



แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)



กันยายน 2556

สารบัญ

หน้า

1. สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2551 – 2554	1
2. แนวคิดการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556–2560)	3
3. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	4
4. ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่ง	8
5. สภาพเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน	10
6. การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การขนส่ง	15
7. การวิเคราะห์ SWOT Analysis	25
8. กรอบแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560)	27
9. การกำหนดตัวชี้วัด	31
10. สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560)	39

ภาคผนวก

- ภาคผนวก 1
สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560)
- ภาคผนวก 2
คำสั่งแต่งตั้งคณะทำงาน

คำนำ

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์เป็นส่วนสนับสนุนในการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ โดยกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหนึ่งที่ร่วมขับเคลื่อนตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินนโยบายการพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่งในระยะต่อไปมีความต่อเนื่อง กระทรวงคมนาคมได้กำหนดเป้าหมายและทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์การขนส่งสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2556-2560

ในการนี้ กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2556 – 2560 ที่มุ่งเน้น “การลดต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่ง” โดยส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและลดต้นทุน รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศและเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก และปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ในปี พ.ศ. 2558

กระทรวงคมนาคมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2556 – 2560 จะเป็นกรอบในการดำเนินงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์การขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงหน่วยงานภาครัฐและเอกชนอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องนำไปใช้เป็นข้อมูลประกอบการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ เพื่อนำพาประเทศไทยให้สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้อย่างยั่งยืน

คณะทำงาน
กันยายน 2556

1. สรุปผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2551 – 2554

1.1 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2551 – 2554

กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักรับผิดชอบยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและ
โลจิสติกส์ตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ซึ่งกระทรวงคมนาคม
ได้แปลงยุทธศาสตร์ชาติมาเป็นยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง คือ ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุน
การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2551-2554 ดังนี้

กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ
แนวทางที่ 1 เพิ่มประสิทธิภาพประตูการค้าหลักในปัจจุบัน (ท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ)
แนวทางที่ 2 พัฒนาเส้นทางขนส่งบนเส้นทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน
แนวทางที่ 3 พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า
แนวทางที่ 4 เพิ่มขีดความสามารถการให้บริการผู้ขนส่งไทยและร่วมดำเนินการกับผู้ประกอบการขนส่งในประเทศเพื่อนบ้าน
กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานที่จะนำไปสู่การลดต้นทุน การขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ
แนวทางที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
แนวทางที่ 2 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ
แนวทางที่ 3 ปฏิรูปการบริหารจัดการการขนส่ง
กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาเส้นทางการค้าใหม่ (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางทะเลอันดามัน เพื่อรองรับ การพัฒนาพื้นที่อุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค
แนวทางที่ 1 พัฒนาท่าเรือปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง
แนวทางที่ 2 พัฒนาท่าเรือระนองและระบบขนส่งเชื่อมโยง
แนวทางที่ 3 พัฒนา Landbridge เชื่อมโยงอ่าวไทยและท่าเรือฝั่งอันดามัน
แนวทางที่ 4 พัฒนาระบบการขนส่งเพื่อรองรับการค้ากับประเทศจีนตอนใต้

1.2 ผลการดำเนินการแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2551 – 2554 ดังนี้

การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2551-2554 ส่วนใหญ่จะเป็นการพัฒนา
โครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ โดยเฉพาะด้านการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีจำนวนโครงข่ายทางถนนและ
ทางอากาศที่มีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้น และมีเชื่อมโยงสู่ชายแดน/ประตูการค้าเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน แต่ยังขาด
สิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างประเทศที่ประตูการค้าชายแดน เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า
หรือศูนย์โลจิสติกส์ชายแดน เป็นต้น ในขณะที่การขับเคลื่อนการพัฒนาทางรางและทางน้ำในทางปฏิบัติยังเป็นไปได้ช้า
เพราะการผลักดันแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติขาดความต่อเนื่อง เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงทางการเมือง
และโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำและรางเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ที่ต้องใช้ระยะเวลาในศึกษาความเหมาะสมและ
ออกแบบก่อสร้าง รวมทั้งต้องผ่านกระบวนการด้านสิ่งแวดล้อมอย่างน้อย 2-3 ปี จึงยังไม่สามารถดำเนินการให้เห็น
ผลได้ในช่วงระยะเวลาแผนฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2551-2554) ส่งผลให้การพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ
(Multimodal Transport) ล่าช้า ทั้งนี้ คาดว่าโครงการที่มีความพร้อม (ศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ) และโครงการจัดซื้อ/
จัดจ้างจะเห็นผลในทางปฏิบัติในช่วงแผนฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) ซึ่งกระทรวงคมนาคมต้องเร่งรัดดำเนินการ
ต่อไป

1.3 ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รายงานภาพรวมแผน
ยุทธศาสตร์การพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554 ในส่วนของยุทธศาสตร์ที่ 2
การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ว่า การผลักดันการพัฒนา
ระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบยังไม่
ประสบผลสำเร็จเท่าที่ควร และการปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้พลังงานทางเลือก (Fuel Shift) คืบหน้าแต่ช้า
โดยการพัฒนาด้านความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในประเทศ (Availability and

Quality of Transport Infrastructure) มีคะแนนเพิ่มสูงขึ้น แต่ยังมีการพัฒนาที่ค่อนข้างล่าช้ากว่าเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย โดยพิจารณาจาก

- 1) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index: ETI) ภายใต้การศึกษาการจัดอันดับโดย World Economic Forum (WEF) พบว่า ในปี พ.ศ. 2551 ประเทศไทยมีอันดับที่ 29 ส่วนในปี พ.ศ. 2553 อันดับกลับถดถอยลงเป็นอันดับที่ 40 จากทั้งหมด 125 ประเทศ และในปี พ.ศ. 2555 มีอันดับที่ 46 จากทั้งหมด 132 ประเทศ
- 2) ดัชนีชี้วัดขีดความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistic Performance Index: LPI) ภายใต้การจัดอันดับโดยธนาคารโลก (World Bank) พบว่าพื้นฐานด้านการขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ (Infrastructure) มีคะแนนเท่าเดิม แต่อันดับกลับถดถอยลง โดยในปี พ.ศ. 2550 อยู่อันดับที่ 32 ปี พ.ศ. 2553 ลดอันดับลงเป็นอันดับที่ 36 และปี พ.ศ. 2555 ลดลงเป็นอันดับที่ 38 (คะแนน 3.07 จากคะแนนเต็ม 5.00)

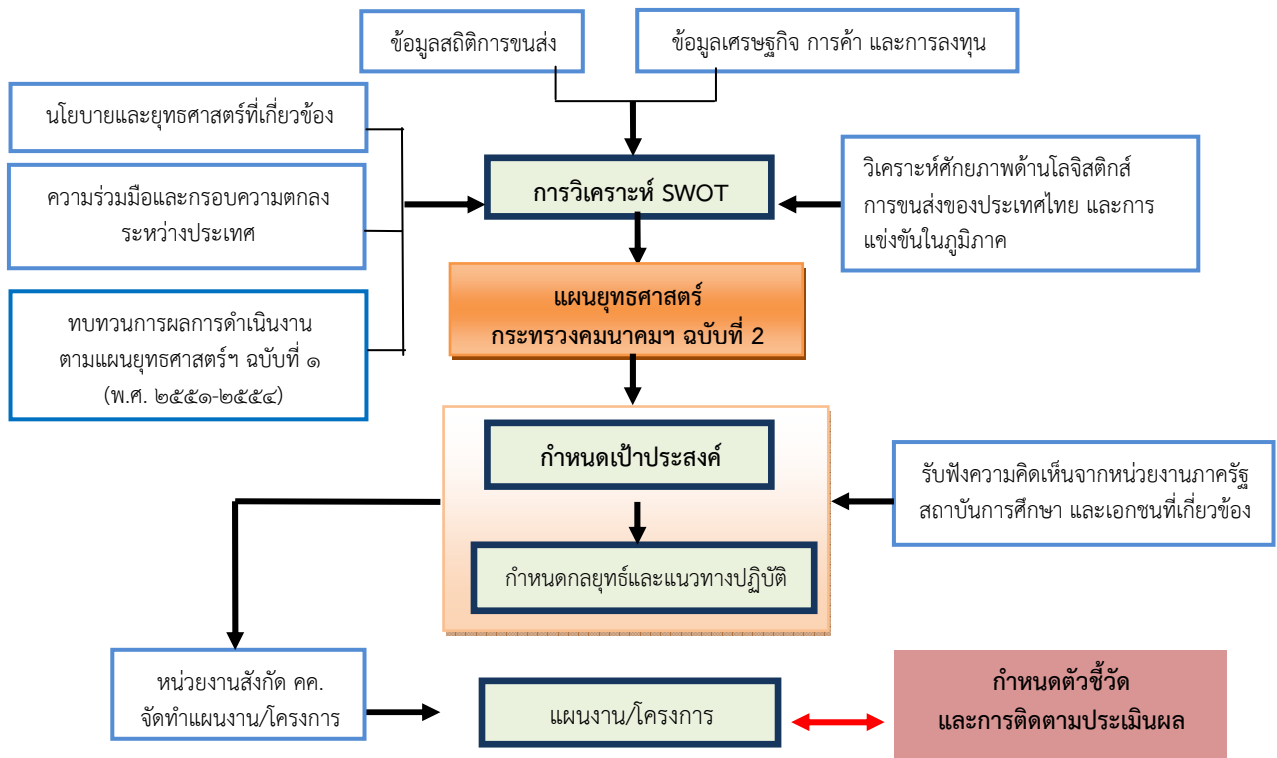
ทั้งนี้ มีสาเหตุมาจากการไม่เข้าใจถึงการพัฒนาโลจิสติกส์ และภาครัฐเน้นเพียงการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ (Physical/Hard Infrastructure) รวมถึงกฎระเบียบที่ไม่เอื้อต่อการพัฒนาโครงสร้าง อีกทั้งยังมีช่องโหว่และคอขวด (Bottle Neck) ในการพัฒนาประสิทธิภาพด้านการขนส่งอยู่ค่อนข้างมาก โดยเฉพาะการขาดการวางแผนแม่บท (Master Plan) ที่เป็นแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงรูปแบบการขนส่งต่างๆ เพื่อช่วยตอบโจทย์การพัฒนาการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางราง ให้สอดคล้องกับช่วงการขนส่งกันและกัน

1. ลักษณะและเนื้อหาของแผนยุทธศาสตร์	2. การแปลงแผนยุทธศาสตร์	3. การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ
1.1) แผนยุทธศาสตร์ส่วนใหญ่ครอบคลุมทุกประเด็นขาดการกำหนดจุดเน้น (Focus) ของแผนยุทธศาสตร์	2.1) ตัวชี้วัด (Key Performance Indicators: KPIs) ขาดความชัดเจนและไม่เชื่อมโยงกับเป้าหมาย เป็นตัวชี้วัดเชิงภาพกว้าง	3.1) ขาดกลไกหลักที่มีความเข้มแข็ง มีประสิทธิภาพ และมีอำนาจเพียงพอที่จะสามารถสั่งการให้เกิดการทำงานร่วมกันในลักษณะ Cross Functional เพื่อสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Networking Collaboration) ในมิติบูรณาการ
1.2) แต่ละยุทธศาสตร์อยู่ในลักษณะ Functional Silo ขาดการบูรณาการร่วมกัน	2.2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขาดความเข้าใจ เชิงลึกต่อโจทย์การพัฒนาโลจิสติกส์ ทำให้ไม่สามารถแปลงกลยุทธ์และแนวทาง การจัดทำแผนงาน/โครงการที่ดีและสามารถสร้างประสิทธิภาพได้อย่างชัดเจน	3.2) ไม่มีการจัดสรรงบประมาณในลักษณะบูรณาการเพื่อให้เกิดผลกระทบเชิงบวก
1.3) สำคัญของแผนยุทธศาสตร์ เป็นการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อโลจิสติกส์ ขาดการคำนึงถึงการพัฒนาโลจิสติกส์เพื่อตอบโจทย์การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันการขนส่งสินค้าของประเทศ	2.3) เป็นการคิดแบบ Bottom-up มีการจัดทำแผนงานเฉพาะหน่วยงาน ที่ต่างหน่วยต่างคิด ขาดการเชื่อมโยงและบูรณาการกันให้เป็น Supply Chain 2.4) ไม่มีการจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน/โครงการ และการกำหนดระยะเวลาการดำเนินการที่ชัดเจน 2.5) แต่ละหน่วยงานรับทราบและเข้าใจเฉพาะภารกิจของหน่วยงานตน โดยไม่เข้าใจภาพรวมเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์	3.3) ความไม่ต่อเนื่องของการขับเคลื่อนแผนสู่การปฏิบัติอันเนื่องมาจากปัญหาด้านเสถียรภาพทางการเมืองที่ผ่านมา

ที่มา: โครงการประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550 – 2554 (สศช., 2555)

2. แนวคิดการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556–2560)

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2559) ได้นำบทเรียนจากการดำเนินงานแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 1 มาพิจารณาร่วมกับนโยบายและยุทธศาสตร์ที่สำคัญ และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า เพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ การขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลง ตอบสนองกับความต้องการได้อย่างถูกต้อง เหมาะสม และเป็นไปได้ในช่วงเวลาอีก 5 ปีข้างหน้า



รูปที่ 1 กรอบแนวคิดในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556–2560)

3. นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง

การทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องจะทำให้ทราบทิศทางการพัฒนาประเทศ ซึ่งจะทำให้สามารถกำหนดแนวทางและมาตรการเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางถนน ทางน้ำ ทางราง และทางอากาศ) ต่อไปในอนาคตได้ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

ในแผนฯ ฉบับที่ 11 มียุทธศาสตร์ด้านโลจิสติกส์การขนส่งที่เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การพัฒนาระบบรถไฟ และปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ เช่น ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวชายแดน/ เขตเศรษฐกิจชายแดน เป็นต้น

3.2 คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรีต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23-25 สิงหาคม 2554

ประเด็นนโยบายที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริม/สนับสนุนโลจิสติกส์

▶ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ

▶ พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางรางทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมถึงสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ

▶ พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ฝั่งทะเลอันดามัน และฝั่งทะเลอ่าวไทย ด้วยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้

▶ พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทย เพิ่มความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้รองรับผู้โดยสารได้ปีละ 65 ล้านคนขึ้นไป เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

3.3 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560)

สศช. อยู่ระหว่างจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (2556-2560) ซึ่งแผนฉบับนี้จะเน้นภารกิจเชิงยุทธศาสตร์และความเป็นแผนเชิงกลยุทธ์มุ่งเป้าไปเฉพาะประเด็นการพัฒนาที่มีความสำคัญ โดยให้น้ำหนักกับแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ไม่เท่ากันในเชิงปริมาณ แต่เน้นเชิงคุณภาพที่มีผลต่อการสร้างผลกระทบ (Impact) มากกว่า นอกจากนี้ จะเน้นการพัฒนาที่มีความเป็นบูรณาการของเนื้องาน (Issue base) มากกว่ากำหนดภารกิจของหน่วยงานเป็นเอกเทศ (Functional base) รวมถึงพิจารณาผลจากการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ที่ผ่านมา และการเปลี่ยนแปลงภายในและภายนอกประเทศที่อาจส่งผลกระทบต่อระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน (Logistics and Supply Chain Community) ของประเทศไทย

เป้าหมายของแผน

1) ตำแหน่งทางยุทธศาสตร์: ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้าและบริการของกลุ่ม GMS และเป็นประตูการค้าสู่ตลาดเอเชีย

2) เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์: (1) เพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการตอบสนองลูกค้าของระบบโลจิสติกส์โซ่อุปทาน (2) การสร้างความเข้มแข็งและมูลค่าเพิ่มให้ธุรกิจไทย และ (3) การเติบโตที่ช่วยลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจทั้งในระดับประเทศและระดับภูมิภาค

3) ผลสัมฤทธิ์สุดท้าย: การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจ การสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจบนพื้นฐานของการมีภาคธุรกิจที่เข้มแข็งและมีการกระจายโอกาสทางเศรษฐกิจเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนร่วมกันในภูมิภาค

โดยมี 3 ภารกิจ 7 ประเด็นยุทธศาสตร์ และ 21 กลยุทธ์ ดังนี้

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ภารกิจที่ 1 การเสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับผู้ประกอบการไทยในการเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากโซ่อุปทาน (Supply chain enhancement)		
1. เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทาน		
1.1 ส่งเสริมบทบาทของเกษตรกรและผู้ประกอบการเกษตรในโซ่อุปทานสินค้าเกษตรและอาหารจากต้นน้ำถึงปลายน้ำ (from farm to fork) 1) พัฒนาทักษะการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในระดับฟาร์มให้กับกลุ่มและสถาบันเกษตรกร 2) ส่งเสริมการพัฒนาสถาบันเกษตรกรให้ทำหน้าที่เป็นกลไกการจัดการธุรกิจ (Business arm) ให้กับเกษตรกร	กษ.	พณ./คค./ภาคเอกชน
1.2 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานให้กับผู้ประกอบการอุตสาหกรรมไทยและธุรกิจบริการที่มีศักยภาพสูง 1) สร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ให้กับภาคอุตสาหกรรม 2) ส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือระหว่างหน่วยธุรกิจโซ่อุปทานของสินค้าอุตสาหกรรมตลอดตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงผู้บริโภค 3) สนับสนุนการสร้างปัจจัยเอื้อเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย 4) ส่งเสริมการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพในสาขาบริการที่มีศักยภาพสูง โดยเฉพาะสาขาบริการท่องเที่ยวและบริการสุขภาพ	อก.	พณ./กค./คค./ภาคเอกชน
2 ส่งเสริมธุรกิจการค้า/บริการในพื้นที่เมืองชายแดน 2.1 ส่งเสริมการลงทุนพัฒนาพื้นที่การค้าและบริการในเขตเมืองที่ห่างจากพื้นที่ชายแดน 2.2 พัฒนาคู่มือผ่านแดนการนำเข้า/ส่งออกที่มีศักยภาพทางการค้าให้เป็นด่านการค้าที่ได้มาตรฐานและแยกจุดตรวจผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน 2.3 สนับสนุนการขยายฐานการผลิตและโซ่อุปทานของธุรกิจไปยังเมืองชายแดนของประเทศเพื่อนบ้าน 2.4 สนับสนุนการพัฒนาท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย	กค.	พณ./กค./คค./มท./กท./อก.
ภารกิจที่ 2. การยกระดับประสิทธิภาพระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)		
3. พัฒนาศูนย์ขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ 3.1 เพิ่มขีดความสามารถและความปลอดภัยของการขนส่งสินค้าทางบกสู่ประตูการค้าหลัก 3.2 ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่ทางลำน้ำ (Inland waterway) และบริการเรือชายฝั่งเพื่อการประหยัดพลังงาน 3.3 ขยายความสามารถและพัฒนาศักยภาพของสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นประตูการค้าที่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับธุรกิจการค้า (Value creation facility) 3.4 ส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมบริการโลจิสติกส์ (Freight Village & Logistics Park)	คค.	กค./อก./พณ./ภาคเอกชน
4. พัฒนาระบบอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้า (Gateway) 4.1 เร่งรัดการพัฒนาและขยายการเชื่อมโยง NSW ที่เกี่ยวกับธุรกรรมเอกสารอิเล็กทรอนิกส์ของภาครัฐ (Regulatory NSW) ไปสู่กลุ่มผู้ประกอบการขนส่งผ่านท่า (Port Community Station) และส่งเสริมการพัฒนาระบบ NSW และ e-Logistics ในประเทศเพื่อนบ้าน 4.2 ดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารการจัดการระบบ NSW (Business modal) ที่มีประสิทธิภาพ 4.3 ผลักดันให้มีกฎหมาย อาทิ พรฎ. การทำธุรกรรมอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ NSW และ พรบ. สิ่งอำนวยความสะดวกข้ามแดน	กค.	ทก./พณ./อก./กษ./คค./พณ./มท./วท./ทส./สธ./วธ./กท./กค./กสทช./ภาคเอกชน
5. ส่งเสริมการพัฒนาศูนย์บริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์เข้าไปในตลาดที่มีศักยภาพ 5.1 ส่งเสริม Best Practice และการยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์แบบต่างๆ ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล (International Certification) 5.2 สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษากลงทุนไทย (Business Consulting Unit) ในประเทศภูมิภาคอาเซียน 5.3 ส่งเสริมกิจกรรมสนับสนุนการขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs)	พณ./อก.	กค./กค./คค.

