



# รายงานการวิเคราะห์งบประมาณรายจ่าย ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

## มาตรา 15 กระทรวงคมนาคม



## สารบัญ

	หน้า
ส่วนที่ 1 ภาพรวมกระทรวง	1
ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์รายหน่วยงาน	16
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	16
2. กรมการขนส่งทางบก	22
3. กรมการขนส่งทางราง	26
4. กรมเจ้าท่า	32
5. กรมทางหลวง	38
6. กรมทางหลวงชนบท	48
7. กรมท่าอากาศยาน	55
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	61
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	67
10. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	71
11. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	74
12. การรถไฟแห่งประเทศไทย	78
13. สถาบันการบินพลเรือน	82
14. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	85



## กระทรวงคมนาคม

### ส่วนที่ 1 ภาพรวมกระทรวง

#### 1. ภาพรวมสถานการณ์และความจำเป็นในการปฏิรูประบบการคมนาคมขนส่งไทย

ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยยังคงมีลักษณะการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เห็นได้จากผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 ของ สศช. ที่แสดงให้เห็นว่าสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางมีเพียงร้อยละ 1.39 เมื่อเทียบกับเป้าหมายที่กำหนดไว้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7 และสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักภูมิภาคมีเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายร้อยละ 10 ภาวะดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหาการขนส่งที่ไม่สมดุลและส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ

##### 1. การวิเคราะห์สภาพปัญหาหลัก

##### 1) ปัญหาการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเกินสมดุล

การที่ประเทศไทยยังคงใช้ถนนเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งหลักได้ส่งผลให้เกิดภาวะขัดแย้งระหว่างอุปสงค์และอุปทานในการใช้พื้นที่ถนน ข้อมูลชี้ให้เห็นว่าระบบการขนส่งทางรางซึ่งควรเป็นโครงข่ายหลักสำหรับการขนส่งสินค้ามีสัดส่วนการใช้งานเพียงร้อยละ 1.39 ห่างจากเป้าหมายปี 2567 (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 7) อยู่มาก สภาวะการนี้บ่งชี้ถึงอุปสรรคในการพัฒนาระบบการขนส่งแบบ Multimodal Transport (การขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารโดยใช้รูปแบบการขนส่งตั้งแต่ 2 รูปแบบขึ้นไป ในการเดินทางเส้นทางเดียวกัน เช่น การผสมผสานระหว่างทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ และทางรางที่สมดุลและมีประสิทธิภาพ)



ที่มา: ข้อมูลจากรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 สศช.

##### 2) ปัญหาความปลอดภัยและผลกระทบต่อสุขภาพสาธารณะ

อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 26.26 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งต่ำกว่าค่าเป้าหมายปี 2567 (ไม่เกิน 15.64 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน) ถึงร้อยละ 59.56 แสดงให้เห็นถึงความรุนแรงของปัญหาความปลอดภัยทางถนน สาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดปัญหานี้คือโครงสร้างพื้นฐานและระบบการจัดการจราจรไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการขาดระบบขนส่งทางเลือกที่มีประสิทธิภาพยังส่งผลให้ประชาชนต้องพึ่งพายานพาหนะส่วนบุคคลมากขึ้น ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุ



### 3) ปัญหาต้นทุนทางเศรษฐกิจและความสามารถในการแข่งขัน

การพึ่งพาการขนส่งทางถนนในสัดส่วนที่สูงเกินสมดุลส่งผลให้เกิดต้นทุนการขนส่งสินค้าที่สูงสะท้อนผ่านการที่ภาคธุรกิจต้องแบกรับต้นทุนค่าเชื้อเพลิง ค่าบำรุงรักษายานพาหนะ และต้นทุนเวลาจากการจราจรติดขัด สภาวการณ์นี้ได้กระทบต่อความสามารถในการแข่งขันของประเทศในตลาดโลก โดยเฉพาะในบริบทของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

### 2. การวิเคราะห์ปัจจัยเชิงโครงสร้างที่เป็นอุปสรรค

#### 1) ปัญหาในการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายในปี 2567 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 แสดงถึงปัญหาที่รุนแรงในการกระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งออกจากพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

#### 2) การขาดการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง

แม้ว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง แต่สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะกลับมีผู้ใช้บริการเพียงร้อยละ 14.46 จากเป้าหมายปี 2567 ไม่น้อยกว่าร้อยละ 40 แสดงให้เห็นถึงปัญหาการขาดการเชื่อมต่อและบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่งต่าง ๆ ปัญหานี้เกิดจากการขาดระบบการวางแผนเชิงพื้นที่ที่ครบวงจร (Transit-Oriented Development) และการขาดมาตรฐานการเชื่อมต่อระหว่างสถานีและระบบขนส่งรูปแบบอื่น

### 3. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปฏิรูประบบ

#### 1) การจัดการความต้องการการใช้ถนนเชิงยุทธศาสตร์

ประเทศไทยจำเป็นต้องดำเนินการจัดการความต้องการในการใช้ถนนให้เหมาะสมผ่านการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งครอบคลุมการพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะที่เชื่อมโยงกับระบบราง การปรับปรุงความสะดวกในการเข้าถึงสถานีขนส่งสาธารณะ และการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการเดินทางที่ไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity)

#### 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการขนส่งทางราง

การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบรางและระบบถนนเป็นกลยุทธ์สำคัญในการลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ แนวทางนี้จะช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการในการใช้ประโยชน์จากการขนส่งทางรางและลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนระยะไกล

#### 3) การปฏิรูปเชิงบูรณาการด้านนโยบาย กฎหมาย และการจัดสรรงบประมาณ

การแก้ไขปัญหาลงทุนเชิงโครงสร้างของระบบการขนส่งต้องอาศัยการปฏิรูประบบบูรณาการที่ครอบคลุมการปรับปรุงนโยบาย การแก้ไขกฎหมาย และการจัดสรรงบประมาณลงทุนที่สอดคล้องกับความต้องการที่แท้จริง กระบวนการนี้ต้องเริ่มต้นจากการวิเคราะห์และจัดการความต้องการการคมนาคมขนส่งทางถนนให้เหมาะสมเป็นลำดับแรก จึงจะดำเนินการวางแผนและจัดสรรงบประมาณลงทุนเพื่อตอบสนองความต้องการที่ได้รับการวิเคราะห์แล้ว

### บทสรุป

ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 ได้เผยให้เห็นถึงความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิรูประบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอย่างบูรณาการ การที่ตัวชี้วัดสำคัญทั้งสามด้านไม่สามารถบรรลุเป้าหมายได้ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการเปลี่ยนแปลงกระบวนทัศน์การพัฒนา จากการมุ่งเน้นการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางถนนไปสู่การพัฒนาระบบการขนส่งแบบยั่งยืนและมีประสิทธิภาพ การดำเนินการดังกล่าวจะต้องอาศัยความมุ่งมั่นทางการเมือง การมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน และการลงทุนที่มีการวางแผน



เชิงยุทธศาสตร์อย่างรอบคอบเพื่อให้ประเทศไทยสามารถบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ในภูมิภาคได้อย่างแท้จริง

สำนักงานงบประมาณของรัฐบาลจึงได้จัดทำรายงานวิเคราะห์งบประมาณของกระทรวงคมนาคม เพื่อศึกษาว่างบประมาณที่ได้รับจัดสรรในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จะสามารถช่วยบรรเทาปัญหาเหล่านี้ และเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงที่จำเป็นได้ในระดับใด โดยมีรายละเอียด ดังนี้

## 2. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย		สถานการณ์ ปัจจุบัน
		ปี 2568	ปี 2569	
(1) ผลสัมฤทธิ์ : ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ลดลง - ตัวชี้วัด : สัดส่วนต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	ร้อยละ	6.5	6.5	6.7**
(2) ผลสัมฤทธิ์ : การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	ร้อยละ	4	4	1.39*
(3) ผลสัมฤทธิ์ : การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย	ท่าเรือ	2	2	2***
(4) ผลสัมฤทธิ์ : ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น - ตัวชี้วัด : ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย ไม่เกิน	อันดับ แรก	25	25	34*
(6) ผลสัมฤทธิ์ : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	35	35	14.46*
	ร้อยละ	8	8.16	0.72*

ที่มา : \*รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี 2567 สศช.

\*\*รายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ประจำปี 2566 สศช.

\*\*\*เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 6

## 3. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง) และเงินนอกงบประมาณ

### 3.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปี (จำแนกตามหน่วยงาน)

หน่วย: ล้านบาท

หน่วยงาน	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
ส่วนราชการ	193,352.8430	200,756.1847	7,403.3417	3.83
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	563.9752	1,123.8965	559.9213	99.28
2. กรมการขนส่งทางบก	3,652.2050	3,913.5611	261.3561	7.16
3. กรมการขนส่งทางราง	146.0843	142.1665	-3.9178	-2.68
4. กรมเจ้าท่า	4,913.8465	4,253.3352	-660.5113	-13.44



หน่วยงาน	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
5. กรมทางหลวง	127,501.0523	131,932.2864	4,431.2341	3.48
6. กรมทางหลวงชนบท	50,643.4850	53,598.9756	2,955.4906	5.84
7. กรมท่าอากาศยาน	5,356.4131	5,349.1860	-7.2271	-0.13
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	261.9280	274.1825	12.2545	4.68
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	313.8536	168.5949	-145.2587	-46.28
<b>รัฐวิสาหกิจ</b>	<b>51,224.1249</b>	<b>60,536.3632</b>	<b>9,312.2383</b>	<b>18.18</b>
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1,965.1008	2,653.6425	688.5417	35.04
2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	23,270.2571	33,258.1733	9,987.9162	42.92
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย	21,525.7419	19,418.5397	-2,107.2022	-9.79
4. บริษัท ขนส่ง จำกัด	39.0294		-39.0294	-100.00
5. สถาบันการบินพลเรือน	285.0065	308.2941	23.2876	8.17
6. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	4,138.9892	4,897.7136	758.7244	18.33
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>244,576.9679</b>	<b>261,292.5479</b>	<b>16,715.5800</b>	<b>6.83</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1 รายรับรายจ่ายเปรียบเทียบ

ในปี 2569 กระทรวงคมนาคมได้รับงบประมาณรวม 261,292.5479 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 16,715.5800 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.83 (ในปี 2568 ได้รับงบประมาณ 244,576.9679 ล้านบาท) โดยรัฐวิสาหกิจได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้น ร้อยละ 18.18 สูงกว่าส่วนราชการที่ได้รับจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.82 อย่างเห็นได้ชัด

ทั้งนี้ กรมทางหลวงยังคงเป็นหน่วยงานที่ได้รับงบประมาณสูงสุด โดยในปี 2569 ได้รับงบประมาณ 131,932.2864 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 4,431.2341 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.48 (ปี 2568 ได้รับงบประมาณ 127,501.0523 ล้านบาท) แม้ว่าจะมีอัตราการเติบโตต่ำกว่าหน่วยงานอื่น แต่เป็นการเพิ่มขึ้นของจำนวนเงินที่มากที่สุด กรมทางหลวงชนบท ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 53,598.9756 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 2,955.4906 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.84 (ปี 2568 ได้รับงบประมาณ 50,643.4850 ล้านบาท) และการทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 2,653.6425 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 688.5417 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.04 (ปี 2568 ได้รับงบประมาณ 1,965.1008 ล้านบาท)

ภารกิจด้านคมนาคมขนส่งทางรางมีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจนในทิศทางการลงทุน การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 33,258.1733 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 9,987.9162 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 42.92 (ปี 2568 ได้รับงบประมาณ 23,270.2571 ล้านบาท) ขณะที่การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 19,418.5397 ล้านบาท ลดลง 2,107.2022 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.79 (ปี 2568 ได้รับงบประมาณ 21,525.7419 ล้านบาท) กรมการขนส่งทางราง ได้รับงบประมาณลดลงเล็กน้อย 3.9178 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.68 สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) ได้รับงบประมาณลดลงอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 46.28 จาก 313.8536 ล้านบาท ในปี 2568 เป็น 168.5949 ล้านบาทในปี 2569 การเปลี่ยนแปลงนี้สะท้อนการเปลี่ยนการให้ความสำคัญจากระบบรถไฟธรรมดาไปสู่ระบบรถไฟฟ้าเพื่อรองรับการขนส่งมวลชนในเขตเมือง





ภาคขนส่งทางน้ำมีการปรับลดงบประมาณ โดยกรมเจ้าท่าได้รับงบประมาณลดลง 660.5113 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 13.44 จาก 4,913.8465 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 4,253.3352 ล้านบาทในปี 2569

กรมท่าอากาศยานได้รับงบประมาณลดลงเล็กน้อย 7.2271 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.13 จาก 5,356.4131 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 5,349.1860 ล้านบาทในปี 2569 ขณะที่สถาบันการบินพลเรือนได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้น 23.2876 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.17 จาก 285.0065 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 308.2941 ล้านบาทในปี 2569

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้น 559.9213 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.28 จาก 563.9752 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 1,123.8965 ล้านบาทในปี 2569 จากโครงการก่อสร้างที่ทำการกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้น 12.2545 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.68 จาก 261.9280 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 274.1825 ล้านบาทในปี 2569 และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้น 758.7244 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.33 จาก 4,138.9892 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 4,897.7136 ล้านบาทในปี 2569

### 3.2 เงินนอกงบประมาณ

หน่วย: ล้านบาท

หน่วยงาน	ปี 2568			ปี 2569		
	งปม.	เงินนอกฯ	สัดส่วน	งปม.	เงินนอกฯ	สัดส่วน
<b>ส่วนราชการ</b>	<b>193,352.8430</b>	<b>2,499.6346</b>	<b>1.28</b>	<b>200,756.1847</b>	<b>1,763.3224</b>	<b>0.87</b>
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	563.9752			1,123.8965		
2. กรมการขนส่งทางบก	3,652.2050			3,913.5611		
3. กรมการขนส่งทางราง	146.0843			142.1665		
4. กรมเจ้าท่า	4,913.8465			4,253.3352		
5. กรมทางหลวง	127,501.0523	1,519.7444	1.18	131,932.2864	1,763.3224	1.32
6. กรมทางหลวงชนบท	50,643.4850	944.3660	1.83	53,598.9756		
7. กรมท่าอากาศยาน	5,356.4131			5,349.1860		
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	261.9280			274.1825		
9. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	313.8536	35.5242	10.17	168.5949		
<b>รัฐวิสาหกิจ</b>	<b>51,224.1249</b>	<b>735.0403</b>	<b>1.42</b>	<b>60,536.3632</b>	<b>851.6821</b>	<b>1.39</b>
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	1,965.1008			2,653.6425		
2. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	23,270.2571	630.0000	2.64	33,258.1733	693.8400	2.04
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย	21,525.7419			19,418.5397		
4. บริษัท ขนส่ง จำกัด	39.0294					
5. สถาบันการบินพลเรือน	285.0065	105.0403	26.93	308.2941	157.8421	33.86
6. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	4,138.9892			4,897.7136		
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>244,576.9679</b>	<b>3,234.6749</b>	<b>1.31</b>	<b>261,292.5479</b>	<b>2,615.0045</b>	<b>0.99</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5



กระทรวงคมนาคมมีการนำเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณลดลงจาก 3,234.6749 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 2,615.0045 ล้านบาทในปี 2569 หรือลดลงร้อยละ 19.15 โดยมีสัดส่วนเงินนอกงบประมาณต่องบประมาณรวมลดลงจากร้อยละ 1.31 ในปี 2568 เป็นร้อยละ 0.99 ในปี 2569

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานที่มีเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณมากที่สุด โดยเพิ่มขึ้นจาก 1,519.7444 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 1,763.3224 ล้านบาทในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 16.03

การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานที่มีเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณมากเป็นอันดับสอง โดยเพิ่มขึ้นจาก 630 ล้านบาทเป็น 693.84 ล้านบาท หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.13

สถาบันการบินพลเรือนมีการนำเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณเพิ่มขึ้นจาก 105.0403 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 157.8421 ล้านบาทในปี 2569 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 50.27 และเป็นหน่วยงานที่มีสัดส่วนการนำเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณสูงที่สุดที่ร้อยละ 33.86

### 3.3 งบประมาณจำแนกตามแผนงาน

หน่วย: ล้านบาท

หน่วยงาน	แผนงาน บริหารจัดการ หนี้ภาครัฐ	แผนงาน บุคลากร ภาครัฐ	แผนงาน พื้นฐาน	แผนงาน ยุทธศาสตร์	แผนงาน บูรณาการ	รวม
<b>ส่วนราชการ</b>		9,575.8859	3,285.7941	181,975.3086	5,919.1961	200,756.1847
1. สำนักงานปลัดกระทรวง คมนาคม		176.3926	925.9989	21.5050		1,123.8965
2. กรมการขนส่งทางบก		1,881.7475	0.0000	2,031.8136		3,913.5611
3. กรมการขนส่งทางราง		46.2377	64.7813	31.1475		142.1665
4. กรมเจ้าท่า		726.4177	-	3,195.2439	331.6736	4,253.3352
5. กรมทางหลวง		4,881.1714	1,520.8626	121,890.8974	3,639.3550	131,932.2864
6. กรมทางหลวงชนบท		1,396.8705	687.1539	49,581.9465	1,933.0047	53,598.9756
7. กรมท่าอากาศยาน		324.7865	-	5,024.3995	-	5,349.1860
8. สำนักงานนโยบายและ แผนการขนส่งและจราจร		99.2036	67.4759	93.7172	13.7858	274.1825
9. สถาบันวิจัยและพัฒนา เทคโนโลยีระบบราง (องค์การ มหาชน)		43.0584	19.5215	104.6380	1.3770	168.5949
<b>รัฐวิสาหกิจ</b>	26,734.1517	88.3496	2,009.7860	31,301.9630	402.1129	60,536.3632
1. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย			3.6425	2,650.0000		2,653.6425
2. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	12,172.9433			21,085.2300		33,258.1733
3. การรถไฟแห่งประเทศไทย	12,077.8150		1,681.1990	5,257.4128	402.1129	19,418.5397
4. สถาบันการบินพลเรือน		88.3496	219.9445			308.2941
5. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	2,483.3934		105.0000	2,309.3202		4,897.7136
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	26,734.1517	9,664.2355	5,295.5801	213,277.2716	6,321.3090	261,292.5479
<b>สัดส่วนงบประมาณ (ร้อยละ)</b>	10.23	3.70	2.03	81.62	2.42	100.00

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1





แผนงานยุทธศาสตร์เป็นแผนงานหลักที่ได้รับงบประมาณสูงสุด 213,277.2716 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 81.62 ของงบประมาณทั้งกระทรวง เนื่องจากการปรับเปลี่ยนแผนงานบูรณาการพัฒนาระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ไปเป็นแผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยกรมทางหลวงได้รับงบประมาณสูงสุดในแผนงานนี้ 121,890.8974 ล้านบาท รองลงมาคือกรมทางหลวงชนบท 49,581.9465 ล้านบาท และการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย 21,085.2300 ล้านบาท

แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐได้รับงบประมาณ 26,734.1517 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 10.23 ซึ่งเป็นงบประมาณของรัฐวิสาหกิจทั้งหมด โดยการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณสูงสุด 12,172.9433 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย 12,077.8150 ล้านบาท

แผนงานบุคลากรภาครัฐได้รับงบประมาณ 9,664.2355 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.70 โดยกรมทางหลวงได้รับงบประมาณสูงสุด 4,881.1714 ล้านบาท รองลงมาคือกรมการขนส่งทางบก 1,881.7475 ล้านบาท และกรมทางหลวงชนบท 1,396.8705 ล้านบาท

แผนงานบูรณาการได้รับงบประมาณ 6,321.3090 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.42 โดยกรมทางหลวงได้รับงบประมาณสูงสุด 3,639.3550 ล้านบาท รองลงมาคือกรมทางหลวงชนบท 1,933.0047 ล้านบาท และการรถไฟแห่งประเทศไทย 402.1129 ล้านบาท

แผนงานพื้นฐานได้รับงบประมาณน้อยที่สุด 5,295.5801 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.03 โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้รับงบประมาณสูงสุด 1,681.1990 ล้านบาท รองลงมาคือกรมทางหลวง 1,520.8626 ล้านบาท และสำนักงานปลัดกระทรวงฯ 925.9989 ล้านบาท

### 3.4 งบประมาณแผนงานบูรณาการ

หน่วย: ล้านบาท

แผนงานบูรณาการ	ปีงบประมาณ		+เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	368.8085	308.8521	- 59.9564	- 16.26
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	72.2056	22.8215	- 49.3841	- 68.39
แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	3,859.3293	5,988.2584	2,128.9291	55.16
แผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล		1.3770	1.3770	100.00
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>4,300.3434</b>	<b>6,321.3090</b>	<b>2,020.9656</b>	<b>47.00</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1

งบประมาณแผนงานบูรณาการของกระทรวงคมนาคมในปี 2569 มีการเปลี่ยนแปลงจากปี 2568 ในหลายแผนงาน โดยได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจาก 4,300.3434 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 6,321.3090 ล้านบาทในปี 2569 เพิ่มขึ้น 2,020.9656 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 47.00 ดังนี้

1. แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจาก 3,859.3293 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 5,988.2584 ล้านบาทในปี 2569 เพิ่มขึ้น 2,128.9291 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 55.16

2. แผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล ได้รับงบประมาณ 1.3770 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2568 ทั้งจำนวน

3. แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ ได้รับงบประมาณลดลงจาก 72.2056 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 22.8215 ล้านบาทในปี 2569 ลดลง 49.3841 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 68.39

4. แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว ได้รับงบประมาณลดลงจาก 368.8085 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 308.8521 ล้านบาทในปี 2569 ลดลง 59.9564 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.26



### 3.5 รายการผูกพันข้ามปีงบประมาณ

หน่วย: ล้านบาท

หน่วยงาน	ปีงบประมาณ				เงินนอกฯ
	2569	25670	2571	2572 - จบ	
<b>ส่วนราชการ</b>	<b>70,230.1959</b>	<b>106,954.8959</b>	<b>66,809.9749</b>	<b>774.2021</b>	<b>13,752.7425</b>
1. สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	667.6293	1,690.1761	1,680.5000	4.8704	-
2. กรมการขนส่งทางบก	636.9009	539.5547	28.9170	16.8420	-
3. กรมการขนส่งทางราง	44.4185	77.4117	3.0210	5.0350	-
4. กรมเจ้าท่า	1,728.3589	2,795.7853	386.8224	8.7604	-
5. กรมทางหลวง	54,505.3985	81,399.8991	60,545.7985	735.0648	9,170.9185
6. กรมทางหลวงชนบท	10,380.3390	16,346.2621	3,484.7084	-	4,581.8240
7. กรมท่าอากาศยาน	2,156.6487	4,026.6447	678.5354	0.5089	-
8. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	110.5021	79.1622	1.6722	3.1206	-
<b>รัฐวิสาหกิจ</b>	<b>13,627.6056</b>	<b>47,589.9202</b>	<b>20,864.9337</b>	<b>70,277.2400</b>	<b>58.0006</b>
1. การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	10,755.0000	41,483.6100	17,704.9500	61,023.4800	-
2. การรถไฟแห่งประเทศไทย	1,447.8954	3,536.8341	885.7783	-	-
3. สถาบันการบินพลเรือน	135.7502	350.2761	48.9254	-	58.0006
4. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1,288.9600	2,219.2000	2,225.2800	9,253.7600	-
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>83,857.8015</b>	<b>154,544.8161</b>	<b>87,674.9086</b>	<b>71,051.4421</b>	<b>13,810.7431</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 11 และ เล่มที่ 14 หน้า 12

### 4. ผลการใช้จ่ายงบประมาณปี 2568 ข้อมูล ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2568

หน่วยงาน	รายจ่ายประจำ			รายจ่ายลงทุน			ภาพรวมทั้งหมด		
	งบประมาณ หลังโอน (ล้านบาท)	การใช้จ่าย (ล้านบาท)	ร้อยละ การใช้จ่าย	งบประมาณ หลังโอน (ล้านบาท)	การใช้จ่าย (ล้านบาท)	ร้อยละ การใช้จ่าย	งบประมาณ หลังโอน (ล้านบาท)	การใช้จ่าย (ล้านบาท)	ร้อยละ การใช้จ่าย
สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	35.8560	35.8557	100.00	278.0000	277.9979	100.00	313.8536	313.8536	100.00
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	-	-	0.00	1,965.1008	1,965.1006	100.00	1,965.1008	1,965.1006	100.00
บริษัท ขนส่ง จำกัด	-	-	0.00	39.0294	38.9000	99.67	39.0294	38.9000	99.67
กรมการขนส่งทางราง	134.1470	121.2266	90.37	11.9400	10.3122	86.39	146.0843	131.5388	90.04
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	150.8380	113.8838	75.50	111.0900	107.6455	96.90	261.9280	221.5294	84.58
กรมทางหลวงชนบท	1,567.2290	1,055.3685	67.34	49,076.2600	41,440.9693	84.44	50,643.4850	42,496.3379	83.91
กรมทางหลวง	6,075.6740	4,121.0405	67.83	121,425.3800	90,694.4179	74.69	127,501.0523	94,815.4584	74.36
สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	460.5660	340.9155	74.02	103.4100	63.8500	61.75	563.9752	404.7655	71.77
กรมการขนส่งทางบก	2,718.5130	1,875.2732	68.98	933.6900	530.2201	56.79	3,652.2050	2,405.4934	65.86
กรมท่าอากาศยาน	715.6870	554.0716	77.42	4,640.7300	2,941.1218	63.38	5,356.4131	3,495.1934	65.25
กรมเจ้าท่า	975.0260	643.4382	65.99	3,938.8200	2,338.6510	59.37	4,913.8465	2,982.0892	60.69
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	6,463.9790	4,067.9344	62.93	16,806.2784	9,838.9025	58.54	23,270.2571	13,906.8369	59.76
การรถไฟแห่งประเทศไทย	9,193.5740	5,211.7167	56.69	12,332.1680	6,438.6137	52.21	21,525.7419	11,650.3304	54.12
สถาบันการบินพลเรือน	114.2180	78.6989	68.90	170.7884	59.4093	34.79	285.0065	138.1082	48.46
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	3,770.5890	1,912.2007	50.71	368.4000	-	0.00	4,138.9892	1,912.2007	46.20
<b>รวมกระทรวงคมนาคม</b>	<b>32,375.8941</b>	<b>20,131.6243</b>	<b>62.18</b>	<b>212,201.0738</b>	<b>156,746.1120</b>	<b>73.87</b>	<b>244,576.9679</b>	<b>176,877.7363</b>	<b>72.32</b>

ที่มา: เว็บไซต์กรมบัญชีกลาง ข้อมูล ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2568



จากข้อมูลผลการใช้จ่ายงบประมาณประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ณ วันที่ 31 พฤษภาคม 2568 กระทรวงคมนาคมมีงบประมาณหลังโอนเปลี่ยนแปลงทั้งสิ้น 244,576.9679 ล้านบาท มีการใช้จ่ายแล้ว 176,877.7363 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 72.32 ของวงเงินงบประมาณ ซึ่งยังต่ำกว่าเป้าหมายการใช้จ่ายที่รัฐบาลกำหนดไว้ที่ร้อยละ 73.67 เล็กน้อย อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมยังคงต้องเร่งรัดการใช้จ่ายงบประมาณในช่วงเวลาที่เหลือของปีงบประมาณ เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ เมื่อพิจารณารายหน่วยงานพบว่า มีหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม จำนวน 8 แห่ง ที่มีผลการใช้จ่ายงบประมาณภาพรวมต่ำกว่าเป้าหมาย ได้แก่ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ร้อยละ 46.20) สถาบันการบินพลเรือน (ร้อยละ 48.46) การรถไฟแห่งประเทศไทย (ร้อยละ 54.12) การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (ร้อยละ 59.76) กรมเจ้าท่า (ร้อยละ 60.69) กรมท่าอากาศยาน (ร้อยละ 65.25) กรมการขนส่งทางบก (ร้อยละ 65.86) และสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (ร้อยละ 71.77) ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญด้านการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมของประเทศ

การที่หน่วยงานขนาดใหญ่มีอัตราการใช้จ่ายต่ำ อาจแสดงถึงข้อจำกัดในการบริหารโครงการลงทุน ความล่าช้าในกระบวนการจัดซื้อจัดจ้าง หรือปัญหาเชิงระบบในการอนุมัติและอนุญาตการดำเนินงาน อันส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนแผนงานยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ของประเทศ ดังนั้น กระทรวงคมนาคมจึงควรมีมาตรการเพื่อเร่งรัดการเบิกจ่ายงบประมาณให้เป็นไปตามเป้าหมายที่รัฐบาลกำหนด รวมทั้งควรมีการประเมินและถอดบทเรียนจากหน่วยงานที่มีผลการเบิกจ่ายงบประมาณดี เพื่อนำมาปรับปรุงแนวทางบริหารงบประมาณให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดในภาพรวมของกระทรวงคมนาคม.

