

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๘๐๔.๒/ ๓๒



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖

เรื่อง ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ.

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ด้วยกระทรวงคมนาคมขอเสนอเรื่องยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. มาเพื่อคณะรัฐมนตรีพิจารณา

๑.ความเป็นมา

๑.๑ ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ ๕๐๐ ล้านตัน โดยเป็นสัดส่วนการขนส่งทางถนนถึงร้อยละ ๘๒ การขนส่งทางรถไฟเพียงร้อยละ ๒ การขนส่งทางน้ำในประเทศ ประมาณร้อยละ ๙ การขนส่งทางน้ำชายฝั่งทะเล ร้อยละ ๖ และการขนส่งทางอากาศเพียงประมาณ ร้อยละ ๑ ซึ่งมีผลทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ยังคงมีต้นทุนอยู่ในระดับร้อยละ ๑๕.๒ (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ ๗.๒ ของ GDP) ในขณะที่ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย มีต้นทุนโลจิสติกส์ อยู่ในระดับร้อยละ ๘ และ ๑๓ เป็นลำดับ

๑.๒ จากปัจจัยดังกล่าวข้างต้น ธนาคารโลกได้จัดอันดับดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ พบว่าดัชนีของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๓๘ ต่ำกว่าประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย ที่อยู่ในอันดับที่ ๑ และ ๒๙ ตามลำดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาคูณภาพของโครงสร้างพื้นฐานรายสาขา จะพบว่าคุณภาพของถนนประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ ๓๖ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย อยู่ในลำดับที่ ๑ และ ๒๑ ตามลำดับ สำหรับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟประเทศไทย ถูกจัดลำดับที่ ๕๗ โดยประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียมีคุณภาพเป็นลำดับที่ ๑ และ ๒๐ ตามลำดับ ในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำมีลำดับที่ ๔๓ และโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศมีลำดับที่ ๒๘

/ ๑.๓ นายกรัฐมนตรี ...

๑.๓ นายกรัฐมนตรีได้เป็นประธานการประชุมหารือเพื่อพิจารณาจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เมื่อวันที่ ๖ และ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ ณ ห้องประชุมสี่เขียว ทำเนียบรัฐบาล ทั้งนี้ ที่ประชุมได้มอบหมายให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาดำเนินการดังนี้

๑.๓.๑ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และกระทรวงคมนาคมร่วมกันกำหนดหลักเกณฑ์ และคัดเลือกเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ รวมทั้งเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อิทธิพลของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ ให้มีความเหมาะสม สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบันและอนาคต รวมทั้งหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงมหาดไทย พิจารณาแผนงาน/โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่เชื่อมโยงแหล่งเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน เพื่อใช้ประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๑.๓.๒ สศช. และกระทรวงคมนาคมร่วมกันจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ได้แถลงต่อรัฐสภา และยุทธศาสตร์ของประเทศ (Country Strategy)

๑.๓.๓ กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน และเผยแพร่ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจแก่ประชาชนต่อการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ต่อไป

๑.๔ กระทรวงคมนาคมได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย กระทรวงมหาดไทย กระทรวงอุตสาหกรรม สศช. และหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก กรมเจ้าท่า และการรถไฟแห่งประเทศไทย) เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ โดยมีปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน เพื่อพิจารณาแผนงาน/โครงการสนับสนุนการเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน สำหรับใช้ประกอบการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ทั้งนี้ ที่ประชุมมีมติเห็นชอบด้วยกับการกำหนดเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน รวมทั้งการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังกล่าวด้วยแล้ว

๒. เหตุผลความจำเป็นที่ต้องเสนอคณะรัฐมนตรี

การดำเนินการในครั้งนี้ มีความจำเป็นต้องเสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุน ในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ซึ่งตามมาตรา ๔ (๘) และ ๔ (๑๒) ของพระราชกฤษฎีกาว่าด้วยการเสนอเรื่องและการประชุมคณะรัฐมนตรี พ.ศ. ๒๕๔๘ กำหนดให้การเสนอเรื่องดังกล่าวเป็นเรื่องที่ต้องเสนอต่อคณะรัฐมนตรี

๓. ความเร่งด่วนของเรื่อง

รัฐบาลมีความจำเป็นต้องเสนอร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. ให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาภายในเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๖ และเพื่อให้การพิจารณาร่างกฎหมายในขั้นตอนที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินการได้แล้วเสร็จภายในเดือนมิถุนายน ๒๕๕๖ ทั้งนี้ การนำเสนอยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เป็นขั้นตอนหนึ่งในการดำเนินงานจัดทำร่างพระราชบัญญัติฯ ดังกล่าว