ภารกิจ/ยุทธศาสตร์/กลยุทธ์	หน่วยงานหลัก	หน่วยงานสนับสนุน
ภารกิจ 3. การพัฒนาปัจจัยสนับสนุน (Capacity Building and Policy Driving Factors)		
6. ปรับปรุงระบบการพัฒนาและจัดการกำลังคน (Human resource development system) 6.1 สนับสนุนการปรับปรุงการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และแนวโน้มการบริหารจัดการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 6.2 การพัฒนาบุคลากรทางธุรกิจสำหรับการค้าชายแดน 6.3 ผลักดันให้มีการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรและยกระดับภาพพจน์ของวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์	รง./ศธ.	ส.อ.ท./สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย/สรท.
7. พัฒนาระบบติดตาม/ประเมินผลเพื่อปรับปรุงตนเอง (Monitoring system for self improvement) และสร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ 7.1 พัฒนาระบบตัวชี้วัดประสิทธิภาพและประสิทธิผล (Strategic KPI) การให้บริการของหน่วยงานภาครัฐ และระบบติดตามและรายงานผลการดำเนินงานตามแผนอย่างสม่ำเสมอและต่อเนื่อง 7.2 สร้างความเข้มแข็งให้กับองค์กร/เครือข่ายขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Center for continuity) 1) จัดตั้งหน่วยปฏิบัติงานภายใต้ สศช. ในฐานะหน่วยงานกลางที่ดูแลรับผิดชอบโดยตรงในการขับเคลื่อนการพัฒนาให้เป็นไปตามแผนยุทธศาสตร์ และรับผิดชอบหลักในการพัฒนาระบบติดตามประเมินผล สนับสนุนให้มีการรวมกลุ่มวิชาชีพของภาคเอกชน 2) สนับสนุนการถ่ายโอนภารกิจงานและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของประเทศจากองค์กรภาครัฐไปสู่องค์กรภาคเอกชนใน 10 ปี (พ.ศ. 2566) 3) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการ	สศช.	ส.อ.ท./สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย/สรท.

หมายเหตุ กระทรวงการต่างประเทศ (กต.) กระทรวงการคลัง (กค.) กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (กษ.) กระทรวงกลาโหม (กท.) กระทรวงคมนาคม (คค.) กระทรวงมหาดไทย (มท.) กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (ทส.) กระทรวงพาณิชย์ (พณ.) กระทรวงพลังงาน (พน.) กระทรวงแรงงาน (รง.) กระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (วท.) กระทรวงวัฒนธรรม (วธ.) กระทรวงสาธารณสุข (สธ.) สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) กระทรวงศึกษาธิการ (ศธ.) กระทรวงอุตสาหกรรม (อก.) คณะกรรมการกิจการกระจายเสียง กิจการโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคมแห่งประเทศไทย (กสทช.) สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (ส.อ.ท.) สมาพันธ์สินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สรท.)

3.4 ยุทธศาสตร์ประเทศ (Country Strategy)

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเสมอภาคและเป็นธรรม โดยการสร้างรายได้จากการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสมดุลและการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมียุทธศาสตร์สำคัญที่เกี่ยวข้องกับคมนาคม คือ **ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Growth & Competitiveness)** เป้าหมายสำคัญ คือ เศรษฐกิจขยายตัวและรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้น โดยยกระดับห่วงโซ่มูลค่าภาคอุตสาหกรรมสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อรักษาฐานอุตสาหกรรมเดิม และมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตที่สร้างรายได้ใหม่ สร้างมูลค่าให้กับภาคการเกษตร ภาคบริการ และการท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ อาทิเช่น มีบริการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เพียงพอกับความต้องการและมีคุณภาพระดับสากล เป็นต้น

3.5 แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2563

วิสัยทัศน์แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม ในระยะเวลา 10 ปี (พ.ศ. 2554-2563) “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)” โดยเน้นความสำคัญหลัก 3 มิติ ประกอบด้วย มิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ภายใต้จุดมุ่งหมายรวม 6 เป้าประสงค์ (Goals) ดังนี้

เป้าหมายที่ 1 พัฒนาศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและขนส่ง (Hubs for Connectivity)

เป้าหมายที่ 2 พัฒนาการขนส่งที่มีประสิทธิภาพเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

เป้าหมายที่ 3 เพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและขนส่ง (Safety)

เป้าหมายที่ 4 การใช้พลังงานที่ประหยัดและสะอาด (Energy and Environment)

เป้าหมายที่ 5 สามารถเข้าถึงการขนส่งสาธารณะทั่วถึงและเท่าเทียม (Public Transport)

เป้าหมายที่ 6 เพิ่มความสะดวกและคล่องตัวในการเดินทาง (Mobility)

3.6 ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554–2558

วิสัยทัศน์ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 – 2558 “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” โดยมีพันธกิจ “พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล และบูรณาการการขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม” มี 6 ยุทธศาสตร์ โดยยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการตลอดจนปัจจัยที่ชักนำก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนนและทางอากาศเป็นส่วนสนับสนุนให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดประสิทธิภาพ และมีบูรณาการมากยิ่งขึ้น และส่งเสริมพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้เป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นำไปสู่การเคลื่อนย้ายและส่งมอบสินค้าตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้

3.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ (พ.ศ. 2556-2563)

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของประเทศ (พ.ศ. 2556-2563) เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์ จำนวน 53 โครงการ (วงเงิน 2 ล้านล้านบาท แบ่งสัดส่วนการลงทุนออกเป็น ทางราง 1,647,592.73 ล้านบาท (ร้อยละ 82.38) ทางถนน 289,482.11 ล้านบาท (ร้อยละ 14.47) ทางน้ำ 29,580.66 ล้านบาท (ร้อยละ 1.48) ศุลกากร 12,545.26 ล้านบาท (ร้อยละ 0.63) และแผนการส่งเสริมหรือสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง 20,799.24 ล้านบาท (ร้อยละ 1.04) มีสาระสำคัญดังนี้ (ข้อมูล ณ วันที่ 28 มิถุนายน 2556)

1) ยุทธศาสตร์การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) มีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

1.1) พัฒนา/ปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ปัจจุบันให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่างสะดวกปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนการขนส่งของประเทศได้ในภาพรวม

1.2) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งภายใน ประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศและเชื่อมโยงกับท่าเรือภูมิภาค โดยการพัฒนาร่องน้ำและท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามันเพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายใน ประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ

1.3) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตและฐานการส่งออกที่สำคัญของประเทศ โดยสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ

2) ยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งสู่ศูนย์กลางภูมิภาคทั่วประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) โดยมีแนวทางดำเนินการ ดังนี้

2.1) พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateway) โดยพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบถนนและจุดข้ามแดนตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยเฉพาะแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) เพื่อให้สามารถรองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2.2) พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค (Regional Connectivity) โดยการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางต่างๆ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ

3) ยุทธศาสตร์พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) โดยมีแนวทางการดำเนินการ ดังนี้

3.1) พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง (Urban)

3.2) พัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ (Intercity) โดยพัฒนาโครงข่ายเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค

4. ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่ง

ความร่วมมือและกรอบความตกลงระหว่างประเทศมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนของประเทศ สามารถสะท้อนถึงอุปสงค์การขนส่งในอนาคตไปยังกลุ่มประเทศต่างๆ ผ่านประตูการค้า (Gateway) เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน และด่านศุลกากรชายแดน ซึ่งความเข้าใจถึงสถานการณ์และทิศทางการขนส่งระหว่างภูมิภาคในอนาคต จะนำมาสู่การปรับทิศทางของแผนยุทธศาสตร์พัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งเพื่อเสริมสร้างจุดแข็งและแก้ไขจุดอ่อนของระบบการขนส่ง รวมถึงเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทย

4.1 ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

ภายในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ซึ่งจะทำให้กลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียนกลายเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน (Single Market and Production Base) เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน เงินทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ซึ่งการเปิดเสรีด้านบริการนั้นเป็นปัจจัยที่สำคัญในการส่งเสริมธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งอาเซียนได้กำหนด 12 สาขาบริการ โดยที่สาขาบริการการขนส่งเป็น 1 ใน 12 สาขาบริการ ในการเปิดเสรีด้านบริการนั้นประเทศสมาชิกอาเซียนจะต้องปรับปรุงและลดข้อจำกัดในการส่งเสริมธุรกิจการค้าระหว่างกัน ประกอบด้วย ข้อจำกัดในการเข้าสู่ตลาด (limitation to make access) และข้อจำกัดในการปฏิบัติเยี่ยงคนชาติ (limitation to make treatment) ส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสที่จะขยายฐานตลาดและการผลิตไปสู่ประเทศอื่น และในทางกลับกันประเทศสมาชิกอาเซียนก็สามารถเข้ามารุกตลาดในประเทศไทยได้เช่นเดียวกัน

นอกจากนี้ อาเซียนมีแผนแม่บทของอาเซียนด้านการเชื่อมโยง (Master Plan on ASEAN Connectivity 2011: MPAC) โดยต้องการให้ภูมิภาคอาเซียนมีความเชื่อมโยงกัน และสามารถแข่งขันในเวทีโลกได้ ซึ่งมี 3 องค์ประกอบหลัก คือ (1) การเชื่อมโยงด้านกายภาพ (Physical Connectivity) (2) การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institution Connectivity) และ (3) การเชื่อมโยงด้านประชาชน (People-to-people Connectivity) รวมถึงมีข้อตกลงทางด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศอาเซียน ซึ่งได้กำหนดเป็นแผนปฏิบัติการเป็นระยะๆ โดยแผนปฏิบัติการล่าสุด คือ แผนการขนส่งเชิงกลยุทธ์ของอาเซียน (ASEAN Strategic Transport Plan: ASTP) หรือที่เรียกว่า แผนปฏิบัติการบรูไน (Brunei Action Plan) 2011-2015

4.2 MPAC ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมที่ต้องเร่งรัดดำเนินการ ได้แก่

1) การผลักดันให้โครงข่ายทางหลวงเอเชีย (ASEAN Highway Network: AHN) เสร็จสมบูรณ์ และปรับปรุงเส้นทางขนส่งสาธารณะระหว่างประเทศ (Transit Transport Routes: TTRs)

2) การผลักดันให้เส้นทางรถไฟสามารถเชื่อมโยงระหว่างสิงคโปร์และนครคุนหมิงได้ (Singapore Kunming Rail Link: SKRL)

3) การศึกษาโครงข่ายสินค้า Ro-Ro (การขนถ่ายสินค้าโดยใช้ระบบล้อเลื่อน) และการขนส่งทางทะเลระยะใกล้

4) การใช้ระบบหน้าต่างเดียวแห่งชาติ (National Single Window: NSW) ภายในปี ค.ศ. 2012

5) การปฏิบัติตามข้อตกลงอาเซียนเพื่อการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง

4.3 แผนปฏิบัติการบรูไน (Brunei Action Plan) 2011-2015 ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก มีแนวทางเชิงยุทธศาสตร์ ดังนี้

- 1) ทางบก: พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางบกให้บูรณาการกัน และให้สามารถเชื่อมโยงกับการขนส่งในรูปแบบอื่นๆ เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยาน การขนส่งตามลำน้ำ เรือเดินสมุทร ได้โดยสะดวก และสนับสนุนให้เกิดระเบียบการค้าทางบกระหว่างประเทศสมาชิก
- 2) ทางอากาศ: เปิดน่านฟ้าอาเซียน (ASEAN Open Sky Policy) ไปปฏิบัติและสนับสนุนให้มีระบบสนับสนุนการบินร่วมกัน เพื่อให้สามารถควบคุมการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัยมากขึ้น
- 3) ทางน้ำ: สร้างนโยบายการขนส่งร่วมกัน และพัฒนาความมั่นคงและความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ ในกลุ่มประเทศสมาชิกร่วมกัน และปฏิบัติตามข้อตกลงร่วมสำหรับการขนส่งสินค้าทางทะเล (International Maritime Organization Conventions) ยิ่งขึ้น
- 4) การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง: ปฏิบัติตามกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (AFAFIST) และกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งหลายรูปแบบ (AFAMT) พัฒนาศักยภาพและทักษะการปฏิบัติงานของบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนวางแผนร่วมกันเพื่อบูรณาการการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบภายในกลุ่มประเทศอาเซียน

4.4 กรอบความร่วมมือและข้อตกลงอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์การขนส่ง

4.4.1 โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregional Economic Cooperation: GMS-EC) มีสมาชิก 6 ประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง ได้แก่ จีน (หยุนหนานและกว่างซี) เมียนมาร์ ลาว กัมพูชา เวียดนาม และไทย โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งข้ามพรมแดน (Cross-Border Transport Infrastructure: CBTI) รวมทั้งการปรับปรุงการเชื่อมโยงการบริการด้วยความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Cross-Border Transport Agreement: GMS CBTA)

ทั้งนี้ ประเทศไทยได้กำหนดจุดผ่านแดนน้ำร่องที่จะบังคับใช้ CBTA เป็น 2 ระยะ

ระยะแรก ได้แก่ มุกดาหาร อรัญประเทศ แม่สาย และแม่สอด

ระยะที่สอง ได้แก่ หนองคาย เชียงของ ช้องเม็ก และตราด

ในส่วนของท่านมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ได้มีการทำบันทึกความเข้าใจในการใช้ GMS CBTA ระหว่างไทย-ลาว ส่วนในท่านอรัญประเทศ-ปอยเปต แม่สอด-เมียวดี และแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก เป็นการทำบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิการจราจร (MOU on Exchange of Traffic Right)

ความคืบหน้า ความตกลง CBTA ในแต่ละภาคผนวกและพิธีสารทั้ง 20 ฉบับนั้น อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กรมการขนส่งทางบก กรมศุลกากร กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ กรมทางหลวง สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง และกรมเจ้าท่า ปัจจุบัน CBTA ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ แต่มีความคืบหน้าโดยมีการเปิดใช้เส้นทางเชื่อมโยงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ไทย-ลาว-เวียดนาม และเส้นทางไทย-กัมพูชา

4.4.2 โครงการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ประเทศเมียนมาร์

ประเทศไทยและเมียนมาร์ได้ร่วมมือกันพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษทวาย ซึ่งเป็นการพัฒนาเขตนิคมอุตสาหกรรม พร้อมโครงสร้างพื้นฐานและระบบสาธารณูปโภค ประกอบด้วย ท่าเรือน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม ถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อประเทศไทย มีพื้นที่ทั้งสิ้น 204.5 ตารางกิโลเมตร ประเทศไทยจะได้โอกาสในการใช้ประโยชน์จากการพัฒนาโครงการทวาย ประกอบด้วย (1) การขยายอุตสาหกรรมต้นน้ำ (2) พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตามแนวชายแดนฝั่งตะวันตก และ GMS Southern Economic Corridor และ (3) สนับสนุนบทบาทไทยในการเป็นศูนย์กลางให้บริการโลจิสติกส์และเป็นโอกาสให้ภาคเอกชนไทยขยายบริการโลจิสติกส์ในภูมิภาค

5. สภาพเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน

สภาพเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน ถือเป็นปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดและส่งผลต่อปริมาณและรูปแบบการขนส่ง นอกเหนือจากการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและความตกลงระหว่างประเทศ เพราะจะทำให้ทราบถึงสาเหตุของลักษณะ ปริมาณ และรูปแบบการขนส่งที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมทั้งเป็นแนวทางในการคาดการณ์สิ่งที่เกิดขึ้นในอนาคตได้อีกด้วย

5.1 สภาพเศรษฐกิจและการค้าของประเทศไทย

การส่งออกและนำเข้าสินค้าของประเทศไทยกับประเทศอาเซียน จีน ออสเตรเลีย และอินเดีย มีแนวโน้มสถิติการค้าเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่สถิติการค้าของประเทศไทยกับสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปมีปริมาณการค้าที่ปรับลดลงเป็นลำดับ อันเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจของยุโรปและอเมริกาถดถอย ปัจจุบันประเทศไทยมีสัดส่วนมูลค่าการส่งออกไปยังกลุ่มประเทศอาเซียนสูงที่สุด ซึ่งเป็นประเทศเพื่อนบ้านที่จะพัฒนาให้เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 จึงนับว่าเป็นตลาดการค้าที่สำคัญที่สุดของไทย

ตารางที่ 1 โครงสร้างตลาดส่งออกสำคัญของประเทศไทย

ลำดับ	ตลาดส่งออก	พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2553		พ.ศ. 2554		พ.ศ. 2555	
		มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	ทวีปเอเชีย	3,162,788	60.88	3,821,584	62.51	4,329,266	64.53	4,571,074	64.46
	อาเซียน (9 ประเทศ)	1,106,492	21.30	1,403,105	22.95	1,628,803	24.28	1,752,212	24.71
	จีนและฮ่องกง	871,980	16.78	1,033,452	16.90	1,151,930	17.17	1,235,773	17.43
	เอเชียตะวันออก	708,668	13.64	857,948	14.03	973,685	14.51	978,736	13.80
	ตะวันออกกลาง (15 ประเทศ)	295,736	5.69	305,998	5.01	324,541	4.83	354,729	5.00
	อินเดีย	109,863	2.11	139,178	2.28	156,289	2.33	169,136	2.39
	ประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชีย	70,049	1.34	81,903	1.34	94,019	1.40	80,488	1.14
3	ทวีปยุโรป	751,891	14.47	857,270	14.02	924,227	13.78	894,061	12.61
4	ทวีปอเมริกาเหนือ	652,711	12.56	741,608	12.13	774,707	11.55	837,129	11.80
5	ทวีปอเมริกาใต้	73,569	1.41	125,895	2.06	144,369	2.15	162,569	2.29
6	ทวีปแอฟริกา	218,319	4.20	214,901	3.51	233,686	3.48	255,531	3.60
7	ทวีปออสเตรเลีย	319,189	6.14	333,397	5.45	278,516	4.15	348,832	4.92
8	ประเทศอื่นๆ	16,129	0.31	16,129	0.26	23,219	0.35	22,123	0.31
รวมทุกประเทศ		5,194,596	100	6,113,335	100	6,707,989	100	7,091,319	100

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ (<http://www2.ops3.moc.go.th/>)

ตารางที่ 2 โครงสร้างแหล่งนำเข้าสินค้าสำคัญของประเทศไทย

ลำดับ	ตลาดส่งออก	พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2553		พ.ศ. 2554		พ.ศ. 2555	
		มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	ทวีปเอเชีย	3,357,633	72.96	4,285,716	73.18	4,989,900	71.46	5,718,845	73.90
	อาเซียน (9 ประเทศ)	850,952	18.49	972,605	16.61	1,134,038	16.24	1,260,791	16.29
	จีนและฮ่องกง	645,795	14.03	833,622	14.23	1,002,123	14.35	1,209,385	15.63
	เอเชียตะวันออก	1,211,944	26.34	1,688,171	28.83	1,798,158	25.75	2,086,950	26.97
	ตะวันออกกลาง (15 ประเทศ)	571,237	12.41	685,423	11.70	930,060	13.32	1,010,217	13.05
	อินเดีย	59,450	1.29	72,140	1.23	92,183	1.32	99,994	1.29
	ประเทศอื่นๆ ในทวีปเอเชีย	18,255	0.39	33,755	0.57	33,338	0.48	51,508	0.67
3	ทวีปยุโรป	577,300	12.54	745,089	12.72	983,169	14.08	1,003,691	12.97

ลำดับ	ตลาดส่งออก	พ.ศ. 2552		พ.ศ. 2553		พ.ศ. 2554		พ.ศ. 2555	
		มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)	มูลค่า (ล้านบาท)	สัดส่วน (ร้อยละ)
4	ทวีปอเมริกาเหนือ	324,807	7.06	390,249	6.66	471,259	6.75	471,149	6.09
5	ทวีปอเมริกาใต้	70,381	1.52	91,326	1.56	114,790	1.64	126,653	1.64
6	ทวีปแอฟริกา	48,119	1.05	53,776	0.92	79,307	1.14	128,809	1.66
7	ทวีปออสเตรเลีย	151,921	3.30	216,556	3.69	273,197	3.91	217,152	2.81
8	ประเทศอื่นๆ	90,075	1.96	73,879	1.26	495,106	7.09	72,250	0.93
รวมทุกประเทศ		4,601,981	100	5,856,591	100	6,982,728	100	7,738,549	100

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร กระทรวงพาณิชย์ (<http://www2.ops3.moc.go.th/>)

5.2 การค้าที่ประตูกำแพงหลักและชายแดน

5.2.1 ประตูกำแพงหลัก

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

สถิติปริมาณสินค้าผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระหว่างปี พ.ศ. 2551-2554 มีค่าระหว่าง 0.998-1.359 ล้านตัน/ปี ในการจัดอันดับการขนส่งสินค้าท่าอากาศยานสากลในต่างประเทศ ในปี 2555 ประเทศไทย จัดอยู่อันดับที่ 19

ตารางที่ 3 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555 (6 เดือน)

หน่วย: ล้านตัน

ปี	2550	2551	2552	2553	2554	2555 (6 เดือน)
Inbound	0.469	0.505	0.386	0.512	0.566	0.397
Outbound	0.712	0.743	0.586	0.760	0.766	0.479
Transit	0.044	0.044	0.024	0.035	0.026	0.022
Total	1.234	1.293	0.998	1.308	1.359	0.899

ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)

ตารางที่ 4 การจัดลำดับการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Traffic) ของท่าอากาศยานสากลในต่างประเทศ

