กระทรวงคมนาคม

เอกสารประกอบการชี้แจงภาพรวมกระทรวง

เสนอ

คณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา

ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ

พ.ศ. 2569

วุฒิสภา

สารบัญ

		หน้า
1.	รายนามผู้ชี้แจง	1
2.	วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินภารกิจหน้าที่และอำนาจตามกฎหมาย จัดตั้งหน่วยงานและการบูรณาการหรือประสานภารกิจในมิติด้านอื่น	2
3.	ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ **ตามแบบ สว.69-01 (กระทรวง)**	8
4.	ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ แผนงาน เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กับเป้าหมายการให้บริการกระทรวง **ตามแบบ สว.69-02 (กระทรวง)**	13
5.	โครงการที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 **ตามแบบ สว.69-03 (กระทรวง)**	20
6.	ผลการเบิกจ่ายและผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 - 2568 **ตามแบบ สว.69-04 (กระทรวง)**	36
7.	การดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา **ตามแบบ สว.69-05 (กระทรวง)**	41

1. รายนามผู้ชี้แจง

กระทรวงคมนาคม

1.1 รายนามผู้บริหารกระทรวงคมนาคม

1)	นายชยธรรม์ พรหมศร	ปลัดกระทรวงคมนาคม
2)	นายสรพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์	รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง
3)	นายวิทยา ยาม่วง	รองปลัดกระทรวงคมนาคม หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง
4)	นางสาวรัชนีพร ธิติทรัพย์	รองปลัดกระทรวงคมนาคม ด้านอำนวยการ

1.2 รายนามผู้บริหารส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม

1)	นายกริชเพชร ชัยช่วย	อธิบดีกรมเจ้าท่า
2)	นายจิรุตม์ วิศาลจิตร	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก
3)	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	อธิบดีกรมทางหลวง
4)	นายมนตรี เดชาสกุลสม	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท
5)	นายปัญญา ชูพานิช	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
6)	นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	อธิบดีกรมการขนส่งทางราง
7)	นายดนัย เรืองสอน	อธิบดีกรมท่าอากาศยาน
8)	นายเพียงออ เลาหะวิไลย	ผู้อำนวยการสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

1.3 รายนามผู้บริหารรัฐวิสาหกิจ /องค์การมหาชน ในสังกัดกระทรวงคมนาคม

1)	นายสุรเชษฐ์ เหล่าพูลสุข	ผู้ว่าการการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
2)	นายวีริศ อัมระปาล	ผู้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย
3)	นางสาวภัคณัฏฐ์ มากช่วย	ผู้ว่าการสถาบันการบินพลเรือน
4)	นายกิตติกานต์ จอมดวง จารุวรพลกุล	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ
5)	นายวิทยา พันธุ์มงคล	รองผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย รักษาการแทน ผู้ว่าการการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

1.4 ผู้ประสานงาน

1)	นางสาวณราวรรณ ศิริธรรมศักดา	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ หมายเลขโทรศัพท์ 086 340 9464
2)	นางสาวสมฤทัย เสเล	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญการ หมายเลขโทรศัพท์ 084 084 0332

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินภารกิจหน้าที่และอำนาจ ตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน และการบูรณาการหรือประสานภารกิจในมิติด้านอื่น

2. วิสัยทัศน์ พันธกิจ โครงสร้างหน่วยงาน การดำเนินภารกิจหน้าที่ และอำนาจตามกฎหมายจัดตั้งหน่วยงาน

วิสัยทัศน์ พันธกิจ ภารกิจ และโครงสร้างของกระทรวงคมนาคม มีดังนี้

2.1 วิสัยทัศน์

พัฒนาโครงข่ายและบริการระบบขนส่ง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เสริมสร้างระบบเศรษฐกิจ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

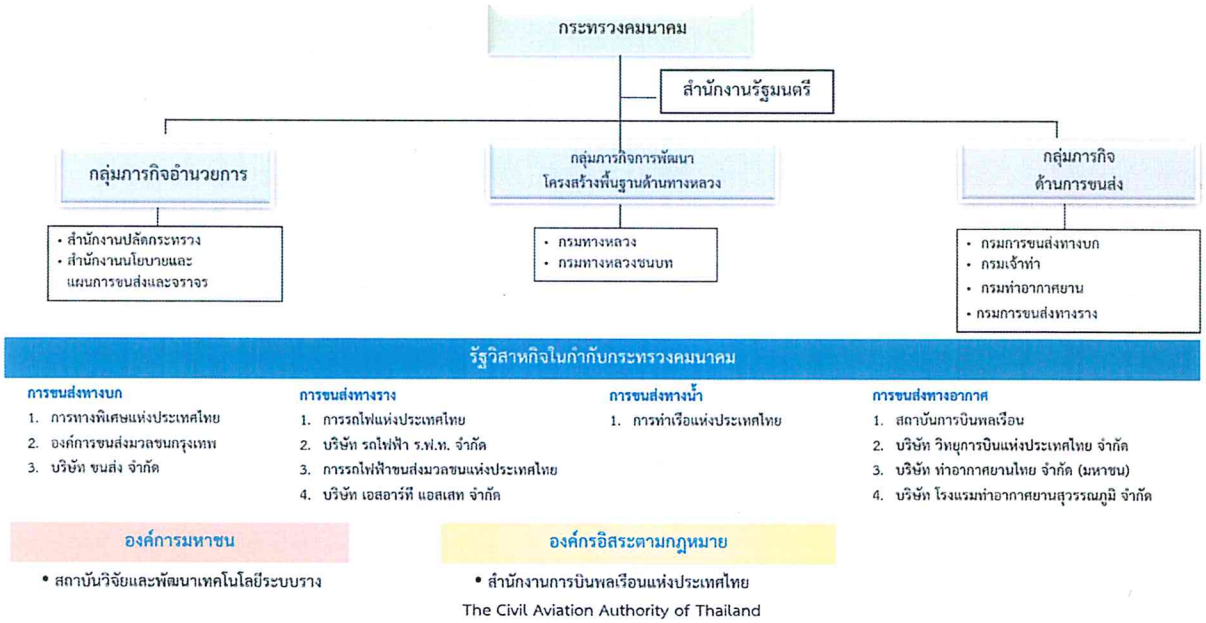
2.2 พันธกิจ

1. บริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการให้สอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาประเทศ
2. ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการจัดการการจราจรให้เพียงพอกับความต้องการทั้งปัจจุบันและอนาคต
3. กำกับ ดูแลอย่างมีธรรมาภิบาล ปรับปรุงพัฒนาระบบกฎหมายและมาตรฐานให้ทันต่อความเปลี่ยนแปลง
4. ปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการการขนส่งให้มีคุณภาพอย่างต่อเนื่อง
5. ส่งเสริม สนับสนุนเพื่อสร้างค่านิยมที่เหมาะสมของผู้ใช้ระบบขนส่ง และพัฒนาขีดความสามารถในการประกอบการ
6. บริหารและพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่องสู่ความเป็นเลิศ

2.3 ภารกิจกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการก่อสร้าง พัฒนา เพิ่มขีดความสามารถของระบบโครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคมขนส่ง ให้มีความคุ้มค่าและทั่วถึง รวมทั้ง เชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะทั้งคนและสินค้า ขยายโอกาสการเดินทางสัญจรอย่างเสมอภาค โดยคำนึงถึงความปลอดภัย ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และคุณภาพชีวิตของประชาชน

2.4 โครงสร้างกระทรวงคมนาคม



กระทรวงคมนาคมมีหน่วยงานในสังกัด จำนวน 22 หน่วยงาน ประกอบด้วย ส่วนราชการ จำนวน 8 หน่วยงาน รัฐวิสาหกิจ จำนวน 12 หน่วยงาน องค์การมหาชน จำนวน 1 หน่วยงาน และองค์กรอิสระ 1 หน่วยงาน ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีภารกิจ หน้าที่ ดังต่อไปนี้

2.4.1 ส่วนราชการ 8 หน่วยงาน

1) ด้านอำนวยการ นโยบายและแผน

1.1) สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

มีหน้าที่พัฒนายุทธศาสตร์ และแปลงนโยบายของกระทรวงเป็นแผนปฏิบัติ จัดสรรทรัพยากรและบริหารราชการทั่วไป รวมทั้ง งานกำกับและเร่งรัดตรวจสอบ ติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์ตามภารกิจของกระทรวง

1.2) สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

มีหน้าที่เสนอแนะนโยบายและจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมในระบบการขนส่งของประเทศ

2) กลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง

2.1) กรมทางหลวง

มีหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

2.2) กรมทางหลวงชนบท

มีหน้าที่พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง การก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงให้มีโครงข่ายทางหลวงที่สมบูรณ์ ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

3) กลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

3.1) กรมการขนส่งทางบก

มีหน้าที่กำกับดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย กฎ ระเบียบ ประสานและวางแผนให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกเกิดความคล่องตัว สะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย

3.2) กรมเจ้าท่า

มีหน้าที่กำกับดูแล การส่งเสริม การพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี ให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า ท่าเรือ อู่เรือ กองเรือไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข็มแข็ง

3.3) กรมท่าอากาศยาน

มีหน้าที่ส่งเสริมพัฒนาโครงข่ายและส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน และท่าอากาศยานให้มีความปลอดภัย และมีประสิทธิภาพ

3.4) กรมการขนส่งทางราง

มีหน้าที่เกี่ยวกับการเสนอแนะนโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางราง การกำกับดูแลมาตรฐานและระเบียบทางด้านความปลอดภัย การบำรุงทาง และการประกอบกิจการ วางแผนโครงข่าย พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศให้มีโครงข่ายที่สมบูรณ์ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ เชื่อมต่อกับการขนส่งระบบอื่นและประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งมีการศึกษาและพัฒนาให้เกิดนวัตกรรมขึ้นในระดับประเทศและระดับภูมิภาค เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง

2.4.2 รัฐวิสาหกิจ 12 หน่วยงาน

1) ด้านการขนส่งทางบกและระบบราง

1.1) การรถไฟแห่งประเทศไทย

มีหน้าที่ให้บริการรถไฟ โดยมุ่งตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการให้บริการขนส่งในเชิงสังคม เพื่อประโยชน์ส่วนรวมของประชาชนและประเทศ และตอบสนองนโยบายในการให้บริการขนส่งราคาต่ำ และมีประสิทธิภาพของรัฐ รวมทั้งพัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง

1.2) บริษัท รถไฟฟ้า ร.ฟ.ท. จำกัด

มีหน้าที่บริหารและให้บริการโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและสถานีรับส่งผู้โดยสารอากาศยานในเมืองให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ประกอบด้วยการให้บริการรถไฟฟ้าด่วนและรถไฟฟ้าธรรมดา

1.3) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

มีหน้าที่จัดให้มีและให้บริการระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ทันสมัย และได้มาตรฐานสากลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อลดปัญหาการเดินทางและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และเพื่อคุณภาพชีวิตและคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีกว่า

1.4) บริษัท เอสอาร์ที แอสเสท จำกัด

มีหน้าที่พัฒนาอสังหาริมทรัพย์ โดยการเช่าพื้นที่จากการรถไฟแห่งประเทศไทยหรือซื้อที่ดินจากองค์กรอื่น เพื่อนำมาพัฒนาพื้นที่โครงการหรือเพิ่มมูลค่าสินทรัพย์ รวมทั้งบริหารจัดการสัญญาเช่า และบริการจัดสรรพื้นที่

1.5) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย

มีหน้าที่จัดให้มี พัฒนา/ปรับปรุงทางพิเศษให้เป็นไปตามมาตรฐานและปลอดภัย ให้บริการอย่างมีนวัตกรรมและคุณค่าเพิ่ม บริหารจัดการสินทรัพย์อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพการดำเนินธุรกิจทางพิเศษและประโยชน์ต่อสังคม รวมทั้ง พัฒนาระบบบริหารจัดการและการลงทุนเพื่อเพิ่มมูลค่าองค์การ

1.6) องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

มีหน้าที่ให้บริการด้านขนส่งมวลชนกรุงเทพ โดยให้บริการรถโดยสารทุกประเภทและบริษัทรถร่วมแก่ประชาชนทั่วไปในเขตกรุงเทพและจังหวัดใกล้เคียง คือ นครปฐม นนทบุรี ปทุมธานี สมุทรปราการ และสมุทรสาคร และรองรับความต้องการของประชาชนให้ทั่วถึ'

1.7) บริษัท ขนส่ง จำกัด

มีหน้าที่รับทำการขนส่งโดยทั่วไป เพื่อบริการการเดินรถขนส่งผู้โดยสาร และกิจการต่อเนื่อง โดยมุ่งเน้นความปลอดภัย ความสะดวก ความตรงต่อเวลา และความทันสมัย ที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาด ทั้งธุรกิจเดินรถและธุรกิจบริหารสถานี จัดบริการเดินรถให้มีลักษณะโครงข่ายที่ครอบคลุมทั่วประเทศและเชื่อมต่อระหว่างประเทศ พัฒนาสถานีและศูนย์ซ่อมบำรุงในลักษณะที่ครบวงจร รวมทั้งยกระดับมาตรฐานในการกำกับดูแลรถบริษัทและผู้ประกอบการรถร่วม

2) ด้านการขนส่งทางน้ำ

2.1) การท่าเรือแห่งประเทศไทย

มีหน้าที่บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน ร่วมทุนกับภาครัฐ ภาคเอกชนในกิจการท่าเรือ และกิจการที่เกี่ยวเนื่อง เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้าให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistic Chain) ระหว่างท่าเรือ และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

3) ด้านการขนส่งทางอากาศ

3.1) สถาบันการบินพลเรือน

มีหน้าที่ดำเนินการผลิต และให้การฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินและดำเนินกิจการเกี่ยวกับบริการช่างอากาศยาน บริการอากาศยาน และกิจการอื่นๆ เกี่ยวกับการบิน โดยมุ่งเน้นการผลิตและฝึกอบรมเพื่อพัฒนาบุคลากรทั้งด้านการบินพลเรือนในประเทศ และระหว่างประเทศตามมาตรฐานสากลที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้กำหนดไว้ให้เพียงพอเพื่อสนับสนุนหน่วยงานการขนส่งทางอากาศของภาครัฐและเอกชนให้เป็นไปตามแผนพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศ

3.2) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

มีหน้าที่บริหารจัดการการบริการการเดินอากาศให้มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบและวิธีการในการให้บริการการเดินอากาศให้มีความปลอดภัยสูงสุด โดยใช้เทคโนโลยีที่นำสมัยตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการอย่างรวดเร็ว เสริมสร้างความมีส่วนร่วมของผู้รับบริการ และสร้างความร่วมมือกับพันธมิตร เพื่อเพิ่มบทบาทและศักยภาพในการให้บริการและการยอมรับสู่เวทีระดับโลก

3.3) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

มีหน้าที่ส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมทั้งดำเนินกิจการอื่นที่เกี่ยวกับหรือต่อเนื่องกับการประกอบกิจการท่าอากาศยาน ได้แก่ กิจการตั้งสนามบินหรือที่ขึ้น - ลงชั่วคราวของอากาศยาน การจัดตั้งเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ การให้บริการต่างๆ เกี่ยวกับอากาศยานสินค้า พัสดุภัณฑ์ ผู้โดยสารและลูกจ้างของผู้ประกอบธุรกิจในการเดินอากาศ รวมทั้งการให้บริการหรือสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวเนื่องกับกิจการดังกล่าว

3.4) บริษัท โรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำกัด

มีหน้าที่ดำเนินกิจการโรงแรม ที่พัก และธุรกิจที่เกี่ยวเนื่องอื่นๆ

2.4.3 องค์การมหาชน 1 หน่วยงาน

สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

มีหน้าที่จัดทำยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ วิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง สร้างนวัตกรรมเกี่ยวกับระบบราง วิจัยและพัฒนามาตรฐานระบบรางและระบบการทดสอบด้านระบบราง รับรองมาตรฐานและประเมินคุณภาพสำหรับใช้ประกอบการยื่นคำขอใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งทางราง ร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในประเทศและต่างประเทศด้านการวิจัยและนวัตกรรมและการรับแลกเปลี่ยน ถ่ายทอด และพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง รวมทั้งเป็นศูนย์กลางในการรับ แลกเปลี่ยน และถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง อีกทั้งพัฒนาบุคลากรด้านระบบรางโดยจัดให้มีการฝึกอบรมเพื่อให้การรับรองความรู้ทักษะแก่บุคลากรด้านระบบราง และจัดทำฐานข้อมูลด้านเทคโนโลยีระบบรางเพื่อรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับงานวิจัยและนวัตกรรม หน่วยงาน ผู้เชี่ยวชาญ และข้อมูลอื่นที่เกี่ยวข้องกับเทคโนโลยีระบบราง

2.4.4 องค์กรอิสระ 1 หน่วยงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

มีหน้าที่กำกับ ดูแล ควบคุม ส่งเสริม และพัฒนากิจการการบินพลเรือน ทั้งในด้านนิรภัย การรักษาสิ่งแวดล้อม การรักษาความปลอดภัย การอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางอากาศ เศรษฐกิจการขนส่งทางอากาศ และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินพลเรือนให้เป็นไปตามกฎหมายและมาตรฐานสากล ดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายว่าด้วยความผิดบางประการต่อการเดินอากาศ รวมทั้งส่งเสริม และพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางอากาศ อุตสาหกรรมการบินและกิจการการบินพลเรือนให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล และประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับกิจการการบินพลเรือนให้สามารถดำเนินการและแข่งขันได้ในระดับสากล

3. ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ

(แบบ สว.69-01 (กระทรวง))

ภาพรวมงบประมาณของหน่วยรับงบประมาณ

■ **ภาพรวมกระทรวง/หน่วยรับงบประมาณ**

ชื่อหน่วยงาน กระทรวงคมนาคม

: **งบประมาณภาพรวมกระทรวง หมายถึง** งบประมาณรวมของหน่วยรับงบประมาณระดับกรม องค์การมหาชน รัฐวิสาหกิจ กองทุนและเงินทุนหมุนเวียน หรือหน่วยงานในกำกับของกระทรวง

1. จำแนกตามลักษณะรายจ่าย (ปี 2567 – 2569)

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	**228,803.5948**	**244,576.9679**	**261,292.5479**	**16,715.5800**	**6.83**
1.1 รายจ่ายประจำ	29,272.9290	30,709.5993	30,666.2082	(43.3911)	(0.14)
1.2 รายจ่ายลงทุน	199,530.6658	213,867.3686	230,626.3397	16,758.9711	7.84

2. จำแนกตามงบรายจ่าย (ปี 2567 – 2569)

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	**228,803.5948**	**244,576.9679**	**261,292.5479**	**16,715.5800**	**6.83**
2.1 งบบุคลากร	9,532.8702	9,598.2268	9,391.2944	(206.9324)	(2.16)
2.2 งบดำเนินงาน	2,064.8589	2,564.0015	2,476.4885	(87.5130)	(3.41)
2.3 งบลงทุน	191,277.8102	200,476.0967	216,041.5295	15,565.4328	7.76
2.4 งบเงินอุดหนุน	3,815.5149	4,607.3710	4,175.0872	(432.2838)	(9.38)
2.5 งบรายจ่ายอื่น	22,112.5406	27,331.2719	29,208.1483	1,876.8764	6.87

3. เงินนอกงบประมาณ (ปี 2567 – 2569)

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

รายการ	ปี 2567 (1)	ปี 2568 (2)	ปี 2569 (3)	เปรียบเทียบ (2) และ (3)	
				เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
3.1 เงินนอกงบประมาณสะสมคงเหลือยกมา	**42,420.4059**	**39,212.4918**	**27,440.8487**	**(11,771.6431)**	**(30.02)**
3.2 รายได้ประเภทเงินนอกงบประมาณ	**143,762.0465**	**182,528.5158**	**195,110.5978**	**12,582.0820**	**6.89**
3.3 รวมเงินนอกงบประมาณทั้งสิ้น (3.1+3.2)	**186,182.4524**	**221,741.0076**	**222,551.4465**	**810.4389**	**0.37**
3.4 นำไปสมทบกับงบประมาณ*	**1,303.6225**	**3,234.6749**	**2,615.0045**	**(619.6704)**	**(19.16)**
(1) งบบุคลากร	-	-	-	-	-
(2) งบดำเนินงาน	-	-	-	-	-
(3) งบลงทุน	1,188.8118	3,104.9171	2,481.2555	(623.6616)	(20.09)
(4) งบเงินอุดหนุน	114.8107	129.7578	133.7490	3.9912	3.08
(5) งบรายจ่ายอื่น	-	-	-	-	-
3.5 คงเหลือหลังหักเงินนำไปสมทบกับงบประมาณ (3.3-3.4)	**184,878.8299**	**218,506.3327**	**219,936.4420**	**1,430.1093**	**0.65**
3.6 แผนการใช้จ่ายอื่น	**145,666.3381**	**191,065.4840**	**195,956.2787**	**4,890.7947**	**2.56**
(1) ภารกิจพื้นฐาน	101,100.8361	116,116.9040	111,576.5658	(4,540.3382)	(3.91)
- รายจ่ายประจำ	90,860.9156	98,940.6377	98,071.8604	(868.7773)	(0.88)
- รายจ่ายลงทุน	10,239.9205	17,176.2663	13,504.7054	(3,671.5609)	(21.38)
(2) ภารกิจเพื่อการพัฒนา	44,565.5020	74,948.5800	84,379.7129	9,431.1329	12.58
- รายจ่ายประจำ	-	-	-	-	-
- รายจ่ายลงทุน	44,565.5020	74,948.5800	84,379.7129	9,431.1329	12.58
3.7 คงเหลือ (3.5-3.6)	**39,212.4918**	**27,440.8487**	**23,980.1633**	**(3,460.6854)**	**(12.61)**