๔. สารสำคัญ

ผลการพิจารณากำหนดหลักเกณฑ์และคัดเลือกเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ประตูการค้าชายแดน (Gateway) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อิทธิพลของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และการจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ สรุปดังนี้

๔.๑ การกำหนดหลักเกณฑ์ และคัดเลือกเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ประตูการค้าชายแดน (Gateway) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อิทธิพลของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ

การกำหนดหลักเกณฑ์และคัดเลือกเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ประตูการค้าชายแดน (Gateway) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานที่อยู่ในพื้นที่อิทธิพลของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ วิเคราะห์จากรายได้ต่อหัวของประชากร (GPP Per Capita) จำนวนประชากร จำนวนนักท่องเที่ยว และปริมาณการจราจร สรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

๔.๑.๑ เมืองศูนย์กลางปัจจุบัน ๑๔ แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๓ แห่ง คือ เชียงใหม่ นครสวรรค์ และพิษณุโลก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๕ แห่ง คือ ขอนแก่น อุดรธานี หนองคาย นครราชสีมา และอุบลราชธานี ภาคกลาง คือ กรุงเทพมหานครและเมืองปริมณฑล ภาคตะวันตก ๑ แห่ง คือ กลุ่มจังหวัดประจวบคีรีขันธ์และเพชรบุรี ภาคตะวันออก ๑ แห่ง กลุ่มจังหวัดชลบุรีและระยอง และภาคใต้ ๓ แห่ง คือ กลุ่มจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ สุราษฎร์ธานี และสงขลา

๔.๑.๒ ประตูการค้าชายแดน (Gateway) ๗ แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๒ แห่ง คือ เชียงราย ตาก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๒ แห่ง คือ มุกดาหาร และนครพนม ภาคตะวันตก ๑ แห่ง คือ กาญจนบุรี ภาคตะวันออก ๑ แห่ง คือ สระแก้ว และภาคใต้ ๑ แห่ง คือ สงขลา

๔.๑.๓ เมืองเศรษฐกิจคู่ขนานของเมืองศูนย์กลางปัจจุบันและประตูการค้าชายแดน ๒๔ แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ ๗ แห่ง คือ ลำปาง แม่ฮ่องสอน ลำพูน กำแพงเพชร สุโขทัย พิจิตร และเพชรบูรณ์ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ๖ แห่ง คือ เลย กาฬสินธุ์ ชัยภูมิ ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และสุรินทร์ ภาคกลาง ๒ แห่ง คือ สระบุรี และลพบุรี ภาคตะวันตก ๒ แห่ง คือ ราชบุรี และสมุทรสงคราม ภาคตะวันออก ๓ แห่ง คือ ฉะเชิงเทรา จันทบุรี และปราจีนบุรี และภาคใต้ ๔ แห่ง คือ ระนอง ชุมพร นครศรีธรรมราช และตรัง

๔.๒ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

๔.๒.๑ ภาพรวมการพัฒนาที่ผ่านมาและประเด็นที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในระยะต่อไป

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศถือว่าเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การเพิ่มศักยภาพการขยายตัว

ทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศนับตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศมาโดยตลอดโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายถนนและท่าอากาศยานให้มีความครอบคลุมพื้นที่ต่าง ๆ ของประเทศ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าวก่อให้เกิดการพัฒนาเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่าง ๆ และมีการขยายกิจกรรมทางเศรษฐกิจไปยังพื้นที่ใกล้เคียง

๒) ผลการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ผ่านมา ได้ส่งผลให้การเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศต้องพึ่งพิงทางถนนเป็นหลักในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ ๘๕ เนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีลักษณะประตูถึงประตู (Door to door) และมีความคล่องตัวในการเดินทางสูง อีกทั้งโครงข่ายระบบถนน มีความครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศและยังสามารถเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้านได้ ในขณะที่การพัฒนาแบบการขนส่งทางเลือกอื่นๆ อาทิ การขนส่งทางรางและขนส่งทางน้ำยังมีข้อจำกัดโดยเฉพาะขีดความสามารถของโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ยังไม่สามารถรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้

๓) จากข้อมูลของ IMD World Competitiveness Year Book ในปี ๒๕๕๓ พบว่า ประเทศไทยมีคุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานของถนนที่มีระดับการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีความหนาแน่นของถนนประมาณ ๐.๑๓ กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร (อันดับที่ ๔๓) เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๒ ที่มีความหนาแน่นของถนนประมาณ ๐.๑๒ กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร (อันดับที่ ๔๘) ในขณะที่โครงสร้างพื้นฐานระบบรางของไทย มีความหนาแน่นของโครงข่ายทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำประมาณ ๐.๐๐๙ กิโลเมตร ต่อตารางกิโลเมตร (อันดับที่ ๔๒) คุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยยังไม่เป็นที่น่าพอใจ รวมทั้งการเดินรถยังไม่ตรงต่อเวลา และมีความเร็วในการเดินรถอยู่ในอัตราที่ต่ำ โดยรถโดยสารและรถสินค้ามีความเร็วเท่ากับ ๕๔ กิโลเมตร/ชั่วโมง และ ๒๖ กิโลเมตร/ชั่วโมง ตามลำดับ