ลำดับ	ท่าอากาศยาน	ปี 2555 (ล้านตัน/ปี)
1	ฮ่องกง เช็กแลปเก็ก (HK)	4.120
3	จีน เซี่ยงไฮ้ (PVG)	2.969
5	เกาหลีใต้ อินชอน (KR)	2.461
6	UAE ดูไบ (DXB)	2.294
9	ญี่ปุ่น นาริตะ (JP)	2.014
12	สิงคโปร์ ชางฮี (SG)	1.845
19	ไทย สุวรรณภูมิ (BKK)	1.332
30	มาเลเซีย กัวลาลัมเปอร์ (KUL)	0.707

ที่มา: สภาสมาคมท่าอากาศยานระหว่างประเทศ หรือ Airports Council International (ACI)

2) ท่าเรือแหลมฉบัง

ในปี พ.ศ. 2555 ท่าเรือแหลมฉบังมีปริมาณการขนถ่ายสินค้า 64.628 ล้านตัน และตู้สินค้า ทั้งหมด 5.83 ล้าน TEU ต่อปี โดยมีอัตราการเติบโตของตู้สินค้าในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (พ.ศ. 2551 – 2555) เฉลี่ย ร้อยละ 8-9 ต่อปี

ตารางที่ 5 ปริมาณการขนส่งสินค้า ณ ท่าเรือแหลมฉบัง ระหว่างปี พ.ศ. 2551-2555

	2551	2552	2553	2554	2555
สินค้าทั่วไป (ล้านตัน)					
ขาเข้า	0.470	0.401	0.355	0.552	0.923
ขาออก	2.261	1.766	2.404	2.840	3.335
รวม	2.731	2.167	2.759	3.392	4.258
สินค้าบรรจุตู้ (ล้านตัน)					
ขาเข้า	19.867	14.485	19.221	22.009	24.695
ขาออก	32.240	28.699	31.273	35.302	35.676
รวม	52.107	43.184	50.494	57.311	60.371
รวมทั้งสิ้น	54.838	45.351	53.253	60.703	64.628
สินค้าบรรจุตู้ (ล้าน TEU.)					
ตู้มีสินค้า ขาเข้า	1.266	0.990	1.282	1.460	-
ขาออก	2.614	2.272	2.573	2.835	-
รวม	3.880	3.262	3.855	4.295	-
ตู้เปล่า ขาเข้า	1.321	1.320	1.156	1.315	-
ขาออก	0.039	0.040	0.057	0.048	-
รวม	1.360	1.360	1.213	1.363	-
รวมทั้งสิ้น	5.240	4.622	5.068	5.658	5.83

ที่มา: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

5.2.2 ประสิทธิภาพการค้ำขายแดน

สถิติการค้าขายแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านพบว่า ประเทศไทยมีการค้าบริเวณชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านรวม 4 ประเทศ ประกอบด้วย เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย ในปี 2555 มีมูลค่าการค้าขายแดนรวม 910,500 ล้านบาท โดยการค้าผ่านแดนมาเลเซีย มีสัดส่วนมูลค่าการค้ามากที่สุด เท่ากับ 515,923 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 55.66 รองลงมาคือเมียนมาร์ เท่ากับ 180,472 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 19.82 และ สปป.ลาว เท่ากับ 132,016 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.50 ในขณะที่กัมพูชา มีสัดส่วนมูลค่าการค้าขายแดนกับประเทศไทยน้อยที่สุด เท่ากับ 82,089 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.02

ซึ่งสถิติมูลค่าการค้าและประเภทสินค้าจะสะท้อนถึงปริมาณและรูปแบบการขนส่งได้โดยจะคัดเลือกประสิทธิภาพที่มีมูลค่าสูงและมีแนวโน้มขยายตัวทางการค้าสูงขึ้น เพื่อนำมาประกอบการวิเคราะห์และประมวลผลและคัดเลือกเพื่อเป็นประสิทธิภาพที่จะเน้นการส่งเสริม/พัฒนาและปรับปรุงให้มีประสิทธิภาพบรรจุไว้ในแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมฯ ต่อไป

1) สถิติการค้าขายแดนไทย-สปป.ลาว

สถานการณ์การค้าขายแดนไทย-สปป.ลาว มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะการส่งออก ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 132,016 ล้านบาท จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 109,059.22 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 22,957.14 ล้านบาท โดยประเทศไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 86,102.08 ล้านบาท โดยที่ด่านหนองคาย มีมูลค่าการค้าขายแดนสูงที่สุด ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 61,349.80 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 46.47 ของมูลค่าการค้าขายแดนไทย-สปป.ลาวทั้งหมด

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ น้ำมันดีเซล รถยนต์และส่วนประกอบ คอมพิวเตอร์และส่วนประกอบ น้ำมันเบนซิน เป็นต้น สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ ทองแดงและผลิตภัณฑ์, ไม้แปรรูป, ธัญพืช, เครื่องจักรที่ใช้ในอุตสาหกรรมและส่วนประกอบ และลวดและสายเคเบิลที่หุ้มฉนวน เป็นต้น

2) สถิติการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ พบว่า มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 180,472 ล้านบาท จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 69,9756 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 110,496 ล้านบาท โดยประเทศไทยเป็นฝ่ายขาดดุลการค้า 40,520 ล้านบาท ทั้งนี้ มูลค่าการค้ามาจากการนำเข้าก๊าซธรรมชาติถึง ร้อยละ 95 จากมูลค่าการค้าสินค้าทั้งหมด โดยที่ด่านศุลกากรสงขลาบุรี จ.กาญจนบุรี มีมูลค่าการค้าสูงสุด ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 108,711 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 60.23 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ทั้งหมด

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ น้ำมันดีเซล เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ น้ำมันเบนซิน เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ รถยนต์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผ้าผืนและด้าย เป็นต้น สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ สัตว์น้ำ ผลิตภัณฑ์ไม้อื่นๆ โค กระบือ สุกร แพะ แกะ สินแร่ โลหะอื่น ๆ เศษโลหะอื่น ๆ และผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

3) สถิติการค้าชายแดนไทย-กัมพูชา

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-กัมพูชา มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 82,089 ล้านบาท จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 74,922 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 7,168 ล้านบาท โดยประเทศไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 67,754 ล้านบาท โดยที่ด่านศุลกากรอรัญประเทศ จ.สระแก้ว มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุด ในปี พ.ศ. 2554 มีมูลค่ารวม 48,120 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 58.62 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาทั้งหมด

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ น้ำตาลทราย ยางพารา ยานพาหนะ เครื่องสำอาง เครื่องหอม และสบู่ เครื่องยนต์สันดาปภายในแบบลูกสูบและส่วนประกอบ และเครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ เป็นต้น สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ เหล็ก ผักและของปรุงแต่งจากผัก อะลูมิเนียมและผลิตภัณฑ์ ทองแดงและผลิตภัณฑ์ เป็นต้น

4) สถิติการค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย

สถานการณ์การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 515,923 ล้านบาท จำแนกเป็นมูลค่าการส่งออก 303,020 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 212,904 ล้านบาท โดยประเทศไทยเป็นฝ่ายได้ดุลการค้า 90,116 ล้านบาท โดยที่ด่านศุลกากรสะเตา จ.สงขลา มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุด ในปี พ.ศ. 2555 มีมูลค่ารวม 310,052 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 60.10 ของมูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียทั้งหมด

สินค้าส่งออกหลัก ได้แก่ ยางพารา เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์ยางอื่นๆ ไม้แปรรูป และมอเตอร์และเครื่องกำเนิดไฟฟ้า สินค้านำเข้าหลัก ได้แก่ สื่อบันทึกข้อมูล ภาพเสียง เครื่องคอมพิวเตอร์และอุปกรณ์ ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์

5.3 การค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม สิงคโปร์ และจีน

นอกจากการค้าชายแดนที่มีการใช้บริการผ่านด่านศุลกากรที่สำคัญของประเทศไทยแล้ว ยังมีการค้าผ่านแดนไปยังประเทศเวียดนาม สิงคโปร์และจีน ที่มีการใช้บริการที่ด่านศุลกากรชายแดน ซึ่งส่งผลให้เกิดมูลค่าการค้าระหว่างประเทศไทยกับทั้ง 3 ประเทศ จึงคาดว่าสถานการณ์การค้าผ่านแดนของไทยกับเวียดนาม สิงคโปร์ และจีน จะมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้น โดยประเทศที่มีมูลค่าการค้าผ่านแดนกับไทยสูงที่สุด ได้แก่ สิงคโปร์ รองลงมาคือ จีน และเวียดนาม ดังแสดงในตารางที่ 6 โดยไทยขาดดุลการค้าให้สิงคโปร์และได้ดุลการค้ากับประเทศเวียดนามและจีน สินค้าที่ส่งออกผ่านแดนไทย ได้แก่ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เครื่องดื่มที่ไม่มีแอลกอฮอล์ ผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง เป็นต้น และสินค้านำเข้าผ่านแดนไทย ได้แก่ ส่วนประกอบคอมพิวเตอร์ เทปแม่เหล็ก จานแม่เหล็กสำหรับคอมพิวเตอร์ และแผงวงจรไฟฟ้า เป็นต้น

ตารางที่ 6 สถิติมูลค่าการค้าผ่านแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเวียดนาม สิงคโปร์ และจีน

รายการ	ไทย-เวียดนาม		
	2553	2554	2555
การค้ารวม	5,653	7,805	11,616.82
ส่งออก	5,541	7,463	10,136.04
นำเข้า	112	342	1,480.78
ดุลการค้า	5,429	7,121	8,655.26
รายการ	ไทย-สิงคโปร์		
	2553	2554	2555
การค้ารวม	37,445	54,183	52,938.62
ส่งออก	30,757	20,150	15,012.79
นำเข้า	37,445	34,033	37,925.83
ดุลการค้า	-6,687	-13,882	-22,913.04
รายการ	ไทย-จีน		
	2553	2554	2555
การค้ารวม	21,531	29,558	29,409.46
ส่งออก	16,521	23,576	29,409.46
นำเข้า	5,010	5,982	7,260.94
ดุลการค้า	11,510	17,594	22,148.52

ที่มา: กรมการค้าต่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์ จาก <http://www.dft.go.th> ณ วันที่ 2 เมษายน 2556

6. การวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์การขนส่ง

ในช่วงที่ผ่านมาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศไทยทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ และการบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างรูปแบบเริ่มมีการพัฒนามากขึ้นแต่ยังไม่ครอบคลุมทั่วประเทศ จึงยังจำเป็นต้องสนับสนุนโครงการลงทุนเพื่อพัฒนาระบบเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งทั้งในรูปแบบเดียวกัน ระหว่างรูปแบบ รวมถึงก่อสร้างจุดรวบรวมและกระจายสินค้า หรือ จุดเชื่อมต่อ (node) ในพื้นที่ยุทธศาสตร์ของประเทศและเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังคงมีการขนส่งทางถนนเป็นหลัก ขณะที่การขนส่งทางรางและทางน้ำซึ่งมีต้นทุนการใช้พลังงานต่ำกว่ายังไม่มีการใช้บริการมากเท่าที่ควร ส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งของประเทศอยู่ในระดับที่สูงและสูญเสียความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในเนื้อหาหัวข้อที่ 6 นี้ จะเป็นการสรุปภาพรวมการวิเคราะห์โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในภาคการขนส่ง ประกอบด้วย ประสิทธิภาพของประเทศไทย และโครงข่ายระบบโลจิสติกส์

6.1 ภาพรวมการขนส่งภายในประเทศ

ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนมากที่สุด จากข้อมูลสถิติการขนส่งสินค้าในปี พ.ศ. 2554 พบว่า มีการขนส่งสินค้าทางถนนประมาณ 405 ล้านตันต่อปี คิดเป็นร้อยละ 82.17 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมด ในขณะที่การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเลมีอัตราการขยายตัวเพิ่มมากขึ้น โดยต่อเนื่องทุกปี ในสัดส่วนที่มากกว่าการขนส่งรูปแบบอื่น สำหรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟ พบว่า มีสัดส่วนเพิ่มค่อนข้างน้อยเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่น ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางถนนมีสัดส่วนการขนส่งสูงที่สุด เนื่องจากมีข้อดีในด้านการให้บริการ จากจุดต้นทาง-จุดปลายทาง (Door-to-Door Service) ที่มีความสะดวกและรวดเร็ว เมื่อพิจารณาแนวโน้มการขยายตัวที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญของการขนส่งสินค้าทางน้ำและทางรถไฟ ทำให้กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องพิจารณาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและทางชายฝั่งทะเลมากขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวการขนส่งสินค้าทางน้ำที่จะมีปริมาณเพิ่มขึ้นในอนาคต

ตารางที่ 7 สถิติปริมาณการขนส่งสินค้าตามรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

รูปแบบการขนส่งสินค้า	2550		2551		2552		2553		2554	
	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ	ล้านตัน	ร้อยละ
ทางถนน	428.123	82.69	424.456	82.47	423.677	83.77	419.318	82.56	405.537	82.17
ทางรถไฟ	11.055	2.14	12.807	2.49	11.133	2.20	11.288	2.22	10.667	2.16
ทางน้ำภายในประเทศ	47.229	9.12	47.687	9.27	41.561	8.22	48.185	9.49	46.130	9.34
ชายฝั่งทะเล	31.216	6.03	29.615	5.75	29.311	5.79	29.004	5.71	31.071	6.30
ทางอากาศ	0.110	0.02	0.106	0.02	0.103	0.02	0.121	0.02	0.13	0.03
รวม	517.733	100.00	514.671	100.00	505.785	100.00	507.916	100.00	493.536	100.00

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

6.2 การวิเคราะห์โครงข่ายการขนส่ง และปัญหา/อุปสรรค

6.2.1 การขนส่งทางถนน

ประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางถนนในปี พ.ศ. 2554 รวมประมาณ 463,795 กิโลเมตร จำแนกเป็นทางหลวงแผ่นดิน 66,266 กิโลเมตร ทางหลวงชนบท 47,529 กิโลเมตร ทางหลวงท้องถิ่น 350,000 กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษ (2 สายทาง) 247 กิโลเมตร และทางด่วน (8 สายทาง) 208 กิโลเมตร สามารถเชื่อมต่อการเดินทางไปยังภูมิภาคต่างๆ ของประเทศได้อย่างสะดวกและทั่วถึง มีจุดเชื่อมโยงทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน (ประเทศเมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย) และมีเส้นทางที่จะส่งเสริมและสนับสนุนให้เกิดกิจกรรมทางการค้าและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะโครงข่ายในแนวเหนือ-ใต้

ที่มีคุณภาพในระดับมาตรฐานสากลและมีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นโครงข่ายการขนส่งหลัก ดังนั้น ระบบโครงข่ายทางถนนในประเทศไทยจึงมีความพร้อมและมีมาตรฐานสูง

การขนส่งสินค้าทางถนนในประเทศไทยเป็นการขนส่งหลักที่ได้รับความนิยมมากเพราะระบบถนนเป็นบริการขนส่งที่ให้ความสะดวก รวดเร็ว สามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคได้โดยตรง โดยไม่ต้องเปลี่ยนถ่ายพาหนะ

ประเด็นปัญหาสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

1) **ปัญหาเส้นทางถนนเชื่อมต่อประตูการค้าและด่านชายแดน มีการใช้งานเต็มความสามารถและเสื่อมสภาพ** โดยทางหลวงอาเซียนที่ผ่านประเทศไทยและเปิดให้มีการเดินรถเชิงพาณิชย์เพื่อการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดนมีระยะทาง 4,477 กิโลเมตร (จากทางหลวงอาเซียนทั้งหมด 6,669 กิโลเมตร) ปัจจุบันเชื่อมโยงกับด่านศุลกากรที่สำคัญครบทุกจุดแล้ว แต่การเชื่อมต่อบางจุดต้องได้รับการปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน เช่น เส้นทาง ทล. 3512 ช่วงกาญจนบุรี-ชายแดนไทย/เมียนมาร์ และเส้นทางสะพานมิตรภาพไทย – เมียนมาร์ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เป็นต้น

2) **ปัญหาการจราจรแออัด ณ บริเวณพื้นที่บริเวณรอบประตูการค้า** เนื่องจากมีสภาพถนนที่ชำรุด เสื่อมสภาพขาดสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบการบริหารจัดการบริเวณท่าเรือและด่านชายแดน เช่น ถนนบริเวณประตูทางเข้าท่าเรือแหลมฉบัง ด่านสะเดา ด่านหนองคาย ด่านแม่สอด และด่านอรัญประเทศ ที่ประสบปัญหาการจราจรแออัดอย่างรุนแรง

3) **ขาดสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง** โดยจุดพักรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้เส้นทางตามแนวถนนสายหลักยังมีน้อย และขาดจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าบริเวณพรมแดน

4) **ปัญหาป้ายจราจร** ป้ายจราจรยังไม่ได้มาตรฐานและเพียงพอ ส่วนมากยังเป็นภาษาไทย ไม่มีการจัดทำป้ายบอกทางเป็นภาษาอังกฤษและไม่เป็นมาตรฐานเดียวกันในภูมิภาคอาเซียน

6.2.2 การขนส่งทางรถไฟ

ปัจจุบันโครงข่ายและเส้นทางของการขนส่งสินค้าทางรถไฟเป็นเส้นทางเดียวกับการขนส่งผู้โดยสาร เชื่อมต่อเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังพื้นที่ใน 47 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วย 4 เส้นทาง คือ เส้นทางรถไฟสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ มีระยะทางรวม 4,180 กิโลเมตร โดยมีลักษณะของทางรถไฟ 3 ประเภท ได้แก่ ทางเดี่ยว ทางคู่ และทางสาม คิดเป็นร้อยละ 91.47, 4.28 และ 2.64 ตามลำดับ โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบันที่มีการเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ (ส่วนต่อขยายจากสถานีหนองคาย- สปป.ลาว ที่สถานีท่านาแล้ง) และสายใต้ (ช่วงแยกจากชุมทางหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์-มาเลเซีย-สิงคโปร์) อย่างไรก็ตาม **สัดส่วนการขนส่งทางรางอยู่ในปริมาณค่อนข้างต่ำ (ร้อยละ 2)** โดยการขนส่งทางรางนับว่าเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีต้นทุนต่ำ เนื่องจากสามารถทำการขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากในคราวเดียวกัน (Mass Transportation) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง จึงจำเป็นต้องให้ความสำคัญการพัฒนากระบวนการควบคู่กับการขนส่งรูปแบบอื่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโดยรวมของการขนส่งสินค้าทางบกของประเทศ

ประเด็นปัญหาสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

1) **ปัญหาการบริหารจัดการภายใน รฟท.** ที่ผ่านมาการขนส่งสินค้าทางรางไม่ได้รับความนิยมเนื่องจากความไม่แน่นอนในการจัดส่งสินค้า ทำให้ผู้ประกอบการไม่สามารถบริหารจัดการสินค้าได้ทันกำหนดเวลา เนื่องจากความไม่ต่อเนื่องในการปรับปรุงคุณภาพโครงข่าย ความไม่พอเพียงของหัวรถจักร แคร่บรรทุก และเครื่องมืออุปกรณ์การขนส่ง

2) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟ เช่น

- สายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link: SKRL) โครงข่าย SKRL ช่วงที่ผ่านไทยขาดความเชื่อมโยงช่วงอรัญประเทศ-คลองลึก จ.สระแก้ว ระยะทาง 6 กิโลเมตร และช่วงด่านเจดีย์สามองค์-น้ำตก จ.กาญจนบุรี ระยะทาง 153 กิโลเมตร

- โครงข่ายในประเทศที่มีอยู่ยังครอบคลุมพื้นที่ไม่เพียงพอ จึงจำเป็นต้องขยายโครงข่ายใหม่ เช่น เส้นทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ และช่วงบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม ซึ่งสามารถเชื่อมไป สปป.ลาว ได้

- เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญยังเป็นทางเดี่ยว ได้แก่ เส้นทางรถไฟสายสาย ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย, มาบกะเบา-ชุมทางจิระ-ขอนแก่น เป็นต้น

3) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมประตูการค้าใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ การขนส่งสินค้าทางรถไฟยังมีปัญหาในขีดความสามารถของทาง ความพอเพียงของหัวรถจักร และตำแหน่งที่ตั้งของศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ายังไม่ตอบสนองความต้องการ โดยเฉพาะการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์ระหว่างไฮซีดีลาดกระบัง-ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งใช้ขนส่งทางถนนร้อยละ 73 ขณะที่ใช้ขนส่งทางรถไฟร้อยละ 27 ขณะที่รถไฟทางคู่ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง ได้เปิดการเดินรถแล้ว แต่ความถี่ในการเดินรถอยู่ที่ 30 ขบวนต่อวันเช่นเดิม เนื่องจากติดขัดปัญหาที่ทางเข้าท่าเรือแหลมฉบังซึ่งเป็นทางรถไฟทางเดี่ยว ไม่มีย่านรถไฟขนาดใหญ่ให้บริการขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์ขึ้น-ลงรถไฟ (Single Rail Transfer Operation) ในบริเวณท่าเรือที่จะรองรับรถไฟหลายขบวนพร้อมกัน ประกอบกับหัวรถจักรที่ใช้งานอยู่ปัจจุบันสามารถลากจูงแคร่รถไฟได้เพียง 30 แคร่ หรือ 60 TEUs ต่อเที่ยว

