

ตัวชี้วัดและค่าเป้าหมายของแผนปฏิบัติการฯ				
ลำดับ	ตัวชี้วัด	ปีเป้าหมาย		
		2570	2575	2580
1	ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) (*)	6.0	5.5	5.0
2	สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) (*)	7.0	8.0	10.0
3	ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) (*)	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 4.13	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 6.19	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 8.26
4	อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความเร็วของรถบรรทุก (คนต่อ ประชากร 1 แสนคน) (*)	ไม่เกิน 3.9	ไม่เกิน 2.6	ไม่เกิน 1.6
5	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)	ไม่เกิน 0.60	ไม่เกิน 0.56	ไม่เกิน 0.52
6	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
7	อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
8	อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด	แตกต่างตามกลุ่มจังหวัด
9	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ)	48.0	49.0	50.0
10	สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค) (*)	10.0	15.0	20.0

แนวทางการพัฒนา

แนวทางการพัฒนา	กลยุทธ์	ตัวชี้วัด
แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาและบูรณาการโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	กลยุทธ์ที่ 1.1 พัฒนาโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อไปยังเส้นทางหลัก	- ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวม (ร้อยละ) - สัดส่วนการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง (ร้อยละ) - ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ) - สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 1.2 พัฒนาและยกระดับความปลอดภัยเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายด้านการคมนาคมขนส่ง	- อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 1.3 พัฒนาโครงข่ายเชื่อมต่อการเข้าถึงพื้นที่เพื่อเสริมการท่องเที่ยว การค้า การลงทุน และคุณภาพชีวิตประชาชน	- อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของรายได้จากนักท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการบริการระบบขนส่งสาธารณะ	กลยุทธ์ที่ 2.1 เพิ่มประสิทธิภาพให้บริการระบบขนส่งสาธารณะ	- อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.2 กำหนดอัตราค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะที่เหมาะสม	- จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 2.3 พัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งสาธารณะ	- อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) - จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางบก ระบบโลจิสติกส์	กลยุทธ์ที่ 3.1 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางบก	- สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) - อัตราการขยายตัวของ GPP ภาคการบริการ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.2 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน	อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)
	กลยุทธ์ที่ 3.3 พัฒนาและเพิ่มศักยภาพสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าทางน้ำ	ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ข้อบังคับ และข้อกำหนด รวมถึงการนำไปปฏิบัติให้สอดคล้องกับสภาพการแข่งขันในปัจจุบัน	กลยุทธ์ที่ 4.1 การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่ง	สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง
	กลยุทธ์ที่ 4.2 การนำกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ และข้อกำหนดด้านการคมนาคมขนส่งไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพ	- จำนวนออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ และการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ - จำนวนโครงการที่สามารถเชิญชวนเอกชนเข้าดำเนินงานหรือร่วมลงทุนได้สำเร็จ
	กลยุทธ์ที่ 4.3 การปรับปรุงข้อกำหนดการให้บริการขั้นต้น	จำนวนแห่งเมืองที่ประกาศใช้พื้นที่สอดคล้องกับความต้องการด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้รับการประกาศใช้ภายในกรอบเวลาที่กำหนด
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การสร้างเสริมศักยภาพด้านบุคลากรและนวัตกรรม	กลยุทธ์ที่ 5.1 การผลิตและพัฒนาบุคลากรในทางด้านคมนาคมขนส่ง	จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านการทดสอบ
	กลยุทธ์ที่ 5.2 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง	จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง



ช่องทางการติดต่อ

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
35 ถนนเพชรบุรี แขวงทุ่งพญาไท เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2215-1515 ต่อ 3041, 3042, 3045

บริษัท โชติจินดา คอนซัลแตนท์ จำกัด
1473/4 อาคารโชติจินดา ซอยพัฒนาการ 31/1 ถนนพัฒนาการ แขวงสวนหลวง เขตสวนหลวง กรุงเทพมหานคร 10250
โทรศัพท์ : 0-2318-7235 โทรสาร : 0-2476-9675 อีเมล : chotichinda@chotichinda.com

มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
239 ถนนพหลโยธิน ตำบลสุเทพ อำเภอเมือง จังหวัดเชียงใหม่ 50200
โทรศัพท์ : 053-941-3000 โทรสาร : 053-217-143 อีเมล : contact@cmu.ac.th