๔) เมื่อพิจารณาด้านทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พบว่า ในปี ๒๕๕๓ ด้านทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณร้อยละ ๑๗.๙ ของ GDP ซึ่งส่วนใหญ่เป็นต้นทุนค่าขนส่งประมาณร้อยละ ๗.๒ ของ GDP ในขณะที่ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังและการบริหารจัดการมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นผลจากการปรับปรุงประสิทธิภาพกระบวนการเคลื่อนย้ายสินค้าและ การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง รวมทั้งดำเนินมาตรการลดต้นทุนการดำเนินงานภายในสถานประกอบการ ในขณะที่ต้นทุนค่าขนส่งสินค้ากลับมีแนวโน้มคงที่ เนื่องจากที่ผ่านมายังไม่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้าจากถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่าและมีประสิทธิภาพการใช้พลังงานต่อหน่วยสูงกว่า

๕) อย่างไรก็ตาม การขนส่งทางถนนซึ่งเป็นการขนส่งหลักของประเทศ ยังมีปัญหาจราจรติดขัดโดยเฉพาะบริเวณกรุงเทพและปริมณฑล และบริเวณถนนสายหลักเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด ส่งผลให้ในปี ๒๕๕๓ มีความเร็วในการเดินทางบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพียง ๒๘.๓๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมงเท่านั้น อีกทั้งยังมีปัญหาด้านความปลอดภัยอีกด้วย ในขณะเดียวกันการบริการขนส่งสาธารณะยังไม่สามารถตอบสนองความต้องการเดินทางของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพทั้งทางด้านมาตรฐานและคุณภาพของการให้บริการ ส่งผลให้การเดินทางส่วนใหญ่เป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล

๖) ในขณะที่เมื่อพิจารณาบริบททางเศรษฐกิจและสังคมทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศปัจจุบันที่คาดว่าจะมีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะต่อไป ดังนี้

๖.๑) การขยายตัวของเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและราคาพลังงานที่เพิ่มสูงขึ้น ส่งผลให้จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบการขนส่งในพื้นที่เศรษฐกิจที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจในภูมิภาคได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายพลังงานเชื้อเพลิง ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งและสามารถตอบสนองความต้องการเดินทางในพื้นที่และระหว่างพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๖.๒) การหยุดชะงักของโซ่อุปทาน (Supply Chain Disruption) จากปัจจัยเสี่ยงภายในประเทศทั้งจากปัญหาสิ่งแวดล้อมและทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรม รวมทั้งความเสี่ยงด้านความมั่นคง ทำให้ผู้ประกอบการไทยเกิดความตระหนักในการจัดทำแผนบริหารจัดการความต่อเนื่องของธุรกิจ รวมทั้งให้ความสำคัญกับการเตรียมเส้นทางการขนส่งและโลจิสติกส์ในกรณีฉุกเฉิน

๖.๓) ศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกได้ย้ายจากตลาดเดิม (ยุโรป อเมริกา และญี่ปุ่น) ไปสู่ตลาดใหม่ (GMS จีน และเอเชีย) ทำให้ไทยจำเป็นต้องพัฒนาความเชื่อมโยงทางการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านเพิ่มขึ้นในหลายมิติ เพื่อสร้างโอกาสใหม่ทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้นในจังหวัดตามแนวชายแดนทุกภูมิภาค ส่งผลให้ประเทศไทยจำเป็นต้องเร่งพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงทางกายภาพและพัฒนาขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งบริเวณด่านพรมแดนเพิ่มขึ้น