หมายเหตุ : * วงเงินที่นำไปสมทบตามแนวทางการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ตามฐานข้อมูลสำนักงบประมาณ และ/หรือ เอกสารงบประมาณ

4. ภาพรวมงบประมาณรายจ่าย จำแนกรายกรม/หน่วยงาน

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยรับงบประมาณ (รายกรม)	ปีงบประมาณ 2568 (1)	ปีงบประมาณ 2569 (2)					เปรียบเทียบ (1) และ (2)(ก)	
		งบประมาณที่ได้รับการจัดสรร (ก)	ลักษณะรายจ่าย: รายจ่ายประจำ (ข)	ลักษณะรายจ่าย: รายจ่ายลงทุน (ค)	เงินนอกงบประมาณนำไปสมทบ (ง)	รวม (จ) = (ก) + (ง)	เพิ่มขึ้น/ลดลง	ร้อยละ
รวมทั้งสิ้น	**244,576.9679**	**261,292.5479**	**30,666.2082**	**230,626.3397**	**2,615.0045**	**263,907.5524**	**16,715.5800**	**6.83**
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	563.9752	1,123.8965	447.8265	676.0700	-	1,123.8965	559.9213	99.28
2. กรมเจ้าท่า	4,913.8465	4,253.3352	946.7587	3,306.5765	-	4,253.3352	(660.5113)	(13.44)
3. กรมการขนส่งทางบก	3,652.2050	3,913.5611	2,706.3107	1,207.2504	-	3,913.5611	261.3561	7.16
4. กรมท่าอากาศยาน	5,356.4131	5,349.1860	601.0447	4,748.1413	-	5,349.1860	(7.2271)	(0.13)
5. กรมทางหลวง	127,501.0523	131,932.2864	5,407.1576	126,525.1288	1,763.3224	133,695.6088	4,431.2341	3.48
6. กรมทางหลวงชนบท	50,643.4850	53,598.9756	1,542.1784	52,056.7972	-	53,598.9756	2,955.4906	5.84
7. สนง. นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	261.9280	274.1825	163.2604	110.9221	-	274.1825	12.2545	4.68
8. กรมการขนส่งทางราง	146.0843	142.1665	116.1361	26.0304	-	142.1665	(3.9178)	(2.68)
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	313.8536	168.5949	128.2586	40.3363	-	168.5949	(145.2587)	(46.28)
10. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1,965.1008	2,653.6425	-	2,653.6425	-	2,653.6425	688.5417	35.04
11. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	4,138.9892	4,897.7136	3,503.7536	1,393.9600	-	4,897.7136	758.7244	18.33
12. สถาบันการบินพลเรือน	285.0065	308.2941	116.5069	191.7872	157.8421	466.1362	23.2876	8.17
13. การรถไฟแห่งประเทศไทย	21,525.7419	19,418.5397	8,081.9909	11,336.5488	-	19,418.5397	(2,107.2022)	(9.79)
14. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	23,270.2571	33,258.1733	6,905.0251	26,353.1482	693.8400	33,952.0133	9,987.9162	42.92
15. บริษัท ขนส่ง จำกัด	39.0294	-	-	-	-	-	(39.0294)	(100.00)

5. ภาพรวมงบประมาณรายจ่ายตามกลุ่มแผนงาน จำแนกรายกรม/หน่วยงาน

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยงาน	แผนงานพื้นฐาน	แผนงานยุทธศาสตร์	แผนงานบูรณาการ	แผนงาน บุคลากรภาครัฐ	รายการ ค่าดำเนินการภาครัฐ	รวมทั้งสิ้น
รวม	5,295.5801	213,277.2716	6,321.3090	9,664.2355	26,734.1517	261,292.5479
ส่วนราชการ	**3,285.7941**	**181,975.3086**	**5,919.1961**	**9,575.8859**	**-**	**200,756.1847**
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	925.9989	21.5050	-	176.3926	-	1,123.8965
2. กรมเจ้าท่า	-	3,195.2439	331.6736	726.4177	-	4,253.3352
3. กรมการขนส่งทางบก	-	2,031.8136	-	1,881.7475	-	3,913.5611
4. กรมท่าอากาศยาน	-	5,024.3995	-	324.7865	-	5,349.1860
5. กรมทางหลวง	1,520.8626	121,890.8974	3,639.3550	4,881.1714	-	131,932.2864
6. กรมทางหลวงชนบท	687.1539	49,581.9465	1,933.0047	1,396.8705	-	53,598.9756
7. สนง. นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	67.4759	93.7172	13.7858	99.2036	-	274.1825
8. กรมการขนส่งทางราง	64.7813	31.1475	-	46.2377	-	142.1665
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	19.5215	104.6380	1.3770	43.0584	-	168.5949
รัฐวิสาหกิจ	**2,009.7860**	**31,301.9630**	**402.1129**	**88.3496**	**26,734.1517**	**60,536.3632**
10. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	3.6425	2,650.0000	-	-	-	2,653.6425
11. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	105.0000	2,309.3202	-	-	2,483.3934	4,897.7136
12. สถาบันการบินพลเรือน	219.9445	-	-	88.3496	-	308.2941
13. การรถไฟแห่งประเทศไทย	1,681.1990	5,257.4128	402.1129	-	12,077.8150	19,418.5397
14. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	-	21,085.2300	-	-	12,172.9433	33,258.1733

4. ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ แผนงาน เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กับเป้าหมายการให้บริการกระทรวง

(แบบ สว.69-02 (กระทรวง))

ความเชื่อมโยงยุทธศาสตร์การจัดสรรงบประมาณ แผนงาน เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ กับเป้าหมายการให้บริการกระทรวง

■ ภาพรวมกระทรวง/หน่วยรับงบประมาณ
ชื่อหน่วยงาน กระทรวงคมนาคม

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอกงบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
รวมทั้งสิ้น		**261,292.5479**	**2,615.0045**	**263,907.5524**
1. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แนวทางย่อยการท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ**		**308.8521**	**-**	**308.8521**
	1.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตเมืองและภูมิภาค - ตัวชี้วัด : พัฒนาและปรับปรุงท่าเรือท่องเที่ยว 2 แห่ง	308.8521	-	308.8521
2. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก**		**5,988.2584**	**405.1340**	**6,393.3924**
	2.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ - ตัวชี้วัด : โครงสร้างพื้นฐานทางถนนในเขตพิเศษภาคตะวันออกได้รับการพัฒนา 76.369 กิโลเมตร - ตัวชี้วัด : โครงสร้างพื้นฐานทางรางในเขตพิเศษภาคตะวันออกได้รับการปรับปรุง 98.456 กิโลเมตร	5,988.2584	405.1340	6,393.3924

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอก งบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
3. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์**		**211,175.0124**	**2,052.0284**	**213,227.0408**
	3.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ - ตัวชี้วัด : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ร้อยละ 6.4	74,991.0806	1,358.1884	76,349.2690
	3.2 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตเมืองและภูมิภาค - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 35 - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะเมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า ร้อยละ 8.16 - ตัวชี้วัด : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ร้อยละ 14.80 - ตัวชี้วัด : โครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว ร้อยละ 249.912 กิโลเมตร - ตัวชี้วัด : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ (รถไฟฟ้า) ในเขตเมืองเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.75 - ตัวชี้วัด : โครงข่ายทางหลวงชนบทได้รับการยกระดับมาตรฐานทาง 174.005 กิโลเมตร	42,728.1571	693. 8400	43,421.9971

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอก งบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
3. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์**	**3.3 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย** - ตัวชี้วัด : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ไม่เกิน 4.10 คนต่อประชากร 1 แสนคน - ตัวชี้วัด : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะลดลงจากค่าเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง ร้อยละ 2 - ตัวชี้วัด : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ ไม่เกิน 0.011 รายต่อประชากร 1 แสนคน - ตัวชี้วัด : มาตรฐานด้านความปลอดภัยทางอากาศเป็นไปตามองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด ร้อยละ 100 - ตัวชี้วัด : ปริมาณผู้โดยสารรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน ไม่น้อยกว่า 14 ล้านคน	85,095.0047	-	85,095.0047
	3.4 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ร้อยละ 4	4,213.9367	-	4,213.9367
	3.5 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : พัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ - ตัวชี้วัด : ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน จำนวน 54 ล้านคน - ตัวชี้วัด : ความก้าวหน้าการดำเนินโครงการพัฒนาระบบบริหารจัดการการขนส่งสินค้าชายแดน ร้อยละ 100	4,146.8333	-	4,146.8333

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอก งบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
4. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน**		**5,295.5801**	**70.7081**	**5,366.2882**
	4.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ - ตัวชี้วัด : ชดเชยค่ากรรมสิทธิ์ที่ดินงานทางพิเศษ 2 สายทาง	243.1085	70.7081	313.8166
	4.2 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : อัตราการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่ระดับเหตุอันตรายร้ายแรงของการขนส่งทางรถไฟ 5.12 ครั้งต่อล้านกิโลเมตร – เที่ยว - ตัวชี้วัด : หน่วยงานที่ผ่านเกณฑ์การประเมิน ITA (85 คะแนนขึ้นไป) ร้อยละ 90	5,052.4716	-	5,052.4716
5. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน **แผนงาน : แผนงานบุคลากรภาครัฐ** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานบุคลากรภาครัฐ (ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน)**		**9,664.2355**	**87.1340**	**9,751.3695**
	5.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : -	9,664.2355	87.1340	**9,751.3695**