## 5. สรุปประเด็นข้อสังเกตของคณะกรรมการฯ ที่สำคัญ

สำนักงบประมาณของรัฐสภาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อสังเกตของคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2568 ทั้งของสภาผู้แทนราษฎรและวุฒิสภาที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม พบว่าข้อสังเกตของทั้งสองสภามีจุดเน้นที่มีลักษณะเสริมสร้างกัน โดยสภาผู้แทนราษฎรให้ความสำคัญกับมาตรการเชิงปฏิบัติและการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ส่วนวุฒิสภามุ่งเน้นการพัฒนาเชิงยุทธศาสตร์ระยะยาวและการสร้างความเชื่อมโยงในระดับภูมิภาค จึงได้สรุปข้อสังเกตและให้ความเห็นเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการพิจารณาของคณะกรรมการฯ ดังนี้

ประเด็น	สภาผู้แทนราษฎร	วุฒิสภา	ความเห็น PBO
1. การเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง	ควรวางแผนเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางของประชาชนและสินค้าเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนตัวและเปลี่ยนไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น และเปลี่ยนการใช้รถบรรทุกวิ่งยาวมาใช้รถไฟทางคู่มากขึ้น	การขนส่งทางรางเป็นยุทธศาสตร์หลักเนื่องจากต้นทุนต่ำแต่ปัจจุบันใช้น้อย จึงควรพัฒนารถไฟรางคู่เป็นเส้นทางขนส่งหลัก	สอดคล้องหลักการ Modal Shift ควรจัดสรรงบประมาณสนับสนุนการลงทุนระบบรางเป็นระบบ เน้นพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านจากถนนสู่ราง
2. การบูรณาการระบบขนส่ง	ควรให้ความสำคัญระบบขนส่งมวลชนทางรางหรือทางน้ำที่เชื่อมโยงกันเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในช่วงเวลาเร่งด่วน	ควรบริหารเวลาเดินทางโดยรถไฟให้สั้นลง และควรขยายเส้นทางจากมาเลเซียเชื่อมถึงสงขลา ควรเพิ่มระยะทางในการขนส่งทางน้ำให้ไกลขึ้น	การเชื่อมต่อระหว่างการขนส่งหลายรูปแบบเป็นปัจจัยสำคัญของระบบขนส่ง ควรจัดสรรงบประมาณสร้างศูนย์กลางการขนส่งและระบบตัวใช้ร่วมกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อ



ประเด็น	สภาผู้แทนราษฎร	วุฒิสภา	ความเห็น PBO
3. การบริหารงบประมาณและจัดซื้อจัดจ้าง	ควรบริหารจัดการงบประมาณรายการผูกพันให้น้อยลง ไม่ให้กระจุกตัวที่กระทรวง และควรแบ่งตอนในการประมูลโครงการใหญ่ให้เหมาะสมและเป็นธรรม	ควรทบทวนโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานพะเยา โดยเปิดช่องทางให้ภาคเอกชนที่มีความพร้อมให้เข้ามาลงทุน	หลักการ Fiscal Sustainability และ Cost-Benefit Analysis สำคัญ ควรพิจารณา PPP Model กระจายการลงทุนให้สมดุลทุกภูมิภาค ใช้ SROI ประเมินโครงการ
4. ความปลอดภัยและป้องกันอุบัติเหตุ	ควรปรับปรุงฐานข้อมูลอุบัติเหตุให้ครบถ้วน โดยใช้ข้อมูล 3 ฐาน และควรปรับตัวชี้วัดโดยให้ความสำคัญกับการลดจำนวนผู้เสียชีวิตบนถนน	ควรมีมาตรการกำกับดูแลความปลอดภัยจากการก่อสร้างถนนใหญ่ที่มีการสัญจรหนาแน่น และควรจับกุมรถบรรทุกที่มีน้ำหนักเกินอย่างเข้มงวดทั่วประเทศ	การตั้งเป้าหมายลดผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุให้เป็นศูนย์ตามแนวคิด "อุบัติเหตุศูนย์" สอดคล้องกับมาตรฐานสากล วรรณภา การมาตรการ 4E ได้แก่ Engineering, Education, Enforcement, Emergency Response
5. การใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรม	ควรหาแนวทางป้องกันการรับสินบนทางหลวงโดยใช้เทคโนโลยี ควรรวมแอปพลิเคชันของหน่วยงานอยู่ในแอปพลิเคชันเดียว และควรดำเนินโครงการทำเรืออัจฉริยะโดยใช้ Smart Pier ตรวจจับใบหน้าเพื่อเพิ่มความปลอดภัย		เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือสำคัญพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ ควรจัดสรรงบประมาณพัฒนาระบบบริการขนส่งครบวงจรผ่านแอปพลิเคชันเดียว ให้ประชาชนจองชำระค่าบริการขนส่งทุกประเภทในที่เดียว โดยให้ความสำคัญปกป้องข้อมูลส่วนบุคคลและความปลอดภัยไซเบอร์
6. การพัฒนาที่ยั่งยืน	ควรให้ความสำคัญและเตรียมความพร้อมเรื่องคาร์บอนเครดิต และควรขยายผลโครงการที่ใช้เทคโนโลยีมา รีไซเคิลผิวถนนลาดยางเดิมที่โรงงานผสมยาง		การรีไซเคิลวัสดุก่อสร้างสอดคล้องหลักการ Circular Economy ควรส่งเสริม Green Technology ในโครงการโครงสร้างพื้นฐาน สนับสนุนเป้าหมายพัฒนายั่งยืนและลดก๊าซเรือนกระจก
7. การกำกับดูแลและบังคับใช้กฎหมาย	ควรแก้ปัญหารถแท็กซี่ไม่มีติดมิเตอร์ รวมทั้งควรมีระบบควบคุมเวลาขับรถบัส และควรแก้ปัญหารถค้างชำระภาษี รวมถึงควรหาแนวทางให้รถดัดแปลงเพื่อนำเที่ยวจดทะเบียนตามกฎหมาย		ปัญหาเหล่านี้แสดงให้เห็นว่าจำเป็นต้องปฏิรูประบบกฎหมายและการกำกับดูแล ควรจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบการบังคับใช้กฎหมายด้วยเทคโนโลยีดิจิทัล และปรับปรุงกฎระเบียบให้ทันสมัยตรงกับสถานการณ์จริง
8. การออกแบบที่เป็นสากล	กรมขนส่งทางรางควรให้ความสำคัญกับความปลอดภัยและออกมาตรการรองรับประชาชนทุกกลุ่ม โดยเฉพาะผู้สูงอายุ ผู้ด้อยโอกาส ผู้พิการ เด็กเล็ก	ควรมีการให้บริการต้นอนพิเศษเพื่อเป็นทางเลือกให้กับประชาชนในการเดินทาง	การออกแบบระบบขนส่งที่ทุกคนใช้ได้ สะดวกเป็นหลักการสำคัญ ควรรวมมาตรฐานการเข้าถึงสำหรับคนพิการและผู้ด้อยโอกาสในการจัดสรรงบประมาณ เพื่อให้บริการขนส่งสาธารณะมีคุณภาพและใช้ได้กับทุกกลุ่มคน



ประเด็น	สภาผู้แทนราษฎร	วุฒิสภา	ความเห็น PBO
9. การบูรณาการ พัฒนาโครงสร้าง พื้นฐาน	โครงการก่อสร้างมากกว่า 1 ปี ควรติดตั้งเครื่องวัดคุณภาพ อากาศ และควรให้แนวทาง หลวงสำรวจว่าที่ใดติดตั้ง ไฟส่องสว่างเกินความจำเป็น	ควรบูรณาการหน่วยงาน ที่ใช้พื้นที่ถนนทางท่อ/ สายไฟ/สัญญาณสื่อสาร ให้พร้อมกันระหว่าง ก่อสร้างถนน	การบูรณาการโครงสร้างพื้นฐาน (Integrated Infrastructure Development) ลดต้นทุนและผลกระทบ สิ่งแวดล้อม ควรใช้หลักการ "แผนที่เดียว ชุดครั้งเดียว" ในการวางแผนและจัดสรร งบประมาณ"
10. การจัดการ เฉพาะพื้นที่	ควรเสนอแนวทางให้ กรม. พิจารณามติห้ามตัดถนนเพื่อ เป็นทางสัญจรสาธารณะใหม่ใน อุทยานแห่งชาติและเขตรักษา พันธุ์สัตว์ป่า	ควรมีแนวทางขยาย/เพิ่ม เส้นทางสัญจรในภูเก็ต รวมทั้งทางด่วนจาก สนามบินเข้าตัวเมืองเพื่อ ลดความแออัดในการใช้ รถใช้ถนน	การพิจารณาลักษณะเฉพาะของแต่ละพื้นที่ ตามหลักการวางผังเมืองเป็นสิ่งสำคัญ ควร ใช้แนวทางการวางแผนพื้นที่แบบบูรณาการ ในการจัดสรรงบประมาณ เพื่อให้การพัฒนา เหมาะสมกับความสามารถและข้อจำกัดของ แต่ละพื้นที่

## 6. บทวิเคราะห์งบประมาณภาพรวมของกระทรวงคมนาคม ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 กระทรวงคมนาคมได้รับงบประมาณวงเงินรวมทั้งสิ้น 261,292.5479 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณก่อนหน้าที่ได้รับ 244,576.9679 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจำนวน 16,715.5800 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6.83 อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในรายละเอียดพบว่า การจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่ยังคงกระจุกตัวอยู่ในลักษณะโครงการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพเป็นหลัก ขาดการบูรณาการร่วมระหว่างรูปแบบการขนส่ง และยังไม่ให้ความสำคัญต่อการนำเทคโนโลยีมาสร้างประสิทธิภาพอย่างเป็นระบบ

เมื่อนำงบประมาณมาแยกตามมิติของระบบขนส่ง พบว่า ระบบขนส่งทางถนน งบประมาณรวมทั้งสิ้น 196,996.1792 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 75.39 ของงบประมาณทั้งกระทรวง ประกอบด้วย กรมทางหลวง (131,932.2864 ล้านบาท) กรมทางหลวงชนบท (53,598.9756 ล้านบาท) กรมการขนส่งทางบก (3,913.5611 ล้านบาท) การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (2,653.6425 ล้านบาท) และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (4,897.7136 ล้านบาท) โดยเนื้อหางานส่วนใหญ่ยังคงมุ่งเน้นที่การก่อสร้างและซ่อมบำรุงทาง เช่น การสร้างถนนใหม่ สะพาน และทางพิเศษ มากกว่าการพัฒนาโครงสร้างเสริม เช่น ระบบควบคุมจราจรอัจฉริยะ (ITS) หรือการบูรณาการกับระบบรางและรถโดยสารสาธารณะ

ในส่วนของ ระบบขนส่งทางราง งบประมาณรวมทั้งสิ้น 52,987.4744 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 20.28 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญจากปีก่อนหน้า โดยเฉพาะการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทยที่ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 42.92 อย่างไรก็ตาม การลงทุนยังคงมุ่งเน้นไปที่โครงการรถไฟฟ้าในเขตเมือง และโครงการรถไฟฟ้าทางคู่ ซึ่งแม้จะมีประโยชน์ในเชิงเศรษฐกิจ แต่ยังคงขาดนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งเป็นแนวทางที่มีต้นทุนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ทั้งยังไม่มี การบูรณาการเชื่อมต่อกับระบบอื่น เช่น ศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าหรือระบบโลจิสติกส์

ระบบขนส่งทางน้ำ ได้รับงบประมาณจำนวน 4,253.3352 ล้านบาท ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 13.44 โดยงบประมาณส่วนใหญ่ยังคงเน้นงานกายภาพ เช่น การขุดลอกทางน้ำ การก่อสร้างเขื่อน และท่าเรือ แต่ขาดโครงการที่มุ่งส่งเสริมการเปิดเส้นทางการขนส่งสินค้าใหม่ ๆ ทางน้ำ โดยเฉพาะในกลุ่มน้ำภาคกลางและลุ่มน้ำภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีศักยภาพแต่ยังไม่ได้รับการพัฒนาอย่างจริงจัง

ด้าน ระบบขนส่งทางอากาศ งบประมาณรวม 5,657.4801 ล้านบาท โดยเป็นงบประมาณของกรมท่าอากาศยาน (5,349.1860 ล้านบาท) และสถาบันการบินพลเรือน (308.2941 ล้านบาท) โดยงบประมาณส่วนใหญ่เน้นการก่อสร้างหรือขยายอาคารผู้โดยสาร สนามบิน และโครงสร้างที่รองรับความจุเที่ยวบิน





ในอนาคต แต่ยังไม่พบการลงทุนในด้านเทคโนโลยีอากาศยาน การพัฒนาเครือข่ายบริการภาคพื้นดิน หรือระบบข้อมูลการบินแบบบูรณาการในระดับภูมิภาค

ขณะที่ **หน่วยงานด้านนโยบายและยุทธศาสตร์** ได้แก่ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (1,123.8965 ล้านบาท) และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (274.1825 ล้านบาท) ได้รับงบประมาณรวมทั้งสิ้น 1,398.0790 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 99.28 และ 4.68 ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีการเพิ่มขึ้นของงบประมาณในหน่วยงานนโยบายอย่างมีนัยสำคัญ แต่การทำงานยังคงจำกัดอยู่ในรูปของการจัดทำ “ผลการศึกษา” มากกว่าการขับเคลื่อนเป็นแผนยุทธศาสตร์ที่สามารถใช้เป็นกรอบการจัดสรรงบประมาณได้จริง ตัวอย่างเช่น โครงการตัวร่วม ระบบเชื่อมโยงรถ-ราง-เรือ-อากาศ หรือแม้กระทั่ง พ.ร.บ.ระบบรางแห่งชาติ ที่ยังไม่สามารถผลักดันให้เกิดผลในเชิงปฏิบัติ (รายละเอียดอยู่ในงบประมาณจำแนกตามหน่วยงาน)

โดยสรุป แม้ว่าการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ของกระทรวงคมนาคมจะยังคงสะท้อนเจตนารมณ์ของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม แต่ยังขาดความสมดุลในมิติของเนื้อหา โดยเฉพาะด้านนโยบาย เทคโนโลยี และการบูรณาการเชิงระบบ การจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่เพื่อก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ โดยไม่เชื่อมโยงกับนโยบายพื้นที่ เทคโนโลยี และเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ อาจส่งผลให้ประสิทธิภาพของการใช้จ่ายอยู่ในระดับต่ำในระยะยาว รัฐบาลจึงควรกำหนดกลไกเชิงยุทธศาสตร์ที่เน้น “การใช้ประโยชน์สูงสุดจากโครงสร้างพื้นฐานเดิมควบคู่กับการลงทุนใหม่” และเร่งยกระดับความสามารถของระบบคมนาคมไทยให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงของโลกดิจิทัล เศรษฐกิจสีเขียว และความยั่งยืนในอนาคต

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายต่อกระทรวงคมนาคม

1. เพื่อให้ระบบคมนาคมของประเทศไทยสามารถตอบโจทย์เชิงยุทธศาสตร์และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศได้อย่างแท้จริง กระทรวงคมนาคมจำเป็นต้องขับเคลื่อนการปฏิรูปโครงสร้างการลงทุนอย่างเป็นระบบ โดยเปลี่ยนแนวคิดจากการเน้น “การลงทุนทางกายภาพเชิงปริมาณ” ไปสู่ “การลงทุนเชิงคุณภาพ” ที่ตอบสนองต่อความต้องการใช้งานจริงและสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อเศรษฐกิจสังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน การจัดทำแผนการดำเนินงานจึงควรเริ่มต้นจากการวิเคราะห์รูปแบบและพฤติกรรมการเดินทางของประชาชนและภาคธุรกิจในทุกภูมิภาค เพื่อพัฒนาเป็น “แผนภาพรวมการเดินทางแห่งชาติ” (National Mobility Plan) ที่ใช้เป็นกรอบกลางในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการลงทุนแต่ละประเภท แทนการจัดทำโครงการแบบแยกส่วนของแต่ละหน่วยงานเช่นที่ผ่านมา

2. ในเชิงกระบวนการวางแผนและงบประมาณ กระทรวงคมนาคมควรยกระดับการออกแบบนโยบายให้มีลักษณะ “ข้ามระบบและข้ามหน่วยงาน” โดยเฉพาะโครงการขนาดใหญ่ที่มีผลกระทบเชิงพื้นที่และเชิงระบบ เช่น การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้า การขุดลอกและพัฒนาเส้นทางเดินเรือ และการขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยาน โครงการเหล่านี้ควรดำเนินการโดยบูรณาการระหว่างภาคการขนส่ง ผังเมือง ระบบพลังงาน และเศรษฐกิจฐานราก โดยมีเป้าหมายร่วม เช่น การพัฒนาเมืองรอบสถานีขนส่ง (TOD) ที่เชื่อมต่อบรรยากาศ ถนน เรือ และอากาศแบบไร้รอยต่อ (seamless intermodality) หรือการจัดตั้งศูนย์กระจายสินค้าสมัยใหม่ที่เชื่อมโยงกับโครงข่ายโลจิสติกส์ภาคเกษตรและอุตสาหกรรม

3. ในด้านโครงสร้างงบประมาณ ควรให้ความสำคัญกับ “การลงทุนในซอฟต์แวร์นโยบาย” ควบคู่กับโครงสร้างพื้นฐาน เช่น การเร่งผลักดันผลการศึกษาที่ผ่านมาสู่การปฏิบัติจริง ได้แก่ ระบบตัวร่วม พรบ. ระบบราง และมาตรการจูงใจในการลงทุนจากภาคเอกชนในลักษณะ PPP โดยมีกรอบกฎหมายและผลตอบแทนที่สมดุลกับผลประโยชน์สาธารณะ ควบคู่ไปกับการพัฒนา “ระบบข้อมูลกลางด้านคมนาคม” เพื่อให้ทุกหน่วยงาน





สามารถเข้าถึงข้อมูลเดียวกัน ใช้เป็นฐานในการวางแผนร่วม และเพิ่มความโปร่งใสในการติดตามประสิทธิภาพของโครงการ ซึ่งจะนำไปสู่การจัดสรรงบประมาณที่ตรงจุดและคุ้มค่าสูงสุด

4. ที่สำคัญ กระทรวงคมนาคมควรปรับวิสัยทัศน์การพัฒนาจาก “การสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเดินทาง” ไปสู่ “การออกแบบระบบคมนาคมเพื่อคุณภาพชีวิตและอนาคตของประเทศ” โดยมุ่งเน้นผลกระทบเชิงบวกในระดับมหภาค เช่น การลดค่าครองชีพของประชาชนในพื้นที่ชนบท การเพิ่มความปลอดภัยทางถนน การลดปริมาณมลพิษจากระบบขนส่งในเขตเมือง และการส่งเสริมเศรษฐกิจหมุนเวียน ซึ่งแนวทางดังกล่าวต้องอาศัยความร่วมมือเชิงนโยบายจากกระทรวงอื่น ๆ อย่างใกล้ชิด อาทิ กระทรวงพลังงาน ในการผลักดันยานยนต์ไฟฟ้า (EV) และพลังงานหมุนเวียน กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ในการลดคาร์บอน กระทรวงมหาดไทยในการจัดผังเมืองและระบบขนส่งในระดับท้องถิ่น หรือกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงพาณิชย์ในการออกแบบโครงข่ายขนส่งสินค้าเกษตรที่มีมูลค่าสูงและส่งออกได้



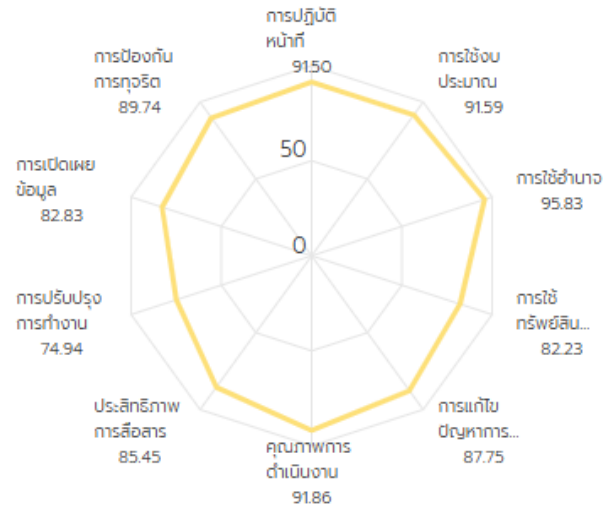
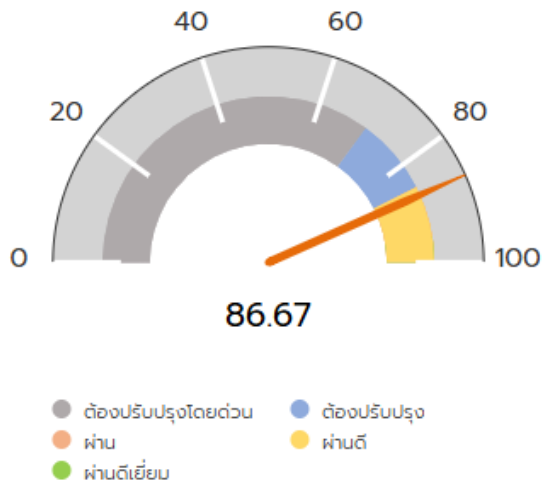
5. ตัวอย่างรูปธรรมของการบูรณาการนโยบายเหล่านี้ ได้แก่ การพัฒนา EV ควบคู่กับโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานสะอาดในเมืองใหญ่ (คมนาคม พลังงาน) การพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ร่วมกับการผลิตและแปรรูปสินค้าเกษตรคุณภาพสูง (คมนาคม เกษตรฯ พาณิชย์) การส่งเสริม TOD ควบคู่กับการพัฒนาที่อยู่อาศัยและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับผู้สูงอายุ (คมนาคม พม. มหาดไทย) รวมถึงการวางแผนระบบขนส่งที่ยืดหยุ่นในพื้นที่เสี่ยงภัยน้ำท่วมและแผ่นดินถล่ม (คมนาคม ทรัพยากรฯ มหาดไทย) เพื่อกำหนดรูปแบบของ “ระบบนิเวศการขนส่ง” ที่เชื่อมโยงกับการเปลี่ยนผ่านเชิงโครงสร้างของประเทศในอนาคต

6. การปฏิรูปเชิงโครงสร้างของกระทรวงคมนาคมจะเกิดขึ้นได้อย่างยั่งยืน ก็ต่อเมื่อประเทศไทยสามารถเปลี่ยนผ่านจาก “ระบบงบประมาณแบบแยกส่วน” ไปสู่ “ระบบงบประมาณแบบบูรณาการตามเป้าหมายร่วม” ผ่านการจัดทำกรอบการลงทุนข้ามกระทรวง (Cross-Ministry Investment Framework) ซึ่งไม่เพียงแต่จะทำให้การจัดลำดับความสำคัญของงบประมาณชัดเจนขึ้นเท่านั้น แต่ยังเพิ่มความสามารถในการวัดผลสัมฤทธิ์ของนโยบายตามแนวทางของ OECD และประเทศที่มีระบบคมนาคมชั้นนำ เช่น ญี่ปุ่น เนเธอร์แลนด์ และเยอรมนี พร้อมทั้งควรมีการวางทิศทาง ติดตาม และบูรณาการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระยะยาว เพื่อให้ระบบคมนาคมของไทยตอบสนองต่ออนาคตของประเทศในทุกมิติได้อย่างมีประสิทธิภาพ



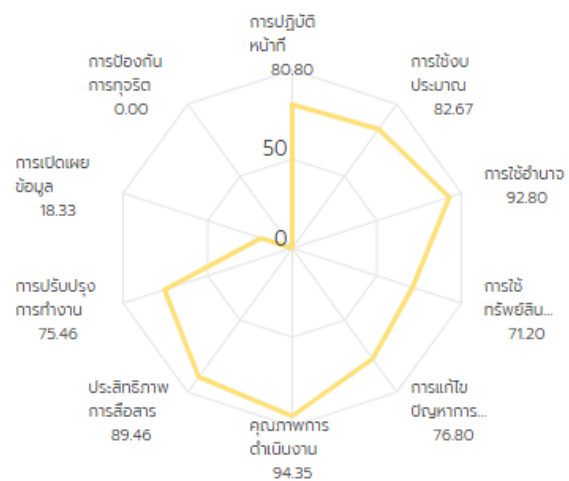
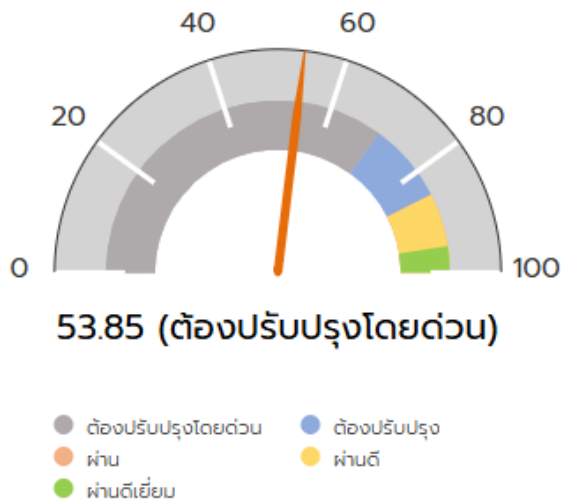
### ผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA)

แม้ว่ากระทรวงคมนาคมจะมีผลการประเมินคุณธรรมและความโปร่งใสในการดำเนินงานของหน่วยงานภาครัฐ (ITA) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 อยู่ในระดับผ่านเกณฑ์ (85 คะแนน) โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ที่ 86.67 คะแนน แต่ก็ยังมีประเด็นที่ควรพัฒนา ได้แก่ การใช้ทรัพย์สินของราชการ (82.23 คะแนน) การปรับปรุงการทำงาน (74.94 คะแนน) และการเปิดเผยข้อมูล (82.83 คะแนน)

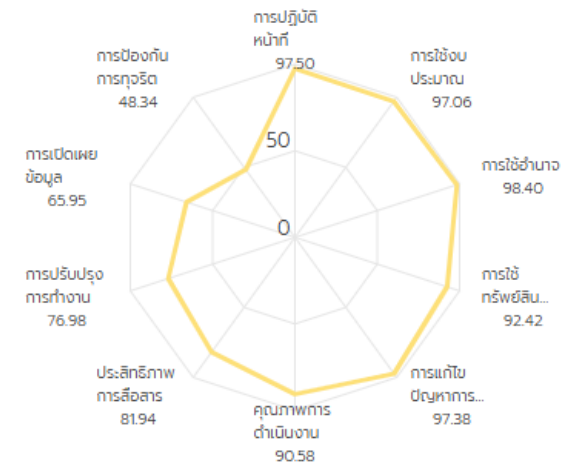
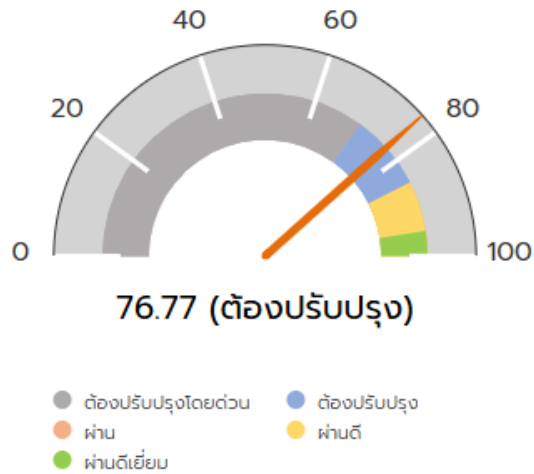


เมื่อพิจารณาคะแนนของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม พบว่า ในปี 2567 มีหน่วยงานที่มีคะแนนอยู่ในเกณฑ์ที่ต้องปรับปรุง (ต่ำกว่า 85 คะแนน) จำนวน 3 หน่วยงาน ได้แก่

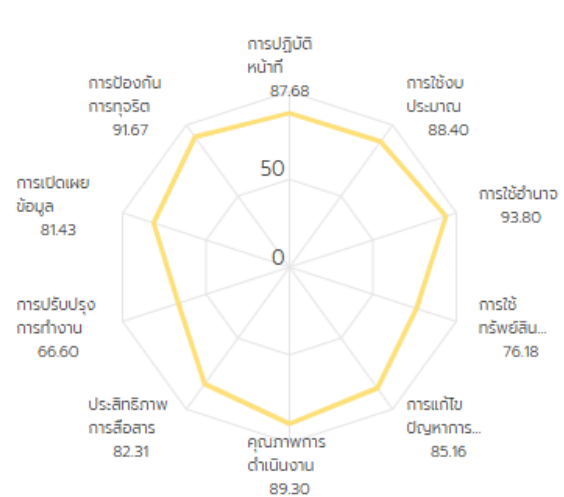
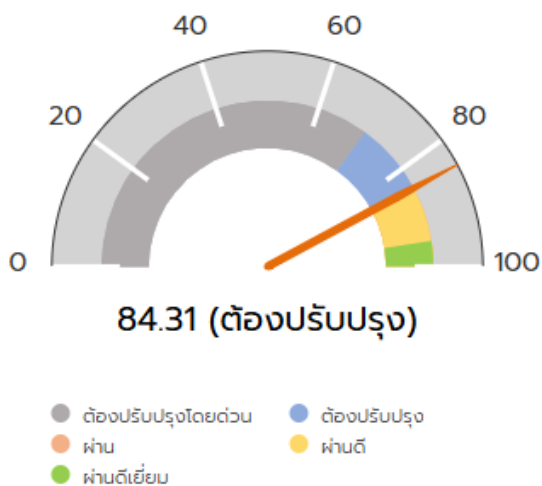
1. สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) ผลการประเมิน ITA อยู่ในระดับต้องปรับปรุงโดยด่วน โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ที่ 53.85 และมีประเด็นที่ควรพัฒนาถึง 7 ตัวชี้วัดจากทั้งหมด 10 ตัวชี้วัด



2. กรมการขนส่งทางบก ผลการประเมิน ITA อยู่ในระดับต้องปรับปรุง โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ที่ 76.77 โดยมีประเด็นที่ควรพัฒนา ได้แก่ ประสิทธิภาพการสื่อสาร (81.94 คะแนน) การปรับปรุงการทำงาน (76.98 คะแนน) การเปิดเผยข้อมูล (65.95 คะแนน) และการป้องกันการทุจริต (48.34 คะแนน)



3. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ผลการประเมิน ITA อยู่ในระดับต้องปรับปรุง โดยมีคะแนนในภาพรวมอยู่ที่ 84.31 โดยมีประเด็นที่ควรพัฒนา ได้แก่ การใช้ทรัพย์สินของราชการ (76.18 คะแนน) ประสิทธิภาพการสื่อสาร (82.31 คะแนน) การปรับปรุงการทำงาน (66.60 คะแนน) และการเปิดเผยข้อมูล (81.43 คะแนน)





## ส่วนที่ 2 การวิเคราะห์รายหน่วยงาน (ส่วนราชการ องค์การมหาชน และรัฐวิสาหกิจ)

### สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม (เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 13)

#### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : มีระบบการบริหารนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ได้รับ การพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และสามารถขับเคลื่อนการปฏิบัติงาน ให้บรรลุผลสำเร็จอย่างมีประสิทธิภาพ - ตัวชี้วัด : ร้อยละความสำเร็จในการบูรณาการเพื่อขับเคลื่อน การปฏิบัติราชการของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ร้อยละ	90	90
(2) ผลสัมฤทธิ์ : งานด้านการบินมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เป็นไปตาม มาตรฐานที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด - ตัวชี้วัด : การส่งเสริมความปลอดภัยเป็นไปตามมาตรฐานที่องค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กำหนด	ร้อยละ	100	100

#### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณ

##### 2.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	171.3147	176.3926	5.0779	2.96
แผนงานพื้นฐาน	358.2109	925.9989	567.788	158.51
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	358.2109	925.9989	567.788	158.51
แผนงานยุทธศาสตร์	34.4496	21.5050	-12.9446	-37.58
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	34.4496	21.5050	-12.9446	-37.58
รวมทั้งสิ้น	563.9752	1,123.8965	559.9213	99.28

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1

งบประมาณของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 มีการเปลี่ยนแปลงอย่างมีนัยสำคัญ โดยได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจาก 563.9752 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 1,123.8965 ล้านบาทในปี 2569 เพิ่มขึ้น 559.9213 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 99.28

เมื่อจำแนกตามแผนงานพบว่า แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ซึ่งถือเป็นแผนงานหลักได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นจาก 358.2109 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 925.9989 ล้านบาทในปี 2569 เพิ่มขึ้น 567.7880 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 158.51 เนื่องจากมีรายการค่าก่อสร้างโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่ ผูกพันงบประมาณปี 2569-2571 วงเงินทั้งสิ้น 3,832 ล้านบาท ตั้งงบประมาณในปี 2569 จำนวน 574.8 ล้านบาท

แผนงานบุคลากรภาครัฐ ซึ่งเป็นรายจ่ายประจำ ได้รับงบประมาณเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจาก 171.3147 ล้านบาทในปี 2568 เป็น 176.3926 ล้านบาทในปี 2569 เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.96

ในขณะที่แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้รับงบประมาณลดลงจาก 34.4496 ล้านบาทในปี 2568 เหลือเพียง 21.5050 ล้านบาทในปี 2569 ลดลงร้อยละ 37.58



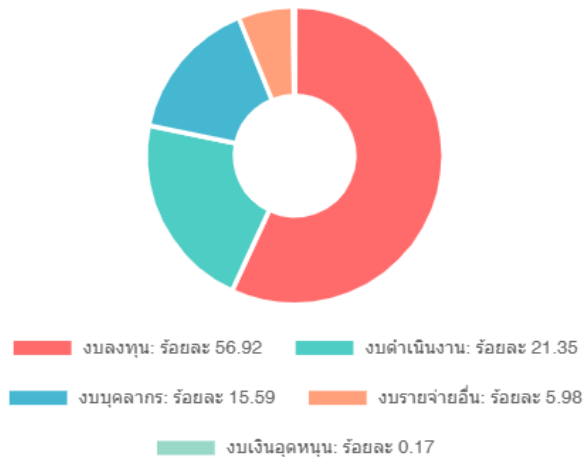
เมื่อจำแนกตามงบรายจ่าย พบว่า **งบลงทุน** ได้รับงบประมาณสูงสุดจำนวน 639.6842 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 56.92 ของงบประมาณทั้งหมด ซึ่งงบประมาณส่วนใหญ่เป็นการดำเนินโครงการก่อสร้างอาคาร ที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ การปรับปรุงระบบดิจิทัล โครงการจัดตั้งห้องอ่านวิเคราะห์ข้อมูลจากบันทึกการบิน ตลอดจนการเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานภายในเพื่อรองรับการบริหารแบบองค์รวม

**งบดำเนินงาน** จำนวน 239.9082 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.35 เพื่อใช้ในกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของหน่วยงาน เช่น ค่าตอบแทน ค่าสาธารณูปโภค ค่าซ่อมบำรุง ค่าใช้จ่ายในการจัดสัมมนา/ฝึกอบรม

**งบบุคลากร** ประกอบด้วย เงินเดือน ค่าจ้างประจำ และค่าตอบแทนพนักงานราชการ จำนวน 175.1943 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.59

**งบรายจ่ายอื่น** จำนวน 67.1810 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.97 เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ การจัดกิจกรรมระดับชาติและนานาชาติ ตลอดจนการส่งเสริมบทบาทของไทยในเวทีระหว่างประเทศ

**งบเงินอุดหนุน** จำนวน 1.9288 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.17 เพื่อใช้เป็นค่าสมาชิกและอุดหนุนองค์กรระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานความปลอดภัย อาทิ กองทุน UNDP Trust Fund สมาชิกโครงการ COSPAS-SARSAT และค่าสมาชิก International Society of Air Safety Investigators (ISASI)



#### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบลงทุน	639.6842 ล้านบาท	ร้อยละ 56.92
งบดำเนินงาน	239.9082 ล้านบาท	ร้อยละ 21.35
งบบุคลากร	175.1943 ล้านบาท	ร้อยละ 15.59
งบรายจ่ายอื่น	67.1810 ล้านบาท	ร้อยละ 5.98
งบเงินอุดหนุน	1.9288 ล้านบาท	ร้อยละ 0.17

## 2.2 โครงการ/รายการสำคัญ

1) ค่าก่อสร้างโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่ งบประมาณ 574.8 ล้านบาท (ร้อยละ 51.14 ของงบประมาณทั้งหมด) เป็นรายการผูกพันงบประมาณปี 2569-2571 วงเงินทั้งสิ้น 3,832 ล้านบาท

2) ค่าควบคุมงานก่อสร้างโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการกระทรวงคมนาคมแห่งใหม่ งบประมาณ 16.95 ล้านบาท เป็นรายการผูกพันงบประมาณปี 2569-2571 วงเงินทั้งสิ้น 113 ล้านบาท

### ข้อสังเกต/ความคิดเห็น PBO

#### 1. ขอบเขตและรายละเอียดโครงการ

PBO ได้ศึกษาโครงการจากเอกสารประกอบโครงการ ประกอบด้วย เอกสารขอบเขตงานก่อสร้าง ที่แสดงรายละเอียดลักษณะอาคารและระบบประกอบอาคาร เช่น ระบบไฟฟ้า ระบบปรับอากาศ และระบบอาคารอัจฉริยะ รายการประมาณการที่แสดงรายละเอียดรายการก่อสร้างจำแนกตามหมวดหมู่และวงเงินงบประมาณ เอกสารงานควบคุมงานก่อสร้างที่ระบุบทบาทของที่ปรึกษาควบคุมงาน และเอกสารแนวคิดการออกแบบที่แสดงภาพรวมพื้นที่ใช้สอยต่าง ๆ พบว่า