4) สิ่งอำนวยความสะดวก ณ จุดเชื่อมต่อยังขาดประสิทธิภาพ เช่น ไฮซีดีลาดกระบัง (ระหว่างถนนกับรถไฟเพื่อเข้าท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางเชื่อมป่าโมก นครหลวง และสถานีรถไฟชุมทางบ้านภาชี (ระหว่างรถไฟกับลำน้ำ) รวมทั้งไม่มีมาตรการจูงใจผู้ประกอบการให้เปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางน้ำและทางรางเพิ่มขึ้น

6.2.3 การขนส่งทางลำน้ำ

ปัจจุบันการขนส่งทางลำน้ำของประเทศไทยมีความยาวประมาณ 4,000 กิโลเมตร ประกอบด้วยเส้นทางแม่น้ำในประเทศ (2,500 กิโลเมตร) เส้นทางในแม่น้ำระหว่างประเทศ (แม่น้ำโขง 950 กิโลเมตร) และเส้นทางในทะเลสาบ (62 กิโลเมตร) แม่น้ำที่ใช้ขนส่งปัจจุบัน คือ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน โดยมีการขนส่งทางลำน้ำในวัดสัดส่วนได้ร้อยละ 9.3 ท่าเรือในแม่น้ำซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเอกชนซึ่งมีสถานที่ตั้งอยู่ในกรุงเทพฯ ปริมณฑล และ จ.อยุธยา โดยมีความต้องการใช้บริการขนส่งทางลำน้ำเพิ่มมากขึ้นแต่การให้บริการขนส่งทางลำน้ำยังไม่มีประสิทธิภาพเท่าที่ควร การเดินเรือในแม่น้ำต่างๆ สรุปได้ดังนี้

- การเดินเรือในน้ำเจ้าพระยา (ระยะทางเดินเรือ 170 กิโลเมตร) สามารถรองรับเรือเดินทะเลระหว่างประเทศจากปากแม่น้ำเข้าในแผ่นดินประมาณ 45 กิโลเมตร หากมากกว่านั้นจะรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านขนาด ความสูงช่องลอด และระยะห่างตอม่อ

- การเดินเรือในแม่น้ำป่าสัก (ระยะการเดินเรือ 47 กิโลเมตร) รองรับได้เฉพาะเรือลำเลียงเท่านั้น

- การเดินเรือในแม่น้ำบางปะกงและแม่น้ำแม่กลองสามารถรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้

- การเดินเรือในน้ำท่าจีน ในช่วงแรกรองรับเรือเดินทะเลชายฝั่งได้ ต่อจากนั้นรองรับได้เฉพาะเรือลำเลียง

ประเด็นปัญหาสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

1) **ความคับคั่งของท่าเรือ** พื้นที่ที่มีปริมาณสินค้าเข้า-ออกสูงสุด 5 อันดับแรก ได้แก่ (1) นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา (2) อ.ปทุมธานี จ.อ่างทอง (3) อ.ท่าเรือ จ.พระนครศรีอยุธยา (4) อ.บางไทร จ.พระนครศรีอยุธยา และ (5) จ.ปทุมธานี รวมถึงความคับคั่งในการขนส่งบริเวณท่าเรือท่าช้าง อ.เชียงใหม่ จ. เชียงราย โดยในบางจุดมีเรือซ้อนกัน 2 ลำ และมีเรือจอดไม่เป็นระเบียบ จึงควรมีมาตรการจัดระเบียบการจอดเรือให้เหมาะสม และเพิ่มประสิทธิภาพในการขนถ่ายสินค้า

2) **อุปสรรคการเดินเรือจากร่องน้ำตื้นเขิน** เช่น แม่น้ำเจ้าพระยามีร่องน้ำตื้นเขิน (ระดับน้ำในฤดูแล้งเพียง 1.75 ม.) ก่อให้เกิดการติดขัดตามความสูงของสะพาน และมีเรือใต้น้ำในบริเวณ อ.ปทุมธานี จ.อ่างทอง ไปจนถึง จ.นครสวรรค์ เรือสินค้าจึงแล่นได้ถึง อ.ปทุมธานี จ.อ่างทอง เท่านั้น ส่วนแม่น้ำป่าสักมีร่องน้ำตื้นเขิน บริเวณประตูน้ำพระรามหกที่รอยต่อ อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา กับ อ.เสนาให้ จ.สระบุรี และมีความแคบและความแคบของแม่น้ำช่วงตอนใต้ของแม่น้ำป่าสัก เรือสินค้าจึงแล่นได้ถึง อ.ท่าเรือ จ.อยุธยา

สำหรับแม่น้ำโขงมีอุปสรรคจากระดับน้ำในแม่น้ำล้านช้าง-แม่น้ำโขงลดต่ำในช่วงฤดูแล้งเป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ (ร่องน้ำจากสามเหลี่ยมทองคำถึงท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) มีจุดที่เป็นปัญหา 3 แห่ง ดังนี้

(1) บริเวณตรงข้ามเกาะดอนชาวช้างร้านอาหารเดอะริเวอร์บูติก

(2) บริเวณปากแม่น้ำสบคำ

(3) บริเวณเกาะช้างตาย ร่องน้ำท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ซึ่งการขุดลอกร่องน้ำไม่สามารถดำเนินการได้อย่างต่อเนื่อง เนื่องจากแม่น้ำโขงเป็นร่องน้ำระหว่างประเทศต้องมีการเจรจา 4 ฝ่าย (ไทย เมียนมาร์ สปป.ลาว และจีน) ก่อนที่จะดำเนินการใดๆ

3) **ปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือ** และการพัฒนาท่าเรือโดยสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยปัญหาการบริหารจัดการท่าเรือเกิดจากการจัดเก็บค่าเช่าสัมปทานท่าเรือเชิงพาณิชย์ตามระเบียบกระทรวงการคลังในอัตราค่าเช่าร้อยละ 50 ของรายได้ของการบริหารจัดการก่อนหักค่าใช้จ่าย ซึ่งทำให้ไม่มีผู้ประกอบการรายใดมาดำเนินการ เนื่องจากมีค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการค่อนข้างสูงมาก ส่วนท่าเรือสาธารณะในแม่น้ำเจ้าพระยามีปัญหาด้านความปลอดภัย ความไม่สะดวกและขาดสิ่งอำนวยความสะดวก

4) **ปัญหาความสูงของสะพาน** สะพานหลายแห่งมีความสูงของช่องลอดใต้สะพานน้อยกว่าความสูงของเรือเบ (7 ม.) และสะพานบางแห่งมีตำแหน่งของตอม่อสะพานอยู่ในบริเวณของแนวการเดินเรือ รวมถึงทางลอดใต้สะพาน (Clearance) ไม่สูงพอในช่วงฤดูน้ำหลาก ทำให้เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการเดินเรือ โดยเฉพาะสะพาน สะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า สะพานกรุงธน และสะพานนนทบุรี (สะพานนวพล) จึงต้องถ่วงน้ำเพื่อให้สามารถลอดใต้สะพานได้ซึ่งทำให้ใช้เวลาในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

ตารางที่ 8 สะพานที่เป็นอุปสรรคต่อการเดินเรือ

สะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา	สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก
1) สะพานอยุธยา-ภูเขาทอง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	1) สะพานปรีดีธำรง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
2) สะพานกษัตริย์ราช จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	2) สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
3) สะพานเกาะเรียน จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	3) สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก (สะพานโพธิ์เอนสามัคคี) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
4) สะพานบางไทร จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	4) สะพานข้ามแม่น้ำป่าสัก (สะพานมนตรี พงษ์พานิชย์) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
5) สะพานเชียงราก จังหวัดปทุมธานี	5) สะพานอำเภอนครหลวง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
6) สะพานนนทบุรี (สะพานนวพล) จังหวัดนนทบุรี	6) สะพานบ่อโพง จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
7) สะพานสมเด็จพระพุทธยอดฟ้า กรุงเทพฯ	7) สะพานถนนสายเอเชีย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา
8) สะพานกรุงธน กรุงเทพฯ	

5) **ปัญหาด้านกฎระเบียบ** เช่น กฎระเบียบการจดทะเบียนเรือบางประการค่อนข้างล้าสมัย เนื่องจากขนาดระวางบรรทุกสินค้ามีเฉพาะเรือขนาดเล็กเท่านั้น เจ้าของเรือขนาดใหญ่ที่มาจดทะเบียนเรือจะไม่สามารถระบุขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่แท้จริงได้ เมื่อเกิดอุบัติเหตุกับเรือสินค้าแล้วจะมีปัญหาเรื่องการขอรับเงินทดแทนความเสียหายจากการประกันภัยเนื่องจากเจ้าของเรือจะได้รับเงินทดแทนตามขนาดระวางบรรทุกสินค้าที่จดทะเบียนไว้

6.2.4 การขนส่งทางชายฝั่ง

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 2,600 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 24 จังหวัด โดยชายฝั่งอ่าวไทย (1,660 กิโลเมตร) จะขนส่งสินค้าชายฝั่งในปริมาณมากกว่าฝั่งอันดามัน (954 กิโลเมตร) การขนส่งสินค้าชายฝั่งส่วนมากจะมีจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางอยู่ในพื้นที่บริเวณชายฝั่งภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย มีท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพเป็นท่าเรือหลักที่สำคัญรองรับสินค้าเพื่อการนำเข้า-ส่งออก ทำให้มีความจำเป็นต้องพัฒนาท่าเรือในบริเวณพื้นที่ภาคใต้เพื่อสร้างโครงข่ายการขนส่งทางเรือที่มีประสิทธิภาพเพื่อสนับสนุนการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือในประเทศเพิ่มเติม โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนนและรถไฟเชื่อมต่อการขนส่งผ่านท่าเรือหลักที่สำคัญของประเทศด้วย

ประเด็นปัญหาสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

1) **ขาดท่าเรือชายฝั่งที่เป็นสาธารณะและขาดสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง** เนื่องจากท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งเพื่อรองรับเป็นการเฉพาะ ทำให้ความสามารถในการให้บริการเรือชายฝั่งมีเพียงร้อยละ 50 สามารถเดินเรือได้ประมาณ 2-3 รอบต่อสัปดาห์ ซึ่งหากแก้ปัญหาให้เรือเพิ่มรอบบริการขนส่งสินค้าได้ คาดว่าจะช่วยให้บริการขนส่งทางเรือชายฝั่งเพิ่มขึ้นได้

2) **ปัญหาร่องน้ำตื้นเขินในการเข้าเทียบท่า** ทำให้เรือต้องรอน้ำขึ้นเพื่อเข้าเทียบท่าหรือออกจากท่า และผู้ประกอบการเรือไม่สามารถบรรทุกสินค้าได้เต็มความสามารถของเรือ เนื่องจากป้องกันไม่ให้เรือกินน้ำลึกเกินความลึกของร่องน้ำ รวมถึงปัญหาจากเรือลากจูง ซึ่งไม่สามารถรักษาความแน่นอนและคุณภาพการจัดการขนส่งได้ตลอดปี เนื่องจากคลื่นลมในฤดูมรสุม

3) **โครงสร้างต้นทุนค่าบริการขนส่งสินค้าทางน้ำชายฝั่งเป็นอุปสรรคต่อการส่งเสริมให้มีการใช้เพิ่มขึ้น** แม้ว่าท่าเรือแหลมฉบังจะกำหนดให้ท่าเทียบเรือ A0 เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง แต่ปัจจุบันยังคงใช้เป็นท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ทำให้เรือชายฝั่งในประเทศต้องใช้ท่าเรืออื่น และต้องเสียค่าขนตู้สินค้า ค่าลากตู้จากจุดที่จอดเรือไปยังเรือขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ เนื่องจากลักษณะการขนส่งทางน้ำชายฝั่งมีความแตกต่างจากการขนส่งทางเรือระหว่างประเทศ แต่ต้องเสียค่าใช้จ่าย ณ ท่าเรือแหลมฉบังในอัตราเดียวกันบวกส่วนเพิ่มค่าภาระขนย้ายตู้สินค้าบริเวณท่าซึ่งมีอัตราสูงกว่ารูปแบบอื่น ส่งผลให้ผู้ส่งออกหรือผู้ใช้บริการเรือชายฝั่งมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ปัจจุบันค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่งสูงกว่าการขนส่งทางรถไฟถึง 1,705 บาท/ตู้ 20 ฟุต และ 2,035 บาท/ตู้ 40 ฟุต (ที่มา: ร่างแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย ฉบับที่ 2 พ.ศ. 2556-2560, สศช. , 2556)

4) **ไม่มีท่าเรือขนาดใหญ่ฝั่งอันดามัน** ท่าเรือฝั่งอันดามันส่วนใหญ่เป็นท่าเรือ Feeder ขนถ่ายสินค้าไปยังท่าเรือสิงคโปร์เพื่อขึ้นเรือใหญ่ หากเรือใหญ่สามารถมารับสินค้าได้ที่ท่าเรือของไทยโดยตรงไม่ต้องใช้เรือ Feeder จะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าลดลง

5) **ศักยภาพของท่าเรือสงขลาค่อนข้างจำกัด** เนื่องจากนโยบายการให้เช่าท่าเรือไม่จูงใจให้เอกชนลงทุนพัฒนาท่าเรือ รวมทั้งท่าเรือสงขลาไม่มีครุยกสินค้า เรือที่มาเทียบท่าจะต้องมีครุสำหรับยกสินค้ามาด้วย

6) **ปัญหาด้านกฎระเบียบ** เช่น ไม่มีหลักเกณฑ์ในการกำหนดอัตราค่าภาระท่าเรือของเอกชนที่ชัดเจน กฎระเบียบและการควบคุมการประกอบธุรกิจขนส่งชายฝั่งมีข้อจำกัดมาก

6.2.5 การขนส่งทางอากาศ

เส้นทางการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศส่วนใหญ่มีจุดต้นทางและจุดปลายทางอยู่ที่ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ปัจจุบันมีท่าอากาศยานที่มีคลังสินค้าสำหรับการขนถ่ายสินค้าทางอากาศรวม 6 แห่ง ประกอบด้วย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่ โดยสนามบินสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ซึ่งเป็นกิจกรรมที่ช่วยลดต้นทุนส่งออก แต่ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา การประกอบกิจกรรมและการขนส่งสินค้าในเขต CFZ ที่สนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถทำได้เต็มศักยภาพ โดยมีปริมาณขนส่งสินค้าอยู่ที่ 1.359 ล้านตัน (ขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 1.7 ล้านตันต่อปี หากพัฒนาเต็มพื้นที่จะมีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตัน) เนื่องจากยังขาดมาตรการส่งเสริม CFZ เพื่อให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้ประโยชน์ในพื้นที่ได้อย่างแท้จริง

ประเด็นปัญหาสำคัญที่ควรปรับปรุงแก้ไข ได้แก่

- 1) สนามบินสุวรรณภูมิไม่สามารถอำนวยความสะดวกผู้ประกอบการได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะการประกอบกิจกรรมและการขนส่งสินค้าในเขต Free Zone ยังไม่สามารถทำได้อย่างเต็ม รวมถึงปัญหาอัตราค่าเช่าในเขตปลอดอากร โดยปัจจุบันมีค่าเช่าสูงมาก ทำให้ไม่สามารถดึงดูดให้ผู้ประกอบการเข้ามาใช้เขตปลอดอากรสุวรรณภูมิให้มากขึ้น
- 2) ผู้ประกอบการต้องแบกรับต้นทุนภาษีมูลค่าเพิ่ม (VAT 7%) ของผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางเรือสู่อากาศ ขณะที่ประเทศอื่นๆ ไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย จึงถือเป็นอุปสรรคสำคัญที่ทำให้ความน่าสนใจในการขนส่งสินค้าทางอากาศผ่านประเทศไทยลดต่ำลง

6.3 การวิเคราะห์ศักยภาพประตูการค้าของประเทศไทย

แผนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ ฉบับที่ 2 ต้องการมุ่งเน้นการพัฒนาประตูการค้าที่มีความสำคัญ เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) ตามนโยบายรัฐบาลและกรอบความร่วมมือของ AEC โดยได้พิจารณาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนสำคัญที่มีศักยภาพ ที่สามารถตอบสนองความต้องการขนส่งสินค้าของประเทศไทย และสามารถพัฒนาโครงข่ายให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบโดยการสร้างจุดเชื่อมต่อและสิ่งอำนวยความสะดวก มีดังนี้

6.3.1 ประตูการค้าหลัก

1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

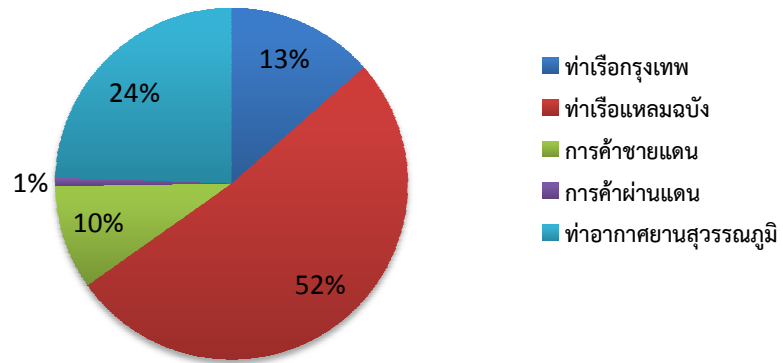
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่มีเขตปลอดอากรเพื่อช่วยอำนวยความสะดวกให้กับการนำเข้าและส่งออกสินค้า และส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมการเพิ่มมูลค่าของสินค้า (Value added) มีขนาดพื้นที่ 660,572 ตารางเมตร และมีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ประมาณ 1.7 ล้านตันต่อปี หากพัฒนาเต็มพื้นที่จะมีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตัน

2) ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือแหลมฉบังเป็นท่าเรือหลักสำคัญของประเทศไทยและเป็นประตูการค้าที่สำคัญของภูมิภาค มีโครงสร้างพื้นฐานท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ได้มาตรฐานระดับโลก (World Class) พื้นที่ประมาณ 6,340 ไร่ โดยมีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าได้ 11.1 ล้าน TEU ต่อปี

ในปี 2554 ท่าเรือแหลมฉบังและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีสัดส่วนมูลค่าส่งออกสูงสุด 2 อันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 52 และร้อยละ 24 ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับท่าเรือกรุงเทพฯ และการค้าชายแดน/ผ่านแดน (ดังรูป 2) จึงนับว่าเป็นประตูการส่งออกที่สำคัญของไทย

มูลค่าการส่งออก ปี 2554



รูปที่ 2 มูลค่าการส่งออก ปี 2554

6.3.2 ด้านพรมแดนที่มีศักยภาพรองรับการขนส่งสินค้า

ด้านศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน		หมายเหตุ
	ทางหลวงอาเซียน	การเชื่อมต่อ	
1.ด่านหนองคาย จ.หนองคาย	AH12	สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 1 (หนองคาย-เวียงจันทน์)	ปี 2555 การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ณ ด่านหนองคายมีมูลค่า สูงสุดรวม 61,349.80 ล้านบาท เป็นด้านชายแดนที่มีปริมาณ รถบรรทุกผ่านเข้า-ออกมากที่สุด และยังเป็นจุดแรกที่มีการสร้าง สะพานเชื่อมต่อการขนส่งระหว่างไทย-ลาว ที่สามารถเดินทางสู่ เมืองเวียงจันทน์ เมืองหลวงของ สปป. ลาว
2. ด่านนครพนม จ.นครพนม	AH18	ทางหลวงหมายเลข 22 เชื่อม สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 (ท่าแขก-แขวงคำม่วน)	ด่านนครพนมสามารถเชื่อมเส้นทางหมายเลข 12 (R 12) หรือเส้นทาง หมายเลข 8 (R 8) ใน สปป.ลาว โดยสามารถเดินทางจากเมือง ท่าแขกไปถึงเมืองวินห์ จังหวัดฮาดิงห์ ประเทศเวียดนาม อันเป็น ที่ตั้งของท่าเรือหู่ฮู่ ทั้งนี้ เส้นทาง R12 ถือเป็นผู้แข่งขันสำคัญของ เส้นทาง R 9 ซึ่งปัจจุบันผู้ประกอบการไทยได้เริ่มมาใช้เส้นทาง R 12 ในการขนส่งผลไม้สดจากไทยไปตลาดจีน เพราะระยะทางสั้นกว่า และใช้ระยะเวลาขนส่งน้อยกว่าเส้นทาง R 9 แต่มีปัญหาอุปสรรค ในการขนส่งสินค้า เนื่องจากเส้นทาง R12 ไม่ได้อยู่ในกรอบความตกลง GMS ดังนั้น รถบรรทุกไทยจึงไม่สามารถขนส่งสินค้าไปยัง ประเทศเวียดนามได้ โดยสินค้าที่ผ่านด่านต้องเปลี่ยนหัวลากที่ สปป.ลาว รวมถึงการเก็บภาษีในฝั่งของ สปป.ลาว ที่มีการขนส่ง สินค้าผ่านเส้นทาง R8/R12 จึงทำให้ต้นทุนในการขนส่งสินค้าสูง อย่างไม่รู้ที่ตาม ในการประชุมหารือระดับรัฐมนตรีด้านคมนาคม ไทย-ลาว-เวียดนาม เมื่อวันที่ 17 มกราคม 2556 ทั้งสามฝ่ายเห็นชอบ ร่วมกันในการจัดทำบันทึกความเข้าใจ (MOU) ให้ครอบคลุม เส้นทาง R8 และ R12 หากทั้งสามฝ่ายลงนามร่วมกันจะทำให้ด้าน ศุลกากรนครพนมมีปริมาณการขนส่งเพิ่มมากขึ้น
3. ด่านมุกดาหาร	AH 16	ทางหลวงหมายเลข 12 เชื่อม สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)	ด่านมุกดาหาร/สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 เป็นประตูด้าน ตะวันออกของไทยบนเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก- ตะวันตก และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อ สปป.ลาว (สะหวันนะเขต) - เวียดนามตามเส้นทางหมายเลข 9 (R9) ไปยังท่าเรือดานัง และขึ้น เหนือผ่านวินห์-ฮานอยเข้าสู่จีนตอนใต้ที่หนานหนิง ทั้งนี้ มูลค่า การค้าชายแดนไทย-สปป.ลาว ณ ด่านมุกดาหารมีการขยายตัว

