



แผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม
ภายใต้ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย
ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)



กระทรวงคมนาคม

30 พฤศจิกายน 2559

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
ส่วนที่ ๑	
(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)	๑
ส่วนที่ ๒	
แผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม ภายใต้ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)	๑๘
๒.๑ ผลการปฏิบัติงานของรัฐบาล ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๙ กระทรวงคมนาคม	๑๙
๒.๒ แผนภาพสรุปความเชื่อมโยงของแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง	๔๖
๒.๓ สรุปสาระสำคัญแผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม	๔๗
๒.๔ แบบฟอร์มแผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี	๔๙

ส่วนที่ ๑
(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

๑. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางการประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป

ต่อมาคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) และได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งในการดำเนินงานตามมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณานุมัติเป็นรายโครงการตามแผนดังกล่าวแล้ว เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง ในทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๔ เส้นทาง (รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑) โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ โครงการ (สายพัทยา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี) และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้

๒. ความเป็นมา

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๙ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้ทุกกระทรวงจัดทำยุทธศาสตร์ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อกำหนดกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานไปสู่การเป็นประเทศที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน มีความต่อเนื่อง สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ อย่างเป็นรูปธรรม

โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะนำเสนอร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์ชาติมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางในการบริหารประเทศ

๓. สาระสำคัญร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

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

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

๓.๒ ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

- ๑) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- ๒) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ๔) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- ๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

๔. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

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

๕. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

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

๕.๑ จุดแข็ง (Strengths) ประกอบด้วย

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

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

หลายรูปแบบ และมีถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินและการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคภาคใต้ของไทยมีชายฝั่งทะเลทั้ง ๒ ด้านติดทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก มีศักยภาพในการพัฒนา การขนส่งทางทะเลและการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางอากาศ

๕.๒ จุดอ่อน (Weaknesses) ประกอบด้วย

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

๒) **โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะ การขนส่งทางราง ยังไม่ครอบคลุมและเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ในแต่ละรูปแบบยังขาดการบูรณาการโดยเฉพาะการให้บริการระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะ และขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน (Feeder systems) ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาค

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

๔) **ความพร้อมและการยอมรับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** การดำเนินโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมยังขาดความพร้อมในการ ดำเนินการ เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสมและการจัดซื้อ/เวนคืนที่ดิน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทันกับความต้องการใช้บริการของประชาชน แม้ว่าจะได้รับการ ส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม ประกอบกับไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาชน เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมตั้งแต่การเริ่มต้นวางแผนโครงการ

๕) **กฎหมายและการบังคับใช้** กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งในบางเรื่องยังไม่เป็นปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับบทบาทภารกิจของหน่วยงาน และไม่เอื้อต่อการส่งเสริมการให้เอกชนเข้าร่วมในการลงทุนหรือบริหาร จัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น ท่าเรือและสนามบิน อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพ

๖) **ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน** โครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่ง สาธารณะและระบบขนส่งมวลชน มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับค่าครองชีพของประชาชน

๕.๓ โอกาส (Opportunities) ประกอบด้วย

๑) **กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization)** การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสังคม เศรษฐกิจของโลก ในอนาคตส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น เป็นสภาพไร้พรมแดน การวางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องอาศัยความยืดหยุ่น นวัตกรรมและการคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ ตลอดจนความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในสภาพแวดล้อม การรวมกลุ่มเศรษฐกิจ ในภูมิภาคทำให้เกิดการเชื่อมโยงทุกระบบ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดการรวมฐานการผลิตเข้ามาสู่ตลาดเดียวภายในภูมิภาคอาเซียน การเพิ่มบทบาท ภูมิภาคเอเชียให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจโลก ซึ่งอาจส่งผลให้มีปริมาณผู้เดินทางในภูมิภาคผ่านประเทศไทย และเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นและปริมาณการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน ที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

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

๓) **การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization)** ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง มีการกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

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

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

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยคำนึงถึงการพัฒนากระบวนการและระบบการขนส่งทางน้ำให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ การบริหารจัดการการขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้า และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

๕.๔ ข้อจำกัด (Threats) ประกอบด้วย

๑) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ประสานสอดคล้องกันทำให้โครงการการให้บริการไม่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ

๒) การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ เป็นต้น

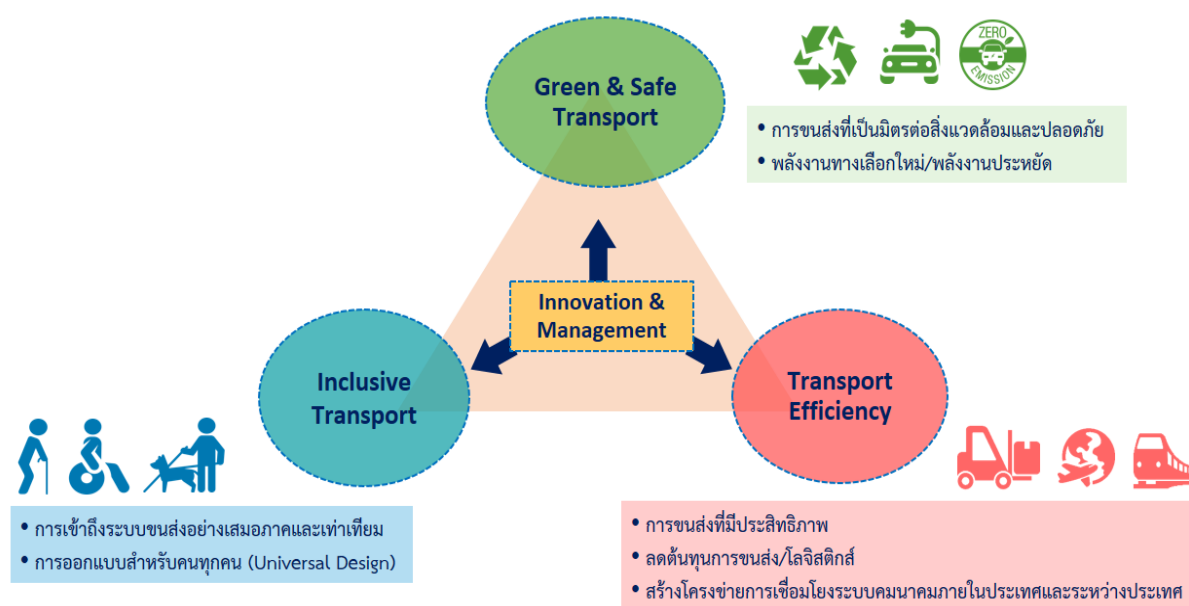
๓) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ส่งผลต่อความเสี่ยงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อุณหภูมิของบรรยากาศโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ซึ่งข้อตกลงระหว่างประเทศที่ไทยจะดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายการรักษาระดับการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยที่พื้นผิวโลกเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรมในระดับที่ไม่เกิน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

๔) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรสูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทำให้ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรสูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนยังขาดระบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้สูงอายุ

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

๖. แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



๖.๑ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

๖.๑.๑ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมโดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง (เช่น นักบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ พนักงานขับรถหรือเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น) ซึ่งอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อความปลอดภัยได้

๖.๑.๒ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลัก ภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และเทคโนโลยีด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การใช้สนามบิน และการบริหารจัดการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

๖.๒ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

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

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

๖.๓ ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

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

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษา วิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

๗. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

๗.๑ วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุม ทัวถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

๗.๒ เป้าประสงค์

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด ๒ เป้าประสงค์หลัก ดังนี้

๑) ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๒) ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

๗.๓ ยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

๗.๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

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

๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบการบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและทรัพยากรห้วงอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ และการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกับนานาประเทศ และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุนและความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

๗.๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

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

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

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

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

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

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

๗.๓.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

การผลิตและพัฒนาบุคลากรจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบัน การพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคมขนส่งและการให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๗.๓.๕ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคม

ขนส่ง (Technology and Innovation) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและ ระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ บริหารจัดการด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการ การบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริม การผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม

๘. ระยะเวลาในการพัฒนา

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี โดยแบ่งเป็น ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่ม ประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่าง สะดวก ทัวถึง (Inclusive Transport) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

๘.๑ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทาง กายภาพและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหาร จัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวน ที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

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

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

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

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

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

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน

โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๘.๒ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) การพัฒนาในระยะที่ ๒ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๑ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๒) พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

๓) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

๔) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๕) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๖) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การจัดการโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า

๗) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม

๘) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๓ ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) การพัฒนาในระยะที่ ๓ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๒ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๒) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

๓) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๔) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะให้ใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมด และส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

๕) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๖) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๔ ระยะที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) การพัฒนาในระยะที่ ๔ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๓ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

๒) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๓) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การส่งเสริมให้รถขนส่งสาธารณะใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสะอาดทั้งหมด

๔) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ระบบขนส่งสาธารณะมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วน ได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง

๕) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๙. แหล่งเงินทุน

แหล่งเงินทุนในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ) กองทุนเงินค่าธรรมเนียมผ่านทาง และการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ทั้งนี้ แนวคิดทางเลือกในการลงทุนรูปแบบใหม่คือ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตของประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF)

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี จำเป็นต้องส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง การปรับบทบาทภารกิจของภาครัฐให้มีความชัดเจนในด้านนโยบายและการกำกับดูแล สนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (PPP) เพื่อลดภาระหนี้ภาครัฐ

อย่างไรก็ดี การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จะอยู่บนพื้นฐานกรอบความยั่งยืนทางการคลัง ที่กำหนดสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ไม่เกินเกณฑ์ที่รัฐบาลกำหนด

๑๐. เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

จำแนกตามแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต

ประเด็น	ตัวชี้วัด
๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๑.๑ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก ๖๙.๑ ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ ๒๐ ๑.๒ สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๖.๖ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ ๑๕ ๑.๓ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด** ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ร้อยละ ๘.๔๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒.๗๗
๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๑๔.๒ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๑.๙ ๒.๒ ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๗.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖.๗ ๒.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๐

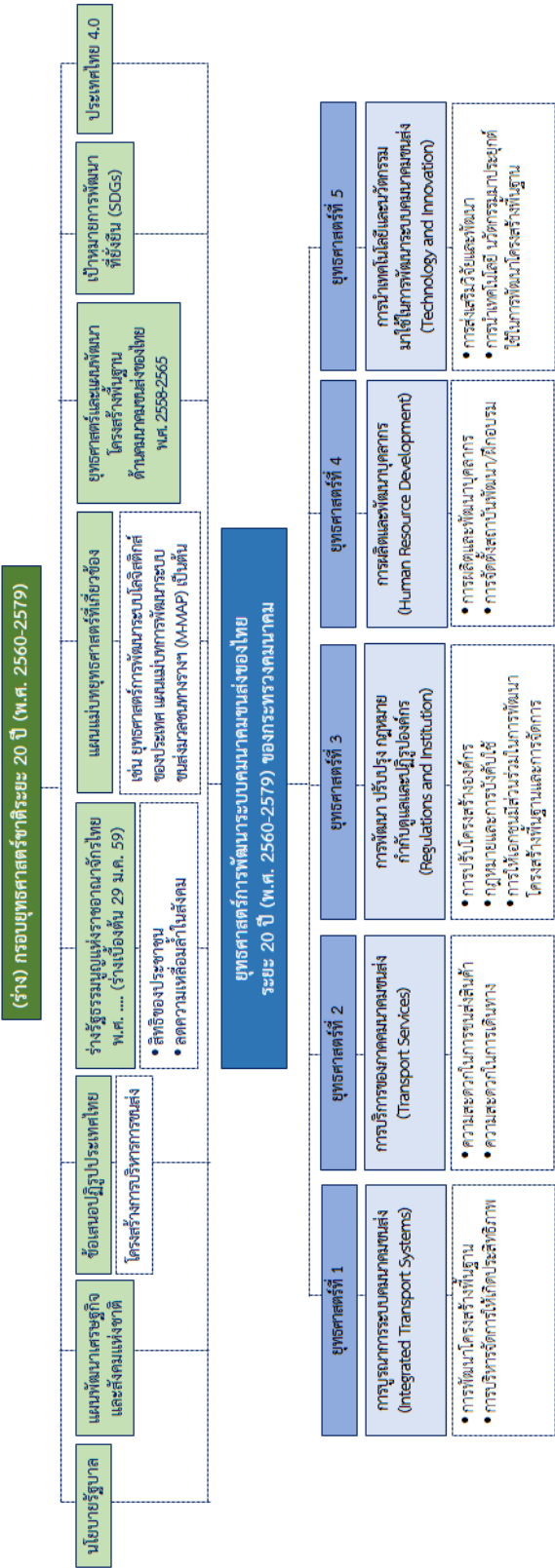
ประเด็น	ตัวชี้วัด
	๒.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑๑.๔๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๙ ๒.๕ ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน/ปี เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ไม่น้อยกว่า ๒.๗ ล้านเที่ยวบิน/ปี
๓. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	๓.๑ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๑.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘ ๓.๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๕๐.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒ ๓.๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม**** ๓.๔ ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม****

ที่มา : * แผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๕๕๘ – ๒๕๗๙, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนากระบวนการขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ, สนข.

** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนข.

*** คาดการณ์จากแบบจำลองของ สนข.

**** เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีข้อมูล)



ส่วนที่ ๒
แผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม
ภายใต้ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

๒.๑ ผลการปฏิบัติงานของรัฐบาล ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘ กระทรวงคมนาคม

ผลการปฏิบัติงานของรัฐบาล ปีงบประมาณ พ.ศ. 2557-2559 กระทรวงคมนาคม

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การขนส่งทางถนน			
	การเร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ ๒)		
	● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ 267.503 กม. เช่น 1) กระบี่ - อ.ห้วยยอด ตอน 4 2) พิษณุโลก - อ.หล่มสัก ตอน 1 3) ยโสธร - อ.เชียงใน ตอน 2 4) ทางเลี่ยงเมืองชัยภูมิ	● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ 117.985 กม. เช่น 1) อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ 1 2) อ.ร้องกวาง - น่าน ตอน 2 3) แยกทางหลวงหมายเลข 340 - อ.บางปะหัน ตอน 3	● เร่งรัดขยายทางประธานให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ ๒) ระยะทางคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ 253.727 กม. เช่น 1) อ.สีคิ้ว - ชัยภูมิ ตอน อ.สีคิ้ว-บ.หนองบัวโคก 2) อ.สีคิ้ว - อุบลราชธานี ตอน อ.นางรอง - อ.ปราสาท ตอนที่ 2 3) แยกทางหลวงหมายเลข 36 - ทางหลวงหมายเลข 3 (อ.สตึก) (อ.สตึก) 4) อุบลราชธานี - อำนาจเจริญ ตอน 3 5) ชุมพร - ระนอง ตอน 3 (ชุมพร - อนุสาวรีย์ จปร.)
	การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ		
	● พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ดำเนินการแล้วเสร็จ 71.446 กม. 1) เชียงเขื่อนนาครี - กอเกาะเร็ก พร้อมปรับปรุงทางเดิม สายเมืงวดี - เชียงเขื่อนนาครี 2) หนองคาย - อ.โพนพิสัย		● พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ระยะทางคาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ 38.6000 กม. ได้แก่ อ.โพนพิสัย - บึงกาฬ ตอน 1

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	การแก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก		
		● แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ 12.752 กม / สะพาน 1 แห่ง. เช่น 1) สะพานลอยข้ามทางหลวงหมายเลข 338 ด้านขวาทาง (พุทธมณฑล สาย 5) 2) แยกทางหลวงหมายเลข 3 (บางปู) - บ้านคลองกระป้อ ตอน 2 3) พุทธมณฑลสาย 5 (รวมสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 338)	● แก้ไขปัญหาการจราจรในพื้นที่ กทม. ปริมณฑล และเมืองหลัก (ทล) สะพานที่คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ 1 แห่ง ได้แก่ สะพานลอยข้ามทางแยกจุดตัดทางหลวงหมายเลข 3256 กับทางหลวงหมายเลข 3268 (รวมสะพานลอยข้ามคลองสำโรง)
	● แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) แล้วเสร็จ 27.549 กม. เช่น การขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 1)	● แก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) แล้วเสร็จ 8.547 กม. เช่น ทางแยกต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์ กับถนนกัลปพฤกษ์ และถนนสายแยกทางหลวงหมายเลข 34 (กม. ที่ 26) เชื่อมกับทางหลวงชนบท สาย ฉช. 3001 (ตอนที่ 1) จ.สมุทรปราการ	● คาดว่าจะแก้ไข้ปัญหาจราจรในปริมณฑล และภูมิภาค (ทช) จำนวน 7.500 กม.

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	การก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง/ยุทธศาสตร์โลจิสติกส์		
		● ก่อสร้างทางหลวงสนับสนุนการขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล) ระยะทางที่ดำเนินการแล้วเสร็จ 3.037 กม. เช่น อ.แปลงยาว - บรรจบทางหลวงหมายเลข 304 ตอน 2	● ก่อสร้างทางหลวงเชื่อมต่อระบบขนส่งแบบต่อเนื่อง (ทล) คาดว่าจะดำเนินการแล้วเสร็จ 41.730 กม ได้แก่ 1) ชุมพร - ระนอง ตอน 2 2) อ.บ้านปึง - บรรจบทางหลวงหมายเลข 331 - อ.บ้านค่าย ตอน 3
	● พัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ (ทช) แล้วเสร็จ 25.145 กม. เช่น ถนนสายเชื่อม จ. 3 วงแหวนตะวันตก (ตอน 1) อ.เมือง จ.เชียงราย		● คาดว่าจะสามารถพัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศ (ทช) จำนวน 39.058 กม.
			● คาดว่าจะพัฒนาเส้นทางเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน จำนวน 5.147 กม.

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	การก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว		
	● ก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยวแล้วเสร็จ 83.883 กม.	● ก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยวแล้วเสร็จ 87.870 กม. เช่น 1) การก่อสร้างสะพานเชื่อม เกาะลันตาน้อย - เกาะลันตาใหญ่ จ.กระบี่ 2) ถนนสายแยกน้ำตกธารเสด็จ อ.เกาะพะงัน จ.สุราษฎร์ธานี 3) ถนนสาย นม.3052 แยกทางหลวงหมายเลข 304 - บ้านท่ามะปรางค์ อ.วังน้ำเขียว จ.นครราชสีมา	● คาดว่าจะสามารถก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว จำนวน 114.106 กม.
		การพัฒนาทางหลวงพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	
		● อยู่ระหว่างดำเนินการ ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาบตาพุด ระยะทาง 32 กม. (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จ ปี 2562	
		● ลงนามในสัญญาก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน -สระบุรี-นครราชสีมา ระยะทาง 196 กม. แล้วบางส่วน (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี 2562	
		● ลงนามในสัญญาก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ -บ้านโป่ง-กาญจนบุรี ระยะทาง 96 กม. แล้วบางส่วน (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี 2562	

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
			● มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม - ชะอำ กำหนดแล้วเสร็จปี 2565
			● มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายกาญจนบุรี-บ.พุน้ำร้อน กำหนดแล้วเสร็จปี 2563
			● มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 กรุงเทพ-ชลบุรี ตอนทางยกระดับ ศรีนครินทร์ กำหนดแล้วเสร็จปี 2563
			● มีแผนก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่ - ชายแดนไทย/มาเลเซีย กำหนดแล้วเสร็จปี 2563
		● เปิดให้บริการโครงการทางพิเศษสายศรีรัช -วง แหวน รอบนอกกรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ 22 ส.ค. 2559	
			● มีแผนก่อสร้างทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอก กทม. ด้านตะวันตก
			● มีแผนก่อสร้างโครงการทางด่วน ชั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	การบำรุงรักษาโครงข่ายถนน		
	● ดำเนินการบำรุงรักษาถนนในโครงข่ายทางหลวง 67,131.000 กม.		
	● ทางหลวงที่บำรุงรักษา 2,398.050 กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข 3196 ตอน จันทน์ - ท่าแค จ.ลพบุรี ๒) สายทางหลวงหมายเลข 1098 ตอน ท่าข้าวเปลือก - ห้วยช้างลอด จ.เชียงราย ๓) สายทางหลวงหมายเลข 2046 ตอน เสลภูมิ - บ้านจั่ว จ.ร้อยเอ็ด ๔) สายทางหลวงหมายเลข 214 ตอน ลำชี - ร้อยเอ็ด จ.ร้อยเอ็ด ๕) สายทางหลวงหมายเลข 126 ตอน ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ จ.พิษณุโลก	● ทางหลวงที่บำรุงรักษา 2,329 กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข 2232 ตอน หนองผือ - ท่าไฮ จ.อุบลราชธานี ๒) สายทางหลวงหมายเลข 2242 ตอน บุ่งเชียว - เขมราฐ ตอน 2 จ.อุบลราชธานี ๓) สายทางหลวงหมายเลข 222 ตอน สีแยกพังโคน - วานรนิวาส (0102 ตอนเดื่อคันไย - หนองแวง) จ.สกลนคร ๔) สายทางหลวงหมายเลข 2085 ตอน กันทรลักษ์ - กันทรารมย์ จ.ศรีสะเกษ ๕) สายทางหลวงหมายเลข 21 ตอน โคกงาม - หนองบง จ.เลย	● ทางหลวงที่บำรุงรักษา 2,437.76 กม. (อยู่ระหว่างก่อสร้าง) ๑) สายทางหลวงหมายเลข 207 ตอน บ้านวัด - ประทาย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข 117 ตอน คลองพลึงด่านใต้ - เนินสว่าง จ.พิจิตร ๓) สายทางหลวงหมายเลข 323 ตอน ท่าขนุน - เจริญสามองค์ จ.กาญจนบุรี ๔) สายทางหลวงหมายเลข 32 ตอน อ่างทอง - ไชโย จ.อ่างทอง ๕) สายทางหลวงหมายเลข 340 ตอน สาลี - สุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	● ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา 386.670 กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข 1084 ตอน หาดชะอม - กำแพงเพชร จ.กำแพงเพชร ๒) สายทางหลวงหมายเลข 105 ตอน ห้วยบง - แม่สลิตหลวง จ.ตาก ๓) สายทางหลวงหมายเลข 108 ตอน ป่อหลวง - สะพานแมร์ริด จ.เชียงใหม่ ๔) สายทางหลวงหมายเลข 1095 ตอน ท่าไคร้ - แม่ฮ่องสอน จ.แม่ฮ่องสอน ๕) สายทางหลวงหมายเลข 11 ตอน นาอิน - ชัยมงคล จ.อุดรดิตถ์	● ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา 279.80 กม. ๑) สายทางหลวงหมายเลข 42 ตอน ปูเต๊ะ - สุโขทัย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข 304 ตอน วังน้ำเขียว - ดอนขวาง จ.นครราชสีมา ๓) สายทางหลวงหมายเลข 208 ตอน ท่าพระ - หนองสะพัง จ.ขอนแก่น ๔) สายทางหลวงหมายเลข 202 ตอน โนนชัยศรี - บ้านบ่อ จ.ยโสธร ๕) สายทางหลวงหมายเลข 1 ตอน วังไผ่ - โนนปอแดง จ.นครสวรรค์	● ทางหลวงสายหลักที่บำรุงรักษา 207.42 กม. (อยู่ระหว่างดำเนินการ) ๑) สายทางหลวงหมายเลข 207 ตอน บ้านวัด - ประทาย จ.นครราชสีมา ๒) สายทางหลวงหมายเลข 117 ตอน คลองพลึงด่านใต้ - เนินสว่าง จ.พิจิตร ๓) สายทางหลวงหมายเลข 323 ตอน ท่าขนุน - เจริญสามองค์ จ.กาญจนบุรี ๔) สายทางหลวงหมายเลข 32 ตอน อ่างทอง - ไชโย จ.อ่างทอง ๕) สายทางหลวงหมายเลข 340 ตอน สาละ - สุพรรณบุรี จ.สุพรรณบุรี
	● ดำเนินการบำรุงรักษาถนนในโครงข่ายทางหลวงชนบท 46,796.000 กม.		
	● ดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนนแล้วเสร็จ 1,006.517 กม.	● ดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนน แล้วเสร็จ 1,194.139 กม.	● คาดว่าจะสามารถดำเนินการยกระดับมาตรฐานถนน จำนวน 329.451 กม.
	● ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลักแล้วเสร็จ 813.244 กม.	● ดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลักแล้วเสร็จ 811.000 กม.	● คาดว่าจะสามารถดำเนินการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทสายหลัก จำนวน 809.000 กม.
		พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาคเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน 17 แห่ง	
		● อยู่ระหว่างศึกษาวางแผนและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดชายแดน โดยจะดำเนินการแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2559	● ดำเนินการจ้างศึกษาและวิเคราะห์โครงการตามมาตรา 25 แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		ก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เชียงของ จ.เชียงราย	
		อยู่ระหว่างการจ่ายค่าทดแทนให้ผู้ถูกเวนคืนที่ดิน โดยดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน 54 แปลง จากจำนวนทั้งหมด 91 แปลง คิดเป็นค่าทดแทนทั้งสิ้น 586.9917 ล้านบาท	ดำเนินการจ่ายค่าทดแทนส่วนที่เหลือ และดำเนินการตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2556 และเริ่มดำเนินการก่อสร้าง
		โครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม	
		เตรียมนำเสนอผลการศึกษาและวิเคราะห์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม ตามมาตรา 25 แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 ต่อกระทรวงคมนาคม และสำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ	สำรวจรังสรรค์ทรัพย์สินและจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน และดำเนินการตามมาตรา 33 แห่ง พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556
	พัฒนาจุดพักรถบรรทุกทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ		
	ก่อสร้างโครงการนำร่อง ต. หนองสาหร่าย อ.ปากซอญ จ.นครราชสีมา		แผนระยะเร่งด่วน จำนวน 13 แห่ง ประกอบด้วย ศูนย์พักรถบรรทุก 4 แห่ง และจุดจอดพักรถบรรทุก 9 แห่ง