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอก งบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
6. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสัง **แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม**		**2,094.9838**	**-**	**2,094.9838**
	6.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : -	2,094.9838	-	2,094.9838
7. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **แผนงาน : แผนงานยุทธศาสตร์จัดการผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานยุทธศาสตร์จัดการผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ**		**7.2754**	**-**	**7.2754**
	7.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : มีวิธีการในการวิเคราะห์และประเมินผลการลดก๊าซเรือนกระจกภายใต้มาตรการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานของยานพาหนะที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ ร้อยละ 100	7.2754	-	**7.2754**

ยุทธศาสตร์การจัดสรรฯ/แผนงาน/เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมายการให้บริการกระทรวง	งบประมาณ ปี 2569 (1)	เงินนอก งบประมาณ (2)	รวม (1) + (2)
8. ยุทธศาสตร์ : ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม **แผนงาน : แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แนวทางย่อยการพัฒนาการจัดการน้ำเชิงลุ่มน้ำทั้งระบบเพื่อเพิ่มความมั่นคงด้านน้ำของประเทศ**		**22.8215**	**-**	**22.8215**
	8.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในเขตเมืองและภูมิภาค - ตัวชี้วัด : จำนวนร่องน้ำที่ได้รับการขุดลอกและบำรุงรักษาเพื่อการอนุรักษ์และฟื้นฟู 1 ร่องน้ำ	22.8215	-	22.8215
9. ยุทธศาสตร์ : ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ **แผนงาน : แผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : แผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล**		**1.3770**	**-**	**1.3770**
	9.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : -	1.3770	-	1.3770
10. ยุทธศาสตร์ : รายการค่าดำเนินการภาครัฐ **แผนงาน : แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ** **เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ : -**		**26,734.1517**	**-**	**26,734.1517**
	10.1 เป้าหมายการให้บริการกระทรวง : เพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะและการเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย - ตัวชี้วัด : -	26,734.1517	-	26,734.1517

5. โครงการสำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

(แบบ สว.69-03 (กระทรวง))

โครงการที่สำคัญ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

ชื่อหน่วยงาน กระทรวงคมนาคม

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
1. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ : โครงการก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงแผ่นดิน** **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ก่อสร้างสะพานแล้วเสร็จ 14 แห่ง **เชิงปริมาณ :** ระยะทางที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ 466.441 กม. **เชิงคุณภาพ** : ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100	57,961.0828	งบลงทุน : 57,509.8211 ลบ. งบรายจ่ายอื่น : 451.2617 ลบ.	**กรมทางหลวง**	(1) ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ ได้แก่ : งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน : ค่าก่อสร้างทางและสะพาน 27 รายการ (2) งบผูกพันตามสัญญา : งานก่อสร้างทางและสะพาน 240 รายการ : งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ 30 รายการ (3) รายการผูกพันใหม่ปี 2569 : งานก่อสร้างทางและสะพาน 2 รายการ : งานจ้างที่ปรึกษาสำรวจและออกแบบ 7 รายการ	กรมทางหลวงมีหน้าที่ดูแลรับผิดชอบการพัฒนาทางหลวงสายหลักของประเทศให้เป็นทางหลวงที่ได้รับมาตรฐาน ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาด้านเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งอำนวยความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการเดินทาง แต่เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างต่อเนื่อง เกิดการขยายตัวของเมืองหลักตามภูมิภาคและจังหวัดต่างๆ ทำให้การพัฒนาพื้นที่และสภาพสังคมมีลักษณะที่เปลี่ยนแปลงไปจากอดีต ปริมาณจราจรมีการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหาอุบัติเหตุตามมา ดังนั้นกรมทางหลวงจึงได้จัดทำแผนพัฒนาทางหลวงเพื่อรองรับการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว โดยคำนึงการเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง และการขนส่ง	โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินทั่วประเทศ	พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนให้เกิดความเชื่อมโยงและคล่องตัว เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					สินค้าที่สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย อีกทั้งส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจให้บรรลุตามเป้าหมาย		
2. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ผลผลิต : การบำรุงรักษาและบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงและสะพาน** **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ระยะทางโครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ 80,072 กม./2 ช่องจราจร **เชิงปริมาณ :** โครงข่ายทางหลวงได้รับการบำรุงรักษาให้มีร้อยละของระยะทางที่มีค่าดัชนีความขรุขระสากล (IRI) เฉลี่ยไม่เกิน 3.5 ของทั้งโครงข่าย ร้อยละ 87 **เชิงเวลา :** ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด ร้อยละ 100 **เชิงต้นทุน :** ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ ร้อยละ 100	**36,589.5659**	งบลงทุน : 36,408.7585 ลบ. งบรายจ่ายอื่น : 180.8074 ลบ.	**กรมทางหลวง**	ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว)	ถนนทางหลวงเมื่อใช้งานเป็นระยะเวลาหนึ่งจะเกิดการเสื่อมสภาพ จำเป็นต้องได้รับการบำรุงรักษาตามรอบอายุการใช้งาน เพื่อยืดอายุบริการให้ได้ตามที่ออกแบบไว้ เพื่อให้ทางหลวงอยู่ในสภาพที่ใช้การได้ดี ได้มาตรฐาน ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนได้ใช้ระบบการขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพทำให้การเดินทางมีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย **สภาพปัญหา/ความต้องการ:** สภาพทางหลวงในหลายพื้นที่ของประเทศมีการเสื่อมสภาพอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนผลกระทบจากภัยธรรมชาติต่าง ๆ อาทิ น้ำท่วม ดินสไลด์ และการชะล้างของน้ำฝน ส่งผลให้ถนนทางหลวงเกิดความเสียหาย เช่น การแตกร้าวของผิวแอสฟัลต์	แขวงทางหลวงทั่วประเทศ และมีความพร้อมดำเนินการ สามารถดำเนินโครงการได้ทันทีที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ	ถนนทางหลวงอยู่ในสภาพที่ดี ได้มาตรฐาน และเป็นการยกระดับคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน ผู้ใช้ทาง รวมถึงอำนวยความสะดวก และความปลอดภัยของโครงข่ายถนนต่อการเดินทาง และการขนส่งทางถนนให้มีประสิทธิภาพ

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					การทรุดตัวของชั้นทาง รวมถึงการเกิดหลุมบ่อและร่องล้อ เป็นต้น ดังนั้น การบำรุงรักษาถนนทางหลวงจึงมีความสำคัญต่อประชาชนผู้ใช้เส้นทาง ตลอดจนสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในระดับพื้นที่และระดับชาติอย่างยั่งยืน **ความจำเป็นเร่งด่วน** : หากไม่มีการบำรุงรักษาอย่างสม่ำเสมอ ถนนจะเกิดความเสียหายสะสม เช่น เกิดหลุมบ่อ เกิดการแตกร้าว และเกิดความเสียหายถึงโครงสร้างชั้นทาง เป็นต้น และเมื่อความเสียหายลุกลามจนถึงชั้นโครงสร้างทาง จะทำให้ต้องใช้งบประมาณในการซ่อมแซมบูรณะมากขึ้น		

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ
3. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ : โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - ศูนย์วัฒนธรรม** **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ชำระค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน 376 ราย **เชิงปริมาณ :** ชำระคืนตามสัญญาร่วมทุน ร้อยละ 100	12,557.0000	งบลงทุน	**การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย**	(1) ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเป็นรายการปีเดียว วงเงิน 6,557 ลบ. (2) ค่าสนับสนุนงานโยธาตามสัญญาสัมปทาน เป็นรายการผูกพัน วงเงิน 6,000 ลบ. โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 95,432.0400 ล้านบาท และมีระยะเวลาในการผูกพันงบประมาณ 6 ปี	**ที่มา :** คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 28 มกราคม 2563 อนุมัติการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์ - มีนบุรี (สุวินทวงศ์) ในรูปแบบ PPP Net Cost โดยภาครัฐลงทุนค่างานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและภาคเอกชนลงทุนค่างานโยธา และค่างานระบบรถไฟฟ้า ขบวนรถไฟฟ้า บริหารการเดินรถและซ่อมบำรุงรักษาทั้งเส้นทาง รวมทั้งค่าจ้างที่ปรึกษาด้วย **สภาพปัญหา/ความต้องการ :** เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางฝั่งตะวันออก - ตะวันตกของกรุงเทพฯ และรองรับการเดินทางของประชาชนเข้าสู่พื้นที่ใจกลางเมือง	**สถานที่ดำเนินการ :** เริ่มที่สถานีบางขุนนนท์ เชื่อมต่อกับสายสีน้ำเงินและรถไฟฟ้าสายสีแดง โดยเป็นโครงสร้างอุโมงค์ใต้ดินผ่านโรงพยาบาลศิริราช ลอดใต้แม่น้ำเจ้าพระยา ผ่านสนามหลวงเชื่อมสายสีม่วงที่สถานีอนุสาวรีย์ประชาธิปไตย เข้าถนนหลานหลวง ผ่านแยกยมราช ผ่านแยกประตูน้ำ เชื่อมรถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงค์ที่ราชปรารถ เข้าถนนอโศกดินแดง ผ่านศาลาว่าการกรุงเทพฯ 2 ผ่านชุมชนประชาสงเคราะห์ ไปสถานีศูนย์วัฒนธรรมฯ เชื่อมสายสีส้มตะวันออกและสายเฉลิมรัชมงคล **ความก้าวหน้างาน :** ณ 31 พ.ค. 2566 : งานจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินแล้วเสร็จ ร้อยละ 37.18 : งานโยธาแล้วเสร็จ ร้อยละ 9.71	การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
4. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ผลผลิต : การเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับความปลอดภัยบนทางหลวง** **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไข 2,303 จุด **เชิงคุณภาพ :** จุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายที่ได้รับการแก้ไขอย่างมีคุณภาพ ร้อยละ 100 **เชิงเวลา :** ระยะเวลาดำเนินงานแล้วเสร็จตามแผนที่กำหนด ร้อยละ 100 **เชิงต้นทุน :** ค่าใช้จ่ายอยู่ภายในวงเงินงบประมาณที่ได้รับ ร้อยละ 100	**12,015.2983**	งบลงทุน: 11,941.7960 ลบ. งบรายจ่ายอื่น: 73.5023 ลบ.	**กรมทางหลวง**	(1) ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว) (2) ลักษณะการดำเนินการ เช่น กิจกรรมอำนวยความปลอดภัยทางถนน/ กิจกรรมปรับปรุงความปลอดภัยบริเวณหน้าโรงเรียน/ กิจกรรมยกระดับความปลอดภัยบริเวณทางแยกขนาดใหญ่/ กิจกรรมปรับปรุงการแบ่งทิศทางการจราจรเพื่อความปลอดภัย/ กิจกรรมยกระดับมาตรฐานการป้องกันอันตรายข้างทางหลวง เป็นต้น	สภาพปัญหาและความต้องการ เนื่องจากอุบัติเหตุบนทางหลวงสร้างความเสียหายแก่เศรษฐกิจและสังคม เพราะการขับขี่ฝ่าฝืนกฎหมาย วินัยในการขับขี่ รวมไปถึงการเปลี่ยนแปลงของสภาพการจราจรและพื้นที่ชุมชนสองข้างทาง จึงต้องมีการปรับปรุงกายภาพและติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความปลอดภัยเพิ่มเติมให้ครบถ้วน และทดแทนส่วนที่ชำรุดเสียหายหรือหมดอายุการใช้งาน เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดเสี่ยงและบริเวณอันตรายบนทางหลวงทั่วประเทศ ซึ่งเป็นโครงข่ายคมนาคมหลัก ความจำเป็นเร่งด่วน ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน เพื่อลดความเสี่ยง ความรุนแรงของอุบัติเหตุ เพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายโลกเพื่อความปลอดภัยทางถนน	พื้นที่ดำเนินการมีความพร้อมสามารถดำเนินโครงการได้ทันทีที่ได้รับจัดสรรงบประมาณ โดยก่อนพิจารณาจัดสรรได้ตรวจสอบความพร้อมโครงการกับทางพื้นที่เรียบร้อยแล้ว	เพิ่มประสิทธิภาพความปลอดภัยบนทางหลวง

