

2.4.10 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานพื้นที่ กทม. (สุวรรณภูมิ และดอนเมือง) เพิ่มขึ้นจาก 63 ล้านคน เป็น 90 ล้านคน (ปี พ.ศ. 2559)

2.4.11 ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เพิ่มขึ้นจาก 8 แสนคน เป็น 3 ล้านคน (ปี พ.ศ. 2560)

2.4.12 ชีตความสามารถการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เพิ่มขึ้นจาก 6 แสนเที่ยวต่อปี เป็น 1.40 ล้านเที่ยวต่อปี ในอีก 10 ปี (ปี พ.ศ. 2567)

2.4.13 การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานภูมิภาค เพิ่มขึ้นจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 23 ล้านคนต่อปี ในอีก 10 ปี (ปี พ.ศ. 2567)

สรุป

การพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งในอดีตที่ผ่านมา มีปัญหาสะสมทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการไม่ทั่วถึง ไม่ครอบคลุมทุกพื้นที่ และไม่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางและขนส่งของประชาชนผู้ประกอบการ ทั้งนี้ ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาที่มุ่งเน้นแต่เฉพาะด้านการขนส่งทางถนน ส่งผลให้การใช้พลังงานในภาคการขนส่งไม่มีประสิทธิภาพ ก่อให้เกิดมลพิษและปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม อัตรการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง เป็นอันดับ 1 ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเป็นอันดับ 3 ของโลก (พ.ศ. 2556) รถโดยสารประจำทางเก่าและทรุดโทรม รถไฟฟ้าพัฒนาล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ การเชื่อมต่อระบบคมนาคมขนส่งไม่มีประสิทธิภาพ กระทรวงคมนาคมจึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 ระยะเวลา 8 ปี เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความ

ปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียนตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ทั้งนี้ การขับเคลื่อนแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 เพื่อให้โครงการลงทุนจำนวน 110 โครงการ สามารถไปสู่การปฏิบัติเกิดผลเป็นรูปธรรม จำเป็นมีความพร้อมด้านแหล่งเงินลงทุน บุคลากร แรงงาน วัสดุก่อสร้าง การส่งมอบพื้นที่เพื่อดำเนินโครงการ การพิจารณารายงาน EIA ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐและภาคเอกชนเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้สามารถบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่กำหนดไว้ได้อย่างยั่งยืนต่อไป

บรรณานุกรม

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. กระทรวงคมนาคม. 2557

แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. กระทรวงคมนาคม. 2558

เอกสารยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558. กระทรวงคมนาคม. 2558