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การขนส่งทางราง			
		1. การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่	
		ระยะที่ 1 จำนวน 7 เส้นทาง	
		1) ช่วงฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย ระยะทาง 106 กม. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปี 2562	
		2) ช่วงชุมทางถนนจิระ- ขอนแก่น ระยะทาง 187 กม. อยู่ระหว่างการก่อสร้าง กำหนดแล้วเสร็จปี 2562	
		3) ช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ระยะทาง 167 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา กำหนดลงนามในสัญญาต้นปี 2560 แล้วเสร็จปี 2563	
		4) ช่วงมาบะเภา – ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา กำหนดลงนามในสัญญาต้นปี 2560 แล้วเสร็จปี 2564	
		5) ช่วงนครปฐม – หัวหิน ระยะทาง 165 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา กำหนดลงนามในสัญญาต้นปี 2560 แล้วเสร็จปี 2564	
		6) ช่วงลพบุรี – ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา กำหนดลงนามในสัญญาต้นปี 2560 แล้วเสร็จปี 2564	
		7) ช่วงหัวหิน –ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กม. อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา กำหนดลงนามในสัญญาต้นปี 2560 ลงนามในสัญญา มี.ค. 2560	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		ระยะที่ 2 จำนวน 7 เส้นทาง	
		1) ช่วงปากน้ำโพ - เด่นชัย ระยะทาง 285 กม. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน พ.ย. 2559	
		2) ช่วงชุมทางถนนจิระ - อุบลราชธานี ระยะทาง 309 กม. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน พ.ย. 2559	
		3) ช่วงขอนแก่น - หนองคาย ระยะทาง 174 กม. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน พ.ย. 2559	
		4) ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 167 กม. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน พ.ย. 2559	
		5) ช่วงสุราษฎร์ธานี - ชุมทางหาดใหญ่ - สงขลา ระยะทาง 324 กม. ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน ธ.ค. 2559	
		6) ช่วงเด่นชัย - เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กม. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน ธ.ค. 2559	
		7) ช่วงชุมทางหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กม. ออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จ เตรียมเสนอ คค. เดือน ธ.ค. 2559	
		โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ จำนวน 2 เส้นทาง	
		1) สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ระยะทาง 326 กม. อยู่ระหว่างเตรียมเสนอบอร์ด รฟท. อนุมัติโครงการ คาดว่าเสนอ คค. เดือน ธ.ค. 59	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		2) สายบ้านไผ่ - มุกดาหาร - นครพนม ระยะทาง 355 กม. อยู่ระหว่างเตรียมเสนอบอร์ด รฟท. อนุมัติโครงการ คาดว่าเสนอ คค. เดือน ธ.ค. 59	
			ดำเนินการศึกษาฯ โครงการศึกษาและออกแบบระบบรถไฟฟ้าทางคู่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า ช่วงหาดใหญ่ - ปาดังเบซาร์ แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA ของ สผ.
		2. กำหนดการเริ่มต้นก่อสร้างโครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-จีน ระยะแรกช่วงที่ 1 (กรุงเทพฯ-แก่งคอย) และช่วงที่ 3 (แก่งคอย-นครราชสีมา) ภายในสิ้นปี พ.ศ. 2559	
		3. โครงการความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างไทย-ญี่ปุ่น	
		ศึกษาความเหมาะสมโครงการรถไฟความเร็วสูง กทม. - เชียงใหม่ โดยฝ่ายญี่ปุ่นจะส่งรายงานผลการศึกษาฯ ขั้นสุดท้ายให้ฝ่ายไทยภายในเดือน ธ.ค. 2559	
		Southern Corridor ช่วงกาญจนบุรี-กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง ทดลองเดินรถไฟขนส่งสินค้าจากหนองปลาตุก - แหลมฉบัง เมื่อ 5 ก.พ. 2559 และช่วงกรุงเทพฯ-อรัญประเทศ จัดตั้งสำนักงานโครงการทดลองเดินรถ เมื่อ 2 มิ.ย. 2559	
		East - West Corridor ช่วงแม่สอด - มุกดาหาร เบื้องต้นฝ่ายญี่ปุ่นดำเนินการศึกษา	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		4. โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	
		• เสนอ สคร. พิจารณารายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – หัวหิน ตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนฯ พ.ศ. ๒๕๕๖	
		• คค. อยู่ระหว่างพิจารณารายงานผลการศึกษาและวิเคราะห์โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ – พัทยา – ระยอง ตาม พ.ร.บ. การให้เอกชนร่วมทุนฯ พ.ศ. 2556	
		5. ระบบรถไฟฟ้า	
		• เปิดให้บริการโครงการรถไฟฟ้าฟ้ามหานคร สายฉลองรัชธรรม (สายสีม่วง) ตั้งแต่วันที่ 6 ส.ค. 2559	
		• ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง – บางแค และช่วงบางซื่อ – ท่าพระ กำหนดแล้วเสร็จ มิ.ย. 2562 เปิดให้บริการ พ.ค. 2563	
		• ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง – สมุทรปราการ เริ่มก่อสร้างตั้งแต่ มี.ค. 2555 กำหนดแล้วเสร็จ ธ.ค. 2559 เปิดให้บริการ ธ.ค. 2561	
		• ก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่ – คูคต กำหนดแล้วเสร็จ เม.ย. 2562 เปิดให้บริการ ธ.ค. 2563	
		• อยู่ระหว่างประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย – มีนบุรี กำหนดลงนามในสัญญา เม.ย. 2560 กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2563	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		● อยู่ระหว่างประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว – สำโรง กำหนดลงนามในสัญญา เม.ย. 2560 กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2563	
		● อยู่ระหว่างประกวดราคาโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย – มีนบุรี (สุวินทวงศ์) กำหนดลงนามในสัญญา เม.ย. 2560 กำหนดก่อสร้างแล้วเสร็จปี 2564	
		● อยู่ระหว่าง คค. รอความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน – ราษฎร์บูรณะ	
		● อยู่ระหว่าง คค. ประมวลความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค – พุทธมณฑล สาย 4	
		● อยู่ระหว่างทบทวนโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน – ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย ซึ่งมีเส้นทางทับซ้อนกับเส้นทางรถไฟฟ้าสายสีแดงอ่อนของ รฟท.	
		● อยู่ระหว่าง คค. ประมวลเพื่อขอความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต – ลำลูกกา	
		● อยู่ระหว่าง คค. ประมวลเพื่อขอความเห็นหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อเสนอ ครม. อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ – บางปู	
		● อยู่ระหว่างประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง คาดว่าลงนามในสัญญาก่อสร้างเดือน ก.พ. 2561	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม			
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		● อยู่ระหว่างก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต (สัญญา 1 - สัญญา 3)	
		● อยู่ระหว่างทบทวนโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงท่าอากาศยานดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	
		● ทบทวนแบบรายละเอียดและจัดทำเอกสารประกวดราคาโครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	
		6. การจัดการจราจร รถโดยสาร และรถโบกี้สินค้า	
		● จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักดเพลาสุงสุด 20 ตัน ต่อเพล่า จำนวน 20 คัน รถงวดที่ 1 - งวดที่ 3 ได้ส่งถึงประเทศไทยแล้ว และ รถพ. ได้ตรวจรับเรียบร้อยแล้ว	
		● จัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการ เชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน ได้รับรถ ชุดแรกแล้ว จำนวน 39 คัน ซึ่งจะทยอยส่งมาครบภายใน เดือน พ.ย. 2559	
			● การจัดการรถโบกี้บรรทุกตู้สินค้า จำนวน 308 คัน อยู่ระหว่างตรวจรับและส่งมอบ จำนวน 150 คัน

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การพัฒนาท่าเรือ			
	• อยู่ระหว่างศึกษาความเหมาะสมโครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี		
	• อยู่ระหว่างศึกษาทบทวนแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึก จ. สตูล (ปากบารา)		
	• ปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาแล้วเสร็จ จำนวน 13 ท่า จาก 17 ท่า		
	• ศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้แล้วเสร็จ		
	• อยู่ระหว่างก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี 2561		
	• อยู่ระหว่างก่อสร้างศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี 2561		
• อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA โครงการการก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ ๓			
การเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาตลิ่ง			
	• ขุดลอกร่องน้ำและบำรุงรักษาทางเดินเรือ จำนวน 156 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดิน 24.2630 ล้าน ลบ.ม.	• ขุดลอกร่องน้ำและบำรุงรักษาทางเดินเรือจำนวน 135 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดิน 10.6982 ล้าน ลบ.ม.	
• ดำเนินการแก้ไขปัญหากัดเซาะร่องน้ำและตลิ่งพัง เช่น ปากแม่น้ำท่าจีน จ.สมุทรสาคร ปากน้ำสะกอม จ.สงขลา ปากน้ำปาดน จ.ประจวบคีรีขันธ์			
• อยู่ระหว่างจัดทำรายงาน EIA โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านเพื่อการเดินเรือ			
	• อยู่ระหว่างก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก ระยะที่ 1 (ตอนที่ 1 - 3) กำหนดแล้วเสร็จปี 2560		
		• ได้เอกชนมาเดินเรือเฟอร์รี่ในอ่าวไทย เชื่อมฝั่งตะวันออก - ตะวันตกแล้ว เริ่มเปิดบริการ ม.ค. 2560 และอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมเส้นทางในระยะที่ 2	

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม (อากาศ)

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน			
	● ปรับปรุงท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี (ขยายลานจอดเครื่องบิน) แล้วเสร็จ		
		● อยู่ระหว่างปรับปรุงท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ประกอบด้วย งานทางขับ ลานจอดเครื่องบิน ระบบไฟฟ้า และลานจอดรถยนต์เพิ่มเติมเพื่อรองรับการขยายตัวด้านการบิน กำหนดแล้วเสร็จปี 2560	
		● อยู่ระหว่างปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก (งานอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ทางขับ และลานจอดเครื่องบิน)	
		● เตรียมลงนามในสัญญาก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา (ก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน)	
		● ปรับปรุงแก้ไขข้อบกพร่องด้านความปลอดภัยของท่าอากาศยาน 5 แห่ง (ตรัง นครศรีธรรมราช ขอนแก่น อุบลราชธานี และพิษณุโลก)	
● ก่อสร้างโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปี 2554 - 2560) (Action plan 2559) กำหนดแล้วเสร็จปี 2562 จะเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจาก 45 ล้านคน/ปี เป็น 60 ล้านคน/ปี			
		● อยู่ระหว่างกระบวนการจ้างที่ปรึกษาออกแบบก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
		● อยู่ระหว่างกระบวนการจ้างที่ปรึกษาออกแบบก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
● ปรับปรุงอาคารท่าอากาศยานดอนเมืองแล้วเสร็จ เปิดใช้งานเมื่อวันที่ 8 มี.ค. 2559			
● เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศท่าอากาศยานภูเก็ตเมื่อวันที่ 16 ก.ย. 2559 และอยู่ระหว่างการปรับอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ			

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม (อากาศ)

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การเพิ่มขีดความสามารถระบบการจราจรทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล			
• อยู่ระหว่างพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศในขั้นตอนการทดสอบระบบ กำหนดจะเปิดใช้งานระบบปี 2561			
การเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน			
• บกท. จัดหาเครื่องบิน จำนวน 9 ลำ	• บกท. จัดหาเครื่องบิน จำนวน 8 ลำ	• บกท. จัดหาเครื่องบิน จำนวน 2 ลำ	กำหนดแผนจัดหาเครื่องบินปี 2560 จำนวน 7 ลำ และ ปี 2561 จำนวน 5 ลำ
		การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน	
		• อยู่ระหว่าง บกท. ศึกษา PPP โครงการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบิน	
		การก่อสร้างอาคารเพื่อรองรับการพัฒนาบุคลากรการบินพลเรือน	
		• อยู่ระหว่างพิจารณาแผนปฏิบัติการโครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน อาคารฝ่ายอำนวยการ และสิ่งก่อสร้างประกอบ ของ สบพ.	

การแก้ไขปัญหาระงับ/ การปฏิรูปองค์กร/ การปรับปรุงบริการขนส่ง

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การแก้ไขปัญหาเร่งด่วน			
จัดระเบียบรถสาธารณะ			
- กำหนดให้รถแท็กซี่มีเตอร์นำรถเข้ามาตรวจสอบสภาพโดยต้องผ่านเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดก่อนการได้รับอนุญาตให้ปรับใช้ค่าโดยสารอัตราใหม่ - ตรวจมาตรฐานคุณภาพรถแท็กซี่มีเตอร์ เพื่อเตรียมความพร้อมการปรับขึ้นอัตราค่าโดยสาร ระหว่างวันที่ 3 พฤศจิกายน 2557 – 30 กันยายน 2558 จำนวน 117,281 คัน ผ่านการตรวจสอบจำนวน 104,765 คัน และไม่ผ่านการตรวจสอบจำนวน 12,516 คัน	- ขบ. บูรณาการร่วมกับ ทหาร ตำรวจ และ กทม. บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังและต่อเนื่อง ในพื้นที่สนามบินท่าสรรพสินค้า และย่านชุมชน - จับกุมรถแท็กซี่ที่ทำผิดกฎหมายในส่วนกลาง ระหว่างวันที่ 22 พฤษภาคม 2557 – 30 กันยายน 2559 จำนวน 27,052 ราย และในจังหวัดท่องเที่ยว {สุราษฎร์ธานี (เกาะสมุย) ภูเก็ต กระบี่ ชลบุรี (พัทยา) และเชียงใหม่} ระหว่างวันที่ 3 กุมภาพันธ์ – 30 กันยายน 2559 จำนวน 330 ราย	- รถแท็กซี่ทุกคันต้องติดตั้งอุปกรณ์เพื่อแสดงตำแหน่งและชื่อผู้ขับรถ เพื่อให้สามารถติดตามและกำกับดูแลทั้งรถและผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ - ผู้ประกอบการแท็กซี่จะต้องอยู่ในรูปแบบนิติบุคคล	
- บรรจรถตู้โดยสารป้ายดำในเส้นทาง หมวด 1 (92 เส้นทาง) เป็นรถถูกต้องตามกฎหมายจำนวน 696 คัน และเส้นทางหมวด 2 (56 เส้นทาง) จำนวน 1,346 คัน	- บรรจรถตู้โดยสารป้ายดำในเส้นทาง หมวด 3 (21 เส้นทาง) เป็นรถถูกต้องตามกฎหมายจำนวน 183 คัน	- กำหนดจุดจอดที่เหมาะสมโดยในพื้นที่อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิและให้รถตู้หมวด 2 เข้าใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารหมอชิต เอกมัย และสายใต้ ตั้งแต่วันที่ 25 ตุลาคม 2559 เป็นต้นไป - นำรถมินิบัสมาใช้ทดแทนรถตู้โดยสารในเส้นทางที่กำหนด - คณะกรรมการวินรถตู้จัดตั้งนิติบุคคลขึ้นมาบริหารงานและดูแลวิน ของตนเองอย่างโปร่งใส	