บริษัท ดีเคดี คอนซัลแตนท์ จำกัด
1199 อาคารปิยะมณีนคร ชั้น 8 ถนนพหลโยธิน แขวงพญาไท เขตพญาไท กรุงเทพมหานคร 10400
โทรศัพท์ : 0-2619-9931 โทรสาร : 0-2619-9932 อีเมล : dc@decade.co.th

อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดน ณ ประตูการค้าหลักและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ)

ค่าความเข้มข้นการใช้พลังงานขั้นสุดท้ายของสาขาขนส่งลดลงจากกรณีปกติ (ลดลงร้อยละ)

สัดส่วนของจำนวนกฎหมายและกฎระเบียบที่ได้รับการแก้ไขให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ด้านการคมนาคมขนส่ง

จำนวนออกกฎหมาย ประกาศ ระเบียบ และการบังคับใช้อย่างมีประสิทธิภาพ

จำนวนแห่งเมืองที่ประกาศใช้พื้นที่สอดคล้องกับความต้องการด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ที่ได้รับการประกาศใช้ภายในกรอบเวลาที่กำหนด

จำนวนบุคลากรที่ผ่านการฝึกอบรมและผ่านการทดสอบ

จำนวนเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่นำมาใช้พัฒนาประสิทธิภาพการเดินทางและขนส่ง

โครงการศึกษาการจัดทำ Model

การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม

ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ

เชื่อมโยงกับพื้นที่ **ระเบียงเศรษฐกิจภายในกรอบ GMS**

เพื่อสนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว



ที่ปรึกษา **CHOTICHINDA**
CHOTICHINDA CONSULTANTS LIMITED



แผนพับประชาสัมพันธ์
ชุดที่ **4**

หลักการและเหตุผล

ด้วยสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจโลก โครงสร้างประชากร เทคโนโลยีทำให้ประเทศไทยต้องเผชิญกับความท้าทายมากขึ้นในการเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่องโดยจำเป็นต้องปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจทั้งระบบ เพื่อยกระดับการพัฒนาประเทศให้เป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561 – 2580) ยุทธศาสตร์ที่ 2 ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้กำหนดแนวทางการพัฒนาที่สำคัญกับการพัฒนา กลไกการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ทั้งในภาคเกษตรอุตสาหกรรม บริการ และการท่องเที่ยว มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพภายในด้านโครงข่ายคมนาคม ในพื้นที่เขตเมืองและเชื่อมโยงรวมถึงการพัฒนาเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐาน เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในภาคการขนส่ง

พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ปัจจุบันมีการเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจอย่างรวดเร็วและมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงกับประเทศเมียนมา สปป.ลาว ทั้งพหุพาและสามารถเชื่อมโยงต่อไปเวียดนามและจีนตอนใต้ได้อย่างสะดวก โดยผ่านแนวระเบียงเศรษฐกิจการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion, GMS) แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก – ตะวันตก (East – West Economic Corridor, EWEC) แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ (North – South Economic Corridor, NSEC) ตามแนวเส้นทาง R9 R12 R3A R3B ท่าอากาศยาน และภาคตะวันออกเฉียงเหนือเป็นเสมือนประตูเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวของประเท

การประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 18 กันยายน 2561 ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ นายกรัฐมนตรีได้มีข้อสั่งการให้ดำเนินการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น การปรับปรุงและพัฒนาโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน การพัฒนาท่าอากาศยาน การพัฒนาระบบคมนาคมทางราง โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการเร่งรัดตามขั้นตอน

การประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 13 ธันวาคม 2561 ณ จังหวัดหนองคาย คณะรัฐมนตรีได้รับทราบผลการประชุมที่เสนอให้ศึกษาความเหมาะสมในการลงทุนระบบขนส่งแบบบูรณาการ เพื่อการท่องเที่ยวและการพัฒนาเศรษฐกิจในกลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 โดยให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องพิจารณาดำเนินการตามความจำเป็นเร่งด่วน

นอกจากนี้ ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ พ.ศ. 2564 ได้กำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมที่จะกำหนดให้เป็นระเบียงเศรษฐกิจพิเศษ ประกอบด้วย พื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคกลาง – ตะวันออก และภาคใต้

