

บทที่ 2

ความสอดคล้องของโครงการกับนโยบาย ยุทธศาสตร์การพัฒนา และแผนงานโครงการ ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

2.1 นโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนา

การพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ระยะที่ 1 ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง มีความสอดคล้องและเกี่ยวข้องกับ นโยบาย และยุทธศาสตร์การพัฒนา ดังต่อไปนี้

2.1.1 ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เป็นวิสัยทัศน์และเป้าหมายของชาติ รวมทั้งนโยบายแห่งชาติและมาตรการเฉพาะ ซึ่งเป็นทิศทางและวิธีการที่ทุกองค์กรและคนไทยทุกคนต้องมุ่งดำเนินการไปพร้อมกันอย่างประสานสอดคล้อง เพื่อให้บรรลุซึ่งสิ่งที่คนไทยทุกคนต้องการ คือ ประเทศไทย “มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน” โดยในทุกสาขาของกำลังอำนาจแห่งชาติ ได้แก่ การเมืองภายในประเทศ การเมืองต่างประเทศ เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา การทหารวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี การพลังงานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร เป็นต้น

ในการที่จะบรรลุวิสัยทัศน์และทำให้ประเทศไทยพัฒนาไปสู่อนาคตที่พึงประสงค์นั้น จำเป็นจะต้องมีการวางแผนและกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาในระยะยาวและกำหนดแนวทางการพัฒนาของทุกภาคส่วนให้ขับเคลื่อนไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้น จึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์ชาติในระยะยาว เพื่อถ่ายทอดแนวทางการพัฒนาสู่การปฏิบัติในแต่ละช่วงเวลาอย่างต่อเนื่องและมีการบูรณาการ และสร้างความเข้าใจถึงอนาคตของประเทศไทยร่วมกัน และเกิดการรวมพลังของทุกภาคส่วนในสังคมทั้งประชาชน เอกชน ประชาสังคม ในการขับเคลื่อนการพัฒนาเพื่อการสร้างและรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติและบรรลุวิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่งยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือคติพจน์ประจำชาติ “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดีสังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม



รูปที่ 2.1-1 กรอบการพัฒนายุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

ยุทธศาสตร์ชาติที่จะใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ประกอบด้วย 6 ยุทธศาสตร์ ได้แก่

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

โดยยุทธศาสตร์ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ได้แก่

- **ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** เพื่อให้ไทยหลุดพ้นจากประเทศรายได้ปานกลาง จำเป็นต้องเพิ่มอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) อยู่ที่ร้อยละ 5.0 – 6.0 ต่อปี ในอีก 15 ปี และรายได้ต่อหัวเพิ่มขึ้นเป็น 12,400 ดอลลาร์ สหรัฐ. ต่อปี ประเด็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับโครงการ ได้แก่
 - การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง ในส่วนของการพัฒนาพื้นที่เมืองศูนย์กลางความเจริญ พัฒนาเป็นเมืองที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และน่าอยู่ ใช้พลังงานและทรัพยากรอย่างประหยัด จัดการสิ่งแวดล้อมเมืองอย่างเหมาะสม รองรับกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีอนาคต มีระบบรางเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางความเจริญทั่วประเทศ บริหารจัดการโดยองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีขีดความสามารถสูง
 - การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำ รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง

- ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การสร้างความมั่นคงและการลดความเหลื่อมล้ำทางด้านเศรษฐกิจและสังคม โดยกระจายทรัพยากรให้ทั่วถึงเป็นธรรมทั้งในด้านบริการสาธารณะขั้นพื้นฐาน ฐานทรัพยากรต่างๆ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้มีรายได้น้อยและกลุ่มด้อยโอกาส
- ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประเด็นที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ การพัฒนาและใช้พลังงานที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 - ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก
 - เพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน ส่งเสริมการผลิตพลังงานสะอาด

2.1.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 12 อยู่ในห้วงเวลาของการปฏิรูปประเทศเพื่อแก้ปัญหาพื้นฐานหลายด้านที่สั่งสมมานานท่ามกลางสถานการณ์โลกที่เปลี่ยนแปลงรวดเร็วและเชื่อมโยงกันใกล้ชิดมากขึ้น การพัฒนาเทคโนโลยีจะมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและเป็นรูปแบบของวิวัฒนาการที่จะกระทบชีวิตความเป็นอยู่ในสังคมและการดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจอย่างมาก ขณะที่ประเทศไทยมีข้อจำกัดต่อการพัฒนาที่รุนแรงขึ้นและเป็นประเด็นท้าทายอย่างมากที่จะต้องเร่งพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมให้เป็นปัจจัยขับเคลื่อนการพัฒนาในทุกด้าน ภายใต้สถานการณ์ที่ขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศมีข้อจำกัดหลายด้าน โดยแผนการพัฒนาในช่วง 5 ปีภายใต้แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 จึงนับเป็น 5 ปีแรกของการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติ 12 ปี (พ.ศ. 2560-2579) ไปสู่การปฏิบัติ

ทั้งนี้ แผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ได้กำหนดเป้าหมายที่จะต้องบรรลุใน 5 ปีแรกอย่างชัดเจนทั้งในมิติเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม รวมทั้งปัจจัยสนับสนุนต่างๆ สำหรับการพัฒนา โดยการกำหนดเป้าหมายที่จะบรรลุในระยะ 5 ปี ได้พิจารณาและวิเคราะห์ถึงการต่อยอดให้เกิดผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการต่อไปอีกใน 3 แผนจวบจนถึงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 15 ในช่วงปี พ.ศ. 2575-2579 ซึ่งเป็นช่วงสุดท้ายของยุทธศาสตร์ชาติ โดยยุทธศาสตร์การพัฒนาที่สำคัญในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 มีดังนี้

- ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์
- ยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเป็นธรรมและลดความเหลื่อมล้ำในสังคม
- ยุทธศาสตร์ที่ 3 การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 5 การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน
- ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบริหารจัดการในภาครัฐ การป้องกันการทุจริตประพฤติมิชอบและธรรมาภิบาลในสังคมไทย
- ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์
- ยุทธศาสตร์ที่ 8 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
- ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

- ยุทธศาสตร์ที่ 10 ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา



ที่มา: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

รูปที่ 2.1-2 กรอบวิสัยทัศน์และเป้าหมายแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

โครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ช่วงท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต – ฉลอง มีความสอดคล้องกับประเด็นการพัฒนาประเทศจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ในด้านต่างๆ โดยเฉพาะ ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ และยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาคเมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ผลลัพธ์จากการพัฒนาโครงการจะช่วยเพิ่มโอกาสการเข้าถึงบริการพื้นฐานทางสังคมที่มีคุณภาพได้อย่างทั่วถึง อันเป็นวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ 2 การสร้างความเป็นธรรม ลดความเหลื่อมล้ำในสังคม เป็นการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ยั่งยืนที่จะช่วยพัฒนาขีดความสามารถในการลดก๊าซเรือนกระจกจากภาคการคมนาคมขนส่งตามวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ที่ 4 การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

● ยุทธศาสตร์ที่ 7: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์

มีเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในภาพรวม และเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบคมนาคมขนส่ง ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่

- ลดความ เข้มการใช้พลังงาน (Energy Intensity: EI) อยู่ที่ 12.83 พันตันเทียบเท่าน้ำมันดิบ/พันล้านบาท ในปี 2564
- มีปริมาณผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30

แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับโครงการ ได้แก่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประเทศ ซึ่งจะมีการเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าในระบบรถไฟ (Feeder Line) จากพื้นที่เศรษฐกิจและอุตสาหกรรมของจังหวัดต่างๆ เข้ากับโครงข่ายรถไฟหลักของประเทศ

● ยุทธศาสตร์ที่ 9: การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ

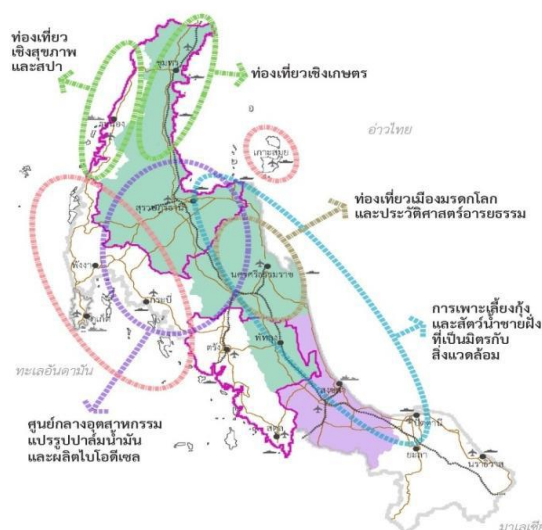
มีวัตถุประสงค์เพื่อกระจายความเจริญและโอกาสทางเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงมากขึ้น พัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ให้สนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและการพัฒนาในพื้นที่อย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาประกอบด้วยการพัฒนาภาคเพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง การพัฒนาเมือง และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ

การพัฒนาภาค เพื่อสร้างโอกาสทางเศรษฐกิจให้กระจายตัวอย่างทั่วถึง สำหรับภาคใต้ ประกอบด้วย

- (1) เสริมสร้างความเข้มแข็งภาคการเกษตรให้เติบโตอย่างเต็มศักยภาพของห่วงโซ่มูลค่า
 - ผลิตยางพาราและปาล์มน้ำมัน ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคใต้
 - ผลิตมะพร้าว กล้วยหอม มังคุดทุเรียน ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคใต้
 - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมแปรรูปปาล์มน้ำมันครบวงจรและศูนย์กลางการผลิตไบโอดีเซล ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ จังหวัดกระบี่และจังหวัดสุราษฎร์ธานี
 - ศูนย์กลางอุตสาหกรรมแปรรูปยางพาราครบวงจรในรูปแบบเมืองยาง ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ จังหวัดสงขลา
 - ผลิตโคเนื้อศรีวิชัย ได้แก่ กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (ชุมพร สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช และพัทลุง)
 - อุตสาหกรรมการเพาะเลี้ยงกุ้งและสัตว์น้ำชายฝั่ง ได้แก่ จังหวัด สุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช สงขลา และปัตตานี
- (2) การท่องเที่ยวเติบโตอย่างต่อเนื่อง และกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่พื้นที่เชื่อมโยง รวมทั้งชุมชนและท้องถิ่นอย่างทั่วถึง
 - การท่องเที่ยวที่เพิ่มรายได้สูง ได้แก่ จังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี ท่องเที่ยวทางทะเลด้วยเรือสำราญในพื้นที่จังหวัดกระบี่และอำเภอเกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี
 - พัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวระหว่างแหล่งท่องเที่ยวระดับนานาชาติในพื้นที่ภาคใต้ ฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และแหล่งท่องเที่ยวบนบก ได้แก่ อ่างเก็บน้ำเขื่อนรัชชประภา จังหวัดสุราษฎร์ธานี อุทยานแห่งชาติเขาหลวง จังหวัดนครศรีธรรมราช เชื่อมโยงกับแหล่งท่องเที่ยวเดิมที่มีชื่อเสียงในจังหวัดภูเก็ต พังงา กระบี่ และเกาะสมุย เกาะพะงัน เกาะเต่า ในจังหวัดสุราษฎร์ธานี และแหล่งท่องเที่ยวทะเลชุมพร ชายทะเลลิซัลและขนอม จังหวัดนครศรีธรรมราช
 - ส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวชุมชน ได้แก่ จังหวัดชุมพร สุราษฎร์ธานี พัทลุง ระนอง ตรัง และสตูล
 - เมืองท่องเที่ยวเชิงสุขภาพและสปา ได้แก่ จังหวัดระนอง เมืองท่องเที่ยวเชิงเกษตร ได้แก่ จังหวัดชุมพร และเมืองมรดกโลกและแหล่งท่องเที่ยวเชิงประวัติศาสตร์อารยธรรมศรีวิชัย

ได้แก่ จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยการปรับปรุงและพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวโครงสร้างพื้นฐานและส่งเสริมอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว



ที่มา: แนวทางการแปลงยุทธศาสตร์ การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ ภายใต้แผนพัฒนา ฉบับที่ 12
สู่การปฏิบัติ (สศช. 2559)

รูปที่ 2.1-3 แนวทางการพัฒนาภาคใต้ตามแผนฯ ฉบับที่ 12

การพัฒนาเมือง ในพื้นที่ภาคใต้มีแนวทางสำคัญ ได้แก่ การพัฒนาเมืองภูเก็ตและเมืองหาดใหญ่ ให้เป็นเมืองนำอยู่และเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงของสังคมและสิ่งแวดล้อม รวมทั้ง การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งระบบรางในเมืองที่มีศักยภาพ โดยสนับสนุนให้มีการจัดทำโครงการนำร่องที่ใช้แนวทางการจัดรูปที่ดิน การผังเมืองควบคู่กับการพัฒนาเมืองแบบประหยัดพลังงาน

การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจ แบ่งเป็น 2 ส่วน คือ การพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก และการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษชายแดน ซึ่งในส่วนของภาคใต้ประกอบด้วยพื้นที่สงขลา และนราธิวาส

● ยุทธศาสตร์ที่ 10 : ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา

มีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ประโยชน์จากจุดเด่นของทำเลที่ตั้งของประเทศไทยที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของแนว ระเบียงเศรษฐกิจต่างๆ ให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มศักยภาพในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของไทย เพื่อขยายโอกาสด้านการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และยกระดับให้ประเทศเป็นฐานการผลิตและการลงทุนที่มีศักยภาพและโดดเด่น และเพื่อเพิ่มบทบาทของไทยในเวทีโลกด้วยการส่งเสริมบทบาทที่สร้างสรรค์ของไทยในกรอบความร่วมมือต่างๆ รวมทั้ง การสนับสนุนการขับเคลื่อนการพัฒนาภายใต้กรอบเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

แนวทางการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง ได้แก่ การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการคมนาคมขนส่ง โลจิสติกส์ และโทรคมนาคมในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาค โดยแผนงานโครงการในพื้นที่ภาคใต้ ได้แก่ การดำเนินการตามแผนงาน IMT-GT ในสาขาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการคมนาคมขนส่งระบบราง ประกอบด้วย

- โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่เดินรถด้วยระบบไฟฟ้าระหว่างหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์
- โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่เดินรถด้วยระบบปกติระหว่างหาดใหญ่-อำเภอเมือง
- โครงการก่อสร้างรถไฟรางคู่เดินรถด้วยระบบปกติระหว่างหาดใหญ่-จังหวัดสุราษฎร์ธานี

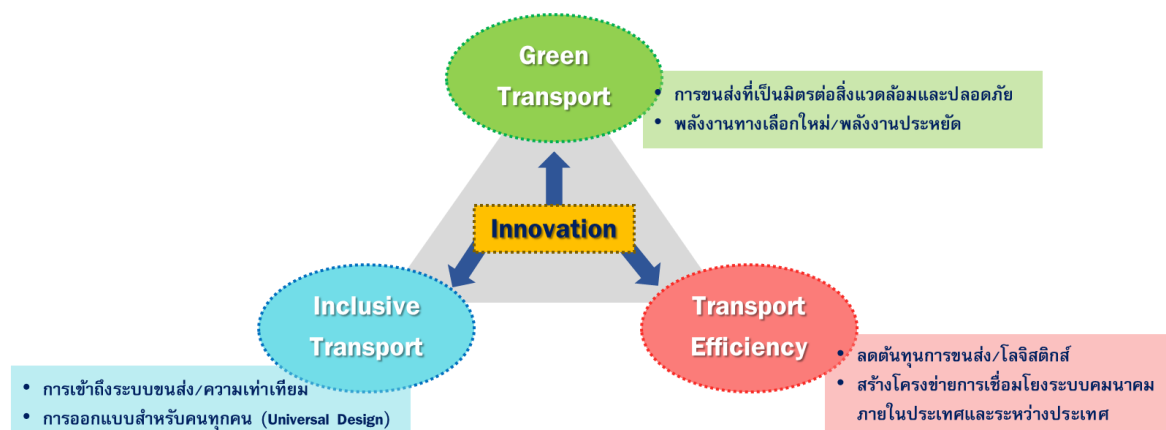
2.1.3 (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี¹

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี โดยดำเนินการให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ซึ่งเป็นเป้าหมายการพัฒนาที่องค์การสหประชาชาติได้กำหนดขึ้นใหม่ ต่อจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ หรือ Millennium Development Goals (MDGs) ซึ่งได้สิ้นสุดลง โดยการกำหนดเป้าหมายนี้อาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และ สิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน และได้ใช้เป็นทิศทางการพัฒนาตั้งแต่กันยายน 2558-สิงหาคม 2573 ครอบคลุมระยะเวลา 15 ปี ประกอบด้วย 17 เป้าหมาย สำหรับประเทศไทย กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในเป้าหมายที่ 9 คือ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และ ส่งเสริมนวัตกรรม (Industry, Innovation and Infrastructure) ภายใต้เป้าประสงค์ที่ 9.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความทนทาน ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาค และที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้า ที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตกำหนดประเด็นในการพัฒนา ดังนี้

- (1) การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport) : การคมนาคมขนส่งที่มุ่งเน้นการลดใช้พลังงานฟอสซิล ปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และ ส่งเสริมเทคโนโลยี ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- (2) การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency) : เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและ โลจิสติกส์โดยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมการขนส่งทางราง และทางน้ำให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก โดยมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) และทางเลือกในการขนส่ง ที่ถึงจุดหมาย (Door to Door) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระบบคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยง ระหว่างเมืองหลักและภูมิภาค ลดปัญหาคอขวด การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ
- (3) การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) : การยกระดับ การขนส่งให้สามารถรองรับ ผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่ม ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึง (Accessible) บริการระบบ ขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordable) และมีประสิทธิภาพ

¹ เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อระดมสมองและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูงและหัวหน้าหน่วยงาน ในสังกัดต่อ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กระทรวงคมนาคม (9 ก.ย. 2559)



ที่มา: ปรับปรุงจาก เอกสารประกอบการประชุมเชิงปฏิบัติการ เพื่อระดมสมองและรับฟังความคิดเห็นผู้บริหารระดับสูง และหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดต่อ (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กระทรวงคมนาคม (9 ก.ย. 2559)

รูปที่ 2.1-4 แนวคิดการพัฒนาระบบขนส่งตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี กำหนดวิสัยทัศน์ คือ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน” ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต เป็นระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยงตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) มีระบบขนส่งสาธารณะที่ ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการ รองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยมีเป้าประสงค์ประกอบด้วย การยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน การรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคม และการขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยมียุทธศาสตร์ 5 ด้าน ดังนี้

● ยุทธศาสตร์ที่ 1: การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการ โดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมการขนส่งในเมือง และระหว่างเมืองที่มีการเชื่อมโยง (การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลักภูมิภาค) ลดการใช้พลังงาน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ ทั้งเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกในการค้าการลงทุน และยกระดับการเดินทาง และรองรับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล เช่น การปรับเปลี่ยนประเทศไทยสู่ Thailand 4.0 โดยการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ การพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) ให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เป็นต้น

- ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

ยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกทางด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงเวลา และประหยัดต้นทุน ตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการ ประกอบกับการจัดให้มีบริการภาคขนส่ง การเดินทางของประชาชนที่มีคุณภาพ (ตรงต่อเวลา น่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก ปลอดภัย) ได้มาตรฐานสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างเพียงพอ ครอบคลุม ทัวถึง ประหยัด รวมทั้งมีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้

- ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

ปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐาน และการบริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องสอดคล้องตามนโยบาย มุ่งเน้นการปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างนโยบาย ประสิทธิภาพ และการกำกับดูแล รวมทั้งการปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคม

นอกจากนี้ รวมถึงการเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) การมีธรรมาภิบาล (Good Governance) ความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในการบริหารงาน และการให้บริการคมนาคมขนส่ง

- ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)

เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการมีคุณภาพและเป็นมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับในระดับสากล บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำแผนงาน โครงการ และขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่ง เป็นต้น

- ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology)

ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะต่างๆ มาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และอุตสาหกรรม

ดังนั้น จะเห็นว่าการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตจะสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งยุทธศาสตร์ที่ 1, 2 และ 5

2.1.4 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) จัดทำขึ้นภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560-2564) โดยมีเป้าหมายคือ ให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไปสู่การเป็นศูนย์กลางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบเมื่อวันที่ 15 สิงหาคม พ.ศ. 2560

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ คือ “ยกระดับระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย สนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ การลงทุนในภูมิภาคอาเซียน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน” โดยมี 11 กลยุทธ์รองรับ 3 ยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน

เพื่อพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนการสร้างมูลค่าเพิ่ม และสามารถบริหารจัดการตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานจนถึงจุดจำหน่ายสินค้าสู่ผู้บริโภคได้ ประกอบด้วย

- กลยุทธ์ที่ 1 ยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทาน ภาคการเกษตรและภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐาน

ภาคการเกษตร

กำหนดหน่วยงานเจ้าภาพหลักเพื่อกำกับดูแลห่วงโซ่อุปทานภาคการเกษตรที่สำคัญตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปรับโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์การเกษตรให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันในชุมชนหรือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องตลอดห่วงโซ่การผลิต เพื่อลดความสูญเสียที่เกิดขึ้นทั้งกระบวนการ ลดต้นทุนตลอดห่วงโซ่การผลิต และสามารถตรวจสอบย้อนกลับได้ รวมทั้งการเตรียมแผนบริหารจัดการความเสี่ยงที่จะมีผลกระทบต่อภาคการเกษตร

ภาคอุตสาหกรรม

ยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานในภาคอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานสากล สนับสนุนผู้ประกอบการพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศและซอฟต์แวร์บริหารจัดการโลจิสติกส์ภายในองค์กร เพื่อให้ผู้ประกอบการมีการบริหารจัดการอย่างเป็นระบบ สร้างความเป็นมืออาชีพการบริหารห่วงโซ่อุปทานธุรกิจรองรับการเป็นอุตสาหกรรมระดับมาตรฐานสากล รวมทั้งส่งเสริมการสร้างเครือข่ายของผู้ให้บริการด้านการท่องเที่ยวในการสร้างสรรคกิจกรรมและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวที่สามารถตอบสนองต่อการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืนและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