ด้านศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน		หมายเหตุ
	ทางหลวงอาเซียน	การเชื่อมต่อ	
			อย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 มีมูลค่ารวม 28,678 ล้านบาท รวมถึงฝั่งสะพานเขต สปป.ลาว ได้มีการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะพาน-เซโน เพื่อพัฒนาเป็นเขตอุตสาหกรรมและการค้า ซึ่งจะสนับสนุนให้ด้านมุกดาหารมีปริมาณสินค้าเพิ่มมากยิ่งขึ้น
4. ด้านเชียงแสน จ.เชียงราย	-	ทางหลวงหมายเลข 1016 (แม่จัน-เชียงแสน) และทางหลวงหมายเลข 1290 (แม่สาย-เชียงแสน) เชื่อมท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน	ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน เป็นท่าเรือที่รองรับการขนส่งสินค้าผ่านทางแม่น้ำโขงที่ขนส่งมาจากประเทศจีน และ สปป.ลาว ท่าเรือฯสามารถรองรับสินค้าได้ถึง 6 ล้านตัน/ปี โดยเปิดให้บริการแล้ว เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2554 ผลประกอบการตั้งแต่เปิดให้บริการถึงปัจจุบันพบว่า มีแนวโน้มปริมาณสินค้าเพิ่มสูงขึ้น เมื่อเปรียบเทียบปริมาณสินค้า ณ ท่าเรือเชียงแสน 1 และท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนพบว่า ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนมีปริมาณสินค้ามากกว่าท่าเรือเชียงแสน 1 ประมาณ 1 เท่า (ปริมาณสินค้าท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน ข้อมูล ณ เดือนธันวาคม 2555 สินค้าเข้า 16,529 เมตริกตัน สินค้าขาออก 75,704 เมตริกตัน)
5. ด้านเชียงของ จ.เชียงราย	AH3	ทางหลวงหมายเลข 1020 เชื่อมสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 (เชียงของ-ห้วยทราย)	สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 เป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่งระหว่างไทย (เชียงของ) - สปป.ลาว (ห้วยทราย) ในเส้นทาง R3E ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ คือ นครคุนหมิง (จีน)-ห้วยทราย (สปป.ลาว) - เชียงราย (ไทย) - กรุงเทพฯ (ไทย)-สงขลา (ไทย) - เมืองเกดะห์ (มาเลเซีย) โดยคาดว่าจะสะพานฯ จะก่อสร้างเสร็จภายในปี 2556 จะช่วยส่งเสริมให้เกิดกิจกรรมโลจิสติกส์ในบริเวณชายแดนไทย-สปป.ลาว มากขึ้น
6. ด้านแม่สาย จ.เชียงราย	AH2	ทางหลวงหมายเลข 1 เชื่อมด่านแม่สาย จ.เชียงราย	เป็นจุดเชื่อมโยงเส้นทาง R3W เริ่มต้นจากแม่สาย - ท่าขี้เหล็ก - เชียงตุง - มณฑลพะเยา/เชียงรุ่ง เปิดใช้อย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 1 กรกฎาคม 2547 โดยในปี 2555 มูลค่าการค้าชายแดนไทย-เมียนมาร์ ณ ด่านแม่สาย มีมูลค่ารวม 9,558.86 ล้านบาท ทั้งนี้ คาดว่าการค้าชายแดนผ่านด่านแม่สายจะมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากเมียนมาร์ได้ผ่อนปรนการนำเข้าและส่งออก อย่างไรก็ตาม เส้นทางนี้ไม่ได้รับความสนใจจากนักธุรกิจและผู้ประกอบการมากนัก เนื่องจากเส้นทางดังกล่าวมักมีปัญหาความปลอดภัย อีกทั้งต้องผ่านภูเขาสูง จึงมีปัญหาเรื่องต้นทุนโลจิสติกส์ทั้งในและนอกระบบ ดังนั้น โอกาสของผู้ประกอบการโลจิสติกส์จึงอยู่ที่การขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าอุปโภคบริโภคเพื่อกระจายในเมียนมาร์มากกว่าการใช้เส้นทางเพื่อขนส่งสินค้าจากประเทศไทยไปจีน
7. ด้านแม่สอด จ.ตาก	AH1และ AH16	ทางหลวงหมายเลข 12 เชื่อมสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์ (แม่สอด-เมียวดี)	ด่านแม่สอดเป็นจุดผ่านแดนถาวรที่มีมูลค่าทางค้าชายแดนระหว่างไทย-เมียนมาร์สูงที่สุด โดยในปี 2555 มีมูลค่ารวม 37,376.89 ล้านบาท โดยเป็นจุดเชื่อมโยงแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย (แม่สอด) - เมียนมาร์ (เมียวดี) โดยใช้ทางหลวงหมายเลข 12 ผ่าน จ.สุโขทัย-พิษณุโลก-เพชรบูรณ์-ชัยภูมิ-ขอนแก่น-กาฬสินธุ์-มุกดาหาร และสิ้นสุดที่ชายแดนไทย-สปป.ลาว ที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จ.มุกดาหาร
8. ด้านปาดัง-เบชาร์ จ.สงขลา	-	- เส้นทางหลวงหมายเลข 4054 แยกออกมาจากทางหลวงหมายเลข 4 เข้าสู่ด่าน	ปี 2555 การค้าชายแดนไทย-มาเลเซีย ณ ด่านปาดังเบชาร์ มีมูลค่า 194,734 ล้านบาท เพราะเป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าไปยังประเทศมาเลเซียได้ทั้งทางรถไฟและรถยนต์ ซึ่งเส้นทางนี้มีจุดแข็ง

ด้านศุลกากร	โครงสร้างพื้นฐาน		หมายเหตุ
	ทางหลวงอาเซียน	การเชื่อมต่อ	
		ปาดังเบซาร์ จ.สงขลา - เส้นทางรถไฟ กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ – ปาดังเบซาร์ – มาเลเซีย เชื่อมสู่สิงคโปร์ ระยะทาง 974 กม. โดยขบวนรถไฟระหว่างประเทศ (บัตเตอร์เวิร์ธ – กรุงเทพฯ)	ที่สามารถขนส่งสินค้าระหว่างประเทศโดยทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำ ประกอบกับประเทศมาเลเซียได้พัฒนาเป็นทางรถไฟรางคู่เรียบร้อยแล้ว ขณะที่ฝั่งไทยยังเป็นรางเดี่ยวอยู่ ทั้งนี้ สินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผ่านประเทศมาเลเซียเพื่อส่งออกที่ทำเรือป็นไปยังประเทศที่สาม ทั้งในสหรัฐอเมริกา ประเทศแถบยุโรป ญี่ปุ่น และอีกหลายประเทศในเอเชีย
9. ด้านสะเดา จ.สงขลา	AH2	ทางหลวงหมายเลข 4 เชื่อมด้านสะเดา จ.สงขลา	ปี 2555 ด้านสะเดามีมูลค่าการค้าชายแดนไทย-มาเลเซียสูงสุดรวม 310,052 ล้านบาท ด้านสะเดาอยู่ห่างจาก อ.หาดใหญ่ ประมาณ 50 กิโลเมตร มีเส้นทางหลวงหมายเลข 4 เชื่อมต่อกับสายหลักของมาเลเซียเชื่อมไปสิงคโปร์ได้ สามารถส่งออกสินค้าโดยใช้ท่าเรือป็นได้สะดวก
10. ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	AH1	ด้านอรัญประเทศ จ.สระแก้ว	ปี 2555 ด้านอรัญประเทศมีมูลค่าการค้าชายแดนไทย-กัมพูชาสูงสุด รวม 44,976 ล้านบาท โดยเมื่อวันที่ 14 มิถุนายน 2555 ไทย-กัมพูชาได้เปิดการเดินรถโดยสารและรถขนส่งสินค้าระหว่างกัน ณ จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก-ปอยเปต อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว นอกจากนี้ ไทย-กัมพูชามีโครงการเชื่อมต่อทางรถไฟสายปอยเปต-ศรีโสภณ-พระตะบอง-กรุงพนมเปญ โดยกระทรวงคมนาคมคาดว่าจะเปิดเดินรถได้ภายในปี 2558 ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงอรัญประเทศ-บ้านคลองลึก (ชายแดน) ระยะทาง 6 กิโลเมตร คาดว่าเส้นทางรถไฟเชื่อมระหว่างไทยและกัมพูชาจะสามารถเปิดใช้ได้ภายในปี พ.ศ. 2558
11. ด้านบ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี	AH 123	ด้านบ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี	เป็นจุดเชื่อมโยงไปยังท่าเรือทวายและเขตเศรษฐกิจพิเศษทวายในเมียนมาร์ โดยกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษาออกแบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจาก จ.กาญจนบุรีถึงบ้านพุน้ำร้อน ระยะทาง 70 กิโลเมตร กำหนดแล้วเสร็จเดือนธันวาคม 2556

- ที่มา: 1. การศึกษาพัฒนาห่วงโซ่คุณค่าในเส้นทางการขนส่งโลจิสติกส์ในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน (สนข, 2555)
 2. การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม
 3. กรมศุลกากร
 4. กระทรวงการต่างประเทศ
 5. กระทรวงพาณิชย์

6.3.3 ประตุการค้าชายแดนที่มีมูลค่าการค้าสูงหรือมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทยและประเทศเพื่อนบ้าน สามารถแบ่งออกเป็น

2 กลุ่ม คือ

1) **กลุ่มที่มีมูลค่าการค้าสูง** เป็นด้านสากล ซึ่งมีเศรษฐกิจโดยรอบเจริญเติบโตเต็มที่ และเริ่มมีปัญหารถการจราจรแออัดแล้ว ได้แก่ ด้านแม่สาย จ.เชียงราย ด้านแม่สอด จ.ตาก ด้านปาดังเบซาร์และด้านสะเดา จ.สงขลา ด้านหนองคาย จ.หนองคาย และด้านอรัญประเทศ จ. สระแก้ว

2) กลุ่มที่มีแนวโน้มมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นด่านเปิดใหม่หรืออยู่ระหว่างการพัฒนา ได้แก่ ด้านเชียงแสน (ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน) และด่านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4) จ.เชียงราย ด้านมุกดาหาร (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2) จ.มุกดาหาร และด่านนครพนม (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3) จ.นครพนม

ดังนั้น คาดการณ์ว่าในอนาคตทิศทางการค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านบริเวณประตูการค้าชายแดนดังกล่าวจะมีแนวโน้มขยายตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประเทศไทยจึงต้องเตรียมพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางราง เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและดึงดูดมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากโซ่คุณค่า (Value chain)¹ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6.3.4 นโยบายรัฐบาล

1) นโยบายในพัฒนาเขตเศรษฐกิจทวายและพื้นที่โครงการที่เกี่ยวข้อง ทำให้การผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ โดยเป็นฐานอุตสาหกรรมต้นน้ำ โดยเฉพาะอุตสาหกรรมเหล็ก เหล็กกล้า น้ำมันดิบและก๊าซธรรมชาติ จะมีประโยชน์อย่างมากสำหรับผู้ประกอบการในไทยเพราะจะทำให้ประเทศไทยสามารถเข้าถึงแหล่งวัตถุดิบที่อยู่ใกล้กว่าเดิม ดังนั้น คาดว่าจุดผ่านแดนชั่วคราวบ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี จะเป็นประตูการค้าที่มีศักยภาพในการเชื่อมต่อเมียนมาร์ในอนาคต

2) ร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงิน เพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ... มียุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง คือ “พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity)” ซึ่งมีแนวทางการดำเนินการ คือ “พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน (Gateway)” กำหนดประตูการค้าชายแดน 9 แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ (เชียงราย 2 แห่ง และตาก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (มุกดาหาร และนครพนม) ภาคตะวันออก (สระแก้ว) และภาคใต้ (สงขลา 2 แห่ง)

เมื่อพิจารณาจากเหตุผล 5 ข้อ (5.3.1-5.3.4) ข้างต้นแล้ว สามารถกำหนดประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดนที่จะต้องเน้นการส่งเสริมและพัฒนา/ปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 ดังนี้

1) ประตูการค้าหลัก: ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง

2) ประตูการค้าชายแดน: ด้านเชียงแสน (ท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน) ด้านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4) ด้านแม่สาย จ.เชียงราย ด้านแม่สอด จ.ตาก ด้านหนองคาย จ.หนองคาย ด้านนครพนม จ.นครพนม ด้านมุกดาหาร จ.มุกดาหาร ด้านรัฐประศาสตร์ จ.สระแก้ว ด้านสะเดา จ.สงขลา ด้านปาดังเบซาร์ จ.สงขลา และด่านบ้านพุน้ำร้อน จ.กาญจนบุรี

¹ โซ่คุณค่า คือ กระบวนการสร้างคุณค่าเชื่อมโยงกันตั้งแต่การจัดหาวัตถุดิบ การแปรรูปจนกระทั่งการส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า โดยมีกระบวนการขั้นพื้นฐานประกอบด้วย การผลิต (Make) และการเคลื่อนย้าย (Move)

7. การวิเคราะห์ SWOT Analysis

เพื่อให้การจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) มีความเหมาะสม ถูกต้อง ครบถ้วน จึงได้มีการวิเคราะห์จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และข้อจำกัด (Threats) โดยวิเคราะห์จากข้อมูลต่างๆ ปัจจัยภายนอกและภายในที่จะส่งผลกระทบต่อโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อนำไปสู่การกำหนดเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงานต่อไป

7.1 จุดแข็ง

- 1) ประเทศไทยความได้เปรียบจากสภาพที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ (Locational advantage) ซึ่งสามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางบกของภูมิภาคได้ และมีประตูเชื่อมต่อทั้งทะเลฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามันที่เอื้อต่อการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศ
- 2) มีระบบโครงข่ายถนนที่ครอบคลุมทั่วถึงและใช้งานได้ดีทั้งเครือข่ายภายในและมีจุดเชื่อมโยงทางถนนไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน (เมียนมาร์ สปป.ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย) โดยมีคุณภาพและการบำรุงรักษาถนนอยู่ในเกณฑ์ที่ดี
- 3) เศรษฐกิจไทยสามารถเติบโตได้ดี โดยในช่วง 10 ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยประมาณร้อยละ 4-5 ต่อปี การส่งออกและการนำเข้ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทำให้มีอุปสงค์ต่อการขนส่งระหว่างประเทศ และส่งผลให้ภาครัฐมีความพร้อมในการลงทุน หรือระดมทุนมากกว่าประเทศอื่น
- 4) ประเทศไทยเป็นแหล่งอุปสงค์หลักของการขนส่งในภูมิภาค เนื่องจากเป็นทั้งแหล่งผลิต แหล่งบริโภค และเป็นช่องทางของการขนส่งผ่านแดนไปยังประเทศที่สาม
- 5) รัฐบาลมีนโยบายและทิศทางการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งอย่างชัดเจน ในช่วง 8 ปี ข้างหน้า (พ.ศ. 2556-2563) โดยได้จัดทำเป็น (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

7.2 จุดอ่อน

- 1) มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ที่สูงกว่าประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่งทางเศรษฐกิจ ได้แก่ มาเลเซีย และสิงคโปร์
- 2) ภาคการขนส่งต้องนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงจากต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ส่งผลให้ต้นทุนการขนส่งมีความอ่อนไหวตามราคาน้ำมันโลก
- 3) ขาดความพร้อมด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและสินค้าคงคลัง เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
- 4) การพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมเชิงพื้นที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น ขาดการควบคุมการใช้ที่ดินอย่างจริงจัง การพัฒนาพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่ไม่สอดคล้องกับทิศทาง การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
- 5) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งขนาดใหญ่มีความล่าช้า เนื่องจากต้องผ่านขั้นตอนการศึกษาหลายระดับ เช่น การศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และผลกระทบต่อสุขภาพ (HIA) และผ่านการเห็นชอบจากหลายหน่วยงาน ซึ่งทำให้ใช้เวลานาน และขาดความต่อเนื่อง

7.3 โอกาส

- 1) การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 จะทำให้มีอาเซียนมีการพัฒนาเครือข่ายการคมนาคมขนส่งระหว่างกันเพื่อประโยชน์ด้านการค้าและการลงทุน
- 2) มีเส้นทาง (ถนน และรถไฟ) ที่เชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor ทำให้ประเทศไทยมีโอกาสที่ดีในการเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งและเศรษฐกิจในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้านตามด่านชายแดน
- 3) ความร่วมมือในระดับอนุภูมิภาค เช่น GMS เป็นปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างประเทศ สร้างโอกาสผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมของภูมิภาคนี้

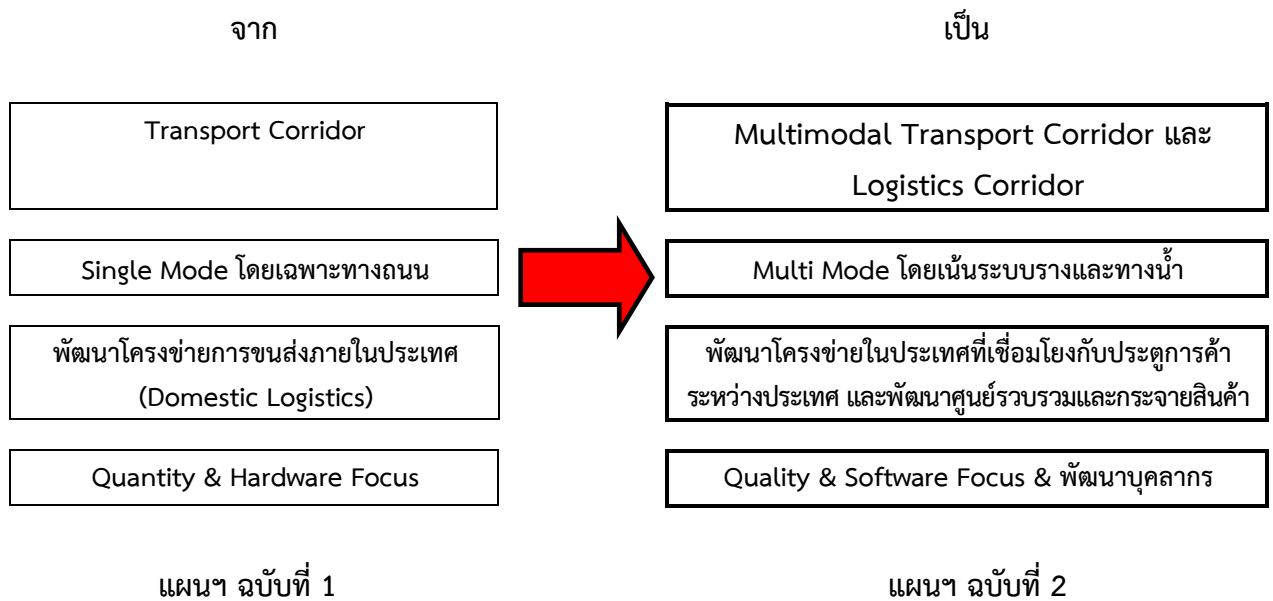
7.4 อุปสรรค

- 1) ประเทศเพื่อนบ้านที่พัฒนาในระดับเดียวกัน (สิงคโปร์/มาเลเซีย) พยายามช่วงชิงตลาดการขนส่งโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เพียงพอและเข้ามาประกอบการเป็นผู้ขนส่งในประเทศไทย
- 2) ภาระหนี้สาธารณะที่จะสูงขึ้นในอนาคตจากการกระตุ้นเศรษฐกิจ จะเป็นข้อจำกัดสำหรับการลงทุนของรัฐในโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ รวมถึงด้านการขนส่ง
- 3) กฎระเบียบ ข้อบังคับ พิธีการ การกำหนดค่าภาษีและค่าธรรมเนียม (ค่าทะเบียนและค่าระวาง) ที่ไม่เหมาะสม ขาดการแก้ไขปรับปรุงเป็นเวลานาน และไม่มีมาตรฐานที่เท่าเทียมกันทำให้ประเทศไทยเสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางบกในกรณีผ่านแดนประเทศลาวและมาเลเซีย และกลายเป็นข้อจำกัดของไทยในการแข่งขันในตลาดขนส่งระหว่างประเทศ
- 4) ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเป็นปัจจัยภายนอกที่กระทบต่อต้นทุนการขนส่ง
- 5) การพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและสังคม มักถูกต่อต้านจากประชาชนทำให้เกิดความล่าช้าหรือไม่สามารถดำเนินการ

8. กรอบแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560)

จากแผนฯ ฉบับแรกจะเห็นได้ว่าเป็นการเน้นการพัฒนาระดับกายภาพตามแนวพื้นที่การขนส่ง (Transport Corridor) เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายที่มีระยะทางและเวลาที่สั้นลง รวมถึงมีความสะดวกเพิ่มขึ้น แต่ในแผนฯ ฉบับที่ 2 นี้จะเป็นช่วงเวลาประเทศไทยจะเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมีตลาดเดียวและฐานการผลิตร่วม (Single market and production base) เกิดการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรีและทำให้เกิดการขนส่งข้ามแดนเพิ่มมากขึ้น ประเทศไทยจะมีการต้องเตรียมพร้อมรองรับการแข่งขันทางการค้าระหว่างประเทศ โดยเร่งรัดพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้ประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ

การดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อการพัฒนาสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในแผนฯ ฉบับที่ 2 จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ และบุคลากร (Software) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางรางและน้ำซึ่งเป็นรูปแบบที่ประหยัดพลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคตเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 โดยสามารถเห็นทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ 1 ไปสู่ ฉบับที่ 2 ได้ดังนี้



รูปที่ 3 แสดงทิศทางการพัฒนาจากแผนฯ ฉบับที่ 1 ไปสู่ ฉบับที่ 2

เป้าประสงค์หลัก

“มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”

กลยุทธ์หลัก

กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ
มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

1.1 พัฒนาประสิทธิภาพของประตูลำเลียง

1) พัฒนาประตูลำเลียงหลัก (ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าเรือแหลมฉบัง)

(1) ขยายความสามารถ และปรับปรุงการให้บริการ รวมถึงการอำนวยความสะดวกในเขตปลอดอากร (Cargo Free Zone: CFZ) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีกระบวนการที่ง่าย เป็นระบบอัตโนมัติ และสามารถสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value creation facility) ให้กับธุรกิจ

(2) เร่งรัดพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง รวมถึงการให้บริการยกขนตู้ในบริเวณท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อให้เพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้เพิ่มมากขึ้น

2) พัฒนาประตูลำเลียงกับประเทศเพื่อนบ้าน 11 แห่ง ประกอบด้วย (1) ด้านเชียงแสน (ท่าเทียบเรือ

พาณิชย์เชียงแสน) (2) ด้านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4) (3) ด้านแม่สาย (4) ด้านหนองคาย (5) ด้านนครพนม (6) ด้านแม่สอด (7) ด้านมุกดาหาร (8) ด้านอรัญประเทศ (9) ด้านปาดังเบซาร์ (10) ด้านสะเตาะ และ (11) ด้านบ้านพุน้ำร้อน

(1) ปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงประตูลำเลียงกับประเทศเพื่อนบ้านและเป็นประตูที่มีปริมาณสินค้าเข้า-ออกมากพอที่จะส่งเสริมเศรษฐกิจโดยรวม

(2) เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายโดยรวมและบริเวณใกล้เคียงประตูลำเลียงกับประเทศเพื่อนบ้าน (ระบบถนน ราง และน้ำ) ให้เกิดการเชื่อมโยงหลายรูปแบบและจุดเชื่อมต่อการขนส่ง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไปสู่การขนส่งภายในประเทศ

(3) เร่งรัดพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูลำเลียงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณชายแดน/สถานีขนส่งสินค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งให้มีการให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service) ที่สามารถดำเนินพิธีการเกี่ยวกับการนำเข้าและส่งออกได้ในจุดเดียว เกิดการแยกจุดตรวจการผ่านแดนของคนและสินค้าออกจากกัน

3) เร่งรัดการพัฒนาระบบ Port Community System ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)

1.2 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูลำเลียงต่างๆ โดยการ

1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตไปสู่ประตูลำเลียงหลักและชายแดน โดยไม่มีช่องโหว่ (Missing Link) หรือ คอขวด (Bottle Neck)

2) พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics Corridor) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์ในเขตเมือง (City Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ

1.3 เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประตูลำเลียงภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการ

1) จัดระเบียบผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทย และยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพทั้งผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางบก และพัฒนาพฤติกรรมคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐานประสิทธิภาพและความปลอดภัย

2) ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในเส้นทางการขนส่ง รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้นๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า และลานบรรจุสินค้า เป็นต้น

3) การให้ความรู้และสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ

4) สนับสนุนให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านการขนส่ง

5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้มีการแบ่งส่วนนโยบาย การกำกับดูแล และการให้บริการขนส่งที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว

กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ มีแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

2.1 พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ โดยการ

1) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น การพัฒนาทางคู่บนเส้นทางขนส่งที่หนาแน่น รวมถึงพัฒนาระบบการให้บริการขนส่งทางรถไฟและบริการยกขน ด้วยการจัดหาหัวรถจักร/เครื่อให้เพียงพอกับความต้องการและเพิ่มบทบาทเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการ

2) พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและร่องน้ำเพื่อการขนส่งทางลำนน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำป่าสัก รวมถึงพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง

3) พัฒนาระบบรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม

2.2 พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ โดยการ

1) การปรับโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของรัฐในการประกอบการท่าเรือ สถานีขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้

2) ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟ โดยเปิดให้มีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้า

3) ปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง

2.3 ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ โดยการ

1) การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟ CY และท่าเรือ

2) ผลักดันมาตรการการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการใช้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ

3) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง

4) พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น

กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูกองส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน – อินเดีย แนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

3.1 พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง

พัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามัน (ท่าเรือน้ำลึกปากบารา) ให้เป็นประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ

3.2 พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (ทางบกและทางราง) เพื่อให้มีการเชื่อมโยงในลักษณะสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge)

9. การกำหนดตัวชี้วัด

ในการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้ กระทรวงคมนาคมได้พิจารณากำหนดตัวชี้วัดตั้งโดยวัดความสำเร็จจากผลกระทบ (Impact) และมีค่าเป้าหมายเพื่อให้สามารถที่จะติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานได้อย่างใกล้ชิด และชัดเจนมากขึ้น ซึ่งหากดำเนินการได้ต่ำกว่าเป้าหมายจะถือว่าการดำเนินของกลยุทธ์นั้นไม่สามารถทำให้แผนยุทธศาสตร์ที่กำหนดบรรลุผลสำเร็จ

9.1 ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ

กลยุทธ์หลักที่ 1 เป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการเชื่อมโยงประตูลำเลียงหลักของประเทศไปยังประตูลำเลียงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังประเทศที่สามได้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้รับรองคุณภาพ (Service) ของเส้นทางที่เป็น Corridor สำคัญ เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงกับประตูลำเลียงได้แล้ว จึงคาดหมายว่าจะมีผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศดำเนินการให้บริการขนส่งจากประตูลำเลียงหลักออกไปยังประเทศที่สามเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น การกำหนดตัวชี้วัดในกลยุทธ์ที่ 1 จะเป็นการวัดประสิทธิภาพของ Corridor ในมิติบูรณาการ โดยแยกวัดผลการดำเนินงานตามหน่วยงานผู้รับผิดชอบ เพื่อให้บังเกิดผลสำเร็จตามเป้าหมายของแผนยุทธศาสตร์ ประกอบด้วย 4 ตัวชี้วัดย่อย ดังนี้

1) ระยะเวลาที่ใช้บริการ (Service time) ที่ประตูลำเลียงหลักลดลง

1.1) ทำเรือแหลมฉบัง

วัตถุประสงค์ในการวัด Service time ที่ท่าเรือแหลมฉบังเป็นการแสดงความสามารถของท่าเรือที่มีการบริหารจัดการเพื่ออำนวยความสะดวกให้เรือสามารถเข้า-ออกได้อย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นตัวชี้วัด (indicator) เปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นที่อยู่ในภูมิภาคใกล้เคียงกันได้ ผู้ประกอบการสามารถใช้เป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจในการเลือกใช้บริการท่าเรือ ซึ่งตัวชี้วัดของท่าเรือ คือ ระยะเวลาในการใช้บริการลดลงโดยทั่วไปจะนับตั้งแต่เรือเทียบท่าจนถึงออกจากท่า (ship turnaround time) เนื่องจากเวลาที่สั้นลงจะมีผลต่อต้นทุนและการแข่งขัน โดยกำหนดค่าเป้าหมาย ดังนี้

รายการ	หน่วย	2555*	2556	2557	2558	2559	2560
1. ระยะเวลาการปฏิบัติงานของเรือเทียบท่า (Ship Working Time) เฉลี่ยไม่มากกว่า	ชั่วโมง/เที่ยวเรือ						
(1) เรือ Feeder ความยาวเรือ 100 – 235 เมตร (เฉลี่ยบรรทุก 1,000 TEU/เที่ยวเรือ)		12.31	12.20	12.10	12.00	11.50	11.40
(2) เรือ Mother Vessel ความยาวเรือเกินกว่า 235 เมตร (เฉลี่ยบรรทุกและขนถ่ายตู้สินค้า 6,130 TEU/เที่ยวเรือ)		25.54	25.45	25.35	25.25	25.15	25.05
2. ระยะเวลารถบรรทุกเข้าไปรับ-ส่งมอบตู้สินค้าภายในท่าเทียบเรือ (Truck Turnaround Time: TTT) เฉลี่ยภายใน 30 นาทีต่อคัน สามารถทำได้ไม่น้อยกว่าร้อยละของจำนวนรถบรรทุกทั้งหมด	ร้อยละ	77.25	77.35	77.45	77.55	78.05	78.15

* ค่าเฉลี่ยที่เกิดขึ้นจริง (จำนวน 991.70 TEU /เที่ยวเรือ สำหรับเรือ Feeder และจำนวน 6,127.77 TEU สำหรับเรือแม่)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: การท่าเรือแห่งประเทศไทย

หมายเหตุ 1. ระยะเวลาการปฏิบัติงานของเรือเทียบท่า คือ ระยะเวลาตั้งแต่เรือเทียบท่า ทำการขนถ่ายและบรรทุกตู้สินค้าขึ้นลงเรือ จนถึงเรือออกจากท่าเทียบเรือ โดยแบ่งตามประเภทและขนาดความยาวเรือตู้สินค้า 2 ประเภท คือ เรือลำเลียง (Feeder) และเรือแม่ (Mother Vessel) ซึ่งจะจัดเครื่องมือยกขนจำนวนแตกต่างกัน

2. ระยะเวลารถบรรทุกเข้าไปรับ-ส่งมอบตู้สินค้าภายในท่าเทียบเรือ คือ ระยะเวลาที่รถบรรทุกผ่านเข้าประตูท่าเทียบเรือ และรับมอบหรือส่งมอบตู้สินค้าที่ลานกองเก็บตู้สินค้า จนถึงนำรถบรรทุกออกจากประตูท่าเทียบเรือ

1.2) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ลักษณะของพื้นที่ภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ

(1) **พื้นที่คลังสินค้า** (Cargo Terminal Area) หรือการให้บริการนำเข้าส่งออกสินค้าทางตรง หมายถึง พื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการตัวแทนสายการบิน

(2) **พื้นที่สำหรับเพิ่มมูลค่าสินค้า** (Value Added Area) หมายถึง พื้นที่ประกอบกิจการของผู้ประกอบการกิจการของผู้ประกอบการพาณิชย์กรรมด้านการเพิ่มมูลค่าสินค้า (พื้นที่คลังสินค้า 1-4) ซึ่งกิจกรรมที่กรมศุลกากรอนุญาตให้ดำเนินการภายในเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้คือ การค้า การแบ่งแยก กอง การตัดประเภท การคัดเลือก การบรรจุ การแบ่งบรรจุ การบรรจุใหม่ การปิดผนึกหรือเครื่องหมายอื่นใด และกิจกรรมอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ทั้งนี้ บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน) ได้ให้สิทธิในการให้บริการนำเข้าส่งออกสินค้าตามปกติ (Direct Import & Export, Transshipment Cargo & Transit Cargo) ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ บริษัท ดับบลิวเอฟเอส พีจี คาร์โก จำกัด มีกิจกรรมการให้บริการ ดังนี้

กระบวนการ	ระยะเวลา (นาที)	หน่วยงานดำเนินการ
1) สินค้าขาออกนอกประเทศ		
(1) เข้าพื้นที่เขตปลอดอากรจนถึงอาคารขนถ่ายสินค้า	10	ทอท. / ศก.
(2) ภายในอาคารขนถ่ายสินค้า	90	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท WFSPG จำกัด
(3) จากอาคารขนถ่ายสินค้าไปยังอากาศยาน	60	ทอท.
ระยะเวลารวม	160	
2) สินค้าขาเข้าในประเทศ		
(1) จากอากาศยานไปยังอาคารขนถ่ายสินค้า	60	ทอท.
(2) ภายในอาคารขนถ่ายสินค้า	90	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท WFSPG จำกัด
(3) จากอาคารขนถ่ายสินค้าออกนอกพื้นที่เขตปลอดอากร	60	ทอท. / ศก.
ระยะเวลารวม	160	

กำหนดตัวชี้วัด Service time เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

ระยะเวลาในการให้บริการ	2555	2556	2557	2558	2559	2560
สินค้าขาออกนอกประเทศ (นาที)	160	160	160	160	160	160
สินค้าขาเข้าในประเทศ (นาที)	160	160	160	160	160	160

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)

2) ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง – ปลายทางลดลง

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งภายในประเทศไทยให้สามารถเชื่อมโยงไปสู่ต่างประเทศ จะส่งผลให้ระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางมีความสะดวกและรวดเร็วเพิ่มมากขึ้น โดยกำหนดตัวชี้วัดตามแนว Logistics Corridor ที่สำคัญ จำนวน 4 เส้นทาง ดังนี้

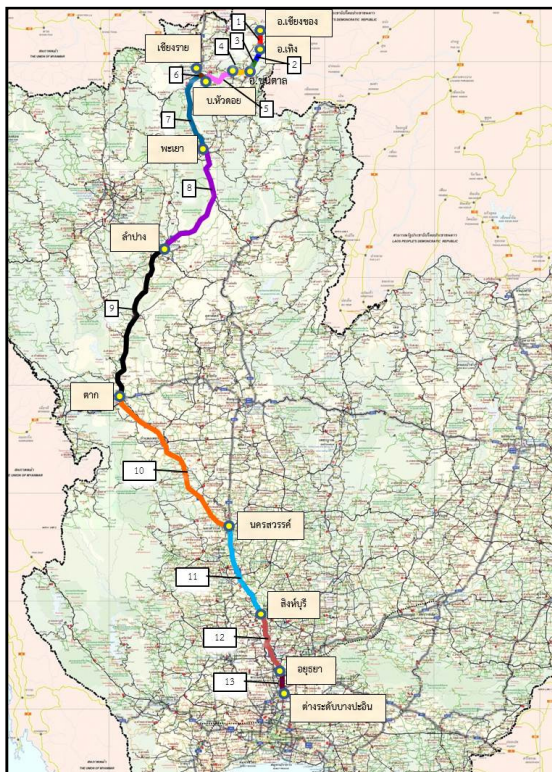
2.1) แนวเหนือ-ใต้

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชม.)					
		2555	2556	2557	2558	2559	2560
1.1) เชียงราย (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4) - กทม.	912	17	17	17	16.5	16	15.2
1.2) ชุมพร-สงขลา (ด่านสะเดา)	531	9	9	9	9	8.8	8.8

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมทางหลวง

ตารางแสดงระยะทางแนวเส้นทางเชียงราย (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4) - กทม. (แนวเหนือ)

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน ช่อง จราจร	แผน ดำเนินงาน	หมายเหตุ
1	AH 3	1020	อ.เชียงของ (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาวแห่งที่ 4)–อ.ขุนตาล	30	4	-	-
2	AH 3	1020	อ.ขุนตาล - อ.เทิง (เชียงราย-เชียงของ ตอน 3)	25	2	56-58	อยู่ระหว่างการ ก่อสร้าง
3	AH 3	1020	อ.ขุนตาล - อ.เทิง (เชียงราย-เชียงของ ตอน 4)	16	2	58-60	เสนอ พรบ. เงินกู้
4	AH 3	1152	เชียงราย – อ.ขุนตาล ตอน 2	24.3	2	58-60	เสนอองปปี 58
5	AH 3	1152	เชียงราย – อ.ขุนตาล ตอน 1	24	2	59-61	เสนอ พรบ. เงินกู้
6	AH 3	1152	บ.หัวดอย – จ.เชียงราย	6.4	4	-	-
7	AH 2	1	จ.เชียงราย – จ.พะเยา	94	4	-	-
8	AH 2	1	จ.พะเยา – จ.ลำปาง	131	4	-	-
9	AH 2	1	จ.ลำปาง – จ.ตาก	174	4	-	-
10	AH1/AH 2	1	จ.ตาก – จ.นครสวรรค์	185	4	-	-
11	AH1/AH 2	1,32	จ.นครสวรรค์ – จ.สิงห์บุรี	101	4	-	-
12	AH1/AH 2	32	จ.สิงห์บุรี – จ.อยุธยา	71	4	-	-
13	AH1/AH 2	32	จ.อยุธยา – ต่างระดับ บางปะอิน	30	8	-	-
	รวม			911.7			



รูปที่ 4 แนวเส้นทางเชียงราย (สะพานข้ามแม่น้ำโขง
แห่งที่ 4) - กทม.