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
5. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ : โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก** **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ปริมาณรถที่เข้าจอดพักบริเวณจุดจอดพักรถ ไม่น้อยกว่า 400,000 คัน **เชิงปริมาณ :** ปริมาณรถบรรทุกที่ผ่านการตรวจสอบระบบควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ไม่น้อยกว่า 40,000,000 คัน **เชิงคุณภาพ :** ปริมาณการจับกุมรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินที่สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ร้อยละ 0.1 **เชิงคุณภาพ :** จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกบนเส้นทางที่มีจุดจอดพักรถบรรทุกลดลง ร้อยละ 5	**1,809.3895**	งบลงทุน : 1,809.3895 ลบ.	**กรมทางหลวง**	(1) ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว) 48 รายการ (2) งบผูกพันตามสัญญาโดยได้มีการก่อหนี้ผูกพัน ปีงบประมาณ 2566 : 1 รายการ ปีงบประมาณ 2567 : 4 รายการ ปีงบประมาณ 2568 : 5 รายการ (3) เป็นรายการผูกพันใหม่ ปี 2569 : 7 รายการ **โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 1,809.3895 ล้านบาท** และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	โครงการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกและสถานีตรวจสอบน้ำหนัก นั้นได้เริ่มตั้งแต่มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พ.ค. 2554 เห็นชอบคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ (กบส.) ครั้งที่ 2/2554 เมื่อวันที่ 11 เม.ย. 2554 มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจุดพักรถบรรทุกให้ครอบคลุมเส้นทางการขนส่งสินค้า จนได้มีแผนแม่บทการพัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุก ปี 2559-2573 โดยมอบหมายให้กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานเจ้าของโครงการ และกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้กำกับการบังคับใช้จุดพักรถบรรทุก จนกระทั่งมีงานศึกษาความเหมาะสมในการจัดตั้งจุดจอดพักรถบรรทุกมาตั้งแต่นั้นจนถึงปัจจุบัน อีกทั้งกรมทางหลวงมีหน้าที่ส่วนนึงในการกำกับและบังคับใช้กฎหมายการบรรทุกน้ำหนักให้เป็นไปตามพิกัดน้ำหนักกฎหมาย มีมติคณะรัฐมนตรี 28 ธ.ค. 2564 เห็นชอบข้อเสนอแนะเพื่อ	พื้นที่ดำเนินการบริเวณจุดจอดพักรถบรรทุก พื้นที่ที่ดินสงวนของกรมทางหลวง และสถานีตรวจสอบน้ำหนักในพื้นที่ที่เป็นเส้นทางหลบเลี่ยงของรถบรรทุกให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ โดยโครงการทั้งหมดมีความพร้อมในการดำเนินการ โดยมีร่างข้อกำหนด ราคากลาง และแบบการก่อสร้างพร้อมดำเนินการ	รถบรรทุกที่สัญจรบนทางหลวงได้รับการตรวจสอบน้ำหนักมากยิ่งขึ้นเป็นการป้องปรามไม่ให้รถบรรทุกน้ำหนักเกินกระทำผิดกฎหมาย เพื่อสนับสนุนด้านเศรษฐกิจในการขนส่งทางรถบรรทุกให้เกิดความเท่าเทียม ไม่เกิดความเลื่อมล้ำในการกระทำผิดกฎหมายในการบรรทุกน้ำหนักเกินซึ่งทำให้ถนนเสียหาย ส่งผลต่อประชาชนผู้ใช้ทางและภาคการขนส่ง

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					ป้องกันการทุจริตเกี่ยวกับรถบรรทุกน้ำหนักเกินตามที่คณะกรรมการ ป.ป.ช. ที่ในเนื้อหาส่วนหนึ่งให้ใช้เทคโนโลยี Weigh In Motion หรือสถานีตรวจสอบน้ำหนักชนิด WIM เพื่อช่วยลดการใช้ดุลยพินิจของเจ้าหน้าที่ เพิ่มความโปร่งใสและลดปัญหาการทุจริตของเจ้าหน้าที่ได้ รวมถึงมีแผนการใช้เทคโนโลยีควบคุมน้ำหนักยานพาหนะให้ครอบคลุมโครงข่ายทางหลวงของกรมทางหลวงที่มีอยู่ เพื่อให้สนับสนุนงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะมีอย่างประสิทธิภาพ		
6. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ** **ตัวชี้วัด :** **เชิงคุณภาพ :** ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่องน้ำ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 **โครงการสำคัญ : งานขุดลอก (5 ร่องน้ำเศรษฐกิจ)** ได้แก่ - ร่องน้ำบางปะกง อ.บางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา	589.4286	งบลงทุน	**กรมเจ้าท่า**	ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว)	เป็นร่องน้ำที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจ	จ.ฉะเชิงเทรา จ. สงขลา จ.ปัตตานี จ.สมุทรสาคร จ.สุราษฎร์ธานี	1. สามารถเดินเรือเข้าออกร่องน้ำได้อย่างปลอดภัย สะดวก 2. สามารถลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าจากการรอระดับน้ำ 3. ส่งเสริมระบบเครือข่ายการคมนาคมขนส่ง (Logistic) ในการกระจายสินค้า รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ รวมถึงสนับสนุนเศรษฐกิจอื่นๆ ในพื้นที่ เช่น เรือประมง เรือท่องเที่ยว

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
- ร่องน้ำสงขลา (ร่องนอก) อ.เมืองสงขลา จ.สงขลา - ร่องน้ำปัตตานีและบริเวณที่จอดพักเรือปัตตานี อ.เมืองปัตตานี จ.ปัตตานี - ร่องน้ำสมุทรสาคร (ท่าจีน) อ.เมืองสมุทรสาคร จ.สมุทรสาคร - ร่องน้ำบ้านดอน อ.เมืองสุราษฎร์ธานี จ.สุราษฎร์ธานี							
7. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้าง เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด **กิจกรรม :** ก่อสร้างเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค **โครงการสำคัญ : ถนนสายแยก ทช.ชม.3029 – แยก ทล.1006 อ.เมืองเชียงใหม่, สันกำแพง จ.เชียงใหม่ (ตอนที่ 3)**	117.000	งบลงทุน	**กรมทางหลวงชนบท**	เป็นรายการผูกพันใหม่ ปี 2569 และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต และแก้ไขปัญหาการจราจร อีกทั้งส่งเสริมการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การบริการสาธารณะ และระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ครอบคลุม จึงจำเป็นต้องยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้เกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น	สถานที่ดำเนินการ : อำเภอเมืองเชียงใหม่, สันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ สถานภาพปัจจุบัน : สำรวจออกแบบและประมาณการแล้วเสร็จ	- เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร - เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร - ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
8. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** ระยะทางที่ดำเนินการก่อสร้าง เชิงคุณภาพ : ก่อสร้างทางและสะพานได้คุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด **กิจกรรม :** ก่อสร้างเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค **โครงการสำคัญ : ถนนสายแยก ทช.ชม.3029 - แยก ทล.1006 อ.เมืองเชียงใหม่, สันกำแพง จ.เชียงใหม่ (ตอนที่ 2)**	108.0000	งบลงทุน	**กรมทางหลวงชนบท**	เป็นรายการผูกพันใหม่ ปี 2569 และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต และแก้ไขปัญหาการจราจร อีกทั้งส่งเสริมการจัดระบบการใช้ประโยชน์ที่ดิน การบริการสาธารณะ และระบบสาธารณูปโภคพื้นฐานให้ครอบคลุม จึงจำเป็นต้องยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมและการขนส่งให้เกิดความสมบูรณ์และมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น	สถานที่ดำเนินการ : อำเภอเมืองเชียงใหม่, สันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่ สถานภาพปัจจุบัน : สำรวจออกแบบและประมาณการแล้วเสร็จ	- เพื่อแก้ไขปัญหาทางด้านการจราจร - เพื่อยกระดับความปลอดภัยในการสัญจร - ส่งเสริมการท่องเที่ยวและการเดินทางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
9. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **กิจกรรม :** ก่อสร้างเพื่อการเชื่อมต่อระบบขนส่ง **โครงการสำคัญ : ถนนสายแยก ทล.34 (กม.ที่ 26) เชื่อมกับทางหลวงชนบท สาย ฉช3001 จ.สมุทรปราการ (ตอนที่ 2) ช่วงที่ 1**	105.0000	งบลงทุน	**กรมทางหลวงชนบท**	เป็นรายการผูกพันใหม่ ปี 2569 และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	(1) เพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่ายให้สามารถรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้น จากการขนส่งสินค้า อุตสาหกรรมและผลผลิตต่างๆ ภายในจังหวัดและระหว่างจังหวัด (2) พัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง ลดระยะเวลาเดินทางในบริเวณพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ	สถานที่ดำเนินการ : จังหวัดสมุทรปราการ สถานภาพปัจจุบัน : สำรวจออกแบบและประมาณการแล้วเสร็จ	- ปรับปรุงโครงสร้างทาง ลดอัตราการทรุดตัว - พัฒนาระบบการจราจรและขนส่ง ลดระยะเวลาเดินทางในบริเวณพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ - เชื่อมโยงโครงข่าย และแบ่งเบาการจราจรในพื้นที่โครงการระหว่าง ถนน ทล.34 และ ทช. ฉช.3001