- **กลยุทธ์ที่ 2 เชื่อมโยงการค้าสู่รูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์ (E-commerce)**

พัฒนาศักยภาพสถาบันการเกษตร ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะขนาดกลางและขนาดย่อม (Small and Medium Enterprises: SMEs) ให้สามารถค้าขายสินค้าผ่านช่องทางอิเล็กทรอนิกส์ได้อย่างมีประสิทธิภาพเพื่อขยายตลาด สร้างโอกาสทางธุรกิจ และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน ลดเงื่อนไขหรือกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการนำระบบมาใช้ในการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ควรเตรียมความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบการชำระเงินทางอิเล็กทรอนิกส์ของผู้ประกอบการเพื่อรองรับการค้ารูปแบบพาณิชย์อิเล็กทรอนิกส์

- **กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Providers: LSPs) ให้สามารถแข่งขันได้**

ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้ได้รับการรับรองคุณภาพระดับมาตรฐานสากล ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร รวมถึงการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ

สนับสนุนการสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย สนับสนุนมาตรการทางภาษี มาตรการทางการเงินให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยโดยเฉพาะผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ในการลงทุนและสร้างเครือข่ายธุรกิจในอนาคต

จัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษานักลงทุนไทยในประเทศภูมิภาคอาเซียน จัดทำฐานข้อมูลรายชื่อนักธุรกิจและบริษัทในต่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกในการติดต่อธุรกิจในประเทศนั้นๆ

ส่งเสริมการดำเนินการด้านโลจิสติกส์ที่มีความปลอดภัยและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green & Safety Logistics) ใช้กลไกทางภาษี และกฎหมายเพื่อสร้างแรงจูงใจและลดภาระทางต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการไทย รวมไปถึงให้ความรู้ทางด้านการทำโลจิสติกส์ย้อนกลับ (Reverse Logistics) สำหรับ Waste Management

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและเครือข่ายโลจิสติกส์ให้เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง พร้อมส่งเสริมและพัฒนาระบบห่วงโซ่อุปทานเส้นทางการค้าที่สนับสนุนซึ่งกันและกันระหว่างประเทศในกลุ่ม CLMV และเชื่อมโยงกับจีน สนับสนุนการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่รูปแบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) ที่สามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

- **กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงอนุภูมิภาคและเป็นประตูการค้า**

สนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ส่งเสริมการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal) เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มประสิทธิภาพบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงตลอดทั้งต้นทางและปลายทาง

สร้างเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์และการเชื่อมโยงสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ปรับปรุงแนวสายทางที่มีความสำคัญลำดับสูงต่อการขนส่งภายในประเทศไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ พัฒนากิจกรรมด้านโลจิสติกส์ อาทิ ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า คลังสินค้าปลอดอากร สถานีขนส่งสินค้า โดยเฉพาะบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ไปยังประตูการค้าหลักของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาและให้บริการศูนย์บริการโลจิสติกส์ต่างๆ

พัฒนาพื้นที่เมืองชายแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และธุรกิจโลจิสติกส์โดยสนับสนุนผู้ประกอบการในพื้นที่เพื่อสร้างชุมชนโลจิสติกส์ (Logistics Community) ให้สามารถเก็บเกี่ยวมูลค่าเพิ่มจากกิจกรรมนำเข้า-ส่งออกสินค้าบริเวณด้านชายแดนได้

- **กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาระบบ NSW ให้สมบูรณ์**

เร่งรัดการจัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการส่วนกลางระบบ NSW เพื่อทำหน้าที่พัฒนาบริหารจัดการ และดูแลระบบส่วนกลางการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) โดยเร็ว สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้า ส่งออก และโลจิสติกส์ ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และเตรียมความพร้อมขยายการเชื่อมโยง NSW ไปสู่ระบบ Port Community System

- **กลยุทธ์ที่ 3 พัฒนาระบบการโลจิสติกส์ในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์**

สนับสนุนการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้องในการอำนวยความสะดวกทางการค้าให้สอดคล้องตามความตกลงด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Agreement: TFA) และมาตรฐานทางการค้าที่จะมีผลบังคับใช้กับประเทศสมาชิกขององค์การการค้าโลก (WTO) เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์ โดยเฉพาะที่ประตูการค้าสำคัญ

- **กลยุทธ์ที่ 4 เร่งแก้ไขอุปสรรคการค้าระหว่างประเทศ**

กำหนดหน่วยงานหลักและท่าทีที่ชัดเจนของไทยและเน้นการเจรจาเชิงรุกเพื่อขจัดอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาการค้าระหว่างประเทศคู่ค้าชายแดน เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย (LSPs) เกิดความสะดวกคล่องตัว และมีประสิทธิภาพมากขึ้น

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์

เร่งรัดการพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ให้มีคุณภาพมาตรฐาน สร้างความเป็นมืออาชีพ และยกระดับมาตรฐานวิชาชีพด้านโลจิสติกส์ สร้างเครือข่ายความร่วมมือกับภาคเอกชนในการพัฒนา กำลังคน ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ และพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ

● กลยุทธ์ที่ 1 พัฒนามาตรฐานวิชาชีพโลจิสติกส์

ปรับปรุงกรอบหลักสูตรการศึกษาสาขาโลจิสติกส์ระดับอาชีวศึกษาและอุดมศึกษา ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล สนับสนุนการจัดตั้งสถาบันและศูนย์พัฒนาบุคลากร โลจิสติกส์ที่ทันสมัยและได้มาตรฐาน พร้อมมีผู้ทรงคุณวุฒิเป็นวิทยากรมืออาชีพในการถ่ายทอดความรู้ด้านโลจิสติกส์

● กลยุทธ์ที่ 2 พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้มีคุณภาพตามมาตรฐานสากล

ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ทั้งระดับต้นน้ำและปลายน้ำในทุกสาขาอาชีพให้มีความเป็นมืออาชีพและมีจริยธรรม พัฒนาคุณภาพบุคลากรและวางแผนจัดการกำลังคนด้าน โลจิสติกส์ให้สอดคล้องกับความต้องการของภาคธุรกิจ และพัฒนาระบบส่งเสริมการพัฒนาฝีมือแรงงานเพื่อให้กำลังคนด้านโลจิสติกส์มีคุณภาพ มาตรฐาน และคำนึงถึงความปลอดภัย ในการปฏิบัติงาน

● กลยุทธ์ที่ 3 วิจัยและพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์

ส่งเสริมการลงทุนอุตสาหกรรมสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยสนับสนุนมาตรการการจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐที่เอื้อต่อการสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องพร้อมกำหนดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีแก่ภาครัฐ ภาคเอกชนและสถาบันการศึกษา

● กลยุทธ์ที่ 4 ประเมิน/ติดตามข้อตกลงความร่วมมือระหว่างประเทศ

ติดตามการเปลี่ยนแปลงด้านข้อตกลงและความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งระดับทวิภาคี พหุภาคีในภูมิภาคและนานาชาติที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยจัดทำฐานข้อมูลกลางและระบบตัวชี้วัดที่มีประสิทธิภาพที่สามารถเชื่อมโยงและใช้ประโยชน์ร่วมกันได้ในแต่ละหน่วยงาน เพื่อช่วยติดตามประเมินผลการพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศ

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตจะสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

2.1.5 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “พัฒนาระบบขนส่งอย่างบูรณาการ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนทุกภาคส่วน และขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน” แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564 ประกอบด้วย 4 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังนี้

- 1) **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”** – การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
 - กลยุทธ์ 1.1 ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
 - กลยุทธ์ 1.2 พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
 - กลยุทธ์ 1.3 เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง
 - กลยุทธ์ 1.4 พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุ ผู้พิการ และบริการเชิงสังคม
 - กลยุทธ์ 1.5 ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- 2) **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 “ปลอดภัยและมั่นคง”** – การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง
 - กลยุทธ์ 2.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง
 - กลยุทธ์ 2.2 ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง
 - กลยุทธ์ 2.3 ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง
 - กลยุทธ์ 2.4 ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง
- 3) **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ”** – การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
 - กลยุทธ์ 3.1 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
 - กลยุทธ์ 3.2 พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ 3.3 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับและดูแลด้านเศรษฐกิจ
- 4) **ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์”** – การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ
 - กลยุทธ์ 4.1 ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป
 - กลยุทธ์ 4.2 ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์กรภาครัฐอย่างต่อเนื่อง
 - กลยุทธ์ 4.3 พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ
 - กลยุทธ์ 4.4 พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง

- กลยุทธ์ 4.5 พัฒนาศักยภาพบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง
- กลยุทธ์ 4.6 ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตจะสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม 2560 – 2564 ในยุทธศาสตร์ที่ 1 และ 3

2.1.6 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์นี้มีเป้าประสงค์หลัก เพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ให้สมบูรณ์ต่อเนื่อง ขจัดปัญหา Missing link รองรับนโยบายส่งเสริมการรวมกลุ่มอุตสาหกรรม Super Cluster ที่รัฐบาลกำหนดให้เป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต โดยมีวิสัยทัศน์ คือ “ต่อเนื่อง เชื่อมโยง ขับเคลื่อน ยั่งยืน” ภายใต้ยุทธศาสตร์ 4 ด้าน ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : Domestic Infrastructure สร้างความต่อเนื่องภายในประเทศ

- กลยุทธ์ที่ 1.1 Infrastructure เพิ่มประสิทธิภาพการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) ตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) และใต้ (SEC) ประกอบด้วย ถนน ราง น้ำ อากาศ และสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง เช่น CY สถานีขนส่งสินค้า จุดพักรถบรรทุก เป็นต้น
- กลยุทธ์ที่ 1.2 Technology ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีในระบบการจัดการโลจิสติกส์ เพื่อให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพ เช่น ระบบ Tracking GPS รถบรรทุก

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : Gateway สร้างความเชื่อมโยง

- กลยุทธ์ที่ 2.1 ปรับปรุงโครงข่าย (Hard side) เพิ่มขีดความสามารถโครงข่ายนำเข้าและส่งออกสินค้า เช่น ท่าเรือ ท่าอากาศยานนานาชาติ ด้านชายแดน ICD เป็นต้น
- กลยุทธ์ที่ 2.2 Technology พัฒนาเทคโนโลยีเพื่อสร้างความเชื่อมโยงบริเวณประตูการค้า เช่น ระบบเชื่อมโยง NSW เป็นต้น
- กลยุทธ์ที่ 2.3 อำนวยความสะดวก ปรับปรุงกฎระเบียบและมาตรการ เช่น การเจรจาการเดินทางรถบรรทุกและรถโดยสารกับประเทศมาเลเซีย เมียนมา และกัมพูชา

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

- กลยุทธ์ที่ 3.1 รองรับ EEC แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน EEC เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรม Super Cluster ที่เป็นกลไกใหม่ในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาเศรษฐกิจในพื้นที่และ SEZ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง และระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone) เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจภายในพื้นที่
- กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนา Real sector เพื่อส่งเสริมภาคเกษตร อุตสาหกรรม และท่องเที่ยว เช่น โครงการทางหลวงชนบทรองรับการท่องเที่ยว เป็นต้น

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : Sustainable มีความยั่งยืน

- กลยุทธ์ที่ 4.1 พัฒนาบุคลากรด้านการขนส่ง สนับสนุนการพัฒนาผู้ประกอบการขนส่งรายย่อยภายในประเทศ และพัฒนาคุณภาพชีวิตของบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ในระดับต่างๆ พัฒนาคุณภาพและมาตรฐานของการปฏิบัติงานตามมาตรฐานวิชาชีพทางด้านโลจิสติกส์
- กลยุทธ์ที่ 4.2 ส่งเสริมการวิจัย สนับสนุนการวิจัยและการพัฒนา (Research and Development) การสร้างนวัตกรรม และเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ
- กลยุทธ์ที่ 4.3 Green Logistics ส่งเสริมให้เกิดระบบโลจิสติกส์ที่ยั่งยืน เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์การนำส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงผู้บริโภค และช่วยเพิ่มขีดความสามารถให้แก่ภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม ทั้งในแง่การลดต้นทุน การสร้างมูลค่า การประหยัดพลังงาน และการรักษาสิ่งแวดล้อมไปพร้อมกันด้วย
- กลยุทธ์ที่ 4.4 Safety Logistics ลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้า ส่งเสริมสวัสดิการของผู้ขับขี่รถบรรทุก
- กลยุทธ์ที่ 4.5 การติดตามและประเมินผล การวัดผลการดำเนินงานหรือประเมินผลการดำเนินงานในด้านต่างๆ เพื่อสะท้อนประสิทธิภาพ ประสิทธิผลในการปฏิบัติงาน

การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตจะสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) ในยุทธศาสตร์ที่ 3 Area ขับเคลื่อนเศรษฐกิจ

2.1.7 แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

แผนหลักการพัฒนากระบวนขนส่งและจราจร ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นแผนที่จัดทำขึ้นโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม เกิดจากเป้าหมาย วัตถุประสงค์ นโยบาย และยุทธศาสตร์ร่วมกันของหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม 7 หน่วยงานราชการ 13 รัฐวิสาหกิจ และวิสัยทัศน์จากนโยบายรัฐ รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และความต้องการของผู้บริหารหน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคม ความต้องการของผู้ใช้บริการหลักภาคเอกชน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว พาณิชยกรรม อุตสาหกรรม เกษตรกรรม โดยเฉพาะด้านศักยภาพการขนส่งและประสิทธิภาพการขนส่ง ตลอดจนบริบทการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ภายในประเทศ

แผนดังกล่าวมุ่งเน้นการพัฒนาการขนส่งและจราจร เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งเสริมสังคมและคุณภาพชีวิต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยได้กำหนดวิสัยทัศน์สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศไทยในช่วง 10 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2554-2563) ได้แก่ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)” โดยมีเป้าประสงค์ 6 เป้าประสงค์ ดังนี้

- เป้าประสงค์ที่ 1 : เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity)
- เป้าประสงค์ที่ 2 : เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)

- เป้าประสงค์ที่ 3 : เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง
- เป้าประสงค์ที่ 4 : เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)
- เป้าประสงค์ที่ 5 : เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)
- เป้าประสงค์ที่ 6 : เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

ดังนั้น การพัฒนาโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ตจึงสอดคล้องกับทุกเป้าประสงค์ของแผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร ด้วยเป็นโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย เข้าถึงการบริการได้สะดวก เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน เป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น สอดคล้องตามเป้าประสงค์ที่ 2, 3 และ 5 อันจะช่วยเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางตามเป้าประสงค์ที่ 6 รวมทั้งเป็นระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องตามเป้าประสงค์ที่ 4 และช่วยเพิ่มศักยภาพของและขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต สอดคล้องตามเป้าประสงค์ที่ 1

2.1.8 แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565)

แผนยุทธศาสตร์โครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งของไทยเป็นยุทธศาสตร์เชิงนโยบายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระยะเวลาดำเนินการในปี พ.ศ. 2558-2565 กรอบวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้นประมาณ 3 ล้านล้านบาท โดยกระทรวงคมนาคมได้นำเสนอต่อคณะรักษาความสงบเรียบร้อยแห่งชาติ (คสช.) เมื่อวันที่ 12 มิถุนายน 2557 แบ่งออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ คือ

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ยุทธศาสตร์รถไฟ ประกอบด้วย

- โครงการรถไฟระหว่างเมือง เช่น รถไฟทางคู่ระยะเร่งด่วน 5 เส้นทาง วงเงินรวม 1.16 แสนล้านบาท คือ
 - (1) ลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กม. วงเงิน 2.4 หมื่นล้านบาท
 - (2) มาบะเขวน-นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ) ระยะทาง 132 กม. วงเงิน 2.9 หมื่นล้านบาท
 - (3) ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 185 กม. วงเงิน 2.6 หมื่นล้านบาท
 - (4) นครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 165 กม. วงเงิน 2 หมื่นล้านบาท
 - (5) ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กม. วงเงิน 1.7 หมื่นล้านบาท
- โครงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ
 - (1) งานปรับปรุงทางราง หมอน สะพาน และติดตั้งรั้ว
 - (2) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับและปรับปรุงเครื่องกั้น
 - (3) โครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ
 - (4) โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม

- โครงการก่อสร้างทางคู่ 6 เส้นทาง ระยะทางรวม 1,364 กม. วงเงิน 1.4 แสนล้านบาท คือ
 - (1) หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กม.
 - (2) ชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 167 กม.
 - (3) สุราษฎร์ธานี-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 339 กม.
 - (4) ปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 285 กม.
 - (5) ขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 174 กม.
 - (6) ชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 309 กม.
 - โครงการรถไฟทางคู่สายใหม่ 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 696 กม. วงเงิน 1.2 แสนล้านบาท คือ
 - (1) เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงใหม่ ระยะทาง 326 กม.
 - (2) บ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม ระยะทาง 347 กม.
 - (3) ชุมทางบ้านภาชี-อ.นครหลวง ระยะทาง 15 กม.
- 2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์ขนส่งสาธารณะในกรุงเทพฯ และปริมณฑล เช่น รถไฟฟ้า 10 สาย ถนนรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ถนนเลียบริมแม่น้ำเจ้าพระยา เป็นต้น
 - 3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์ถนน เช่น โครงการถนนเชื่อมภูมิภาค เชื่อมระหว่างจังหวัด แบ่งเป็น 3 ระดับ เชื่อมในระดับพื้นที่ ระดับเชื่อมเมืองหลัก และระดับเชื่อมต่างประเทศ โครงการขยายถนน 4 ช่องจราจร รวมถึงโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (มอเตอร์เวย์) และโครงการทางพิเศษเชื่อมภูมิภาค 5 โครงการ เช่น โครงการทางพิเศษสายดาวคะนอง - พระราม 2 โครงการทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.)
 - 4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยุทธศาสตร์ทางน้ำ ได้แก่ โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือ และเขื่อนป้องกันตลิ่ง โครงการขุดลอกร่องน้ำ การบำรุงรักษาร่องน้ำ
 - 5) ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ยุทธศาสตร์ทางอากาศ เช่น โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 โครงการขยายท่าอากาศยานดอนเมือง โครงการจัดจราจรทางอากาศ และการจัดซื้อเครื่องบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) โดยจะแบ่งการดำเนินงานเป็น 3 เฟส โดยเฟส 1 เป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการในปี 2558 ทั้งในส่วนของการก่อสร้างหรือศึกษา วงเงินลงทุนรวมประมาณ 2.1 แสนล้านบาท เฟส 2 เป็นโครงการที่เริ่มดำเนินการในปี 2559-2560 วงเงินลงทุนสำหรับโครงการใหม่ประมาณ 1.7 แสนล้านบาท และจะเป็นการลงทุนในส่วนหนึ่งของโครงการที่ต่อเนื่องมาจากเฟสแรกอีกส่วนหนึ่ง ส่วนเฟส 3 คือ โครงการที่เริ่มดำเนินการ ตั้งแต่ปี 2561 เป็นต้นไป

แผนงานโครงการโดยเฉพาะตามยุทธศาสตร์รถไฟ และยุทธศาสตร์ถนน ในเส้นทางสายใต้จะเป็นส่วนที่มีผลกระทบต่อปริมาณจราจรที่จะมาใช้โครงการ

2.1.9 แผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2560 – 2564

ตาม พ.ร.บ.การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2556 มีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ เพื่อใช้เป็นแนวนโยบายของภาครัฐที่ชัดเจนในการกำหนดกิจการของรัฐที่จะให้ให้เอกชนร่วมลงทุน ภายใต้กรอบระยะเวลาของแผนยุทธศาสตร์ เพื่อสร้างความสนใจดึงดูดเอกชนให้เข้ามาร่วมลงทุน

ร่างแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. 2560 – 2564 ได้ปรับปรุงให้สอดคล้องกับบทบัญญัติว่าด้วยแนวนโยบายแห่งรัฐของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยและแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 (พ.ศ.2560 – 2564) โดยแผนยุทธศาสตร์ฯ ดังกล่าวมีประเภทและลักษณะของกิจการที่เหมาะสมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน 2 กลุ่มใหญ่ๆ คือ กลุ่มที่ 1 กิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน จำนวน 4 กิจการ และ กลุ่มที่ 2 กิจการที่รัฐส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุน จำนวน 19 กิจการ

เป้าหมายการให้เอกชนร่วมลงทุนกรอบระยะเวลา 5 ปีของแผนยุทธศาสตร์ฯ รัฐมีเป้าหมายที่จะดำเนินโครงการในกลุ่มที่ 1 ในลักษณะการให้เอกชนร่วมลงทุนเป็นหลัก และจะส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนโครงการในกลุ่มที่ 2 เพื่อให้ภาครัฐสามารถลงทุนพัฒนากิจการดังกล่าวได้อย่างรวดเร็วมากขึ้นและสามารถลดข้อจำกัดการลงทุนจากเงินงบประมาณแผ่นดินและเงินกู้จากภาครัฐ รวมทั้งสามารถเพิ่มประสิทธิภาพและความคุ้มค่าในการดำเนินกิจการ การใช้ทรัพยากรของรัฐ และการให้บริการแก่ประชาชน

ประมาณการลงทุนของโครงการลงทุนในกิจการของรัฐตามแผนยุทธศาสตร์การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ.2560 – 2564 คาดว่าจะให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนในช่วงระยะเวลาดังกล่าว มีมูลค่ารวมประมาณ 1.62 ล้านล้านบาท สำหรับงบประมาณการลงทุนของภาครัฐจะขึ้นอยู่กับการพิจารณารูปแบบการให้เอกชนร่วมลงทุนในรายละเอียดของแต่ละโครงการ รวมทั้ง จะต้องเป็นไปตามขั้นตอนต่างๆ ตามวิธีการจัดทำงานประมาณรายจ่ายประจำปี

การพัฒนาโครงการในแต่ละกิจการต้องคำนึงถึงความเชื่อมโยงของขอบเขตงานและระยะเวลาในการพัฒนาและดำเนินโครงการ เพื่อที่จะไม่ให้มีการลงทุนซ้ำซ้อนและให้ประชาชนสามารถได้รับบริการสาธารณะอย่างต่อเนื่อง รวมทั้ง เพื่อให้การดำเนินโครงการมีประสิทธิภาพสูงสุด โดยความเชื่อมโยงของกิจการมี 3 ระดับ ได้แก่