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
- เปลี่ยนประเภทจักรยานยนต์สาธารณะให้ถูกต้องตามกฎหมาย (เปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง) จากเดิมก่อนการจัดระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ 40,031 คัน 4,571 วิน และหลังจากการจัด ระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ 91,330 คัน 5,477 วิน	- เปลี่ยนประเภทจักรยานยนต์สาธารณะให้ถูกต้อง ตามกฎหมาย (เปลี่ยนจากป้ายดำเป็นป้ายเหลือง) จากเดิมก่อนการจัดระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์ สาธารณะ 40,031 คัน 4,571 วิน และหลังจากการ จัดระเบียบมีจำนวนรถจักรยานยนต์สาธารณะ 91,735 คัน 5,477 วิน	- กำหนดแนวทางร่วมกับคณะกรรมการวินให้เกิด ความยั่งยืนสนับสนุนระบบ Mass Transit - จัดทำฐานข้อมูลการให้บริการรถจักรยานยนต์ สาธารณะ - การให้บริการรถจักรยานยนต์สามารถเชื่อมต่อ การเดินทางกับระบบขนส่งมวลชนประเภทอื่นๆ เช่น รถโดยสารประจำทาง และ รถไฟฟ้า	
IUU : วางระบบการติดตาม ควบคุมและเฝ้าระวังเรือประมงและออกใบอนุญาตที่มีการจดทะเบียนในระบบทั้งสิ้น 39,301 ลำ (ประมงพื้นบ้าน 26,838 ลำ เรือประมงพาณิชย์ 12,463 ลำ) ออกใบอนุญาตทำการประมงทั้งสิ้น 11,057 ใบ ออกหนังสือคนประจำเรือ (seaman book) และติดตามและควบคุมเรือประมงขนาดตั้งแต่ 30 ตันกรอสขึ้นไป จำนวน 3,136 ลำ ขนาด 60 ตันกรอสขึ้นไป จำนวน 2,674 ลำ ถอนทะเบียนเรือประมงผิดกฎหมาย จำนวน 2,716 ลำ			

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
การแก้ไขข้อบกพร่องด้านการบินพลเรือนของไทย ให้เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO ปรับปรุงโครงสร้างกรมการบินพลเรือน โดยแยกบทบาทผู้กำกับดูแล ผู้ประกอบการ และการสอบสวนอุบัติเหตุ ออกจากกันให้ชัดเจน โดยตั้งหน่วยงานใหม่ คือ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และเปลี่ยนกรมการบินพลเรือนเป็นกรมท่าอากาศยาน โดยตัด 2 กลุ่มงาน คือ กลุ่มงานค้นหาและช่วยเหลืออากาศยานและเรือประสบบกัย และกลุ่มงานนิรภัยการบินและสอบสวนอากาศยานประสบบกัยเหตุ มาอยู่ในโครงสร้างบริหารงานของ คค.			
- พ.ร.ก. การบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2558 พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 พ.ศ. 2558 และ พ.ร.ก. แก้ไขเพิ่มเติม พ.ร.บ. ปรับปรุงกระทรวง ทบวง กรม พ.ศ. 2545 พ.ศ. 2558 มีผลบังคับใช้ เมื่อวันที่ 6 ต.ค. 2558 - ปรับปรุง พ.ร.บ. การเดินอากาศ พ.ศ. 2497 และกฎหมายด้านการบินอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง - ดำเนินการตามแผนการแก้ไขปัญหาด้านการบินพลเรือน และรายงานความก้าวหน้าต่อ ICAO EASA และองค์กรหรือหน่วยงานอื่นๆ - จัดตั้งคณะทำงานพิเศษเพื่อหารือกับ FAA ของสหรัฐอเมริกา EASA รวมทั้งสร้างความเข้าใจแก่ประเทศต่างๆ			
ดำเนินมาตรการลดภาระค่าครองชีพของประชาชนด้านเดินทางเพื่อให้บริการแก่ประชาชน โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ล่าสุดเป็นมาตรการ ระยะที่ 20 (วันที่ 1 พ.ค. 2559 ถึง 31 ต.ค. 2559) เป็นเวลา 6 เดือน			
การปฏิรูปองค์กร			
การจัดตั้งกรมร่าง : เตรียมความพร้อมจัดตั้งกรมร่าง โดยจัดทำร่าง พ.ร.บ. การขนส่งทางร่าง พ.ศ. ... รวมทั้งบทเฉพาะกาล จัดทำแผนอัตรากำลังคน/ จัดวางกำลังคนและงบประมาณ และการเสนอขอปรับแก้ พ.ร.บ. การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 รวมทั้งการจัดตั้งบริษัทใหม่ 3 บริษัท (บริษัท เติมนรถ บริษัท ซ่อมบำรุงร่างและล้อเลื่อน และบริษัทบริหารสินทรัพย์)			
อยู่ระหว่างดำเนินการตามแผนฟื้นฟูกิจการของ ขสมก. รฟท. และ บกท. เพื่อแก้ไขปัญหาการขาดทุนและภาระหนี้สิน			

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	- ขบ. ร่วมกับ คค. สนข. ขสมก. ดำเนินการปฏิรูปเส้นทางเดินรถ และเตรียมดำเนินการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อเตรียมความพร้อมในการรองรับการปฏิรูปเส้นทางและระบบการประกอบการรถโดยสารประจำทางในระยะต่อไป	- ดำเนินการศึกษาแผนแม่บทพัฒนาระบบรถโดยสารประจำทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตั้งแต่ 26 ธันวาคม 2558 - 21 ตุลาคม 2559 - วันที่ 27 กันยายน 2559 กรม. เห็นชอบให้ยกเลิกมติ กรม. เมื่อวันที่ 11 มกราคม 2526 ที่ให้ ขสมก. เดินรถเพียงรายเดียว - ปฏิรูปเส้นทางเดินรถ โดยมีเส้นทางใหม่รวม 269 เส้นทาง จากเดิม 208 เส้นทาง แบ่งเป็น ก. เส้นทางใหม่ 66 เส้นทาง ข. ปรับเปลี่ยนเส้นทางเดิม 151 เส้นทาง ค. เส้นทางเดิม 52 เส้นทาง	- กำหนดเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะที่เหมาะสม - กำหนดรูปแบบการบริหารจัดการเดินรถโดยสารประจำทางสาธารณะ - จัดทำฐานข้อมูลสำหรับการปฏิรูปเส้นทางและบริหารจัดการเดินรถ - จัดทำแผนการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติในช่วงเปลี่ยนผ่าน (Transition Period Implementation Plan) ที่สามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรม - จัดทำโครงการนำร่อง (Pilot Project) - จัดตั้งกองบริหารรถโดยสารประจำทางพื้นที่กรุงเทพมหานคร - เส้นทางและระบบรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (หมวด ๑ และหมวด ๔) เชื่อมต่อและสนับสนุนระบบรถไฟฟ้าและเรือโดยสารอย่างเป็นระบบ รองรับความต้องการในการเดินทางของประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน - รถเอกชนร่วมบริการเดิมถูกผ่องถ่ายเข้าสู่ระบบการบริหารจัดการใหม่อย่างเป็นระบบ และมีการบริหารจัดการเดินรถในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอย่างมืออาชีพ - กำกับดูแลและประเมินผลการให้บริการ - จัดสรรเส้นทางและคัดเลือกผู้ประกอบการในเส้นทางโครงข่ายใหม่

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		ก่อสร้าง <u>อุจจตรถ</u> แล้วเสร็จ 6 อุ (อุพระประแดง อุพระประแดงใต้ทางด่วน อุนครินทร์ อุบางบัวทอง อุปู่เจ้าสมิงพราย และอุใต้ทางด่วนรามอินทรา) อยู่ระหว่างก่อสร้าง <u>อุจจตรถ</u> 4 แห่ง (อุกัลปพฤกษ์ อุบางพลี อุบรมราชชนนี และอุกำแพงเพชร) นำรถโดยสารเก่ามาปรับปรุงสภาพใหม่ แล้วเสร็จ 3 คัน นำมาให้บริการตั้งแต่ 3 พ.ค. 2559	
		จัดซื้อรถโดยสารใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ NGV 489 คัน ลงนามในสัญญา 30 ก.ย. 2559 รับมอบภายใน ธ.ค. 2559 จัดหารถโดยสารไฟฟ้า 200 คัน ดำเนินการตามกระบวนการจัดซื้อจัดจ้างภายในเดือน มี.ค. 2560 และรับรถ ภายใน ก.ย. 60	
	ปรับปรุงบริการขนส่ง		
	ปรับปรุงห้องน้ำภายในสถานีขนส่งผู้โดยสารทั่วประเทศ ดำเนินการแล้วเสร็จ 117 แห่ง และจัดทำคู่มือออกแบบมาตรฐานห้องน้ำ มอบให้ มท. แจกจ่ายไปยัง อปท.		
	นำเทคโนโลยีมาเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการประชาชน เช่น งานทะเบียนและภาษีรถยนต์ งานใบอนุญาตรถ การจองหมายเลขทะเบียนออนไลน์		
	- ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 36,456,533 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,889,880 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,016,493 คัน	- ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 37,686,701 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,534,967 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,294,080 คัน	ปีงบประมาณ 2561 - ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 38,000,000 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,500,000 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,550,000 คัน

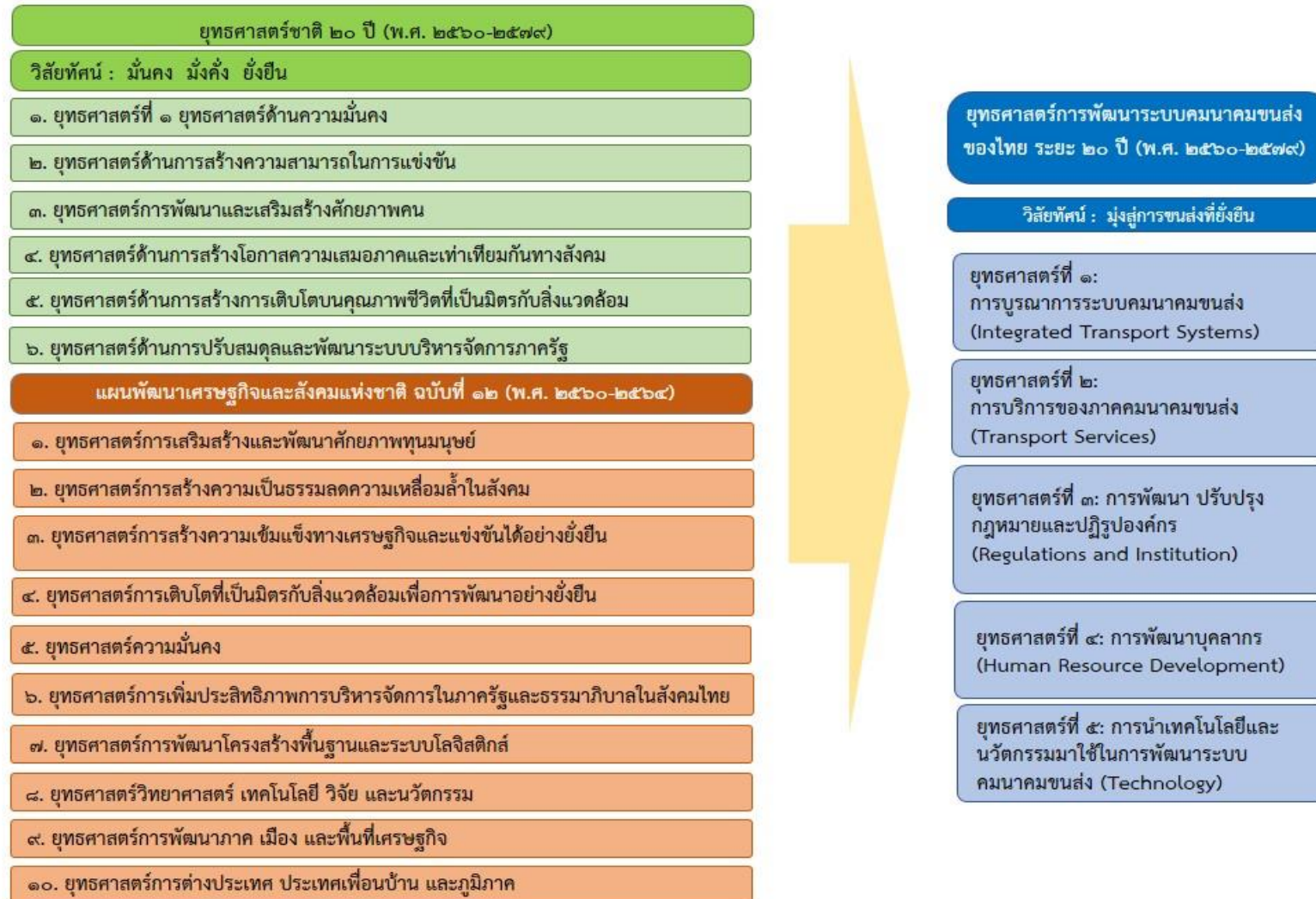
ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
			ปีงบประมาณ 2561 - ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 38,500,000 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,500,000 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,600,000 คัน
			ปีงบประมาณ 2562 - ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 39,000,000 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,500,000 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,610,000 คัน
			ปีงบประมาณ 2563 - ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 39,500,000 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,500,000 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,620,000 คัน