๖.๔) การรุกตลาดของประเทศมหาอำนาจ เพื่อเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานกับกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และอาเซียน โดยเฉพาะจีน ได้พยายามเปิดพื้นที่เศรษฐกิจของตนเองด้านมณฑลยูนนานและกวางสีเชื่อมโยงออกสู่กลุ่มประเทศใน GMS ผ่านโครงข่ายคมนาคม รวมทั้งมีการลงทุนในเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ในลาว เมียนมาร์ และเวียดนาม ส่วนญี่ปุ่นและสหรัฐอเมริกา ได้ให้ความสนใจร่วมพัฒนาในกรอบความร่วมมือลุ่มแม่น้ำโขง-ญี่ปุ่น (Mekong-Japan) โดยการสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้านเทคนิคและวิชาการ รวมทั้งการพัฒนาโครงการขนาดใหญ่ในสหภาพเมียนมาร์ ซึ่งปรากฏการณ์ทั้งหมดนี้เป็นเครื่องบ่งชี้ให้เห็นว่าศูนย์กลางกิจกรรมการค้าของโลกในอนาคตจะเกิดขึ้นในภูมิภาครอบข้างที่ประเทศไทยมีบทบาทสำคัญ

๖.๕) ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อผลักดันให้เกิดพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแห่งใหม่ของภูมิภาค เช่น ท่าเทียบเรือน้ำลึกทวาย นอกจากจะเป็นแหล่งผลิตอุตสาหกรรมต้นน้ำที่จะก่อให้เกิดโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคแล้ว ยังเป็นการเปิดเส้นทางการค้า (Trade lane) ไปยังตลาดฝั่งตะวันตกของประเทศไทยและอาเซียน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนและระยะเวลาการขนส่ง ทำให้ผู้ประกอบการไทยมีความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจมากยิ่งขึ้น

๓) จากประเด็นปัญหาและบริบทที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ดังกล่าว ทำให้จำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมให้สามารถสนับสนุนและตอบสนองเป้าหมายการพัฒนาประเทศทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญ ได้แก่ การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ การลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ การเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการเดินทางของประชาชน ซึ่งจะมีส่วนช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภาพรวมต่อไป

๔.๒.๒ ยุทธศาสตร์ประเทศ (Country Strategy)

รัฐบาลได้กำหนดยุทธศาสตร์ประเทศเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเสมอภาคและเป็นธรรม โดยการสร้างรายได้จากการพัฒนา เพื่อให้เกิดความสมดุลและการพัฒนาอย่างยั่งยืน ประกอบด้วย ๔ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

๑) ยุทธศาสตร์สร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (Growth & Competitiveness)

เป้าหมายสำคัญ คือ เศรษฐกิจขยายตัวและรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้น โดยยกระดับห่วงโซ่มูลค่าภาคอุตสาหกรรมสู่การใช้เทคโนโลยีขั้นสูง เพื่อรักษาฐานอุตสาหกรรมเดิม และมุ่งพัฒนาอุตสาหกรรมอนาคตที่สร้างรายได้ใหม่ สร้างมูลค่าให้กับภาคเกษตร ภาคบริการ และการท่องเที่ยว รวมทั้งสร้างปัจจัยแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาภาคการผลิตและบริการ อาทิเช่น **มีบริการโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ที่เพียงพอกับความต้องการและมีคุณภาพระดับสากล** เป็นต้น

๒) ยุทธศาสตร์สร้างโอกาสบนความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม (Inclusive Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การลดความเหลื่อมล้ำของสังคมเมืองและสังคมชนบท โดยสร้างโอกาสในการเข้าถึงทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างอาชีพและรายได้ที่มั่นคง รวมถึงการเข้าถึงบริการทางสังคม บริการสาธารณสุขมูลฐาน และบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียม ซึ่งเป็นปัจจัยพื้นฐานในการดำรงชีวิต เป็นต้น

๓) ยุทธศาสตร์การเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green Growth)

เป้าหมายสำคัญ คือ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่ไปกับคุณภาพชีวิตของประชาชน โดยลดการใช้พลังงานในภาคอุตสาหกรรม ภาคขนส่ง และภาคครัวเรือน และ **การใช้พลังงานสะอาดเพิ่มมากขึ้น** รวมทั้งการอนุรักษ์ ป่าไม้ ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อเป็นแหล่งดูดซับคาร์บอน เป็นต้น

๔) ยุทธศาสตร์ปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

เป้าหมายสำคัญ คือ การจัดสวัสดิการและการดูแลประชาชนตลอดชีวิต โดยการบริหารภาครัฐที่สมดุลและมีประสิทธิภาพ อาทิเช่น บูรณาการแนวทางการพัฒนาประเทศ รวมทั้งเชื่อมโยงยุทธศาสตร์ระดับพื้นที่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาประเทศอย่างทั่วถึงเป็นไปในทิศทางเดียวกัน

๔.๒.๓ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

จากการพิจารณาภาพรวมการขนส่งสินค้าและเดินทางในปัจจุบัน บริบทการพัฒนาที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน สามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม ดังนี้

๑) **ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal)** เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม และให้ความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งจากถนนสู่การขนส่งทางน้ำและทางรางที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า (Growth and Competitiveness) โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๑.๑) พัฒนา/ปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟที่มีอยู่ในปัจจุบันให้เป็น