- 1) ความเชื่อมโยงภายในกิจการเดียวกัน เช่น ในการพัฒนาและดำเนินโครงการในการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางในเมืองควรคำนึงถึงการเชื่อมโยงของรถไฟฟ้าสายต่างๆ ซึ่งจะเกิดผลประโยชน์ร่วมกันจากการเชื่อมต่อสถานีและปริมาณการขนส่งระหว่างรถไฟฟ้าสายต่างๆ
- 2) ความเชื่อมโยงระหว่างกิจการภายในสาขา เช่น ในการพัฒนาและดำเนินโครงการในการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง กิจการพัฒนาท่าเรือสาธารณะสำหรับขนส่งสินค้า กิจการพัฒนาศูนย์ขนส่งบรรจุแยกและกระจายสินค้า กิจการพัฒนากิจการที่มีการเก็บค่าผ่านทางระหว่างเมือง และ กิจการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ควรคำนึงถึงผลประโยชน์ร่วมกันระหว่างโครงการ เพื่อส่งเสริมให้เกิดความเชื่อมต่อระหว่างระบบขนส่ง รวมทั้ง ไม่ให้เกิดการลงทุนที่ซ้ำซ้อนระหว่างกิจการ

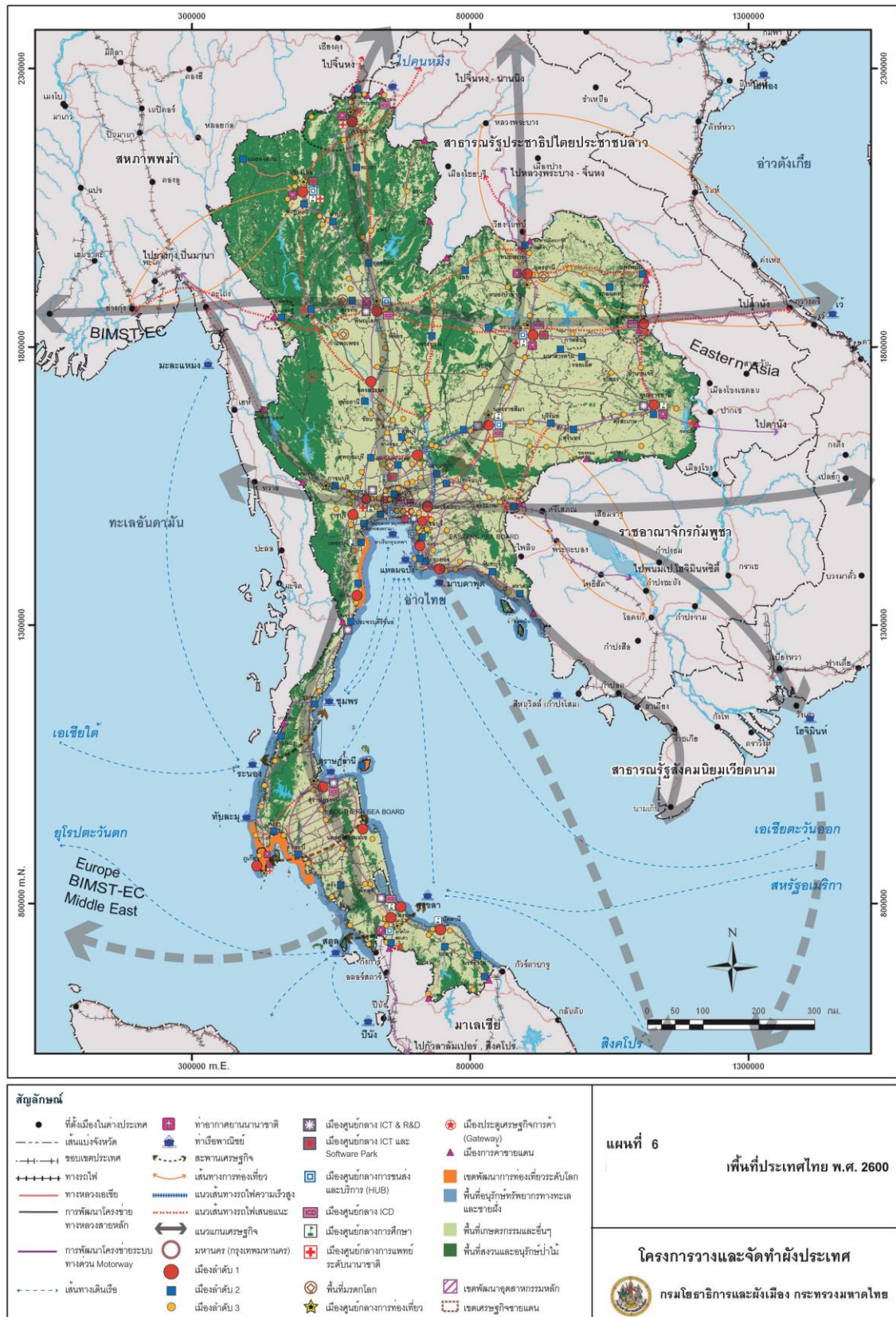
- 3) ความเชื่อมโยงระหว่างกิจการกับกิจการในสาขาอื่น เช่น ในการพัฒนาและดำเนินโครงการในกิจการพัฒนาศึกษาของรัฐซึ่งอยู่ในสาขาการศึกษา ควรคำนึงถึงกิจการพัฒนาระบบอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงซึ่งอยู่ในสาขาการสื่อสาร เพื่อให้สถานศึกษาสามารถใช้ประโยชน์จากอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงในการพัฒนาระบบการศึกษาได้

โดยโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต จัดอยู่ในโครงการกลุ่มที่ 1 คือ กิจการที่สมควรให้เอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนเป็นโครงการ ซึ่งเป็นโครงการของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

2.1.10 ผังประเทศและผังภาค

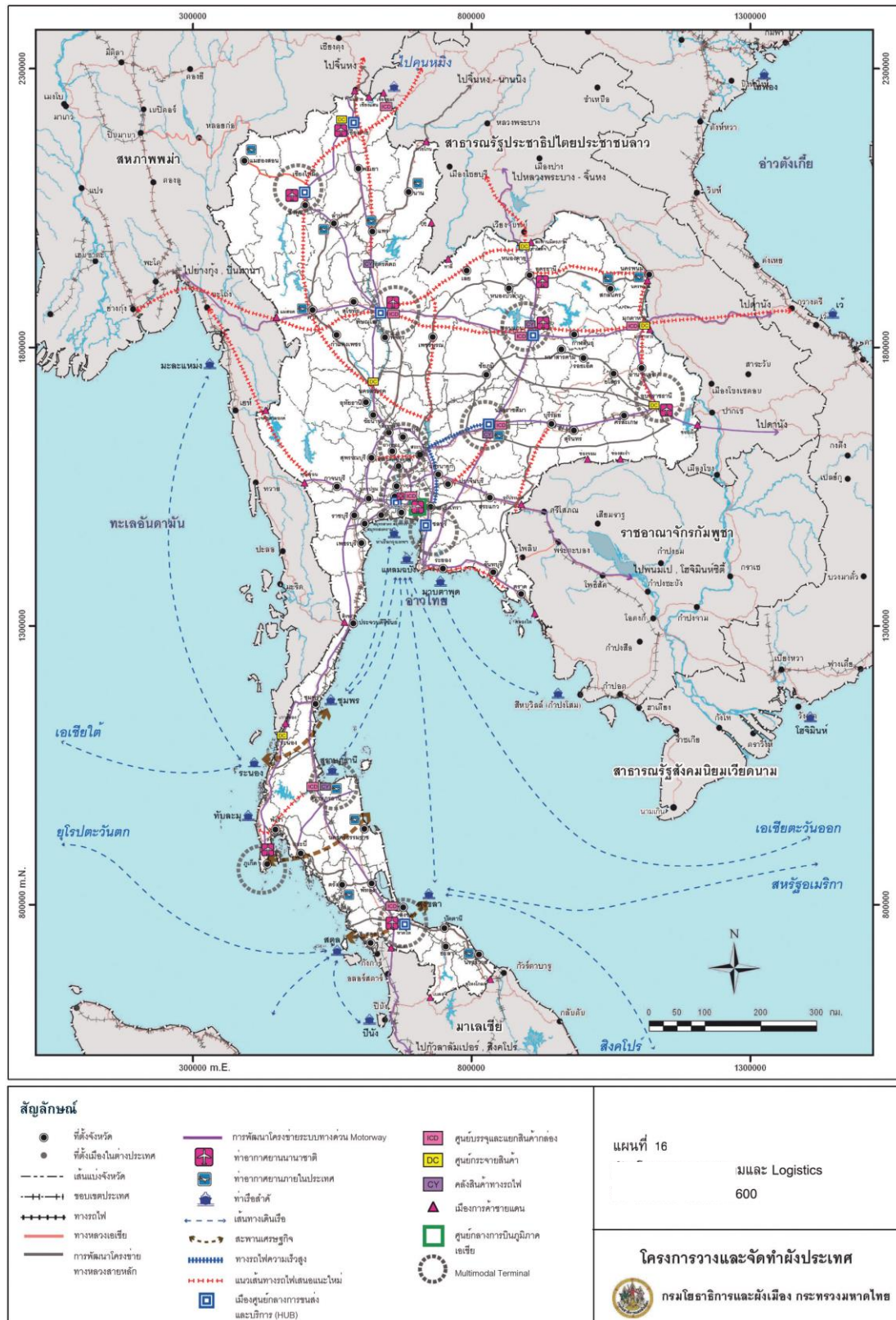
กรมโยธาธิการและผังเมือง ได้จัดทำผังประเทศและผังภาค โดยได้กำหนดบทบาทและวิสัยทัศน์ระยะยาว 50 ปี (พ.ศ. 2600) ว่า “ประเทศไทยเป็นประเทศชั้นนำของโลกในด้านการเกษตร อุตสาหกรรมการเกษตร และเทคโนโลยีด้านอาหาร การบริการด้านสุขภาพและการท่องเที่ยว ประชาชนมีชีวิตที่ดีท่ามกลางสิ่งแวดล้อมที่น่าอยู่ ประเทศชาติมั่นคงและมีการพัฒนาอย่างยั่งยืน”

ผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย และผังนโยบายการคมนาคมและ Logistics ประเทศไทย แสดงดังรูปที่ 2.1-5 และ รูปที่ 2.1-6 ส่วนผังนโยบายการพัฒนาภาคใต้ แสดงดังรูปที่ 2.1-7 และ ตารางที่ 2.1-1



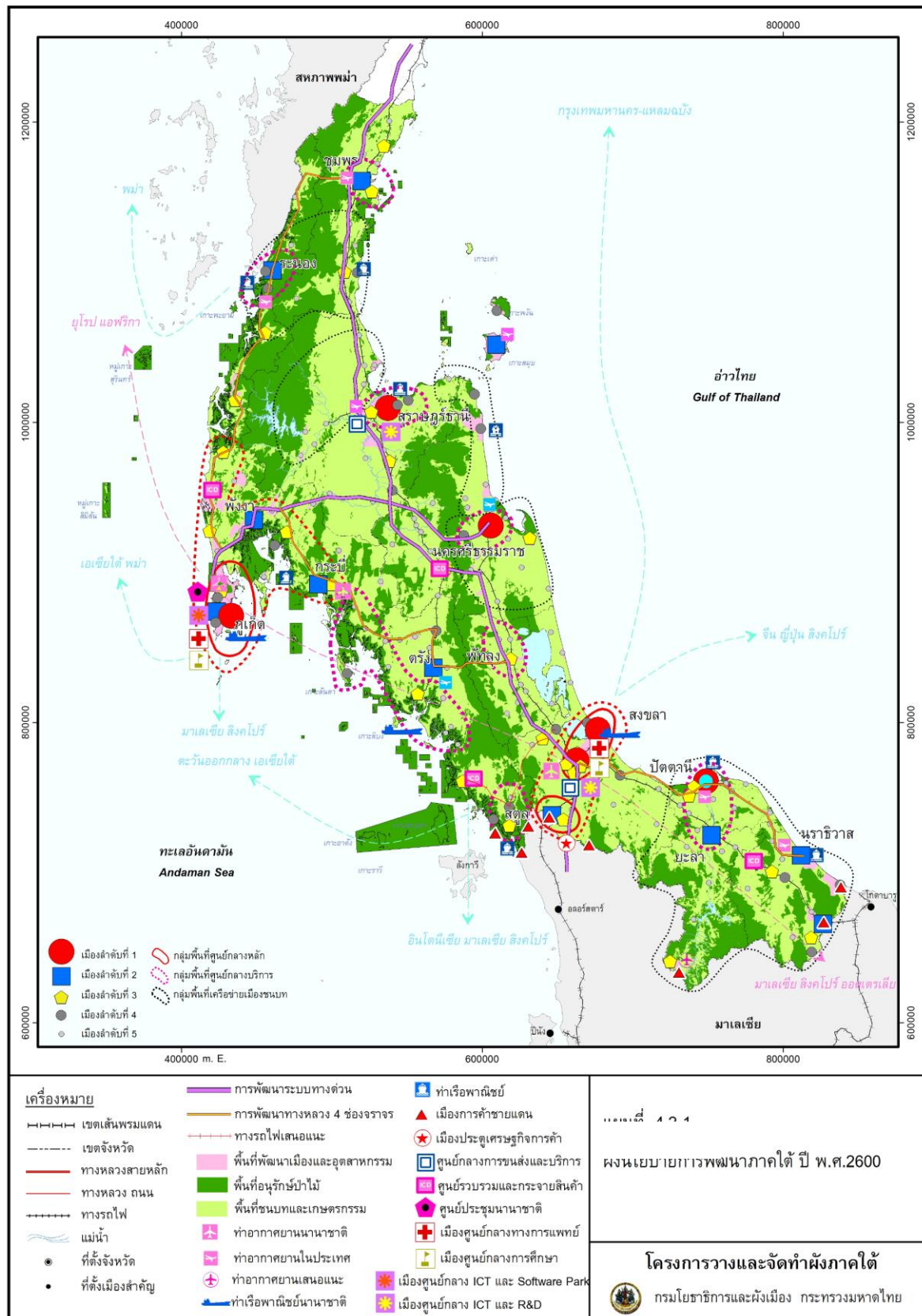
ที่มา: โครงการวางและจัดทำผังประเทศ กรมโยธาธิการและผังเมือง 2549

รูปที่ 2.1-5 ผังนโยบายการพัฒนาพื้นที่ของประเทศไทย พ.ศ. 2600



ที่มา: โครงการวางและจัดทำผังประเทศ กรมโยธาธิการและผังเมือง 2549

รูปที่ 2.1-6 ผังนโยบายการคมนาคมและ Logistics ประเทศไทย พ.ศ. 2600



ที่มา: โครงการวางและจัดทำผังภาคใต้ กรมโยธาธิการและผังเมือง

รูปที่ 2.1-7 ผังนโยบายการพัฒนาระบบคมนาคม ปี พ.ศ. 2600

ตารางที่ 2.1-1 ผังพัฒนาภาคใต้

การพัฒนา	นโยบายพัฒนา
ด้านเศรษฐกิจ	นโยบายการพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเป็นประตูการค้าสู่ภูมิภาค การพัฒนาเมืองศูนย์กลาง ตามแนวพัฒนาสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงระหว่างชายฝั่งทะเลตะวันออกและตะวันตก ให้เป็นฉนวนเศรษฐกิจด้านการค้า การท่องเที่ยว และการขนส่ง ในระดับนานาชาติ รวมทั้งเป็นศูนย์กลางการพัฒนาเศรษฐกิจฐานความรู้ และเทคโนโลยีต่างๆ อย่างเต็มรูปแบบ การสนับสนุนกิจกรรมเศรษฐกิจที่มีมูลค่าเพิ่มสูง เช่น การบริการอุตสาหกรรม อุตสาหกรรมพลังงานและการแปรรูปการเกษตร
ด้านอุตสาหกรรม	นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมในลักษณะนิเวศเศรษฐกิจ การพัฒนาอุตสาหกรรม ที่มีศักยภาพอย่างครบวงจรในลักษณะนิเวศเศรษฐกิจ (Eco – efficiency) โดยเฉพาะอุตสาหกรรมการแปรรูปการเกษตรที่สามารถสนองต่อความต้องการของผู้บริโภค และไม่ก่อผลกระทบต่อระบบนิเวศ
ด้านการเกษตร	นโยบายการพัฒนาและส่งเสริมการเกษตรกรรม ตามศักยภาพของพื้นที่ การกำหนดพื้นที่เกษตรกรรมที่สอดคล้องกับความเหมาะสมของสมรรถนะดิน และความต้องการของตลาดและประชาชน การสร้างความเข้มแข็งของระบบการศึกษา การวิจัย และการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการแปรรูปผลผลิตการเกษตรที่เพิ่มมูลค่า และส่งเสริมกลุ่มการพัฒนาการผลิตในลักษณะ Cluster Development
ด้านการท่องเที่ยว	นโยบายการพัฒนาเมืองชายแดนเป็นประตูการค้าการท่องเที่ยว การพัฒนาเมืองชายแดน ให้เป็นประตูการค้า การขนส่งอุตสาหกรรมและการบริการ เช่น การท่องเที่ยว โลจิสติกส์ รวมทั้งอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก โดยพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบตลาดเชื่อมโยงกับพื้นที่เมืองตอนในและเมืองศูนย์กลางหลัก และสนับสนุนเครือข่ายและความร่วมมือหลักทางเศรษฐกิจ/การค้า ระหว่างประเทศทั้งในระบบย่อยและระบบหลัก

2.1.11 แผนแม่บทการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน

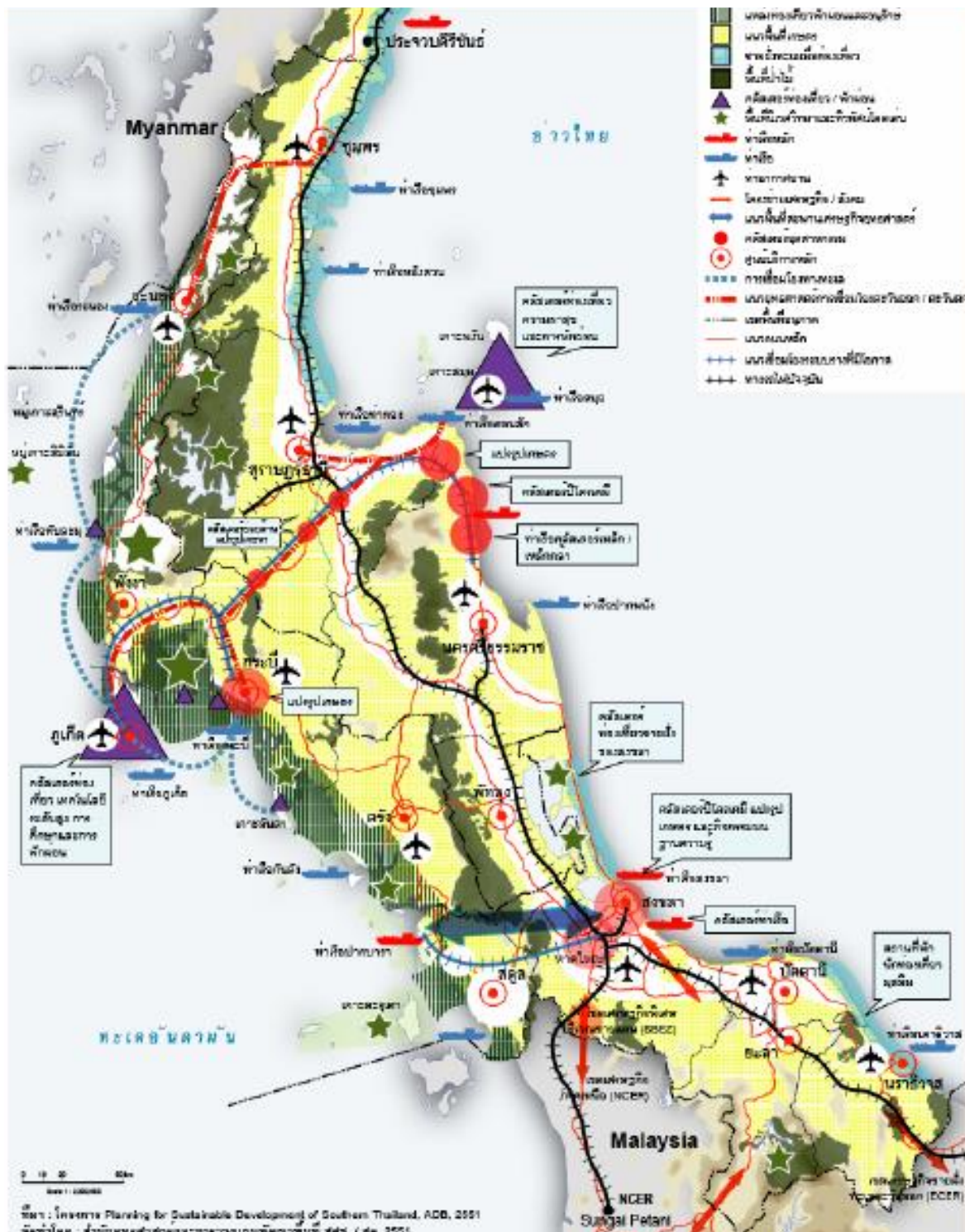
คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 และวันที่ 24 เมษายน 2550 ให้ สศช. และธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ร่วมดำเนินการศึกษาโครงการจัดทำแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน (Planning for the Sustainable Development of Southern Thailand) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อจัดทำกรอบทิศทางการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้และแผนพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจในพื้นที่ที่เหมาะสมบริเวณภาคใต้ในระยะ 20 ปีข้างหน้า ที่เน้นกระบวนการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชนในพื้นที่ ซึ่งการดำเนินการเริ่มตั้งแต่เดือนมีนาคม 2551 แล้วเสร็จในเดือนตุลาคม 2551 โดยมีการกำหนดกลุ่มพื้นที่พัฒนาตามศักยภาพและความสอดคล้องกับภูมิสังคม พื้นที่พัฒนาเบ็ดเสร็จ (Comprehensive Development Area: CDA) และการเชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทยด้วยระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและมีมาตรฐาน

แผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน มีสาระสำคัญดังนี้

- (1) วางพื้นฐานการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้สู่ความสมดุลและยั่งยืน โดย
 - เน้นการพัฒนาเศรษฐกิจให้หลากหลายสาขา ควบคู่กับการรักษาฐานการผลิตเดิมที่มีศักยภาพ (เกษตรแปรรูปและท่องเที่ยว) ด้วยการพัฒนาสาขาเศรษฐกิจใหม่ที่มีศักยภาพ ภายใต้การมีส่วนร่วมของชุมชน และการกระจายผลประโยชน์แก่ชุมชนและสังคมอย่างเป็นธรรม พร้อมทั้งรักษาสมดุลทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
 - สร้างสมดุลของการพัฒนาระหว่างพื้นที่ภาคใต้ตอนบนกับภาคใต้ตอนล่าง และระหว่างพื้นที่ชายฝั่งทะเลกับพื้นที่ตอนในไปพร้อมกัน

- (2) จัดกลุ่มพื้นที่พัฒนาตามศักยภาพและความสอดคล้องกับภูมิสังคม ประกอบด้วย
 - อนุภาคใต้ฝั่งตะวันออก เน้นการพัฒนาแบบผสมผสานระหว่างการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรกรรมและการท่องเที่ยว
 - อนุภาคใต้ตอนล่าง เน้นการพัฒนาแนวสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงภาคใต้ฝั่งตะวันออก - อันดามัน และเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตอนเหนือ (NCER) และแผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจชายฝั่งทะเลตะวันออก (ECER) ของมาเลเซีย
 - อนุภาคใต้ฝั่งอันดามัน พัฒนาเป็นพื้นที่ท่องเที่ยว/พักผ่อนระดับโลก
- (3) กำหนดพื้นที่พัฒนาเบ็ดเสร็จ (Comprehensive Development Area: CDA) เป็นบริเวณที่จะมีการพัฒนาหลักซึ่งส่งแรงผลักดันให้เกิดการพัฒนาพื้นที่อื่นๆ พื้นที่พัฒนาแบบเบ็ดเสร็จมี 3 พื้นที่ ได้แก่
 - พื้นที่ฝั่งตะวันออก แนวสุราษฎร์ธานี นครศรีธรรมราช เป็นพื้นที่เศรษฐกิจใหม่ รองรับอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในอนาคต
 - พื้นที่ตอนล่าง แนวเศรษฐกิจ สตูล-สงขลา เป็นเส้นทางยุทธศาสตร์เชื่อมภาคใต้กับโครงข่ายการเดินเรือของโลกและเชื่อมโยงเศรษฐกิจภาคใต้ชายแดนกับแผนพัฒนา NCER และ ECER ของมาเลเซีย
 - พื้นที่ฝั่งอันดามันมีภูเก็ตเป็นแกนพัฒนากิจกรรมท่องเที่ยวบนฐานความรู้
- (4) เชื่อมโยงฝั่งทะเลอันดามันและฝั่งอ่าวไทยด้วยระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยและมีมาตรฐาน
 - สตูล-สงขลา พัฒนาสะพานเศรษฐกิจเพื่อเปิดประตูเศรษฐกิจแห่งใหม่ของประเทศ
 - กระบี่-ขนอม พัฒนาให้เป็นแนวเส้นทางเศรษฐกิจใหม่
 - ระนอง-ชุมพร พัฒนาเชื่อมโยงภาคใต้ตอนบนกับพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันตก

สศช. มีมติเมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2551 เห็นชอบกับแผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้อย่างยั่งยืน และเห็นควรจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่เศรษฐกิจที่จะพัฒนา รวมทั้งศึกษาในชั้นรายละเอียดเพื่อจัดเตรียมโครงการและมาตรการเบื้องต้นที่จะรองรับการพัฒนาในด้านต่างๆ



รูปที่ 2.1-8 แผนการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคใต้

2.1.12 แผนการพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน

จังหวัดภูเก็ตอยู่ในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน (จังหวัดระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง) เป็นกลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพโดดเด่นในการเป็นแหล่งท่องเที่ยวนานาชาติ โดยมีเกาะภูเก็ตเป็นศูนย์กลางที่ได้รับสมญานามว่าเป็น “ไข่มุกอันดามัน” และมีแหล่งท่องเที่ยวอื่นๆ ที่มีชื่อเสียงระดับนานาชาติ เช่น หมู่เกาะพีพี หมู่เกาะสิมิลัน หมู่เกาะสุรินทร์ เป็นต้น

ศักยภาพของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน คือ แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติ โดยมีเกาะภูเก็ตเป็นศูนย์กลาง มีแหล่งนิเวศน์ป่าชายเลนและนิเวศน์ธรรมชาติป่าเขาในจังหวัดพังงา-กระบี่-ตรัง ส่วนการผลิตภาคการเกษตรมีจังหวัดกระบี่เป็นแหล่งปลูกปาล์มน้ำมันและอุตสาหกรรมน้ำมันปาล์ม

การพัฒนากลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันต้องเชื่อมโยงภาคเกษตรและภาคบริการให้เป็นภาพกลุ่มจังหวัดอันดามันและทุกจังหวัดได้ประโยชน์ โดยมุ่งเป้าสู่การเป็นแหล่งท่องเที่ยวทางทะเลระดับนานาชาติโดย

- (1) การพัฒนาสิ่งดึงดูดใจและผลิตภัณฑ์การท่องเที่ยวอันดามันให้เชื่อมโยงและเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน (Product/Supply)
- (2) การพัฒนาการตลาดการท่องเที่ยวเชิงบูรณาการเพื่อรักษารฐานนักท่องเที่ยวเดิมและเพิ่มปริมาณนักท่องเที่ยวคุณภาพ (Marketing/Demand)
- (3) การพัฒนากลไกการจัดการการท่องเที่ยวกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามันร่วมกัน (Product/Supply)

ด้วยลักษณะทางกายภาพของพื้นที่ประกอบด้วยผืนแผ่นดินและเกาะต่างๆ จำนวนมาก ซึ่งนับเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีจุดขายทางการท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศและมีชื่อเสียงระดับโลกเป็น Andaman Paradise หรือ มรกตเมืองใต้ ที่มีจุดขายด้านการท่องเที่ยว คือ หาดทราย ชายทะเล หมู่เกาะ และการท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์ มีศักยภาพในการพัฒนาเพื่อเพิ่มความหลากหลายของการท่องเที่ยว

2.1.13 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายด้านคมนาคมขนส่งพื้นที่ภาคใต้ (กลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน และกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย)

กระทรวงคมนาคมมีเป้าหมายการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ตลอด 2 ฝั่งทะเล ทั้งฝั่งทะเลอันดามัน 6 จังหวัด (ระนอง พังงา ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และสตูล) และฝั่งทะเลอ่าวไทย 5 จังหวัด (ชุมพร นครศรีธรรมราช พัทลุง สุราษฎร์ธานี และสงขลา) โดยมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้ครอบคลุมพื้นที่ภายในภูมิภาค ระหว่างภูมิภาค และอนุภูมิภาค เพื่อให้โครงข่ายการเดินทางมีความเชื่อมโยง สร้างความเจริญในพื้นที่ ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาด้านท่องเที่ยว เศรษฐกิจ การค้าการลงทุน ให้สามารถแข่งขันได้และเป็นฐานเศรษฐกิจที่สำคัญ โดยกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ที่สำคัญ ดังนี้

(1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายคมนาคม 2 ฝั่งทะเลให้เชื่อมระหว่างอันดามัน-อ่าวไทย (Andaman-Gulf Link: AGL)

เพื่อสร้างความเชื่อมโยงเป็นโครงข่าย Land Link เพื่อเอื้อต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของพื้นที่ 2 ชายฝั่งทะเล เพื่อประโยชน์ในเชิง Logistics การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าข้าม 2 ฝั่งมหาสมุทร เพื่อลดการพึ่งพาการใช้เส้นทางเดินเรือผ่านช่องแคบมะละกา โดยมีท่าเรือน้ำลึกกระนอง (ฝั่งอันดามัน) และท่าเรือน้ำลึกสงขลา (ฝั่งอ่าวไทย) เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายระหว่างกัน ซึ่งในอนาคตจะช่วยลดต้นทุนการขนส่งสินค้าทั้งการนำเข้า-ส่งออก อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน โดยมีแผนงานโครงการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

- **โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่เชื่อมรถไฟสายใต้เส้นทางสุราษฎร์ธานี-ท่าขุน (พังงา)**
เป็นโครงการที่มีแนวสายทางตามพื้นที่เดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งมีการเวนคืนมานานกว่า 70 ปี (ตั้งแต่ปี พ.ศ.2488) กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้จัดทำรายงานศึกษาและออกแบบรายละเอียดทางรถไฟสายใหม่แล้วเสร็จมีระยะทาง 158.000 กิโลเมตร มีกรอบวงเงินลงทุนประมาณ 36,000 ล้านบาท โดยออกแบบเป็นทางคู่กว้าง 1 เมตร รองรับการเดินทางที่ความเร็วสูงสุด 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการพิจารณารายงาน EIA ซึ่งในเดือนตุลาคม พ.ศ.2561 การรถไฟแห่งประเทศไทยจะได้พิจารณานำเสนอคณะกรรมการบริหารต่อไป

(2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตลอดแนว 2 ชายฝั่งทะเล (Coast Corridors)

เพื่อส่งเสริมการพัฒนาแหล่งท่องเที่ยว เชื่อมโยงโครงข่ายกับประเทศเพื่อนบ้าน รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้า และเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันทางการค้าของประเทศ โดยกระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อกระจายความเจริญ และเพิ่มระดับในการเข้าถึง โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญในด้านต่างๆ ดังนี้

● พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน

กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาโครงข่าย และสนับสนุนเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นโดยได้เร่งรัดดำเนินการในพื้นที่ 2 ฝั่งทะเลภาคใต้ ซึ่งในช่วงการดำเนินงานของรัฐบาลนี้ ได้มีการบูรณะฟื้นฟู รักษา เส้นทางสายหลักในฝั่งทะเลอ่าวไทยในเส้นทางหลวงหมายเลข 41 เริ่มตั้งแต่จังหวัดชุมพร, สุราษฎร์ธานี, นครศรีธรรมราช ไปจนถึงพัทลุง ในลักษณะซ่อมสร้างให้มีสภาพการใช้งานได้ดี รวมถึงการเร่งรัดพัฒนาเส้นทางหลวงหมายเลข 4 ในฝั่งทะเลอันดามันให้มีสภาพเป็น 4 ช่องจราจรตลอดสาย ซึ่งเป็นโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยง 5 จังหวัดฝั่งอ่าวไทยถือว่าเป็นประวัติศาสตร์การพัฒนาเส้นทางช่วงดังกล่าวที่ไม่เคยได้รับการพัฒนามาในอดีต โดยมีแผนงานโครงการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับโครงการ ประกอบด้วย

- **ฝั่งอันดามัน (West Coast)**

- โครงการทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับ 4026 (แยกเข้าท่าอากาศยานภูเก็ต) ที่ กม.24+651 โดยกรมทางหลวงได้ดำเนินการก่อสร้างทางลอดจุดตัดทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร วงเงิน 478 ล้านบาท
- โครงการทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4021 กับทางหลวงหมายเลข 4024 กับทางหลวงหมายเลข 4028 กับถนนเทศบาล (ห้าแยกฉลอง) ที่ กม.11+300 โดยดำเนินการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดขนาด 2 ช่องจราจร ระยะทาง 800 เมตร วงเงิน 548.17 ล้านบาท

● **พัฒนาโครงข่ายระบบราง**

กระทรวงคมนาคมโดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการเร่งรัดการพัฒนาโครงข่ายรถไฟให้เชื่อมโยงพื้นที่ตอนเหนือ-ใต้ของฝั่งอ่าวไทย และสามารถเชื่อมโยงไปยังมาเลเซียได้ เร่งรัดโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะที่ 2 : ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี (ระยะทาง 168.20 กิโลเมตร) ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา (ระยะทาง 297.65 กิโลเมตร) และช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (ระยะทาง 44.50 กิโลเมตร) ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาอนุมัติโครงการ

นอกจากนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการจัดทำการศึกษาเพื่อขยายและเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟเพื่อการท่องเที่ยวระหว่างฝั่งทะเลอ่าวไทย บริเวณพื้นที่โครงการพัฒนาศูนย์กลางการคมนาคมและขนส่งภาคใต้ฝั่งตะวันออก (อำเภอดอนสัก จังหวัดสุราษฎร์ธานี) กับพื้นที่ฝั่งทะเลด้านอันดามัน โดยเชื่อมต่อเข้ากับระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านการท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยได้ทำการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรถไฟสายใหม่ดอนสัก-สุราษฎร์ธานี (ขณะนี้อยู่ระหว่างเตรียมเสนอรายงานการศึกษาความเหมาะสมฯ และรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมพิจารณา)

● **พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ**

กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่า และการท่าเรือแห่งประเทศไทย ได้ดำเนินการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางน้ำ เพื่อเป็นประตูการค้า การลงทุน โดยการพัฒนา ปรับปรุงท่าเรือ ท่าเทียบเรือที่มีอยู่ในปัจจุบันให้ใช้ประโยชน์เต็มศักยภาพ รวมถึงการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ตลอดจนชุดลอกร่องน้ำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ ประหยัดต้นทุน และได้รับความปลอดภัย โดยมีการดำเนินการในพื้นที่ 2 ฝั่งทะเลของภาคใต้

- **พัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยาน**

กระทรวงคมนาคมโดยกรมท่าอากาศยาน และบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้ดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคใต้ทั้งฝั่งทะเลอ่าวไทยและฝั่งทะเลอันดามัน ให้สามารถเชื่อมโยงภาคใต้กับภูมิภาคอื่นและเส้นทางการค้าโลก โดยการพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณของผู้ใช้บริการและนักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ให้ได้รับความสะดวก ปลอดภัย และอยู่ในระดับมาตรฐานสากล เพื่อเป็นการสนับสนุนการท่องเที่ยวและการเชื่อมโยงการค้าโลก ตลอดจนเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยมีแผนการดำเนินโครงการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

- **ท่าอากาศยานในกลุ่มจังหวัดภาคใต้ฝั่งอันดามัน**

- ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต : แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ระยะที่ 2 (ปี 2561 -2565) ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 18 ล้านคนต่อปี และรองรับเที่ยวบิน 22-25 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยดำเนินการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์ และก่อสร้างลานจอดอากาศยานเพิ่มเติม

(3) **ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีศักยภาพและเหมาะสมกับภูมิศาสตร์เฉพาะของพื้นที่ (Hinterland Connectivity)**

โดยการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมภายในกลุ่มจังหวัด ส่งเสริมสนับสนุนการท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการปรับปรุงเส้นทางเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร โดยมีการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

- **สนับสนุนการท่องเที่ยว**

ภาคใต้มีทรัพยากรการท่องเที่ยวที่หลากหลาย ทั้งการท่องเที่ยวทางทะเลและชายฝั่ง การท่องเที่ยวทางบกตอนใน การท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท จึงได้ดำเนินการพัฒนาเส้นทางเส้นทางให้ครอบคลุม เชื่อมโยงทุกพื้นที่ เพื่อให้นักท่องเที่ยวสามารถเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างสะดวก ปลอดภัย รวมทั้งเชื่อมต่อการเดินทางได้หลากหลายมากขึ้น

- **ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์ และเขตเศรษฐกิจพิเศษ จ.สงขลา**

กระทรวงคมนาคมโดยกรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบทได้ดำเนินโครงการตามนโยบายของรัฐบาลในการส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยเฉพาะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกให้มีความสมบูรณ์ ต่อเนื่อง และครอบคลุมทั้งประเทศ รวมทั้งเสริมสร้างประสิทธิภาพการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าที่สำคัญ รวมทั้งพัฒนาปัจจัยสนับสนุนทางด้านโลจิสติกส์ให้สามารถรองรับเขตเศรษฐกิจพิเศษ และการพัฒนาเชิงพื้นที่ ยกกระดับความสามารถในการแข่งขันเพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

- พัฒนากิจกรรมเมืองและการแก้ไขปัญหาการจราจร

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการวางแผนแก้ไขปัญหาการจราจรทั้งในเขตกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล เมืองหลัก/เมืองรองในภูมิภาค ให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองและสิ่งแวดล้อมอย่างเหมาะสม ตลอดจนการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเดินทางต่างรูปแบบและต่างประเภทให้สามารถเชื่อมโยงกัน โดยมีแผนการดำเนินโครงการที่สำคัญและเกี่ยวข้องกับโครงการ ดังนี้

- โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต

เนื่องจากหลายพื้นที่ในจังหวัดภูเก็ต ประสบปัญหาการจราจรติดขัดและมีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้น การพัฒนาระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับประชาชนและนักท่องเที่ยว จึงมีความจำเป็น อีกทั้งช่วยส่งเสริมคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมการท่องเที่ยว ดังนั้น การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) จึงได้ดำเนินโครงการศึกษาออกแบบรายละเอียดระบบขนส่งสาธารณะในเขต จังหวัดภูเก็ต (ระบบรถไฟฟ้ารางเบา) ปัจจุบัน รฟม. อยู่ระหว่างดำเนินการศึกษารายงานการวิเคราะห์ความเหมาะสมเพื่อให้เอกชนร่วมลงทุน (PPP) คาดว่าจะแล้วเสร็จและดำเนินการตามขั้นตอนเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาได้ภายในปี พ.ศ.2561

2.1.14 แผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2561-2564)

วิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาจังหวัดภูเก็ต คือ “ศูนย์กลางการท่องเที่ยว การศึกษา นวัตกรรมบริการในระดับนานาชาติ และการพัฒนาที่ยั่งยืน” (ฉบับทบทวน) โดยมีเป้าประสงค์รวม คือ

- 1) เศรษฐกิจของจังหวัดมีการเติบโตอย่างต่อเนื่องและมั่นคง มีศักยภาพเอื้อต่อการลงทุน และมีการกระจายรายได้อย่างเป็นธรรม ทำให้จังหวัดมีความเข้มแข็งในการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เติบโตสู่เมืองที่พัฒนาแล้วเป็นเมืองท่องเที่ยวนานาชาติของประเทศ
- 2) จังหวัดมีระบบการศึกษานานาชาติที่มีมาตรฐานระดับสากล เป็นศูนย์กลางการเรียนรู้ด้านศึกษานานาชาติของประเทศที่สามารถเสริมสร้างเศรษฐกิจแก่จังหวัดให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง
- 3) จังหวัดเป็นเมืองนวัตกรรมบริการ มีระบบโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นทั้งด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพสูง ประชาชนและนักท่องเที่ยวมีความเชื่อมั่นในมาตรฐานความปลอดภัย สังคมเข้มแข็ง ชุมชน มีศักยภาพในการพึ่งตนเองสูง
- 4) ทิวทางธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อมสามารถสนับสนุนการเติบโตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม มีความมั่นคงทางอาหาร พลังงาน และน้ำ

มี 3 ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Issue) ดังนี้

- 1) การพัฒนาสู่เมืองเศรษฐกิจเพิ่มค่าและบริการมูลค่าสูงระดับนานาชาติ (Value based economy and high value service)
- 2) การพัฒนาเมืองเพื่อรองรับการเติบโตที่ทันสมัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Smart City)
- 3) การพัฒนาคน สังคม และการจัดการความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย (Human resource, Social development and Security Management)

2.1.15 แผนแม่บทและยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดภูเก็ต

ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดภูเก็ตเน้นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นเครื่องมือในการกำหนดทิศทางการขยายตัวของชุมชนและกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และควรเพิ่มเติมให้มีความสำคัญกับระบบการขนส่งมวลชน จัดระเบียบ รถประจำทางให้เรียบร้อยและการจัดให้มีรถไฟฟ้า รวมทั้งจัดสร้างศูนย์ขนส่งและศูนย์กระจายสินค้า เพื่อลดปัญหาแออัดคับคั่งในย่านชุมชนและปัญหาสิ่งแวดล้อม ซึ่งการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานต้องมีให้กระทบต่อวิถีชีวิตของชุมชนในท้องถิ่น และเน้นการขยายบริการให้ครอบคลุมทุกกลุ่ม ทั้งเด็ก คนชรา และคนพิการ

ยุทธศาสตร์ด้านการจราจรและขนส่งจังหวัดภูเก็ต ประกอบด้วย

- ให้มีระบบการจราจร/ขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- อนุรักษ์วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อมของเมือง
- มีความปลอดภัยในการสัญจร
- มีความเสมอภาคในการใช้พื้นที่ถนน
- สนับสนุนการใช้รูปแบบการเดินทางที่ยั่งยืน
- มีความสะดวกในการเข้าถึงจุดที่ต้องการไปสำหรับทุกๆ คน

โดยมีแผนงานหลักด้านต่างๆ 6 แผนงาน คือ

- (1) แผนงานการจัดระบบจราจรและขนส่ง
- (2) แผนงานการจัดการด้านความปลอดภัย
- (3) แผนงานพัฒนาโครงข่ายถนนและการคมนาคมขนส่ง
- (4) แผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ
- (5) แผนงานการปรับปรุงภูมิทัศน์และการเป็นเมืองน่าอยู่
- (6) แผนงานการจัดทำนวัตกรรมเพื่อแก้ปัญหาด้านการจราจร

แผนการปรับปรุงระบบการจราจรและขนส่งนี้ ใช้เป็นแนวทางในการป้องกันและบรรเทาปัญหาด้านการจราจรและขนส่งภายในระยะเวลา 15 ปี (พ.ศ.2552-พ.ศ.2570) แบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะสั้น (1 – 3 ปี) ระยะกลาง (3 – 5 ปี) และระยะยาว (5 – 15 ปี) ซึ่งโครงการโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบา สายสนามบินนานาชาติภูเก็ต - ฉลอง อยู่ในแผนระยะกลางในส่วนของแผนงานการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ

2.1.16 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2560-2564) ได้กำหนดวิสัยทัศน์ คือ “มุ่งพัฒนาและบูรณาการด้านการท่องเที่ยวและการกีฬา สร้างเสริมความเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ” โดยมีประเด็นยุทธศาสตร์ 6 ประเด็นยุทธศาสตร์ ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาแหล่ง สินค้า บริการ การอำนวยความสะดวกและการสร้างความสมดุลให้กับการท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาด

มาตรการและแนวทางปฏิบัติ

- 1) พัฒนาแหล่ง สินค้า และบริการด้านการท่องเที่ยวบนฐานของความสมดุลและยั่งยืน โดยการเน้นการยกระดับมาตรฐานของแหล่ง พร้อมกับการกระจายความเจริญเติบโตไปยังสถานที่ท่องเที่ยวที่มีศักยภาพแหล่งรอง
- 2) ส่งเสริมและพัฒนาด้านการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่นักท่องเที่ยว โดยการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้เพื่อรองรับการสนับสนุนภาคการท่องเที่ยว เพิ่มความปลอดภัยและมั่นใจในการเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทยแก่นักท่องเที่ยว
- 3) ส่งเสริมการกระจายการเดินทางท่องเที่ยวเชิงพื้นที่เวลาและกลุ่มตลาด โดยการใช้ภาพลักษณ์และเอกลักษณ์ความเป็นไทยประสานกับการตลาดในการส่งเสริมการท่องเที่ยวเพื่อกระจายการท่องเที่ยวในมิติเชิงพื้นที่ การสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าทางการท่องเที่ยวและเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันทางการตลาด

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและภาคีเครือข่ายทุกภาคส่วนในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

มาตรการและการปฏิบัติ

- 1) พัฒนาศักยภาพชุมชน ผู้ประกอบการและบุคลากรด้านการท่องเที่ยวให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยการเพิ่มศักยภาพ พัฒนา ทักษะ และเสริมสร้างองค์ความรู้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้องเพื่อนำไปสู่การสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว และการสร้างภาพลักษณ์และความภูมิใจในอาชีพ ในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวอันจะนำไปสู่ขีดความสามารถในการแข่งขันของตลาดการท่องเที่ยวของประเทศที่ดีขึ้นได้

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ส่งเสริมและสนับสนุนการออกกำลังกายกีฬาพื้นฐานและกีฬามวลชน

มาตรการและแนวทางปฏิบัติ

- 1) สนับสนุน ส่งเสริมการออกกำลังกาย การเล่นกีฬาพื้นฐานและกีฬามวลชน โดยการส่งเสริมการพัฒนาการออกกำลังกาย กีฬา นันทนาการและวิทยาศาสตร์การกีฬาเพื่อให้ประชาชนโดยทั่วไปตระหนักถึงการออกกำลังกายและการประกอบกิจกรรมกีฬา ตลอดจนการจัดทำแนวทางเพื่อสร้างกิจกรรมและสิ่งอำนวยความสะดวกในการออกกำลังกายและเล่นกีฬาสำหรับประชาชนคนพิการ ผู้ด้อยโอกาสและผู้สูงอายุ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมกีฬามวลชนที่สมบูรณ์อย่างแท้จริง

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ส่งเสริมและสนับสนุนกีฬาเป็นเลิศและกีฬาอาชีพ

มาตรการและแนวทางปฏิบัติ

- 1) พัฒนากีฬาเพื่อความเป็นเลิศทุกมิติอย่างเป็นระบบ โดยการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนา กีฬาจังหวัด (Sport Hero) การส่งเสริมโอกาสการแข่งขันกีฬาทุกระดับและการสร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชนในการพัฒนา กีฬาในระดับต่างๆ และการสร้างความภูมิใจของบุคลากรการกีฬาระดับต่างๆ เพื่อการพัฒนาองค์กรกีฬาเพื่อความเป็นเลิศในทุกมิติ
- 2) พัฒนากีฬาเพื่อสู่ความสำเร็จในระดับอาชีพอย่างเป็นระบบครบวงจร โดยเริ่มตั้งแต่การพัฒนาหลักสูตรและบุคลากรการกีฬาภายในประเทศให้มีความเข้มแข็ง ตลอดจนการส่งเสริมและสนับสนุนการพัฒนา กีฬาอาชีพให้เป็นที่ยอมรับและได้รับการยอมรับเพื่อให้เกิดความตระหนักถึงอาชีพนักกีฬา
- 3) พัฒนาการศึกษามีมาตรฐาน โดยเริ่มจากการจัดการศึกษาและส่งเสริมการวิจัยด้านการศึกษาระดับพื้นฐานและอุดมศึกษาไปสู่การปรับเปลี่ยนสถานะของสถาบันการพลศึกษาไปสู่การเป็นมหาวิทยาลัยการกีฬาแห่งชาติ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การพัฒนาอุตสาหกรรมกีฬาและการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วยองค์ความรู้และนวัตกรรม

มาตรการและแนวทางปฏิบัติ

- 1) พัฒนา ส่งเสริม และสนับสนุนการเติบโตของอุตสาหกรรมกีฬาและการกีฬาเพื่อการท่องเที่ยวและนันทนาการ โดยการส่งเสริมการจัดกิจกรรมการท่องเที่ยวเชิงกีฬาและสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวเชิงกีฬาซึ่งถือเป็นแนวทางการท่องเที่ยวรูปแบบหนึ่งของประเทศไทยที่มีศักยภาพและสอดคล้องกับแนวโน้มระดับสากล
- 2) รวบรวม จัดการ พัฒนาองค์ความรู้นวัตกรรมทางการกีฬาอย่างเป็นระบบ โดยการสร้างเครือข่ายและจัดทำฐานข้อมูลกลางสำหรับวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีการกีฬาและพัฒนาศูนย์วิทยาศาสตร์การกีฬาอย่างครบวงจรเพื่อนำไปสู่การสร้างสรรค่นวัตกรรมทางการกีฬา

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การบูรณาการการบริหาร การจัดการการท่องเที่ยวและกีฬาทุกระดับให้มีประสิทธิภาพ

มาตรการและแนวทางปฏิบัติ

- 1) ส่งเสริม พัฒนา ปรับปรุง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการการท่องเที่ยวทั้งระบบ โดยการกำหนดมาตรการและแผนงานที่มีส่วนผลักดันและขับเคลื่อนการดำเนินงานและประเมินผลการพัฒนาตามแผนพัฒนาการท่องเที่ยวแห่งชาติภายใต้คณะกรรมการการท่องเที่ยวชาติ
- 2) ส่งเสริม พัฒนา ปรับปรุง ปัจจัยที่มีผลต่อประสิทธิภาพของการบริหารจัดการกีฬาทั้งระบบ โดยการกำหนดมาตรการและแผนงานที่มีส่วนผลักดันและขับเคลื่อนการดำเนินงานและประเมินผลการพัฒนาตามแผนพัฒนาการกีฬาแห่งชาติภายใต้คณะกรรมการกีฬาชาติ การพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางด้านการออกกำลังกายและการกีฬา

2.1.17 แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564)

แผนพัฒนาการท่องเที่ยว ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2560-2564) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนออกเป็น 5 ยุทธศาสตร์ ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การพัฒนาคุณภาพแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการด้านการท่องเที่ยวให้เกิดความสมดุลและยั่งยืน

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาคุณภาพของแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการทุกรูปแบบอย่างมีมาตรฐาน
- พัฒนาแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการอย่างยั่งยืน
- สร้างสมดุลในแหล่งท่องเที่ยว สินค้าและบริการ ทั้งในเชิงพื้นที่ เชิงเวลา ฤดูกาล และรูปแบบการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาระบบโลจิสติกส์ด้านการท่องเที่ยว
- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยว
- พัฒนาระบบความปลอดภัย และสุขอนามัยในแหล่งท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : การพัฒนาบุคลากรด้านการท่องเที่ยว และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของประชาชนในการพัฒนาการท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา

- พัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการท่องเที่ยวทั้งระบบ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับมาตรฐานสากลและเพียงพอต่อความต้องการของตลาด
- ส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการบริหารจัดการด้านการท่องเที่ยวและได้รับประโยชน์จากการท่องเที่ยว

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : การสร้างความสมดุลให้การท่องเที่ยวไทยผ่านการตลาดเฉพาะกลุ่ม การส่งเสริมวิถีไทย และการสร้างความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

แนวทางการพัฒนา

- เสริมสร้างภาพลักษณ์คุณภาพ และความปลอดภัยให้กับประเทศไทย
- ส่งเสริมการตลาดเฉพาะกลุ่มเพื่อดึงดูดการเดินทางท่องเที่ยว และกระตุ้นการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยวกลุ่มต่างๆ
- ส่งเสริมเอกลักษณ์ของประเทศไทยและของแต่ละท้องถิ่น
- ส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในประเทศและการท่องเที่ยวที่สมดุลเชิงพื้นที่และเวลา
- ส่งเสริมความร่วมมือของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องและการใช้เทคโนโลยีในการส่งเสริมการตลาด

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : การบูรณาการการบริหารจัดการการท่องเที่ยว และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศ

แนวทางการพัฒนา

- ส่งเสริมการกำกับดูแลการพัฒนาและบริหารจัดการการท่องเที่ยวอย่างมีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงกฎหมายข้อบังคับและมาตรฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการท่องเที่ยว และการบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง
- สนับสนุนการลงทุนจากภาคเอกชน และการจัดทำศูนย์ข้อมูลสารสนเทศเพื่อการท่องเที่ยว
- ส่งเสริมความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนาการท่องเที่ยว

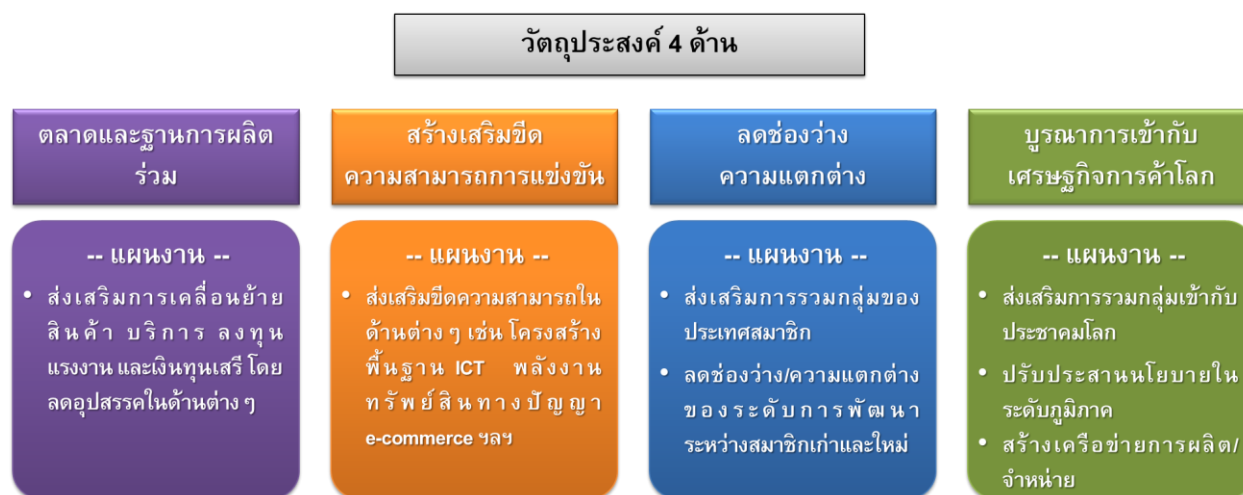
2.1.18 นโยบายประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ประเทศไทยกำลังเข้าเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community หรือ AEC) ภายในปี พ.ศ.2558 หรืออีก 3 ปีข้างหน้า ในปี พ.ศ. 2550 อาเซียนได้จัดทำพิมพ์เขียวเพื่อจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) เป็นแผนบูรณาการงานด้านเศรษฐกิจให้เห็นภาพรวมในการมุ่งไปสู่ AEC ซึ่ง AEC Blueprint (แบบพิมพ์เขียว) หรือแนวทางที่จะให้ AEC เป็นไป คือ

- การเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน
- การเป็นภูมิภาคที่มีขีดความสามารถในการแข่งขันสูง
- การเป็นภูมิภาคที่มีการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่เท่าเทียมกัน
- การเป็นภูมิภาคที่มีการบูรณาการเข้ากับเศรษฐกิจโลก

กลุ่มประเทศอาเซียนได้มีการร่วมกันกำหนดแผนงานเพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้น ดังรูปที่ 2.1-9 โดยจุดมุ่งหมายหลักของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ การนำอาเซียนไปสู่การเป็นตลาดและฐานการผลิตร่วมกัน (Single Market and Production Base) ซึ่งหมายถึงการทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรี 5 สาขา ประกอบด้วยสินค้าบริการ การลงทุน แรงงานฝีมือ และเงินทุน

ทั้งนี้ เป็นที่คาดการณ์กันโดยทั่วไปว่า ประเทศที่มีความถนัดทางด้านเทคโนโลยีและเป็นฐานการผลิตสินค้าที่มีระดับค่าครองชีพที่ไม่สูงจนเกินไปที่มีความโดดเด่นทางด้านอื่นๆ เช่น ธุรกิจบริการ และท่องเที่ยว และมีความต้องการใช้ทรัพยากรทั้งแรงงานและพลังงานอย่างเช่นประเทศไทยน่าจะได้รับประโยชน์จากการรวมกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนทั้งในรูปของการเข้าถึงทรัพยากรในภูมิภาคอาเซียนได้ง่ายขึ้น ส่งผลให้ต้นทุนวัตถุดิบและต้นทุนการผลิตต่ำลง ทำให้ขีดความสามารถในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น อันจะเป็นการเสริมให้ข้อได้เปรียบที่ไทยมีมากกว่าประเทศส่วนใหญ่ในอาเซียนอยู่แล้ว



ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ

รูปที่ 2.1-9 แผนงานสำคัญภายใต้ AEC Blueprint

2.1.19 นโยบายรัฐบาลเรื่อง Smart City

รัฐบาล (คสช.) มีนโยบายที่เกี่ยวกับการเพิ่มศักยภาพทางเศรษฐกิจ และนโยบายการส่งเสริมบทบาทและการใช้โอกาสในประชาคมอาเซียน รวมทั้ง มีแนวคิดในการจัดตั้ง 10 จังหวัด Smart city โดยอาศัยความแตกต่างและจุดเด่นของจังหวัดที่มีความพร้อมและกลุ่มจังหวัดคลัสเตอร์ ทั้งนี้การจัดตั้ง 10 จังหวัด Smart City จังหวัดภูเก็ตเป็นจังหวัด Smart City นำร่อง โดยจังหวัดภูเก็ตมีความพร้อมในด้านอาหาร ซึ่งได้รับการการจัดอันดับเมืองอาหารดีเด่นจาก องค์การยูเนสโก (UNESCO) มีสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต่างชาตินิยมมาท่องเที่ยว รวมไปถึงเรื่องของการใช้เทคโนโลยีซึ่งมีมากในพื้นที่ เนื่องจากไม่สามารถทำพร้อมกันทั้ง 10 เมืองได้ จึงต้องใช้เมืองที่มีศักยภาพก่อน ดังนั้นจังหวัดภูเก็ตจึงได้รับเลือกให้เป็น 1 ใน 2 จังหวัด Super Cluster ร่วมกับจังหวัดเชียงใหม่ ขณะที่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จังหวัดขอนแก่น ถือว่ามีศักยภาพที่จะสามารถขับเคลื่อนเป็น Smart City ได้อีกจังหวัดหนึ่ง โดยรัฐบาลจะคัดเลือกจังหวัดที่มีความพร้อมเพื่อจัดตั้งเป็นจังหวัด Smart City นำร่องให้ได้ 10 จังหวัด ก่อนที่จะขยายผลไปในจังหวัดที่เหลือทั่วประเทศ

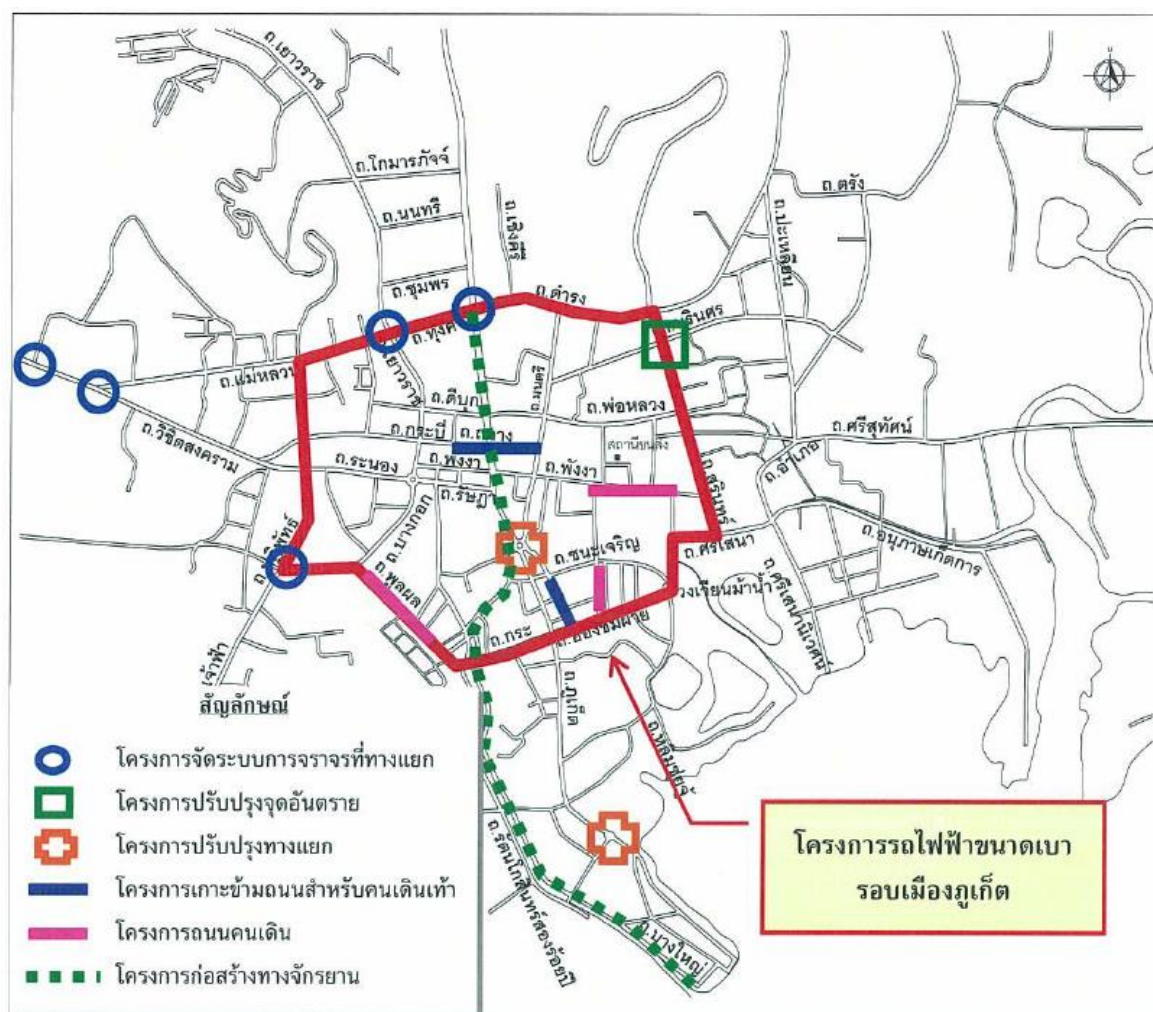
การจัดตั้งจังหวัด Smart City จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ โดยอาศัยการขับเคลื่อนด้วยกลไกประชารัฐ และจะเป็นไปตามกรอบ ของ Thailand 4.0 ตามนโยบายของรัฐบาล โดยที่จะต้องมีการทำงานอย่างบูรณาการ น้อมนำแนวพระราชดำริของพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวอยู่มาปรับใช้ การดำเนินการดังกล่าว จะสอดคล้องไปกับการดำเนินการของรัฐบาลตามนโยบายเขตพัฒนาเศรษฐกิจในรูปแบบคลัสเตอร์ ซึ่งจะมีทั้งในส่วนของคลัสเตอร์ด้านอาหาร ด้านการท่องเที่ยว ด้านอุตสาหกรรม โดยจะต้องดูศักยภาพของแต่ละจังหวัดว่าเป็นอย่างไร ขณะเดียวกันรัฐบาลยังได้ตั้งเป้าหมายของโครงการไว้ว่าการก้าวสู่การเป็น “เมืองอัจฉริยะ 7 มิติ” ได้แก่ มิติเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว ความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม สุขอนามัย การศึกษา และ ธรรมชาติ โดยมีการวางดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคม (ดท.) เป็นเจ้าภาพหลักในการบูรณาการแผนปฏิบัติการทั้งหมด

ในส่วนของจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นจังหวัดนำร่องนั้น รัฐบาลได้กำหนดให้เป็นแกนกลางในการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษในกลุ่มจังหวัดอันดามัน 5 จังหวัด คือ ภูเก็ต พังงา ระนอง กระบี่ และตรัง โดยมีการเชื่อมโยงด้วย Logistic ทั้งหมด และมีเส้นทาง “อันดามัน โรแมนติก โรด” ระยะทาง 40 กิโลเมตร มีเส้นทางจักรยานอีก 30 กิโลเมตร เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยว และโครงการเมือง “สปาเค็ม” หาก 2 โครงการที่กล่าวมาสามารถทำได้ จะสามารถเพิ่มรายได้จากการท่องเที่ยวจาก 40 ล้านบาทต่อปีในปัจจุบันเป็น 2,500 ล้านบาทต่อปี ในอนาคต

2.2 แผนงานโครงการด้านคมนาคมขนส่ง

2.2.1 โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดภูเก็ตของ สนข.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดภูเก็ตขึ้น เมื่อปีพ.ศ. 2544 โดยได้มีการเสนอแนวทางการปรับปรุงการจราจรและแนวเส้นทางสำหรับพัฒนาโครงการรถไฟฟ้าขนาดเบารอบเมืองภูเก็ต ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1



ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2544)