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
			ปีงบประมาณ 2564 - ดำเนินการด้านทะเบียนและ ภาษีรถ จำนวน 40,000,000 ครั้ง - ดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ จำนวน 6,500,000 ครั้ง - รถที่เข้ารับการตรวจสภาพ จำนวน 5,630,000 คัน

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
	ติดตั้งอุปกรณ์ตรวจสอบบนรถโดยสารบริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน ๖๐ คัน เพื่อประมวลผลพฤติกรรมรถและอบรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมพนักงานขับรถ		
	ติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารของบริษัท ขนส่ง จำกัด จำนวน ๖๑๘ คัน เพื่อควบคุมการขับรถโดยสารประจำทางของบริษัท แบบ Real Time		
	การอำนวยความสะดวกเพื่อตรวจสอบและคัดกรองผู้โดยสารล่วงหน้า (Advance Passenger Processing Service : APPS) ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จำนวน 6 แห่ง แล้ว เมื่อวันที่ 1 ธ.ค. 2558 ระยะต่อไปจะดำเนินการที่ทำอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทย. ท่าอากาศยานอุตะเนา และท่าอากาศยานของ บ. การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)		
		การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคาร ๒ อาคาร ทางเชื่อมด้านทิศใต้และอาคารเทียบเครื่องบิน หมายเลข ๕ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยได้เปิดให้บริการเต็มรูปแบบ เมื่อวันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๕๙	
		ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือเพื่อเชื่อมต่อระบบบัตร Easy Pass และบัตร M-Pass เมื่อ 31 ต.ค. 2559 เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการภายหลังเวลาเที่ยงคืน (24.00 น.) ของวันที่ 31ต.ค. 2559	
		พัฒนาระบบตัวร่วม (PMS)	
		จัดตั้งระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (CCH) และผู้ให้บริการอยู่ระหว่างเตรียมการปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้เพื่อเชื่อมต่อกับระบบ CCH	
		พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพการบริการในภาคขนส่งสำหรับคนพิการและผู้สูงอายุ มีต้นแบบนำร่องสถานีให้บริการภาคขนส่ง 5 แห่ง ได้แก่ สถานีขนส่งสายใต้ อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สถานีรถไฟนครปฐม ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าเรือพระนั่งเกล้า	

ปี 2557	ปี 2558	ปี 2559	ปี 2560 เป็นต้นไป
		การส่งเสริมผลิตภัณฑ์สินค้าไทยและสินค้า OTOP ประชาสัมพันธ์และขยายช่องทางการจำหน่ายให้หลากหลายมากยิ่งขึ้น เช่น สถานีรถไฟ สถานีเดินรถ บขส. ท่าอากาศยาน และบนขบวนรถไฟ บนเที่ยวบินของ บ. การบินไทยฯ และ บ. ไทยสมายล์ฯ	
จัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งกำหนดแผน/ มาตรการในการอำนวยความสะดวกและปลอดภัยรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาล			

๒.๒ แผนภาพสรุปความเชื่อมโยงของแผนยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง



**๒.๓ สรุปสาระสำคัญแผนงานในการกิจหลักของกระทรวงคมนาคม
ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)**

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) ประกอบด้วย ๕ ยุทธศาสตร์

- ๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)
- ๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)
- ๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)
- ๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)
- ๕) ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคม (Technology and Innovation)

โดยทั้ง ๕ ยุทธศาสตร์ มีแผนงาน/โครงการของกระทรวงคมนาคม จำแนกตามรูปแบบการขนส่ง (Mode) ได้แก่ ๑) การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางถนน ๒) การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางราง ๓) การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางน้ำ ๔) การพัฒนาด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศ และ ๕) การศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง รวมวงเงินทั้งสิ้น ๗,๘๒๒,๕๘๑.๗๐ ล้านบาท ซึ่งสามารถแบ่งระยะของการลงทุนออกเป็นช่วงๆ ละ ๕ ปี จำแนกตามยุทธศาสตร์ฯ รายละเอียดตามตารางที่ ๑

ตารางที่ ๑ ประมาณการกรอบวงเงินลงทุนแผนงานในการกิจของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) จำแนกตามยุทธศาสตร์ฯ

หน่วย : ล้านบาท

ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของ ไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	กรอบวงเงินรวม ระยะ ๒๐ ปี (ปี ๖๐ - ๗๙)	ปี ๖๐-๖๔	ปี ๖๕-๖๙	ปี ๗๐-๗๔	ปี ๗๕-๗๙
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง	๗,๖๖๙,๑๐๘.๑๐	๒,๗๐๖,๕๙๒.๘๓	๒,๓๕๒,๐๙๒.๙๑	๑,๒๖๔,๘๖๘.๗๘	๑,๓๔๕,๕๕๓.๕๘
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง	๑๐๔,๒๖๗.๕๐	๘๔,๘๒๓.๙๒	๗,๔๖๙.๐๑	๕,๙๘๗.๒๘	๕,๙๘๗.๒๘
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และ ปฏิรูปองค์กร	๔,๐๒๒.๐๐	๑,๐๒๒.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐	๑,๐๐๐.๐๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร	๑,๖๑๙.๘๔	๑,๔๕๑.๙๕	๕๕.๙๗	๕๕.๙๗	๕๕.๙๗
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม มาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคม	๔๓,๕๖๔.๒๖	๔,๖๗๒.๐๓	๑๒,๙๘๔.๐๘	๑๒,๙๕๔.๐๘	๑๒,๙๕๔.๐๘
รวมวงเงินยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๕	๗,๘๒๒,๕๘๑.๗๐	๒,๗๙๘,๕๖๒.๗๓	๒,๓๗๓,๖๐๑.๙๖	๑,๒๘๔,๘๖๖.๑๐	๑,๓๖๕,๕๕๐.๙๐

ในช่วงระยะ ๕ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ของยุทธศาสตร์ฯ ๒๐ ปี สามารถประมาณการวงเงินลงทุน รวมทั้งสิ้น ๗,๘๒๒,๕๘๑.๗๐ ล้านบาท โดยจำแนกรายปีตามยุทธศาสตร์ฯ รายละเอียดตามตารางที่ ๒

ตารางที่ ๒ ประมาณการวงเงินลงทุนรายปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ จำแนกตามยุทธศาสตร์ฯ

หน่วย : ล้านบาท

ยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)	กรอบวงเงินรวม ระยะ ๕ ปี (ปี ๖๐ - ๖๔)	ปี ๒๕๖๐	ปี ๒๕๖๑	ปี ๒๕๖๒	ปี ๒๕๖๓	ปี ๒๕๖๔
ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง	๒,๗๐๖,๕๙๒.๘๓	๒๔๒,๒๐๗.๒๑	๕๒๘,๐๖๗.๔๐	๖๓๒,๘๑๘.๘๒	๗๐๔,๗๓๑.๙๓	๕๙๘,๗๖๗.๔๖
ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง	๘๔,๘๒๓.๙๒	๑๐,๙๒๔.๒๙	๒๑,๒๓๑.๙๖	๓๐,๔๑๗.๓๗	๑๕,๘๑๑.๑๘	๖,๔๓๙.๑๒
ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และ ปฏิรูปองค์กร	๑,๐๒๒.๐๐	-	๒๐๖.๐๐	๒๗๒.๐๐	๒๗๒.๐๐	๒๗๒.๐๐
ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร	๑,๔๕๑.๙๕	๒๓๘.๖๐	๓๗๙.๓๘	๓๓๕.๑๙	๓๙๕.๑๙	๑๐๓.๕๘
ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรม มาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคม	๔,๖๓๒.๐๓	๕๐๓.๓๐	๙๐๘.๘๕	๑,๑๙๑.๔๑	๑,๐๗๔.๗๕	๙๙๓.๗๔
รวมวงเงินยุทธศาสตร์ที่ ๑ - ๕	๒,๗๙๘,๕๖๒.๗๓	๒๕๓,๘๗๓.๔๐	๕๕๐,๗๙๓.๕๙	๖๖๕,๐๓๔.๗๙	๗๒๒,๒๔๕.๐๕	๖๐๖,๕๗๕.๙๐

ทั้งนี้ วงเงินลงทุนโครงการ จำนวน ๗,๘๒๒,๕๘๑.๗๐ ล้านบาท มีแหล่งที่มาของเงินทุน รายละเอียดตามตารางที่ ๓

ตารางที่ ๓ แหล่งเงินลงทุนของแผนงานในการกิจของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

แหล่งเงินลงทุน	กรอบวงเงินลงทุนรวม	
	จำนวนเงินลงทุน (ล้านบาท)	ร้อยละ
๑. งบประมาณ (งปม.)	๖,๑๓๔,๑๔๗.๖๑	๗๘.๔๒
๒. แหล่งเงินอื่น*	๑,๖๘๘,๔๓๔.๐๙	๒๑.๕๘
รวมทั้งสิ้น	๗,๘๒๒,๕๘๑.๗๐	๑๐๐.๐๐

หมายเหตุ * แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินกู้ เงินที่มาจาก การให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) เงินรายได้ของหน่วยงาน (เงินรายได้) และเงินกองทุนรวม

อนึ่ง จากแผนงาน/โครงการในการกิจหลักกระทรวงคมนาคมภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙) พบว่า ในช่วงระยะ ๑๐ ปี หลัง (พ.ศ. ๒๕๗๐-๒๕๗๙) มีวงเงินลงทุนรวมเพียงร้อยละ ๓๓.๘๘ ของวงเงินลงทุนรวมทั้งหมด ๒๐ ปี เนื่องจากเป็นโครงการในระยะยาวที่ยังไม่ได้มีผลการศึกษา ทำให้ไม่สามารถระบุวงเงินลงทุนและกรอบระยะเวลาการลงทุนโครงการที่ชัดเจนได้

๒.๔ แบบฟอร์มแผนงานในภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคม ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลผลิตทางการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

- ๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ
- ๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง และยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน
- ๒) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)	7,669,108.10	140,027.51	102,179.70	331,041.59	197,025.82	363,574.40	269,244.42	356,299.39	348,432.54	363,323.03	235,444.44	1,921,646.43	430,446.48	1,227,792.12	37,076.66	1,337,918.53	7,635.05
1. การพัฒนาคมนาคมขนส่งทางบก	5,819,168.37	131,080.32	3,800.00	286,251.67	7,655.38	318,128.20	22,603.75	327,478.47	32,869.45	332,474.78	29,833.28	1,804,450.06	57,834.04	1,178,348.18	-	1,286,360.79	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	444,397.79	44,548.54	-	51,423.34	-	15,436.73	-	16,852.07	-	17,321.17	-	93,617.40	-	100,986.73	-	104,211.81	-
1.1) ถนนทางหลวง (ทล.)	386,464.65	24,139.24	-	13,899.51	-	15,436.73	-	16,852.07	-	17,321.17	-	93,617.40	-	100,986.73	-	104,211.81	-
(1) โครงการฯทางหลวงได้รับการพัฒนา	117,325.91	1,783.88	-	3,828.02	-	4,004.42	-	4,189.64	-	4,484.12	-	25,695.70	-	32,742.37	-	40,597.77	-
(2) โครงการฯทางหลวงได้รับการบำรุงรักษา	18,011.27	18,011.27	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการฯทางหลวงมีความปลอดภัย	251,127.46	4,344.08	-	10,071.49	-	11,432.31	-	12,662.43	-	12,837.05	-	67,921.70	-	68,244.36	-	63,614.04	-
1.2) ถนนทางหลวงชนบท (ทพ.)	57,933.15	20,409.31	-	37,523.84	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) โครงการฯทางหลวงชนบทได้รับการพัฒนา	10,735.85	3,989.95	-	6,745.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการฯทางหลวงชนบทได้รับการบำรุงรักษา	39,504.81	14,186.89	-	25,317.92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการฯทางหลวงชนบทมีความปลอดภัย	7,692.49	2,232.47	-	5,460.02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	5,374,770.57	86,531.78	3,800.00	234,828.33	7,655.38	302,691.47	22,603.75	310,626.40	32,869.45	315,153.61	29,833.28	1,710,832.66	57,834.04	1,077,361.45	-	1,182,148.98	-
2.1) ถนนทางหลวง (ทล.)	4,198,884.72	62,133.70	-	186,069.52	-	222,819.00	-	225,640.50	-	232,553.00	-	1,422,718.00	-	869,864.00	-	977,087.00	-
(1) โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	2,178,993.87	17,927.86	-	61,626.00	-	79,817.00	-	81,235.00	-	96,195.00	-	911,587.00	-	413,102.00	-	517,504.00	-
(2) โครงการยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่	8,700.00	900.00	-	2,000.00	-	2,000.00	-	1,500.00	-	1,200.00	-	1,100.00	-	-	-	-	-
(3) โครงการบูรณะโครงสร้างทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภาค	110,839.37	9,295.90	-	8,543.47	-	5,000.00	-	5,000.00	-	5,000.00	-	26,000.00	-	26,000.00	-	26,000.00	-
(4) โครงการก่อสร้างเพิ่มมาตรฐานทางลูกวิ่งเป็นทางลาดยาง	800.00	800.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(5) โครงการก่อสร้างสะพานข้ามคูัดัดทางรถไฟ	35,008.87	954.27	-	1,654.60	-	6,750.00	-	7,150.00	-	6,500.00	-	4,000.00	-	4,000.00	-	4,000.00	-
(6) โครงการทางจักรยานเพื่ออำนวยความสะดวกและปลอดภัย	1,800.00	300.00	-	500.00	-	500.00	-	500.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(7) โครงการก่อสร้างโครงการขยายทางหลวงแผ่นดิน	794,833.51	23,801.57	-	41,921.94	-	51,980.00	-	51,400.00	-	49,020.00	-	201,040.00	-	194,570.00	-	181,100.00	-
(8) โครงการก่อสร้างทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเชิงพื้นที่	243,500.00	3,500.00	-	11,600.00	-	9,300.00	-	10,300.00	-	11,300.00	-	56,500.00	-	65,000.00	-	76,000.00	-