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					(3) เชื่อมโยงและแบ่งเบาการจราจรในพื้นที่โครงการระหว่างถนนทางหลวงหมายเลข 34 และทางหลวงชนบทสาย ฉช.3001 (4) เพิ่มความสะดวกและปลอดภัยให้ประชาชนในพื้นที่โดยรอบและผู้ใช้เส้นทาง		- ประชาชนในพื้นที่โดยรอบโครงการและผู้ใช้เส้นทาง มีความสะดวกและปลอดภัยเพิ่มขึ้น
10. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาทางและสะพานโครงข่ายทางหลวงชนบทสนับสนุนด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **กิจกรรม :** ก่อสร้างเพื่อการแก้ไขปัญหาจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค **โครงการสำคัญ : สะพานข้ามทางรถไฟบนถนนเชื่อมศูนย์ซ่อมอากาศยาน – ศูนย์กลางการค้าส่งชายแดนบริเวณสะพานมิตรภาพ แห่งที่ 3 อ.ท่าอุเทน จ.นครพนม**	91.5000	งบลงทุน	**กรมทางหลวงชนบท**	เป็นรายการผูกพันใหม่ ปี 2569 และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	เชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งภายในจังหวัด และในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษนครพนม ให้เกิดความสมบูรณ์ สามารถรองรับความเจริญเติบโตของเมืองในอนาคตได้ และสอดรับกับสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 (นครพนม - คำม่วน) ซึ่งเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทย และประเทศลาว อีกทั้งยังช่วยลดระยะเวลาในการเดินทางขนส่งสินค้า และแยกรถบรรทุกจากชุมชนเมือง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับประชาชนที่สัญจรในชุมชนเมืองด้วย	สถานที่ดำเนินการ : อำเภอท่าอุเทน จังหวัดนครพนม สถานภาพปัจจุบัน : สำรวจออกแบบและประมาณการแล้วเสร็จ	- ลดระยะเวลาในการเดินทาง - ลดโอกาสในการสูญเสียจากอุบัติเหตุ - ลดค่าใช้จ่ายในการเดินทางของผู้ใช้เส้นทางสัญจร - รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
11. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** จำนวนท่าอากาศยานที่ก่อสร้าง ปรับปรุงและขยาย 18 แห่ง **เชิงคุณภาพ :** ท่าอากาศยานที่ได้เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100 **โครงการสำคัญ : ค่าก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่งพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่นๆ ท่าอากาศยานแพร่**	80.0000	งบลงทุน	**กรมท่าอากาศยาน**	รายการผูกพันใหม่ในปี 2569 โดยมีวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น 400 ล้านบาท และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 3 ปี	ปัจจุบันท่าอากาศยานแพร่ทางวิ่งและลานจอดเครื่องบินไม่สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ได้ ทำให้ไม่สามารถใช้งานสนามบินได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ จึงมีความจำเป็นที่จะต้องก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง พร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน และองค์ประกอบอื่น ๆ ท่าอากาศยานแพร่ เพื่อเพิ่มความสามารถของท่าอากาศยานรองรับการให้บริการในอนาคต	ท่าอากาศยานแพร่มีความพร้อมในการดำเนินงาน	ต่อเติมความยาวทางวิ่งจากเดิม 30x1,500 เมตร เป็น 45x1,900 เมตร เพื่อรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในพื้นที่และสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่ง
12. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ : โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น – หนองคาย (ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน)**	61.5000	งบลงทุน	**การรถไฟแห่งประเทศไทย**	ค่าจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว)	**ที่มา** : คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2566 อนุมัติให้การรถไฟฯ ดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ในวงเงิน 29,748.00 ล้านบาท เป็นส่วนหนึ่งของโครงการภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยในแผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง (การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่) ระยะที่ 2	ตามแนวเขตทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือจากสถานีรถไฟขอนแก่น (กม.449+750) ถึงสถานีรถไฟหนองคาย(กม. 621+100) ซึ่งอยู่ในพื้นที่จังหวัด ขอนแก่น, อุดรธานี และ หนองคาย	ก่อสร้างทางรถไฟ ระยะทางรวมประมาณ 167 กิโลเมตร เพื่อช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ลดมลพิษ ลดต้นทุนการขนส่งสินค้า และสามารถประหยัดการใช้พลังงานของประเทศได้ในระยะยาว และเพื่อให้สอดรับกับโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายจิระ-ขอนแก่น ที่การรถไฟฯ ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดให้บริการกับประชาชนแล้ว รวมทั้งเชื่อมโยงการเดินทาง

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					สภาพปัญหา/ความต้องการ: เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการขนส่งระบบราง สนับสนุนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้าที่เพิ่มสูงขึ้น และลดระยะเวลาในการโดยสารและการขนส่งสินค้า **ความจำเป็นเร่งด่วน :** เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพและสนับสนุนการขนส่งทางราง เชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ และลดต้นทุนการใช้พลังงานของประเทศ		และการขนส่งสินค้าของไทยกับต่างประเทศ
13. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ : โครงการปรับปรุงตู้รถไฟโดยสาร: ตู้รถไฟโดยสารนั่งและนอนชั้นหนึ่งปรับอากาศและตู้โดยสารชั้นสองปรับอากาศ (Passenger Coach Refurbishment)** **ตัวชี้วัด** **เชิงปริมาณ :** แบบวิศวกรรมการปรับปรุงตู้รถไฟโดยสารชั้นหนึ่งปรับอากาศ 1 รายการ **เชิงปริมาณ :** แบบวิศวกรรมการปรับปรุงปรุงตู้รถไฟโดยสารชั้นสองปรับอากาศ 1 รายการ **เชิงปริมาณ :** ตู้รถไฟโดยสารชั้นหนึ่งปรับอากาศต้นแบบ 1 คัน	38.0800	งบเงินอุดหนุน	**สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)**	ดำเนินการแล้วเสร็จในปีงบประมาณ (โครงการปีเดียว)	**ที่มา :** การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับมอบนโยบายจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้เร่งทยอยนำรถโดยสารปรับอากาศมาให้บริการแทนรถร้อน ซึ่ง สทร. เป็นหน่วยงานในการดำเนินงานด้านวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางรวมทั้งสร้างนวัตกรรม จึงได้ทำบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (MOU) กับ รฟท. ในการผลิตรถไฟโดยอาศัยความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน ดำเนินการศึกษาออกแบบ และ	โรงงานมักกะสัน กรุงเทพฯ	การดำเนินการปรับปรุงตู้โดยสารรถไฟปรับอากาศโดยการนำตู้โดยสารเก่าที่มีโครงสร้างแข็งแรงกลับมาใช้งานใหม่ ถือเป็นแนวทาง ที่มีประสิทธิภาพในการใช้ทรัพยากรของภาครัฐ โดยสามารถลดต้นทุนการลงทุนเริ่มต้นและลดการพึ่งพาการนำเข้าจากต่างประเทศแปลงสินทรัพย์เดิมที่มีอยู่นานนำมาปรับปรุงเสริมความแข็งแรงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ สร้างรายได้ให้แก่ภาครัฐ ซึ่งสอดคล้องกับหลักการบริหารงบประมาณอย่างคุ้มค่า

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
เชิงปริมาณ : ตู้รถไฟโดยสารชั้นสอง ปรับอากาศต้นแบบ 1 คัน **เชิงปริมาณ :** การใช้ชิ้นส่วนหรือวัสดุที่ผลิตใน ประเทศ 1 รายการ					พัฒนาแบบทางวิศวกรรม สำหรับใช้ในการปรับปรุงตู้รถ โดยสาร **สภาพปัญหา/ความต้องการ :** ปัจจุบันประเทศไทยยังคง ประสบปัญหาการพึ่งพาการ นำเข้าเทคโนโลยีและอุปกรณ์ ที่เกี่ยวข้องกับระบบรางจาก ต่างประเทศในระดับสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในการจัดหา ตู้โดยสารรถไฟที่ส่วนใหญ่มัก เป็นการนำเข้าแบบครบชุด ซึ่งไม่เพียงแต่มีต้นทุนที่สูงและ ใช้เวลานานในการจัดซื้อจัดจ้าง แต่ยังทำให้เกิดความเสี่ยงใน ด้านการบำรุงรักษาและการ ซ่อมแซมบำรุงในระยะยาว เช่น การขาดแคลนอะไหล่ การ ต้องรอชิ้นส่วนจากต่างประเทศ หรือปัญหาโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศ ในขณะเดียวกัน ประเทศไทยยังมีตู้โดยสาร รถไฟรุ่นเก่าจำนวนมากที่แม้จะ ถูกปลดระวางจากการ ให้บริการแล้ว แต่ยังคงมี โครงสร้างพื้นฐานที่แข็งแรง และมีศักยภาพในการนำ กลับมาใช้ประโยชน์ใหม่ได้ โดยผ่านกระบวนการปรับปรุง และดัดแปลงให้เหมาะสมกับ		และยั่งยืน อีกทั้งยังเป็นกลไก สำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ภายในประเทศ โดยเฉพาะการ ส่งเสริมการจ้างงานในกลุ่ม แรงงานฝีมือและภาคเอกชนที่ เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมระบบราง เช่น งานวิศวกรรม งานซ่อมบำรุง และงานตกแต่งภายใน ตลอดจน ขยายโอกาสทางธุรกิจให้แก่ผู้ผลิต ชิ้นส่วนและผู้ให้บริการในห่วงโซ่ อุปทานภายในประเทศ ส่งผลให้ เกิดการหมุนเวียนทางเศรษฐกิจ ภายในอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ การออกแบบตู้โดยสารที่ได้รับการ ปรับปรุงให้มีความทันสมัย มี มาตรฐานด้าน ความปลอดภัย และสะท้อนเอกลักษณ์ไทยอย่าง เหมาะสม โดยบุคลากร ผู้เชี่ยวชาญภายใน ประเทศ อาทิ สถาปนิก วิศวกร รวมถึงผู้ผลิต ชิ้นส่วนที่มีศักยภาพ ยังมีส่วน ช่วยในการยกระดับภาพลักษณ์ ของระบบขนส่งทางรางให้ สามารถแข่งขันกับนานาประเทศ โดยเฉพาะในกลุ่มนักท่องเที่ยว ต่างชาติที่ต้องการประสบการณ์ การเดินทางที่มีความพิเศษและ แตกต่าง การสอดแทรก องค์ประกอบทางวัฒนธรรมไทย ในงานออกแบบยังสามารถต่อ

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
					มาตรฐานการให้บริการในปัจจุบัน โดยการดำเนินการดังกล่าวสามารถลดภาระงบประมาณ ลดการสูญเสียทรัพยากรที่ยังใช้ประโยชน์ได้ และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จากการรื้อถอนหรือกำจัดตู้โดยสารเก่า		ยอดเป็นเครื่องมือด้าน Soft Power เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม และสร้างความภาคภูมิใจในอัตลักษณ์ไทยในระดับสากล อีกทั้งยังมีส่วนสำคัญในการสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านไปสู่ระบบขนส่งมวลชนที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เนื่องจากเป็นระบบขนส่งทางรางมีอัตราการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ต่อผู้โดยสารต่ำที่สุดในปัจจุบัน
14. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **ผลผลิต : การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำ** **ตัวชี้วัด :** **เชิงคุณภาพ :** ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อการขนส่งทางน้ำ/ท่าเรือ/ร่องน้ำ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80 **โครงการสำคัญ : งานปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier) 13 แห่ง**	**30.0510**	งบลงทุน	**กรมเจ้าท่า**	รายการผูกพันใหม่ในปี 2569 และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 2 ปี	จะพัฒนาท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาให้เป็นสถานีเรือ (ระบบปิด) ทั้งหมด 29 ท่า เพื่อยกระดับมาตรฐานและความปลอดภัยท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยาและให้สามารถเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่น ล้อ ราง เรือ ได้อย่างไร้รอยต่อ รวมทั้งสามารถรองรับการให้บริการด้วยระบบตั๋วร่วม และการออกแบบให้มีรูปแบบสวยงาน มีอัตลักษณ์ สามารถรองรับผู้ใช้บริการทุกประเภทตามหลัก universal design	1.ท่าเรือราชวงศ์ 2.ท่าเรือสี่พระยา 3.ท่าเรือพรานนก 4.ท่าเรือสะพานกรุงธน (ซังฮี้) 5.ท่าเรือท่ารถไฟ 6.ท่าเรือวัดตึก 7.ท่าเรือวัดสร้อยทอง 8.ท่าเรือวัดเขมา 9.ท่าเรือเขียวไข่กา 10.ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 1 11.ท่าเรือวัดเทพนารี 12.ท่าเรือวัดเทพากร 13.ท่าเรือพิบูลย์สงคราม 2	- ยกระดับการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางโดยสาร/ท่องเที่ยวในแม่น้ำเจ้าพระยา รวมถึงการเดินทางเชื่อมโยงระบบการขนส่งอื่น - สนับสนุนให้ภาคการท่องเที่ยวสร้างรายได้จากการท่องเที่ยวในแม่น้ำเจ้าพระยา

แผนงาน - ผลผลิต/โครงการ - กิจกรรม – ตัวชี้วัด (ยกเว้นแผนงานบุคลากรภาครัฐ)	งบประมาณ 2569	งบรายจ่าย	หน่วยงาน	ลักษณะการดำเนินการ	ที่มา/ความต้องการโครงการ	สถานที่ดำเนินการ/ สถานภาพปัจจุบัน (ณ วันจัดทำคำขอ)	ผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับ จากการใช้จ่ายงบประมาณ
15. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ **โครงการ :** โครงการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานเพื่อเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่ง **ตัวชี้วัด :** **เชิงปริมาณ :** จำนวนท่าอากาศยานที่ก่อสร้างปรับปรุงและขยาย 18 แห่ง **เชิงคุณภาพ :** ท่าอากาศยานที่ได้เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ร้อยละ 100 **โครงการสำคัญ : ค่าปรับปรุงขยายอาคารที่พักผู้โดยสาร ท่าอากาศยานระนอง**	20.0000	งบลงทุน	**กรมท่าอากาศยาน**	รายการผูกพันใหม่ในปี 2569 โดยมีวเงินงบประมาณทั้งสิ้น 100 ล้านบาท และมีระยะเวลาผูกพันงบประมาณ 2 ปี	ปัจจุบันท่าอากาศยานระนองมีอัตราการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินและผู้โดยสารจำนวนมาก อาคารที่พักผู้โดยสารสามารถรองรับได้เพียง 150 ที่นั่งหรือ 300 คนต่อชั่วโมง แต่สายการบินได้ใช้อากาศยานขนาด 180 ที่นั่ง ทำให้พื้นที่รอขึ้นเครื่อง โดยเฉพาะห้องผู้โดยสารขาออกมีความแออัดประกอบกับอาคารมีสภาพเก่าทรุดโทรมเนื่องจากใช้งานมาเป็นเวลานาน	ท่าอากาศยานระนอง	อาคารที่พักผู้โดยสารมีขนาดใหญ่ขึ้นสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น จากเดิม 300 คน เป็น 440 คน รวมทั้งรองรับการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจในพื้นที่

6. ผลการเบิกจ่ายและผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 – 2568

(แบบ สว.69-04 (กระทรวง))

ผลการเบิกจ่ายและผลการดำเนินงานในปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 – 2568

ชื่อหน่วยงาน กระทรวงคมนาคม

1. ผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

ประเภทรายจ่าย	วงเงินตาม พ.ร.บ. (1)	วงเงินหลังโอนเปลี่ยนแปลง (2)	ผลการเบิกจ่าย		ผลการใช้จ่าย	
			จำนวน (3)	ร้อยละ (4) = (3)/(2)*100	จำนวน (5)	ร้อยละ (6) = (5)/(2)*100
รวม	**244,576.9679**	**244,576.9679**	**90,501.3511**	**37.00**	**166,503.1361**	**68.08**
รายจ่ายประจำ	30,709.5993	32,644.1439	17,480.6431	53.55	17,981.2878	55.08
รายจ่ายลงทุน	213,867.3686	211,932.8240	73,020.7080	34.45	148,521.8483	70.08

หมายเหตุ : ใช้ผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 30 เมษายน 2568

2. ภาพรวมผลการเบิกจ่ายงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 จำแนกรายกรม

หน่วย : ล้านบาท (ทศนิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยงาน	งบประมาณปี 2568					
	วงเงินงบประมาณ (1)	วงเงินหลังโอนเปลี่ยนแปลง (2)	ใช้จ่าย (3)	ร้อยละ (4) = (3)/(2)*100	เบิกจ่าย (5)	ร้อยละ (6) = (5)/(2)*100
รวมทั้งสิ้น	**244,576.9679**	**244,576.9679**	**166,503.1361**	**68.08**	**90,501.3511**	**37.00**
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	563.9752	563.9752	381.4176	67.63	264.9726	46.98
2. กรมเจ้าท่า	4,913.8465	4,913.8465	2,817.4285	57.34	917.8325	18.68
3. กรมการขนส่งทางบก	3,652.2050	3,652.2050	2,175.6091	59.57	1,604.1564	43.92
4. กรมท่าอากาศยาน	5,356.4131	5,356.4131	3,085.3474	57.60	897.0938	16.75
5. กรมทางหลวง	127,501.0523	127,501.0523	92,200.0758	72.31	39,234.0720	30.77
6. กรมทางหลวงชนบท	50,643.4850	50,643.4850	38,079.1582	75.19	19,919.7739	39.33
7. สนง. นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	261.9280	261.9280	193.8728	74.02	129.8512	49.58
8. กรมการขนส่งทางราง	146.0843	146.0843	126.7650	86.78	90.1370	61.70
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง	313.8536	313.8536	313.8536	100.00	313.8536	100.00
10. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1,965.1008	1,965.1008	1,965.1006	100.00	1,965.1006	100.00
11. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	4,138.9892	4,138.9892	1,755.0657	42.40	1,755.0657	42.40
12. สถาบันการบินพลเรือน	285.0065	285.0065	100.0495	35.10	100.0495	35.10
13. การรถไฟแห่งประเทศไทย	21,525.7419	21,525.7419	10,331.8455	48.00	10,331.8455	48.00
14. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	23,270.2571	23,270.2571	12,938.6468	55.60	12,938.6468	55.60
15. บริษัท ขนส่ง จำกัด	39.0294	39.0294	38.9000	99.67	38.9000	99.67

หมายเหตุ : ใช้ผลการเบิกจ่าย ณ วันที่ 30 เมษายน 2568

3. การกันเงินไว้เบิกเหลื่อมปี ปีงบประมาณ 2567 จำแนกรายกรม

หน่วย : ล้านบาท (ทศิยม 4 ตำแหน่ง)

หน่วยงาน	งบประมาณปี 2567					คำชี้แจง
	เงินกันไว้เบิกเหลื่อมปี	เบิกจ่าย	ร้อยละ	คงเหลือ	ร้อยละ	
รวมทั้งสิ้น	**47,373.4955**	**39,801.7237**	**84.02**	**7,571.7718**	**15.98**	
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	102.1281	90.1855	88.31	11.9426	11.69	เนื่องจากพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 มีการประกาศใช้ เมื่อวันที่ 26 เมษายน 2567 ทำให้บางรายการเบิกจ่ายได้ไม่ทันภายในปีงบประมาณ จึงจำเป็นต้องกันเงินไว้เบิกเหลื่อมปี
2. กรมเจ้าท่า	2,374.3061	1,389.0999	58.51	985.2062	41.49	
3. กรมการขนส่งทางบก	784.1882	575.7202	73.42	208.4680	26.58	
4. กรมท่าอากาศยาน	2,445.1090	1,253.3002	51.26	1,191.8088	48.74	
5. กรมทางหลวง	22,753.6902	20,594.9075	90.51	2,158.7827	9.49	
6. กรมทางหลวงชนบท	15,409.0037	14,979.6481	97.21	429.3556	2.79	
7. สนง. นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	39.8484	32.7970	82.30	7.0514	17.70	
8. กรมการขนส่งทางราง	0.6102	0.6079	99.62	0.0023	0.38	
9. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	70.0000	70.0000	100.00	-	-	
10. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	650.1018	-	-	650.1018	100.00	
11. สถาบันการบินพลเรือน	8.1072	1.4877	18.35	6.6195	81.65	
12. การรถไฟแห่งประเทศไทย	2,689.8979	783.1546	29.11	1,906.7433	70.89	
13. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	46.5047	30.8151	66.26	15.6896	33.74	