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้เห็นความจำเป็นที่จะต้องมีการจัดทำ Model การพัฒนาโครงข่ายระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวมของพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือ ทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการรวมถึงกฎระเบียบและการอำนวยความสะดวก เพื่อเสริมศักยภาพรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคที่เชื่อมต่อกับระบบหลักของประเทศและอนุภูมิภาคตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ และแนวตะวันออก – ตะวันตก รวมทั้งการจัดทำแผนพัฒนาด้านการคมนาคมในพื้นที่เพื่อสนับสนุนภาคการผลิต การบริการ การค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และระบบโลจิสติกส์ รวมถึงสอดคล้องกับการพัฒนาพื้นที่ตามยุทธศาสตร์ชาติ

1

เพื่อจัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

2

เพื่อให้มีฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

3

เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS เพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติและการท่องเที่ยว พ.ศ. 2568 - 2580 ประกอบด้วย แผนงาน แผนการลงทุนและการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในแต่ละรูปแบบการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือเชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

4

เพื่อจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยเชื่อมโยงกับภูมิภาค ประกอบด้วย โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมระดับจังหวัด ระดับกลุ่มจังหวัด ระดับภาคและการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคโดยให้ข้อมูลการพัฒนาและยุทธศาสตร์ในเชิงภูมิภาคด้วย

วัตถุประสงค์ของโครงการ

รายละเอียดการดำเนินงาน แนวทาง และวิธีการศึกษา

ส่วนที่ 1

จัดทำภาพรวมการพัฒนาและยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

ส่วนที่ 2

จัดทำแผนงาน แผนการลงทุน และการจัดลำดับความสำคัญของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ในพื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคเหนือที่เชื่อมโยงในแต่ละรูปแบบการขนส่งกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนการพัฒนาตามยุทธศาสตร์ชาติ

ส่วนที่ 3

งานการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมของประชาชน
• สัมมนาเพื่อนำโครงการฯ วันที่ 18 กันยายน 2566 - 28 กันยายน 2566
• การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) วันที่ 11 มีนาคม 2567 - 14 มิถุนายน 2567
• การจัดสัมมนาฟังและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น วันที่ 6 มกราคม 2568 - 16 มกราคม 2568
• การจัดสัมมนาเพื่อชี้แจงและเผยแพร่ผลการศึกษาฯ วันที่ 9 - 13 มิถุนายน 2568

พื้นที่ศึกษา

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จำนวน 20 จังหวัด)

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 1 (จำนวน 5 จังหวัด) ประกอบด้วย อุบลราชธานี บึงกาฬ เลยหนองคาย และหนองบัวลำภู
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน 2 (จำนวน 3 จังหวัด) ประกอบด้วย สกลนคร นครพนม และมุกดาหาร
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนกลาง (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มหาสารคาม และร้อยเอ็ด
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 1 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย นครราชสีมา ชัยภูมิ บุรีรัมย์ และสุรินทร์
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง 2 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ (จำนวน 17 จังหวัด)

ภาคเหนือตอนบน 1 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย เชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน ลำปาง และลำพูน
ภาคเหนือตอนบน 2 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย เชียงราย น่าน พะเยา และแพร่
ภาคเหนือตอนล่าง 1 (จำนวน 5 จังหวัด) ประกอบด้วย พะเยา ลำปาง พะเยา และแพร่
ภาคเหนือตอนล่าง 2 (จำนวน 4 จังหวัด) ประกอบด้วย พะเยา ลำปาง พะเยา และแพร่

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

พื้นที่กลุ่มจังหวัดภาคเหนือ

วางแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แนวทางในการจัดทำแผนปฏิบัติการ
การจัดทำแผนบูรณาการการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
1. การทำวิจัยศึกษาภาพรวมและแนวโน้มการพัฒนา
2. การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงพื้นที่และเชิงปริมาณ
3. การนำผลการวิเคราะห์ SWOT มาใช้เพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการ
4. การกำหนดลำดับความสำคัญ
5. การรวบรวมโครงการจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
6. การจัดทำแผนปฏิบัติการ
7. การติดตามและประเมินผล
8. การปรับปรุงแผนปฏิบัติการ

ยุทธศาสตร์ (Strategic) / กลยุทธ์ (Tactical)
1. การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
2. การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
3. การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
4. การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์

วิเคราะห์ความเป็นไปได้ (Pre Feasibility)
1. การศึกษาความเป็นไปได้
2. การศึกษาความเป็นไปได้
3. การศึกษาความเป็นไปได้
4. การศึกษาความเป็นไปได้