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
(11) โครงการก่อสร้างสะพาน/จุดตัดข้ามทางรถไฟ	956.19	-	-	-	-	956.19	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(12) โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อรับระยะทางและลดต้นทุนการขนส่ง	8,562.38	-	-	-	-	1,132.13	-	1,281.18	-	2,090.06	-	4,059.01	-	-	-	-	-
(13) โครงการขยายทางสายรอง (Feeder) เชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์	11,270.16	-	-	-	-	273.76	-	1,318.76	-	1,919.35	-	7,758.28	-	-	-	-	-
(14) โครงการยกระดับมาตรฐานเส้นทาง	92,056.60	-	-	-	-	5,764.86	-	6,220.03	-	6,489.04	-	28,225.24	-	23,896.45	-	21,460.98	-
(15) โครงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้พิการบนโครงข่ายทางหลวง	300.00	-	-	-	-	100.00	-	100.00	-	100.00	-	-	-	-	-	-	-
(16) โครงการส่งเสริมและบูรณาการโครงข่ายทางหลวง	279,707.92	-	-	-	-	14,716.44	-	15,860.16	-	16,114.32	-	77,677.00	-	77,670.00	-	77,670.00	-
(17) โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (EEC)	5,422.11	1,015.98	-	2,671.47	-	582.91	-	772.52	-	379.22	-	-	-	-	-	-	-
(18) โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน (SEZ)	9,233.71	1,511.26	-	3,019.80	-	1,982.01	-	1,418.61	-	755.55	-	546.48	-	-	-	-	-
(19) โครงการพัฒนาทางหลวงชนบทสนับสนุนเมืองชายแดน	26,014.04	-	-	-	-	1,315.15	-	1,951.64	-	1,991.59	-	7,755.66	-	6,500.00	-	6,500.00	-
(20) โครงการทางหลวงชนบทเพื่อการท่องเที่ยว	9,623.69	1,082.78	-	1,355.33	-	2,727.65	-	2,066.52	-	1,253.72	-	1,137.69	-	-	-	-	-
2.3) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)	168,143.06	-	3,800.00	2,459.63	7,655.38	3,848.22	22,603.75	2,102.03	32,869.45	2,055.85	29,833.28	3,081.43	57,834.04	-	-	-	-
(1) โครงการทางพิเศษสายพหลโยธิน 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก	31,244.00	-	3,800.00	400.00	6,361.00	100.00	10,649.00	100.00	9,627.00	207.00	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	14,382.00	-	-	-	1,294.38	-	7,478.64	-	5,608.98	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการทางพิเศษสายกะรุปี-ป่าดอง จังหวัดอุบลราชธานี	10,496.65	-	-	1,293.70	-	1,293.70	494.33	-	1,977.31	-	1,977.31	-	3,460.30	-	-	-	-
(4) โครงการทางพิเศษสายคลองระพีพัฒน์-นครนายก-สระบุรี	80,594.31	-	-	-	-	616.29	-	1,848.85	6,099.91	1,848.85	18,299.72	3,081.43	48,799.26	-	-	-	-
(5) โครงการทางพิเศษสายสุพรรณบุรี-กาญจนาภิเษก	31,426.10	-	-	765.93	-	1,838.23	3,981.78	153.18	9,556.25	-	9,556.25	-	5,574.48	-	-	-	-
2. การพัฒนามาตรฐานขนส่งทางราง	1,467,969.09	4,625.00	94,428.84	38,668.85	187,758.31	32,844.33	245,839.26	10,300.47	307,424.89	2,457.89	196,916.56	1,218.89	344,174.38	-	1,311.44	-	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	4,755.09	-	2,533.66	-	-	-	500.00	-	-	-	-	-	410.00	-	1,311.44	-	-
1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แผนงานซ่อมบำรุงทางรถไฟ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด (รฟฟท.)	4,755.09	-	2,533.66	-	-	-	500.00	-	-	-	-	-	410.00	-	1,311.44	-	-
(1) แผนงานปรับเปลี่ยนระบบอาณัติสัญญาณ (Signalling) / Re - Signalling	1,918.00	-	1,918.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) แผนงานซ่อมบำรุงระบบราง Trackwork (3 กิโลเมตร) Replace Trackwork System	210.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210.00	-	-	-	-
(3) แผนงานจัดหาระบบวิทยุ Radio	500.00	-	-	-	-	500.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(4) แผนงานปรับปรุงภายในขบวนรถไฟ Train refurbishment	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(5) แผนงานซ่อมบำรุงใหญ่รถไฟ (Overhaul)	831.31	-	415.66	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	415.66	-	-
(6) แผนงานติดตั้งประตูกั้นขบวนรถแบบประตูครึ่งบาน ที่สถานีรถไฟ 7 สถานี	525.78	-	200.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	325.78	-	-
(7) แผนการจัดหารถไฟฟ้าเพิ่มเติม (เพิ่ม City Line) แบบ 7 ตู้ จำนวน 3 ขบวน	200.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	200.00	-	-	-	-
(8) แผนการจัดหารถไฟฟ้าเพิ่มเติม (เพิ่ม Express Line) แบบ 4 ตู้ จำนวน 1 ขบวน	570.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	570.00	-	-
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	1,463,214.00	4,625.00	91,895.18	38,668.85	187,758.31	32,844.33	245,339.26	10,300.47	307,424.89	2,457.89	196,916.56	1,218.89	343,764.38	-	-	-	-
1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.)	841,459.30	1,150.14	56,824.78	4,403.35	118,273.42	16,024.61	152,182.42	10,300.47	200,625.99	2,457.89	127,096.87	1,218.89	150,900.47	-	-	-	-
(1) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงละงะเหว - คลองสิบเก้า - แก่งคอย	9,705.55	233.18	3,120.36	-	5,163.20	-	1,188.81	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น	21,171.43	26.39	10,189.03	-	9,392.60	-	1,563.41	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	28,648.40	118.94	2,792.51	85.69	7,110.93	-	1,456.12	-	17,084.21	-	-	-	-	-	-	-	-
(4) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงแม่สอด - ขุนตาล	29,490.53	21.50	4,631.53	42.00	3,441.91	-	8,539.36	-	9,286.77	-	3,527.46	-	-	-	-	-	-
(5) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม - หัวหิน	43,400.28	86.09	82.39	237.23	7,040.61	-	15,907.57	-	20,046.39	-	-	-	-	-	-	-	-
(6) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุพรรณบุรี - ปากน้ำโพ	24,904.60	67.75	3,776.98	182.34	2,696.72	-	6,820.47	-	7,934.19	-	3,426.15	-	-	-	-	-	-
(7) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์	4,205.37	6.10	1,569.42	11.08	2,618.77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(8) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร - สุราษฎร์ธานี	23,384.91	2.80	-	276.84	3,567.44	414.72	6,773.93	-	9,238.38	-	3,110.80	-	-	-	-	-	-
(9) โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี - หาดใหญ่ - สงขลา	53,475.28	2.64	-	10.31	6,272.37	1,652.00	10,074.15	-	17,133.75	-	14,694.79	-	3,635.27	-	-	-	-

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ด้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
(41) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต - ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต	7,596.94	-	-	15.12	1,216.28	6.84	1,923.62	6.84	3,173.40	3.88	1,250.96	-	-	-	-	-	-
(42) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดลิ่งชัน - ศาลายา	10,295.67	-	-	16.31	1,650.76	7.56	2,865.96	7.56	4,354.38	3.88	1,389.26	-	-	-	-	-	-
(43) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงดลิ่งชัน - ศิริราช	1,425.16	-	-	22.19	1,366.49	14.64	14.64	14.64	7.20	-	-	-	-	-	-	-	-
(44) โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงหัวลำโพง - มหาชัย	56,841.99	-	-	70.00	-	17.00	4,973.53	7,019.69	11,190.36	-	11,190.36	-	22,381.05	-	-	-	-
(45) โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ - นครราชสีมา (ค่าจ้างที่ปรึกษา)	-	-	-	-	-	-	-	วงเงินค่าก่อสร้างที่ชัดเจนจากผลการศึกษา									
(46) โครงการจัดหาโรงจักรดีเซลไฟฟ้าเพื่อทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน	6,562.50	-	887.00	-	4,068.08	-	1,607.42	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(47) โครงการจัดหาโดยสารดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 186 คัน	13,505.66	-	-	-	2,025.86	-	844.00	-	4,220.00	-	5,065.24	-	1,350.56	-	-	-	-
(48) โครงการจัดหาโดยสารดีเซลรางปรับอากาศ จำนวน 40 คัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(49) โครงการจัดหาโดยสารดีเซลรางทดแทน จำนวน 216 คัน	-	-	-	-	-	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษา ของที่ปรึกษา									
(50) โครงการจัดหาโดยสารดีเซลรางทดแทน จำนวน 98 คัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(51) โครงการจัดหาโดยสารดีเซลรางทดแทน จำนวน 60 คัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(52) โครงการซื้อรถไฟโดยสารชุด จำนวน 273 คัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(53) โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก๊สคอย	1,826.50	-	17.50	-	180.90	-	400.00	-	1,228.10	-	-	-	-	-	-	-	-
(54) โครงการการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟฟ้าทั่วประเทศ	2,845.89	-	-	719.34	-	1,813.05	-	313.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(55) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนสมรรถนะ	1,081.47	505.26	-	-	-	576.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(56) โครงการติดตั้งระบบโครข่ายโทรคมนาคม	2,055.20	-	-	1,189.05	-	866.15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(57) โครงการจัดหาและติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบสีแดงและสัญญาณทำงานด้วยระบบเซ็นเซอร์ตรวจสอบขบวนรถไฟบริเวณทางรถไฟที่ไม่ได้รับอนุญาต	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(58) จัดหารถไฟฟ้าขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า และติดตั้งระบบจ่ายไฟเหนือหัวรวมศูนย์ควบคุมการเดินรถและระบบตรวจสอบไฟฟ้า	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(59) โครงการเปลี่ยนล้อเสริมความมั่นคงสะพานที่ชำรุดหรือรับน้ำหนักเกินมาตรฐาน U.20 ไม่ได้	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(60) งานปรับปรุงโครงสร้างทางรถไฟทั่วประเทศ (Siding Rehabilitation)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(61) งานติดตั้งร่องข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ	3,375.36	-	1,978.46	-	1,396.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(62) โครงการก่อสร้างโอซีดี เฟสที่ 2	-	-	-	-	-	-	-	อยู่ระหว่างการศึกษา ของที่ปรึกษา									
(63) โครงการศึกษาความเหมาะสมในการก่อสร้างขบวนรถขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ (ค่าจ้างที่ปรึกษา)	20.00	-	20.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2 การรถไฟฯขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.)	621,754.71	3,474.86	35,070.40	34,265.50	69,484.89	16,819.72	93,156.84	-	106,798.90	-	69,819.69	-	192,863.91	-	-	-	-
(1) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง - บางแค และช่วงบางซื่อ - ท่าพระ	37,395.38	55.00	11,004.51	-	10,255.20	-	8,918.46	-	7,116.10	-	45.90	0.21	-	-	-	-	-
(2) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงบางเริง - สมุทรปราการ	3,539.93	-	3,361.66	-	145.16	-	33.11	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่ - คูคต	29,776.13	-	4,461.19	-	6,143.95	-	17,789.96	-	1,298.97	-	82.06	-	-	-	-	-	-
(4) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี	53,496.71	482.31	3,174.93	6,371.40	7,733.08	-	13,682.78	-	22,052.21	-	-	-	-	-	-	-	-
(5) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	51,841.11	499.39	3,374.96	4,800.00	7,676.88	744.72	13,508.33	-	21,236.83	-	-	-	-	-	-	-	-
(6) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑล สาย 4	21,207.63	20.03	-	2,605.60	2,372.79	1,305.00	4,376.55	-	5,071.68	-	4,034.89	-	1,421.09	-	-	-	-
(7) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงสมุทรปราการ - บางปู	12,172.68	5.50	26.68	88.50	1,255.43	-	2,242.48	-	3,116.71	-	3,107.95	-	2,329.43	-	-	-	-
(8) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีเขียว ช่วงคูคต - ลำลูกกา	9,820.80	4.00	17.80	20.00	1,003.17	-	1,824.59	-	2,532.43	-	2,529.52	-	1,889.29	-	-	-	-
(9) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม - มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	113,838.38	2,308.38	9,636.96	7,343.00	9,720.91	-	9,068.74	-	16,188.24	-	21,040.50	-	38,531.65	-	-	-	-
(10) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	128,300.25	85.25	-	9,012.00	11,750.88	6,913.00	10,177.53	-	17,420.45	-	21,531.26	-	51,409.88	-	-	-	-
(11) โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายสีส้ม ช่วงดลิ่งชัน - ศูนย์วัฒนธรรม	123,365.71	15.00	11.71	4,025.00	11,427.44	7,857.00	11,534.31	-	10,765.28	-	17,447.61	-	60,282.36	-	-	-	-
(12) การพัฒนารถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภายใต้แผนแม่บทระยะที่ 2	-	-	-	อยู่ระหว่างการพิจารณา													