## ข้อสังเกต/ความคิดเห็น PBO

โครงการมีพื้นที่ใช้สอยรวมทั้งสิ้น 115,196 ตารางเมตร ประกอบด้วย พื้นที่จอดรถชั้นใต้ดิน จำนวน 9,347 ตารางเมตร อาคารจอดรถยนต์ 10 ชั้น จำนวน 38,495 ตารางเมตร และอาคารสำนักงานหลัก 22 ชั้น จำนวน 67,354 ตารางเมตร ทั้งนี้ การออกแบบเน้นการรองรับการทำงานในยุคดิจิทัล โดยมีการจัดพื้นที่พิเศษ เช่น ห้องบัญชาการ (War Room) พื้นที่ทำงานร่วม (Co-working Space) และพื้นที่บริการประชาชน

## 2. การวิเคราะห์งบประมาณและความเหมาะสม

### 2.1 โครงสร้างงบประมาณ

โครงการมีวงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น 3,945 ล้านบาท (ค่าก่อสร้างและค่าควบคุมงาน ผูกพันงบประมาณปี 2569-2571 โดยในปี 2569 มีการตั้งงบประมาณ 591.7500 ล้านบาท ประกอบด้วย ค่าก่อสร้าง 574.8000 ล้านบาท และค่าควบคุมงาน 16.9500 ล้านบาท สำหรับปี 2570 และปี 2571 จะมีการผูกพันงบประมาณปีละ 1,676.6200 และ 1,676.6300 ล้านบาท ตามลำดับ

### 2.2 การวิเคราะห์ต้นทุนต่อหน่วย

เมื่อพิจารณาต้นทุนเฉลี่ยต่อพื้นที่ใช้สอยพบว่า โครงการมีต้นทุนประมาณ 34,258 บาทต่อ ตร.ม. เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการของสำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน (สตง.) ที่มีต้นทุน 30,842 บาทต่อ ตร.ม. โครงการของกระทรวงคมนาคมมีต้นทุนสูงกว่า ร้อยละ 11.06

ในมิติของต้นทุนต่อบุคลากร โครงการของกระทรวงคมนาคมสามารถรองรับบุคลากรได้ 1,100 คน มีต้นทุนต่อบุคลากร 3,586,363.6364 บาทต่อคน ในขณะที่โครงการของ สตง. สามารถรองรับบุคลากรได้ 2,400 คน มีต้นทุนต่อบุคลากร 1,053,788.3333 บาทต่อคน ซึ่งแตกต่างกันถึง 3.4 เท่า

ความแตกต่างดังกล่าวสะท้อนถึงการจัดสรรพื้นที่ต่อบุคลากรที่ต่างกัน โดยโครงการของกระทรวงคมนาคมจัดสรรพื้นที่ 104.72 ตร.ม.ต่อคน เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการของ สตง. ที่จัดสรรพื้นที่ 34.17 ตร.ม.ต่อคน ทั้งนี้ ความต้องการพื้นที่ที่สูงกว่าอาจเนื่องมาจากลักษณะงานที่ต้องการพื้นที่พิเศษ เช่น ห้องบัญชาการ พื้นที่ Co-working ศูนย์ข้อมูล และอาคารจอดรถขนาดใหญ่เพื่อรองรับการให้บริการประชาชน

รายการเปรียบเทียบ	อาคาร กระทรวงคมนาคม	อาคาร สำนักงานการตรวจเงินแผ่นดิน
งบประมาณรวม (ล้านบาท)	3,945.0000	2,529.0920
พื้นที่ใช้สอยรวม (ตร.ม.)	115,196	82,000
จำนวนบุคลากร (คน)	1,100	2,400
ต้นทุนต่อตารางเมตร (บาท/ตร.ม.)	34,258.0000	30,842.0000
ต้นทุนต่อบุคลากร (บาท/คน)	3,586,363.6364	1,053,788.3333
พื้นที่ต่อบุคลากร (ตร.ม./คน)	104.72	34.17

### 2.3 การเปรียบเทียบทางเลือกกับการเช่าอาคาร

การพิจารณาทางเลือกระหว่างการก่อสร้างอาคารใหม่และการเช่าอาคารเป็นองค์ประกอบสำคัญในการประเมินความคุ้มค่าของโครงการ หากพิจารณาจากอัตราค่าเช่าอาคารในพื้นที่ธุรกิจกลางของกรุงเทพมหานครซึ่งอยู่ในช่วง 800-1,200 บาท ต่อ ตร.ม.ต่อเดือน สำหรับพื้นที่ใช้สอย 115,196 ตร.ม. จะส่งผลให้ค่าเช่ารายเดือนอยู่ในช่วง 92.16-138.23 ล้านบาท หรือ 1,105.88-1,658.82 ล้านบาทต่อปี

เมื่อเปรียบเทียบกับงบประมาณในการก่อสร้าง 3,945 ล้านบาท พบว่า จุดคุ้มทุน (Break-even Point) จะอยู่ที่ระหว่าง 2.4-3.6 ปี โดยไม่รวมค่าใช้จ่ายในการปรับปรุงและบำรุงรักษา นอกจากนี้ การเช่าอาคารยังมีข้อจำกัดในเรื่องการปรับปรุงระบบเพื่อรองรับความต้องการเฉพาะของหน่วยงานราชการ





### ข้อสังเกต/ความคิดเห็น PBO

เช่น ระบบรักษาความปลอดภัยขั้นสูง ระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และการจัดพื้นที่พิเศษตามลักษณะงาน

อย่างไรก็ตาม การเช่าอาคารมีข้อดีในเรื่องความยืดหยุ่นในการปรับเปลี่ยนขนาดพื้นที่ตามความต้องการ ไม่มีภาระค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาระยะยาว และสามารถเริ่มใช้งานได้ทันทีโดยไม่ต้องรอการก่อสร้าง ทั้งนี้ การเลือกทางเลือกที่เหมาะสมควรพิจารณาจากวัตถุประสงค์ระยะยาวของหน่วยงาน ความต้องการพื้นที่เฉพาะ และนโยบายการบริหารทรัพย์สินของภาครัฐ

### 3. ข้อเสนอแนะของสำนักงานงบประมาณของรัฐบาล

1) แม้ว่ากระทรวงฯ จะระบุว่าอาคารจะรองรับบุคลากรจำนวน 1,100 คน แต่ยังไม่เห็นข้อมูลรายละเอียดเกี่ยวกับหน่วยงานที่จะย้ายเข้ามาปฏิบัติงานว่ามีหน่วยงานใดบ้าง รวมทั้งอัตรากำลังของแต่ละหน่วยงาน และแผนการใช้พื้นที่เฉพาะของแต่ละส่วนงาน การขาดข้อมูลดังกล่าวทำให้ยังไม่สามารถประเมินความเหมาะสมของการจัดสรรพื้นที่และงบประมาณได้อย่างแม่นยำ เนื่องจากหน่วยงานที่แตกต่างกันมีความต้องการพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกที่แตกต่างกัน และเพื่อแก้ไขข้อจำกัดดังกล่าวควรดำเนินการจัดทำแผนการจัดสรรพื้นที่ให้หน่วยงานและจำนวนบุคลากรที่ชัดเจน โดยระบุรายชื่อหน่วยงานที่จะย้ายเข้ามา อัตรากำลังของแต่ละหน่วยงาน และความต้องการพื้นที่เฉพาะ รวมถึงแผนระยะยาวของการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างองค์กรและอัตรากำลัง

2) เพื่อให้โครงการเกิดประโยชน์สูงสุด ควรพิจารณาจัดตั้งศูนย์ข้อมูลคมนาคมขนส่งแห่งชาติ (National Transport Data Center) ภายในอาคาร เพื่อเป็นศูนย์กลางข้อมูลของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงและเปิดเผยข้อมูลต่อสาธารณะอย่างเป็นระบบ การจัดตั้งศูนย์ดังกล่าวจะช่วยเสริมบทบาทของกระทรวงในการเป็นศูนย์บัญชาการนโยบายคมนาคมระดับประเทศ

### 4. รายการขอข้อมูลเพิ่มเติม

เพื่อให้มีข้อมูลครบถ้วนในการพิจารณางบประมาณ PBO เห็นว่าควรขอทราบข้อมูลเพิ่มเติมจากสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ดังนี้

#### 1) แผนการจัดสรรหน่วยงานและบุคลากร

- รายชื่อหน่วยงานที่จะย้ายเข้ามาทั้งหมด
- อัตรากำลังปัจจุบันและคาดการณ์ 5-10 ปีข้างหน้า
- แผนผังการใช้พื้นที่แต่ละชั้น/แต่ละหน่วยงาน

#### 2) การศึกษาทางเลือก (Alternative Analysis)

- เหตุผลที่ไม่เลือกการเช่าอาคาร
- การศึกษาการปรับปรุงอาคารเดิม
- การวิเคราะห์ค่าใช้จ่ายแต่ละทางเลือกเป็นระยะ 20 ปี

#### 3) การเปรียบเทียบต้นทุน

- ข้อมูลต้นทุนอาคารราชการขนาดใกล้เคียงที่ก่อสร้างใน 3-5 ปีล่าสุด
- เหตุผลของความแตกต่างต้นทุนต่อตารางเมตรและต่อบุคลากร
- รายละเอียดค่าใช้จ่ายที่ทำให้ต้นทุนสูงกว่าค่าเฉลี่ย

#### 4) แผนการบริหารจัดการระยะยาว

- แผน Operation & Maintenance (O&M) 10-20 ปี
- ประมาณการค่าใช้จ่ายประจำปี (สาธารณูปโภค, บำรุงรักษา, รักษาความปลอดภัย)



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### การวิเคราะห์งบประมาณของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักงานงบประมาณของรัฐบาลได้ดำเนินการวิเคราะห์การจัดสรรงบประมาณของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยใช้กรอบการศึกษาเปรียบเทียบกับอำนาจหน้าที่และภารกิจหลักของหน่วยงานจากการวิเคราะห์ดังกล่าว พบประเด็นที่น่าสนใจ ดังต่อไปนี้

##### 1. ความไม่สมดุลในการจัดสรรงบประมาณ

การใช้งบประมาณที่ไม่สอดคล้องกับพันธกิจหลัก การวิเคราะห์พบว่าพันธกิจที่ 1 ด้านการขับเคลื่อนและบริหารนโยบาย ซึ่งเป็นพันธกิจหลักของหน่วยงานกลาง ได้รับงบประมาณสูงถึง 925.9989 ล้านบาท (ร้อยละ 82.41) แต่งบประมาณส่วนใหญ่จำนวน 574.8000 ล้านบาท (ร้อยละ 51.14) ถูกใช้สำหรับโครงการก่อสร้างอาคารที่ทำการกระทรวงแห่งใหม่ ไม่ใช้การขับเคลื่อนนโยบายในเชิงยุทธศาสตร์ การขาดแคลนงบประมาณสำหรับกิจกรรมหลัก ส่งผลให้ขาดงบประมาณสำหรับการวิจัยเชิงนโยบาย รวมถึงการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ และการติดตามประเมินผลอย่างเป็นระบบ

##### 2. ความไม่เพียงพอของงบประมาณด้านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ

การลงทุนในด้านเทคโนโลยีในพันธกิจที่ 3 ได้รับงบประมาณเพียง 47.9342 ล้านบาท ประกอบด้วย พัฒนาระบบรายงานข้อมูลอุบัติเหตุ 4.8774 ล้านบาท และโครงการจัดตั้งห้องอ่านวิเคราะห์ข้อมูลจากเครื่องบินที่การบิน (Flight Recorders) 43.0568 ล้านบาท แม้ว่าจะมีการลงทุนในเทคโนโลยีการบินเฉพาะด้าน แต่ก็ยังขาดการพัฒนาระบบบูรณาการข้อมูลข้ามหน่วยงาน ระบบติดตามผลการดำเนินงานแบบเรียลไทม์ และแพลตฟอร์มดิจิทัลสำหรับการตัดสินใจในภาพรวมของกระทรวง

##### 3. การขาดการบูรณาการความปลอดภัยแบบครอบคลุม

การบูรณาการความปลอดภัยในพันธกิจที่ 4 ได้รับงบประมาณเพียง 9.0000 ล้านบาท สำหรับงานด้านการบิน ซึ่งเชื่อมโยงกับการลงทุนในห้องอ่านวิเคราะห์ข้อมูลจากเครื่องบินที่การบิน แต่ยังขาดการบูรณาการความปลอดภัยในรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ได้แก่ ทางถนน ทางน้ำ และทางราง

##### 4. การขาดความชัดเจนในการบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล

การบริหารงานตามหลักธรรมาภิบาลและการตอบสนองต่อการอุทธรณ์และข้อร้องเรียนของประชาชนในพันธกิจที่ 6 ยังไม่มีการแยกงบประมาณไว้เป็นการเฉพาะ โดยงบประมาณที่เกี่ยวข้องถูกรวมเข้าไว้ในงบดำเนินงาน

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

##### 1. นโยบายการพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่แบบบูรณาการ

การขาดแคลนระบบข้อมูลที่เชื่อมโยงและมีคุณภาพยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการขับเคลื่อนนโยบายคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ดังนั้น กระทรวงจึงจำเป็นต้องกำหนดนโยบายการพัฒนาระบบข้อมูลขนาดใหญ่ที่มีคุณภาพและเชื่อมโยงเป็นเนื้อเดียวกัน ผ่านกลไกการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและดิจิทัลอย่างเป็นระบบ

นโยบายดังกล่าวควรครอบคลุมการกำหนดมาตรฐานข้อมูลกลางที่เป็นสากล การสร้างกลไกการบูรณาการและแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานทั้งภายในกระทรวงและหน่วยงานภายนอกที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการพัฒนาศักยภาพบุคลากรด้านการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงลึก (Data Analytics) ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการตัดสินใจเชิงนโยบายและการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์ที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างทันท่วงที



## การวิเคราะห์งบประมาณของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

### 2. นโยบายการพัฒนา ระบบติดตามและประเมินผลเชิงยุทธศาสตร์

ข้อจำกัดของระบบติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานส่งผลกระทบโดยตรงต่อประสิทธิภาพในการขับเคลื่อนนโยบาย ดังนั้น กระทรวงจึงจำเป็นต้องผลักดันนโยบายด้วยการพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์และโครงการสำคัญที่มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ การพัฒนาระบบติดตามความก้าวหน้าของแผนงานและโครงการสำคัญจะต้องมีความต่อเนื่อง มีการจัดทำระบบรายงานและแจ้งเตือนปัญหาอุปสรรคแบบเรียลไทม์ มีการพัฒนากลไกควบคุมคุณภาพของการประเมินผลที่เป็นอิสระ และสามารถนำผลการประเมินมาใช้ปรับปรุงการดำเนินงาน เพื่อขับเคลื่อนนโยบายด้านคมนาคมให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมและสามารถตรวจสอบได้

### 3. นโยบายการปฏิรูปกฎหมายและกฎระเบียบเชิงยุทธศาสตร์

กรอบกฎหมายและกฎระเบียบที่ล้าสมัยและขาดการบูรณาการเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ กระทรวงจึงจำเป็นต้องสนับสนุนนโยบายการปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งอย่างเป็นระบบ ผ่านกระบวนการทบทวนและยกร่างกฎหมายใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและการคาดการณ์แนวโน้มในอนาคต

ทั้งนี้ การปฏิรูปกฎหมายควรมุ่งเน้นการลดความซ้ำซ้อนของอำนาจหน้าที่ของหน่วยงาน เพื่อเพิ่มความคล่องตัว ลดขั้นตอนในการอนุมัติโครงการลงทุนที่จำเป็นต้องเร่งดำเนินการ สร้างมาตรฐานกลางด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมที่เข้มงวดและเป็นสากล และกำหนดเงื่อนไขให้เอกชนมีส่วนร่วมในกิจการคมนาคมมากขึ้นภายใต้หลักการ Public-Private Partnership



## กรมการขนส่งทางบก

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 31)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : พัฒนาและส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน - ตัวชี้วัด : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะลดลงจากค่าเฉลี่ย 5 ปี ย้อนหลัง	ร้อยละ	2	2
(2) ผลสัมฤทธิ์ : เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการใช้พื้นที่สถานีขนส่งสินค้าที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของกรมการขนส่งทางบก ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	85	85
(3) ผลสัมฤทธิ์ : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ - ตัวชี้วัด : ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	75	75

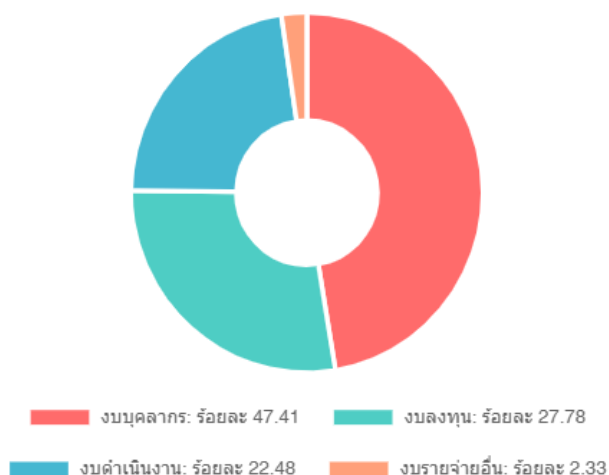
### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณ

#### 2.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

กรมการขนส่งทางบก	ปีงบประมาณ		-เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	1,926.8655	1,881.7475	-45.1180	-2.34
แผนงานยุทธศาสตร์	1,725.3395	2,031.8136	306.4741	17.76
1. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	1,725.3395	2,031.8136	306.4741	17.76
รวมทั้งสิ้น	3,652.2050	3,913.5611	261.3561	7.16

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



#### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบบุคลากร	1,855.5531 ล้านบาท	ร้อยละ 47.41
งบลงทุน	1,087.0519 ล้านบาท	ร้อยละ 27.78
งบดำเนินงาน	879.7585 ล้านบาท	ร้อยละ 22.48
งบรายจ่ายอื่น	91.1976 ล้านบาท	ร้อยละ 2.33
งบเงินอุดหนุน	0.0000 ล้านบาท	ร้อยละ 0.00



งบประมาณของกรมการขนส่งทางบกในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวน 3,913.5611 ล้านบาท เมื่อจำแนกตามงบรายจ่ายพบว่า งบบุคลากร จำนวน 1,855.5531 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 47.41 ลดลงจากปีก่อนหน้า ในขณะที่งบลงทุน จำนวน 1,087.0519 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 27.78 งบดำเนินงาน จำนวน 879.7585 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.48 และงบรายจ่ายอื่น จำนวน 91.1976 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.33 ตามลำดับ

## 2.2 โครงการ/รายการสำคัญ

โครงการ/รายการ	ปี 2569 งบประมาณ (ล้านบาท)	งบประมาณ ทั้งโครงการ (ล้านบาท)	เอกสาร งบม. หน้า
1. พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ยั่งยืน	15.0000	15.0000	43
2. จัดทำข้อมูลการเดินทางโดยสารประจำทางเพื่อการวางแผนการเดินทางในส่วนภูมิภาค (ผูกพันงบประมาณปี 2569-2570)	9.8916	49.4581	43

## 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

### บทวิเคราะห์งบประมาณกรมการขนส่งทางบก ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

#### 1. ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับกรมการขนส่งทางบก

ประเทศไทยกำลังเผชิญกับวิกฤตด้านความปลอดภัยทางถนนและประสิทธิภาพของระบบขนส่งสาธารณะที่มีความรุนแรงและส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยอยู่ที่ 26.26 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งเกินเป้าหมายที่กำหนดไว้ที่ 15.64 คน ถึงร้อยละ 59.56 สถิติที่รุนแรงแสดงให้เห็นถึงปัญหาของระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนและความไม่เพียงพอของมาตรการควบคุมคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ ปัญหาหลักเกิดจากการที่กรมการขนส่งทางบกในฐานะหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการกำกับดูแลใบอนุญาตขับรถ การทดสอบมาตรฐานยานพาหนะ และการควบคุมคุณภาพรถโดยสารสาธารณะ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ยังไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายและมาตรฐานความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพเพียงพอ

ระบบการขนส่งสาธารณะของประเทศยังคงมีปัญหาด้านคุณภาพและความน่าเชื่อถือที่ส่งผลให้ประชาชนขาดความเชื่อมั่นในการใช้บริการ ผลการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ชาติ ปี 2567 แสดงให้เห็นถึงการที่ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักภูมิภาคมีเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายร้อยละ 10.00 และแม้แต่ในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลที่มีระบบขนส่งสาธารณะที่พัฒนาแล้วมีผู้ใช้งานเพียงร้อยละ 14.46 จากเป้าหมายร้อยละ 40.00 สถานการณ์นี้เกิดจากการขาดการกำกับดูแลมาตรฐานการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะอย่างเป็นระบบ การไม่บังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวด และการขาดระบบติดตามประเมินผลคุณภาพการให้บริการที่มีประสิทธิภาพ

ปัญหาการขาดมาตรฐานความปลอดภัยของรถโดยสารสาธารณะยังเป็นประเด็นที่มีความรุนแรงเนื่องจากส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยของผู้โดยสารจำนวนมาก การที่กรมการขนส่งทางบกยังไม่สามารถควบคุมและกำกับดูแลให้ผู้ประกอบการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยอย่างเข้มงวดได้อย่างเต็มที่ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุรถโดยสารสาธารณะที่มีความรุนแรงเป็นระยะ ๆ ซึ่งไม่เพียงแต่ทำให้ประชาชนเสียชีวิตและบาดเจ็บ แต่ยังทำลายความเชื่อมั่นของประชาชนที่มีต่อระบบขนส่งสาธารณะโดยรวม นอกจากนี้ การขาดระบบการติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของผู้ขับรถโดยสารสาธารณะ การไม่มีกลไกการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการอย่างต่อเนื่อง และการขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำกับดูแล ยังคงเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพของระบบขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐานสากล



## 2. รายละเอียดงบประมาณ

กรมการขนส่งทางบกได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 3,913.5611 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2568 ที่ได้รับงบประมาณ 3,652.2050 ล้านบาท เพิ่มขึ้น 261.3561 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 7.16

เมื่อพิจารณาการจัดสรรงบประมาณตามผลผลิตพบว่า ผลผลิตที่ 1 "การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน" ได้รับงบประมาณ 648.2246 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 16.56 ของงบประมาณ เพื่อดำเนินกิจกรรมการแก้ไขเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะ 87.1249 ล้านบาท กิจกรรมการรับรองมาตรฐานคุณภาพบริการขนส่ง 13.2396 ล้านบาท กิจกรรมการศึกษาและการดำเนินการเพื่อพัฒนาระบบการขนส่งทางถนน 95.9267 ล้านบาท และกิจกรรมการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ 451.9334 ล้านบาท

สำหรับผลผลิตที่ 2 "การพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน" ได้รับงบประมาณ 109.5057 ล้านบาท คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5.39 ของงบประมาณ มีความสำคัญในการแก้ไขปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนน โดยดำเนินกิจกรรมการอบรมให้ความรู้ผู้ขับขี่และผู้ประจำรถ 42.8499 ล้านบาท กิจกรรมการพัฒนาความปลอดภัยของตัวรถ 16.5959 ล้านบาท และกิจกรรมการควบคุมกำกับดูแลให้เป็นไปตามกฎหมาย 50.0599 ล้านบาท ให้เห็นถึงการให้ความสำคัญกับภารกิจด้านความปลอดภัยและการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะ

ผลผลิตที่ 3 "การพัฒนาระบบการให้บริการประชาชน" ซึ่งรวมถึงการกำกับดูแลใบอนุญาตขับรถและทะเบียนรถ ได้รับงบประมาณ 1,274.0833 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.55 ของงบประมาณ เพื่อพัฒนาการบริการประชาชนในการด้านทะเบียนและภาษีรถ และด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถให้มีความสะดวกและรวดเร็ว ประกอบด้วย กิจกรรมการดำเนินการด้านทะเบียนและภาษีรถ 114.1740 ล้านบาท กิจกรรมการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ 714.1956 ล้านบาท และกิจกรรมการพัฒนา/ปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร 445.7137 ล้านบาท

ทั้งนี้ กรมการขนส่งทางบก มีงบลงทุนเพื่อใช้ในการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลความปลอดภัย ได้แก่ ค่าพัฒนาระบบการกำกับดูแลการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกผ่านระบบดิจิทัล 23.2584 ล้านบาท ค่าพัฒนาระบบการควบคุมกำกับดูแลการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน 1.6660 ล้านบาท (ผูกพันงบประมาณปี 2567-2569 วงเงินทั้งสิ้น 28.1130 ล้านบาท) และค่าพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศบริหารจัดการขนส่งสินค้าทางถนนเพื่อช่วยสนับสนุนและยกระดับมาตรฐานผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทย 10.2775 ล้านบาท (ผูกพันงบประมาณปี 2567-2570 วงเงินทั้งสิ้น 54.4100 ล้านบาท) การลงทุนเหล่านี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามและควบคุมการปฏิบัติตามกฎระเบียบด้านความปลอดภัยได้อย่างเป็นระบบมากขึ้น

## 3. งบประมาณตอบโต้หรือไม่

การวิเคราะห์ความเพียงพอของงบประมาณด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนและรถโดยสารสาธารณะเมื่อเปรียบเทียบกับขนาดและความรุนแรงของปัญหาที่ประเทศไทยเผชิญอยู่พบว่า งบประมาณของผลผลิตที่ 2 "การพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน" ที่มีเพียง 109.5057 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.39 ของงบประมาณรวม อาจไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาความปลอดภัยที่มีความรุนแรงอย่างที่ปรากฏจากอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่สูงกว่าเป้าหมายถึงร้อยละ 59.56

การจัดสรรงบประมาณสำหรับการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะผ่านผลผลิตต่าง ๆ แสดงให้เห็นถึงการตอบสนองต่อปัญหาในระดับหนึ่ง โดยเฉพาะพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารเพื่อการขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่ยั่งยืน 15.0000 ล้านบาท อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาจากผลการดำเนินงานที่แสดงให้เห็นว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะยังคงอยู่ในระดับต่ำมาก การจัดสรรงบประมาณดังกล่าวอาจยังไม่เพียงพอต่อการสร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างที่จำเป็นในการยกระดับความเชื่อมั่นของประชาชนต่อระบบขนส่งสาธารณะ





การกำหนดตัวชี้วัดความปลอดภัยที่มีเป้าหมายเพื่อลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุโดยสารสาธารณะลดลงจากค่าเฉลี่ย 5 ปีย้อนหลัง ที่ร้อยละ 2.00 ในขณะที่ผลการดำเนินงานในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 10.52 สะท้อนถึงความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน รวมถึงการขาดตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงมาตรฐานการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ การลดจำนวนเรื่องร้องเรียน และการเพิ่มความพึงพอใจของผู้ใช้บริการ ซึ่งเป็นประเด็นที่ควรได้รับการพิจารณาเพิ่มเติม เพื่อให้สามารถวัดผลสำเร็จของการดำเนินงานด้านการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะได้อย่างครบถ้วน

ตัวชี้วัด	ปี 2566	ปี 2567	การเปลี่ยนแปลง	ร้อยละเปลี่ยนแปลง
จำนวนครั้งอุบัติเหตุ (ครั้ง)	206	208	+2	+0.97
ผู้เสียชีวิต (คน)	76	79	+3	+3.95
ผู้ได้รับบาดเจ็บ (คน)	316	329	+13	+4.11

ที่มา : รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2567 กรมการขนส่งทางบก

#### 4. ข้อเสนอแนะ

1) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนและรถโดยสารสาธารณะ จำเป็นต้อง การจัดสรรงบประมาณควรมีความสอดคล้องกับสภาพความรุนแรงของปัญหา โดยเพิ่มสัดส่วนงบประมาณในการพัฒนาความปลอดภัยและกำกับดูแลการขนส่งทางถนน เพื่อให้หน่วยงานสามารถกำกับดูแลความปลอดภัยได้อย่างจริงจังและครอบคลุมมากขึ้น รวมถึงการพัฒนาระบบการตรวจสอบและควบคุมมาตรฐานยานพาหนะที่เข้มงวด การพัฒนาศูนย์ทดสอบยานพาหนะให้ครอบคลุมทุกภูมิภาค และการเสริมสร้างขีดความสามารถของเจ้าหน้าที่ในการบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัย

2) ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะแบบครบวงจร จำเป็นต้อง มีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมสำหรับการสร้างระบบติดตามและประเมินผลคุณภาพการให้บริการอย่างต่อเนื่อง การพัฒนามาตรฐานการให้บริการที่ชัดเจนและสามารถบังคับใช้ได้จริง รวมทั้งการสร้างกลไกการลงโทษที่มีประสิทธิภาพสำหรับผู้ประกอบการที่ไม่ปฏิบัติตามมาตรฐาน ควรมีการทบทวนอัตราค่าจ้างให้มีความเหมาะสม และสอดคล้องกับภารกิจในการกำกับดูแลรถโดยสารสาธารณะที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาต การตรวจสอบ และการดำเนินการทางกฎหมายอย่างเป็นระบบ นอกจากนี้ ควรมีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางที่เชื่อมโยงข้อมูลผู้ขับขี่ยานพาหนะ และผู้ประกอบการ เพื่อให้สามารถติดตามและควบคุมได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3) การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการเสริมสร้างประสิทธิภาพการกำกับดูแลควรได้รับการพัฒนาอย่างจริงจัง โดยนําระบบ AI และ IoT เพื่อใช้ในการติดตามพฤติกรรมรถโดยสาร การตรวจสอบสภาพยานพาหนะ และการประเมินความเสี่ยงได้แบบเรียลไทม์ การลงทุนเพื่อติดตั้งระบบกล้องวงจรปิดอัจฉริยะที่สามารถตรวจจับการฝ่าฝืนกฎจราจรและความผิดปกติของยานพาหนะ รวมทั้ง การพัฒนาแอปพลิเคชันเพื่อให้ประชาชนสามารถรายงานปัญหาและติดตามคุณภาพการให้บริการของรถโดยสารสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแล และให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการควบคุมคุณภาพบริการ

4) การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นสิ่งจำเป็นอย่างยิ่งในการเพิ่มประสิทธิภาพของการกำกับดูแลความปลอดภัย โดยเฉพาะการทำงานร่วมกับสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมทางหลวง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ในการสร้างระบบการบังคับใช้กฎหมายที่มีประสิทธิภาพ โดยจัดตั้งศูนย์ปฏิบัติการร่วมสำหรับการกำกับดูแลความปลอดภัยทางถนนที่สามารถประสานงานและตอบสนองเหตุการณ์ได้อย่างรวดเร็ว นอกจากนี้ การพัฒนาระบบเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานจะช่วยให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน รวมทั้งควรปรับปรุงตัวชี้วัดผลสำเร็จให้มีความท้าทายการทำงานและสะท้อนถึงการปรับปรุงคุณภาพที่แท้จริง เช่น การลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เข้าใกล้มาตรฐานสากล การเพิ่มระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการรถโดยสารสาธารณะ และการลดจำนวนเรื่องร้องเรียนเกี่ยวกับคุณภาพการให้บริการ จะช่วยให้การดำเนินงานมีทิศทางที่ชัดเจนและสามารถวัดผลได้อย่างเป็นรูปธรรม



### กรมการขนส่งทางราง

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 53)

#### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย		ปัจจุบัน
		ปี 2568	ปี 2569	
(1) ผลสัมฤทธิ์ : การขนส่งทางรางเป็นการขนส่งหลักของประเทศ ลดต้นทุนการขนส่ง ลดอุบัติเหตุ ประหยัดพลังงาน ลดมลภาวะเป็นพิษ กระจายความเจริญ แก้ปัญหาจราจร และลดความแออัดในเมือง เพิ่มคุณภาพชีวิตประชาชน ตามทิศทางการนโยบายรัฐบาลและยุทธศาสตร์ชาติ - ตัวชี้วัด : กระทรวงคมนาคมให้ความเห็นชอบร่างมาตรฐาน ความปลอดภัยและการให้บริการการขนส่งทางราง - ตัวชี้วัด : สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณ การขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ	ร้อยละ	85	90	
	ร้อยละ	1.70	1.72	1.39

#### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

กรมการขนส่งทางราง	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	37.5366	46.2377	8.7011	23.18
แผนงานพื้นฐาน	88.4790	64.7813	-23.6977	-26.78
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	88.4790	64.7813	-23.6977	-26.78
แผนงานยุทธศาสตร์	20.0687	31.1475	11.0788	55.2
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	20.0687	31.1475	11.0788	55.2
รวมทั้งสิ้น	146.0843	142.1665	-3.9178	-2.68

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1

งบประมาณของกรมการขนส่งทางรางในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวน 142.1665 ล้านบาท ลดลงจากปี 2568 ที่มีงบประมาณ 146.0843 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.68 ในช่วงที่ประเทศควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางราง โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาเป้าหมายของตัวชี้วัดผลสัมฤทธิ์ฯ การเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจากร้อยละ 1.70 ในปี 2568 เป็นร้อยละ 1.72 ในปี 2569 ซึ่งเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย ในขณะที่ผลการดำเนินงานในปี 2567 อยู่ที่ร้อยละ 1.39