โครงข่ายการขนส่งหลักของประเทศ ที่สามารถเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งสินค้าได้อย่าง สะดวกปลอดภัย และสามารถลดต้นทุนการขนส่งของประเทศได้ในภาพรวม เช่น การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ไปยังพื้นที่อุตสาหกรรมหรือพื้นที่ที่มีศักยภาพในการขนส่งสินค้าโดยตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งสามารถ สนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ประกอบด้วย ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง ได้แก่ เส้นทาง ลพบุรี-ปากน้ำโพ, มาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ, ถนนจิระ-ขอนแก่น, นครปฐม-หนองปลาตึก-หัวหิน และ ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และระยะต่อไป ได้แก่ เส้นทางหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์, ชุมพร-สุราษฎร์ธานี, สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์, ปากน้ำโพ-เด่นชัย, ขอนแก่น-หนองคาย และถนนจิระ-อุบลราชธานี ตลอดจน การปรับปรุงทาง ราง หมอน สะพาน ติดตั้งรั้ว เครื่องกั้น ระบบอาณัติสัญญาณไฟสี และระบบโครงข่าย โทรคมนาคมทั่วประเทศ เป็นต้น

๑.๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนให้มีการขนส่งสินค้า

ทางลำน้ำและชายฝั่ง ภายในประเทศเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นทางเลือกในการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และ เชื่อมโยงกับท่าเรือในภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทั้งด้านฝั่งอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อให้สามารถใช้เป็นท่าเรือชายฝั่งภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศ อาทิเช่น การก่อสร้างท่าเรือ จ.ชุมพร, ท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ ๒, ท่าเรือลำน้ำเพื่อการประหยัดพลังงาน จ.อ่างทอง และท่าเรือน้ำลึก ปากบารา จ.สตูล รวมทั้งการพัฒนาร่องน้ำในแม่น้ำที่มีศักยภาพ เพื่อให้การขนส่งสินค้าในแม่น้ำปาลัก สามารถเข้าถึงต้นทางหรือปลายทางของสินค้ามากยิ่งขึ้น

๑.๓) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศที่สำคัญของประเทศ โดยสนับสนุนให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ ได้แก่ โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก๊สคอย เป็นต้น

๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกในการ

เดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการย้ายฐานการผลิตที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจ โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๒.๑) พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน

(Gateway) โดยพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายระบบถนนและจุดข้ามแดนตามความตกลงว่าด้วยการ ขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) โดยเฉพาะในแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ แนวตะวันออก-ตะวันตก (East – West Economic Corridor : EWEC) เพื่อให้สามารถรองรับการเดินทาง และขนส่งสินค้าทางถนนระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างมีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนา โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ โครงการสนับสนุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการ สนับสนุนนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือแหลมฉบัง โครงการสนับสนุนท่าเทียบเรือเชียงแสน จ.เชียงราย และโครงการสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๔ จ.เชียงราย รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สิ่งอำนวยความสะดวกที่ประตูการค้า ให้ได้มาตรฐานสากลเพื่อรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจลดความแออัด และสามารถรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นในอนาคต เช่น การสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่าย รูปแบบการขนส่งสินค้า สถานีขนส่งสินค้า เพื่อเป็นจุดเปลี่ยนถ่าย (Interface) ระหว่างการขนส่งระหว่างประเทศ กับการขนส่งภายในประเทศ ตลอดจนการพัฒนาด้านการค้าชายแดน เป็นต้น

๒.๒) พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค (Regional Connectivity)

โดยพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ในเส้นทางต่างๆ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพ-เชียงใหม่, กรุงเทพ-นครราชสีมา, กรุงเทพ-หัวหิน และเส้นทางต่อขยาย Airport Rail Link พัทยา-ระยอง เชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ตลอดจนบริการที่สะดวก ปลอดภัยในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ เพื่อกระจายความเจริญไปสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาค รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานเศรษฐกิจตามแนวโครงข่ายเส้นทางรถไฟ รวมทั้งพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเชื่อมโยงกับพื้นที่เศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศ เพื่อสร้างโอกาสสำหรับการปรับโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาคของประเทศ เช่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายทางต่างๆ ได้แก่ สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา, สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี และสายพืชมาย-มาบตาพุด เป็นต้น และการพัฒนาเส้นทางรถไฟเข้าสู่ท่าเรือในเขต อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนารถไฟสายใหม่ ที่อยู่ตามแนวโครงข่ายเส้นทางภายใต้กรอบ GSM เป็นลำดับแรก ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ และสายบ้านไผ่-นครพนม เป็นต้น