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)																
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า						
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว						
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579		
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	
(13) โครงการส่งเสริมและพัฒนากระบอบรถไฟฟ้ามหานครให้เกิดประสิทธิภาพ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(14) โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต	27,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	27,000.00	-	-	-	-	-	
(15) โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดขอนแก่น	10,000.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10,000.00	-	-	-	-	-	
(16) โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดนครราชสีมา	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(17) โครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดเชียงใหม่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(18) โครงการระบบขนส่งมวลชนในเมืองที่มีศักยภาพ (เช่น จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดอุบลราชธานี และจังหวัดอุดรธานี)	-	อยู่ระหว่างพิจารณา										ดำเนินการ						
3. การพัฒนามาคมนาคมขนส่งทางน้ำ	210,262.02	649.99	2,198.73	1,629.90	478.70	7,104.15	23.17	12,177.23	7,774.29	21,143.24	8,494.30	71,274.43	28,438.06	2,737.79	35,765.22	2,737.79	7,635.05	
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	64,919.44	547.56	-	1,538.26	-	947.56	-	964.68	-	8,066.80	-	47,379.01	-	2,737.79	-	2,737.79	-	
1.1) กรมเจ้าท่า (จท.)	64,919.44	547.56	-	1,538.26	-	947.56	-	964.68	-	8,066.80	-	47,379.01	-	2,737.79	-	2,737.79	-	
(1) โครงการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ	10,951.15	547.56	-	547.56	-	547.56	-	547.56	-	547.56	-	2,737.79	-	2,737.79	-	2,737.79	-	
(2) โครงการก่อสร้างเขื่อนยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาและแม่น้ำท่าจีนเพื่อการเดินเรือ	31,000.00	-	-	-	-	-	-	417.12	-	6,005.66	-	24,577.22	-	-	-	-	-	
(3) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก	17,493.39	-	-	-	-	-	-	-	-	1,113.58	-	16,379.81	-	-	-	-	-	
(4) ศึกษาออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อมในการเชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำในลุ่มน้ำป่าสักและบางปะกง (ค่าก่อสร้าง รวบรวมการศึกษา)	84.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	84.20	-	-	-	-	-	
(5) โครงการเสริมทรายชายหาดพิบูลย์ จังหวัดชลบุรี	800.00	-	-	-	-	-	-	-	-	200.00	-	600.00	-	-	-	-	-	
(6) โครงการเสริมทรายชายหาดเสม็ดผา จังหวัดสงขลา	800.00	-	-	-	-	-	-	-	-	200.00	-	600.00	-	-	-	-	-	
(7) โครงการเสริมทรายชายหาดจอมเทียน จังหวัดชลบุรี	800.00	-	200.00	-	-	-	-	-	-	-	-	600.00	-	-	-	-	-	
(8) โครงการเสริมทรายชายหาดหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์	800.00	-	200.00	-	-	-	-	-	-	-	-	600.00	-	-	-	-	-	
(9) โครงการเสริมทรายชายหาดชะอำ จังหวัดเพชรบุรี	800.00	-	-	-	200.00	-	-	-	-	-	-	600.00	-	-	-	-	-	
(10) โครงการเสริมทรายชายหาดบางมด จังหวัดพังงา	800.00	-	-	200.00	-	-	-	-	-	-	-	600.00	-	-	-	-	-	
(11) โครงการด้านความปลอดภัยทางน้ำ	590.70	-	-	590.70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	145,342.59	102.43	2,198.73	91.65	478.70	6,156.59	23.17	11,212.55	7,774.29	13,076.44	8,494.30	23,895.42	28,438.06	-	35,765.22	-	7,635.05	
2.1) กรมเจ้าท่า (จท.)	54,535.08	102.43	-	91.65	-	6,156.59	-	11,212.55	-	13,076.44	-	23,895.42	-	-	-	-	-	
(1) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา)	20,525.52	76.80	-	14.72	-	2,658.96	-	6,204.23	-	6,204.23	-	5,366.58	-	-	-	-	-	
(2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2	16,550.00	-	-	-	-	2,815.54	-	3,519.42	-	4,223.30	-	5,991.74	-	-	-	-	-	
(3) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ จ.กระบี่	2,974.85	9.85	-	-	-	-	-	80.00	-	320.00	-	2,565.00	-	-	-	-	-	
(4) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี	3,000.00	7.00	-	28.00	-	-	-	80.00	-	320.00	-	2,565.00	-	-	-	-	-	
(5) โครงการก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ จังหวัดภูเก็ต	3,000.00	-	-	7.00	-	28.00	-	-	-	80.00	-	2,885.00	-	-	-	-	-	
(6) โครงการก่อสร้างท่าเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ชายฝั่งบริเวณกรุงเทพฯ ถึง จังหวัดชลบุรี	3,000.00	-	-	7.00	-	28.00	-	-	-	80.00	-	2,885.00	-	-	-	-	-	
(7) โครงการก่อสร้างท่าเรือโดยสารเชื่อมโยงล่าวไทยฝั่งตะวันออก – ตะวันตก	981.70	8.78	-	2.93	-	40.00	-	160.00	-	380.00	-	390.00	-	-	-	-	-	
(8) โครงการก่อสร้างท่าเรือสนามบินภูเก็ต	500.00	-	-	-	-	-	-	100.00	-	400.00	-	-	-	-	-	-	-	
(9) โครงการก่อสร้างท่าเรือชุมพร	4,003.00	-	-	32.00	-	586.10	-	1,068.90	-	1,068.90	-	1,247.10	-	-	-	-	-	
2.2) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.)	90,807.51	-	2,198.73	-	478.70	-	23.17	-	7,774.29	-	8,494.30	-	28,438.06	-	35,765.22	-	7,635.05	
(1) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟท่าเรือแหลมฉบัง	1,895.27	-	981.49	-	-	-	-	-	-	-	-	913.78	-	-	-	-	-	
(2) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G	614.00	-	135.30	-	478.70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(3) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	87,216.30	-	-	-	-	-	23.17	-	7,774.29	-	8,494.30	-	27,524.28	-	35,765.22	-	7,635.05	
(4) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A)	1,081.94	-	1,081.94	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ค. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
4. การพัฒนาคมนาคมขนส่งทางอากาศ	155,233.52	3,253.20	1,752.14	3,883.50	1,118.43	4,660.20	768.24	5,592.20	363.91	6,710.60	200.30	40,263.60	-	42,276.70	-	44,390.50	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	153,853.98	3,253.20	633.00	3,883.50	858.03	4,660.20	768.24	5,592.20	363.91	6,710.60	200.30	40,263.60	-	42,276.70	-	44,390.50	-
1.1) กรมท่าอากาศยาน (ทย.)	151,013.59	3,236.29	-	3,883.50	-	4,660.20	-	5,592.20	-	6,710.60	-	40,263.60	-	42,276.70	-	44,390.50	-
การพัฒนาท่าอากาศยาน และปรับปรุง บำรุงรักษา ก่อสร้างท่าอากาศยาน และจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย	151,013.59	3,236.29	-	3,883.50	-	4,660.20	-	5,592.20	-	6,710.60	-	40,263.60	-	42,276.70	-	44,390.50	-
1.2) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	2,823.48	-	633.00	-	858.03	-	768.24	-	363.91	-	200.30	-	-	-	-	-	-
แผนพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านวิศวกรรมจราจรทางอากาศ	2,823.48	-	633.00	-	858.03	-	768.24	-	363.91	-	200.30	-	-	-	-	-	-
1.3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	16.91	16.91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) โครงการจ้างที่ปรึกษาจัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ	16.91	16.91	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) แผนงานศึกษาแนวโน้มการขยายตลาดจากการเปิดเสรีและผลกระทบ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	1,379.54	-	1,119.14	-	260.40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.1) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	1,379.54	-	1,119.14	-	260.40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) แผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการบินอากาศ และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับระบบการบินของประเทศ	1,379.54	-	1,119.14	-	260.40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) การพัฒนาด้านการบริหารจราจรทางอากาศของภูมิภาค	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5. การศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	16,475.09	419.00	-	607.66	15.00	837.53	10.00	751.03	-	536.53	-	4,439.45	-	4,429.45	-	4,429.45	-
5.1) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (สปลค.)	16,111.41	346.48	-	526.50	-	742.53	-	731.03	-	536.53	-	4,409.45	-	4,409.45	-	4,409.45	-
การบริหารจัดการ นโยบาย แผน และมาตรการด้านคมนาคมขนส่ง	16,111.41	346.48	-	526.50	-	742.53	-	731.03	-	536.53	-	4,409.45	-	4,409.45	-	4,409.45	-
5.2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	363.68	72.52	-	81.16	15.00	95.00	10.00	20.00	-	-	-	30.00	-	20.00	-	20.00	-
งานศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านขนส่งและจราจร	363.68	72.52	-	81.16	15.00	95.00	10.00	20.00	-	-	-	30.00	-	20.00	-	20.00	-

หมายเหตุ : แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินรายได้ เงินกู้ PPP หรือ เงินกองทุนรวม

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูประบอบการปกครอง (Regulations and Institution)	4,022.00	-	-	206.00	-	272.00	-	272.00	-	272.00	-	1,000.00	-	1,000.00	-	1,000.00	-
1. การพัฒนาคมนาคมขนส่งทางถนน	360.00	-	-	-	-	20.00	-	20.00	-	20.00	-	100.00	-	100.00	-	100.00	-
แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	360.00	-	-	-	-	20.00	-	20.00	-	20.00	-	100.00	-	100.00	-	100.00	-
กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	360.00	-	-	-	-	20.00	-	20.00	-	20.00	-	100.00	-	100.00	-	100.00	-
โครงการส่งเสริมความโปร่งใส และการมีส่วนร่วมของประชาชน	360.00	-	-	-	-	20.00	-	20.00	-	20.00	-	100.00	-	100.00	-	100.00	-
2) การพัฒนาคมนาคมขนส่งทางอากาศ	3,662.00	-	-	206.00	-	252.00	-	252.00	-	252.00	-	900.00	-	900.00	-	900.00	-
แผนงานพื้นฐาน (Function)	3,662.00	-	-	206.00	-	252.00	-	252.00	-	252.00	-	900.00	-	900.00	-	900.00	-
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	3,662.00	-	-	206.00	-	252.00	-	252.00	-	252.00	-	900.00	-	900.00	-	900.00	-
แผนงานปรับปรุงระบบงาน ข้อมูลกฎหมาย ระเบียบ ให้สอดคล้องมาตรฐานสากล	3,662.00	-	-	206.00	-	252.00	-	252.00	-	252.00	-	900.00	-	900.00	-	900.00	-
3) การศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม พ.ศ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) การจัดทำร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินรายได้ เงินกู้ PPP หรือ เงินกองทุนรวม

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลิตภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