4. สรุปผลการดำเนินงานในภาพรวมกระทรวงที่สำคัญ ปัญหาอุปสรรค และแนวทางแก้ไข ปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 – 2568

ลำดับ	ผลการดำเนินงาน/ความสำเร็จ	ปัญหาอุปสรรค/แนวทางแก้ไข
	กระทรวงคมนาคมให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ รวมทั้ง การบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการให้มีความสะดวก ปลอดภัย ได้มาตรฐาน และประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียม เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มขีดความในการแข่งขันของประเทศ ทั้งนี้งบประมาณที่ได้รับในปี 2567 – 2568 สามารถนำไปดำเนินการได้ ดังนี้	
1	แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในการสัญจรไป-มา และสามารถลดเวลาและระยะทางให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งลดปัญหาเรื่องฝุ่นละออง ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น	1. ผู้รับจ้างประมูลงานได้มากกว่าขีดความสามารถของผู้รับจ้างที่จะดำเนินการก่อสร้างได้ เนื่องจากผู้รับจ้างมีเครื่องจักรและแรงงานไม่เพียงพอทำให้การก่อสร้างไม่แล้วเสร็จตามกำหนดเวลา หน่วยงานมีแนวทางแก้ไขโดยมีมาตรการกำกับควบคุมการดำเนินงานของผู้รับจ้าง หากดำเนินการล่าช้ากว่าแผนเกินร้อยละ 10 หรือดำเนินการไม่แล้วเสร็จตามสัญญา หน่วยงานจะพิจารณาตัดสิทธิ์ไม่ให้เสนอราคาในครั้งต่อไป นอกจากนี้ ได้จัดประชุมติดตามการก่อสร้างเป็นประจำทุกเดือน และมอบหมายผู้บริหารออกตรวจติดตาม เร่งรัด และแก้ไขปัญหาโครงการที่ดำเนินการล่าช้า รวมทั้งใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการติดตามการดำเนินงานด้วย
2.	ระบบคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีโครงข่ายการเชื่อมโยงทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศอย่างเป็นระบบ ทำให้การเดินทางและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัดต้นทุน ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน กระตุ้นเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	
3	ร่องน้ำได้รับการพัฒนาและบำรุงรักษาเพื่อเพิ่มพื้นที่รองรับน้ำตามธรรมชาติและเพิ่มประสิทธิภาพในการระบายน้ำของลำน้ำ และเชื่อมโยงเครือข่ายลุ่มน้ำทั้งในและนอกเขตชลประทาน ซึ่งเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุทกภัยที่เกิดขึ้น รวมทั้งเป็นการรักษาสภาพลำน้ำให้คงสภาพตามธรรมชาติ	2. ถนนได้รับความเสียหายจากเหตุอุทกภัย ซึ่งเกิดขึ้นอย่างฉับพลันไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ เช่น น้ำกัดเซาะถนนเป็นเหตุให้ถนนขาด คอสะพานและสะพานขาด เป็นต้น จึงส่งผลให้ประชาชนผู้ใช้เส้นทางไม่สามารถผ่านสัญจรไปมาได้ หน่วยงานได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขปัญหาเพื่อให้สามารถใช้งานได้ชั่วคราว หลังจากนั้นจะดำเนินการสำรวจออกแบบตามหลักวิศวกรรมเพื่อปรับปรุงบำรุงให้ใช้งานได้อย่างถาวร
4	งานด้านบริการประชาชนได้รับการพัฒนาให้มีความสะดวก รวดเร็ว ทันสมัย และได้รับความพึงพอใจจากการให้บริการมากยิ่งขึ้น โดยนำระบบอิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยี และนวัตกรรมทางด้านคอมพิวเตอร์มาปรับใช้ในกระบวนการให้บริการประชาชน	

7. การดำเนินการตามข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษา
ร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา

ในส่วนของกระทรวงคมนาคมมีข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 วุฒิสภา จำนวน 9 ประเด็น ซึ่งแต่ละหน่วยงานได้รายงานผลการดำเนินงานตามข้อสังเกตฯ ในส่วนที่เกี่ยวข้องบรรจุในเอกสารประกอบคำชี้แจงเสนอต่อคณะกรรมาธิการฯ ของแต่ละหน่วยงานแล้ว โดยมีประเด็นข้อสังเกตฯ ดังนี้

1. ควรมีแนวทางทางการขยายหรือเพิ่มเส้นทางการสัญจรในจังหวัดภูเก็ต รวมทั้งทางด่วนจากสนามบินเข้าไปยังตัวเมือง เพื่อลดความแออัดในการใช้รถใช้ถนนเพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของจังหวัดภูเก็ตในภาพรวม นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงระบบการขนส่งมวลชนในพื้นที่ให้มีความหลากหลายเพียงพอในการรองรับการเดินทางของทั้งนักท่องเที่ยวและประชาชนในพื้นที่ด้วย **(สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร)**

2. **กรมการขนส่งทางราง**เป็นยุทธศาสตร์หลักของการพัฒนาการขนส่งของไทย เนื่องจากมีต้นทุนการขนส่งค่อนข้างต่ำ แต่ปัจจุบันมีการใช้การขนส่งทางรางค่อนข้างน้อย จึงควรมีการพัฒนารถไฟรางคู่เพื่อใช้เป็นเส้นทางการขนส่งทางหลักของประเทศ

3. **กรมการขนส่งทางราง**ควรมีการบริหารระยะเวลาการเดินทางโดยรถไฟให้สั้นลง รวมทั้งควรมีการให้บริการตู้นอนพิเศษเพื่อเป็นทางเลือกที่ดีให้กับประชาชนในการเดินทาง และควรหาแนวทางขยายเส้นทางการเดินรถไฟทางรางจากประเทศมาเลเซียให้เชื่อมต่อมาถึงจังหวัดสงขลา เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศมาเลเซีย และส่งเสริมการค้าขายของไทยให้สามารถส่งออกไปยังประเทศมาเลเซียได้ อันเป็นการสร้างรายได้และกระตุ้นเศรษฐกิจให้แก่พื้นที่ภาคใต้และเกิดประโยชน์ต่อเศรษฐกิจในภาพรวม

4. **กรมเจ้าท่า** การดำเนินโครงการในพื้นที่ของกรมเจ้าท่า ควรมีการหารือกับหน่วยงานในพื้นที่ก่อนดำเนินการก่อสร้าง เนื่องจากได้มีการขุดลอกร่องน้ำปากพนัง จังหวัดนครศรีธรรมราชแต่ผลการดำเนินการไม่เป็นไปตามความต้องการของประชาชนในพื้นที่ รวมทั้ง โครงการก่อสร้างท่าเรือส่วนภูมิภาคที่ดำเนินการเสร็จแล้วแต่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในพื้นที่เห็นว่าไม่เกิดประโยชน์ต่อพื้นที่จึงไม่ยอมรับมอบภารกิจ ส่งผลให้ปัจจุบันยังไม่มีการใช้ประโยชน์จากการก่อสร้างดังกล่าว

5. **กรมเจ้าท่า**ควรพิจารณาเพิ่มระยะทางในการขนส่งทางน้ำให้มีระยะทางไกลขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทาง นอกเหนือจากการเดินทางทางรถ ทางราง และทางอากาศ

6. **กรมทางหลวง**ควรมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยจากการก่อสร้างถนน โดยเฉพาะโครงการก่อสร้างถนนขนาดใหญ่ ซึ่งมีการสัญจรของประชาชนหนาแน่น รวมทั้ง ต้องมีมาตรการในการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการก่อสร้างด้วย

7. **กรมทางหลวง** ควรมีการบูรณาการกับหน่วยงานที่ใช้พื้นที่ถนนในการวางท่อหรือสายไฟและสายส่งสัญญาณสื่อสารต่าง ๆ ให้พร้อมกันในช่วงระหว่างก่อสร้างถนน เพื่อไม่ให้เกิดกรณีที่ภายหลังจากได้สร้างถนนเสร็จเรียบร้อยแล้ว หน่วยงานอื่นมาขุดเจาะถนนเพื่อวางท่อหรือสายไฟ สายส่งสัญญาณสื่อสารจนทำให้ถนนเสียหายและไม่สามารถซ่อมแซมให้กลับคืนสภาพเดิมได้

8. **กรมทางหลวง** ควรมีการจับกุมและดำเนินคดีกับรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดให้เข้มงวดทั่วประเทศ เนื่องจากการบรรทุกน้ำหนักเกินทำให้ถนนชำรุดเสียหาย รัฐต้องสูญเสียงบประมาณจำนวนมาก ในการซ่อมบำรุงรักษาก่อนกำหนด จึงควรมีมาตรการควบคุมที่จริงจังมากขึ้น

9. **กรมท่าอากาศยาน** ควรพิจารณ าทบทวนการดำเนินโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา จังหวัดพะเยา จำนวนเงิน 42.6926 ล้านบาท ในส่วนของค่าจ้างออกแบบก่อสร้างทางวิ่งทางขับ ลานจอดเครื่องบิน รวมถึง งบประมาณที่เกี่ยวข้อง คือ งบเวนคืนที่ดินเพื่อสร้างสนามบินประมาณ 5 พันล้านบาท เนื่องจากยังไม่มีความชัดเจนในพื้นที่ก่อสร้างสนามบิน ซึ่งจะต้องมีการเวนคืนที่ดินอีกจำนวนมาก โดยหากสามารถเปิดช่องทางให้ภาคเอกชนที่มีความพร้อมทั้งด้านพื้นที่และแบบรายละเอียดของสนามบินเข้ามาลงทุน จะช่วยให้ไม่ต้องใช้เงินงบประมาณจากรัฐ ทั้งนี้ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานโดยเฉพาะอย่างยิ่งสนามบินแม้ว่าไม่สามารถคุ้มทุนในแง่ของโครงการ แต่ย่อมเป็นการส่งเสริมธุรกิจและภาคส่วนต่าง ๆ ในทางอ้อมที่เกี่ยวเนื่องกับสนามบิน เช่น การดึงดูดนักท่องเที่ยวเข้าสู่จังหวัด สร้างรายได้และการค้าขายให้แก่ท้องถิ่นชุมชนให้เกิดการหมุนเวียนระบบเศรษฐกิจแก่จังหวัดและพื้นที่โดยรอบอย่างต่อเนื่องเป็นลูกโซ่