๓) พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่ง เพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) เพิ่มทางเลือกในการเดินทางยกระดับคุณภาพชีวิต ความปลอดภัยในชีวิตให้แก่ประชาชน โดยมีแนวทางในการดำเนินการ ดังนี้

๓.๑) พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง (Urban) โดยขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางราง ให้มีความครอบคลุมพื้นที่บริการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้สามารถทำหน้าที่เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้แก่ สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-มักกะสัน-หัวหมาก และช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง, สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน-ศาลายา, สายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช, สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มธ.ศูนย์รังสิต, ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-พญาไท, สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง-บางแค, สายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต ช่วงสมุทรปราการ-บางปู, สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี, สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-บางกะปิ-มีนบุรี, สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเดินทางและระบบบริหารจัดการ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินทาง เช่น โครงการทางพิเศษและสะพานข้ามทางรถไฟและอุโมงค์ข้ามทางรถไฟ เป็นต้น

๓.๒) พัฒนาโครงข่ายขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ (Intercity) โดยพัฒนาโครงข่ายเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่ปริมณฑลและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ประกอบด้วย การก่อสร้างถนนเชื่อมต่อราชพฤกษ์-กาญจนาภิเษก-แนวเหนือ-ใต้ และถนนสาย นย.๓๐๐๑ แยก ทล.๓๐๕-บ.บางน้ำเปรี้ยว ออกระวัง จ.นครนายก รวมทั้งการพัฒนาเส้นทางสู่พื้นที่เศรษฐกิจหลักให้เป็น ๔ ช่องจราจร และบูรณะทางหลวงสายหลัก รองรับ AEC ตลอดจนการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว (Royal Coast) เป็นต้น

๔.๒.๔ ประมาณการความต้องการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในช่วงปี ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓

จากการรวบรวมแผนงาน/โครงการลงทุนที่สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในเบื้องต้น พบว่า มีวงเงินลงทุนรวมในช่วง ๒๕๕๖ - ๒๕๖๓ ประมาณ ๔,๒๔๕,๕๕๖ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน มาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) วงเงินรวมจำนวน ๑,๐๓๖,๕๔๒ ล้านบาท

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) วงเงินรวมจำนวน ๑,๗๙๓,๐๐๔ ล้านบาท

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) วงเงินรวมจำนวน ๑,๓๗๖,๐๑๐ ล้านบาท

**ตารางที่ ๑ สรุปภาพรวมความต้องการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของประเทศ
พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๓**

ยุทธศาสตร์	วงเงินลงทุน (ล้านบาท) *					
	ร่าง พ.ร.บ.	งบประมาณ สำหรับโครงการลงทุนขนาด ใหญ่	เงินกู้	รายได้	PPP	รวม
๑. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal)	๑,๐๔๗,๖๕๑	๖,๓๗๐	๑๙,๔๖๐	-	๓,๖๖๐	๑,๐๗๖,๕๔๒
๑.๑ พัฒนา ปรับปรุงระบบรถไฟ (แผนลงทุนระยะเร่งด่วน ทางคู่)	๙๗๙,๕๘๖	๕,๖๐๔	๑๙,๔๖๐	-	-	๑,๐๐๔,๖๕๐
๑.๒ พัฒนาท่าเรือและเขื่อนป้องกันคลื่นพัง	๔๗,๕๙๙	๕๖๗	-	-	๓,๖๖๐	๕๑,๘๒๖
๑.๓ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	๒๐,๐๖๖	-	-	-	-	๒๐,๐๖๖
๒. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity)	๑,๕๓๗,๑๓๔	๑,๖๕๕	๓๗,๕๕๐	๑๐๐,๔๕๕	๓๗๖,๗๖๐	๑,๗๙๓,๐๐๔
๒.๑ พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน	๔๑,๒๐๘	๘๗๑	๑๗,๔๕๐	๑๐๐,๔๕๕	๕๓,๓๕๐	๒๑๓,๓๓๔
๒.๒ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค	๑,๔๙๕,๙๒๖	๓๗๔	-	-	๘๓,๓๗๐	๑,๕๗๙,๖๖๙
๓. พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility)	๑,๓๕๙,๓๓๕	๑๗,๔๖๖	๑๘๓,๐๘๔	๑๕,๕๐๕	-	๑,๓๙๖,๐๑๐
๓.๑ พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง	๘๖๒,๑๙๕	๑๗,๔๖๖	๑๗๙,๐๒๘	๑๕,๕๐๐	-	๑,๐๗๓,๘๐๙
๓.๒ พัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ	๒๙๗,๗๔๐	-	๔,๐๕๕	๔๐๕	-	๓๐๒,๒๐๑
วงเงินรวม	๓,๙๔๔,๑๒๐	๒๕,๘๔๑	๒๑๙,๙๙๔	๑๑๖,๐๒๐	๑๕๐,๓๘๐	๔,๒๕๕,๕๕๖