#### เมื่อวิเคราะห์งบประมาณตามแผนงาน พบว่า

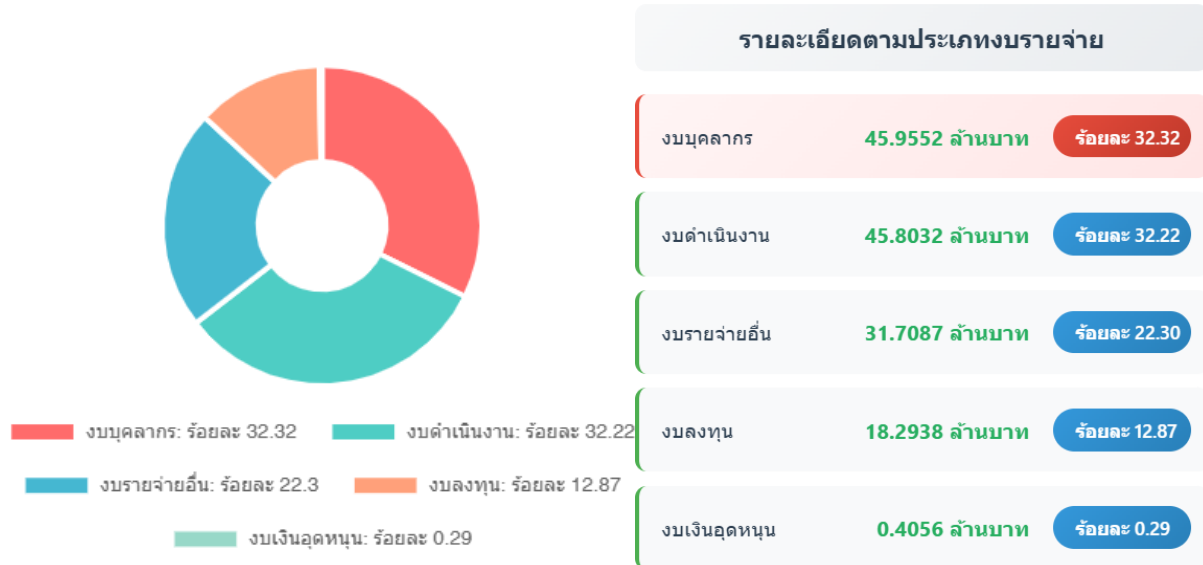
แผนงานบุคลากรภาครัฐ ได้รับงบประมาณ 46.2377 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 32.50 ประกอบด้วยงบบุคลากร 45.9552 ล้านบาท และงบดำเนินงาน 0.2825 ล้านบาท

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับงบประมาณ 64.7813 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 45.60 เพื่อดำเนินกิจกรรมการจัดทำและติดตามประเมินผลแผนด้านการขนส่งทางราง และกิจกรรมการจัดทำมาตรฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการด้านการขนส่งทางราง

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้รับงบประมาณ 31.1475 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.90 เพื่อดำเนินโครงการส่งเสริมและพัฒนาด้านระบบรางให้มีมาตรฐาน และมีประสิทธิภาพ



เมื่อพิจารณาตามประเภทรายจ่ายพบว่า รายจ่ายประจำปี 116.1361 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 81.70 และรายจ่ายลงทุน 26.0304 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 18.30



### โครงการ/รายการสำคัญ

ชื่อโครงการ/รายการ	งบประมาณ 2569	งบประมาณ ทั้งโครงการ	เอกสาร งบม. หน้า
1. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบบรรณขนส่งทางรางและเขตปลอดภัยระบบบรรณขนส่งทางราง	5.9698	29.8490	63
2. โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตพื้นที่จัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น	3.5520	14.2082	63
3. โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างของรถไฟฟ้าเรื่องข้อกำหนดการใช้งานและแนวทางการบำรุงรักษา	6.3892	21.2973	63
4. โครงการศึกษาข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา	4.4445	14.8149	63
5. โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนติดตามและประเมินผลการดำเนินโครงการความร่วมมือด้านรถไฟฟ้าระหว่างไทย - จีน ของสำนักงานบริหารการพัฒนาโครงการความร่วมมือด้านรถไฟฟ้าระหว่างไทย - จีน	1.0800	5.3968	64

### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### การวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง

งบประมาณกรมการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 มีความสำคัญอย่างยิ่งในบริบทของการปฏิรูประบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ซึ่งปัจจุบันยังคงมีลักษณะการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางมีเพียงร้อยละ 1.39 เมื่อเทียบกับเป้าหมายร้อยละ 7 และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักภูมิภาคมีเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายร้อยละ 10 งบประมาณของกรมการขนส่งทางรางจึงเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้บรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ จากการวิเคราะห์งบประมาณเชิงลึก พบประเด็นสำคัญ ดังนี้



## การวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง

### 1. ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางราง

#### 1.1 ปัญหาการพัฒนากระบวนขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค

ผลการดำเนินงานที่แสดงให้เห็นว่าการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาคเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายร้อยละ 10 แสดงถึงปัญหาที่รุนแรงในการกระจายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งออกจากพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ปัญหานี้แสดงให้เห็นให้เห็นถึงข้อจำกัดในอำนาจหน้าที่ของกรมการขนส่งทางรางในการขับเคลื่อนนโยบายและโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในระดับภูมิภาค

#### 1.2 การขาดการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง

แม้ว่าในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลจะมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าและระบบขนส่งสาธารณะอย่างต่อเนื่อง แต่ผลการดำเนินงานกลับมีผู้ใช้งานเพียงร้อยละ 14.46 จากเป้าหมายร้อยละ 40 แสดงให้เห็นถึงปัญหาการขาดการเชื่อมต่อและบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ภายใต้ภารกิจของกรมการขนส่งทางราง ปัญหานี้เกิดจากการขาดระบบการวางแผนเชิงพื้นที่ที่ครบวงจร (Transit-Oriented Development) และการขาดมาตรฐานการเชื่อมต่อระหว่างสถานีและระบบขนส่งรูปแบบอื่น

#### 1.3 ข้อจำกัดด้านการกำกับดูแลและพัฒนามาตรฐาน

การดำเนินงานของกรมการขนส่งทางรางยังมุ่งเน้นไปที่การพัฒนามาตรฐานและกำกับการขนส่งทางราง แต่ยังขาดการบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเพื่อขับเคลื่อนนโยบายในระดับมหภาค ทำให้การบรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางยังคงมีข้อจำกัด

#### 1.4 ข้อจำกัดด้านอำนาจหน้าที่ทางกฎหมาย

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางราง คือ การขาดอำนาจทางกฎหมายที่ชัดเจนและครอบคลุม เนื่องจากพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.... ยังอยู่ระหว่างการดำเนินการและยังไม่ได้มีการประกาศใช้ ข้อจำกัดทางกฎหมายนี้ส่งผลให้กรมการขนส่งทางรางไม่สามารถบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ โดยเฉพาะในด้านการกำกับดูแลผู้ประกอบการ การบังคับใช้มาตรฐานความปลอดภัย และการประสานงานระหว่างหน่วยงาน การขาดกรอบกฎหมายที่ชัดเจนทำให้การดำเนินโครงการต่าง ๆ ต้องอาศัยการประสานงานผ่านกลไกนโยบายและความร่วมมือแบบสมัครใจ ซึ่งมีข้อจำกัดและไม่สามารถรับประกันผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมได้

### 2. งบประมาณปี 2569 ในมิติต่าง ๆ ตอบโจทย์หรือไม่

#### 2.1 การวิเคราะห์โครงสร้างงบประมาณรวม

งบประมาณรายจ่ายของกรมการขนส่งทางราง ปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวนทั้งสิ้น 142,166.5 ล้านบาท ลดลงจากปี 2568 ที่มีงบประมาณ 146,084.3 ล้านบาท ลดลงร้อยละ 2.68 ซึ่งลดลงในช่วงที่ประเทศต้องการเร่งพัฒนาระบบการขนส่งทางรางเป็นสิ่งที่ขัดแย้งกัน โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาถึงเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจากร้อยละ 1.70 ในปี 2568 เป็นร้อยละ 1.72 ในปี 2569 ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นเพียงเล็กน้อย

#### 2.2 การวิเคราะห์รายการงบประมาณสำคัญ พบรายการสำคัญดังนี้

โครงการด้านเทคโนโลยีและความปลอดภัยไซเบอร์ รวม 17,675.0 ล้านบาท ประกอบด้วยโครงการจัดหาระบบป้องกันภัยคุกคามทางไซเบอร์ (7,425.0 ล้านบาท) และโครงการจ้างที่ปรึกษาพัฒนาแนวทางการกำกับดูแลผู้ให้บริการขนส่งทางราง (10,250.0 ล้านบาท) สะท้อนให้เห็นถึงการตระหนักถึงความสำคัญของความมั่นคงปลอดภัยในยุคดิจิทัล



## การวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง

**โครงการวิจัยและพัฒนา** รวม 31.1475 ล้านบาท ครอบคลุมการศึกษาด้านมาตรฐานต่าง ๆ ตั้งแต่ระบบระบายน้ำ การกำหนดอัตราค่าบริการ ไปจนถึงการศึกษาความร่วมมือระหว่างประเทศ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการมุ่งเน้นการพัฒนางานองค์ความรู้และมาตรฐานเชิงเทคนิค

### 2.3 การวิเคราะห์โครงการใหม่ที่เริ่มต้นในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569

ปีงบประมาณ พ.ศ.2569 มีการเริ่มต้นโครงการใหม่ที่สำคัญหลายโครงการ แสดงให้เห็นถึงการปรับเปลี่ยนทิศทางการดำเนินงานของกรมการขนส่งทางรางสู่การมุ่งเน้นการพัฒนางานองค์ความรู้และความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่

**โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานเขตระบบรถขนส่งทางรางและเขตปลอดภัย** งบประมาณ 5.9698 ล้านบาท เป็นโครงการที่มุ่งเน้นการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยซึ่งเป็นประเด็นเร่งด่วนของระบบขนส่งทางราง โครงการนี้แสดงให้เห็นถึงการตระหนักถึงปัญหาความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจากการขาดมาตรฐานที่ชัดเจน

**โครงการศึกษาการกำหนดอัตราค่าโดยสารขนส่งมวลชนระบบรางแบบเขตพื้นที่ตามเขตจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านเข้าพื้นที่จราจรหนาแน่น** งบประมาณ 3.5520 ล้านบาท เป็นการศึกษาที่มุ่งหาแนวทางการกำหนดค่าโดยสารที่เหมาะสมและเป็นธรรม ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน

**โครงการศึกษาจัดทำมาตรฐานระบบช่วงล่างของรถไฟ** งบประมาณ 6.3892 ล้านบาท มุ่งเน้นการพัฒนามาตรฐานด้านเทคนิคที่จำเป็นสำหรับการรับประกันคุณภาพและความปลอดภัยของระบบรถไฟ

**โครงการศึกษาข้อจำกัดและแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทยและราชอาณาจักรกัมพูชา** งบประมาณ 4.4445 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นถึงวิสัยทัศน์การเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรางในระดับภูมิภาค

**โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อสนับสนุนการขับเคลื่อนโครงการความร่วมมือไทย-จีน** งบประมาณ 1.0800 ล้านบาท แสดงให้เห็นถึงความต่อเนื่องในการผลักดันโครงการระดับยุทธศาสตร์

โครงการใหม่เหล่านี้มีมูลค่ารวม 21.4355 ล้านบาท มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 15.08 ของงบประมาณหน่วยงาน แสดงให้เห็นถึงการลงทุนเพื่อสร้างองค์ความรู้และพัฒนามาตรฐานใหม่ ๆ อย่างไรก็ตาม การที่โครงการส่วนใหญ่เป็นการศึกษาวิจัยมากกว่าการดำเนินการที่เป็นรูปธรรม อาจมีข้อจำกัดในการขับเคลื่อนนโยบายสู่การปฏิบัติ ซึ่งอาจเกี่ยวข้องกับการขาดอำนาจทางกฎหมายที่ชัดเจน

## 3. ช่องว่างการพัฒนาและข้อเสนอแนะ

### 3.1 ช่องว่างด้านการจัดสรรงบประมาณ

**การขาดงบประมาณสำหรับการพัฒนาโครงการระดับภูมิภาค** จากการวิเคราะห์พบว่าส่วนใหญ่ของงบประมาณมุ่งเน้นไปที่การพัฒนานโยบายและมาตรฐานในส่วนกลาง แต่ขาดการจัดสรรงบประมาณเพื่อสนับสนุนการพัฒนาโครงการขนส่งทางรางในระดับภูมิภาคโดยตรง

**การขาดกรอบกฎหมายที่เอื้อต่อการดำเนินงาน** การที่ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ยังไม่ได้ประกาศใช้ ส่งผลให้การจัดสรรงบประมาณต้องมุ่งเน้นไปที่โครงการศึกษาวิจัยและการพัฒนามาตรฐานมากกว่าการดำเนินโครงการที่เป็นรูปธรรม ดังจะเห็นได้จากโครงการใหม่ในปี 2569 ที่ส่วนใหญ่เป็นโครงการศึกษา การขาดกรอบกฎหมายที่ชัดเจนทำให้ไม่สามารถบังคับใช้มาตรการหรือดำเนินโครงการขนาดใหญ่ได้





## การวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง

### 3.2 ช่องว่างด้านการบูรณาการ

การขาดการเชื่อมโยงกับแผนงบประมาณของหน่วยงานอื่น งบประมาณของกรมการขนส่งทางรางยังขาดการบูรณาการกับงบประมาณของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย การไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรมทางหลวง และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ทำให้การดำเนินงานยังขาดประสิทธิภาพและอาจเกิดความซ้ำซ้อนในการศึกษาบางโครงการ

การขาดกลไกการติดตามและประเมินผลเชิงบูรณาการ แม้ว่าจะมีการกำหนดตัวชี้วัดความสำเร็จ แต่ยังขาดกลไกการติดตามและประเมินผลที่เชื่อมโยงกับผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวมของประเทศ

### 3.3 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

การเร่งรัดการออกพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง เป็นเรื่องเร่งด่วนที่สุดในการแก้ไขปัญหาข้อจำกัดทางกฎหมาย การมีกรอบกฎหมายที่ชัดเจนจะช่วยให้กรมการขนส่งทางรางสามารถดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น และสามารถบังคับใช้มาตรการต่าง ๆ ได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ

การปรับปรุงโครงสร้างงบประมาณ ควรเพิ่มสัดส่วนงบประมาณลงทุนให้มากขึ้น โดยเฉพาะในส่วนของการพัฒนาโครงการต้นแบบ (Pilot Projects) สำหรับการขนส่งทางรางในเมืองหลักภูมิภาค เป้าหมายควรปรับอัตราส่วนเป็น 70:30 (ประจำ:ลงทุน) ภายในระยะเวลา 3-5 ปี

การจัดตั้งกองทุนพัฒนาระบบขนส่งทางราง ควรพิจารณาจัดตั้งกองทุนเฉพาะด้านเพื่อสนับสนุนการลงทุนในโครงการขนส่งทางรางขนาดใหญ่ โดยอาจมีแหล่งเงินทุนจากการจัดเก็บภาษีเชื้อเพลิงหรือค่าธรรมเนียมการใช้ถนน

การพัฒนาระบบงบประมาณแบบผลงาน (Performance-Based Budgeting) ควรปรับเปลี่ยนจากการจัดสรรงบประมาณตามภารกิจไปสู่การจัดสรรตามผลลัพธ์ที่ต้องการบรรลุ โดยเฉพาะการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและการลดอุบัติเหตุทางถนน

### 3.4 ข้อเสนอแนะด้านการดำเนินงาน

การสร้างความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน ควรจัดตั้งศูนย์อำนวยการบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งทางราง (Rail Transport Development Coordination Center) เพื่อทำหน้าที่ประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและติดตามความก้าวหน้าของโครงการต่าง ๆ

การพัฒนาศักยภาพบุคลากรเชิงเฉพาะทาง จากการที่บุคลากรมีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 32.50 จึงควรมีการพัฒนาศักยภาพบุคลากรให้มีความเชี่ยวชาญเฉพาะด้านมากขึ้น โดยเฉพาะในด้านการวางแผนระบบขนส่งแบบบูรณาการ การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ และเทคโนโลยีขนส่งทางรางสมัยใหม่

การจัดทำแผนแม่บทการลงทุนระยะยาว ควรจัดทำแผนแม่บทการลงทุนในระบบขนส่งทางราง 20 ปี โดยระบุแหล่งเงินทุน กรอบเวลาการดำเนินงาน และเป้าหมายเชิงปริมาณที่ชัดเจน เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณประจำปีสอดคล้องกับทิศทางการพัฒนาระยะยาว

### 3.5 ข้อเสนอแนะด้านการกำกับดูแลและติดตาม

การจัดตั้งระบบติดตามประเมินผลแบบเรียลไทม์ ควรพัฒนาระบบติดตามและประเมินผลการใช้จ่ายงบประมาณที่สามารถให้ข้อมูลย้อนกลับในเวลาจริง เพื่อให้สามารถปรับเปลี่ยนการดำเนินงานได้ทันที หากพบว่าการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

การพัฒนาตัวชี้วัดผลกระทบเชิงระบบ นอกเหนือจากตัวชี้วัดที่มีอยู่ ควรพัฒนาตัวชี้วัดที่สะท้อนผลกระทบต่อระบบขนส่งโดยรวม เช่น การลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ การเพิ่มขึ้นของผลิตภาพแรงงาน และการลดลงของการปล่อยก๊าซเรือนกระจก





## การวิเคราะห์งบประมาณของกรมการขนส่งทางราง

### 3.6 ข้อเสนอแนะด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยี

**การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีดิจิทัล** จากการที่มีการลงทุนในระบบความปลอดภัยไซเบอร์เป็นจำนวนมาก ควรขยายการใช้เทคโนโลยีดิจิทัลไปยังด้านอื่น ๆ เช่น ระบบการจัดการจราจรอัจฉริยะ การพยากรณ์ความต้องการการเดินทาง และระบบการชำระเงินแบบบูรณาการ

**การนำโครงการที่ได้มีการศึกษาไปสู่การปฏิบัติ** หลังจากที่ได้โครงการศึกษาวิจัยต่าง ๆ ในปี 2569 แล้วเสร็จ ควรมีแผนการนำผลการศึกษาไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม โดยจัดสรรงบประมาณสำหรับโครงการนำร่องในปีงบประมาณถัดไป

**การพัฒนาโครงการต้นแบบระบบขนส่งทางรางในเมืองภูมิภาค** ควรจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาโครงการต้นแบบระบบขนส่งทางรางในเมืองหลักภูมิภาค เช่น เชียงใหม่ ขอนแก่น หรือหาดใหญ่ เพื่อเป็นตัวอย่างและสร้างความเชื่อมั่นในการขยายผลไปยังเมืองอื่น ๆ โดยใช้ผลการศึกษาจากโครงการในปี 2569 เป็นฐาน

## 4. บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์

การวิเคราะห์งบประมาณกรมการขนส่งทางราง ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 แสดงให้เห็นถึงทั้งโอกาสและข้อจำกัดในการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทย แม้ว่าจะมีการจัดสรรงบประมาณอย่างรอบคอบในหลายด้าน แต่ยังคงมีช่องว่างสำคัญที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไข

1. การลดลงของงบประมาณรวมร้อยละ 2.68 ในช่วงที่ประเทศต้องการเร่งพัฒนาระบบขนส่งทางรางเป็นสิ่งที่ขัดแย้งกัน การจัดสรรงบประมาณที่เน้นรายจ่ายประจำมากกว่าการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์อาจเป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ

2. การมุ่งเน้นการพัฒนานโยบายและมาตรฐานเป็นรากฐานที่สำคัญ แต่จำเป็นต้องสมดุลกับการลงทุนในโครงการรูปธรรมที่ประชาชนสามารถเห็นผลได้ชัดเจน โดยเฉพาะการพัฒนาระบบขนส่งทางรางในเมืองหลักภูมิภาคที่ยังมีความก้าวหน้าน้อยมาก

3. การลงทุนในด้านเทคโนโลยีและความปลอดภัยไซเบอร์แสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ที่ก้าวหน้า แต่จำเป็นต้องมีการขยายผลการใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาระบบขนส่งโดยรวม เพื่อให้การพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศไทยบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ

สำนักงานงบประมาณของรัฐสภา มีข้อเสนอแนะหลักดังนี้

- 1) การปรับโครงสร้างงบประมาณให้เน้นการลงทุนเชิงยุทธศาสตร์มากขึ้น
- 2) การสร้างกลไกการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 3) การพัฒนาโครงการต้นแบบในเมืองภูมิภาค
- 4) การจัดตั้งกองทุนเฉพาะด้านเพื่อสนับสนุนการลงทุนขนาดใหญ่



## กรมเจ้าท่า

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 67)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

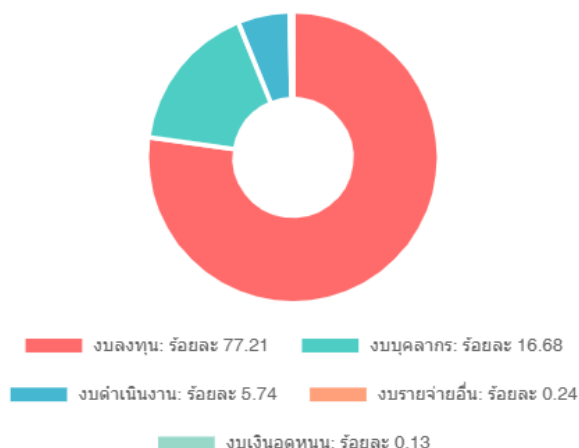
ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : มีโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพเชื่อมโยงทั่วถึง - ตัวชี้วัด : การขนส่งทางน้ำเพิ่มขึ้นอย่างน้อยเป็น 115.786 ล้านตันของปริมาณการขนส่งทั้งหมด ในปี 2568 - ตัวชี้วัด : สัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำ ต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศ ไม่น้อยกว่า	ล้านตัน ร้อยละ	115.338 -	- 14.80
(2) ผลสัมฤทธิ์ : ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำลดลง - ตัวชี้วัด : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในระบบขนส่งทางน้ำ	รายต่อ ประชากร แสนคน	0.011	0.011
(3) ผลสัมฤทธิ์ : การขยายตัวของท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทยเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : จำนวนท่าเรือท่องเที่ยวในประเทศไทย	แห่ง	2	2
(4) ผลสัมฤทธิ์ : ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน - ตัวชี้วัด : ร้อยละความพึงพอใจของนายจ้างที่รับนักเรียนเดินเรือพาณิชย์ที่สำเร็จการศึกษาแล้ว และผ่านการฝึกอบรมเข้าปฏิบัติงาน	ร้อยละ	80	80

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

กรมเจ้าท่า	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	722.912	726.4177	3.5057	0.48
แผนงานยุทธศาสตร์	3,749.92	3,195.24	-554.6765	-14.79
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	3,749.92	3,195.24	-554.6765	-14.79
แผนงานบูรณาการ	441.0141	331.6736	-109.3405	-24.79
แผนงานบูรณาการสร้างรายได้จากการท่องเที่ยว	368.8085	308.8521	-59.9564	-16.26
แผนงานบูรณาการบริหารจัดการทรัพยากรน้ำ	72.2056	22.8215	-49.3841	-68.39
รวมทั้งสิ้น	4,913.8465	4,253.3352	-660.5113	-13.44

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



#### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบลงทุน	3,284.1430 ล้านบาท	ร้อยละ 77.21
งบบุคลากร	709.6522 ล้านบาท	ร้อยละ 16.68
งบดำเนินงาน	243.9374 ล้านบาท	ร้อยละ 5.74
งบรายจ่ายอื่น	10.1325 ล้านบาท	ร้อยละ 0.24
งบเงินอุดหนุน	5.4701 ล้านบาท	ร้อยละ 0.13



### โครงการ/รายการสำคัญ

ชื่อโครงการ/รายการ	งบประมาณ	งบประมาณ ทั้งโครงการ	เอกสาร งบป. หน้า
1. ค่าศึกษาทบทวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก	2.6829	17.8859	81
2. ค่าปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier) 6 แห่ง	14.3010	95.340	87
3. ค่าปรับปรุงก่อสร้างเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณท่าเรือในแม่น้ำเจ้าพระยา (Smart Pier) 7 แห่ง	15.7500	105.0000	87
4. ค่าก่อสร้างท่าเรือเฟอร์รี่บริเวณอ่าวปอ ต.ปากลอก อ.กลาง จ.ภูเก็ตสนับสนุนการท่องเที่ยว 1 แห่ง	30.0000	200.0000	87

### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### การวิเคราะห์งบประมาณกรมเจ้าท่า

##### 1. ปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของไทย

ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยยังคงเผชิญกับความไม่สมดุลในการใช้ประโยชน์จากรูปแบบการขนส่งที่หลากหลาย โดยเฉพาะการพึ่งพาการขนส่งทางถนนในสัดส่วนที่สูงถึงร้อยละ 85 ของปริมาณการขนส่งสินค้า ทั้งที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำผ่านแม่น้ำสายหลักหลากหลายสาย เช่น แม่น้ำเจ้าพระยา ป่าสัก แม่งลอง ท่าจีน และมูล ซึ่งสามารถใช้ลดต้นทุนและเพิ่มทางเลือกในการขนส่งในระยะกลางและระยะไกลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

รายงานโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม พ.ศ. 2566 ชี้ให้เห็นว่าการขนส่งทางน้ำในประเทศยังมีบทบาทน้อย โดยสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศอยู่ที่เพียงร้อยละ 11.35 และการพัฒนาท่าเรือในระดับภูมิภาคยังจำกัดอยู่ในพื้นที่แม่น้ำเจ้าพระยาและท่าเรือกรุงเทพเป็นหลัก ขณะที่แม่น้ำสายอื่นที่มีศักยภาพกลับขาดการลงทุนและการบริหารจัดการอย่างเหมาะสม สถานการณ์ดังกล่าวไม่เพียงแต่ส่งผลกระทบต่อความสามารถในการแข่งขันเชิงโลจิสติกส์ของประเทศ แต่ยังสะท้อนถึงการใช้งบประมาณโครงสร้างพื้นฐานอย่างไม่มีประสิทธิภาพและเกิดต้นทุนแฝงทางเศรษฐกิจจำนวนมาก

ในมิติการขนส่งคน ระบบขนส่งสาธารณะทางน้ำในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลยังไม่ได้มีการพัฒนาให้เท่าทันกับความต้องการและศักยภาพเชิงพื้นที่ แม้ว่ากรุงเทพฯ จะมีคลองสายหลักและแม่น้ำเจ้าพระยาที่เหมาะสมต่อการเดินเรือโดยสาร แต่กลับมีผู้ใช้งานต่ำกว่าร้อยละ 5 ของการเดินทางทั้งหมด ทั้งที่สามารถเป็นทางเลือกสำคัญในการลดภาระของระบบถนนและระบบราง โดยเฉพาะในช่วงเวลาเร่งด่วน

##### 2. ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับอำนาจหน้าที่ของกรมเจ้าท่า

กรมเจ้าท่ามีอำนาจหน้าที่หลักในการกำกับ ดูแล และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและความปลอดภัยทางน้ำทั่วประเทศ ครอบคลุมการอนุญาตใช้ท่าเรือ การบำรุงรักษาร่องน้ำ การพัฒนาท่าเทียบเรือ การควบคุมการใช้พื้นที่ริมแม่น้ำ ตลอดจนการสนับสนุนการเดินเรือเพื่อขนส่งคนและสินค้า อย่างไรก็ตามภารกิจเชิงยุทธศาสตร์ของกรมยังประสบข้อจำกัดสำคัญในหลายมิติ

1. การขาดการพัฒนาเส้นทางน้ำเพื่อการเดินเรือเชิงพาณิชย์และโดยสารในพื้นที่ที่มีศักยภาพ แม้ว่าประเทศไทยมีระบบลำน้ำสายสำคัญมากกว่า 25 สาย และมีแม่น้ำสายหลักอย่างเจ้าพระยา ป่าสัก ท่าจีน แม่งลอง มูล และชี ที่มีลักษณะภูมิประเทศเอื้อต่อการขนส่งสินค้า แต่การวางแผนและพัฒนาเส้นทางเดินเรือใหม่ยังมีน้อยมาก และการบำรุงรักษาร่องน้ำส่วนใหญ่กระจุกตัวอยู่ในพื้นที่เดิมซ้ำซ้อนกันทุกปี ขาดกลไกในการพัฒนาเส้นทางใหม่ให้กลายเป็นโครงข่ายขนส่งทางน้ำอย่างเป็นระบบ



### การวิเคราะห์งบประมาณกรมเจ้าท่า

2. แม้จะมีโครงการเชิงสำรวจหรือศึกษาบางโครงการ เช่น “โครงการศึกษาทบทวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก” ที่ได้รับงบประมาณปี 2569 จำนวน 2.6829 ล้านบาท (จากวงเงินทั้งโครงการ 17.8859 ล้านบาท) แต่การผลักดันให้เกิดโครงการต่อยอดในเชิงปฏิบัติยังไม่ชัดเจน ไม่มีกรอบเวลาที่แน่นอนสำหรับการก้าวไปสู่ขั้นออกแบบหรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจริงในพื้นที่

3. ข้อจำกัดด้านการบูรณาการระบบขนส่งทางน้ำกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล แม้จะมีท่าเรือโดยสารหลายแห่งตลอดแม่น้ำเจ้าพระยา แต่การเชื่อมต่อกับสถานีรถไฟฟ้าและจุดจอดรถยังไม่เป็นระบบ ไม่มีมาตรฐานกลางด้านเส้นทาง ตารางเวลา หรือระบบตั๋วร่วม ส่งผลให้ระบบขนส่งคนทางน้ำยังไม่สามารถเป็นทางเลือกหลักได้อย่างเต็มที่ ทั้งที่มีศักยภาพในการลดภาระของระบบถนนและรางได้ในชั่วโมงเร่งด่วน

4. ขาดการวางแผนยุทธศาสตร์ด้านขนส่งทางน้ำ ทำให้การจัดลำดับความสำคัญของพื้นที่ ศักยภาพของแม่น้ำ และการจัดสรรงบประมาณรายปี ยังขึ้นอยู่กับผลการผลักดันเป็นรายโครงการ มากกว่าการขับเคลื่อนโดยใช้แผนแม่บทระดับชาติหรือภูมิภาค

### 3. งบประมาณปี 2569 ในมิติต่าง ๆ ตอบโจทย์หรือไม่

แม้กรมเจ้าท่าจะได้รับการจัดสรรงบประมาณในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวนรวมทั้งสิ้น 4,253.3352 ล้านบาท เมื่อพิจารณาเชิงกลยุทธ์จะพบว่า การจัดสรรงบประมาณยังไม่ตอบโจทย์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำอย่างเป็นระบบ ทั้งในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่าย การบูรณาการกับระบบขนส่งอื่น และการส่งเสริมบทบาทของภาคขนส่งทางน้ำในการลดภาระถนนและเสริมศักยภาพโลจิสติกส์ของประเทศ

งบลงทุนคิดเป็นสัดส่วนสูงถึง 3,284.1430 ล้านบาท หรือประมาณร้อยละ 77.2 ของงบประมาณทั้งหมด แต่เมื่อลงลึกในรายละเอียดพบว่า รายการหลักยังคงเน้นหนักไปที่การก่อสร้างและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมซ้ำซ้อนในพื้นที่เดิม มากกว่าการขยายขอบเขตการพัฒนาเพื่อรองรับยุทธศาสตร์ในภาพใหญ่ อาทิ

- ค่าขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ 1,249.1611 ล้านบาท
- ก่อสร้างท่าเรือ 366.6383 ล้านบาท
- ก่อสร้างเขื่อนกันทรายและกันคลื่น 91.6266 ล้านบาท
- ก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง 540.2152 ล้านบาท

ขณะที่แผนงานเชิงยุทธศาสตร์ที่มุ่งขยายการเดินทางเรือในแม่น้ำสายใหม่ หรือการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multimodal transport) ยังคงได้รับการจัดสรรในระดับที่ไม่สมดุล ตัวอย่างเช่น โครงการ “ศึกษาทบทวนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในแม่น้ำป่าสัก” ซึ่งเป็นโครงการวางรากฐานเพื่อขนส่งสินค้าและคนจากภาคกลางตอนบนสู่ภาคกลางตอนล่าง ได้รับงบประมาณปี 2569 เพียง 2.6829 ล้านบาท จากวงเงินรวม 17.8859 ล้านบาท สะท้อนให้เห็นถึงการขาดการจัดลำดับความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน

นอกจากนี้ งบประมาณในปี 2569 ยัง ไม่มีการจัดสรรเพื่อรองรับเทคโนโลยีดิจิทัลและระบบสารสนเทศที่จำเป็นต่อการบริหารจัดการทางน้ำอย่างมีประสิทธิภาพ เช่น ระบบติดตามเรืออัตโนมัติ (AIS) ระบบบริหารจัดการท่าเรือแบบ real-time ศูนย์ข้อมูลกลางด้านการคมนาคมทางน้ำ (Maritime Data Hub)



## การวิเคราะห์งบประมาณกรมเจ้าท่า

การขาดแคลนงบประมาณในด้านเทคโนโลยีสะท้อนถึงความไม่พร้อมของระบบในการเข้าสู่ยุค Logistics 5.0 ซึ่งต้องการความแม่นยำ ความโปร่งใส และการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างกรมเจ้าท่า หน่วยงานคมนาคมอื่น และผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กล่าวโดยสรุป งบประมาณปี 2569 ยังมีลักษณะเชิงอนุรักษ์นิยมมากกว่าเชิงรุก การลงทุนจำนวนมากในงานก่อสร้างทางกายภาพโดยไม่เสริมกลไกใหม่หรือขยายขอบเขตโครงข่าย ทำให้ระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำไม่สามารถก้าวข้ามข้อจำกัดเดิม และไม่สอดคล้องกับเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติว่าด้วยการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการเป็นศูนย์กลางเชื่อมโยงภูมิภาคได้อย่างแท้จริง