- ๑) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก
- ๒) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวก ในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากล และสามารถให้บริการแก่ประชาชน ทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และโปร่งใส ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง และยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน
- ๒) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)																	
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า							
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว							
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579			
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น		
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)	104,267.50	1,301.92	9,622.37	2,505.05	18,726.91	5,364.42	25,052.95	8,693.59	7,117.59	6,401.30	37.82	7,469.01	-	5,987.28	-	5,987.28	-	-	
1. การพัฒนามาตรฐานขนส่งทางถนน	47,550.93	1,269.72	4,030.77	2,365.05	-	5,346.92	-	8,693.59	-	6,401.30	-	7,469.01	-	5,987.28	-	5,987.28	-	-	
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	11,722.84	416.91	-	1,001.71	-	572.46	-	572.46	-	572.46	-	2,862.28	-	2,862.28	-	2,862.28	-	-	
1.1) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	11,722.84	416.91	-	1,001.71	-	572.46	-	572.46	-	572.46	-	2,862.28	-	2,862.28	-	2,862.28	-	-	
(1) การศึกษาและการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน	845.00	22.40	-	43.30	-	43.30	-	43.30	-	43.30	-	216.48	-	216.48	-	216.48	-	-	
(2) การจัดระเบียบและกำกับดูแลการประกอบการขนส่งทางถนน	2,200.87	86.39	-	111.29	-	111.29	-	111.29	-	111.29	-	556.44	-	556.44	-	556.44	-	-	
(3) การพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งทางถนน	721.99	15.38	-	37.19	-	37.19	-	37.19	-	37.19	-	185.95	-	185.95	-	185.95	-	-	
(4) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	72.69	32.69	-	40.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(5) การอบรมให้ความรู้ผู้ขับรถและผู้ประจำรถ	3,392.15	58.01	-	248.91	-	171.40	-	171.40	-	171.40	-	857.01	-	857.01	-	857.01	-	-	
(6) การพัฒนาความปลอดภัยของผู้ขับรถ	2,510.23	133.48	-	168.73	-	122.67	-	122.67	-	122.67	-	613.34	-	613.34	-	613.34	-	-	
(7) การควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย	1,731.31	55.64	-	116.61	-	86.61	-	86.61	-	86.61	-	433.07	-	433.07	-	433.07	-	-	
(8) การดำเนินการด้านทะเบียนและภาษี	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(9) การดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(10) โครงการก่อสร้างสำนักงานขนส่งสาขา	248.60	12.92	-	235.68	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	35,828.09	852.81	4,030.77	1,363.34	-	4,774.46	-	8,121.14	-	5,828.85	-	4,606.73	-	3,125.00	-	3,125.00	-	-	
2.1) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	11,250.00	-	-	-	-	625.00	-	625.00	-	625.00	-	3,125.00	-	3,125.00	-	3,125.00	-	-	
(1) โครงการลดการใช้พลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม	450.00	-	-	-	-	25.00	-	25.00	-	25.00	-	125.00	-	125.00	-	125.00	-	-	
(2) โครงการบริหารจัดการด้านความเสี่ยงจากภัยธรรมชาติ	10,800.00	-	-	-	-	600.00	-	600.00	-	600.00	-	3,000.00	-	3,000.00	-	3,000.00	-	-	
2.2) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	20,547.32	852.81	-	1,363.34	-	4,149.46	-	7,496.14	-	5,203.85	-	1,481.73	-	-	-	-	-	-	
(1) การพัฒนาศักยภาพและองค์ความรู้แก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าไทยให้สามารถแข่งขันทั้งระดับภายในประเทศและในกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	25.00	25.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(2) โครงการก่อสร้างอาคารขนถ่ายสินค้าและอาคารคลังสินค้าภายในสถานี	136.45	136.45	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(3) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชิงเชื่อมโยง จังหวัดเชียงราย	1,742.39	597.58	-	569.03	-	575.78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(4) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (จังหวัดชายแดน)	7,981.17	16.00	-	74.37	-	2,796.54	-	3,820.70	-	1,273.57	-	-	-	-	-	-	-	-	
(5) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน (เมืองหลัก)	7,765.24	16.00	-	100.60	-	66.50	-	3,287.23	-	3,221.18	-	1,073.73	-	-	-	-	-	-	
(6) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จังหวัดนครพนม	1,202.27	18.52	-	494.89	-	516.64	-	172.21	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(7) โครงการจ้างพิชิตภัยเพื่อดำเนินการตามมาตรา 25 และมาตรา 33 แห่งพระราชบัญญัติการให้ออกขนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 เพื่อพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าและสถานีขนส่งสินค้า ในพื้นที่ 19 แห่ง	43.26	43.26	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(8) โครงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทยสู่การขนส่งสินค้าทางถนนที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย ไม่มาตุฐาน	48.00	-	-	48.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(9) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสาร	1,551.10	-	-	24.00	-	194.00	-	216.00	-	709.10	-	408.00	-	-	-	-	-	-	
(10) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งผู้โดยสารทางถนน	52.44	-	-	52.44	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
2.3) บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.)	149.00	-	149.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
โครงการการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร)	149.00	-	149.00	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
อยู่ระหว่างการพิจารณา																			
2.4) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	3,881.77	-	3,881.77	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(1) โครงการจัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV)	1,735.55	-	1,735.55	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
(2) การจัดหางบโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมสถานีประจุไฟฟ้า	2,146.22	-	2,146.22	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
2. การพัฒนามาตรฐานขนส่งทางอากาศ	56,716.57	32.20	5,591.60	140.00	18,726.91	17.50	25,052.95	-	7,117.59	-	37.82	-	-	-	-	-	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	32.20	32.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.1) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
โครงการจัดหาเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพประหยัดน้ำมัน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	32.20	32.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ค่าสมาชิกองค์กรระหว่างประเทศ	32.20	32.20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) แผนงานยุทธศาสตร์ (Agenda)	56,684.37	-	5,591.60	140.00	18,726.91	17.50	25,052.95	-	7,117.59	-	37.82	-	-	-	-	-	-
2.1) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)	1,846.56	-	454.21	-	33.86	-	505.75	-	814.92	-	37.82	-	-	-	-	-	-
แผนการพัฒนามาตรการพัฒนาระบบการบินภายใต้แผนการเดินอากาศสากล	1,846.56	-	454.21	-	33.86	-	505.75	-	814.92	-	37.82	-	เงินรายได้ ยังไม่สามารถ กำหนด งบประมาณได้	-	เงินรายได้ ยังไม่สามารถ กำหนด งบประมาณได้	-	เงินรายได้ ยังไม่สามารถ กำหนด งบประมาณได้
2.2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.)	54,680.31	-	5,137.39	-	18,693.05	-	24,547.20	-	6,302.67	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะที่ 2)	54,208.80	-	4,930.76	-	18,428.17	-	24,547.20	-	6,302.67	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ระยะที่ 3)	471.51	-	206.63	-	264.88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2.1) โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	173.52	-	173.52	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2.2) โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2	297.99	-	33.11	-	264.88	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง (ระยะที่ 3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(4) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ระยะที่ 2)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(5) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(6) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(7) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2.3) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	157.50	-	-	140.00	-	17.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) แผนงานปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการบริหารกลุ่มลูกค้า	157.50	-	-	140.00	-	17.50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการศึกษาและเสนอแนะมาตรการเพื่อส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินรายได้ เงินกู้ PPP หรือ เงินกองทุนรวม

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร
(Regulations and Institution)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลิตภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

- ๑) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาท ที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคม
- ๒) กฎหมายและการบังคับใช้ การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้
- ๓) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) มุ่งเน้นการเพิ่มบทบาทเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง และยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน
- ๒) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร
(Human Resource Development)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลิตภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

การผลิตและพัฒนาบุคลากรจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพเพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นการส่งเสริมการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและการให้บริการเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐานสากล และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง และยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน
- ๒) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	7. แผนการปฏิบัติงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ล้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ค. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)	1,619.84	113.06	125.55	316.61	62.77	335.19	-	395.19	-	103.58	-	55.97	-	55.97	-	55.97	-
1. การพัฒนาคนตามขนส่งทางถนน	364.36	50.28	-	112.61	-	11.19	-	11.19	-	11.19	-	55.97	-	55.97	-	55.97	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	364.36	50.28	-	112.61	-	11.19	-	11.19	-	11.19	-	55.97	-	55.97	-	55.97	-
1.1) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	130.94	44.47	-	86.47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
การพัฒนาบุคลากรด้านช่างให้กับองค์การปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)	130.94	44.47	-	86.47	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	233.42	5.81	-	26.14	-	11.19	-	11.19	-	11.19	-	55.97	-	55.97	-	55.97	-
การพัฒนาบุคลากรของกรมการขนส่งทางบก	233.42	5.81	-	26.14	-	11.19	-	11.19	-	11.19	-	55.97	-	55.97	-	55.97	-
2. การพัฒนาคนตามขนส่งทางอากาศ	1,255.48	62.77	125.55	204.00	62.77	324.00	-	384.00	-	92.38	-	-	-	-	-	-	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	1,255.48	62.77	125.55	204.00	62.77	324.00	-	384.00	-	92.38	-	-	-	-	-	-	-
1.1) สถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)	1,255.48	62.77	125.55	204.00	62.77	324.00	-	384.00	-	92.38	-	-	-	-	-	-	-
(1) การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) ผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินรวมทั้งจัดการเครื่องมืออุปกรณ์องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการยกระดับมาตรฐานสถาบันการบินพลเรือนในฐานะสมาชิกโครงการ TRAINAIR Full Member ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ไประดับ ICAO Regional Training Centres of Excellence (RTCEs)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(4) โครงการก่อสร้างอาคารเรียน ศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบินอาคารอำนวยการและสิ่งก่อสร้างประกอบ พร้อมครุภัณฑ์ สถาบันการบินพลเรือน กรุงเทพมหานคร	1,255.48	62.77	125.55	204.00	62.77	324.00	-	384.00	-	92.38	-	-	-	-	-	-	-
1.2) สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) แผนงานพัฒนาศักยภาพและสมรรถนะของบุคลากรด้านการตรวจสอบมาตรฐาน ความปลอดภัย นิรภัย ของการบินพลเรือน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการเผยแพร่องค์ความรู้ด้านการบิน	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
3. การศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางราง	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) พัฒนาบุคลากรด้านการจัดการจราจร	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
พัฒนาบุคลากรด้านการจัดการอุบัติเหตุ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินรายได้ เงินกู้ PPP หรือ เงินกองทุนรวม

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคม
(Technology and Innovation)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพัฒนาไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งจำเป็นต้องยกระดับผลผลิตภาพการผลิตและการใช้นวัตกรรมในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาอย่างยั่งยืนทั้งในสาขาอุตสาหกรรม เกษตรและบริการ การสร้างความมั่นคงและปลอดภัยด้านอาหาร การเพิ่มขีดความสามารถทางการค้าและการเป็นผู้ประกอบการ รวมทั้งการพัฒนาฐานเศรษฐกิจแห่งอนาคต ทั้งนี้ภายใต้กรอบการปฏิรูปและพัฒนาปัจจัยเชิงยุทธศาสตร์ทุกด้าน อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม การพัฒนาทุนมนุษย์ และการบริหารจัดการทั้งในภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชน



ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

การส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการการบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริม การผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม



แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒

ยุทธศาสตร์ที่ ๗ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

- ๑) เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการคมนาคมขนส่งและการค้า รวมทั้งมีกลไกกำกับ ดูแล การประกอบกิจการขนส่งที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส ให้สามารถสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่ง และยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน
- ๒) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่เกิดจากการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดการนำเข้าจากต่างประเทศ และสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ

ยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปี	กรอบวงเงิน	แผนการใช้จ่ายงบประมาณ (ด้านบาท) และประมาณการผลการดำเนินการ (โครงการ)															
		ระยะ 5 ปี แรก ของยุทธศาสตร์ 20 ปี										ประมาณการ 15 ปีข้างหน้า					
		ระยะเร่งด่วน				ประมาณการรายปี						ระยะยาว					
		ปี 2560 (ค.ศ. 59 - ก.ย. 60)		ปี 2561		ปี 2562		ปี 2563		ปี 2564		ปี 2565-2569		ปี 2570-2574		ปี 2575-2579	
		งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น	งบประมาณ	แหล่งเงินอื่น
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)	43,564.26	334.07	169.23	891.95	16.90	1,174.51	16.90	1,074.75	-	993.74	-	12,984.08	-	12,954.08	-	12,954.08	-
1. การพัฒนาคมนาคมขนส่งทางถนน	43,361.23	334.07	-	891.95	-	1,174.51	-	1,074.75	-	993.74	-	12,984.08	-	12,954.08	-	12,954.08	-
1) แผนงานพื้นฐาน (Function)	23,947.68	334.07	-	681.94	-	607.32	-	607.32	-	607.32	-	7,036.58	-	7,036.58	-	7,036.58	-
1.1) กรมทางหลวง (พล.)	411.57	103.75	-	307.82	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) โครงการวิจัยประยุกต์	257.90	65.99	-	191.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการวิจัยพัฒนา	153.67	37.75	-	115.92	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	18,273.00	-	-	-	-	348.50	-	348.50	-	348.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-
การปรับปรุงดูแลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ	18,273.00	-	-	-	-	348.50	-	348.50	-	348.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-
1.2) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	5,263.11	230.32	-	374.12	-	258.82	-	258.82	-	258.82	-	1,294.08	-	1,294.08	-	1,294.08	-
การพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร	5,263.11	230.32	-	374.12	-	258.82	-	258.82	-	258.82	-	1,294.08	-	1,294.08	-	1,294.08	-
1.4) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
งานศึกษาเทคโนโลยียานยนต์ไฟฟ้าเพื่อการขนส่งสาธารณะ	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) แผนงานยุทธศาสตร์	19,413.55	-	-	210.00	-	567.19	-	467.43	-	386.42	-	5,947.50	-	5,917.50	-	5,917.50	-
2.1) กรมทางหลวงชนบท (ทช.)	18,903.51	-	-	-	-	387.17	-	377.42	-	386.42	-	5,917.50	-	5,917.50	-	5,917.50	-
(1) แผนงานบูรณาการส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา	630.51	-	-	-	-	38.67	-	28.92	-	37.92	-	175.00	-	175.00	-	175.00	-
(2) การปรับปรุงดูแลและพัฒนากระบวนการบริหารจัดการภาครัฐ	18,273.00	-	-	-	-	348.50	-	348.50	-	348.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-	5,742.50	-
2.2) กรมการขนส่งทางบก (ขบ.)	510.03	-	-	210.00	-	180.02	-	90.01	-	-	-	30.00	-	-	-	-	-
(1) โครงการการพัฒนากระบวนการสหเทศการบริหารจัดการเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในเขตเมือง	60.00	-	-	-	-	20.00	-	10.00	-	-	-	30.00	-	-	-	-	-
(2) โครงการพัฒนามาตรฐานด้านความปลอดภัยทางถนน	400.05	-	-	160.02	-	160.02	-	80.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการจัดทําระบบสารสนเทศเพื่อมาตรฐานด้านความปลอดภัยของรถราชการสะดวก	49.98	-	-	49.98	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. การศึกษาและเสนอแนะนโยบายด้านคมนาคมขนส่ง	203.03	-	169.23	-	16.90	-	16.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)	203.03	-	169.23	-	16.90	-	16.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(1) โครงการดำเนินงานบริหารจัดการระบบตัวร่วม (Program Management Services: PMS)	59.40	-	59.40	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(2) โครงการจัดทําระบบศูนย์บริหารจัดการรายได้กลาง (Central Clearing House: CCH)	143.63	-	109.83	-	16.90	-	16.90	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
(3) โครงการจัดตั้งผู้บริหารจัดการและบำรุงรักษาระบบตัวร่วม (Common Ticketing Company: CTC)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

หมายเหตุ : แหล่งเงินอื่น หมายถึง เงินรายได้ เงินกู้ PPP หรือ เงินกองทุนรวม