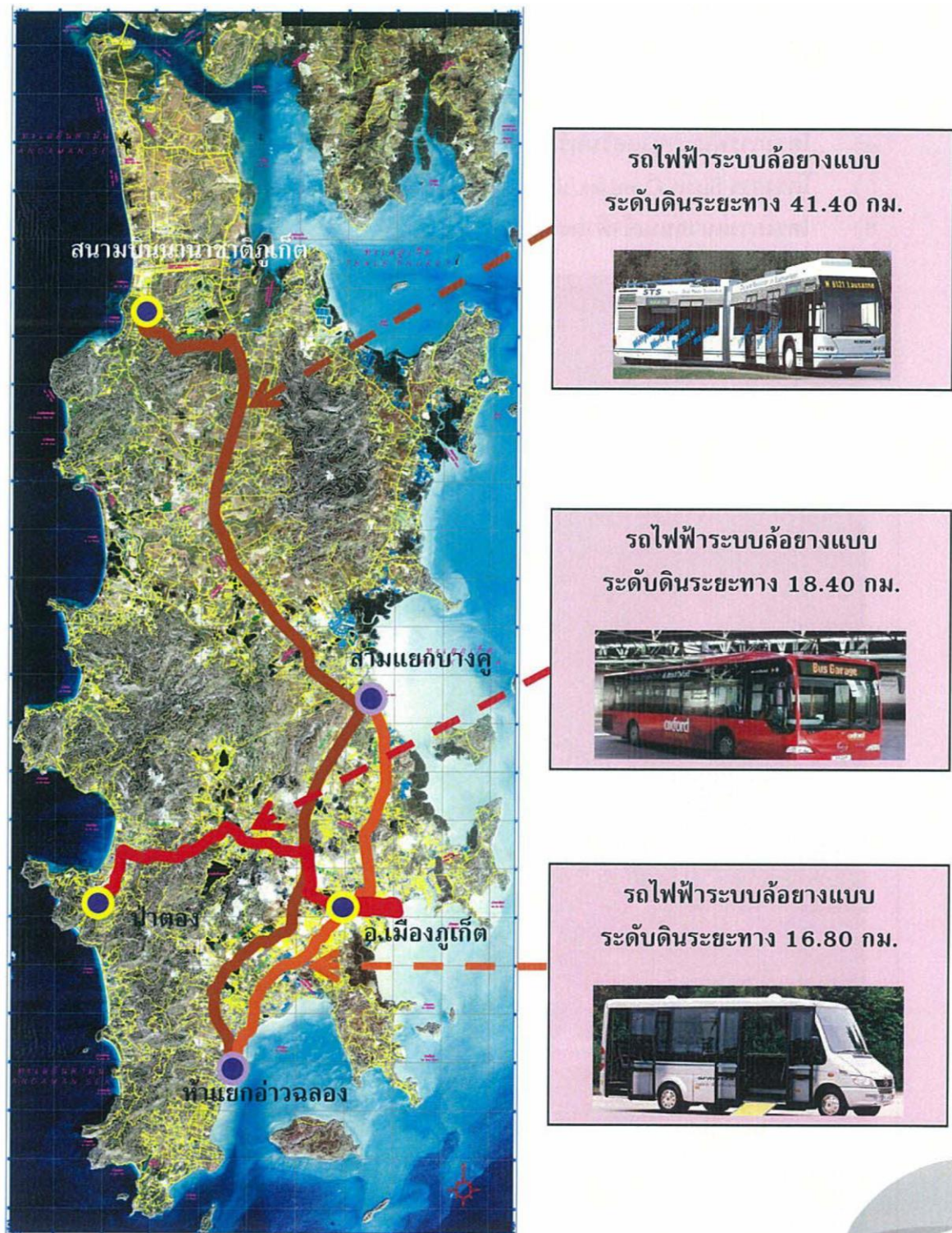
รูปที่ 2.2-1 ข้อเสนอโครงการตามแผนแม่บทด้านการจราจรและขนส่งเมืองภูมิภาคจังหวัดภูเก็ต (พ.ศ. 2544)

2.2.2 โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบารอบเกาะภูเก็ตและเส้นทางสนามบิน

เมื่อปี พ.ศ. 2549 จังหวัดภูเก็ตได้ทำการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบา รอบเกาะภูเก็ตและเส้นทางสนามบิน โดยผลการศึกษาได้เสนอให้ทำการพัฒนาระบบขนส่งมวลชน ในเมืองภูเก็ตโดยใช้ระบบรถไฟฟ้าอย่างขนาดใหญ่ที่วิ่งบนช่องทางพิเศษบนถนน (Bus Rapid Transit : BRT) โดยพัฒนาเป็นรถไฟฟ้าระบบล้อแบบระดับดิน โดยมีระบบควบคุมการจัดการ ที่ทางแยก 2 ระบบ คือ ทางเลือกที่เป็นระบบปิด ซึ่งเป็นการจัดช่องจราจรเฉพาะให้กับรถไฟฟ้า และ ทางเลือกที่เป็นแบบระบบเปิด หมายถึง การจัดช่องจราจรให้รถไฟฟ้าโดยกำหนดให้รถชนิดอื่นใช้ เส้นทางร่วมด้วย โครงการเสนอการพัฒนาระบบใน 3 เส้นทาง ได้แก่

- **เส้นทางสายที่ 1 :** เส้นทางระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตและห้าแยกฉลอง ซึ่งการพัฒนาจะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 7,064 ล้านบาท และมีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ 78,720 ล้านบาท
- **เส้นทางสายที่ 2 :** เส้นทางระหว่างป่าตอง และ อ.เมืองภูเก็ต ซึ่งการพัฒนาจะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 2,844 ล้านบาท และมีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ 39,805 ล้านบาท
- **เส้นทางสายที่ 3 :** เส้นทางระหว่างสามแยกบางคูและห้าแยกฉลอง ซึ่งการพัฒนาจะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 2,908 ล้านบาท และมีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ 32,640 ล้านบาท

โดยที่หากการพัฒนารถไฟฟ้าทั้งสามเส้นทางพร้อมๆ กัน จะใช้งบประมาณทั้งสิ้น 12,816 ล้านบาท และมีผลตอบแทนทางเศรษฐศาสตร์ 181,405 ล้านบาท



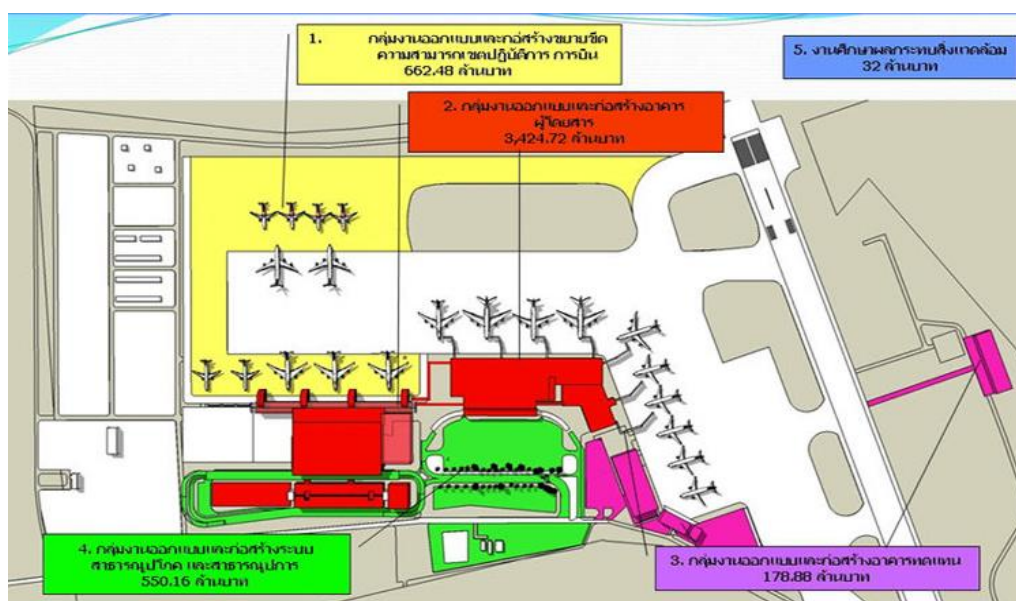
ที่มา: โครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนาดเบารอบเกาะภูเก็ตและเส้นทางสนามบิน พ.ศ. 2549

รูปที่ 2.2-2 เส้นทางรถไฟฟ้าที่เสนอแนะในโครงการศึกษาความเป็นไปได้ของการก่อสร้าง
รถไฟฟ้าขนาดเบารอบเกาะภูเก็ตและเส้นทางสนามบิน

2.2.3 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ระยะที่ 2

ในช่วงที่ผ่านมา บมจ.ท่าอากาศยานไทย (ทอท.) ได้ดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ระยะที่ 1 แล้วเสร็จ เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้น โดยจะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 6.5 คน เป็น 12.5 ล้านคนต่อปี โดยการพัฒนาในระยะที่ 1 ประกอบด้วย

- การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารต่างประเทศ ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 5 ล้านคน
- การขยายลานจอดอากาศยานเพิ่มเติมอีก 7 หลุมจอด เพื่อให้มีหลุมจอดทั้งหมด 21 หลุมจอด พร้อมทั้งปรับปรุงขยายระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ
- การปรับปรุงท่าอาคารผู้โดยสารเดิมที่ใช้อยู่ในขณะนี้ เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 7.5 ล้านคน และก่อสร้างอาคารทดแทน
- การก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ



ที่มา: บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

รูปที่ 2.2-3 แผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ปี 2552-2556

ปัจจุบัน เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องในการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ทอท. ได้ดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานในระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เป็น 18 ล้านคนต่อปี โดยจะดำเนินการตามแผนที่วางไว้ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561-2565 ซึ่งงานที่ดำเนินการ ประกอบด้วย การขยายลานจอดอากาศยานด้านทิศใต้ บริเวณพื้นที่บ้านพัก พนักงานเดิม การขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศด้านทิศใต้และก่อสร้างพื้นที่สำหรับให้บริการนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเป็นหมู่คณะที่บริเวณชั้น 1 ของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ การก่อสร้างบ้านพักพนักงานทดแทนบ้านพักเดิม และการปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

2.2.4 โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2

ในการประชุมคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. ครั้งที่ 6/2561 เมื่อวันที่ 23 พฤษภาคม พ.ศ. 2561 ที่ผ่านมา คณะกรรมการ ทอท. ได้เห็นชอบในหลักการให้ ทอท. ดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานภูเก็ต แห่งที่ 2 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับปริมาณผู้โดยสาร และลดปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานในปัจจุบัน จากคาดการณ์ในปี 2581 ท่าอากาศยานภูเก็ต จะมีผู้โดยสารประมาณ 42.42 ล้านคน จำนวนเที่ยวบิน 211,150 เที่ยวบิน ซึ่งตามแผนแม่บท การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561-2565) จะสามารถพัฒนาจนเต็มศักยภาพ ในปี 2565 ซึ่งจะมีความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ 18 ล้านคนต่อปี

ดังนั้นแม้ท่าอากาศยานไทยจะมีการพัฒนาตามแผนแม่บทในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศ แล้ว แต่ก็ยังไม่เพียงพอกับการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศตามที่มีการคาดการณ์ เนื่องจากมีข้อจำกัดของพื้นที่ท่าอากาศยาน จึงต้องมีการเตรียมการดำเนินโครงการก่อสร้าง ท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ 2 เพื่อมิให้ประเทศไทยสูญเสียโอกาสทางเศรษฐกิจ และการแข่งขันของประเทศ โดยพื้นที่ที่เหมาะสมสำหรับการก่อสร้าง ท่าอากาศยานภูเก็ตแห่งที่ 2 ได้แก่ พื้นที่อำเภอ โคกกลอย จังหวัดพังงา ขณะที่พื้นที่สำหรับการก่อสร้างโครงการฯ คณะกรรมการ ทอท. ให้พิจารณา ขนาดที่ดินให้เหมาะสม โดยพิจารณาความสมดุลระหว่างการขยายตัวของสนามบินในอนาคตและ ระยะเวลาการก่อสร้างที่ต้องไม่ใช้เวลานานจนส่งผลกระทบต่อการใช้บริการ

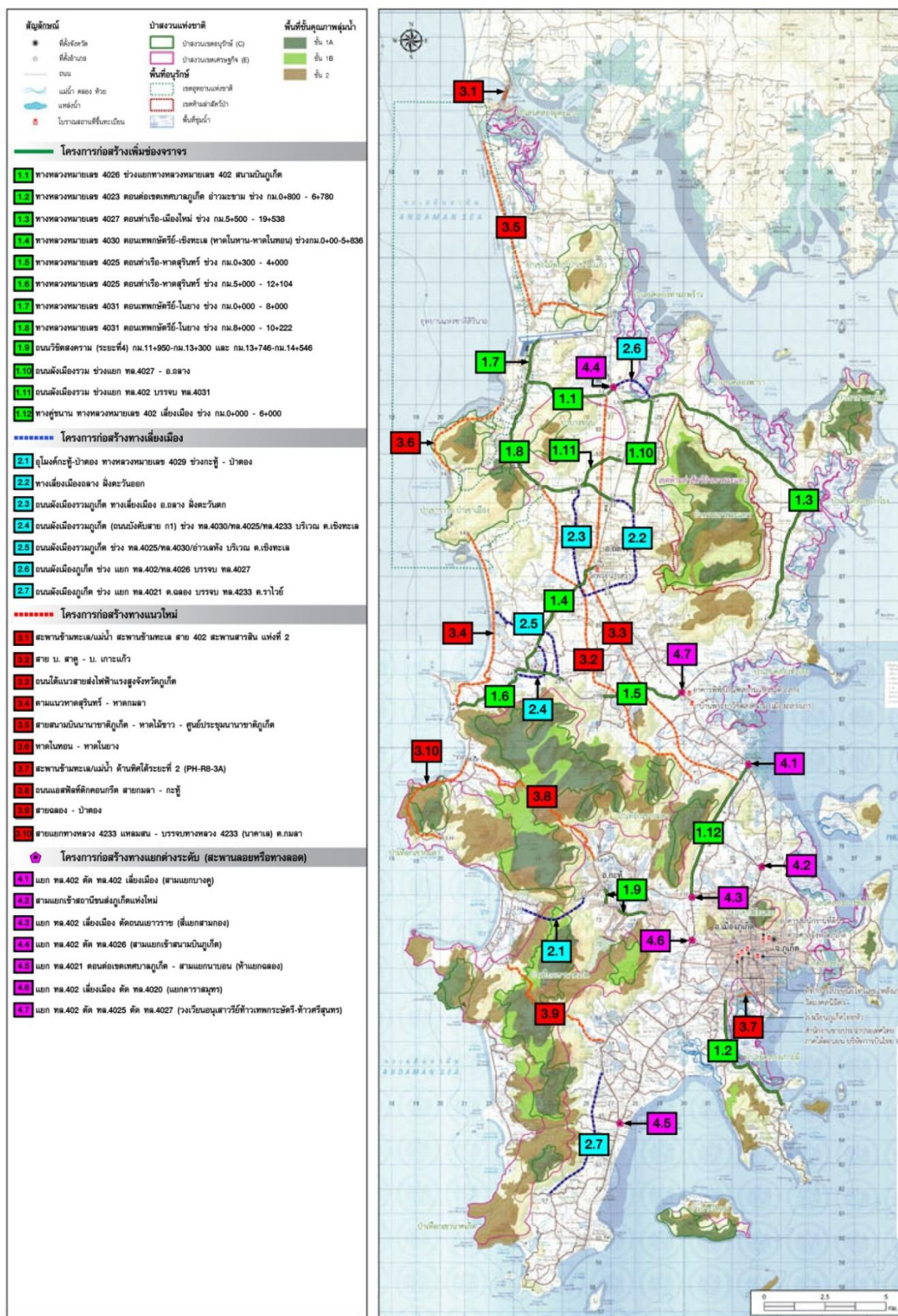
ทั้งนี้ ทอท. อยู่ระหว่างดำเนินศึกษาและวิเคราะห์โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ เพื่อนำเสนอต่อกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบ รวมทั้งเสนอผู้ถือหุ้น เพื่อพิจารณาอนุมัติการลงทุนในโครงการดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะกระบวนการทั้งหมดจะแล้วเสร็จและ สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ก่อนระยะเวลาที่ท่าอากาศยานภูเก็ตจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับ การใช้บริการผู้โดยสาร

2.2.5 โครงการแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดภูเก็ตของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงได้ทำการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในจังหวัดภูเก็ต และได้เสนอแผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวง 6 กลุ่ม ได้แก่

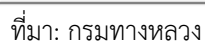
- กลุ่มที่ 1 : โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจร จำนวน 11 โครงการ
- กลุ่มที่ 2 : โครงการก่อสร้างทางเลี่ยงเมือง จำนวน 7 โครงการ
- กลุ่มที่ 3 : โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ จำนวน 11 โครงการ
- กลุ่มที่ 4 : โครงการก่อสร้างทางแยกต่างระดับ (สะพานลอยหรือทางลอด) จำนวน 7 โครงการ
- กลุ่มที่ 5 : โครงการบูรณะปรับปรุงทางลาดยางเดิม จำนวน 12 โครงการ
- กลุ่มที่ 6 : โครงการย่อยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวง จำนวน 29 โครงการ

รายละเอียดของโครงการดังแสดงในรูปที่ 2.2-4 ถึง รูปที่ 2.2-5



ที่มา: กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-4 โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดภูเก็ต กลุ่มที่ 1 ถึง กลุ่มที่ 4



รูปที่ 2.2-5 โครงการตามแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดภูเก็ต กลุ่มที่ 5 ถึง กลุ่มที่ 6

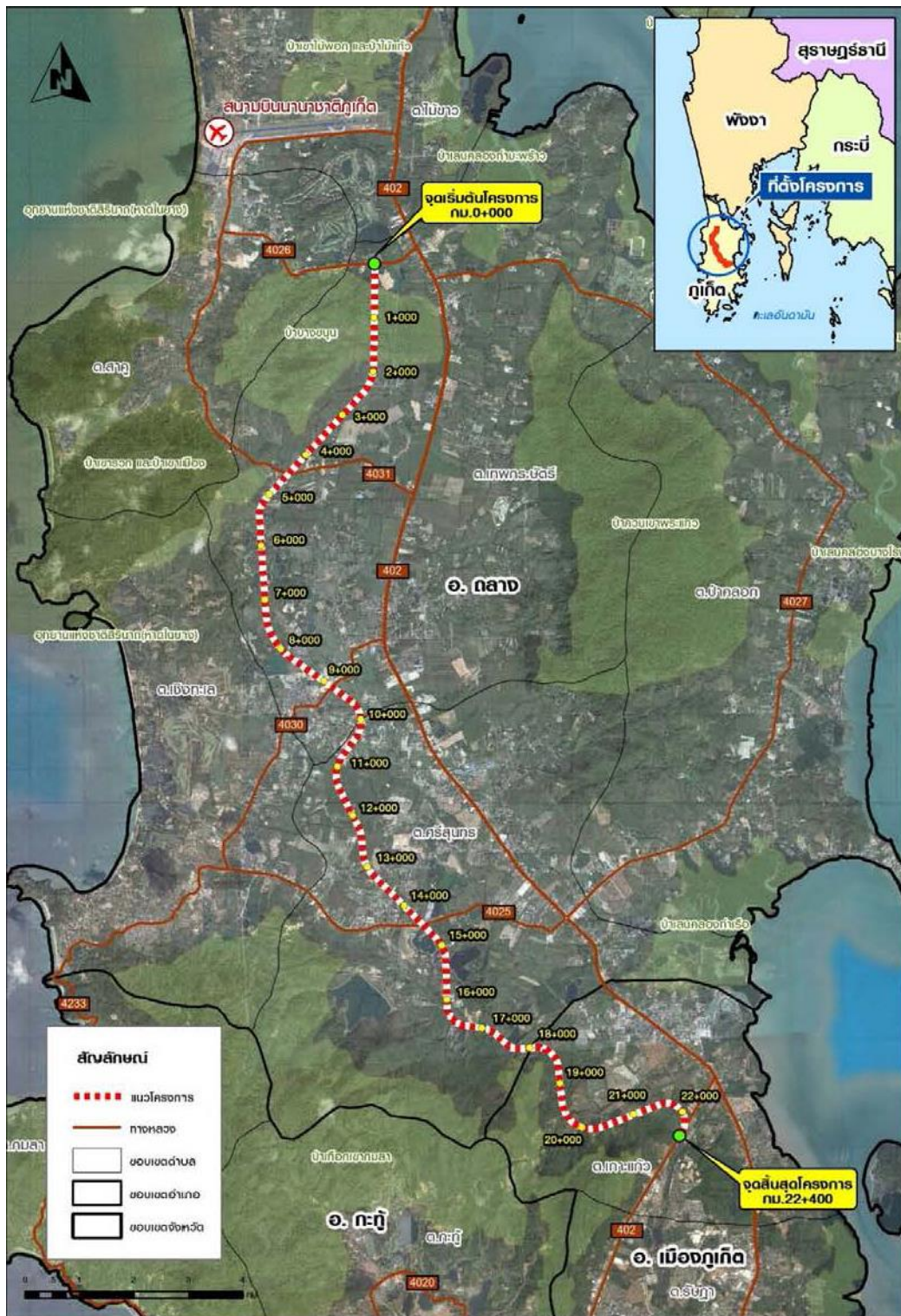
โดยโครงการตามแผนแม่บทฯ ซึ่งเกี่ยวข้องกับโครงการที่สำคัญ สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 2.2-1

ตารางที่ 2.2-1 โครงการก่อสร้างทางหลวงในจังหวัดภูเก็ตของกรมทางหลวงที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

ลำดับที่	ชื่อโครงการ	สถานะการดำเนินโครงการ
1	โครงการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ สาย บ.สาคร – บ.เกาะแก้ว	อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA
2	ทางแยกต่างระดับจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 และ 4026 (แยกเข้าสนามบิน) กม. 24+651	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง
3	ทางกลับรถต่างระดับบนทางหลวงหมายเลข 402 <ul style="list-style-type: none"> • บริเวณ กม. 28+907.900 • บริเวณ กม. 39+810.000 	- อยู่ระหว่างการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เนื่องจากมีการร้องคัดค้านจากประชาชนที่อยู่ในพื้นที่และได้รับผลกระทบจากการดำเนินโครงการ
4	ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับทางเลี่ยงเมืองภูเก็ต (แยกบางคู) กม. 42+581	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
5	ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 402 กับถนน เยาวราช (แยกสามกอง) กม. 6+000 ระยะทาง 1.805 กม.	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
6	ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4020 (แยกดาราสุมุท) กม. 7+600	ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ
7	ทางลอดจุดตัดทางหลวงหมายเลข 4021 กับ 4024 กับ 4028 กับถนนเทศบาล (ห้าแยกฉลอง) กม. 11+300	อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้าง

2.2.6 โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่สาย บ.สาคร - บ.เกาะแก้ว

การศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย บ.สาคร – บ.เกาะแก้ว เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาความเหมาะสมฯ สำหรับแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง จังหวัดภูเก็ต ของกรมทางหลวง เส้นทางดังกล่าวจะเป็นทางเลือกในการเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตและตัวเมืองภูเก็ตได้ จึงมีผลโดยตรงต่อปริมาณจราจรของระบบขนส่งมวลชน จังหวัดภูเก็ต ในเส้นทางท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต – ฉลอง ทางเลือกแนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 2.2-6



ที่มา: กรมทางหลวง

รูปที่ 2.2-6 แนวเส้นทางโครงการก่อสร้างทางแนวใหม่ สาย บ.สาคร - บ.เกาะแก้ว

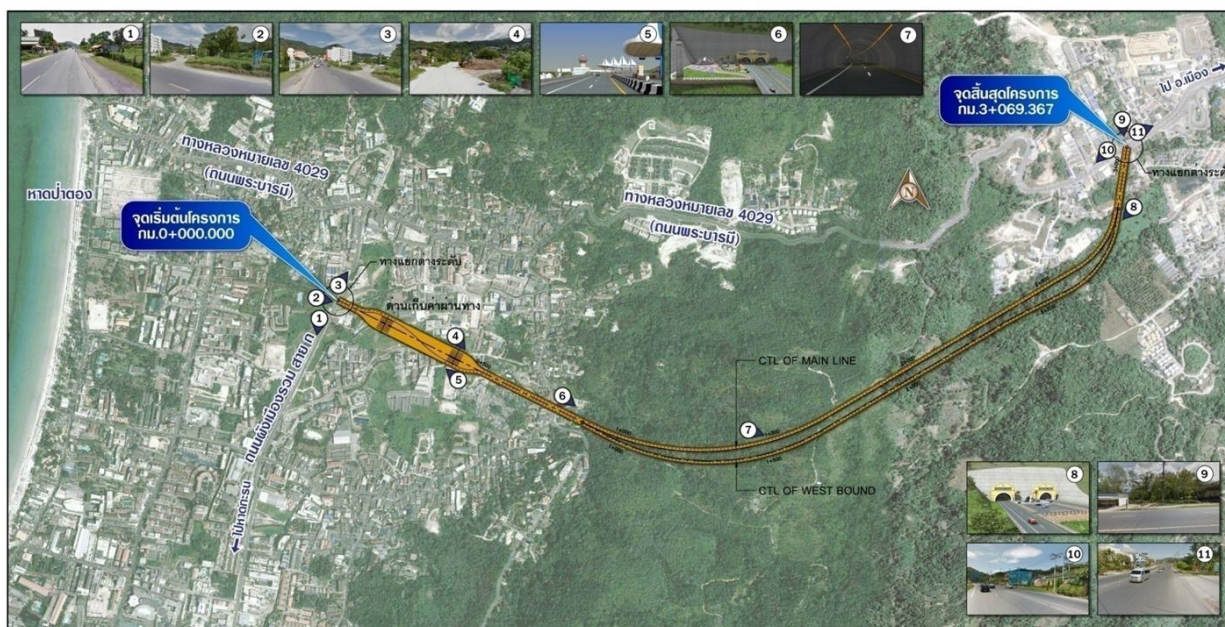
2.2.7 โครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างจังหวัดและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง

กรมทางหลวงมีแผนงานโครงการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงระหว่างจังหวัดและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองที่สามารถใช้ในการเดินทางเชื่อมโยงมาสู่จังหวัดภูเก็ต ที่สำคัญ ได้แก่

- โครงการพัฒนาทางหลวงให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2) เส้นทางภูเก็ต-พังงา-กระบี่-ตรัง-พัทลุง ระยะทาง 112 กม. งบประมาณ 2,600 ล้านบาท
- โครงการทางพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 8 สายกรุงเทพฯ-สงขลา ระยะทาง 951 กม. งบประมาณ 111,540 ล้านบาท
- โครงการทางพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 83 สายพระแสง-ภูเก็ต ระยะทาง 136 กม. งบประมาณ 11,080 ล้านบาท

2.2.8 โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) ได้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจ การเงิน และผลกระทบสิ่งแวดล้อมและออกแบบรายละเอียด โครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต โดยออกแบบเป็นทางพิเศษเก็บค่าผ่านทางควบคุมการเข้า-ออกแบบสมบูรณ์ ขนาด 4 ช่องจราจรของรถยนต์ และมีช่องทางจักรยานยนต์เฉพาะ เชื่อมโยงระหว่างทางหลวงหมายเลข 4029 บริเวณตำบลกะทู้ กับถนนผังเมืองรวม สาย ก บริเวณป่าตอง แนวเส้นทางโครงการแสดงดังรูปที่ 2.2-7 ความคืบหน้าของโครงการปัจจุบันได้ผ่านการพิจารณารายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เรียบร้อยแล้ว



รูปที่ 2.2-7 แนวเส้นทางโครงการทางพิเศษสายกะทู้ – ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต

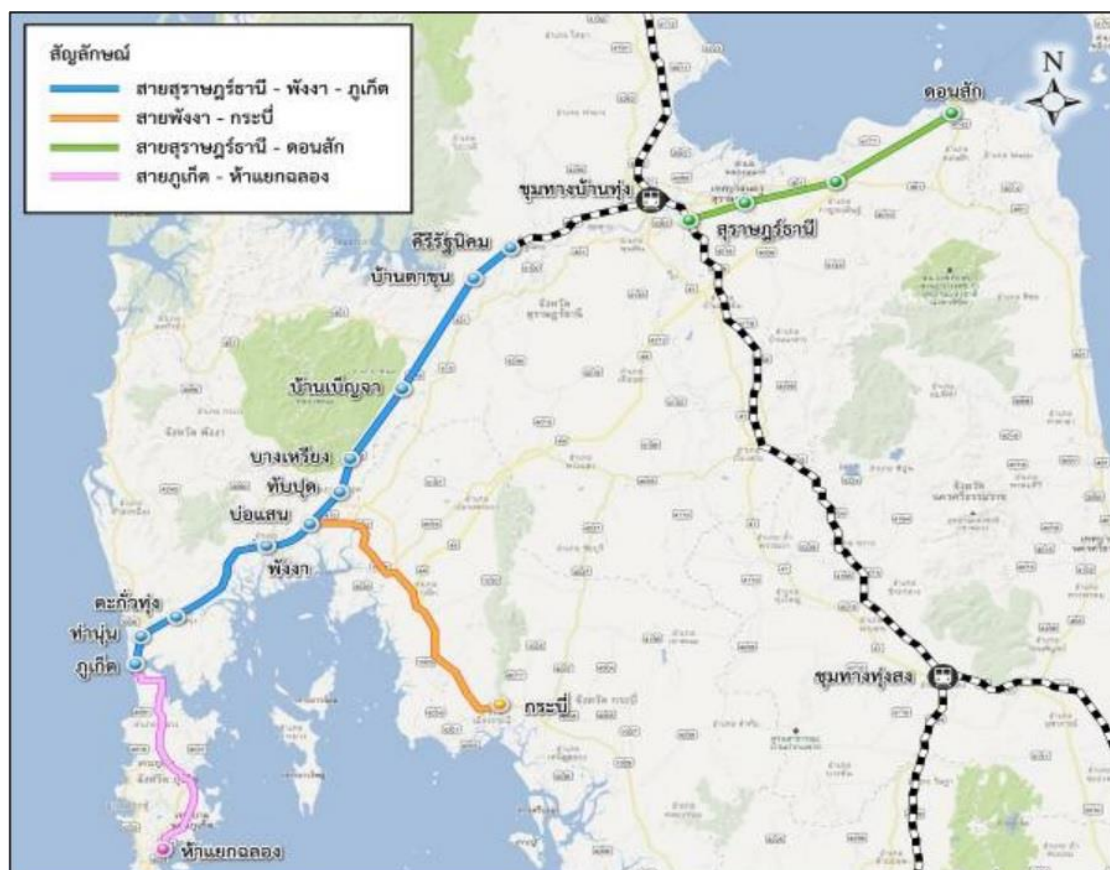
2.2.9 โครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี – พังงา (ท่านุ่น)

ทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี – พังงา (ท่านุ่น) ได้มีการดำเนินการก่อสร้างเป็นบางส่วนจนแล้วเสร็จถึงคีรีรัฐนิคม ระยะทาง 31 กม. และเปิดให้บริการเดินรถเมื่อ พ.ศ. 2499 ต่อมา มีการทำการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น (Pre-feasibility Study) ของโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต ในปี พ.ศ. 2527 และมีการศึกษาความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม (Feasibility Study) ในปี พ.ศ. 2531-2532 หลังจากนั้นในปี พ.ศ. 2537 ได้มีการทบทวนความเหมาะสมทางด้านเศรษฐกิจและวิศวกรรม (Feasibility Study Update) ของโครงการอีกครั้งหนึ่ง ผลการศึกษาสรุปว่า เส้นทางจากชุมทางทุ่งโพธิ์-ท่านุ่น ระยะทาง 163 กม. เป็นแนวทางที่เหมาะสม และได้ทำการสำรวจออกแบบรายละเอียดด้านวิศวกรรมและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2541 โดยมีผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ (EIRR) ร้อยละ 12 ปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินโครงการ ได้แก่ ความจำกัดทางกายภาพของพื้นที่ ทำให้ต้องออกแบบให้แนวทางบางช่วงตัดผ่านพื้นที่ป่าซึ่งต้องเสนอ กรม. ขออนุญาตเข้าใช้ประโยชน์พื้นที่ ทั้งนี้ รฟท. ได้เสนอขออนุญาต พรฎ. กำหนดเขตที่ดินฯ เมื่อปี พ.ศ. 2543

เนื่องจากในปัจจุบันนี้สองข้างทางรถไฟสายนี้ มีบางตอนได้เกิดเป็นแหล่งชุมชนหนาแน่น เช่น บริเวณในเขตเทศบาลเมืองพังงา บริเวณตำบลกระโสม ตำบลท่าอยู่ และบริเวณย่านท่านุ่นรวมทั้งเชิงสะพานสารสิน (สะพานเทพกษัตรีปัจจุบัน) จึงได้มีปัญหาการรุกป่าที่ดินและร้องเรียนจากเจ้าของที่ดินเดิม หรือทายาทเจ้าของที่ดินเดิมในการที่จะแสวงหาผลประโยชน์จากที่ดินเหล่านี้ ล่าสุดในปี พ.ศ. 2555 การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เข้าแจ้งที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการงานสำรวจภูมิประเทศ สิ่งปลูกสร้างสาธารณูปโภค ตรวจสอบเขตที่ดินฯ และปักหมุดหลักฐานเพื่อแก้ไขปัญหาผู้บุกรุกในแนวเขตทางรถไฟ สายสุราษฎร์ธานี-พังงา (ท่านุ่น) โดยมีการดำเนินการ ดังต่อไปนี้

- (1) ดำเนินการศึกษาสำรวจภูมิประเทศและสาธารณูปโภค พร้อมทั้งตรวจสอบแนวขอบเขตที่ดินของ รฟท.
- (2) ดำเนินการปฐกวาดแนวเขตที่ดินข้างเคียงให้ห่างจากแนวเขตทางรถไฟออกไปข้างละอย่างน้อย 5.00 เมตร เพื่อแก้ไขปัญหาผู้บุกรุก
- (3) จัดทำบัญชีและแผนที่แสดงรายละเอียดตำแหน่งจุดที่ตั้งสิ่งปลูกสร้าง และจำนวนผู้บุกรุกในแนวเขตทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี-พังงา (ท่านุ่น)
- (4) จัดหาและติดตั้งหมุดหลักฐานคอนกรีต หลักศูนย์กลางทาง หลักเขต รฟท. เสาและป้ายกรรมสิทธิ์ที่ดินฯ เสาและป้าย พ.ร.บ.เวนคืนที่ดินเพื่อสังหาริมทรัพย์ฯ พ.ศ. 2488

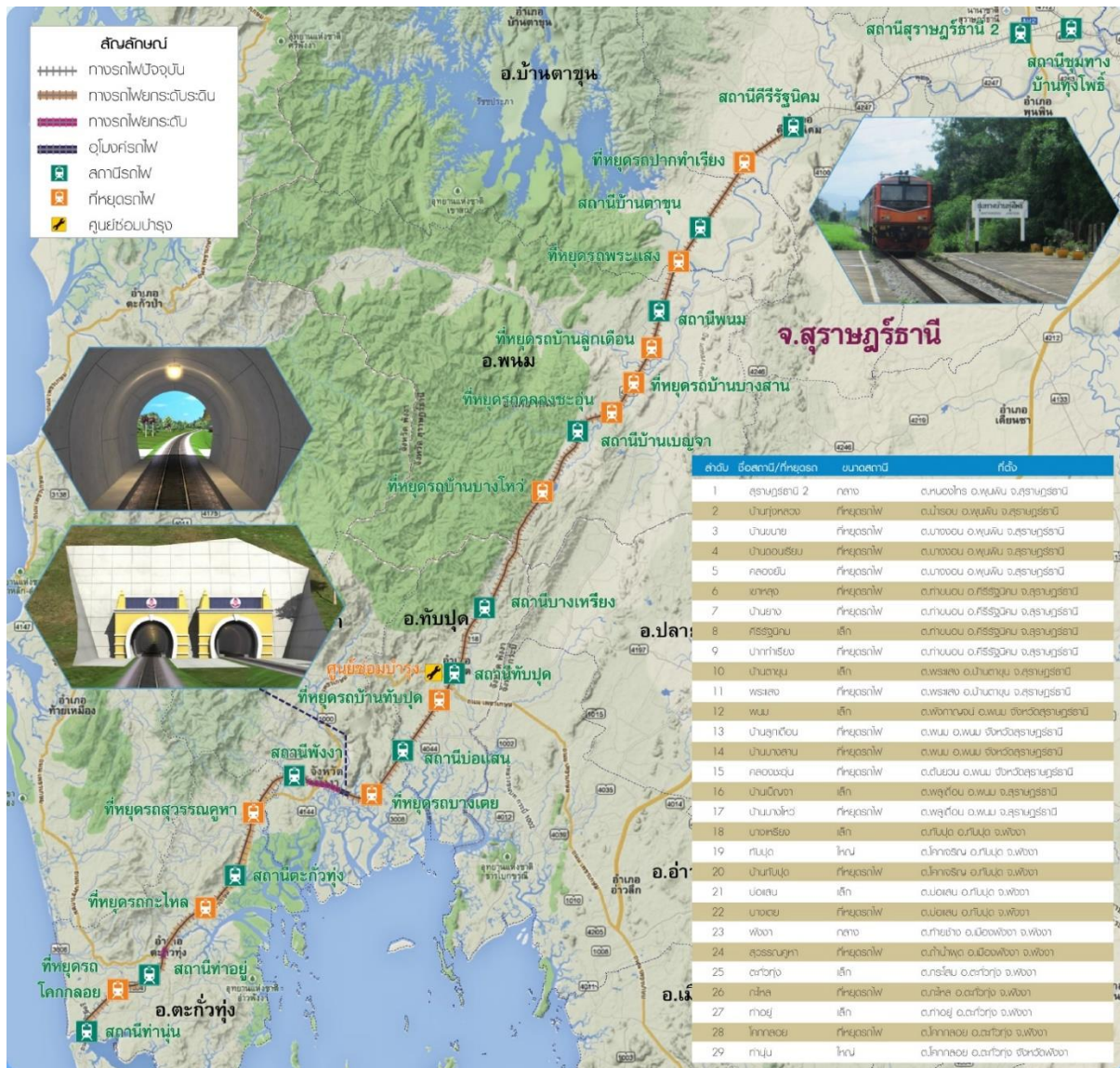
ล่าสุดสำนักงานและแผนการขนส่งและจราจร ได้ทำการศึกษาและออกแบบแนวเส้นทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี – พังงา (ท่านุ่น) เพื่อเชื่อมโยงฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยกับฝั่งทะเลด้านอันดามันภายใต้โครงการการศึกษาและออกแบบทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยวเส้นทางสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต โดยในโครงการยังมีการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกระบี่ และสายสุราษฎร์ธานี-ดอนสัก ด้วย ดังแสดงในรูปที่ 2.2-8



รูปที่ 2.2-8 โครงข่ายระบบแรงที่ศึกษาในโครงการทางรถไฟสายใหม่เพื่อการท่องเที่ยว
เส้นทางสุราษฎร์ธานี-พังงา-ภูเก็ต

- เส้นทางสายสุราษฎร์ธานี - พังงา (ทำนูน)

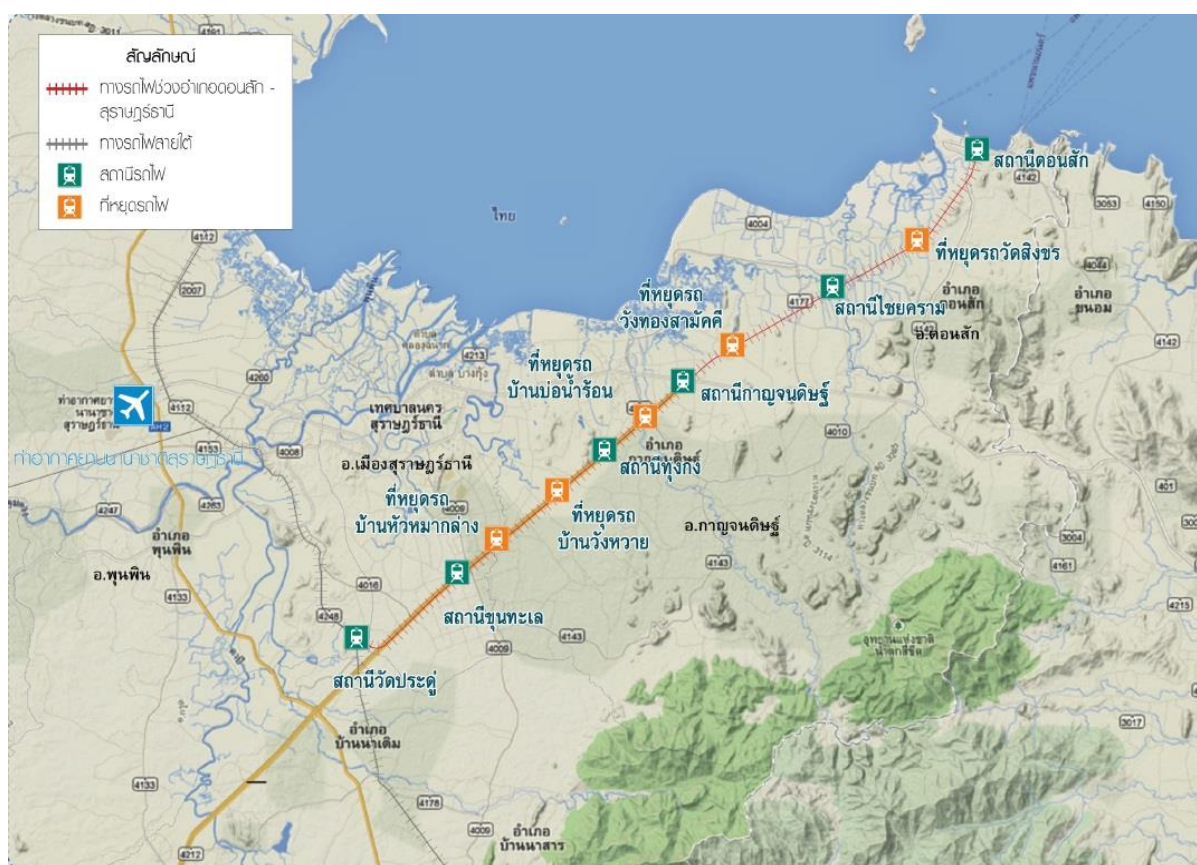
เป็นการก่อสร้างระบบรถไฟทางคู่ในเขตทางรถไฟเดิมของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ระยะทางรวม 158 กิโลเมตร ตลอดเส้นทางประกอบด้วยสถานีรถไฟจำนวน 12 สถานี และที่หยุดรถไฟ 17 แห่ง โดยมีจุดเริ่มต้นจากสถานีชุมทางทุ่งโพธิ์ ใน อ.พุนพิน และ Chord Line จากสถานีมะลวน แยกออกมาทางทิศตะวันตกเฉียงใต้ไปยัง อ.คีรีรัฐนิคม ผ่านไปยัง อ.บ้านตาขุน และ อ.พนม จ.สุราษฎร์ธานี ซึ่งมีสภาพพื้นที่เป็นที่ราบ ที่ราบเชิงเขา และเนินเขา โดยสร้างเป็นทางระดับดินสลับกับทางยกระดับ (หรือสะพานข้ามจุดตัดทางรถยนต์) คู่ขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4118 สลับฝั่งซ้ายหรือฝั่งขวาตามความเหมาะสม จนกระทั่งเข้าสู่ จ.พังงา บริเวณ อ.ทับปุด และมุ่งหน้าไปยัง อ.เมืองพังงา สภาพพื้นที่เป็นที่ราบเชิงเขาและลำน้ำต่างๆ แนวเส้นทางบางช่วงจะเป็นสะพานยกระดับข้ามป่าชายเลน ก่อนจะเปลี่ยนเป็นอุโมงค์คู่ทางเดียว ช่วงที่ลอดผ่านเขาทอย บริเวณ ต.บางเตย ก่อนไปบรรจบกับทางหลวงหมายเลข 415 โดยสร้างทางรถไฟยกระดับบริเวณเกาะกลางไปถึงทางหลวง หมายเลข 4 แล้วจึงมุ่งสู่ อ.ตะกั่วทุ่ง แนวเส้นทางส่วนใหญ่ยังใช้พื้นที่เขตทางรถไฟเดิมของ รฟท. จนกระทั่งสิ้นสุดโครงการที่สถานีทำนูน ต.โคกกลอย อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา ซึ่งจะพัฒนาเป็นศูนย์อำนวยความสะดวกเพื่อเชื่อมต่อการเดินทาง (Intermodal Transit Facility) สำหรับผู้เดินทางที่ต้องการเดินทางไปยัง จ.ภูเก็ต ต่อไป ดังแสดงในรูปที่ 2.2-9



รูปที่ 2.2-9 เส้นทางรถไฟสายสุราษฎร์ธานี - พังงา (ทำนุ)