### 4. ช่องว่างการพัฒนาและข้อเสนอแนะ

#### 4.1 ช่องว่างการพัฒนาเชิงระบบ

การวิเคราะห์ภาพรวมระบบคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทยสะท้อนให้เห็นช่องว่างการพัฒนาที่เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการยกระดับศักยภาพของระบบขนส่งทางน้ำให้เป็นทางเลือกหลักในการลดภาระของระบบขนส่งทางถนน โดยช่องว่างดังกล่าวสามารถจำแนกได้เป็น 5 มิติหลัก ดังนี้

1) ช่องว่างด้านการบูรณาการระบบขนส่ง เป็นปัญหาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญที่สุด เนื่องจากการออกแบบระบบขนส่งคนทางน้ำยังขาดกลไกเชิงบูรณาการระหว่างรถ-ราง-เรือ ส่งผลให้ผู้โดยสารไม่สามารถเปลี่ยนถ่ายระหว่างรูปแบบการเดินทางได้อย่างสะดวกและราบรื่น ความไม่ต่อเนื่องนี้ไม่เพียงแต่ลดประสิทธิภาพการใช้งานของระบบขนส่งสาธารณะโดยรวม แต่ยังเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้การขนส่งทางน้ำไม่สามารถแข่งขันกับการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลได้

2) ช่องว่างด้านการจัดสรรทรัพยากร ปรากฏชัดในรูปแบบการใช้งบประมาณที่เน้นหนักไปที่การก่อสร้างและซ่อมบำรุงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในพื้นที่เดิม มากกว่าการลงทุนเชิงขยายในพื้นที่ใหม่และระบบเทคโนโลยีดิจิทัลที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ การจัดสรรงบประมาณแบบนี้สะท้อนถึงการขาดวิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำให้เป็นโครงข่ายที่ครอบคลุมและทันสมัย

3) ช่องว่างด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการยกระดับมาตรฐานการให้บริการ โดยท่าเรือโดยสารส่วนใหญ่ยังขาดระบบข้อมูลที่เชื่อมโยงกับแอปพลิเคชันเดินทางสาธารณะ ไม่มีระบบแจ้งเตือนเวลาจริง และขาดการบูรณาการข้อมูลตารางเดินเรือ การขาดแคลนเทคโนโลยีดังกล่าวทำให้ผู้ใช้บริการไม่สามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างมีประสิทธิภาพ และลดความน่าเชื่อถือของระบบขนส่งทางน้ำ

4) ช่องว่างด้านการพัฒนาเส้นทางเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเห็นจากการที่โครงการที่มีศักยภาพสูง เช่น การพัฒนาแม่น้ำป่าสัก ท่าจีน และแม่กลอง ยังไม่ได้รับการผลักดันอย่างต่อเนื่องและจริงจัง แม้ว่าเส้นทางเหล่านี้จะสามารถเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญและลดต้นทุนโลจิสติกส์ได้อย่างมาก การชะลอการพัฒนาเส้นทางใหม่ทำให้ประเทศสูญเสียโอกาสในการสร้างทางเลือกการขนส่งที่หลากหลายและยั่งยืน

5) ช่องว่างด้านการบริหารจัดการเชิงยุทธศาสตร์ เป็นปัญหาพื้นฐานที่ส่งผลต่อทุกมิติของการพัฒนา เนื่องจากการขาดการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ภายในกรมเจ้าท่าเพื่อจัดลำดับความสำคัญของโครงการ ทำให้การจัดสรรทรัพยากรไม่สอดคล้องกับศักยภาพและความจำเป็นของแต่ละพื้นที่ การขาดแผนแม่บทที่ชัดเจนส่งผลให้การพัฒนาเป็นไปแบบกระจัดกระจาย ไม่เกิดผลกระทบเชิงบวกต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม





## การวิเคราะห์งบประมาณกรมเจ้าท่า

### 4.2 ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน

เพื่อแก้ไขช่องว่างการพัฒนาดังกล่าว จำเป็นต้องมีการปฏิรูปเชิงนโยบายที่ครอบคลุมและเป็นระบบ โดยข้อเสนอแนะหลักประกอบด้วย 5 มิติยุทธศาสตร์ที่เชื่อมโยงกันอย่างเป็นเหตุเป็นผล ดังนี้



### ข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์

#### ยกระดับระบบเรือโดยสาร

- เชื่อมต่อท่าเรือกับสถานีรถไฟ
- ระบบตั๋วร่วมและแอปเดินทาง
- ข้อมูลเวลาจริงทุกท่าเรือ
- เป้าหมาย: เพิ่มผู้ใช้เป็น ร้อยละ 15.00

#### เร่งพัฒนาแม่น้ำป่าสัก

- แล้วเสร็จการศึกษาภายใน ปี 2570
- พัฒนาเป็น corridor โลจิสติกส์
- เชื่อมโยงระบบขนส่งทางราง
- ลดต้นทุนขนส่ง ร้อยละ 30.00-40.00

#### แผนแม่บทระดับชาติ

- ครอบคลุมแม่น้ำหลัก 5 สาย
- จัดลำดับความสำคัญโครงการ
- งบประมาณเหมาะสม
- การพัฒนาแบบเป็นระบบ

#### ศูนย์ข้อมูลทางน้ำ

- ระบบ Real-time ทุกเส้นทาง
- เชื่อมโยงข้อมูลสภาพอากาศ
- แพลตฟอร์มกลางผู้ใช้บริการ
- Smart Waterway Management

#### การมีส่วนร่วมท้องถิ่น

- เทศบาลบริหารท่าเรือชุมชน
- ทูลสนับสนุนแบบร่วมลงทุน
- โครงการเชื่อมโยงชุมชน
- ความยั่งยืนระยะยาว

1) การยกระดับระบบเรือโดยสารในเขตเมืองสู่มาตรฐานสากล ควรเริ่มต้นด้วยการจัดทำโครงการนำร่องการเชื่อมต่อท่าเรือกับสถานีรถไฟในจุดยุทธศาสตร์ เช่น บางโพ ท่าพระ และราชบุรีบูรณะโครงการนำร่องดังกล่าวควรรวมถึงการจัดทำระบบตั๋วร่วมที่ใช้ได้กับทุกรูปแบบการขนส่งสาธารณะ และระบบแจ้งเวลาจริงที่เชื่อมโยงข้อมูลตารางเดินเรือกับแอปพลิเคชันเดินทางหลัก การลงทุนในโครงการนี้จะสร้างต้นแบบที่สามารถขยายผลไปยังพื้นที่อื่นได้ในอนาคต เพื่อพัฒนาศักยภาพของระบบขนส่งทางน้ำให้เป็นส่วนสำคัญของระบบขนส่งสาธารณะเมือง

2) การเร่งรัดการศึกษาและพัฒนาแม่น้ำป่าสักเป็นแกนหลักเชิงโลจิสติกส์ โดยกำหนดเป้าหมายให้การศึกษาแล้วเสร็จภายในปีงบประมาณ 2570 และวางแผนจัดลำดับความสำคัญให้แม่น้ำป่าสักเป็น corridor เชิงโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงกับระบบขนส่งทางราง การพัฒนาเส้นทางนี้มีความสำคัญเชิงยุทธศาสตร์เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจจากภาคกลางตอนบนสู่ภาคกลางตอนล่าง และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมได้อย่างมีนัยสำคัญ

3) การจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาแม่น้ำเชิงระบบระดับชาติ เป็นข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ที่จะช่วยแก้ไขปัญหาการขาดทิศทางการพัฒนาที่ชัดเจน แผนแม่บทดังกล่าวควรครอบคลุมแม่น้ำสายหลัก 5 สาย ได้แก่ เจ้าพระยา ป่าสัก มูล ชี และแม่กลอง โดยมีการจัดลำดับความสำคัญตามศักยภาพเชิงเศรษฐกิจและความเร่งด่วนในการพัฒนา แผนแม่บทนี้ควรมาพร้อมกับงบประมาณสำหรับการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นของแต่ละพื้นที่ เพื่อให้สามารถวางแผนการลงทุนระยะกลางและระยะยาวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4) การลงทุนในศูนย์ข้อมูลขนส่งทางน้ำระดับชาติ เป็นกลไกสำคัญในการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่งทางน้ำให้ทันสมัยและตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการในยุคดิจิทัล ศูนย์ข้อมูลดังกล่าวควรมีหน้าที่ในการรวบรวมและเชื่อมโยงข้อมูลตารางเดินเรือ จุดจอด สถานะการให้บริการ และข้อมูลสภาพอากาศแบบเรียลไทม์ การมีศูนย์ข้อมูลกลางจะช่วยให้ผู้ใช้บริการสามารถวางแผนการเดินทางได้อย่างแม่นยำ และช่วยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถบริหารจัดการระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น





### การวิเคราะห์งบประมาณกรมเจ้าท่า

5) การขยายการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในการบริหารท่าเรือชุมชน เป็นกลยุทธ์สำคัญในการสร้างความยั่งยืนและตอบสนองความต้องการของชุมชนท้องถิ่น โดยควรมีการให้อำนาจเทศบาลในการบริหารท่าเรือท้องถิ่น พร้อมทั้งจัดตั้งกลไกทุนสนับสนุนแบบร่วมลงทุนสำหรับเทศบาลที่มีโครงการพัฒนาระบบขนส่งคนทางน้ำแบบเชื่อมโยงกับชุมชน การให้ท้องถิ่นมีส่วนร่วมจะช่วยให้การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำสอดคล้องกับบริบทและความต้องการของแต่ละพื้นที่ รวมทั้งสร้างความรู้สึกรับผิดชอบในการดูแลรักษาโครงสร้างพื้นฐานอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะทั้ง 5 มิตินี้มีความเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบ โดยการพัฒนาในแต่ละมิติจะส่งเสริมซึ่งกันและกันให้เกิดผลลัพธ์ที่เป็นบวกต่อระบบขนส่งทางน้ำโดยรวม หากดำเนินการอย่างจริงจังและต่อเนื่องจะสามารถยกระดับบทบาทของการขนส่งทางน้ำให้เป็นทางเลือกหลักที่สามารถลดภาระของระบบขนส่งทางถนน และเสริมสร้างศักยภาพการแข่งขันทางโลจิสติกส์ของประเทศไทยในระดับภูมิภาคได้อย่างแท้จริง



### กรมทางหลวง

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 107)

## 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนให้เกิดความเชื่อมโยงและคล่องตัว เพื่อให้ผู้ใช้บริการระบบทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น นำไปสู่การขับเคลื่อนประเทศทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคม - ตัวชี้วัด : อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนระบบทางหลวง - ตัวชี้วัด : ร้อยละของระยะทางของทางหลวงสายหลักที่มีปริมาณการจราจรต่อความจุมากกว่า 0.75	จำนวนต่อ หนึ่งแสนคน ร้อยละ	2.71  25	2.19  25

## 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

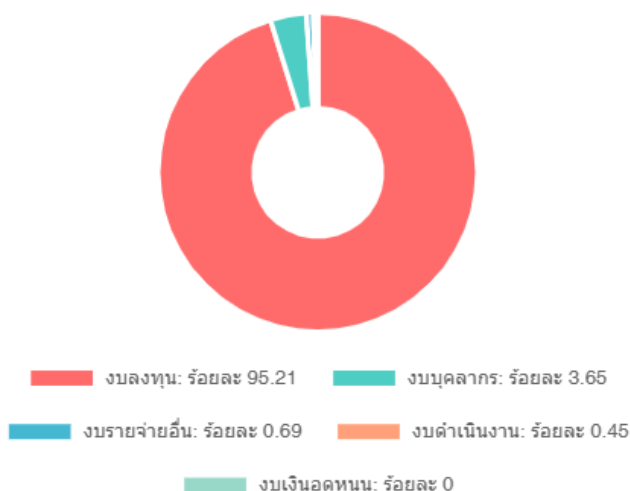
### 2.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปี

หน่วย: ล้านบาท

กรมทางหลวง	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	5,032.9274	4,881.1714	-151.7560	-3.02
แผนงานพื้นฐาน	1,667.3562	1,520.8626	-146.4936	-8.79
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	1,667.3562	1,520.8626	-146.4936	-8.79
แผนงานยุทธศาสตร์	118,424.5426	121,890.8974	3,466.3548	2.93
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	118,424.5426	121,890.8974	3,466.3548	2.93
แผนงานบูรณาการ	2,376.2261	3,639.3550	1,263.1289	53.16
แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	2,376.2261	3,639.3550	1,263.1289	53.16
รวมทั้งสิ้น	127,501.0523	131,932.2864	4,431.2341	3.48

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1

### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย



งบลงทุน	125,614.9733 ล้านบาท	ร้อยละ 95.21
งบบุคลากร	4,816.6063 ล้านบาท	ร้อยละ 3.65
งบรายจ่ายอื่น	910.6526 ล้านบาท	ร้อยละ 0.69
งบดำเนินงาน	589.6916 ล้านบาท	ร้อยละ 0.45
งบเงินอุดหนุน	0.3626 ล้านบาท	ร้อยละ 0.00



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### ข้อมูลและสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

การที่ประเทศไทยยังพึ่งพาการขนส่งทางถนนสูงถึงร้อยละ 90 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด ประกอบกับปัญหาการจราจรติดขัดที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นจาก 379 แห่ง ครอบคลุมระยะทาง 8,239.547 กิโลเมตร และอุบัติเหตุทางถนนที่สูงถึง 939,713 ครั้งต่อปี สะท้อนให้เห็นถึงผลกระทบของแนวทางการพึ่งพาการขนส่งทางถนนเพียงรูปแบบเดียว ส่งผลให้กรมทางหลวงต้องเผชิญกับความจำเป็นในการใช้งบประมาณในหลายมิติพร้อมกัน

**ความซับซ้อนของการจัดสรรงบประมาณ** เกิดขึ้นจากการที่กรมทางหลวงต้องสมดุลระหว่างการตอบสนองต่อปัญหาเร่งด่วน เช่น การบรรเทาจุดจราจรติดขัดและการลดอุบัติเหตุ กับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานระยะยาวเพื่อรองรับการเติบโตในอนาคต ในขณะเดียวกันยังต้องดูแลรักษาโครงสร้างเดิมให้คงประสิทธิภาพ และที่สำคัญคือต้องเตรียมพร้อมสำหรับการเปลี่ยนผ่านบทบาทจากการเป็นผู้ให้บริการขนส่งหลัก ไปสู่การเป็นส่วนหนึ่งของระบบขนส่งแบบบูรณาการ

#### ความจำเป็นในการปรับเปลี่ยนกระบวนการจัดสรรงบประมาณ

**การเปลี่ยนผ่านสู่ระบบขนส่งแบบบูรณาการ** กลายเป็นประเด็นสำคัญที่กรมทางหลวงไม่สามารถมองข้ามได้ เนื่องจากการแก้ปัญหการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนไม่สามารถทำได้ด้วยการขยายถนนเพิ่มเติมเพียงอย่างเดียว แต่ต้องอาศัยการลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนผ่านการพัฒนาทางเลือกอื่น

การเชื่อมต่อกับระบบราง ระบบขนส่งสาธารณะ และระบบขนส่งทางน้ำ จึงไม่ใช่เพียงทางเลือก แต่เป็น**ความจำเป็น**ที่ต้องสะท้อนในการจัดสรรงบประมาณ ดังนี้

1. งบประมาณควรรองรับการพัฒนา “จุดจอดรถและต่อรถ” (Park & Ride), “จู๊ตรับ-ส่งผู้โดยสาร” (Kiss & Ride) และระบบรถโดยสารเชื่อมต่อ (Feeder System) เพื่ออำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเดินทางต่อจากโครงข่ายทางหลวงไปยังสถานีรถไฟ สถานีรถไฟฟ้า หรือท่าเรือได้อย่างสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย โดยเฉพาะในพื้นที่เมืองใหญ่และศูนย์กลางเศรษฐกิจที่มีความหนาแน่นของการเดินทางสูง

2. ต้องจัดสรรงบประมาณสำหรับการปรับปรุงโครงสร้างถนนให้รองรับการขนส่งสาธารณะ เช่น การสร้างเลนรถประจำทาง (Bus Lane) การปรับปรุงป้ายรถประจำทาง และการสร้างทางเดินเชื่อมต่อ

3. งบประมาณควรครอบคลุมการพัฒนา “ระบบขนส่งอัจฉริยะ” (Intelligent Transportation System: ITS) ที่สามารถเชื่อมโยงข้อมูลจราจรจากถนนกับระบบขนส่งอื่น ๆ เช่น รถไฟฟ้า รถไฟ และรถโดยสาร เพื่อให้การจัดการจราจรมีประสิทธิภาพมากขึ้น ช่วยลดปัญหาการจราจรติดขัด และอำนวยความสะดวกให้ประชาชนเดินทางต่อเชื่อมได้อย่างราบรื่น

ด้วยข้อจำกัดด้านงบประมาณของประเทศ PBO ได้ให้ความสำคัญวิเคราะห์พิจารณาในมิติตามลำดับความสำคัญคือ การจัดสรรงบประมาณปัจจุบันสอดคล้องกับขนาด พื้นที่และความรุนแรงของปัญหาหรือไม่ มีการถ่วงน้ำหนักระหว่างการแก้ไขปัญหาเร่งด่วนกับการลงทุนเพื่ออนาคตอย่างเหมาะสมหรือไม่ มีการเตรียมงบประมาณสำหรับการเปลี่ยนผ่านสู่ระบบขนส่งแบบบูรณาการอย่างเพียงพอหรือไม่ และสามารถสร้างผลลัพธ์ที่คุ้มค่าต่อการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดและการลดอุบัติเหตุได้มากน้อยเพียงใด **รวมทั้งสามารถสนับสนุนการลดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนในระยะยาวได้หรือไม่**

#### การวิเคราะห์งบประมาณรายจ่ายประจำปี

ตามร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2569 กรมทางหลวงได้รับการจัดสรรงบประมาณ จำนวน 131,935.2864 ล้านบาท ทั้งนี้ กรมทางหลวงมีการนำเงินนอกงบประมาณมาสมทบกับงบประมาณจำนวน 1,763.3224 ล้านบาท



เมื่อจำแนกตามลักษณะรายจ่ายพบว่า รายจ่ายประจำ อยู่ที่ 5,407.1576 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.10 ของงบประมาณหน่วยงาน ขณะที่รายจ่ายลงทุน อยู่ที่ 126,525.1288 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 95.90 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงการมุ่งเน้นการลงทุนทางกายภาพเป็นหลัก โดยเฉพาะในด้านการก่อสร้าง ปรับปรุง และบำรุงรักษาทางหลวงสายหลักและสายรอง

หากจำแนกตามแผนงานพบว่า งบประมาณส่วนใหญ่กว่า 121,890.8974 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 92.40 ถูกจัดสรรในแผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นหัวใจของการเชื่อมโยงเมืองและภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วยผลผลิต/โครงการสำคัญ เช่น การพัฒนาทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และโครงการสนับสนุนระบบขนส่งอัจฉริยะ ในขณะที่แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับงบประมาณ 1,520.8626 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.15 เพื่อเสริมสร้างสมรรถนะองค์กรและความสามารถในการปรับตัวเข้าสู่ระบบดิจิทัล และแผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก ได้รับงบประมาณ 3,639.3550 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.76 ซึ่งแสดงถึงความพยายามในการสนับสนุนยุทธศาสตร์ระดับพื้นที่และขับเคลื่อนเขตเศรษฐกิจ EEC

ด้านผลสัมฤทธิ์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ มีตัวชี้วัดที่ชัดเจน เช่น อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนทางหลวงจะลดลงจาก 2.71 คนต่อแสนคนในปี 2568 เหลือ 2.19 คนต่อแสนคนในปี 2569 และมีการตั้งเป้ารักษาสัดส่วนของถนนที่มีความแออัดเกินค่าความจุที่ร้อยละ 25.00 ไว้เท่าเดิม ตลอดจนรักษาความพึงพอใจของประชาชนในการใช้บริการทางหลวงไว้ที่ ร้อยละ 85.00 พร้อมกับวางแผนบำรุงรักษาถนนกว่า 3,000 กิโลเมตร อย่างต่อเนื่องในแต่ละปี

#### วิเคราะห์โครงการก่อสร้างถนนผูกพันใหม่

การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานทางถนนถือเป็นหัวใจสำคัญของการพัฒนาเศรษฐกิจและความเท่าเทียมทางสังคมในระดับพื้นที่ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศไทยซึ่งระบบขนส่งถนนยังคงเป็นระบบหลักในการเชื่อมโยงภูมิภาค ทั้งนี้ PBO ได้วิเคราะห์งบประมาณในการก่อสร้างถนนที่เป็นรายการผูกพันใหม่ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 พิจารณาร่วมกับข้อมูลถนนเดิมและพื้นที่จังหวัด พบว่า มีโครงการก่อสร้างถนนใหม่ (นับรวมเฉพาะที่มีการเพิ่มผิวจราจร) จำนวน 87 โครงการ ระยะทางรวม 831.03 กม. งบประมาณ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวน 9,528.7471 ล้านบาท และมีงบประมาณผูกพันจนเสร็จทุกโครงการรวม 59,419.5000 ล้านบาท

ลำดับ	จังหวัด	จำนวนโครงการ	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ลบ.)	ร้อยละ
1	พระนครศรีอยุธยา	10	48.200	937.5000	9.84
2	นครราชสีมา	6	36.130	772.5000	8.11
3	พิจิตร	4	40.780	561.5000	5.89
4	ปราจีนบุรี	4	55.920	532.5000	5.59
5	บุรีรัมย์	5	42.710	433.0000	4.54
6	นครปฐม	4	10.000	405.0000	4.25
7	ร้อยเอ็ด	3	40.400	390.5000	4.1
8	ขอนแก่น	3	26.430	375.0000	3.94
9	สกลนคร	3	49.690	357.5000	3.75



ลำดับ	จังหวัด	จำนวนโครงการ	ระยะทาง (กม.)	งบประมาณ (ลบ.)	ร้อยละ
10	ระนอง	2	20.900	345.0000	3.62
11	กาญจนบุรี	2	45.380	304.5000	3.2
12	ชลบุรี	3	16.800	280.5000	2.94
13	เลย	2	15.130	259.9971	2.73
14	ยะลา	3	22.460	247.0000	2.59
15	อุดรธานี	3	14.320	226.0000	2.37
16	ชัยภูมิ	2	35.140	225.5000	2.37
17	กำแพงเพชร	2	23.240	202.5000	2.13
18	สุโขทัย	2	23.410	190.0000	1.99
19	นครพนม	2	27.110	186.5000	1.96
20	นครศรีธรรมราช	2	9.490	184.0000	1.93
21	อุทัยธานี	1	18.500	180.0000	1.89
22	บึงกาฬ	1	19.440	174.0000	1.83
23	นครสวรรค์	1	19.730	165.0000	1.73
24	มหาสารคาม	1	19.500	157.5000	1.65
25	สุพรรณบุรี	2	19.740	149.0000	1.56
26	น่าน	1	16.280	135.0000	1.42
27	ตรัง	1	6.350	135.0000	1.42
28	อุบลราชธานี	1	15.950	135.0000	1.42
29	พิษณุโลก	2	26.000	134.0000	1.41
30	ลำพูน	1	16.610	127.5000	1.34
31	ตาก	1	11.000	97.5000	1.02
32	เชียงใหม่	1	10.660	96.7500	1.02
33	สุราษฎร์ธานี	1	5.500	93.0000	0.98
34	กรุงเทพฯ	1	7.200	88.0000	0.92
35	สระบุรี	1	3.600	80.0000	0.84
36	สิงห์บุรี	1	3.100	70.0000	0.73
37	ชัยนาท	1	4.500	59.0000	0.62
38	อ่างทอง	1	3.730	36.0000	0.38



จากข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นถึงช่องว่างการพัฒนา (infrastructure gap) ซึ่งควรได้รับการทบทวนเชิงนโยบาย ดังนี้

1. ดัชนีความหนาแน่นของถนน (กิโลเมตรต่อพื้นที่ตารางกิโลเมตร) แสดงถึงระดับการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญระหว่างจังหวัด โดยค่าเฉลี่ยถนนเดิมทั่วประเทศอยู่ที่ประมาณ 1.5 กม./ตร.กม. แต่จังหวัดที่มีความหนาแน่นสูงกลับกระจุกตัวในเขตเศรษฐกิจหลัก เช่น กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ และชลบุรี ซึ่งมีค่าความหนาแน่นเกินกว่า 4.0 กม./ตร.กม. ขณะที่จังหวัดชายขอบหรือพื้นที่ภูเขาสูงอย่างแม่ฮ่องสอน ตาก และอุทัยธานี กลับมีความหนาแน่นต่ำกว่า 1.0 กม./ตร.กม. แสดงให้เห็นความไม่สมดุลในการพัฒนาในเชิงภูมิศาสตร์

2. เมื่อพิจารณางบประมาณโครงการก่อสร้างถนนใหม่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 พบว่าการจัดสรรยังมีลักษณะ “เกาะกลุ่มเศรษฐกิจหลัก” จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการจัดสรรงบประมาณกับผลิตภัณฑ์จังหวัด พบว่า จังหวัดที่ได้รับงบประมาณสูงบางแห่งมีความสอดคล้องกับศักยภาพทางเศรษฐกิจ เช่น พระนครศรีอยุธยา (GPP ต่อหัว 428,870 บาท) และปราจีนบุรี (GPP ต่อหัว 388,559 บาท) ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้มข้นและการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานจะส่งผลต่อการเติบโตได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. สำหรับการจัดสรรให้กับจังหวัดที่มี GPP ต่อหัวต่ำ เช่น บุรีรัมย์ (91,636 บาท) ร้อยเอ็ด (82,491 บาท) แม้จะสอดคล้องกับเป้าหมายการลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจ แต่อาจมีประสิทธิภาพต่อการเติบโตเศรษฐกิจโดยรวมที่จำกัด การลงทุนในพื้นที่เหล่านี้จำเป็นต้องมีการออกแบบโครงการที่เฉพาะเจาะจงเพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้เกิดขึ้น มิเช่นนั้นอาจเป็นเพียงการสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ได้รับการใช้งานอย่างเต็มศักยภาพ

4. จังหวัดใหญ่ที่มีโครงสร้างพื้นฐานถนนค่อนข้างเบาบาง เช่น เชียงราย ตาก กาญจนบุรี กลับไม่ได้รับงบประมาณใหม่สำหรับการก่อสร้างถนนในปีนี้ การเปรียบเทียบนี้ชี้ให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องกันระหว่างพื้นที่ ความจำเป็น และการจัดสรรงบประมาณ ซึ่งอาจสะท้อนถึงปัจจัยภายนอกที่ไม่ใช่ข้อมูลเชิงพื้นที่หรือดัชนีการเข้าถึงเป็นหลักในการพิจารณา

5. การวิเคราะห์ช่องว่างการพัฒนา (infrastructure gap) ชี้ว่าจังหวัดที่มีทั้งความหนาแน่นถนนต่ำและไม่ได้รับการจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณ 2569 มีจำนวนมากกว่า 20 จังหวัด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพื้นที่ห่างไกลที่ยังต้องการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและบริการภาครัฐ ช่องว่างนี้ไม่เพียงเป็นข้อจำกัดด้านคมนาคมเท่านั้น แต่ยังเชื่อมโยงไปถึงข้อจำกัดด้านโอกาสทางการศึกษา การรักษาพยาบาล และการกระจายรายได้ในระดับพื้นที่

ในบริบทของการจัดสรรทรัพยากรภาครัฐ การพิจารณา “ความสมดุลระหว่างประสิทธิภาพทางเศรษฐกิจและความเท่าเทียมทางพื้นที่” จึงเป็นประเด็นสำคัญอย่างยิ่ง จังหวัดเศรษฐกิจหลักที่มีสัดส่วนของ GDP สูง เช่น ชลบุรี ระยอง ปทุมธานี ย่อมมีเหตุผลในการลงทุนเพื่อสนับสนุนการเติบโตและเพิ่มผลตอบแทนต่อการลงทุน (return on investment) ได้ชัดเจน อย่างไรก็ตาม หากไม่มีมาตรการถ่วงดุลเพื่อคำนึงถึงพื้นที่ที่มีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน ก็อาจยิ่งเพิ่มความเหลื่อมล้ำเชิงระบบ ซึ่งในระยะยาวอาจก่อให้เกิดความไม่สมดุลของการพัฒนาทั้งในด้านประชากร เศรษฐกิจ และสังคม

จากประเด็นทั้งหมดข้างต้น จึงมีข้อเสนอเชิงนโยบายที่ควรได้รับการพิจารณาในระยะต่อไป เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรงบประมาณและลดความเหลื่อมล้ำด้านโครงสร้างพื้นฐานในระดับจังหวัด ได้แก่ การจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนโดยอิงกับดัชนีความหนาแน่นถนนที่กำหนดเป็นเกณฑ์ขั้นต่ำ เช่น 1.5 กม./ตร.กม. ควบคู่กับการพัฒนาเครื่องมือการวิเคราะห์ที่รวมปัจจัยด้านพื้นที่ ถนนเดิม ความหนาแน่นประชากร และยุทธศาสตร์การพัฒนาเฉพาะพื้นที่ (place-based investment) เข้าไว้ด้วยกัน นอกจากนี้





รัฐควรสร้างกลไก่วงดูลด้านการจัดสรรงบประมาณ เช่น การกันงบขึ้นตำให้แกจังหวัดที่ยังไม่เคยได้รับงบในรอบ 3 ปี และการเปิดเผยข้อมูลในรูปแบบ open data ให้ประชาชนและองค์กรท้องถิ่นสามารถตรวจสอบได้

หากประเทศไทยต้องการสร้างระบบการคมนาคมที่ทั่วถึง เท่าเทียม และหนุนเสริมศักยภาพทางเศรษฐกิจระดับท้องถิ่นอย่างยั่งยืน การพัฒนานโยบายจัดสรรงบประมาณถนนใหม่ต้องขับเคลื่อนโดยข้อมูลหลักฐาน (evidence-based budgeting) ที่ให้ความสำคัญกับทั้ง “มูลค่าทางเศรษฐกิจ” และ “คุณค่าทางสังคม” อย่างสมดุล พร้อมทั้งใช้กลไกตรวจสอบและการมีส่วนร่วมจากสาธารณะเป็นหลักประกันของความโปร่งใสและความยั่งยืนของการพัฒนาในระยะยาว

จังหวัด	งบประมาณ (ล้านบาท)	ความหนาแน่นถนนเดิม (กม./ตร.กม.)	ความหนาแน่นถนนใหม่ (กม./ตร.กม.)
นครราชสีมา	772.5000	1.6149	1.6167
อุบลราชธานี	135.0000	1.6634	1.6645
อุดรธานี	226.0000	1.7112	1.7125
ขอนแก่น	375.0000	1.8228	1.8253
บุรีรัมย์	433.0000	1.9213	1.9254
ศรีสะเกษ	0.0000	2.2111	2.2111
ร้อยเอ็ด	390.5000	2.2589	2.2638
เชียงใหม่	96.7500	0.7886	0.7891
สุรินทร์	0.0000	2.1665	2.1665
นครศรีธรรมราช	184.0000	1.7453	1.7462
สกลนคร	357.5000	1.7778	1.783
นครสวรรค์	165.0000	1.6661	1.6681
ชัยภูมิ	225.5000	1.2171	1.2199
กาฬสินธุ์	0.0000	2.1217	2.1217
สุราษฎร์ธานี	93.0000	1.0797	1.0801
เชียงราย	0.0000	1.1160	1.1160
เพชรบูรณ์	0.0000	0.9589	0.9589
กาญจนบุรี	304.5000	0.6175	0.6198
พิษณุโลก	134.0000	1.1042	1.1066
สงขลา	0.0000	1.4918	1.4918
นครพนม	186.5000	2.139	2.1439
กำแพงเพชร	202.5000	1.3081	1.3108
สุพรรณบุรี	149.0000	2.0884	2.092
เลย	260.0000	0.9685	0.9699
มหาสารคาม	157.5000	2.0737	2.0774
สุโขทัย	190.0000	1.4987	1.5023
ชุมพร	0.0000	1.5758	1.5758
ลพบุรี	0.0000	1.5234	1.5234
พิจิตร	561.5000	2.0832	2.0922
ยโสธร	0.0000	2.2271	2.2271
สระแก้ว	0.0000	1.2848	1.2848
ชลบุรี	280.5000	2.1081	2.112
ลำปาง	0.0000	0.6825	0.6825
จันทบุรี	0.0000	1.2865	1.2865
ตาก	97.5000	0.552	0.5528
ระยอง	0.0000	2.116	2.116
ราชบุรี	0.0000	1.4297	1.4297
ฉะเชิงเทรา	0.0000	1.4189	1.4189
ประจวบคีรีขันธ์	0.0000	1.1549	1.1549
อุดรดิตถ์	0.0000	0.9227	0.9227
ตรัง	135.0000	1.4671	1.4684
พัทลุง	0.0000	2.0755	2.0755