หมายเหตุ : * เป็นกรอบประมาณการวงเงินลงทุนโครงการ จากการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๕ เกณฑ์การพิจารณาแผนงาน/โครงการเพื่อใช้จ่ายจากร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินฯ

๑) โครงการที่สอดคล้องกับแนวทางการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า เช่น ทางรางและน้ำ (Modal shift) และเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

๒) โครงการเพื่อเชื่อมโยงเมืองเศรษฐกิจหลักในภูมิภาค (Connectivity) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่ง และเพิ่มศักยภาพ (Capacity) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

/ ๓) ลดระยะเวลา ...

๓) ลดระยะเวลาการเดินทาง/ขนส่ง (Mobility) สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทั้งด้านการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ประหยัดพลังงาน ก่อให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่

๔) โครงการที่ต้องการความต่อเนื่องในการดำเนินการในด้านนโยบาย และจำเป็นต้องรับการสนับสนุนงบประมาณจากภาครัฐ และเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ

๕) โครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ

๔.๒.๖ ผลการพิจารณาแผนงาน/โครงการ

จากการกลั่นกรองแผนงาน/โครงการตามเกณฑ์การพิจารณา ในเบื้องต้น พบว่า มีวงเงินลงทุนรวมในช่วง ๒๕๕๖ – ๒๕๖๓ ประมาณ ๒,๐๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ประกอบด้วย

๑) ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนน มาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal) วงเงินรวมจำนวน ๓๐๙,๕๖๔ ล้านบาท

๒) ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity) วงเงินรวมจำนวน ๙๕๔,๗๕๗ ล้านบาท

๓) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility) วงเงินรวมจำนวน ๖๗๒,๕๐๓ ล้านบาท

ตารางที่ ๒ สรุปผลการพิจารณาแผนงาน/โครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของประเทศ

พ.ศ. ๒๕๕๖-๒๕๖๓

ยุทธศาสตร์	วงเงินลงทุนร่าง พ.ร.บ. (ล้านบาท) *
๑. ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนมาสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่า (Modal Shift & Multimodal)	๓๐๙,๕๖๔
๑.๑ พัฒนา ปรับปรุงระบบรถไฟ (แผนลงทุนระยะเร่งด่วน ทางคู่)	๒๗๘,๒๘๗
๑.๒ พัฒนาท่าเรือและเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง	๓๐,๒๗๗
๑.๓ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	๑,๐๐๐
๒. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน (Connectivity)	๙๕๔,๗๕๗
๒.๑ พัฒนาประตูการค้าหลักและประตูการค้าชายแดน	๖๓,๘๗๕
๒.๒ พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อภูมิภาค	๘๙๐,๘๘๓
๓. พัฒนาและปรับปรุงระบบขนส่งเพื่อยกระดับความคล่องตัว (Mobility)	๖๗๒,๕๐๓
๓.๑ พัฒนาระบบขนส่งในเขตเมือง	๕๒๗,๗๙๐
๓.๒ พัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจหลักภายในประเทศ	๑๔๔,๗๑๔
วงเงินรวม	๑,๙๓๖,๘๒๔
เงินสำรองจ่าย (Contingencies)	๖๓,๑๗๖
วงเงินรวมทั้งสิ้น	๒,๐๐๐,๐๐๐

หมายเหตุ : * เป็นกรอบประมาณการวงเงินลงทุนโครงการ จากการประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๔.๒.๗ เป้าหมายและตัวชี้วัดที่สำคัญ

จากข้อเท็จจริงของสภาพการณ์โครงสร้างพื้นฐานในแต่ละด้าน ซึ่งกระทรวงคมนาคม จำเป็นต้องเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพ เพิ่มขีดความสามารถด้านการค้า การลงทุน และเสริมสร้างคุณภาพชีวิตที่ดีและนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน จึงได้วางเป้าหมายของการพัฒนาในปี พ.ศ.๒๕๖๕ ดังนี้

๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ของประเทศลดลงจากปัจจุบัน ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๒ (ปัจจุบันต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อ GDP ประมาณร้อยละ ๑๕.๒)

๒) สัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ ๕๙ เหลือร้อยละ ๔๐

๓) ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก ๓๙ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถโดยสาร เพิ่มขึ้นจาก ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๐๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

๔) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๒.๕ เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

๕) สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑๕ เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๙

๖) ลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี

๗) สัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานคร เพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๕ เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐

๘) ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออก ณ ด่านการค้าชายแดนที่สำคัญ ซึ่งเชื่อมต่อโครงข่ายกับทางหลวงอาเซียนมีมูลค่าเพิ่มขึ้นโดยรวมเฉลี่ยต่อปีไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕

๙) ปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก ๔๕ ล้านคนเที่ยวต่อปี เป็น ๗๕ ล้านเที่ยวต่อปี

๑๐) ลดระยะเวลาการเดินทางจากกรุงเทพมหานครไปยังเมืองภูมิภาค ตามแนวสายทางรถไฟความเร็วสูงภายในรัศมี ๓๐๐ กิโลเมตรรอบกรุงเทพมหานคร ในระยะเวลาไม่เกิน ๙๐ นาที จากเดิมที่ใช้ระยะเวลาเฉลี่ยประมาณ ๓ ชั่วโมง

๔.๒.๘ ผลกระทบทางด้านเศรษฐกิจจากการลงทุนพัฒนา

๑) **ผลกระทบต่อเศรษฐกิจมหภาค :** การดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ จะช่วยเสริมสร้างความแข็งแกร่งเชิงเศรษฐกิจทั้งด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และการจ้างงาน รวมทั้งเป็นการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมกับประเทศในภูมิภาคเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี ๒๕๕๘ นอกจากนี้ การเชื่อมโยงโครงข่ายด้านคมนาคมของประเทศยังเป็นการกระจายความมั่งคั่งสู่ชุมชนทั่วทั้งประเทศด้วย ทั้งนี้ คาดว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ จะส่งผลให้

๑.๑) ระดับผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศที่แท้จริง (Real GDP) จะขยายตัวเพิ่มขึ้นจากกรณีที่ไม่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว เฉลี่ยในช่วงปี ๒๕๕๖-๒๕๖๓ ร้อยละ ๑.๐ ต่อปี

๑.๒) การจ้างงานรวมของประเทศจะเพิ่มขึ้นจากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าว ประมาณ ๕ แสนตำแหน่ง

๑.๓) ดุลบัญชีเดินสะพัดขาดดุลจากการนำเข้าสินค้าทุน ซึ่งถือว่าการขาดดุลที่เป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจ โดยดุลบัญชีเดินสะพัดจะขาดดุลเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP ในช่วงที่มีการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน อย่างไรก็ดี การลงทุนดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนการผลิตและลดการนำเข้าพลังงาน อันเป็นผลบวกต่อการส่งออกและดุลบัญชีเดินสะพัดในระยะยาว

๑.๔) การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน จะส่งผลให้อัตราเงินเฟ้อเพิ่มขึ้นจากกรณีฐานเฉลี่ยเพียงร้อยละ ๐.๑๖ ในช่วงที่มีการลงทุน อย่างไรก็ดี การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะช่วยลดต้นทุนการผลิตอันลดแรงกดดันด้านเงินเฟ้อในระยะยาว

๒) ผลกระทบต่อระดับหนี้สาธารณะ : การดำเนินการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ คาดว่าจะส่งผลให้ระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP เพิ่มสูงขึ้น โดยระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP ในระหว่างปี ๒๕๕๖-๒๕๖๓ จะเพิ่มสูงขึ้นสูงสุดไม่เกินร้อยละ ๕๐ ต่อ GDP ซึ่งทำให้ระดับหนี้สาธารณะต่อ GDP ยังคงอยู่ภายใต้กรอบความยั่งยืนทางการคลัง

๕. ข้อเสนอของส่วนราชการ

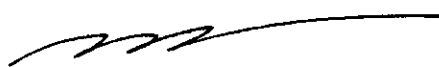
กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้ว เห็นสมควรนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อโปรดพิจารณา

๕.๑ ให้ความเห็นชอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำร่างพระราชบัญญัติให้อำนาจกระทรวงการคลังกู้เงินเพื่อลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศ พ.ศ. และให้หน่วยราชการที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการ สอดคล้องตามบทบาทภารกิจหน้าที่ในขั้นตอนต่อไป

๕.๒ เห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมจัดสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน เรื่องการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ตลอดจนเผยแพร่ข้อมูลเพื่อสร้างความเข้าใจแก่ประชาชน โดยมอบหมายให้สำนักงบประมาณจัดทำงบประมาณเพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนาดังกล่าวต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย จะขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายชัชชาติ สิทธิพันธุ์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

สำนักแผนงาน

โทร ๐ ๒๒๑๕ ๑๕๑๕ ต่อ ๒๐๗๐

โทรสาร ๐ ๒๒๑๕ ๔๔๔๘