ตารางแสดงระยะทางแนวเส้นทางชุมพร-สงขลา (ด้านสะเดา) (แนวใต้)

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน ช่องจราจร	แผน ดำเนินงาน	หมายเหตุ
1	AH 2	41	จ.ชุมพร – จ.สุราษฎร์ธานี	173	4	-	-
2	AH 2	41	จ.สุราษฎร์ธานี – จ.พัทลุง	211	4	-	-
3	AH 2	4	จ.พัทลุง – จ.สงขลา (ด้านสะเดา)	147	4	-	-
รวม				531			



รูปที่ 5 แนวเส้นทางชุมพร-สงขลา (ด้านสะเดา)

2.2) แนวหนองคาย – ท่าเรือแหลมฉบัง

เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชม.)					
		2555	2556	2557	2558	2559	2560
หนองคาย – ท่าเรือแหลมฉบัง	645	11.7	11.7	11.7	11.7	11	10.7

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมทางหลวง

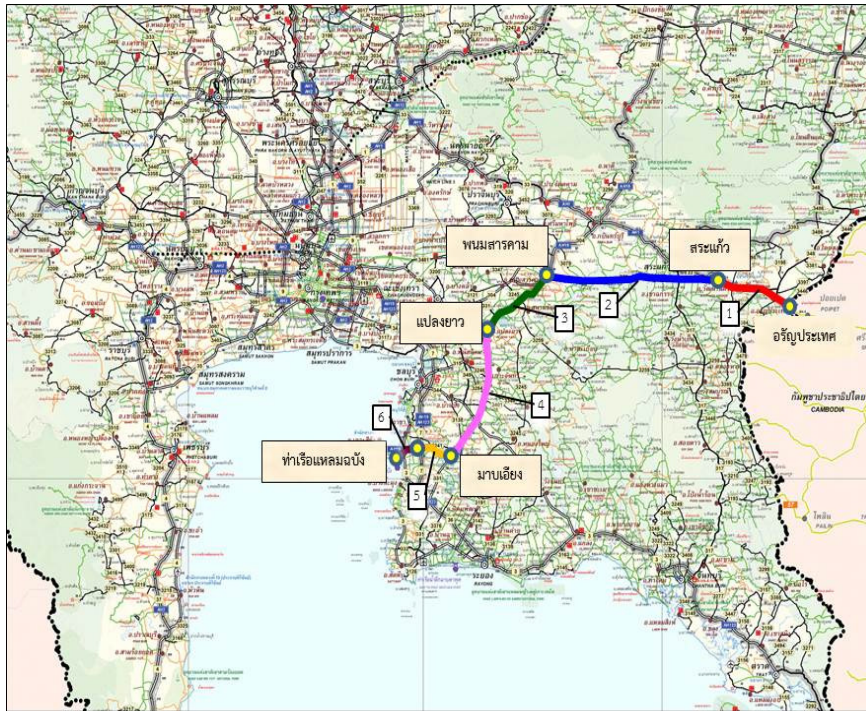
ตารางแสดงระยะทางเส้นทางหนองคาย – ท่าเรือแหลมฉบัง

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน ช่องจราจร	แผน ดำเนินงาน	หมายเหตุ
1	AH 12	2	จ.หนองคาย (สะพานมิตรภาพ ไทย-ลาวแห่งที่ 1) – จ.อุดรธานี	51	4	-	-
2	AH 12	2	จ.อุดรธานี – จ.ขอนแก่น	115	4	-	-
3	AH 12	2	จ.ขอนแก่น – จ.นครราชสีมา	190	4	-	-

2.3) ท่าเรือแหลมฉบัง – สระแก้ว (อรัญประเทศ)

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมทางหลวง

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน ช่องจราจร	แผน ดำเนินงาน	หมายเหตุ
1	AH 1	33	อ.อรัญประเทศ – จ.สระแก้ว	40	4	-	-
2	-	359	จ.สระแก้ว (แยก 33/359) – อ.พนมสารคาม (แยก 359/304)	73	2	56-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
3	AH 19	331	อ.พนมสารคาม (แยก 359/304) – อ.แปลงยาว	15	4	-	-
4	AH 19	331	อ.แปลงยาว – มابเอยีง	58	4	-	-
5	AH 19	331	มابเอยีง – ต่างระดับหนองขาม	23	4	-	-
6	AH 19	7	ต่างระดับหนองขาม – ท่าเรือแหลมฉบัง	8	4	-	-
	รวม			217			



รูปที่ 7 แนวเส้นทางท่าเรือ
แหลมฉบัง – สระแก้ว
(อรัญประเทศ)

2.4) จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) – อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)

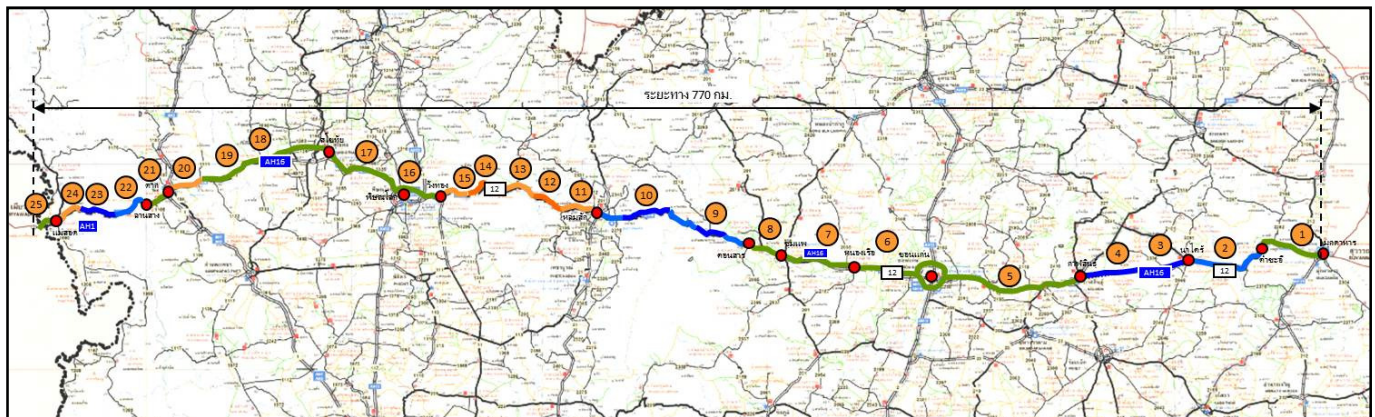
เส้นทาง	ระยะทาง (กม.)	ระยะเวลาการเดินทาง (ชม.)					
		2555	2556	2557	2558	2559	2560
จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) – อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)	770	16	16	16	15.5	15.4	14

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมทางหลวง

ตารางแสดงระยะทางเส้นทางจ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) – อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวง หมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวน ช่อง จราจร	แผน ดำเนินงาน	หมายเหตุ
1	AH 16	12	จ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) – คำชะอี	42	4	-	-
2	AH 16	12	คำชะอี – นาไคร้ – บ.สมเด็จ	107	2	57-59	เสนอ พรบ.เงินกู้
3	AH 16	12	บ.สมเด็จ – จ.กาฬสินธุ์ ตอน 2	19	2	59-61	เสนอ พรบ.เงินกู้
4	AH 16	12	บ.สมเด็จ – จ.กาฬสินธุ์ ตอน 1	11	2	55-57	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
5	AH 16	12	จ.กาฬสินธุ์ – จ.ขอนแก่น	88	4	-	-
6	AH 16	12	จ.ขอนแก่น – หนองเรือ	43	4	-	-
7	AH 16	12	हनองเรือ – ชุมแพ	36	4	-	-
8	AH 16	12	ชุมแพ – คอนสาร	26	4	-	-
9	AH 16	12	หล่มสัก – น้ำหนาว ตอน 2	49	2	58-60	เสนอ พรบ.เงินกู้
10	AH 16	12	หล่มสัก – น้ำหนาว ตอน 1	15	2	57-59	เสนอ พรบ.เงินกู้
11	AH 16	12	พิษณุโลก – หล่มสัก ตอน 2D	14.1	2	55-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
12	AH 16	12	พิษณุโลก – หล่มสัก ตอน 2C	17.7	2	55-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
13	AH 16	12	พิษณุโลก – หล่มสัก ตอน 2B	18.3	2	55-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

ลำดับที่	หมายเลขทางหลวง ASEAN/ASIAN	ทางหลวงหมายเลข	ชื่อสายทาง	ระยะทาง (กิโลเมตร)	จำนวนช่องจราจร	แผนดำเนินงาน	หมายเหตุ
14	AH 16	12	พิษณุโลก – หล่มสัก ตอน 2A	24	2	55-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
15	AH 16	12	พิษณุโลก – หล่มสัก ตอน 1	30.1	2	55-58	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
16	AH 16	12	วังทอง – จ.พิษณุโลก	16	4	-	-
17	AH 16	12	จ.พิษณุโลก – จ.สุโขทัย	59	4	-	-
18	AH 16	12	จ.สุโขทัย – จ.ตาก ตอน 1	20	4	-	-
19	AH 16	12	จ.สุโขทัย – จ.ตาก ตอน 2	23	4	-	-
20	AH 16	12	จ.สุโขทัย – จ.ตาก ตอน 3	22.9	2	53-56	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
21	AH 1	12	จ.ตาก – อ.แม่สอด ตอน 1	12	4	-	-
22	AH 1	12	จ.ตาก – อ.แม่สอด ตอน 2	13.2	2	53-56	อยู่ระหว่างการก่อสร้าง
23	AH 1	12	จ.ตาก – อ.แม่สอด ตอน 3	20	2	56-58	เสนอ พรบ.เงินกู้
24	AH 1	12	จ.ตาก – อ.แม่สอด ตอน 4	31	2	57-59	เสนอ พรบ.เงินกู้
25	AH 1	12	อ.แม่สอด – สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย	12	4	-	-
รวม				770			



รูปที่ 8 แนวเส้นทางจ.มุกดาหาร (สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 2) – อ.แม่สอด จ.ตาก (สะพานมิตรภาพไทย-พม่า ข้ามแม่น้ำเมย)

หมายเหตุ: ตัวชี้วัดทั้ง 4 เส้นทาง

1. เป็นการวิเคราะห์ในกรณีที่มีโครงการตามแผนงาน เช่น รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง มอเตอร์เวย์ และโครงการตามแนวสายทางกำหนด
2. ความเร็วสูงสุดของรถบรรทุก ไม่เกิน 60 กม./ชม.
3. สภาพภูเขา ความเร็วในการขับขี่จะลดลง

3) ปริมาณสินค้าผ่านประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น

ปัจจุบันเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับสินค้าได้ 1.7 ล้านตัน/ปี หากแต่มีปริมาณสินค้าผ่าน ทสภ. เพียง 1.3 ล้านตัน/ปี ในขณะที่ ทลช. ชั้นที่ 1 และ 2 มีขีดความสามารถรองรับสินค้าได้ 10.8 ล้าน TEU/ปี แต่มีปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือในปี พ.ศ. 2554 เท่ากับ 5.7 ล้าน TEU/ปี ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบัง และ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำเป็นต้องมีกลยุทธ์เพื่อชักจูงให้ผู้ประกอบการขนส่งเข้ามาใช้บริการเพิ่มขึ้น เพื่อให้สามารถสะท้อนประสิทธิภาพการบริหารจัดการของประตูการค้าหลักทั้ง 2 แห่ง โดยตัวชี้วัดปริมาณสินค้าผ่านประตูการค้าหลักทั้งสองแห่งพร้อมกำหนดค่าเป้าหมาย ดังนี้

ประตูกำหนดหลัก	2555	2556	2557	2558	2559	2560
ท่าเรือแหลมฉบัง (ล้าน TEU)	5.83*	6.06	6.37	6.68	7.02	7.37
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ล้านตัน)	1.35*	1.41	1.47	1.54	1.60	1.67

*ตัวเลขที่เกิดขึ้นจริง

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: การท่าเรือแห่งประเทศไทย และ บริษัท ท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย จำกัด (มหาชน)

4) จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก (สะสม) เพิ่มขึ้น

เมื่อมีการให้บริการขนส่งระหว่างประเทศการขนส่งต่างๆ ภายในประเทศ และบริการขนส่งระหว่างประเทศจากประเทศการขนส่งภายในประเทศไปยังประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เส้นทางที่พัฒนาขึ้น ใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศจะเป็นตัวบ่งชี้ว่ามีการประกอบการขนส่งสินค้าในเส้นทางที่พัฒนาขึ้นหรือไม่ และสะท้อนถึงความสะดวกของเส้นทางรวมถึงมีปริมาณสินค้าผ่านประตูที่มากพอ

	2555	2556	2557	2558	2559	2560
จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก(สะสม)	816	856	898	942	989	1,038

หมายเหตุ ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศ หมายถึง ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศประเภทการขนส่งไม่ประจำทางด้วยรถบรรทุก และประเภทการขนส่งส่วนบุคคลด้วยรถบรรทุก

จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาต = จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตฯ ในปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นร้อยละ 5

หน่วยงานจัดเก็บข้อมูล: กรมการขนส่งทางบก

9.2 ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ

ปัจจุบันปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักมากกว่าร้อยละ 80 ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยสูงกว่าในประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่ง ดังนั้น ในแผนยุทธศาสตร์ฉบับนี้จึงตั้งเป้าหมายว่าจะเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้น ดังนี้

1. สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มขึ้น

ทางรถไฟ: กรณีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ จาก ICD ลาดกระบัง ไปท่าเรือแหลมฉบัง ให้สัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟต่อการขนส่งทางถนน เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ที่ระดับ 30:70 ในปี พ.ศ. 2555 เป็นที่ระดับ 50:50 ภายในปี พ.ศ. 2560

ทางน้ำ: สัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งหมด เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และ ร้อยละ 6 ตามลำดับ ภายในปี พ.ศ. 2560

2. ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 1.78* บาท-ตัน/กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2560

* หมายเหตุ ผลการคาดการณ์ปริมาณต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ย (กรณีมีโครงการ) จากโครงการศึกษาวิเคราะห์ระบบโครงสร้างต้นทุนการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ (สนข., 2553)

9.3 ตัวชี้วัดกลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศจีน - อาเซียน และอาเซียน - อินเดีย

การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกฝั่งทะเลอันดามันและโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่ง กำหนดเป้าหมาย ดังนี้

1. เริ่มการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ในปี พ.ศ. 2559

2. เริ่มก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันกับเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศ ในปี พ.ศ. 2560

10. สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 – 2560)

เพื่อให้การขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้พิจารณาคัดเลือกแผนงาน/โครงการตอบสนองเป้าประสงค์และกลยุทธ์เพื่อบรรจุในแผนยุทธศาสตร์ฯ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) รวม 112 โครงการ วงเงิน 697,711.288 ล้านบาท ดังนี้

	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ		
แนวทางที่ 1.1 พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง	11	113,877.243
แนวทางที่ 1.2 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประตูการขนส่ง	48	117,613.894
แนวทางที่ 1.3 เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประตูการขนส่งภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน	4	533.841
รวม	63	232,024.978
กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ		
แนวทางที่ 2.1 พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ	30	442,020.659
แนวทางที่ 2.2 พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ	5	67.000
แนวทางที่ 2.3 ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ	10	7,133.963
รวม	45	449,221.622
กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน – อินเดีย		
แนวทางที่ 3.1 พัฒนาท่าเรือหลักปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง	2	12,537.762
แนวทางที่ 3.2 พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือหลักปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ	2	3,926.926
รวม	4	16,464.688
รวมทั้งสิ้น	112	697,711.288

ทั้งนี้ วงเงินในการดำเนินโครงการดังกล่าวข้างต้น ประกอบด้วยแหล่งเงินจาก (1) งบประมาณแผ่นดิน วงเงิน 70,247.181 ล้านบาท (2) รายได้ของรัฐวิสาหกิจ วงเงิน 100,449.504 ล้านบาท และ (3) บรรจุใน (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ. วงเงิน 527,014.603 ล้านบาท

ภาคผนวก

ภาคผนวก 1

สรุปแผนงาน/โครงการแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ					
แนวทางที่ 1.1 พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง					
ท่าเรือแหลมฉบัง (ประตูการค้าหลัก)					
1	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (จ้างที่ปรึกษาฯ เพื่อศึกษาความเหมาะสม)	กทท.	2557-2560	34,958.130	รายได้ กทท.
2	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	2557-2558	2,944.920	รายได้ กทท.
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ประตูการค้าหลัก)					
3	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2	ทอท.	2554-2560	62,503.214	รายได้ ทอท.
สิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน					
4	โครงการก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย ระยะที่ 1/1	ขบ.	2556-2559	1,499.385 8.635 1,490.750	งบประมาณ พ.ร.บ.
5	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางถนนด้วยรถบรรทุก 15 แห่ง 1) เมืองชายแดน 7 แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา และนราธิวาส 2) เมืองหลัก 8 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก นครสวรรค์ ขอนแก่น นครราชสีมา อุบลราชธานี ปราจีนบุรี และสุราษฎร์ธานี	ขบ.	2557-2560	11,856.880	พ.ร.บ.
6	ศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม (จ้างศึกษาความเหมาะสมฯ)	ขบ.	2556-2560	23.048	งบประมาณ
7	โครงการศึกษาแนวทางส่งเสริมและพัฒนาระบบเพื่อเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ในการภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างผู้ประกอบการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง (e-Freight & e-Transport) ในการเข้าสู่ AEC	สพค./คค.	2557	8.426	งบประมาณ
8	โครงการพัฒนาส่วนขยายเพิ่มเติมระบบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำเพื่อรองรับระบบ Transport Single Window e-Logistics	จท.	2556	10.000	งบประมาณ
9	โครงการพัฒนาปรับปรุงระบบ ที่เกี่ยวข้องกับ National Single Window	จท.	2559	30.000	งบประมาณ
10	โครงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศของท่าเรือแหลมฉบังเพื่อเชื่อมโยงระบบ NSW	กทท.	2557	34.240	รายได้ กทท.
11	งานพัฒนาระบบบอกใบอนุญาตส่งหรือพาว์ดอันทรราย หรือสัตว์ไปกับอากาศยานและเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW (หมายเหตุ : ยังไม่ได้ตัวผู้รับจ้างศึกษา)	ทอท.	2554	9.000	รายได้ ทอท.
วงเงิน แนวทาง 1.1				113,877.243	
แนวทางที่ 1.2 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงประตูการขนส่ง					
ท่าเรือแหลมฉบัง (ประตูการค้าหลัก)					
12	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง/มาบตาพุดทางหลวงหมายเลข 331 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 36 -ทางหลวงหมายเลข 3 (สี่ดหีบ) ระยะทาง 28 กม.	ทล.	2554-2557	374.998	งบประมาณ
13	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง/มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 3138 (อ.บ้านบึง) – บรรจบทางหลวง หมายเลข 331 ระยะทาง 6 กม.	ทล.	2555-2557	151.000	งบประมาณ
14	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 3138 (อ.บ้านบึง) – บรรจบทางหลวง หมายเลข 331 ระยะทาง 20 กม.	ทล.	2556-2558	800.000	งบประมาณ
15	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง / มาบตาพุด ทางหลวงหมายเลข 3138 (อ.บ้านบึง) – บรรจบทางหลวง หมายเลข 331 ระยะทาง 19 กม.	ทล.	2557-2559	670.000	พ.ร.บ.
16	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง/มาบตาพุดทางหลวง 331 แปรลงยาว-บรรจบสาย 304 (อ.พนมสารคาม) ระยะทาง 5 กม.	ทล.	2556-2558	250.000	งบประมาณ
17	โครงการบูรณะทางหลวง ทล. 331 ตอน เนินผาสุก - บรรจบ ทล. 331 (มาบเอียง) ช่วง กม. 0+000 - กม. 16 +542 ระยะทาง 17 กม.	ทล.	2557-2559	350.000	งบประมาณ
18	ก่อสร้างถนนท่าเรือแหลมฉบัง สาย แยกทางหลวงหมายเลข 7 (กม. ที่ 107+200) –ท่าเรือแหลมฉบัง อ.ศรีราชา จ.ชลบุรี ระยะทาง 11.000 กม.	ทช.	2557-2561	1,996.070	พ.ร.บ.
19	ถนน สาย รย.3013 แยก ทล. 331-ทล. 3191 จ.ระยอง ระยะทาง 17.31 กม.	ทช.	2557-2561	964.560	พ.ร.บ.

หมายเหตุ พ.ร.บ. หมายถึง (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ประตูการค้าหลัก)				
20	ก่อสร้างถนนสาย ฉ.3001แยกทางหลวง หมายเลข 314 - ลาตกระบัง จ.ฉะเชิงเทรา ระยะทาง 20.385 กม.	ทช.	2557-2559	3,969.225	พ.ร.บ.
21	ก่อสร้างถนนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสาย A11 ถนนวัดกิ่งแก้ว - สาย A6 จ.สมุทรปราการ ระยะทาง 6.5 กม	ทช.	2558-2562	3,451.548	พ.ร.บ.
22	ถนนสายเชื่อมถนนกิ่งแก้ว-ถนนรัตนโกสินทร์ 200 ปี (ช่วง 2) 10 กม.	ทช.	2558-2563	6,239.850	พ.ร.บ.
	ท่าเทียบเรือพาณิชย์เชียงแสน/ด่านเชียงแสน (ประตูการค้าชายแดน)				
23	ก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน 2 ทางหลวงหมายเลข 1129 อ. เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน 1 ระยะทาง 10 กม.	ทล.	2555-2557	301.000	งบประมาณ
24	ก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน 2 ทางหลวงหมายเลข 1129 อ. เชียงแสน-อ. เชียงของ ตอน 2 ระยะทาง 42 กม.	ทล.	2557-2559	1290.000	งบประมาณ
25	ก่อสร้างถนนเข้าท่าเรือเชียงแสน 2 ทางหลวงหมายเลข 1 อนุสาวรีย์ พ่อขุนเม็งราย-แม่จัน ตอนที่ 1 ระยะทาง 5 กม. ตอนที่ 2 ระยะทาง 5 กม.	ทล.	2558-2559 2558-2559 2558-2559	220.000 120.000 100.000	งบประมาณ
26	ก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเชียงราย ด้านตะวันตก ระยะทาง 28 กม.	ทล.	2557-2559	1,200.000	งบประมาณ
27	โครงการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรมและผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมืองเชียงของ ระยะทาง 11 กม.	ทล.	2558	15.000	งบประมาณ
28	ก่อสร้างถนนเชื่อมท่าเรือเชียงแสน 2 สายแยกทางหมายเลข1129 - แยกทางหลวงหมายเลข 10 อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทาง 14.55 กม.	ทช.	2549-2558	904.120	งบประมาณ
29	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน 2 สายเชื่อม จ 3- วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 1) อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 9.182 กม.	ทช.	2549-2558	964.921	งบประมาณ
30	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน 2 สายแยกทางหลวงหมายเลข 1098 - แยกทางหลวงหมายเลข 1 อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 26.075 กม.	ทช.	2557-2560	1,788.400	งบประมาณ
31	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน 2 สายเชื่อม จ 3- วงแหวนตะวันตก (ตอนที่ 2) อ.เมือง จ.เชียงราย ระยะทาง 2.264 กม.	ทช.	2558-2560	176.050	พ.ร.บ.
32	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือเชียงแสน 2 สาย ขร.4049 แยกทางหลวงหมายเลข 1129 - บ.ดอนงาม อ.เชียงแสน จ.เชียงราย ระยะทาง 17.404 กม.	ทช.	2558-2562	808.684	พ.ร.บ.
	สะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4/ด่านเชียงของ (ประตูการค้าชายแดน)				
33	การก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง บริเวณ อ.เชียงของ เพื่อเชื่อมโยงทางหลวง R3 ที่ห้วยทราย สป.ลาว	ทล.	2552-2556	770.820	งบประมาณ
34	ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ทล. 1020 สายเชียงราย-เชียงของ ตอน 3 ระยะทาง 25 กม.	ทล.	2557-2559	850.000	พ.ร.บ.
35	ถนนเชื่อมต่อสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 ทล. 1020 สายเชียงราย-เชียงของ ตอน 4 ระยะทาง 16 กม.	ทล.	2558-2560	720.000	พ.ร.บ.
36	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.1021 สายดอกคำใต้-อ.เทิง ตอน 1 ระยะทาง 45 กม.	ทล.	2558-2560	2,150.000	พ.ร.บ.
37	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.1021 สายดอกคำใต้-อ.เทิง ตอน 2 ระยะทาง 45 กม.	ทล.	2559-2561	2,200.000	พ.ร.บ.
38	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.1152 สายเชียงราย-ขุนตาล ตอน 1 ระยะทาง 24 กม.	ทล.	2559-2561	1,000.000	งบประมาณ
39	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.1152 สายเชียงราย-ขุนตาล ตอน 2 ระยะทาง 24.3 กม.	ทล.	2557-2559	800.000	งบประมาณ
40	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงสะพานข้าม แม่น้ำโขง สายแยกทางหลวงหมายเลข 1020 - บ.กัวแก้ว อ.เทิง, จุน จ.เชียงราย, พะเยา ระยะทาง 43.709 กม.	ทช.	2551-2562	1,636.500	งบประมาณ
	ด่านอรัญประเทศ				
41	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.359 สาย อ.พนมสารคาม-สระแก้ว ระยะทางรวม 73 กม. ตอน 1 ระยะทาง 27.900 กม. ตอน 2 ระยะทาง 17.100 กม. ตอน 3 ระยะทาง 27.700 กม.	ทล.	2555-2557	1,200.00 451.00 360.00 389.00	งบประมาณ