จังหวัด	งบประมาณ (ล้านบาท)	ความหนาแน่นถนนเดิม (กม./ตร.กม.)	ความหนาแน่นถนนใหม่ (กม./ตร.กม.)
น่าน	135.0000	0.5928	0.5942
บึงกาฬ	174.0000	1.5466	1.5511
หนองบัวลำภู	0.0000	1.7004	1.7004
ชัยนาท	59.0000	2.6255	2.6273
กระบี่	0.0000	1.3295	1.3295
มุกดาหาร	0.0000	1.382	1.382
นครปฐม	405.0000	2.7084	2.7131
พะเยา	0.0000	0.922	0.922
สระบุรี	80.0000	1.6227	1.6237
พระนครศรีอยุธยา	937.5000	2.2448	2.2637
นราธิวาส	0.0000	1.2713	1.2713
อุทัยธานี	180.0000	0.8396	0.8423
แม่ฮ่องสอน	0.0000	0.4426	0.4426
แพร่	0.0000	0.8397	0.8397
ปราจีนบุรี	532.5000	1.1309	1.1426
ลำพูน	127.5000	1.1758	1.1795
เพชรบุรี	0.0000	0.8157	0.8157
อำนาจเจริญ	0.0000	1.5620	1.5620
หนองคาย	0.0000	1.5915	1.5915
ปัตตานี	0.0000	2.4172	2.4172
ปทุมธานี	0.0000	2.8615	2.8615
ยะลา	247.0000	0.9625	0.9675
กรุงเทพมหานคร	0.0000	2.7114	2.7114
ตราด	0.0000	1.4456	1.4456
อ่างทอง	36.0000	3.3731	3.3769
นครนายก	0.0000	1.5004	1.5004
สตูล	0.0000	1.2585	1.2585
พังงา	0.0000	0.7365	0.7365
สิงห์บุรี	70.0000	3.1371	3.1409
ระนอง	345.0000	0.6999	0.7063
นนทบุรี	0.0000	3.5515	3.5515
สมุทรสาคร	0.0000	2.3909	2.3909
สมุทรปราการ	0.0000	1.9112	1.9112
ภูเก็ต	0.0000	2.2096	2.2096
สมุทรสงคราม	0.0000	2.6754	2.6754

สำนักงานงบประมาณของรัฐสภามีข้อสังเกตว่า เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัญหาและทิศทางของยุทธศาสตร์และแผนการพัฒนาในระดับประเทศที่มุ่งลดสัดส่วนปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนน ทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล อันจะนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งในภาคเศรษฐกิจและบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุทางถนน รวมถึงมลพิษทางอากาศ กรมทางหลวงจึงควรทบทวนและปรับบทบาทในการพัฒนาโครงข่ายถนนให้สอดคล้องกับทิศทางการดังกล่าว โดยมีข้อเสนอแนะใน 2 มิติ ดังนี้

**มิติทางเศรษฐกิจ** กรมทางหลวงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาถนนให้ทำหน้าที่เป็นระบบเสริม (Feeder Systems) ที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญในภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยวและบริการ เข้ากับจุดยุทธศาสตร์และสถานีขนส่งหลัก อาทิ ท่าเรือ สนามบิน ด้านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดได้อย่างรวดเร็วและทั่วถึง



**มิติทางสังคม** กรมทางหลวงควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ ได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง หรือรถไฟ ซึ่งจะช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล อันจะนำไปสู่การบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุ และมลพิษทางอากาศในเขตเมืองและชุมชนหนาแน่นได้ในระยะยาว

#### **ข้อเสนอแนะในการจัดสรรงบประมาณ**

ประเทศไทยในปัจจุบันกำลังเผชิญกับปัญหาสำคัญจากการพึ่งพาระบบขนส่งทางถนนมากเกินไป ซึ่งส่งผลให้เกิดต้นทุนการขนส่งที่สูง การจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ อุบัติเหตุทางถนนที่เพิ่มขึ้น และมลพิษทางอากาศจากการใช้รถยนต์ ปัญหาเหล่านี้ไม่เพียงส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนเท่านั้น แต่ยังเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาวอีกด้วย

เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว สำนักงานงบประมาณของรัฐสภาจึงเสนอให้กรมทางหลวงปรับเปลี่ยนแนวทางการทำงานจากเดิมที่มุ่งเน้นการสร้างถนนเพื่อรองรับรถยนต์เพียงอย่างเดียว มาเป็นการพัฒนาระบบขนส่งแบบเชื่อมโยงหลายรูปแบบ การเปลี่ยนแปลงนี้จะทำให้ถนนกลายเป็น "สะพานเชื่อม" ระหว่างระบบขนส่งต่าง ๆ แทนที่จะเป็นระบบเดี่ยวที่แยกจากกัน ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งในภาคเศรษฐกิจ และบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุทางถนน รวมถึงมลพิษทางอากาศได้อย่างยั่งยืน

1. การเชื่อมโยงเพื่อเศรษฐกิจ โดยให้ถนนทำหน้าที่เป็นระบบเสริมที่เชื่อมโยงแหล่งผลิตสำคัญในภาคอุตสาหกรรม เกษตรกรรม การท่องเที่ยวและบริการ เข้ากับจุดยุทธศาสตร์และสถานีขนส่งหลัก อาทิ ท่าเรือ สนามบิน ด่านการค้าชายแดน นิคมอุตสาหกรรม และเขตเศรษฐกิจพิเศษต่างๆ การเชื่อมโยงลักษณะนี้จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และทำให้การกระจายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังตลาดเป็นไปอย่างรวดเร็วและทั่วถึงมากขึ้น

2. การเชื่อมโยงเพื่อสังคม ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายถนนที่เชื่อมโยงและอำนวยความสะดวกให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการระบบขนส่งสาธารณะรูปแบบต่างๆ ได้มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นรถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง หรือรถไฟ การพัฒนาในมิตินี้จะช่วยช่วยให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง ลดการพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล และในระยะยาวจะนำไปสู่การบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อุบัติเหตุ และมลพิษทางอากาศในเขตเมืองและชุมชนหนาแน่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. การตัดสินใจลงทุนจำเป็นต้องอาศัยข้อมูลเป็นฐานอย่างเป็นระบบ ก่อนตัดสินใจสร้างถนนใหม่ ควรพิจารณาดัชนีความหนาแน่นของถนนเมื่อเทียบกับพื้นที่ในแต่ละจังหวัดเป็นอันดับแรก การวิเคราะห์อัตราส่วนความยาวถนนต่อพื้นที่จะช่วยให้เข้าใจว่าจังหวัดใดมีโครงข่ายถนนเพียงพอหรือขาดแคลนจริง เมื่อเปรียบเทียบกับมาตรฐานสากลและความต้องการจริงของพื้นที่ ข้อมูลนี้จะช่วยระบุพื้นที่ที่ขาดแคลนโครงข่ายถนนอย่างแท้จริงและต้องการการลงทุนเร่งด่วน

4. นอกจากดัชนีความหนาแน่นแล้ว ยังต้องพิจารณาความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงบริการเป็นอีกหนึ่งเกณฑ์สำคัญ โดยเฉพาะการสำรวจสัดส่วนประชากรที่เข้าถึงโครงข่ายถนนในแต่ละจังหวัด ซึ่งจะช่วยให้ความสำคัญกับจังหวัดที่ประชาชนเข้าถึงถนนได้น้อย เช่น แม่ฮ่องสอน ระนอง อุทัยธานี พังงา เป็นต้น ควบคู่ไปกับการพิจารณาข้อมูลการจราจรและผลกระทบ ได้แก่ ความเร็วเฉลี่ยบนเส้นทางที่มีอยู่ ปริมาณการจราจร และระดับความแออัด รวมถึงผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม

5. กระบวนการตัดสินใจที่มีประสิทธิภาพควรเริ่มจากการรวบรวมข้อมูลและวิเคราะห์ดัชนีความหนาแน่นพร้อมความต้องการจริง ตามด้วยการประเมินความจำเป็นเร่งด่วนและความเหมาะสมทางวิศวกรรม จากนั้นคำนวณผลตอบแทนทางเศรษฐกิจและสังคม รับฟังความเห็นจากผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย และตัดสินใจอย่างโปร่งใสผ่านคณะกรรมการประเมินที่จัดตั้งขึ้นอย่างเป็นระบบ



6. การจัดลำดับความสำคัญของโครงการควรแบ่งออกเป็นสี่กลุ่มตามระดับความเร่งด่วน กลุ่มแรกที่มีความเร่งด่วนสูงสุดคือโครงการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและประสิทธิภาพพื้นฐาน โดยให้ความสำคัญอันดับแรกกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงทางหลวงที่มีสภาพชำรุดทรุดโทรมหรือเป็นจุดเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากจะช่วยลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน พร้อมทั้งสร้างความเชื่อมั่นในการใช้ถนนของประชาชน ตามด้วยการแก้ไขจุดคอขวดและปรับปรุงทางแยกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งจะช่วยประหยัดเวลาและค่าใช้จ่ายในการเดินทางและขนส่ง ตลอดจนลดปัญหามลพิษทางอากาศจากการจราจรที่ติดขัด

7. กลุ่มที่สองที่มีความสำคัญระดับสูงคือโครงการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ เริ่มจากการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงไปยังท่าเรือ สนามบิน และด่านชายแดน เพื่อสนับสนุนการค้าระหว่างประเทศและการท่องเที่ยว ซึ่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศและส่งเสริมการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ตามด้วยการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญ เขตพัฒนาพิเศษ และเมืองหลัก ในภูมิภาค เพื่อกระจายความเจริญ ลดความเหลื่อมล้ำ และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

8. กลุ่มที่สามที่มีความสำคัญระดับกลางคือการขยายโอกาสสู่พื้นที่ต่างๆ โดยเริ่มจากการปรับปรุงทางหลวงชนบทเพื่อเชื่อมโยงถนนสายรองเข้ากับถนนสายหลัก ซึ่งจะช่วยเพิ่มความครอบคลุมของโครงข่ายถนน อำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งผลผลิตทางการเกษตรของประชาชนในพื้นที่ห่างไกล ตามด้วยการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและบริการบนทางหลวง เช่น จุดพักรถ ป้ายสัญลักษณ์จราจร ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง เพื่อช่วยอำนวยความสะดวก ลดความแออัดในการขับขี่ และเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้ใช้ถนน

9. กลุ่มสุดท้ายที่มีความสำคัญในระยะยาวคือโครงการที่มุ่งเน้นความยั่งยืน เริ่มจากการสำรวจและพัฒนาเส้นทางเลี่ยงเมืองเพื่อลดปริมาณการจราจรที่ไหลเข้าสู่ตัวเมือง ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด และมลพิษทางอากาศในเขตเมือง รวมถึงลดเวลาในการเดินทางและขนส่ง และสุดท้ายคือการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและทางเลือกในการเดินทางที่ยั่งยืน เช่น ทางเท้า ทางจักรยาน รถไฟฟ้า รถโดยสารประจำทาง เพื่อสนับสนุนให้ประชาชนปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการเดินทาง ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล และลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

10. ในด้านการซ่อมบำรุง ควรยึดหลักการป้องกันที่ดีกว่าการแก้ไข โดยเข้มงวดกับการควบคุมน้ำหนักบรรทุกเพื่อป้องกันความเสียหายของโครงสร้างถนน ส่งเสริมการวิจัยวัสดุใหม่และเทคนิคซ่อมบำรุงที่ประหยัดต้นทุน และแบ่งสรรงบประมาณซ่อมแซมให้ครอบคลุมทุกพื้นที่อย่างเป็นธรรม เพื่อให้ประชาชนทุกภูมิภาคได้รับบริการที่มีคุณภาพเท่าเทียมกัน

11. สำหรับด้านความปลอดภัย ต้องมีแนวทางการป้องกันแบบครบวงจรตลอดกระบวนการ โดยใช้ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุมาวิเคราะห์และกำหนดมาตรการแก้ไขจุดอันตรายบนโครงข่ายทางหลวงอย่างเป็นระบบ ความปลอดภัยต้องได้รับการพิจารณาในทุกขั้นตอนของการพัฒนาโครงการ ตั้งแต่ก่อนการก่อสร้าง ระหว่างการก่อสร้าง และภายหลังการก่อสร้าง โดยเฉพาะการจัดการความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพแวดล้อมของถนนระหว่างการก่อสร้าง เช่น การเบี่ยงช่องจราจร การติดตั้งป้ายและเครื่องหมายจราจร ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยเสี่ยงที่อาจส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยได้

12. การสร้างการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงประสบความสำเร็จ ควรจัดตั้งคณะกรรมการประเมินโครงการที่ประกอบด้วยตัวแทนจากหลายหน่วยงานและภาคส่วน ใช้เกณฑ์การประเมินที่โปร่งใสและวัดผลได้ และเปิดเผยผลการประเมินต่อสาธารณะ ควบคู่ไปกับการสื่อสารกับประชาชนอย่างต่อเนื่อง โดยอธิบายแผนการลงทุนและเหตุผล เปิดโอกาสให้แสดงความคิดเห็น และรายงานความก้าวหน้าอย่างสม่ำเสมอ



ผลลัพธ์ที่คาดหวังจากการดำเนินงานตามแนวทางนี้จะปรากฏในหลายระยะ ในระยะสั้น 1-3 ปี จะเห็นการลดลงของอุบัติเหตุและการจราจรติดขัด พร้อมทั้งการเพิ่มขึ้นของประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า ในระยะกลาง 3-10 ปี ระบบขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบจะทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดการลดลงของการพึ่งพารถยนต์ส่วนตัว ส่วนในระยะยาว 10 ปีขึ้นไป จะเห็นการลดลงของต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ คุณภาพอากาศและสิ่งแวดล้อมที่ดีขึ้น และการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง



**กรมทางหลวงชนบท**

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 363)

**1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ**

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : ถนนและสะพานของกรมทางหลวงชนบทได้รับการบำรุงรักษา ทำให้ประชาชนสามารถสัญจรไป - มา ได้อย่างสะดวก และปลอดภัย - ตัวชี้วัด : โครงข่ายทางหลวงชนบทได้รับการบำรุงรักษาให้มีความขรุขระ สากลของผิวทางเฉลี่ย (IRI) ไม่เกิน 4.0 (ม./กม.)	ร้อยละ	83	84
(2) ผลสัมฤทธิ์ : แก้ไขปัญหาความเดือดร้อนของประชาชนในการสัญจรไป - มา สามารถลดเวลาและระยะทาง สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งลดปัญหาเรื่องฝุ่นละออง ทำให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น - ตัวชี้วัด : งานก่อสร้างทางและสะพานได้ตามเกณฑ์มาตรฐาน การก่อสร้าง	ร้อยละ	100	100
(3) ผลสัมฤทธิ์ : จุดหรือบริเวณเสี่ยงอันตรายได้รับการปรับปรุงแก้ไข สามารถลดอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวงชนบท - ตัวชี้วัด : อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของกรมทางหลวงชนบท ไม่เกินค่าเป้าหมาย	จำนวนต่อ หนึ่งแสนคน	1.98	1.86

**2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)**

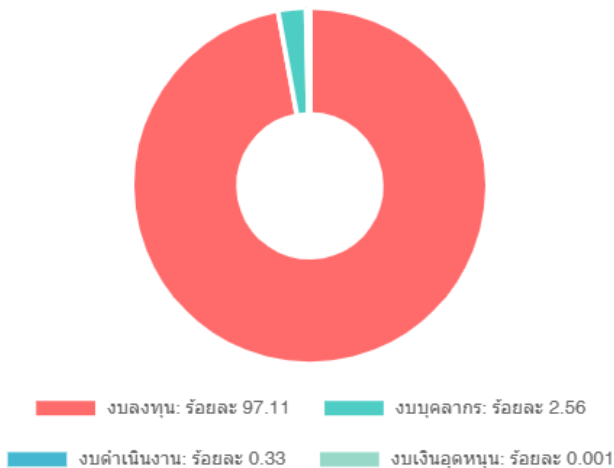
**2.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปี**

หน่วย: ล้านบาท

กรมทางหลวงชนบท	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	1,412.8099	1,396.8705	-15.9394	-1.13
แผนงานพื้นฐาน	717.1185	687.1539	-29.9646	-4.18
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	717.1185	687.1539	-29.9646	-4.18
แผนงานยุทธศาสตร์	47,243.7621	49,581.9465	2,338.1844	4.95
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	47,243.7621	49,581.9465	2,338.1844	4.95
แผนงานบูรณาการ	1,269.7945	1,933.0047	663.2102	52.23
แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	1,269.7945	1,933.0047	663.2102	52.23
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>50,643.4850</b>	<b>53,598.9756</b>	<b>2,955.4906</b>	<b>5.84</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1





#### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบลงทุน	52,050.8576 ล้านบาท	ร้อยละ 97.11
งบบุคลากร	1,370.1153 ล้านบาท	ร้อยละ 2.56
งบดำเนินงาน	177.3672 ล้านบาท	ร้อยละ 0.33
งบเงินอุดหนุน	0.6355 ล้านบาท	ร้อยละ 0.001
งบรายจ่ายอื่น	0.0000 ล้านบาท	ร้อยละ 0.00

### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### ข้อมูลและสถานการณ์ที่เกี่ยวข้อง

โครงข่ายทางหลวงชนบทถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในการส่งเสริมความเท่าเทียมในการเข้าถึงบริการสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนของประชาชนในพื้นที่ห่างไกล การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้มีประสิทธิภาพและครอบคลุมพื้นที่แหล่งผลิตทางการเกษตร อุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยว จะช่วยลดต้นทุนโลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตในภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจในพื้นที่ สร้างการจ้างงานในชนบท และยกระดับรายได้ของประชาชน

การลงทุนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจึงนับเป็นกลไกสำคัญในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค ลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจและสังคม และสร้างโอกาสในการประกอบอาชีพให้กับประชาชนในพื้นที่ห่างไกล อันจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและทั่วถึงของประเทศในภาพรวม ทั้งนี้ ในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท ควรคำนึงถึงการบูรณาการเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น ระบบราง การขนส่งทางน้ำ เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานอย่างเต็มประสิทธิภาพ และตอบสนองความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าของประชาชนได้อย่างครอบคลุม

อย่างไรก็ตาม สำนักงานงบประมาณของรัฐสภาได้ศึกษาบริบทต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการกิจกรรมทางหลวงชนบท พบว่า สถานการณ์และปัญหาที่จำเป็นต้องแก้ไข ดังนี้

1. ความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประชาชนในพื้นที่ห่างไกล ชนบท และเขตชายแดน ยังคงประสบปัญหาในการเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงชนบทที่มีคุณภาพและมาตรฐาน ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำในโอกาสทางเศรษฐกิจและสังคม การเข้าถึงบริการสาธารณะ และการยกระดับคุณภาพชีวิต
2. ปัญหาคุณภาพและมาตรฐานของโครงข่ายทางหลวงชนบท ทางหลวงชนบทหลายสายยังมีสภาพชำรุดทรุดโทรม ขาดการบำรุงรักษาที่ดี และมีมาตรฐานความปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนและสร้างความสูญเสียทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สิน
3. ข้อจำกัดด้านงบประมาณในการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงชนบท ด้วยขนาดของโครงข่ายทางหลวงชนบทที่กว้างขวางและกระจายตัวในทุกภูมิภาคของประเทศ ทำให้กรมทางหลวงชนบทต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านงบประมาณในการพัฒนาและบำรุงรักษาโครงข่ายให้ครอบคลุมและได้มาตรฐาน จำเป็นต้องมีการจัดลำดับความสำคัญของโครงการและใช้ทรัพยากรที่มีอยู่อย่างจำกัดให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด



4. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติ การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้น เช่น อุทกภัย ดินถล่ม หรือภัยแล้ง ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและการสัญจรของประชาชน จำเป็นต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้มีความทนทานและสามารถรองรับภัยธรรมชาติได้ดียิ่งขึ้น

5. การบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานอื่น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือและการบูรณาการการทำงานกับหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่เชื่อมโยงและสอดคล้องกันในภาพรวมของประเทศ

6. การพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบท ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีและนวัตกรรม เช่น ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ปัญญาประดิษฐ์ (AI) และข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) เปิดโอกาสให้กรมทางหลวงชนบทสามารถพัฒนาระบบบริหารจัดการโครงข่ายทางหลวงชนบทที่มีประสิทธิภาพและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้ดียิ่งขึ้น แต่ในขณะเดียวกันก็ท้าทายให้กรมทางหลวงชนบทต้องปรับตัวและพัฒนาขีดความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

#### การวิเคราะห์งบประมาณรายจ่ายประจำปี

กรมทางหลวงชนบทได้รับการจัดสรรงบประมาณทั้งสิ้น 53,598.9756 ล้านบาท สำหรับดำเนินงานตามภารกิจในการพัฒนาและดูแลรักษาโครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมในพื้นที่ชนบท โดยงบประมาณดังกล่าวถูกแบ่งออกเป็น 1,350 รายการ โดยงบประมาณส่วนใหญ่ถึง 52,050.8576 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 97.11 เป็นงบลงทุน จากการวิเคราะห์ข้อมูลถนนที่มีอยู่ร่วมกับข้อมูลการจัดสรรงบประมาณปีงบประมาณโครงการก่อสร้างถนนที่เป็นรายการผูกพันใหม่ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 พบว่า การวางแผนและจัดสรรโครงการยังมีช่องว่างสำคัญที่ควรได้รับการทบทวนอย่างเป็นระบบ ดังนี้

ข้อมูลความหนาแน่นของถนนทางหลวงชนบทต่อพื้นที่จังหวัด เผยให้เห็นถึงความไม่สอดคล้องด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างชัดเจน โดยค่าเฉลี่ยความหนาแน่นในระดับประเทศอยู่ที่ประมาณ 0.1 กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร แต่มีจังหวัดที่มีค่าความหนาแน่นต่ำกว่า 0.07 กม./ตร.กม. อยู่หลายแห่ง โดยเฉพาะในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เช่น เชียงราย หนองคาย และกาญจนบุรี ที่ยังมีเครือข่ายถนนชนบทที่บางเบาและไม่เพียงพอรองรับการเดินทางพื้นฐานของประชาชน ได้รับการจัดสรรโครงการถนนเพียง 1 โครงการ ซึ่งไม่สามารถแก้ปัญหาความเหลื่อมล้ำด้านโครงสร้างพื้นฐานได้อย่างแท้จริง

ในทางตรงกันข้าม จังหวัดที่มีโครงข่ายถนนหนาแน่นอยู่แล้ว เช่น นครราชสีมา สุรินทร์ และสมุทรปราการ ซึ่งมีความหนาแน่นของถนนชนบทสูงกว่าค่าเฉลี่ยระดับประเทศ ได้รับการจัดสรรงบประมาณอย่างต่อเนื่องทั้งในด้านจำนวนโครงการและความยาวของถนน แม้ว่าในทางยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงเศรษฐกิจอาจมีเหตุผลรองรับ แต่หากไม่มีมาตรการถ่วงดุลด้านความจำเป็นพื้นฐาน ก็อาจนำไปสู่การกระจุกตัวของโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่เศรษฐกิจหลัก ขณะที่พื้นที่ด้อยโอกาสถูกทอดทิ้งอยู่ในโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์

อันดับ	จังหวัด	ถนน ทช. (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นถนน ทช. (กม./ตร.กม.)
1	นนทบุรี	311.57	622.300	0.5007
2	สมุทรสงคราม	198.31	416.710	0.4759
3	สมุทรสาคร	346.41	872.350	0.3971
4	อ่างทอง	339.12	968.370	0.3502
5	สิงห์บุรี	268.84	822.480	0.3269



อันดับ	จังหวัด	ถนน ทช. (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นถนน ทช. (กม./ตร.กม.)
6	ปทุมธานี	476.51	1,525.860	0.3123
7	ชัยนาท	683.97	2,469.750	0.2769
8	ปัตตานี	493.05	1,940.360	0.2541
9	สตูล	582.38	2,478.980	0.2349
10	นครปฐม	479.85	2,168.330	0.2213
11	พระนครศรีอยุธยา	561.77	2,556.640	0.2197
12	ภูเก็ต	116.15	543.030	0.2139
13	สุพรรณบุรี	956.69	5,358.010	0.1786
14	นครพนม	926.95	5,512.670	0.1681
15	สระบุรี	596.94	3,576.490	0.1669
16	กาฬสินธุ์	1111.86	6,946.750	0.1601
17	ลพบุรี	978.07	6,199.750	0.1578
18	พิจิตร	713.39	4,531.010	0.1574
19	พัทลุง	538.43	3,424.470	0.1572
20	สระแก้ว	1125.87	7,195.440	0.1565
21	ระยอง	554.71	3,552.000	0.1562
22	ร้อยเอ็ด	1269.8	8,299.450	0.153
23	ยโสธร	622.7	4,161.660	0.1496
24	ชลบุรี	636.07	4,363.000	0.1458
25	หนองคาย	437.08	3,027.280	0.1444
26	ตราด	404.15	2,819.000	0.1434
27	ราชบุรี	742.36	5,196.460	0.1429
28	บึงกาฬ	611.14	4,305.000	0.142
29	อำนาจเจริญ	440.2	3,161.250	0.1392
30	ศรีสะเกษ	1199.51	8,839.980	0.1357
31	หนองบัวลำภู	514.12	3,859.090	0.1332
32	นครนายก	279.33	2,122.000	0.1316
33	ลำพูน	555.48	4,505.880	0.1233
34	สกลนคร	1164.94	9,605.760	0.1213
35	มหาสารคาม	632.72	5,292.680	0.1195
36	บุรีรัมย์	1170.08	10,322.880	0.1133
37	ฉะเชิงเทรา	580.61	5,235.770	0.1109
38	อุบลราชธานี	1736.94	15,774.000	0.1101
39	จันทบุรี	691.7	6,338.000	0.1091
40	ขอนแก่น	1180.72	10,885.990	0.1085
41	ปราจีนบุรี	509.66	4,762.360	0.107
42	กระบี่	498.98	4,708.510	0.106
43	ประจวบคีรีขันธ์	658.64	6,367.620	0.1034
44	นครศรีธรรมราช	1026.07	9,942.500	0.1032
45	ชุมพร	617.59	6,009.850	0.1028
46	มุกดาหาร	445.15	4,339.830	0.1026



อันดับ	จังหวัด	ถนน ทช. (กม.)	พื้นที่ (ตร.กม.)	ความหนาแน่นถนน ทช. (กม./ตร.กม.)
47	นราธิวาส	452.06	4,475.430	0.101
48	ระนอง	331.19	3,298.040	0.1004
49	อุดรธานี	1169.02	11,730.300	0.0997
50	สมุทรปราการ	98.34	1,004.090	0.0979
51	สุรินทร์	784.84	8,124.060	0.0966
52	สงขลา	734.65	7,973.890	0.0921
53	กำแพงเพชร	767.83	8,607.490	0.0892
54	เพชรบุรี	535.92	6,225.140	0.0861
55	แพร่	556.58	6,540.000	0.0851
56	ยะลา	372.34	4,521.080	0.0824
57	นครราชสีมา	1597.49	20,493.960	0.0779
58	นครสวรรค์	739.2	9,597.680	0.0770
59	ตรัง	358.45	4,917.520	0.0729
60	ชัยภูมิ	924.35	12,778.290	0.0723
61	สุโขทัย	460.49	6,596.090	0.0698
62	พิษณุโลก	738.08	10,815.850	0.0682
63	อุทัยธานี	451.72	6,730.250	0.0671
64	เชียงใหม่	1483.32	22,436.070	0.0661
65	กาญจนบุรี	1283.21	19,483.150	0.0659
66	เชียงราย	767.5	11,678.400	0.0657
67	พะเยา	406.93	6,335.060	0.0642
68	เพชรบูรณ์	627.25	12,668.420	0.0495
69	ลำปาง	605.65	12,533.960	0.0483
70	เลย	546.2	11,424.610	0.0478
71	พังงา	184.72	4,170.900	0.0443
72	อุดรดิตถ์	344.87	7,838.590	0.044
73	แม่ฮ่องสอน	551.32	12,681.260	0.0435
74	สุราษฎร์ธานี	468.82	12,891.470	0.0364
75	ตาก	486.46	13,953.000	0.0349
76	กรุงเทพมหานคร	52.36	1,568.740	0.0334
77	น่าน	365.87	11,472.070	0.0319

ด้วยข้อจำกัดของงบประมาณภาครัฐในปัจจุบัน หนึ่งในประเด็นสำคัญที่ควรเน้นย้ำคือ การให้ความสำคัญกับงานซ่อมบำรุงถนนเดิมให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพก่อน ซึ่งเป็นแนวทางที่ทั้งประหยัดและตอบโจทย์ความต้องการของประชาชนในระยะสั้นได้ดีกว่าการสร้างถนนเส้นใหม่ในพื้นที่ที่ยังไม่มีแผนยุทธศาสตร์รองรับ การซ่อมแซมถนนที่ชำรุดในพื้นที่ห่างไกลสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดเวลาเดินทาง และป้องกันอุบัติเหตุในทันที ขณะที่โครงการถนนเส้นใหม่ควรได้รับการพิจารณาอย่างลึกซึ้งและรอบด้านทั้งในมิติของความจำเป็นเชิงพื้นที่ ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจ ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม และการมีส่วนร่วมของประชาชนในพื้นที่



เพื่อให้เกิดความเป็นธรรมในการจัดสรรงบประมาณ ควรกำหนด “ดัชนีความหนาแน่นถนนทางหลวงชนบทต่อพื้นที่” เป็นหนึ่งในเกณฑ์หลักในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการในแต่ละปี และควรมีการพัฒนาาระบบแผนที่โครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมโยงข้อมูลถนนกับปัจจัยทางสังคมอื่น ๆ เช่น ระดับความยากจน การเข้าถึงบริการสาธารณะ และดัชนีการพัฒนามนุษย์ เพื่อให้การวางแผนโครงสร้างพื้นฐานไม่เป็นเพียงเรื่องของระยะทางและพื้นที่ แต่เป็นการตอบโจทย์ความเสมอภาคทางสังคมและความยั่งยืนในระยะยาว

ในระยะยาว กรมทางหลวงชนบทควรขับเคลื่อนบทบาทจาก “ผู้สร้างถนน” สู่ “ผู้จัดการโครงข่ายเพื่อประโยชน์เชิงเศรษฐกิจและความเท่าเทียม” โดยเน้นกลยุทธ์ 3 ด้านควบคู่กัน ได้แก่ (1) การซ่อมบำรุงถนนที่จำเป็นเร่งด่วน (2) การจัดลำดับความสำคัญของถนนใหม่ตามความหนาแน่นและศักยภาพเกษตร และ (3) การเชื่อมต่อถนนชนบทกับระบบขนส่งระดับภูมิภาค เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนจากรากฐานและสร้างโครงข่ายที่รองรับเศรษฐกิจไทยในศตวรรษใหม่อย่างยั่งยืน

การบริหารจัดการโครงข่ายถนนชนบทในประเทศไทยควรเปลี่ยนผ่านจากแนวทางการ “ขยายเครือข่ายในเชิงปริมาณ” ไปสู่แนวทางการ “ดูแลรักษาและจัดสรรอย่างมีประสิทธิภาพ” โดยยึดหลักข้อมูลหลักฐานและความต้องการของประชาชนเป็นศูนย์กลาง

### ข้อเสนอแนะในการจัดสรรงบประมาณ

ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนาการจัดสรรงบประมาณของกรมทางหลวงชนบท โดยจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามความจำเป็นเร่งด่วน มีดังนี้

1. ควรทบทวนการจัดสรรงบประมาณให้สอดคล้องกับความจำเป็นเร่งด่วนของโครงการ โดยให้ความสำคัญกับโครงการที่มีผลกระทบสูงต่อความปลอดภัยในการสัญจร การแก้ไขปัญหาจุดอันตรายหรือจุดเสี่ยง และการบำรุงรักษาทางหลวงชนบทที่มีปริมาณการจราจรสูงหรือมีสภาพชำรุดทรุดโทรมอย่างมาก เนื่องจากส่งผลโดยตรงต่อคุณภาพชีวิตและความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้งาน

2. พิจารณาความเร่งด่วนของโครงการตามสภาพปัญหาและความต้องการของแต่ละพื้นที่ โดยให้ความสำคัญกับพื้นที่ที่มีความเดือดร้อน ขาดแคลนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม หรือมีอุปสรรคในการเข้าถึงเส้นทางคมนาคมอย่างมาก เช่น พื้นที่ห่างไกล พื้นที่ชนบท พื้นที่ชายแดน พื้นที่ประสบภัยพิบัติ เป็นต้น เพื่อลดความเหลื่อมล้ำและสร้างโอกาสในการเข้าถึงบริการสาธารณะให้ทั่วถึงมากขึ้น

3. ให้ความสำคัญกับโครงการที่มีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศและมีผลกระทบเชิงบวกในวงกว้าง เช่น โครงการที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมในพื้นที่ โครงการเพื่อการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โครงการที่เชื่อมโยงการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น เป็นต้น ทั้งนี้ ควรมีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการเพื่อใช้ประกอบการจัดลำดับความสำคัญด้วย

4. สำหรับโครงการขนาดใหญ่ที่ใช้งบประมาณจำนวนมาก ควรพิจารณาแบ่งการดำเนินโครงการและการจัดสรรงบประมาณเป็นระยะตามความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อให้สามารถเริ่มดำเนินโครงการได้เร็วขึ้นในส่วนที่มีความสำคัญ ขณะเดียวกันก็สามารถกระจายการใช้จ่ายงบประมาณในระยะยาวได้อย่างเหมาะสมและไม่กระทบต่อสถานะทางการเงินของประเทศ