- เส้นทางสายอำเภอดอนสัก - จังหวัดสุราษฎร์ธานี

แนวเส้นทางจะใช้เส้นทางตามทางรถไฟสายใต้ในปัจจุบัน จากสถานีสุราษฎร์ธานี ถึงบริเวณ สถานีเขาพลู ตำบลเขาหัวควาย อำเภอพุนพิน ระยะทางประมาณ 14 กิโลเมตร แนวเส้นทางรถไฟจะตัดผ่านทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 44 ตำบลท่าเรือ จากบริเวณนี้แนวเส้นทางจะแยกไปทางซ้าย โดยใช้พื้นที่เกาะกลางทางหลวงหมายเลข 44 ซึ่งมีเขตทางรวม 200 เมตร แบ่งเป็นพื้นที่ทางหลวง 100 เมตร พื้นที่วางท่อส่งน้ำมันรวมทั้งสาธารณูปโภค 40 เมตร และเขตทางรถไฟ 60 เมตร มุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกเฉียงเหนือจนถึงอำเภอกาญจนดิษฐ์ หลังจากนั้นต้องทำการตัดแนวเส้นทางใหม่ เป็นระยะทางประมาณ 26 กิโลเมตร มุ่งสู่อำเภอดอนสัก ระยะทางจาก จังหวัดสุราษฎร์ธานี – อำเภอดอนสัก ประมาณ 77 กิโลเมตร โดยมีสถานี 7 สถานี (นับตั้งแต่ สถานีเขาพลู) โดยเป็นสถานีที่สร้างใหม่ 6 สถานี และมีที่หยุดรถ 6 แห่ง สร้างใหม่ทั้งหมด ดังแสดงในรูปที่ 2.2-10



รูปที่ 2.2-10 เส้นทางรถไฟสายอำเภอดอนสัก - จังหวัดสุราษฎร์ธานี

- **ทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกระบี่ (ทับปุด-กระบี่)**

เป็นแนวเส้นทางเชื่อมต่อจากทางรถไฟสายคีรีรัฐนิคม – ทำนูน หลังจากเข้าสู่จังหวัดพังงา ผ่านตำบลบางเหรียง ตำบลโคกเจริญ เข้าสู่ตำบลทับปุด ตัดผ่านทางหลวงหมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) ห่างจากถนนเพชรเกษม ประมาณ 100-200 เมตร ขนานไปกับแนวเขตเสาไฟฟ้าแรงสูง ไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ ก่อนเข้าสู่ตัวเมืองจังหวัดกระบี่ แล้วเบี่ยงแนวเส้นทางเลี้ยวเมืองไปทางทิศตะวันออกเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานกระบี่ รวมระยะทางโดยประมาณ 68 กิโลเมตร โดยมีสถานีจำนวน 6 สถานี และมีที่หยุดรถ 4 แห่ง ดังแสดงในรูปที่ 2.2-11



รูปที่ 2.2-11 เส้นทางรถไฟสายเชื่อมท่าอากาศยานกระบี่ (ทับปุด-กระบี่)

2.2.10 โครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางสายใต้

การศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง (สนช., พ.ศ. 2553) ได้เสนอแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรถไฟ สำหรับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟระหว่างปี พ.ศ. 2554-2575 ในกรอบวงเงินงบประมาณ 1.66 ล้านล้านบาท โดยแบ่งการพัฒนาเป็น 3 ระยะ (ระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว) ซึ่งผลการศึกษาที่ได้จะใช้เป็นแนวทางในการพัฒนาระบบรถไฟรวมถึงระบบรถไฟความเร็วสูง โดยแผนแม่บทฯ ดังกล่าว ประกอบด้วยแผนงานโครงการประเภทต่างๆ ดังนี้

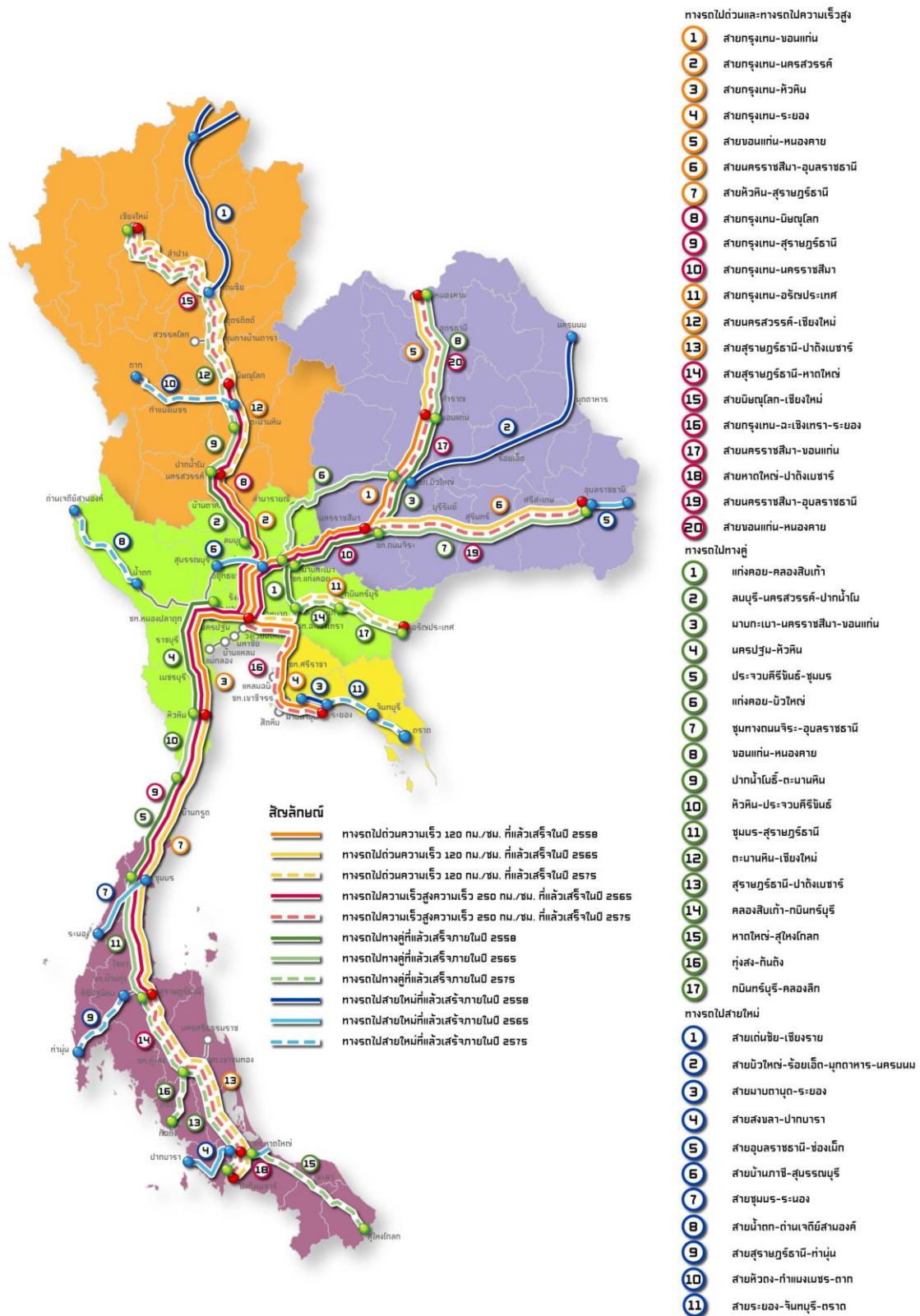
- แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ
- แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย
- แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่
- แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง
- แผนงานด้านอื่นๆ อันได้แก่ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ศูนย์ซ่อมบำรุง และระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในระยะเริ่มต้นของแผนตามแผนงานระยะสั้นหรือแผนเร่งด่วน จะเป็นการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ทั้งในด้านสภาพความแข็งแรงของทาง ระบบอาณัติสัญญาณ และโทรคมนาคมให้สามารถเดินรถได้อย่างรวดเร็วและปลอดภัยมากยิ่งขึ้น จัดหาหัวรถจักรและแคร่เพื่อเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าได้มากขึ้น รวมทั้งจะมีการพัฒนาโครงข่ายทางคู่เพิ่มเติมกว่า 700 กิโลเมตร โดยเน้นให้เป็นรัศมีกระจายออกจากศูนย์กลาง คือ กรุงเทพมหานคร ซึ่งจะช่วยเพิ่มความจุทางให้การเดินรถ เพิ่มความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย และน่าเชื่อถือ ส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบในการขนส่ง (Modal Shift) มาใช้ระบบรางมากขึ้น

นอกจากนี้ เมื่อมีการพัฒนาขยายโครงข่ายทางคู่เพิ่มเติมแล้วนั้น จะพัฒนาให้มีระบบรถไฟด่วนที่สามารถวิ่งได้ 120 กม./ชม. ไปพร้อมๆ กันด้วย ซึ่งค่าใช้จ่ายในการลงทุนเพิ่มเติมไม่สูงมาก และเป็นการใช้ประโยชน์ของโครงข่ายทางคู่ได้อย่างคุ้มค่ามากขึ้น ซึ่งในแผนแม่บทฯ ได้กำหนดการพัฒนารถไฟด่วน 120 กม./ชม. ตามความเหมาะสมจากผลการวิเคราะห์ด้านเศรษฐกิจ และสอดคล้องตามระยะการพัฒนาทางคู่ ในแผนระยะกลางและแผนระยะยาว มีการเสนอแนะการพัฒนาทางคู่จนครอบคลุมโครงข่ายทางรถไฟสายหลักทั่วประเทศ และเพิ่มเติมโครงข่ายรถไฟด่วน 120 กม./ชม. และเสนอแนะการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง 250 กม./ชม. บนทางเฉพาะอิสระ (Dedicated Track) ในเส้นทางที่มีศักยภาพ ซึ่งจะเป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการพัฒนาเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และเป็นภาพลักษณ์ของประเทศในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาค ภาพรวมการพัฒนาตามแผนแม่บทฯ แสดงดังรูปที่ 2.2-12

ทั้งนี้ คาดว่าเมื่อมีการพัฒนาตามแผนแล้วจะมีผู้โดยสารรถไฟ (ไม่รวมรถไฟชานเมืองและรถไฟในกรุงเทพฯ) เพิ่มขึ้น 70% จาก 77 ล้านเที่ยวต่อปี เป็น 129 ล้านเที่ยว ต่อปี หากพัฒนาเฉพาะโครงการตามแผนระยะสั้น และเพิ่มขึ้นถึง 140% เป็น 186 ล้านเที่ยว ต่อปี หากพัฒนาโครงการตามแผนแม่บทฯ ทั้ง 3 ระยะ ส่วนการขนส่งสินค้าหากพัฒนาเฉพาะโครงการตามแผนระยะสั้น ปริมาณการขนส่งจะเพิ่มขึ้นจากเฉลี่ย 26 ล้านตันต่อปี ประมาณ 160% เป็น 68 ล้านตันต่อปี และ

หากพัฒนาโครงการตามแผนแม่บทฯ ทั้ง 3 ระยะ ปริมาณการขนส่งจะเพิ่มขึ้น ประมาณ 370% เป็น 124 ล้านตันต่อปี



ที่มา: การศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง สนข. (พ.ศ. 2553)

รูปที่ 2.2-12 ภาพรวมการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแผนแม่บทฯ

ทั้งนี้ แผนงานโครงการที่เสนอในแผนแม่บทฯ ในส่วนของแผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย และแผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ ระยะเร่งด่วน ได้รับการเห็นชอบตามมติคณะรัฐมนตรีแล้ว และถูกบรรจุให้อยู่ในแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งโครงการที่เกี่ยวข้องและมีผลต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต ได้แก่

- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายนครปฐม – หัวหิน
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายชุมพร – สุราษฎร์ธานี
- โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายสุราษฎร์ธานี – ปาดังเบซาร์
- โครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ปาดังเบซาร์

โดยรัฐบาลมีแผนจะดำเนินการประกวดราคาให้แล้วเสร็จและเริ่มดำเนินการก่อสร้างสำหรับช่วง นครปฐม – หัวหิน ช่วงหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ และช่วงประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร ภายในปี 2560 ส่วนรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพ – ปาดังเบซาร์ อยู่ในแผนการลงทุนระยะเร่งด่วน (2560 – 2564) โดยอยู่ระหว่างการส่งเรื่องเข้า สคร. พิจารณา และเสนอเข้าคณะกรรมการ PPP

2.2.11 แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดภูเก็ตของแขวงทางหลวงภูเก็ต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 – 2564

แขวงทางหลวงภูเก็ตมีแผนงานโครงการในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบในจังหวัดภูเก็ต ในช่วงระหว่างปี พ.ศ. 2561 - 2564 ดังแสดงในตารางที่ 2.2-2

ตารางที่ 2.2-2 แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2564

ลำดับ	ชื่อสายทาง	ปี ดำเนินการ	งบประมาณ (บาท)
1	พัฒนาเส้นทางเข้าสู่ประตูเมืองภูเก็ตเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต	2562	20,000,000
2	พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงเข้าสู่ท่าเรือน้ำลึกและท่าเรือท่องเที่ยวอ่าวมะขามเพิ่มประสิทธิภาพการจัดการความปลอดภัยการเดินทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวทางทะเลจังหวัดภูเก็ต	2563	26,000,000
3	เพิ่มประสิทธิภาพระบบบำรุงรักษาความสะอาดและภูมิทัศน์เส้นทางจังหวัดภูเก็ต	2563	45,000,000
4	จัดตั้งศูนย์ควบคุมเฝ้าระวังและสั่งการณระยะไกล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพเมืองอัจฉริยะอุโมงค์ทางลอดจังหวัดภูเก็ต	2563	50,000,000
5	แก้ไขปัญหาหน้าท่วมถนนสายหลักเชื่อมโครงข่ายคมนาคมจังหวัดภูเก็ตกับกลุ่มจังหวัดภาคใต้อันดามัน	2563	90,000,000
6	แสงสว่างเพื่อความปลอดภัยในแหล่งท่องเที่ยวภูเก็ต	2563	30,000,000
7	ยกระดับและเพิ่มมาตรฐานทางหลวงเชื่อมสนามบินภูเก็ตเส้นทางที่ 2	2563	25,000,000
8	แก้ไขปัญหาอุทกภัยที่กระทบกับการจราจรบนถนนสายหลัก	2562	12,299,600
9	ปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพด้านความปลอดภัยเส้นทางเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต	2563	50,000,000
10	ยกระดับและเสริมสร้างความปลอดภัยหน้าสถานศึกษา วิทยาลัยเทคนิคกลาง	2563	30,000,000
11	ประหยัดพลังงานไฟฟ้าในอุโมงค์ทางลอดจังหวัดภูเก็ต	2563	30,000,000
12	ปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง ทล.4029 กะทู้-ป่าตอง ตอน 1	2563	42,200,000
13	ปรับปรุงจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวง ทล.4029 กะทู้-ป่าตอง ตอน 2	2563	44,000,000
14	เชื่อมโยงระบบไฟสัญญาณจราจรพร้อมกล้องตรวจจับความเร็ว ความปลอดภัยแบบอัจฉริยะ (Smart Road Safety) บนเส้นทางเข้าสู่เมืองและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต (เฟส 1)	2563	50,000,000
15	เชื่อมโยงระบบไฟสัญญาณจราจรพร้อมกล้องตรวจจับความเร็ว ความปลอดภัยแบบอัจฉริยะ (Smart Road Safety) บนเส้นทางเข้าสู่เมืองและแหล่งท่องเที่ยวจังหวัดภูเก็ต (เฟส 2)	2564	50,000,000
16	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว หาดป่าตอง-หาดกะหลิม-หาดกมลา จ.ภูเก็ต (ทล.4030 ถกลาง-หาดราไวย์ กม.16+033-กม.17+933)	2562	50,000,000
17	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพถนนเพชรเกษมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหลัก จ.พังงา (ทล.4 บางลึก-ท้ายเหมือง กม.801+800-กม.803+000)	2562	50,000,000

ตารางที่ 2.2-2 แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2561-2564 (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อสายทาง	ปี ดำเนินการ	งบประมาณ (บาท)
18	ปรับปรุงเชื่อมโยงเส้นทางต่อเนื่องหน้าสนามบินภูเก็ต จ.ภูเก็ต (ทล.4026 ทางเข้าสนามบินภูเก็ต กม.2+100-กม.3+600)	2563	50,000,000
19	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างแหล่งท่องเที่ยว หาดป่าตอง-หาดกมลา จ.ภูเก็ต (ทล.4030 กลาง-หาดราไวย์ กม.14+700-กม.16+033)	2563	50,000,000
20	ขยายเส้นทางเชื่อมโยงเข้าท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต จ.ภูเก็ต (ทล.4023 เมืองภูเก็ต-แหลมพันวา กม.3+500-กม.4+780)	2563	50,000,000
21	ยกระดับมาตรฐานและเพิ่มประสิทธิภาพถนนเพชรเกษมเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวหลัก จ.พังงา (ทล.4 บางลึก-ท้ายเหมือง กม.803+000-กม.804+000)	2563	50,000,000
22	ขยายเส้นทางเชื่อมโยงการเดินทางจากถนนเพชรเกษมเข้าสู่ท่าเรือท่องเที่ยวทับละมุ จ.พังงา (ทล.4147 ลำแก่น-ทับละมุ กม.0+150-กม.2+000)	2563	50,000,000
23	ขยายเส้นทางส่วนเชื่อมต่อท่าเรือท่องเที่ยวทับละมุ จ.พังงา (ทล.4147 ลำแก่น-ทับละมุ กม.3+500-กม.4+570)	2563	50,000,000
24	ขยายเส้นทางส่วนเชื่อมต่อท่าเรือท่องเที่ยวทับละมุ จ.พังงา (ทล.4147 ลำแก่น-ทับละมุ กม.2+000-กม.3+500)	2564	50,000,000
25	ก่อสร้างบูรณะปรับปรุงสะพาน เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพังงา-ระนอง-สุราษฎร์ธานี ทล.4090 นิคม-หินดาด กม.43+083	2564	50,000,000
งบประมาณรวม			1,094,499,600

2.2.12 แผนงานบำรุงรักษาทางของแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

แผนงานบำรุงรักษาทางในจังหวัดภูเก็ตประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ
แขวงทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต แสดงในตารางที่ 2.2-3 และ 2.2-4

ตารางที่ 2.2-3 แผนงานบำรุงรักษาทางของแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	งบประมาณ (บาท)
กิจกรรมบำรุงรักษาทาง			
1	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4005 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านพารา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	9,000,000
2	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4010 แยกทางหลวงหมายเลข 4022-บ้านกะทู้ อ.กะทู้ จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	9,000,000
3	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโดนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	9,000,000
4	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4023 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านมาหนัก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	8,000,000
5	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4030-บ้านยา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	8,500,000
6	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านลิพอนเขาล้าน อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	7,980,000
7	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.3030 แยกทางหลวงหมายเลข 4022-บ้านกะทู้ อ.เมืองกะทู้ จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	8,000,000
8	เสริมผิวพารา แอสฟัลติกคอนกรีต	ภก.4031 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านบางโรง อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	7,000,000
9	วางระบายน้ำ คสล. แบบปิด	ภก.3030 แยกทางหลวงหมายเลข 4022-บ้านกะทู้ อ.กะทู้ จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,000,000
10	วางระบายน้ำ คสล. แบบปิด	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโดนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,500,000
11	วางระบายน้ำ คสล. แบบปิด	ภก.3032 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านมาหนัก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,700,000
12	ป้องกันการกัดเซาะ	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโดนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,700,000
13	ป้องกันการกัดเซาะ	ภก.4038 แยกทางหลวงหมายเลข 4020-เขื่อนบางวาด อ.กะทู้ จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	9,800,000
14	ป้องกันการกัดเซาะ	ภก.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านหมากปรก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	8,000,000
15	ป้องกันการกัดเซาะ	ภก.4005 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านพารา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	6,000,000
รวม 15 โครงการ			96,180,000

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานอำนวยความสะดวกของแนวทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	งบประมาณ (บาท)
กิจกรรมอำนวยความสะดวก			
1	ปรับปรุงบริเวณคอขวดไหล่ทาง	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโดนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	3,100,000
2	อำนวยความสะดวกและปรับปรุงแก้ไข บริเวณเสี่ยงอันตราย	ภก.4031 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านบางโรง อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	12,500,000
3	อำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน	ภก.4005 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านพารา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000
4	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.3032 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านมาหนัก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,350,000
5	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.3001 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านทุ่งทอง อ.เมือง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,700,000
6	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านลิพอนเขาล้าน อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000
7	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านหมากปรก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	850,000
8	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.4003 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านผักนืด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,700,000
9	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.4005 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านพารา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	850,000
10	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโดนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	3,700,000
11	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4030-บ้านยา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	850,000
12	ไฟฟ้าแสงสว่างและไฟสัญญาณจราจร	ภก.4027 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-อุทยานในยาง อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	850,000
13	อำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน	ภก.4007 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านอ่าวปอ อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000
14	อำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน	ภก.4009 แยกทางหลวงหมายเลข 4024-บ้านกะตะ อ.เมือง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000

ตารางที่ 2.2-4 แผนงานอำนวยความสะดวกของแขวงทางหลวงชนบทจังหวัดภูเก็ต
ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 (ต่อ)

ลำดับ	กิจกรรม	ชื่อสายทาง	งบประมาณ (บาท)
15	อำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน	ภก.4018 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-บ้านโคกโตนด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000
16	อำนวยความสะดวกบริเวณหน้าโรงเรียน	ภก.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4030-บ้านยา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	600,000
17	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านลิพอนเขาล้าน อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	750,000
18	ราวกันอันตราย	ภก.3028 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านลิพอนเขาล้าน อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	1,350,000
19	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านหมากปรก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	2,550,000
20	ราวกันอันตราย	ภก.3033 แยกทางหลวงหมายเลข 402-บ้านหมากปรก อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	2,700,000
21	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.4003 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านผักกูด อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	850,000
22	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.4005 แยกทางหลวงหมายเลข 4027-บ้านพารา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	2,375,000
23	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.4009 แยกทางหลวงหมายเลข 4024-บ้านกะตะ อ.เมือง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	995,000
24	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.4024 แยกทางหลวงหมายเลข 4030-บ้านยา อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	756,000
25	ป้ายและเครื่องหมายจราจร	ภก.4027 แยกทางหลวงหมายเลข 4031-อุทยานในยาง อ.ถลาง จ.ภูเก็ต จำนวน 1 แห่ง	625,000
รวม 25 โครงการ			44,001,000