โครงการ (Project)
1. โครงการ
2. โครงการ
3. โครงการ
4. โครงการ

แผนปฏิบัติการ (Action Plan)
1. แผนปฏิบัติการ
2. แผนปฏิบัติการ
3. แผนปฏิบัติการ
4. แผนปฏิบัติการ

ความเชื่อมโยงของแผนปฏิบัติการฯ กับแผนระดับต่าง ๆ

แผนระดับที่ 1
ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580)
1. การสร้างความสามารถในการแข่งขัน
2. การสร้างโอกาสและคุณภาพชีวิตที่ดี
3. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
4. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
5. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
6. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
7. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
8. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
9. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
10. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
11. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
12. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้
13. การสร้างสังคมแห่งการเรียนรู้

แผนระดับที่ 2
แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
1. การท่องเที่ยว
2. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
3. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
4. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
5. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
6. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
7. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
8. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
9. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
10. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
11. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
12. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน
13. การพัฒนาพื้นที่และเมืองอย่างยั่งยืน

แผนระดับที่ 3

ยุทธศาสตร์การพัฒนาและระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2561-2580) (3 มิติการพัฒนา 5 ยุทธศาสตร์)

Transport Efficiency การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
Inclusive Transport การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม
Green & Safe Transport การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)
ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการสาธารณะคมนาคมขนส่ง (Transport Services)
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation)

แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2566-2570) และระยะที่ 2 (พ.ศ. 2571-2580) (3 มิติการพัฒนา 5 แนวทาง)

(การเชื่อมโยง) Connectivity (ความคล่องตัว) Mobility (ความยั่งยืน) Sustainability

แนวทางการพัฒนาที่ 1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตของภาคอย่างยั่งยืน
แนวทางการพัฒนาที่ 2 การยกระดับการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้มีคุณภาพและประสิทธิภาพเข้าถึงได้อย่างทั่วถึง
แนวทางการพัฒนาที่ 3 การยกระดับการให้บริการและการจัดการห่วงโซ่อุปทานโดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า
แนวทางการพัฒนาที่ 4 การพัฒนาและปรับปรุงกฎระเบียบ กฎหมาย การกำกับดูแล และข้อตกลงระหว่างประเทศ
แนวทางการพัฒนาที่ 5 การพัฒนาบุคลากร ผู้ให้บริการและนวัตกรรมด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ฯ เชื่อมโยงกับพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบ GMS

มิติการพัฒนา CARE ระยะสั้น (พ.ศ. 2568 - 2570) ระยะกลาง (พ.ศ. 2571 - 2575) ระยะยาว (พ.ศ. 2576 - 2580)

การเชื่อมโยง Connectivity • การเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างจังหวัดและภูมิภาค • การพัฒนาและปรับปรุงกฎหมายกำกับดูแล และการจัดการห่วงโซ่อุปทานโดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า

การเข้าถึง Accessibility • การพัฒนาโครงข่ายคมนาคมให้ครอบคลุมพื้นที่บริการอย่างทั่วถึง • การคมนาคมที่ปลอดภัยและสะดวกในการเดินทางที่เป็นธรรม

ความยืดหยุ่น Resilience & Environmental Friendly • ส่งเสริมการเดินทางและขนส่งอย่างปลอดภัย • ส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือก • ส่งเสริมการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางไปสู่ระบบขนส่งสาธารณะอย่างยั่งยืน

ตัวชี้วัด (KPI) 1. ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (ร้อยละ) 2. สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด (ร้อยละ) 3. ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (คนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ 100,000 คน) 4. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากการขนส่งต่อประชากร (คนต่อประชากร 100,000 คน) 5. ค่าความเข้มข้นการปล่อยมลพิษต่อหน่วยผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (คนต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ) 6. อัตราการขยายตัวของมูลค่าการค้าชายแดนบน ประตูกำหนดค่าภาษีและด่านชายแดนสำคัญ (ร้อยละ) 7. อัตราการเปลี่ยนแปลงของ GDP ภาคการบริการ (ร้อยละ) 8. อัตราการเปลี่ยนแปลงของรายได้จากท่องเที่ยวที่เข้ามาในจังหวัด (ร้อยละ) 9. สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะระหว่างเมือง (ร้อยละ) 10. สัดส่วนจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง (ร้อยละ) (เมืองหลักในภูมิภาค)