5. นอกจากการจัดลำดับความสำคัญของโครงการแล้ว ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศเพื่อใช้ในการวางแผน ติดตาม และประเมินผลโครงการด้วย เช่น ข้อมูลสภาพปัญหาของโครงข่ายทางหลวงชนบท ข้อมูลปริมาณการจราจร ข้อมูลจุดเสี่ยงอันตราย ข้อมูลสภาพเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละพื้นที่ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้สามารถจัดลำดับความสำคัญของโครงการได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น



6. ควรมีการประสานงานและบูรณาการการจัดทำแผนงานโครงการร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในพื้นที่ ทั้งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานอื่นในสังกัดกระทรวงคมนาคม ตลอดจนภาคส่วนอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการจัดลำดับความสำคัญและความเชื่อมโยงของโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมได้ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพสูงสุด

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อโครงข่ายคมนาคมผ่านการบูรณาการความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อวางแผนการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงชนบทเข้ากับทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงท้องถิ่น และระบบขนส่งสาธารณะ อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีรถไฟ และสถานีรถโดยสาร ตลอดจนการพัฒนาโครงข่ายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตทางการเกษตร อุตสาหกรรมในภาคครัวเรือน วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม รวมถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษต่าง ๆ โดยคำนึงถึงความต้องการด้านการคมนาคมขนส่งที่แตกต่างกันในแต่ละพื้นที่ เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทที่ครอบคลุม เชื่อมโยง และตอบสนองต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ทั้งในระดับท้องถิ่นและระดับประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพ

2. เร่งพัฒนาและปรับปรุงทางหลวงชนบทที่มีผิวทางเป็นดินลูกรัง ซึ่งมีระยะทางรวม 478.412 กิโลเมตร เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในพื้นที่ได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ควบคู่ไปกับการดำเนินการบำรุงรักษา ซ่อมแซม และปรับปรุงผิวจราจรและสะพานที่มีอยู่เดิมให้อยู่ในสภาพที่ดี พร้อมใช้งาน และเกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งนี้เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนและส่งเสริมการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง

3. ประสานความร่วมมือกับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการวางแผนพัฒนาและปรับปรุงถนนในความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ซึ่งมีระยะทางรวมกว่า 597,667 กิโลเมตรทั่วประเทศให้อยู่ในสภาพที่ดีและใช้การได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยอาศัยความร่วมมือทั้งในมิติของการแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ การสนับสนุนทางวิชาการ และการจัดสรรทรัพยากรที่จำเป็น เพื่อให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถเสริมสร้างศักยภาพในการบริหารจัดการโครงข่ายถนนในท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากขึ้น

4. ปรับรูปแบบการฝึกอบรมบุคลากรด้านช่างให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.) ให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น โดยเพิ่มหลักสูตรการฝึกอบรมแบบออนไลน์ ซึ่งจะช่วยประหยัดงบประมาณในการดำเนินการ และเปิดโอกาสให้สามารถปรับปรุงและพัฒนาเนื้อหาหลักสูตรได้อย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สอดคล้องกับองค์ความรู้และเทคโนโลยีที่มีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา อันจะนำไปสู่การเสริมสร้างศักยภาพของบุคลากรด้านช่างในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีความเชี่ยวชาญ ทันสมัย และสามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะดังกล่าวจะเป็นแนวทางให้กรมทางหลวงชนบทสามารถขยายผลการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทให้มีความครอบคลุม เชื่อมโยง และเข้าถึงได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมมากขึ้น สอดคล้องกับบริบทความต้องการของแต่ละพื้นที่ ตลอดจนการบูรณาการการทำงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น เพื่อให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องเชื่อมโยงกัน และเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชนและการพัฒนาประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ





## กรมท่าอากาศยาน

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 487)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : พัฒนาท่าอากาศยานให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : ท่าอากาศยานได้ใบรับรองสนามบินสาธารณะ - ตัวชี้วัด : ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดกรมท่าอากาศยาน	แห่ง ล้านคน	5 53	7 54
(1) ผลสัมฤทธิ์ : ผู้ใช้บริการโดยสาร/ขนส่งสินค้า และผู้ประกอบการทางอากาศมีความปลอดภัย และสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวกรวดเร็วตามมาตรฐานสากล - ตัวชี้วัด : ผู้รับบริการได้รับความพึงพอใจต่อการให้บริการ (ไม่น้อยกว่าร้อยละ 80)	ร้อยละ	80	80

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

#### 2.1 งบประมาณรายจ่ายประจำปี

หน่วย: ล้านบาท

กรมท่าอากาศยาน	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	335.1964	324.7865	-10.4099	-3.11
แผนงานยุทธศาสตร์	5,021.2167	5,024.3995	3.1828	0.06
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	5,021.2167	5,024.3995	3.1828	0.06
รวมทั้งสิ้น	5,356.4131	5,349.1860	-7.2271	-0.13

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 3



รายจ่ายลงทุน: ร้อยละ 88.76    รายจ่ายประจำ: ร้อยละ 11.24



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### สถานการณ์ปัจจุบันของการคมนาคมทางอากาศในประเทศไทย

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา การคมนาคมทางอากาศของประเทศไทยมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในด้านจำนวนผู้โดยสาร เที่ยวบิน และบทบาทของท่าอากาศยานระดับภูมิภาค โดยเฉพาะหลังการเปิดประเทศภายหลังการแพร่ระบาดของโรคโควิด-19 ความต้องการเดินทางทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศได้กลับมาเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่งผลให้สนามบินหลายแห่งต้องเผชิญกับภาวะ “ความหนาแน่นเกินขีดความสามารถ” (Overcapacity) ซึ่งส่งผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ความปลอดภัยในการบิน และความพึงพอใจของผู้โดยสารอย่างมีนัยสำคัญ

จากสถิติปี 2566 พบว่า ท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานหลายแห่งมีอัตราการใช้น้ำมันเกินกว่าความสามารถที่ออกแบบไว้ เช่น ท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งมีสัดส่วนการใช้เที่ยวบินสูงถึงร้อยละ 140 ของศักยภาพที่รองรับได้ต่อวัน ขณะที่ท่าอากาศยานอื่น ๆ เช่น อุดรธานี ขอนแก่น และสุราษฎร์ธานี ก็มีอัตราการใช้งานอยู่ในระดับสูงอย่างต่อเนื่อง สถานการณ์ดังกล่าวสะท้อนถึงความจำเป็นเร่งด่วนที่ภาครัฐต้องวางแผนลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการภายในสนามบินให้สอดคล้องกับภาระงานที่แท้จริง

ในทางกลับกัน สนามบินบางแห่งที่มีอัตราการใช้งานต่ำมาก เช่น ท่าอากาศยานเบตง แพร่ หรือแม่ฮ่องสอน ยังคงได้รับงบประมาณลงทุนในระดับที่อาจสูงเกินความจำเป็นเมื่อเทียบกับปริมาณผู้โดยสารจริง สถานการณ์เช่นนี้ทำให้เกิดคำถามเชิงนโยบายเกี่ยวกับประสิทธิภาพการใช้จ่ายงบประมาณของภาครัฐ โดยเฉพาะในบริบทที่ประเทศยังเผชิญกับข้อจำกัดด้านการคลังและความจำเป็นต้องบริหารทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด

ในบริบทดังกล่าว บทวิเคราะห์งบประมาณประจำปี พ.ศ. 2569 ของกรมท่าอากาศยาน จึงมีความสำคัญอย่างยิ่งในการประเมินว่า การจัดสรรงบประมาณในครั้งนี้สามารถตอบสนองต่อสถานการณ์จริงของการใช้งานสนามบินหรือไม่ และมีทิศทางการลงทุนที่คุ้มค่าและยั่งยืนในระยะยาวหรือไม่ ทั้งในมิติของความปลอดภัย การบริการ และการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระดับพื้นที่และระดับประเทศ



## 1. ภาพรวมงบประมาณ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 กรมท่าอากาศยานได้รับการจัดสรรงบประมาณรวมทั้งสิ้น 5,349.1860 ล้านบาท โดยร้อยละ 88.44 ของงบประมาณ ถูกจัดสรรในงบลงทุน (คิดเป็น 4,730.7239 ล้านบาท) แสดงถึงนโยบายที่เน้นการพัฒนาท่าอากาศยานอย่างต่อเนื่อง ทั้งในเชิงโครงสร้างพื้นฐาน ความปลอดภัย และการยกระดับการให้บริการให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล นอกจากนี้ ยังมีการตั้งเป้าหมายเชิงปริมาณไว้ชัดเจน เช่น การเพิ่มขีดความสามารถของสนามบินให้รองรับผู้โดยสารรวม 54 ล้านคน และการรับรองมาตรฐานสนามบินสาธารณะไม่น้อยกว่า 7 แห่ง ซึ่งนับว่าเป็นเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ที่มีความสอดคล้องกับภารกิจหลักของกระทรวงคมนาคมในการส่งเสริมโครงข่ายการคมนาคมที่มีประสิทธิภาพทั่วประเทศ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

อันดับ	ชื่อท่าอากาศยาน/หน่วยงาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	จำนวน โครงการ	สัดส่วน (ร้อยละ)
1	อื่นๆ (เงินเดือน, ค่าไฟฟ้า, ค่าดำเนินงาน)	939.4635	51	17.56
2	ท่าอากาศยานตรัง	455.3627	8	8.51
3	งบประมาณส่วนกลาง/กรมท่าอากาศยาน	433.9004	13	8.11
4	ท่าอากาศยานสกลนคร	323.6682	10	6.05
5	ท่าอากาศยานกระบี่	322.9125	11	6.04
6	ท่าอากาศยานพิษณุโลก	286.9250	11	5.36
7	ท่าอากาศยานชุมพร	286.6204	6	5.36
8	ท่าอากาศยานอุดรธานี	242.7028	11	4.54
9	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	228.0000	10	4.26
10	ท่าอากาศยานหัวหิน	224.3816	7	4.19
11	ท่าอากาศยานขอนแก่น	203.4300	10	3.8
12	ท่าอากาศยานนครพนม	187.9000	4	3.51
13	ท่าอากาศยานนราธิวาส	156.5656	6	2.93
14	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	153.7300	9	2.87
15	ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	144.5200	6	2.7
16	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	119.7280	4	2.24
17	ท่าอากาศยานบุรีรัมย์	118.0200	6	2.21
18	ท่าอากาศยานแพร่	91.6000	4	1.71
19	ท่าอากาศยานลำปาง	89.1800	4	1.67
20	ท่าอากาศยานแม่สอด	87.0000	4	1.63
21	ท่าอากาศยานน่านนคร	81.5000	6	1.52
22	ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด	68.6000	6	1.28
23	ท่าอากาศยานระนอง	55.3953	7	1.04
24	ท่าอากาศยานเบตง	19.5200	3	0.36
25	ท่าอากาศยานเลย	12.5200	3	0.23
26	ท่าอากาศยานนครราชสีมา	6.5200	2	0.12
27	ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	6.5200	2	0.12
28	ท่าอากาศยานปาย	3.0000	1	0.06
รวม	ทั้งหมด	5,349.1860	225	100



## 2. การจัดสรรงบประมาณตามท่าอากาศยานวิเคราะห์เทียบกับขีดความสามารถ

การจัดสรรงบประมาณของกรมท่าอากาศยานประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 รวมทั้งสิ้น 5,349.1860 ล้านบาท ครอบคลุมท่าอากาศยาน 28 แห่งทั่วประเทศ โดยมีโครงการรวม 225 โครงการ สะท้อนถึงความพยายามของภาครัฐในการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับแนวนโยบายการพัฒนาเมืองรองและการกระจายการเติบโตเชิงพื้นที่ อย่างไรก็ตาม เมื่อวิเคราะห์งบประมาณรายสนามบินเทียบกับ “ขีดความสามารถในการรองรับ” และ “อัตราการใช้งานจริง” ของแต่ละท่าอากาศยาน กลับพบว่า มี “ความไม่สมดุล” บางประการที่ควรได้รับการทบทวนและจัดลำดับความสำคัญให้เหมาะสมยิ่งขึ้น

สนามบินที่ได้รับงบประมาณจำนวนมาก เช่น ท่าอากาศยานตรัง (455.3627 ล้านบาท) พิชณุโลก (286.9250 ล้านบาท) และชุมพร (286.6204 ล้านบาท) มีลักษณะการใช้งานที่ต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยในกรณีของตรังและชุมพร แม้จะมีงบประมาณสูงติดอันดับต้น ๆ แต่กลับมีอัตราการใช้เที่ยวบินเพียงร้อยละ 63.36 และร้อยละ 14.79 ตามลำดับ ในขณะที่ท่าอากาศยานพิษณุโลกมีอัตราการใช้เที่ยวบินสูงถึงร้อยละ 91.14 แต่ผู้โดยสารใช้บริการเพียงร้อยละ 14.83 ของขีดความสามารถ ซึ่งชี้ให้เห็นถึงภาวะ over-provisioning ที่อาจยังไม่ตอบโจทย์เชิงประสิทธิภาพ

ในทางตรงกันข้าม ท่าอากาศยานบางแห่งที่มีอัตราการใช้งานสูงแต่ได้รับงบประมาณในระดับปานกลางหรือค่อนข้างต่ำ ได้แก่ ท่าอากาศยานกระบี่ ซึ่งมีการใช้เที่ยวบินเกินขีดความสามารถถึงร้อยละ 140.98 และมีผู้โดยสารใช้บริการร้อยละ 52.74 แต่ได้รับเพียง 322.9125 ล้านบาท ทั้งที่มีบทบาทเป็นสนามบินท่องเที่ยวหลักระดับนานาชาติ หรือกรณีของขอนแก่นและอุดรธานี ซึ่งมีอัตราการใช้เที่ยวบินสูงกว่าร้อยละ 85 และมีอัตราการใช้ผู้โดยสารสูงกว่าร้อยละ 50 แต่ได้รับงบประมาณต่ำกว่าท่าอากาศยานที่มีการใช้งานต่ำกว่า เช่น สกลนคร หรือชุมพร

ประเด็นนี้แสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการปรับกระบวนการพิจารณาและจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนให้สอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์มากขึ้น โดยควรให้น้ำหนักกับปัจจัยอัตราการใช้ประโยชน์จริงและแนวโน้มการเติบโตของสนามบิน มากกว่าการจัดสรรโดยพิจารณาเพียงจำนวนโครงการหรือการผลักดันการลงทุนเชิงนโยบายเพียงด้านเดียว

อีกด้านหนึ่งของความไม่สมดุลคือ สนามบินขนาดเล็กหลายแห่ง เช่น ท่าอากาศยานลำปาง แพร่ หนองเบตง และเลย ซึ่งมีอัตราการใช้เที่ยวบินต่ำกว่าร้อยละ 30 และอัตราการใช้ผู้โดยสารต่ำกว่าร้อยละ 10 บางแห่งต่ำกว่าร้อยละ 3 ยังได้รับงบประมาณจำนวนหนึ่งที่ไม่น้อยนักเมื่อเทียบกับสภาพการใช้งานจริง เช่น แพร่ (91.6000 ล้านบาท) ลำปาง (89.1800 ล้านบาท) และแม่สอด (87.0000 ล้านบาท) ซึ่งอาจสะท้อนถึงความไม่สอดคล้องระหว่างการลงทุนกับผลสัมฤทธิ์ที่วัดผลได้ในระยะสั้นและกลาง

ในภาพรวม การจัดสรรงบประมาณของกรมท่าอากาศยานในปี 2569 แสดงให้เห็นถึงความพยายามในการครอบคลุมสนามบินทุกภูมิภาคเพื่อส่งเสริมการพัฒนาอย่างทั่วถึง แต่ในเชิงประสิทธิภาพของการใช้จ่ายยังมีโอกาสในการปรับปรุง โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการตัดสินใจลงทุนกับดัชนีการใช้งานจริงของแต่ละสนามบินทั้งในด้านเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร ตลอดจนแนวโน้มการเติบโตในระยะยาวของพื้นที่

การทบทวนกรอบการวิเคราะห์เชิงนโยบายโดยใช้ข้อมูลสัดส่วนการใช้งานร่วมกับการพัฒนาเศรษฐกิจระดับพื้นที่ (sub-national competitiveness) และความเชื่อมโยงกับยุทธศาสตร์เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษ จะสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนให้ตอบโจทย์ความจำเป็นที่แท้จริงของพื้นที่และสร้างความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจและสังคมได้ดียิ่งขึ้น



### 3. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรมีการปรับแนวทางจัดลำดับความสำคัญของการลงทุนโดยใช้ดัชนี “สัดส่วนการใช้งานเทียบกับขีดความสามารถ” (Utilization Rate vs. Capacity) เป็นเกณฑ์สำคัญในการประเมินความเร่งด่วน เพื่อให้ทรัพยากรที่มีจำกัดสามารถนำไปใช้ในพื้นที่ที่มีความต้องการจริงและสร้างมูลค่าเพิ่มสูงสุดแก่ระบบคมนาคมทั้งระบบ
2. ควรพิจารณาใช้แนวทางการลงทุนแบบ “มุ่งเป้า” (Targeted Development) สำหรับสนามบินที่เป็นจุดเชื่อมโยงสำคัญของโครงข่ายคมนาคม เช่น สนามบินที่มีศักยภาพรองรับการเชื่อมต่อข้ามภูมิภาค ท่าอากาศยานเชิงท่องเที่ยว และสนามบินที่มีแนวโน้มรองรับนักท่องเที่ยวต่างประเทศ
3. ควรส่งเสริมการพัฒนาระบบบริหารจัดการงบประมาณเชิงกลยุทธ์ อาทิ การสร้างแบบจำลองจำลองความคุ้มค่าการลงทุน (Value-for-Money Models) หรือระบบ Big Data สำหรับติดตามความหนาแน่นของผู้โดยสารและเที่ยวบินแบบ Real-time เพื่อนำมาใช้ในการปรับแผนงบประมาณระยะสั้น-กลาง
4. ภายใต้บริบทที่ทรัพยากรการคลังมีจำกัด การใช้จ่ายทุกบาทควรสะท้อนถึง “ภารกิจและเป้าหมายของภาครัฐในการให้บริการประชาชนอย่างมีประสิทธิภาพ” และต้องสามารถชี้วัดผลลัพธ์ที่เป็นรูปธรรมต่อความปลอดภัย ความพึงพอใจ และการเข้าถึงของประชาชนต่อบริการขนส่งทางอากาศ

ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	อัตราการใช้เที่ยวบิน (ร้อยละ)	อัตราการใช้ผู้โดยสาร (ร้อยละ)	ความเห็น PBO
1	ท่าอากาศยานกระบี่	322.9125	140.34	52.74	เร่งพิจารณาขยายศักยภาพรองรับเที่ยวบินโดยเฉพาะช่วงฤดูท่องเที่ยว หรือบริหารจัดการ slot การบิน
2	ท่าอากาศยานขอนแก่น	203.4300	93.97	55.18	ใกล้เต็มศักยภาพ ควรเริ่มวางแผนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและขยายรองรับในอนาคต
3	ท่าอากาศยานอุดรธานี	242.7028	88.08	54.18	ควรพัฒนาเพื่อรองรับความเติบโตของเมืองเศรษฐกิจในอนาคต
4	ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	153.7300	91.78	21.2	เที่ยวบินใกล้เต็มศักยภาพ แต่มีผู้โดยสารน้อย อาจพิจารณาใช้เครื่องบินขนาดใหญ่หรือปรับตารางบิน
5	ท่าอากาศยานตรัง	455.3627	63.36	64.4	รองรับได้อีกมาก เป็นเป้าหมายสำคัญของการส่งเสริมเส้นทางท่องเที่ยว
6	ท่าอากาศยานพิษณุโลก	286.9250	91.14	14.83	ควรทบทวนแผนการลงทุน โฟกัสที่การดึงดูดผู้โดยสารมากกว่าการเพิ่มเที่ยวบิน
7	ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี	228.0000	60.58	57.91	สนามบินท่องเที่ยวสำคัญ ยังรองรับเพิ่มได้อีก ควรเน้นส่งเสริมเที่ยวบินตรงระหว่างประเทศ
8	ท่าอากาศยานชุมพร	286.6204	14.79	13.31	อัตราใช้ต่ำมาก ควรชะลอลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน ควรผลักดันด้านการตลาดและสายการบินก่อน
9	ท่าอากาศยานสกลนคร	323.6682	67.81	40.73	ยังมีศักยภาพรองรับการเติบโต เหมาะแก่การส่งเสริมเชิงพื้นที่
10	ท่าอากาศยานอุบลราชธานี	144.5200	58.3	44.38	สนามบินหลักในตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ควรมีแผนเพิ่มเที่ยวบินและส่งเสริมการเดินทางเชิงพาณิชย์
11	ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช	119.7280	78.07	90.94	มีการใช้ใกล้ขีดศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร ควรเร่งวางแผนขยายอาคารผู้โดยสารและระบบสิ่งอำนวยความสะดวก
12	ท่าอากาศยานหัวหิน	224.3816	24.84	2.6	ควรชะลอลงทุน จนกว่ามีนโยบายขยายเที่ยวบินระหว่างประเทศหรือดึงดูดสายการบิน
13	ท่าอากาศยานนครพนม	187.9000	66.85	25.17	ควรเร่งเสริมบทบาทสนามบินภูมิภาคผ่านกิจกรรมเศรษฐกิจและการเดินทางภาครัฐ
14	ท่าอากาศยานนราธิวาส	156.5656	35.89	15.37	อัตราการใช้ต่ำ ควรจัดลำดับความสำคัญด้านความมั่นคง/ความจำเป็นก่อนลงทุน



ลำดับ	ชื่อท่าอากาศยาน	งบประมาณ (ล้านบาท)	อัตราการใช้ เที่ยวบิน (ร้อยละ)	อัตราการใช้ ผู้โดยสาร (ร้อยละ)	ความเห็น PBO
15	ท่าอากาศยาน แม่สอด	87.0000	43.62	11.99	ควรส่งเสริมให้เป็นสนามบินเชื่อมโยงกับเขตเศรษฐกิจ พิเศษ
16	ท่าอากาศยาน ลำปาง	89.1800	26.92	6.99	อัตราใช้ต่ำ ควรชะลอลงทุนหรือทบทวนบทบาทของ สนามบินในยุทธศาสตร์ภูมิภาค
17	ท่าอากาศยาน แพร่	91.6000	21.37	5.6	ควรเน้นการพัฒนาเชิงท่องเที่ยวมากกว่าการลงทุนด้าน โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่
18	ท่าอากาศยาน ระนอง	55.3953	22.96	5.18	สนามบินศักยภาพต่ำ อัตราใช้ยังไม่คุ้มค่าให้ลงทุนเพิ่มเติม
19	ท่าอากาศยาน เบตง	19.5200	14.38	2.27	อัตราใช้ต่ำมาก ควรใช้กลยุทธ์ส่งเสริมการตลาดมากกว่า การขยายสิ่งปลูกสร้าง
20	ท่าอากาศยาน เลย	12.5200	10.27	2.93	ชะลอลงทุนและรอประเมินการฟื้นตัวของเศรษฐกิจท้องถิ่น ก่อน

ที่มา : สำนักงบประมาณของรัฐสภาประมวลผลจากข้อมูลสถิติการบินของกรมท่าอากาศยาน





## สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 521)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

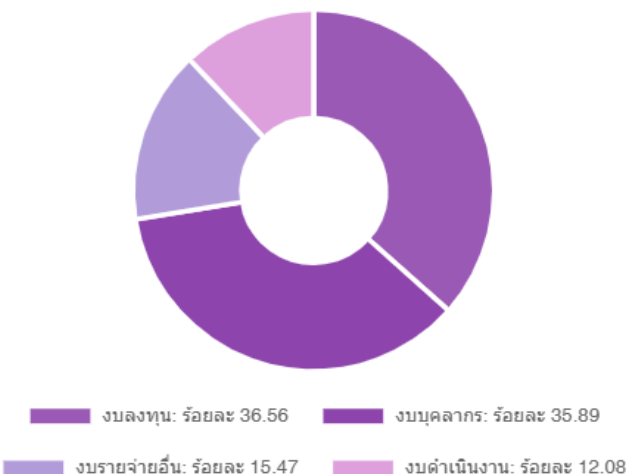
ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย		ปัจจุบัน
		ปี 2568	ปี 2569	
(1) ผลสัมฤทธิ์ : หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งและจราจร มีแผน/มาตรการ/แนวทางในการพัฒนาและปรับปรุงระบบการคมนาคมขนส่งและจราจรที่สามารถนำไปปฏิบัติได้ - ตัวชี้วัด : กระทรวงให้ความเห็นชอบนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	ร้อยละ	100	100	
(2) ผลสัมฤทธิ์ : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด ในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	35	35	9.79
- ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองต่อการเดินทางในเมืองทั้งหมด เมืองหลักในภูมิภาค ไม่น้อยกว่า	ร้อยละ	8	8.16	0.72

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	98.1608	99.2036	1.0428	1.06
แผนงานพื้นฐาน	50.1210	67.4759	17.3549	34.63
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	50.1210	67.4759	17.3549	34.63
แผนงานยุทธศาสตร์	103.6698	93.7172	-9.9526	-9.6
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	91.2560	86.4418	-4.8142	-5.28
แผนงานยุทธศาสตร์จัดการผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาวะภูมิอากาศ	12.4138	7.2754	-5.1384	-41.39
แผนงานบูรณาการ	9.9764	13.7858	3.8094	38.18
แผนงานบูรณาการเขตพิเศษภาคตะวันออก	9.9764	13.7858	3.8094	38.18
รวม	261.9280	274.1825	8.4451	4.68

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



#### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบลงทุน	100.2400 ล้านบาท	ร้อยละ 36.56
งบบุคลากร	98.4091 ล้านบาท	ร้อยละ 35.89
งบรายจ่ายอื่น	42.4147 ล้านบาท	ร้อยละ 15.47
งบดำเนินงาน	33.1187 ล้านบาท	ร้อยละ 12.08
งบเงินอุดหนุน	0.0000 ล้านบาท	ร้อยละ 0.00



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### การวิเคราะห์งบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การจัดสรรงบประมาณของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 จำนวน 274.1825 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 4.68 การเพิ่มขึ้นนี้เกิดขึ้นในบริบทที่ประเทศไทยกำลังเผชิญกับปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบคมนาคมขนส่งที่รุนแรง โดยเฉพาะการพึ่งพาระบบขนส่งทางถนนเกินสมดุล ซึ่งส่งผลให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางมีเพียงร้อยละ 1.39 เมื่อเทียบกับเป้าหมายร้อยละ 7 และการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในพื้นที่เมืองหลักภูมิภาคมีเพียงร้อยละ 0.72 จากเป้าหมายร้อยละ 10 ภาวะดังกล่าวได้ก่อให้เกิดปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่ทวีความรุนแรง โดยอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 26.26 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน เกินเป้าหมายร้อยละ 59.56

#### การวิเคราะห์การจัดสรรงบประมาณตามงบรายจ่าย

สนข. ได้รับสรรงบประมาณใน 4 งบรายจ่าย ได้แก่ งบบุคลากร 98.4091 ล้านบาท (ร้อยละ 35.89) งบดำเนินงาน 33.1187 ล้านบาท (ร้อยละ 12.08) งบลงทุน 100.2400 ล้านบาท (ร้อยละ 36.56) และงบรายจ่ายอื่น 42.4147 (ร้อยละ 15.14)

เมื่อวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบกับปี 2568 พบว่า งบประมาณรวมเพิ่มขึ้น 8.4451 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นนี้ยังคงมีลักษณะเป็นการตอบสนองปัญหาเฉพาะหน้า มากกว่าการวางแผนระยะยาวที่มีการบูรณาการข้ามหน่วยงานและครอบคลุมประเด็นเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ

#### การวิเคราะห์โครงการสำคัญตามแผนงานยุทธศาสตร์

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้รับการจัดสรรงบประมาณสูงสุดที่ 86.4418 ล้านบาท โดยมีโครงการสำคัญที่ตอบสนองต่อปัญหาเชิงโครงสร้างในระดับต่าง ๆ โครงการพัฒนารูปแบบการกำกับดูแลและการบริหารจัดการระบบตัวร่วม งบประมาณ 16.2615 ล้านบาท มุ่งแก้ไขปัญหาการขาดการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การใช้ระบบขนส่งสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ที่เพียงร้อยละ 14.46 จากเป้าหมายร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม โครงการนี้ยังคงมุ่งเน้นเฉพาะในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยขาดการเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาคที่มีปัญหารุนแรงกว่า

โครงการศึกษาเพื่อพัฒนาศูนย์ข้อมูลคมนาคมของประเทศไทย งบประมาณ 9.6382 ล้านบาท สะท้อนถึงการตระหนักในความสำคัญของการใช้ข้อมูลและเทคโนโลยีในการวางแผนและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่ง แต่การลงทุนนี้ยังขาดการเชื่อมโยงกับกระบวนการจัดการความต้องการด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าอย่างเป็นระบบ ทำให้ขาดการวิเคราะห์ที่ครอบคลุมผลกระทบเชิงเศรษฐกิจ สังคม ความเหลื่อมล้ำ และสิ่งแวดล้อมก่อนการตัดสินใจลงทุน

โครงการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อศึกษาจัดทำกรอบการดำเนินงานและแผนบริหารจัดการภัยพิบัติเพื่อลดผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมอย่างยั่งยืน งบประมาณ 13.2500 ล้านบาท (ผูกพันงบประมาณปี 2568-2570 วงเงินทั้งสิ้น 46.9000 ล้านบาท) เป็นการตอบสนองต่อปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่รุนแรง แต่การจัดสรรนี้ยังคงมีลักษณะเป็นการแก้ไขปัญหาเฉพาะด้าน ยังขาดการบูรณาการกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร การออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน และการศึกษา ทำให้ประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาอาจไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่ควรจะเป็น



## การวิเคราะห์งบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

### ปัญหาการขาดการบูรณาการข้ามหน่วยงานและข้ามกระทรวง

การวิเคราะห์โครงการต่าง ๆ เผยให้เห็นถึงปัญหาการขาดการบูรณาการทั้งเชิงภารกิจและเชิงพื้นที่อย่างชัดเจน แม้ว่า สนข. จะมีบทบาทสำคัญในการกำหนดนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร แต่การดำเนินงานในทางปฏิบัติยังคงแยกส่วนจากหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบการลงทุนและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐาน เช่น กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และการรถไฟแห่งประเทศไทย ปัญหานี้สะท้อนผ่านการที่โครงการส่วนใหญ่มีลักษณะเป็นการจ้างที่ปรึกษา มากกว่าการดำเนินการก่อสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจริง

สำหรับโครงการวิเคราะห์ข้อมูลการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะ การกระจายงบประมาณที่ไม่สมดุลนี้ไม่เพียงแต่จะไม่สามารถแก้ไขปัญหาที่ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาคอยู่ที่เพียงร้อยละ 0.72 เท่านั้น แต่ยังจะทำให้ความเหลื่อมล้ำในการเข้าถึงระบบขนส่งที่มีคุณภาพรุนแรงยิ่งขึ้น

### ปัญหาการขาดกระบวนการจัดการความต้องการอย่างเป็นระบบ

ข้อจำกัดสำคัญของการจัดสรรงบประมาณในปี 2569 คือการขาดกระบวนการจัดการความต้องการด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่ครอบคลุมและเป็นระบบ โครงการต่างๆ ยังคงมีลักษณะเป็นการตอบสนองต่อปัญหาที่เกิดขึ้นแล้ว มากกว่าการวางแผนเชิงป้องกันที่มีการวิเคราะห์ต้นเหตุของปัญหา การขาดกระบวนการวิเคราะห์ที่ครอบคลุมผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ความเหลื่อมล้ำ และสิ่งแวดล้อม ก่อนการตัดสินใจลงทุนทำให้การจัดสรรงบประมาณขาดประสิทธิภาพและอาจสร้างปัญหาใหม่ในระยะยาว

ตัวอย่างที่ชัดเจนคือการจัดสรรงบประมาณ 10.0000 ล้านบาท สำหรับโครงการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นเส้นทางท่องเที่ยวเลียบชายฝั่งทะเลอันดามัน โดยขาดการวิเคราะห์ผลกระทบต่อระบบนิเวศชายฝั่ง ชุมชนท้องถิ่น และการกระจายประโยชน์ทางเศรษฐกิจอย่างเป็นระบบ การลงทุนดังกล่าวอาจส่งผลให้เกิดการพัฒนาที่ไม่ยั่งยืนและเพิ่มความเหลื่อมล้ำระหว่างพื้นที่และกลุ่มประชากร

### ปัญหาการขาดกลไกการผลักดันผลการศึกษาสู่การปฏิบัติ

การวิเคราะห์โครงการต่าง ๆ เผยให้เห็นว่าสัดส่วนที่สำคัญของงบประมาณถูกจัดสรรสำหรับการศึกษาและการจ้างที่ปรึกษา การที่สัดส่วนสูงของงบประมาณถูกจัดสรรสำหรับการศึกษาและการจ้างที่ปรึกษา แต่ขาดกลไกการนำผลการศึกษาสู่การปฏิบัติ สะท้อนถึงความไม่สอดคล้องกับพันธกิจในการขับเคลื่อนให้เกิดผลในการปฏิบัติ