หมายเหตุ พ.ร.บ. หมายถึง (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
42	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.317 สาย จันทบุรี - สระแก้ว ตอน 1 ระยะทาง 24.200 กม. ตอน 2 ระยะทาง 18.006 กม. ตอน 3 ระยะทาง 20 กม. ตอน 4 ระยะทาง 23 กม. ตอน 5 ระยะทาง 20 กม. ตอน 6 ระยะทาง 20 กม. ตอน 7 ระยะทาง 22 กม.	ทล.	2554-2556 2555-2557 2556-2558 2557-2559 2558-2560 2558-2560 2559-2561	5,417.850 597.850 550.000 750.000 920.000 850.000 850.000 900.000	งบประมาณ งบประมาณ งบประมาณ พ.ร.บ. พ.ร.บ. พ.ร.บ. พ.ร.บ.
ด้านนครพนม					
43	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.22 สาย อ.พังโคน - อ.พรรณานิคม	ทล.	2557-2559	550.000	งบประมาณ
44	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.22 สาย อ.หนองหาน - อ.สว่างแดนดิน ตอน 1	ทล.	2557-2559	880.000	งบประมาณ
45	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.22 สาย อ.หนองหาน - อ.พรรณานิคม	ทล.	2558-2560	2,000.000	พ.ร.บ.
46	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.22 สาย สกลนคร - นครพนม	ทล.	2557-2560	1,720.000	พ.ร.บ.
ด้านมุกดาหาร					
47	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.12 สาย กาฬสินธุ์ - อ.สมเด็จ ตอน 2	ทล.	2558-2560	760.000	พ.ร.บ.
48	การก่อสร้างทางแนวใหม่ 4 ช่องจราจร ทล.12 สาย กาฬสินธุ์ - นาโคไค้ - อ.คำชะอี	ทล.	2557-2560	4,300.000	พ.ร.บ.
ด้านแม่สอด					
49	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.12 สาย ตาก - แม่สอด ตอน 3 และ 4	ทล.	2557-2559	2,300.000	พ.ร.บ.
50	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน 1	ทล.	2557-2560	700.000	งบประมาณ
51	การก่อสร้างทาง 4 ช่องจราจร ทล.12 สาย อ.หล่มสัก - อ.น้ำหนาว ตอน 2	ทล.	2558-2560	2,900.000	พ.ร.บ.
52	การก่อสร้างทางเลี่ยงแม่สอด ทล.12 รวมสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2	ทล.	2559-2561	1,751.000	พ.ร.บ.
ด้านสะเดา					
53	การศึกษาทบทวนโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนมาเลเซีย	ทล.	2555-2556	20.000	งบประมาณ
ด้านบ้านพุน้ำร้อน					
54	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ระยะทาง 98 กม.	ทล.	2557-2561	55,620.000	พ.ร.บ.
55	โครงการศึกษาความเหมาะสม ทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสาย กาญจนบุรี- ชายแดนไทย/พม่า (บ.พุน้ำร้อน)	ทล.	2555-2556	30.000	งบประมาณ
พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า					
56	โครงการก่อสร้างอาคารขนถ่ายสินค้าและอาคารคลังสินค้าภายในสถานีขนส่งสินค้า พุทธมณฑล	ขบ.	2555-2559	375.694	งบประมาณ
ศึกษาการพัฒนาโครงข่ายและสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง					
57	ขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)	สนข.	2555-2556	24.959	งบประมาณ
58	การศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับ เขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ	สนข.	2556-2558	29.600	งบประมาณ
59	การศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ	สนข.	2556-2557	22.045	งบประมาณ
				วงเงิน แนวทาง 1.2	117,613.894
แนวทาง 1.3 เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยที่จะให้บริการระหว่างประตูการขนส่งภายในประเทศ และการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน					
60	โครงการพัฒนาระบบการรับรองมาตรฐานคุณภาพในส่วนภูมิภาคเพื่อรองรับการเปิดเสรี ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ขบ.	2555-2560	137.854	งบประมาณ
61	โครงการส่งเสริมการประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	ขบ.	2555-2560	245.693	งบประมาณ
62	แผนพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการขนส่งทางถนน	ขบ.	2555-2560	19.075	งบประมาณ
63	โครงการสร้างนักขับรถมืออาชีพ	ขบ.	2555-2560	131.219	งบประมาณ
				วงเงิน แนวทาง 1.3	533.841
				วงเงิน กลยุทธ์ที่ 1	232,024.978

หมายเหตุ พ.ร.บ. หมายถึง (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
กลยุทธ์ที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ					
แนวทาง 2.1 พัฒนาโครงข่ายและจัดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ					
<u>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก</u>					
64	ก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางลำน้ำเพื่อการประหยัพลังงาน จ.อ่างทอง	จท.	2557-2562	1,338.131 15.000 1,323.131	งบประมาณ พ.ร.บ.
65	โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ	จท.	2555-2562	13,857.561	งบประมาณ
66	โครงการพัฒนาแม่น้ำป่าสัก 50.1) การพัฒนาร่องน้ำป่าสักในระยะเร่งด่วน 50.2) การพัฒนาร่องน้ำป่าสักในระยะยาว (1) ศึกษา/สำรวจ/ออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำเจ้าพระยาออกสู่ทะเล (2) ศึกษา สำรวจ ออกแบบรายละเอียดและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EHIA) ในการเพิ่มศักยภาพการขนส่งจากแม่น้ำป่าสักผ่านแม่น้ำบางปะกง	จท.	2557-2563	11,380.000	พ.ร.บ.
<u>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางชายฝั่ง</u>					
67	การก่อสร้างท่าเรือที่จังหวัดชุมพร	จท.	2551-2557	2,391.983	พ.ร.บ.
68	งานก่อสร้างท่าเทียบเรือคลองใหญ่ จ.ตราด	จท.	2554-2558	1,295.100	งบประมาณ
69	ก่อสร้างท่าเรือสมุทรสาคร	จท.	2557-2563	58.900	งบประมาณ
70	งานก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกอำเภอดอนสัก จ.สุราษฎร์ธานี	จท.	2557-2563	35.000	งบประมาณ
71	โครงการพัฒนาเพื่อเพิ่มศักยภาพท่าเทียบเรือขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนด้านชายแดน สิงขรเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้า และการท่องเที่ยวเส้นทาง East-West Ferry	จท.	2557	30.000	งบประมาณ
72	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	2557-2558	1,959.494	รายได้ กทท.
<u>การพัฒนาปรับปรุงร่องน้ำเพื่อการขนส่งทางน้ำ</u>					
73	โครงการปรับปรุงร่องน้ำเศรษฐกิจ 1) ขุดลอกร่องน้ำสงขลา 2) ขุดลอกร่องน้ำปัตตานี 3) ขุดลอกร่องน้ำสมุทรสาคร 4) ขุดลอกร่องน้ำบ้านดอน 5) ขุดลอกร่องน้ำปากพนัง 6) ขุดลอกร่องน้ำกันตัง 7) ขุดลอกร่องน้ำทางเข้าท่าเรือกรุงเทพร่องที่ 2 8) ขุดลอกร่องน้ำสมุทรสงคราม 9) ขุดลอกร่องน้ำขอนแก่น 10) ขุดลอกร่องน้ำภูเก็ต 11) ขุดลอกร่องน้ำท่าเทียบเรือเอนกประสงค์ระนอง 12) ร่องน้ำกระบี่ (ร่องใน)	จท.	2556-2561	2,924.500 420.000 537.000 315.000 481.000 354.000 294.000 405.000 11.050 11.050 33.200 33.200 30.000	งบประมาณ
<u>พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ</u>					
74	โครงการก่อสร้างทางคู่สายลพบุรี- ปากน้ำโพ	รฟท.	2555-2560	24,842.440	พ.ร.บ.
75	โครงการก่อสร้างทางคู่สายปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	2557-2562	29,882.260	พ.ร.บ.
76	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบะเบา-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	2557-2560	29,855.080	พ.ร.บ.
77	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	2557-2560	26,007.200	พ.ร.บ.
78	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	2557-2562	18,243.900	พ.ร.บ.
79	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	2557-2562	32,398.650	พ.ร.บ.
80	โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม-หัวหิน	รฟท.	2557-2560	20,038.430	พ.ร.บ.
81	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	2557-2561	9,436.500	พ.ร.บ.
82	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	รฟท.	2557-2560	17,292.530	พ.ร.บ.

หมายเหตุ พ.ร.บ. หมายถึง (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน
83	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	2557-2561	17,509.950	พ.ร.บ.
84	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายสุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์	รฟท.	2557-2562	35,544.150	พ.ร.บ.
85	โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกตอนฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - สายทาง (Chord Lines) 3 แห่งที่สถานี ชุมทาง ฉะเชิงเทรา-ชุมทางแก่งคอย และชุมทางบ้านภาชี	รฟท.	2557-2560	11,348.350	งบประมาณ (เงินกู้รัฐบาลรับ ภาระ)
86	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงชุมทางบ้านภาชี-นครหลวง	รฟท.	2557-2560	2,934.030	พ.ร.บ.
87	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงรายได้-เชียงของ	รฟท.	2557-2561	77,485.640	พ.ร.บ.
88	โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ เส้นทางบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	2558-2562	42,419.930	พ.ร.บ.
89	โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟระหว่างท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกทวาย	รฟท.	2557	45.000	งบประมาณ
90	โครงการจัดการถาวรดีเซลไฟฟ้า พร้อมอะไหล่สำหรับรถบรรทุกสูงสุด 20 คันต่อเพลลา จำนวน 20 คัน	รฟท.	2556-2558	3,300.000	งบประมาณ
91	โครงการจัดการถาวรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่สำหรับรถบรรทุกสูงสุด 15 คันต่อเพลลา จำนวน 7 คัน (เปลี่ยนวิธีการจัดหาจาก Barter Trade เป็นวิธีปกติ)	รฟท.	2556-2558	833.450	งบประมาณ
92	โครงการจัดการถาวรดีเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ เพื่อทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน	รฟท.	2556-2559	6,562.500	งบประมาณ
93	โครงการจัดการรถบรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน	รฟท.	2556-2559	770.000	งบประมาณ
			วงเงิน แนวทาง 2.1	442,020.659	
แนวทาง 2.2 พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ					
94	โครงการศึกษาผลกระทบของอนุสัญญากรอบความตกลงระหว่างประเทศ และการดำเนินการเพื่ออนุวัติการอนุสัญญากรอบความตกลงเกี่ยวกับการพาณิชย์	จท.	2558	10.000	งบประมาณ
95	โครงการศึกษาการพัฒนาการขนส่งทางน้ำและชายฝั่งเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	จท.	2558	9.000	งบประมาณ
96	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักการพัฒนาการพาณิชย์	จท.	2559	16.000	งบประมาณ
97	โครงการศึกษาเพื่อจัดทำแผนหลักพัฒนาและบริหารจัดการท่าเรือทั้งหมดของประเทศไทย	จท.	2559	16.000	งบประมาณ
98	โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาประเทศไทยให้เป็นประตู (Gate Way) ของอนุภาค	จท.	2558	16.000	งบประมาณ
			วงเงิน แนวทาง 2.2	67.000	
แนวทาง 2.3 ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ					
<u>ถนนเชื่อมสถานีขนส่งทางน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา และ จ.อ่างทอง</u>					
99	ก่อสร้างถนน สถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา-ทางหลวงหมายเลข 3063 แยกทางหลวงหมายเลข 32 - อ.นครหลวง ระยะทาง 10 กม.	ทล.	2556-2558	300.000	งบประมาณ
100	ก่อสร้างถนน สถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.พระนครศรีอยุธยา- ทางหลวงหมายเลข 329 1) ตอน 3 แยกทางหลวงหมายเลข 340 -อ.บางปะหัน ระยะทาง 6 กม. 2) ตอน อ.บางปะหัน - อ.ภาชี - บ. หินกอง ระยะทาง 44 กม.	ทล.	2556-2558	410.000	งบประมาณ
			2556-2558	1,350.000	
101	ก่อสร้างถนน สถานีขนส่งสินค้าทางน้ำ จ.อ่างทอง - ทางหลวงหมายเลข 32 สะพานลอยกลับรถ กม.55+000	ทล.	2558-2559	160.000	งบประมาณ
<u>ถนนเชื่อมโยงท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด</u>					
102	ก่อสร้างถนนท่าเรือคลองใหญ่ จ.ตราด ทางหลวงหมายเลข 318 ตราด-หาดเล็ก ตอน 3 ระยะทาง 54 กม.	ทล.	2556-2558	1,070.000	งบประมาณ
<u>ถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง</u>					
103	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนองทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - กระบุรี ตอน 1 ระยะทาง 16 กม.	ทล.	2555-2556	600.000	งบประมาณ
104	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง-ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนอง ตอน 2 ระยะทาง 25 กม.	ทล.	2556-2558	1,400.000	งบประมาณ
105	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนอง-ทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงชุมพร - ระนอง ตอน 3 ระยะทาง 29 กม.	ทล.	2558-2560	1,050.000	งบประมาณ
106	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือระนองทางหลวงหมายเลข 4 ช่วงกระบุรี - ระนอง ตอน 1, 2 ระยะทาง 49 กม.	ทล.	2557-2559	750.000	พ.ร.บ.

หมายเหตุ พ.ร.บ. หมายถึง (ร่าง) พระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ พ.ศ.

**สรุปแผนงาน/โครงการภายใต้แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนากระบวนโลจิสติกส์ของประเทศ ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)**

ลำดับ	แผนงาน/โครงการ	หน่วยงาน	ระยะเวลา	วงเงิน (ล้านบาท)	แหล่งเงิน	
107	ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	สนข.	2557-2559	34.963	งบประมาณ	
	การศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ (TDL)					
108	พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง	จท.	2558	9.000	งบประมาณ	
	โครงการศึกษาสภาพความต้องการและแนวทางการพัฒนาศักยภาพด้านพาณิชย์นาวี					
			วงเงิน แนวทาง 2.3	7,133.963		
			วงเงิน กลยุทธ์ที่ 2	449,221.622		
	กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรปเพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน – อินเดีย					
	แนวทาง 3.1 การพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง					
	109	งานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา จ.สตูล	จท.	2557-2562	11,677.762	พ.ร.บ.
	110	ก่อสร้างถนนเชื่อมโยงท่าเรือปากบาราทางหลวงหมายเลข 416 อ.ปะเหลียน อ.ทุ่งหว้า – อ.ละงู ระยะทาง 57 กม.	ทล.	2556-2558	860.000	งบประมาณ
				วงเงิน แนวทาง 3.1	12,537.762	
	แนวทาง 3.2 พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารากับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ					
	111	งานพัฒนาท่าเรือน้ำลึกบริเวณชายฝั่งทะเลอ่าวไทยตอนล่าง	จท.	2559-2561	3,676.926	พ.ร.บ.
	112	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ จะนะ-หาดใหญ่-ปากบารา	รฟท.	2558	250.000	งบประมาณ
				วงเงิน แนวทาง 3.2	3,926.926	
				วงเงิน กลยุทธ์ที่ 3	16,464.688	
			รวมวงเงินทั้งสิ้น	697,711.288		

ภาคผนวก 2

คำสั่งกระทรวงคมนาคม ที่ 195/2555

เรื่อง แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม
เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2555-2559



คำสั่งกระทรวงคมนาคม

ที่ ๑๙/๕ / ๒๕๕๕

เรื่อง แต่งตั้งคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์
ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙

อนุสนธิคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๗๑/๒๕๕๔ ลงวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๕๔ แต่งตั้งคณะทำงาน
จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙
โดยกำหนดอำนาจหน้าที่ให้พัฒนา ปรับปรุง และจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา
โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ รวมถึงให้ข้อมูล ข้อเสนอแนะ และข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์
เพื่อกำหนดกรอบแนวทางการพัฒนาและบูรณาการแผนงาน/โครงการสำหรับขับเคลื่อนการดำเนินงานพัฒนา
ระบบโลจิสติกส์การขนส่งของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม
ตามกรอบระยะเวลาที่กำหนด มีเป้าหมายการพัฒนาที่ชัดเจนสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศ
ในอนาคต

ในการประชุมคณะทำงานจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา
โลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ ครั้งที่ ๓/๒๕๕๕ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๕๕ มีมติให้แต่งตั้ง
ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติเป็นผู้ทำงานเพิ่มเติม เพื่อให้การพิจารณา
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙
มีความถูกต้อง สมบูรณ์ และสอดคล้องกับทิศทางนโยบายและแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ จึงให้ปรับปรุงคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ ๗๑/๒๕๕๔ ใหม่ ดังนี้

ข้อ ๑. องค์ประกอบ

- | | |
|--|-----------------------------|
| ๑.๑ ปลัดกระทรวงคมนาคม | ประธานคณะทำงาน |
| ๑.๒ รองปลัดกระทรวงคมนาคม
(ที่ได้รับมอบหมาย) | รองประธานคณะทำงาน (คนที่ ๑) |
| ๑.๓ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม
(ที่ได้รับมอบหมาย) | รองประธานคณะทำงาน (คนที่ ๒) |
| ๑.๔ อธิบดีกรมทางหลวง หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๕ อธิบดีกรมทางหลวงชนบท หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๖ อธิบดีกรมการขนส่งทางบก หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๗ อธิบดีกรมเจ้าท่า หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๘ อธิบดีกรมการบินพลเรือน หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๙ ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติ | ผู้ทำงาน |

- | | | |
|------|--|------------------------------|
| ๑.๑๐ | ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๑ | ผู้อำนวยการการทำเรือแห่งประเทศไทย หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๒ | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๓ | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือผู้แทน | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๔ | ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๕ | ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๖ | ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน |
| ๑.๑๗ | หัวหน้ากลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน และเลขานุการ |
| ๑.๑๘ | นางสาวศิริรัตน์ อธิรัตน์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน และผู้ช่วยเลขานุการ |
| ๑.๑๙ | นางสาวศศิวิมล ไชยณรงค์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักแผนงาน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร | ผู้ทำงาน และผู้ช่วยเลขานุการ |

ข้อ ๒. อำนาจหน้าที่

๒.๑ พัฒนาและจัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙ ให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙) แผนหลักการพัฒนาการระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓) และแผนพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ (พ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๕๙)

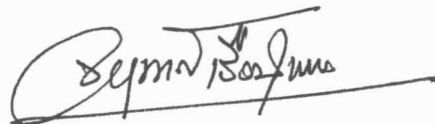
๒.๒ กำหนดกรอบทิศทางการดำเนินงานที่ชัดเจนเพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการในการขับเคลื่อนการดำเนินงานโลจิสติกส์การขนส่งของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพ

๒.๓ เสนอแนะ ให้ข้อมูล และข้อคิดเห็น ที่เป็นประโยชน์ต่อการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์การขนส่งของกระทรวงคมนาคม

๒.๔ ปฏิบัติงานหรือดำเนินการอื่นใดในส่วนที่เกี่ยวข้องตามที่ได้รับมอบหมาย

ทั้งนี้ ตั้งแต่บัดนี้เป็นต้นไป

สั่ง ณ วันที่ ๒๑ มิถุนายน พ.ศ. ๒๕๕๕



(นายจารุพงศ์ เรืองสุวรรณ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม