

การฝึกอบรมสัมมนาฯ แผนบูรณาการ ปี 2562

เรื่อง การพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์



สำนักงานงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม



ห้องประชุม 3 ชั้น 2 อาคาร 52ปี (ด้านใน) สำนักงานงบประมาณ
วันที่ 6 กันยายน 2562

ข้อสังเกตแผนงานบูรณาการของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ งบประมาณ รายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 แผนบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

1. เป้าหมายของแผนงานบูรณาการนี้ มีจำนวนมากและเข้าใจยาก ไม่ได้เป็นแผนงานบูรณาการอย่างแท้จริง เป็นการรวมภารกิจปกติและส่วนใหญ่เป็นงบประมาณของกระทรวงคมนาคม มีหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องน้อย การลดต้นทุนการเดินทางและค่าขนส่งสินค้า ควรกำหนดให้ชัดเจนว่าหน่วยงานใดต้องดำเนินการอะไร หน่วยงานใดมีส่วนเกี่ยวข้องบ้าง ต้องดำเนินการเมื่อใด เพื่อให้มีความเชื่อมโยงทั้งต้นน้ำ กลางน้ำ และปลายน้ำ
2. แผนงานบูรณาการนี้มีการดำเนินงานที่เน้นการขนส่งสินค้าผ่านด่านทางบกเป็นหลักไม่มีด่านทางน้ำ หรือทางอากาศ โดยเฉพาะด่านทางน้ำยังขาดการควบคุม ขาดการเชื่อมโยงข้อมูล ทำให้มีการลักลอบนำสินค้าเข้ามาโดยไม่ถูกต้อง จึงควรมีการบูรณาการร่วมกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่า การท่าเรือแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน เพื่อให้ครอบคลุมครบวงจร
3. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ควรเร่งรัดและแก้ไขปัญหาการออกบัตรโดยสารร่วมให้สามารถใช้ได้โดยเร็ว รวมทั้งพิจารณาอัตราค่าโดยสารสำหรับผู้โดยสารสำหรับผู้มีรายได้น้อย เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารลดปัญหาการขาดทุนในบางเส้นทาง

สรุปข้อสังเกตจากกองประเมินผล 2 สำนักงบประมาณ

1. เป้าหมายของแผนงานบูรณาการที่มีจำนวน 7 เป้าหมาย มีจำนวนมากเกินไป ควรกำหนดให้มีเป้าหมายเดียว นอกจากนี้ การกำหนดแผน วัตถุประสงค์ ผลสัมฤทธิ์ และตัวชี้วัดเป้าหมายควรมีความสอดคล้องกัน
2. ควรกำหนดเป้าหมายให้ชัดเจน เช่น กำหนดการลดต้นทุน Logistics ให้เหลือ 2% ต้องมีวิธีการอย่างไรบ้าง หน่วยไหนจะเกี่ยวข้องบ้าง ซึ่งการดำเนินงานตามแผนงานบูรณาการจะไม่แล้วเสร็จใน 1 ปี อยู่แล้ว โดยในเนื้อหา ถ้าพิจารณาลงในรายละเอียดจะไม่พบความสอดคล้องกัน เช่น เป้าหมายที่ 6 สถาบันการบินพลเรือน มีตัวชี้วัดแนวทาง คือ ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินที่ทำอากาศยานสำคัญอยู่ในระดับร้อยละ 90 แต่ถ้าดูโครงการคือ โครงการก่อสร้างอาคารเรียนศูนย์พัฒนาบุคลากรด้านการบิน ไม่สอดคล้องกับเป้าหมาย
3. แผนงานบูรณาการนี้ควรให้ความสำคัญและเน้นที่การขนส่งทางน้ำ และทางรางด้วย เนื่องจากเมื่อพิจารณาเนื้อหาและงบประมาณอยู่ที่การขนส่งทางบกเป็นส่วนใหญ่
4. แผนงานบูรณาการโลจิสติกส์ ควรมีการติดตามตรวจสอบ จากหน่วยงานเจ้าภาพ โดยให้ทุกส่วนราชการที่เกี่ยวข้องภายใต้แผนงานบูรณาการนี้ ทำแผนการดำเนินงานและแผนการใช้จ่ายงบประมาณส่งเจ้าภาพ และสำนักงบประมาณด้วย

แนวทางการจัดทำงบประมาณบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปี 2562

บูรณาการปี 61 : คำขอ 113,735 ลบ.
ได้รับ 111,148 ลบ.



ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี	ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน																								
แผนฯ 12	ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์																								
เป้าหมายแผนฯ 12	เป้าหมายที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายลดความเข้มการใช้พลังงาน (EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ	เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานใน กทม. และภูมิภาคให้เพียงพอต่อความต้องการ	เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์และประสิทธิภาพในความสะดวกทางการค้าในระดับต้น ระบบ NSWสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้าน โลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีผลิตภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกด่าน ชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทาง หลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น ณ ด่านการค้า	<table><tr><td>61</td><td>62</td><td>63</td><td>64</td><td></td></tr><tr><td>65</td><td>66</td><td>1</td><td>68</td><td>69</td></tr><tr><td>70</td><td>71</td><td>72</td><td>73</td><td>74</td></tr><tr><td>75</td><td>76</td><td>77</td><td>78</td><td>79</td></tr></table>		61	62	63	64		65	66	1	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79
61	62	63	64																						
65	66	1	68	69																					
70	71	72	73	74																					
75	76	77	78	79																					
ตัวชี้วัดเป้าหมายแผนฯ 12	1.1 : สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายต่อ GDP ลดลงจาก 8.22 เป็น 7.70 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ในปี2564 1.2 : สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 14 เป็นร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยในส่วนของต้นทุนค่าขนส่งสินค้าจากร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ของประเทศ ในปี 2564	2.1 : สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางและน้ำ(ภายในประเทศ) โดยทางรางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 4 ทางน้ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 15 2.2 : สัดส่วนผู้ใช้ระบบไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกทม. และปริมณฑล จาก ร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 ในปี2564 2.3 : ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานในกทม.และภูมิภาคเพิ่มขึ้น เป็น 120 และ 55 ล้านคนต่อปีตามลำดับในปี 2564	3.1 : อันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าดีขึ้น 3.2 : จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็น ร้อยละ 100 ในปี 2564 3.3 : ปริมาณสินค้าผ่านด่านชายแดนสำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ต่อปี																						
ยุทธศาสตร์จัดสรร งบ. ปี 62	ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ																								
	2.5.1 การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																								
ผลสัมฤทธิ์/Impact	ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ตามแผนที่กำหนด ตลอดจน ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้านโลจิสติกส์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งด้านรายได้และค่าใช้จ่าย ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน																								
เป้าหมายแผนบูรณาการ/ Outcome (เป้าหมาย)	1. โครงข่ายคมนาคมขนส่งมีความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ สามารถเชื่อมโยงทั่วถึงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ																								
ตัวชี้วัดเป้าหมายแผนบูรณาการ	1. ระยะเวลาเดินทางบนทางหลวงสายหลักลดลงอย่างน้อยร้อยละ 7 ในปี 2562 ¹ (ตัวชี้วัด 1.1 แผนฯ 12) 2. สัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 33.02 และสัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 52.25 ในปี 2562 ² (ตัวชี้วัด 2.2 แผนฯ 12) 3. จำนวนผู้ใช้ระบบการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10 ภายในปี 2562 ¹ (ตัวชี้วัด 2.3 แผนฯ 12) 4. การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 12.2 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ในปี 2562 ² (ตัวชี้วัด 2.1แผนฯ 12) 5. การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 2.86 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ในปี 2562 ² (ตัวชี้วัด 2.1 แผนฯ 12) 6. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อค่า ร้อยละ 7.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี 2562 ² (ตัวชี้วัด 1.2 แผนฯ 12)																								
แนวทาง	1.1.1 พัฒนาเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อความสะดวก ปลอดภัย และประหยัดเวลาเดินทาง																								
ตัวชี้วัดแนวทาง	1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพิ่มขึ้นกม./หรือ.....รายการ	2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นกม./หรือรายการ	3. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้น รายการ	4. พัฒนาขีดความสามารถท่าอากาศยาน ... รายการ																					
หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ (Project Based)	1. ก.คมนาคม 1.1 กรมทางหลวง 1.2 กรมทางหลวงชนบท 1.3 กรมการขนส่งทางบก 1.4 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2. รัฐวิสาหกิจ 2.1 การทางพิเศษแห่งประเทศไทย 2.2 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1. ก.คมนาคม 1.1 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2. รัฐวิสาหกิจ 1.1 การรถไฟแห่งประเทศไทย 1.2 การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	1. ก.คมนาคม 1.1 กรมเจ้าท่า	1. ก.คมนาคม 1.1 กรมท่าอากาศยาน																					

ร่าง แผนงานบูรณาการพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
หน่วยงานเจ้าภาพ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

หน่วย : ล้านบาท
งบประมาณปี พ.ศ. 2562

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี		ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน					งบประมาณปี พ.ศ. 2562																								
แผนฯ 12		ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์																													
เป้าหมายแผนฯ 12		เป้าหมายที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม มีเป้าหมายลดความเข้มการใช้พลังงาน (EI) และลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ		เป้าหมายที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ และเพิ่มปริมาณการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง รวมทั้งขยายขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานใน กทม. และภูมิภาคให้เพียงพอต่อความต้องการ		เป้าหมายที่ 3 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ ไทยมีความสามารถในการแข่งขันด้าน โลจิสติกส์และประสิทธิภาพในความสะดวกทางการค้าในระดับดีขึ้น ระบบ NSWสามารถเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนข้อมูลการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างสมบูรณ์ บุคลากรด้าน โลจิสติกส์ได้รับการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น รวมทั้งการขนส่งสินค้าผ่านเข้า-ออกด่าน ชายแดนสำคัญที่เชื่อมต่อกับโครงข่ายทาง หลักมีประสิทธิภาพมากขึ้น ณ ด่านการค้า				<table><tr><td>61</td><td>62</td><td>63</td><td>64</td><td></td></tr><tr><td>65</td><td>66</td><td></td><td>68</td><td>69</td></tr><tr><td>70</td><td>71</td><td></td><td>73</td><td>74</td></tr><tr><td>75</td><td>76</td><td>77</td><td>78</td><td>79</td></tr></table>		61	62	63	64		65	66		68	69	70	71		73	74	75	76	77	78	79
61	62	63	64																												
65	66		68	69																											
70	71		73	74																											
75	76	77	78	79																											
ตัวชี้วัดเป้าหมายแผนฯ 12		1.1 : สัดส่วนการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายต่อ GDP ลดลงจาก 8.22 เป็น 7.70 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ในปี 2564 1.2 : สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 14 เป็นร้อยละ 12 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ โดยในส่วน ของต้นทุนค่าขนส่งสินค้ากว่าร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวม ของประเทศ ในปี 2564		2.1 : สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางและน้ำ(ภายในประเทศ) โดยทางรางเพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 1.4 เป็นร้อยละ 4 ทางน้ำเพิ่มจากร้อยละ 12 เป็นร้อยละ 15 2.2 : สัดส่วนผู้ใช้ระบบไฟฟ้าต่อปริมาณการเดินทางในเขตกรม. และปริมาณลด จาก ร้อยละ 5 เป็นร้อยละ 15 ในปี 2564 2.3 : ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานในกทม.และภูมิภาคเพิ่มขึ้น เป็น 120 และ 55 ล้านคนต่อปีตามลำดับในปี 2564		3.1 : อันดับดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์และประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าดีขึ้น 3.2 : จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็น ร้อยละ 100 ในปี 2564 3.3 : ปริมาณสินค้าผ่านด่านชายแดนสำคัญเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ต่อปี																									
ยุทธศาสตร์จัดสรร งบ. ปี 62		ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ								2																					
		2.5.1 การพัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์																													
ผลลัพธ์/Impact		ประชาชนได้รับประโยชน์จากระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ของประเทศที่มีศักยภาพและมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่ครอบคลุมและสอดคล้องกับทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางราง ตามแผนที่กำหนด ตลอดจน ต้นทุนค่าใช้จ่ายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยลดลงและแข่งขันได้กับประเทศที่พัฒนาแล้วด้านโลจิสติกส์ ลดความเหลื่อมล้ำ ทั้งทางด้านรายได้และค่าใช้จ่าย ส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่มีความปลอดภัยในการเดินทาง ซึ่งนำไปสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน										3																			
เป้าหมายแผนบูรณาการ/ Outcome (เจ้าภาพ)		2. เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุน		3. ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล																											
ตัวชี้วัดเป้าหมายแผนบูรณาการ		2.1 ความสามารถในการรองรับปริมาณคนและสินค้าผ่านประตูหลักของประเทศเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 5 ต่อปี ⁴ (ตัวชี้วัด 3.2 แผนฯ 12)		3.1 ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP ต่ำกว่า ร้อยละ 1.2 ในปี 2562 และ/หรือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต่อ GDP ต่ำกว่าร้อยละ 5.0 ในปี 2562 (ตัวชี้วัด 1.2 แผนฯ 12)								3.2 อันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของ World Economic Forum (WEF) สูงขึ้นอย่างน้อยอยู่ในลำดับที่ 66 ในปี 2564 หรือ ลำดับที่ 70 ในปี 2562 ³ (ตัวชี้วัด 3.1 แผนฯ 12)																			
แนวทาง		2.2.1 พัฒนา NSW ให้เชื่อมโยงแลกเปลี่ยนกระบวนการนำเข้าส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษได้อย่างสมบูรณ์		3.1.1 เพิ่มขีดความสามารถในการบริหารจัดการโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรม		3.1.2 ส่งเสริมการพัฒนาบริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์		3.1.3 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การรวบรวมและกระจายสินค้า		3.2.1 การกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐานการคมนาคมขนส่ง																					
ตัวชี้วัดแนวทาง		จำนวนธุรกรรมการให้บริการนำเข้าและส่งออกด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์เป็นร้อยละ 100 ในปี 2564 ¹		ต้นทุนโลจิสติกส์ ต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรมลดลงไม่น้อยกว่า ร้อยละ 0.1 ในปี 2562 ¹		มูลค่าการส่งออกภาคบริการ (Export Service) ของธุรกิจด้านโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5 ต่อปี ⁴		การก่อสร้างศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า แห่ง		จำนวนโครงการที่ส่งเสริมด้านความปลอดภัยและมีมาตรฐานสากล																					
หน่วยงานที่รับผิดชอบโครงการ (Project Based)		1. ก.วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สนง.ปรมาณูเพื่อสันติ) 2. ก.วัฒนธรรม (กรมศิลปากร) 3. ก.กลาโหม (สป.กระทรวงกลาโหม) 4. ก.การคลัง (กรมศุลกากร) 5. ก.เกษตรและสหกรณ์ (กรมประมง กรมปศุสัตว์ กรมวิชาการเกษตร) 6. ก.พลังงาน (กรมธุรกิจพลังงาน) 7. ก.มหาดไทย (กรมการปกครอง) 8. ก.ทรัพยากรฯ		1. ก.อุตสาหกรรม 1.1. กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่		1. ก.พาณิชย์ 2.1 กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ		1. ก.คมนาคม 1.1 กรมการขนส่งทางบก		1. ก.คมนาคม (สป.คมนาคม กรมการขนส่งทางบก สนง.นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, สถาบันการบินพลเรือน) 2. ก.วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี (สถาบันวิจัยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, สนง. พัฒนาเทคโนโลยีอวกาศและภูมิสารสนเทศ) 3. สำนักงานกฤษฎีกา (สนง.คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคม)																					

61	62	63	64	
65	66	1	68	69
70	71	72	73	74
75	76	77	78	79

แนวทางการจัดทำงบประมาณบูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ปี 2562



บูรณาการด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

- ตอบสนองเป้าหมาย และตัวชี้วัดเป้าหมาย

1. ระยะเวลาเดินทางบนทางหลวงสายหลักลดลงอย่างน้อยร้อยละ 7 ในปี 2562¹
(ตัวชี้วัด 1.1 แผนฯ 12)
2. สัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะใน กทม. และปริมณฑล เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 33.02 และสัดส่วนการใช้บริการขนส่งสาธารณะ ในการเดินทางระหว่าง เมือง เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า ร้อยละ 52.25 ในปี 2562² (ตัวชี้วัด 2.2 แผนฯ 12)
3. จำนวนผู้ใช้ระบบการขนส่งทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างน้อยร้อยละ 10 ภายในปี 2562¹ (ตัวชี้วัด 2.3 แผนฯ 12)
4. การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 12.2 ของปริมาณการขนส่ง ทั้งหมด ในปี 2562² (ตัวชี้วัด 2.1 แผนฯ 12)
5. การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็นร้อยละ 2.86 ของปริมาณการขนส่ง ทั้งหมด ในปี 2562² (ตัวชี้วัด 2.1 แผนฯ 12)
6. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่ำกว่า ร้อยละ 7.3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในปี 2562² (ตัวชี้วัด 1.2 แผนฯ 12)

2.1 ความสามารถในการรองรับปริมาณคนและสินค้าผ่านประตูหลักของประเทศเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 5 ต่อปี⁴
(ตัวชี้วัด 3.2 แผนฯ 12)

3.1 ต้นทุนการบริหารจัดการ ต่อ GDP ต่ำกว่า ร้อยละ 1.2 ในปี 2562 และ/หรือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า คงคลัง ต่อ GDP ต่ำกว่าร้อยละ 5.0 ในปี 2562 (ตัวชี้วัด 1.2 แผนฯ 12)

3.2 อันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของ World Economic Forum (WEF) สูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในลำดับที่ 66 ในปี 2564 หรือ ลำดับที่ 70 ในปี 2562³
(ตัวชี้วัด 3.1 แผนฯ 12)

- เป็นโครงข่ายหลักตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ (EC)

บูรณาการพื้นที่ โครงข่ายย่อยรองรับการพัฒนาพื้นที่

ฝ่ายเลขานุการ สนช.

02 215 1515 ต่อ 2029

sasi.chainarong@gmail.com