ประเทศไทยมีประวัติการศึกษาและวิจัยด้านการขนส่งที่ยาวนาน แต่ผลการดำเนินงานในทางปฏิบัติยังคงไม่บรรลุเป้าหมาย การขาดกลไกการผลักดันผลการศึกษาที่มีคุณภาพไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นระบบทำให้การลงทุนในการศึกษาและวิจัยไม่สามารถสร้างผลกระทบที่เป็นรูปธรรมต่อการแก้ไขปัญหาได้ดังที่เห็นได้จากการที่ตัวชี้วัดสำคัญทั้งสามด้านยังคงห่างไกลจากเป้าหมายที่กำหนดไว้

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการปฏิรูปการจัดสรรงบประมาณ

การแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของการจัดสรรงบประมาณจำเป็นต้องเริ่มต้นจากการสร้างกลไกการบูรณาการข้ามหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพ สนข. ควรเป็นหน่วยงานกลางในการประสานงานระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในระดับนโยบายและการปฏิบัติ โดยการจัดตั้งคณะกรรมการบูรณาการด้านคมนาคมขนส่งที่มีตัวแทนจากทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง รวมถึงภาคเอกชนและองค์กรประชาสังคม เพื่อร่วมกันวางแผนและติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

ในมิติของการจัดการความต้องการอย่างเป็นระบบ สนข. ควรพัฒนากระบวนการวิเคราะห์ความต้องการด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่ครอบคลุมผลกระทบทางเศรษฐกิจ สังคม ความเหลื่อมล้ำ และสิ่งแวดล้อม โดยการจัดสรรงบประมาณ สำหรับการพัฒนาระบบการวิเคราะห์และการวางแผนเชิงบูรณาการ



## การวิเคราะห์งบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

ระบบนี้ควรมีการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานและสามารถสนับสนุนการตัดสินใจเชิงนโยบายที่มีฐานข้อมูลที่มีประสิทธิภาพ

การปรับปรุงการกระจายงบประมาณเชิงพื้นที่เป็นสิ่งจำเป็นเร่งด่วน โดยเสนอให้เพิ่มงบประมาณสำหรับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาค เพื่อให้สามารถดำเนินการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพได้อย่างจริงจัง การจัดสรรนี้ควรมีการกำหนดเป้าหมายที่ชัดเจนในการเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักภูมิภาคจากร้อยละ 0.72 เป็นอย่างน้อยร้อยละ 5.00 ภายในระยะเวลา 5 ปี

สำหรับการสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ควรจัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างระบบรางและระบบถนน และการพัฒนาระบบการเชื่อมต่อระหว่างท่าเรือ สนามบิน และระบบราง เพื่อสนับสนุนการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางให้บรรลุเป้าหมายร้อยละ 7 ภายในระยะเวลา 10 ปี

### บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์

การจัดสรรงบประมาณของ สนข. ในปี 2569 แม้จะแสดงให้เห็นถึงการปรับทิศทางที่เป็นบวกในการเพิ่มสัดส่วนงบลงทุน แต่ยังคงมีข้อจำกัดสำคัญที่จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขอย่างเร่งด่วน การขาดการบูรณาการข้ามหน่วยงาน การขาดกระบวนการจัดการความต้องการอย่างเป็นระบบ และการขาดกลไกการผลักดันผลการศึกษาสู่การปฏิบัติ เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้การลงทุนไม่สามารถสร้างผลกระทบที่เป็นรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาเชิงโครงสร้างของระบบคมนาคมขนส่งไทย

การปฏิรูปการจัดสรรงบประมาณในอนาคตจำเป็นต้องมุ่งเน้นการสร้างระบบการวางแผนที่มีการบูรณาการข้ามหน่วยงานและครอบคลุมประเด็นเศรษฐกิจ สังคม ความเหลื่อมล้ำ และสิ่งแวดล้อมอย่างเป็นระบบ โดยเริ่มต้นจากการจัดการความต้องการด้านการเดินทางและการขนส่งสินค้าให้เหมาะสม ก่อนที่จะวางแผนและจัดสรรงบประมาณลงทุนตอบสนองความต้องการที่ได้รับการวิเคราะห์และจัดการแล้ว

### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการจัดสรรงบประมาณ

เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีประสิทธิภาพสูงสุดและสอดคล้องกับความจำเป็นเร่งด่วนในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ จึงจำเป็นต้องจัดลำดับความสำคัญของโครงการตามหลักการเชิงวิชาการและความเร่งด่วนของปัญหา การจัดลำดับดังกล่าวควรคำนึงถึงผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก ความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ และศักยภาพในการสร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างของระบบคมนาคมขนส่งโดยรวม

1. การยกระดับความปลอดภัยและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม โครงการที่มีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับความปลอดภัยและลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ควรได้รับการพิจารณาจัดสรรงบประมาณอย่างเหมาะสม และต่อเนื่อง การจัดสรรในด้านนี้ควรครอบคลุมการปรับปรุงจุดเสี่ยงบนถนน การติดตั้งระบบตรวจจับและเตือนภัยล่วงหน้า การส่งเสริมการขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด และการพัฒนามาตรการลดมลพิษทางอากาศจากการขนส่ง เพื่อตอบสนองต่อปัญหาความปลอดภัยทางถนนที่รุนแรงและภาวะโลกร้อนที่เพิ่มขึ้น

2. การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเขตเมืองหลัก โครงการที่มุ่งเป้าแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองใหญ่ โดยเฉพาะกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ควรได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นอันดับแรก ๆ เนื่องจากเป็นปัญหาเร่งด่วนที่ส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของประชาชนจำนวนมากว่า 15 ล้านคน และก่อให้เกิดต้นทุนทางเศรษฐกิจที่สูงจากการสูญเสียเวลาในการเดินทาง รวมทั้งควรเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ การขยายเครือข่ายรถไฟฟ้า การปรับปรุงระบบ BRT และการพัฒนาการเชื่อมต่อการเดินทางแบบไร้รอยต่อ (Seamless Connectivity) ที่ช่วยลดการพึ่งพายานยนต์ส่วนบุคคล



### การวิเคราะห์งบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

3. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงศูนย์กลางเศรษฐกิจ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งที่เชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจสำคัญ ได้แก่ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน นิคมอุตสาหกรรม และแหล่งท่องเที่ยวหลัก ควรได้รับการจัดสรรงบประมาณเป็นลำดับถัดมา เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและกระตุ้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืน การจัดสรรในลำดับนี้ควรมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งทางราง การปรับปรุงเครือข่ายทางหลวง และการพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล เพื่อสนับสนุนการเปลี่ยนผ่านจากการพึ่งพาระบบขนส่งทางถนนไปสู่ระบบขนส่งหลากหลายรูปแบบ

4 การวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อความยั่งยืน โครงการวิจัยและพัฒนาที่มุ่งส่งเสริมนวัตกรรมในภาคคมนาคมขนส่ง ควรได้รับการจัดสรรงบประมาณเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อยกระดับประสิทธิภาพและความยั่งยืนของระบบในระยะยาว การลงทุนในด้านนี้ควรครอบคลุมการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System) การส่งเสริมการใช้ยานยนต์ไฟฟ้า การวิจัยการใช้พลังงานทางเลือกในภาคคมนาคมขนส่ง และการพัฒนาเทคโนโลยีการจัดการจราจรแบบอัตโนมัติ ซึ่งจะเป็นรากฐานสำคัญในการยกระดับระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้ทันสมัยและแข่งขันได้ในระดับสากล

5. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศเชิงบูรณาการ โครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศด้านคมนาคมขนส่ง ควรได้รับการสนับสนุนงบประมาณอย่างต่อเนื่องและเป็นระบบ เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญในการวางแผน ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ การลงทุนในด้านนี้ควรมุ่งเน้นการสร้างระบบข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่สามารถรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลจากหลากหลายแหล่ง เพื่อนำมาใช้ในการประกอบการตัดสินใจเชิงนโยบายและการวางแผนยุทธศาสตร์อย่างมีประสิทธิภาพ

#### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการบูรณาการและประสิทธิภาพ

การป้องกันความซ้ำซ้อนและเสริมสร้างการเชื่อมโยงเชิงระบบ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร จำเป็นต้องดำเนินการศึกษาทบทวนแผนงานที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งที่มีอยู่เป็นจำนวนมาก ทั้งที่ สนข. ดำเนินการเองและหน่วยงานอื่นภายใต้กระทรวงคมนาคมเป็นผู้รับผิดชอบ การทบทวนนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อป้องกันความซ้ำซ้อนที่อาจนำไปสู่ความสิ้นเปลืองงบประมาณและความไม่คุ้มค่าในการลงทุน รวมทั้งปัญหาความยากลำบากในการติดตามและประเมินผล แต่ให้มีลักษณะที่เชื่อมโยงและส่งเสริมซึ่งกันและกันในภาพรวมของระบบคมนาคมขนส่งระดับประเทศ

1. การพัฒนาความเชื่อมต่อแบบบูรณาการสามมิติ การวางแผนความเชื่อมต่อของระบบคมนาคมแต่ละรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็นทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ จำเป็นต้องมีการเชื่อมโยงกันครบทั้งสามมิติ ได้แก่ การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) ที่เน้นการสร้างจุดเปลี่ยนถ่ายที่มีประสิทธิภาพและสะดวกสบาย การเชื่อมโยงตารางเวลาเดินทาง (Schedule Connectivity) ที่รับประกันการเดินทางต่อเนื่องโดยลดเวลารอคอย และการเชื่อมโยงค่าโดยสาร (Fare Connectivity) ที่สร้างระบบการจ่ายเงินแบบเบ็ดเสร็จและยุติธรรม เพื่อลดเวลาการเดินทาง ลดค่าใช้จ่าย และลดความไม่สะดวกในการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางและการขนส่งสินค้า

2. การสร้างกลไกการบูรณาการข้ามหน่วยงานเพื่อการจัดลำดับความสำคัญ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรควรดำเนินการสร้างกลไกการบูรณาการกับหน่วยงานในกระทรวงคมนาคมในการจัดลำดับความสำคัญของโครงการของกระทรวงคมนาคมอย่างเป็นระบบ เพื่อให้การดำเนินโครงการเป็นไปตามลำดับก่อน-หลังที่สอดคล้องกับความจำเป็นและสภาพปัญหาในแต่ละพื้นที่ของประเทศ





### การวิเคราะห์งบประมาณสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

การบูรณาการนี้ควรครอบคลุมการร่วมติดตามและประเมินผลการปฏิบัติงานของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงให้บรรลุเป้าหมายและเกิดผลสัมฤทธิ์ที่เป็นรูปธรรม

3. การพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่เพื่อการตัดสินใจเชิงนโยบาย เนื่องจากสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรมีภารกิจสำคัญในการจัดทำนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรให้กับกระทรวงคมนาคม จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องมีฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ที่ครอบคลุมและทันสมัยเพื่อประกอบการตัดสินใจกำหนดนโยบายและแผนด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ข้อมูลดังกล่าวควรครอบคลุมทั้งข้อมูลสถิติความต้องการการคมนาคมขนส่งโดยตรง และข้อมูลด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น ผังเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อใช้ประกอบการตัดสินใจกำหนดนโยบายของกระทรวงคมนาคมอย่างมีประสิทธิภาพและตอบสนองความต้องการที่แท้จริง

4. การส่งเสริมการมีส่วนร่วมของประชาชนและการสื่อสารเชิงยุทธศาสตร์ การเปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบายและแผนงานด้านคมนาคมขนส่งเป็นสิ่งจำเป็นเพื่อให้พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของประชาชนและสร้างการยอมรับในสังคม การดำเนินการนี้ควรครอบคลุมการประชาสัมพันธ์และการสร้างความเข้าใจเกี่ยวกับแผนงานและโครงการให้ประชาชนได้รับทราบอย่างชัดเจน การจัดเวทีรับฟังความคิดเห็น และการสร้างช่องทางการสื่อสารสองทางที่มีประสิทธิภาพ เพื่อให้ประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลและมีส่วนร่วมในการกำหนดทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ





## สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 5 หน้า 537)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

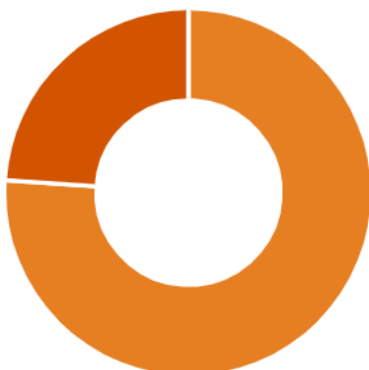
ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : การพัฒนาบุคลากรคุณภาพสูง รองรับการทำงานและขยายตัวของระบบรางของประเทศ - ตัวชี้วัด : ร้อยละขององค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและนำไปพัฒนาเป็นหลักสูตรการพัฒนาทักษะกำลังคนด้านระบบราง	ร้อยละ	80	-
(2) ผลสัมฤทธิ์ : สร้างผลงานด้านการวิจัยและพัฒนาการถ่ายทอดเทคโนโลยีระบบราง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ - ตัวชี้วัด : ร้อยละของผลงานวิจัยและพัฒนา ถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ได้รับการต่อยอดสู่กระบวนการนำไปใช้ประโยชน์	ร้อยละ	80	-
(3) ผลสัมฤทธิ์ : การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ทางเทคโนโลยีระบบรางไปสู่การปฏิบัติ - ตัวชี้วัด : รายงานผลการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบราง	ฉบับ	-	1
(4) ผลสัมฤทธิ์ : การสร้างความสามารถทางเทคโนโลยีระบบรางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบราง - ตัวชี้วัด : องค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและนำไปสู่การปฏิบัติ	องค์ความรู้	-	3

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	35.8557	43.0584	7.2027	20.09
แผนงานพื้นฐาน	19.6793	19.5215	-0.1578	-0.8
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	19.6793	19.5215	-0.1578	-0.8
แผนงานยุทธศาสตร์	258.3186	104.638	-153.6806	-59.49
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	258.3186	104.638	-153.6806	-59.49
แผนงานบูรณาการ	-	1.377	1.377	100.00
แผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล	-	1.377	1.377	100.00
รวมทั้งสิ้น	313.8536	168.5949	-145.2587	-46.28

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



#### รายละเอียดตามลักษณะรายจ่าย

รายจ่ายประจำ

128.2586 ล้านบาท

ร้อยละ 76.08

รายจ่ายลงทุน

40.3363 ล้านบาท

ร้อยละ 23.92

รายจ่ายประจำ: ร้อยละ 76.08

รายจ่ายลงทุน: ร้อยละ 23.92



### รายละเอียดตามประเภทงบรายจ่าย

งบเงินอุดหนุน

168.5949 ล้านบาท

ร้อยละ 100.00

#### 4. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

##### การวิเคราะห์งบประมาณสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

###### ภาพรวมงบประมาณและการเปลี่ยนแปลงจากปีก่อน

สถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน) ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 168.5949 ล้านบาท ลดลงจากปี 2568 อย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 46.28 หรือลดลง 145.2587 ล้านบาท จากที่ได้รับในปี 2568 จำนวน 313.8536 ล้านบาท

###### โครงสร้างการจัดสรรงบประมาณตามแผนงานหลัก

การจัดสรรงบประมาณในปี 2569 ประกอบด้วย 4 แผนงานหลัก แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้รับการจัดสรรสูงสุดจำนวน 104.6380 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 62.06 ของงบประมาณรวม รองลงมาคือแผนงานบุคลากรภาครัฐ จำนวน 43.0584 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 25.54 เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 20.09 (ปี 2568 งบประมาณ 35.8557 ล้านบาท)

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับการจัดสรร 19.5215 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 11.58 ลดลงเล็กน้อยร้อยละ 0.80 จากปีก่อน ส่วนแผนงานบูรณาการรัฐบาลดิจิทัล เป็นแผนงานใหม่ที่ได้รับการจัดสรรในปี 2569 จำนวน 1.3770 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.82 เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการงานด้วยระบบคลาวด์

###### โครงการสำคัญและการกระจายงบประมาณ

ในแผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ มีโครงการปรับปรุงตู้รถไฟโดยสาร ได้รับงบประมาณสูงสุดจำนวน 38.0800 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.59 มีวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงตู้รถไฟโดยสารชั้นหนึ่งและชั้นสองปรับอากาศให้มีมาตรฐานความปลอดภัยและยกระดับการให้บริการผู้โดยสาร โครงการนี้จะดำเนินการในปี 2569 เพียงปีเดียว และคาดว่าจะสร้างผลกระทบเชิงบวกต่อคุณภาพการให้บริการระบบขนส่งทางรางของประเทศอย่างเป็นรูปธรรมหากผลการศึกษานำไปสู่การปฏิบัติอย่างจริงจัง

โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพของอุตสาหกรรมระบบรางประเทศไทย ได้รับงบประมาณ 36.2338 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 21.49 มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนามาตรฐานของผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมระบบราง 15 รายการ และพัฒนาบุคลากรระบบรางตามหลักสูตรโครงสร้างพื้นฐานทางคุณภาพ 60 คน โครงการนี้ถือเป็นรากฐานสำคัญในการยกระดับมาตรฐานและคุณภาพของอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศ ผ่านการถ่ายทอดเทคโนโลยีจากต่างประเทศและการพัฒนาขีดความสามารถในการผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ภายในประเทศ



## การวิเคราะห์งบประมาณสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

### โครงการยุทธศาสตร์เสริมและการพัฒนาเทคโนโลยี

โครงการยกระดับโครงสร้างพื้นฐานทางรางของประเทศ ได้รับงบประมาณ 11.8580 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาแนวทางการตรวจสอบและติดตามสภาพรางและการซ่อมบำรุงทางรถไฟให้มีประสิทธิภาพสูงสุด พร้อมทั้งจัดทำข้อเสนอวิธีการตรวจสอบโครงสร้างสะพานทางรถไฟบนพื้นฐานของระบบ Structural Health Monitoring (SHM)

โครงการยกระดับขีดความสามารถด้านเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ ได้รับงบประมาณ 7.9318 ล้านบาท เพื่อพัฒนาและประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ปัญญาประดิษฐ์ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการใช้บริการระบบราง รวมถึงการจัดทำข้อกำหนดเฉพาะทางเทคนิคและองค์ความรู้สำหรับการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานของระบบรถไฟความเร็วสูง

โครงการส่งเสริมการแข่งขันและสภาพแวดล้อมระบบราง ได้รับงบประมาณ 7.3555 ล้านบาท ดำเนินการ 4 ปี (ปี 2569-2572) มีเป้าหมายพัฒนาเครื่องมือและมาตรการส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการระบบราง รวมถึงการจัดทำรายงานผลการส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการระบบรางตามเครื่องมือและมาตรการที่พัฒนาขึ้น ส่วนโครงการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางได้รับงบประมาณ 3.1789 ล้านบาท มีวัตถุประสงค์เพื่อขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางของประเทศให้เป็นไปตามเป้าหมาย กลยุทธ์ และตัวชี้วัดของแผนยุทธศาสตร์

### ตัวชี้วัดหลักและเป้าหมายการดำเนินงาน

สถาบันฯ กำหนดตัวชี้วัดหลักสำหรับปี 2569 ที่สะท้อนถึงความสำเร็จในการบรรลุพันธกิจโดยเป้าหมายการพัฒนาบุคลากรคุณภาพสูงรองรับการดำเนินงานและขยายตัวของระบบรางของประเทศได้กำหนดให้มีองค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและนำไปสู่การปฏิบัติ จำนวน 3 องค์ความรู้ พร้อมทั้งมีร้อยละขององค์ความรู้ที่ได้รับการถ่ายทอดและนำไปพัฒนาเป็นหลักสูตรการพัฒนาทักษะกำลังคนด้านระบบรางอย่างน้อยร้อยละ 80.00 การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบรางไปสู่การปฏิบัติมีเป้าหมายจัดทำรายงานผลการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านเทคโนโลยีระบบราง 1 ฉบับ

การสร้างความสามารถทางเทคโนโลยีระบบรางเพื่อสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางในประเทศไทยมีเป้าหมายให้มีร้อยละของผลงานวิจัยและพัฒนาถ่ายทอดเทคโนโลยีที่ได้รับการต่อยอดสู่กระบวนการนำไปใช้ประโยชน์อย่างน้อยร้อยละ 80.00 ตัวชี้วัดเหล่านี้แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของสถาบันฯ ในการสร้างผลงานที่เป็นรูปธรรมและสามารถวัดผลได้อย่างชัดเจน พร้อมทั้งมีการเชื่อมโยงกับความต้องการของอุตสาหกรรมและการพัฒนาประเทศในระยะยาว

### แนวโน้มงบประมาณระยะยาวและความยั่งยืน

ปัญหาหลักที่สถาบันฯ ต้องเผชิญคือการพึ่งพางบประมาณจากรัฐบาลเป็นหลัก โดยสัดส่วนเงินนอกงบประมาณโดยเฉพาะรายได้ของสถาบันฯ ยังมีค่อนข้างน้อยเมื่อเทียบกับเงินงบประมาณที่ได้รับจัดสรร ทำให้ขาดความคล่องตัวและเสถียรภาพทางการเงินในระยะยาว การแก้ไขปัญหานี้จำเป็นต้องมีการพัฒนาแหล่งรายได้เสริมจากการให้บริการด้านเทคนิค การวิจัย การทดสอบและรับรองมาตรฐาน รวมถึงการสร้างความร่วมมือกับภาคเอกชนและหน่วยงานต่างประเทศเพื่อให้สถาบันฯ สามารถดำเนินพันธกิจได้อย่างต่อเนื่องและยั่งยืนต่อไป

### สรุปและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์

งบประมาณในปี 2569 ของสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางสะท้อนให้เห็นถึงการปรับตัวเข้าสู่ระยะดำเนินงานที่เน้นการสร้างผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์และการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมระบบรางอย่างเป็นระบบ การจัดสรรงบประมาณที่ให้ความสำคัญกับโครงการที่มีผลต่อการยกระดับ



### การวิเคราะห์งบประมาณสถาบันวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง (องค์การมหาชน)

มาตรฐานและคุณภาพของระบบขนส่งทางรางโดยตรง ควบคู่กับการพัฒนาบุคลากรและองค์ความรู้ แสดงให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ระยะยาวในการทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจและการขนส่งในภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม สถาบันฯ ควรเร่งพัฒนากลไกการสร้างรายได้และลดการพึ่งพางบประมาณจากรัฐ พร้อมทั้งสร้างเครือข่ายความร่วมมือกับสถาบันการศึกษาและองค์กรวิจัยทั้งในและต่างประเทศเพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน การติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัดที่กำหนดอย่างเข้มงวด และการนำผลการศึกษาที่ได้ไปสู่การปฏิบัติได้อย่างจริงจังจะเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างความน่าเชื่อถือและความยั่งยืนขององค์กรในระยะยาว



**การทางพิเศษแห่งประเทศไทย**  
(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 14 หน้า 91)

**1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ**

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อลดความเดือดร้อนให้แก่ผู้ที่ถูกเวนคืนที่ดินจากการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน - ตัวชี้วัด : ชำระค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน	ราย	30	7
(2) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางจากตำบลกะทู้ไปยังหาดป่าตอง ส่งเสริมการท่องเที่ยว ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 รวมทั้งใช้เป็นเส้นทางอพยพกรณีเกิดภัยพิบัติ เช่น กรณีเกิดสึนามิ - ตัวชี้วัด : ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาค	กิโลเมตร	3.980	3.980
(3) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อรองรับความต้องการเดินทางจากการขยายตัวของเมือง ในบริเวณถนนหทัยราษฎร์และถนนลำลูกกา - ตัวชี้วัด : ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน	กิโลเมตร	16.210	16.210

**2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)**

หน่วย: ล้านบาท

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานพื้นฐาน	265.1008	3.6425	-261.4583	-98.6300
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	265.1008	3.6425	-261.4583	-98.6300
แผนงานยุทธศาสตร์	1,700.0000	2,650.0000	950.0000	55.8800
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	1700.0000	2,650.0000	950.0000	55.8800
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>1,965.1008</b>	<b>2,653.6425</b>	<b>688.5417</b>	<b>35.0400</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 3

**3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO**

**การเพิ่มขึ้นของงบประมาณอย่างมีนัยสำคัญ**

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 2,653.6425 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจาก 1,965.1008 ล้านบาทในปี 2568 เพิ่มขึ้น 688.5417 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 35.03 การเพิ่มขึ้นของงบประมาณดังกล่าวมีความสำคัญเมื่อพิจารณาในบริบทของแผนพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษระยะยาว โดย กทพ. มีแผนพัฒนาโครงข่ายทางด่วน 10 สายทาง ด้วยเงินลงทุนรวมกว่า 3.68 แสนล้านบาท ในช่วง 10 ปีข้างหน้า การจัดสรรงบประมาณ ปี 2569 จึงเป็นส่วนหนึ่งของแผนยุทธศาสตร์การขยายเครือข่ายที่มีขนาดใหญ่และครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ

**การจัดลำดับความสำคัญของโครงการ: โครงการภูเก็ตเป็นจุดเน้นหลัก**

โครงสร้างการจัดสรรงบประมาณแสดงให้เห็นความสำคัญของโครงการที่ชัดเจน โดยโครงการทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จังหวัดภูเก็ต ได้รับงบประมาณสูงถึง 2,400 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 90.44 การจัดสรรดังกล่าวสะท้อนให้เห็นถึงนโยบายของรัฐในการส่งเสริมภาคการท่องเที่ยว โดยเฉพาะในจังหวัดภูเก็ตซึ่งเป็นพื้นที่สำคัญของการท่องเที่ยวไทย



ข้อมูลจากข่าวล่าสุดเผยให้เห็นว่าโครงการภูเก็ตมีความซับซ้อนในการดำเนินงาน เนื่องจากเป็นการก่อสร้างทั้งทางยกระดับและอุโมงค์ระยะทาง 3.98 กิโลเมตร คาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้าง 4 ปี และเปิดให้บริการในปี 2572 ปัจจุบันโครงการได้รับอนุมัติจากคณะรัฐมนตรีแล้วเมื่อวันที่ 18 มกราคม 2565 และกำลังดำเนินการตามรูปแบบ PPP (การร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน)

#### **โครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล: การลงทุนระยะเริ่มต้น**

โครงการในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ได้รับงบประมาณ 253.6425 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 9.56 ของงบประมาณรวม แบ่งเป็น 3 โครงการหลัก ได้แก่ โครงการทางพิเศษฉลองรัชส่วนต่อขยาย (ช่วง จตุโชติ-ถนนลำลูกกา) ได้รับงบประมาณ 250 ล้านบาท โครงการทางพิเศษสายศรีรัช-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานคร และโครงการทางพิเศษสายพระราม 3 - ดาวคะนอง - วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ด้านตะวันตก ได้รับงบประมาณรวม 3.6425 ล้านบาท

การจัดสรรงบประมาณที่แตกต่างกันระหว่างโครงการต่าง ๆ สะท้อนให้เห็นถึงระยะการดำเนินงานที่ไม่เหมือนกัน โดยโครงการศรีรัช-วงแหวนรอบนอกอยู่ในขั้นตอนการชำระค่าธรรมเนียมที่ดินเพียงบางส่วน (เป้าหมาย 7 ราย) ขณะที่โครงการฉลองรัชอยู่ในระยะการจัดหาที่ดินขนาดใหญ่เพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการก่อสร้างในอนาคต

#### **ประเด็นการจัดหาที่ดิน: ความท้าทายหลักของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน**

การวิเคราะห์รายการค่าใช้จ่ายเผยให้เห็นว่างบประมาณทั้งหมดถูกจัดสรรสำหรับการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและค่าชดเชย ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญก่อนการก่อสร้างโครงการทางพิเศษ การทึบประมาณส่วนใหญ่เป็นค่าจัดหาที่ดินแสดงให้เห็นถึงความท้าทายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ที่มีการใช้ประโยชน์ที่ดินหนาแน่น

#### **ความปลอดภัยในการก่อสร้าง: บทเรียนจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น**

การดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษในระยะที่ผ่านมาเผชิญกับความท้าทายด้านความปลอดภัยที่สำคัญ เหตุการณ์ที่สร้างความกังวลใจอย่างมากเกิดขึ้นเมื่อวันที่ 15 มีนาคม 2568 เมื่อโครงสร้างท่อดำบริเวนหน้าด่านดาวคะนองในโครงการทางพิเศษสายพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ซึ่งเป็นโครงการก่อสร้างของการทางพิเศษแห่งประเทศไทยโดยตรง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 5 ราย บาดเจ็บ 24 ราย และสูญหาย 2 ราย

อุบัติเหตุครั้งนี้เป็นบทเรียนสำคัญที่สะท้อนให้เห็นถึงความเสี่ยงในการก่อสร้างโครงการทางพิเศษ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อพิจารณาว่าโครงการของการทางพิเศษส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองที่มีประชากรหนาแน่น การเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่ดังกล่าวจึงส่งผลกระทบในวงกว้าง ทั้งต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน การจราจร และความเชื่อมั่นของสังคมต่อการดำเนินโครงการ

#### **ผลกระทบเชิงพื้นที่และการส่งเสริมการท่องเที่ยว**

การมุ่งเน้นงบประมาณไปที่จังหวัดภูเก็ตมีนัยสำคัญในเชิงการส่งเสริมการท่องเที่ยวและการกระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค โครงการกะทู้-ป่าตองจะช่วยแก้ไขปัญหการจราจรบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 4029 ที่มีปัญหาอุบัติเหตุสูงและการจราจรติดขัด โดยเฉพาะในช่วงฤดูการท่องเที่ยว โครงการนี้จะเป็นเส้นทางทางเลือกสำหรับการเดินทางระหว่างสนามบินภูเก็ตและหาดป่าตอง

#### **ประสิทธิภาพการใช้งบประมาณและการจัดการความเสี่ยง**

การเพิ่มขึ้นของงบประมาณร้อยละ 35.03 ถือเป็นการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญซึ่งต้องการการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จากประสบการณ์ของ กทพ. ในการดำเนินโครงการก่อนหน้านี้ พบว่าปัจจัยความเสี่ยงหลักมักเกิดจากความล่าช้าในการจัดหาที่ดินและการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง





ตัวชี้วัดที่กำหนดไว้สำหรับปี 2569 ประกอบด้วย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนน 16.2100 กิโลเมตร การเชื่อมโยงเศรษฐกิจภูมิภาค 3.9800 กิโลเมตร และการชำระค่ากรรมสิทธิ์ที่ดิน 7 ราย ตัวชี้วัดเหล่านี้แม้จะสะท้อนความคืบหน้าในการดำเนินงาน แต่ยังคงขาดการวัดผลกระทบที่เป็นรูปธรรมต่อผู้ใช้บริการ เช่น การลดเวลาเดินทาง หรือการเพิ่มขึ้นของปริมาณการท้องเที่ยว

#### **บทสรุปและข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย**

งบประมาณในปี 2569 ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย สะท้อนให้เห็นถึงวิสัยทัศน์ที่ชัดเจนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจ การจัดลำดับความสำคัญที่ให้ความสำคัญกับภาคการท้องเที่ยวแสดงให้เห็นถึงการมุ่งเน้นการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในตลาดท้องเที่ยวระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโครงการก่อสร้างของ กทพ. เองเป็นประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่งยวด

เพื่อให้การลงทุนมีประสิทธิภาพสูงสุดและปลอดภัย ข้อเสนอแนะสำคัญประกอบด้วย การพัฒนาระบบการติดตามและประเมินผลที่เน้นผลลัพธ์ต่อผู้ใช้บริการ การเสริมสร้างมาตรการความปลอดภัยในการก่อสร้างให้เป็นไปตามมาตรฐานสูงสุด เนื่องจากโครงการของ กทพ. ส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในพื้นที่ชุมชนเมืองที่มีผลกระทบต่อประชาชนจำนวนมาก การเร่งรัดการดำเนินการจัดหาที่ดินให้เป็นไปตามแผนเพื่อป้องกันความล่าช้า และการสร้างกลไกการสื่อสารกับชุมชนและประชาชนเพื่อสร้างความเข้าใจและการยอมรับในโครงการ

นอกจากนี้ จากบทเรียนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในโครงการของ กทพ. เอง จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการปรับปรุงมาตรฐานการควบคุมคุณภาพการก่อสร้างอย่างเข้มงวด การกำกับดูแลผู้รับจ้างที่เข้มข้นขึ้น และมีระบบการตรวจสอบความปลอดภัยที่เป็นอิสระ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในโครงการที่ดำเนินการในพื้นที่ชุมชนเมืองที่หากเกิดอุบัติเหตุจะส่งผลกระทบในวงกว้าง

ความสำเร็จของการลงทุนครั้งนี้จะขึ้นอยู่กับความสามารถในการแปลงงบประมาณเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ ปลอดภัย และสร้างประโยชน์ต่อสังคมอย่างยั่งยืน ซึ่งจำเป็นต้องอาศัยการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ การประสานงานที่ดีระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง การให้ความสำคัญสูงสุดกับความปลอดภัยของพนักงานและประชาชนในพื้นที่ และการติดตามประเมินผลอย่างต่อเนื่อง



## การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 14 หน้า 159)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อให้มีเงินงบประมาณเพียงพอสำหรับชำระหนี้ ที่ครบกำหนดภายในปีงบประมาณ - ตัวชี้วัด : ความสามารถในการชำระหนี้ได้ตรงกำหนดเวลา	ร้อยละ	100	100
(2) ผลสัมฤทธิ์ : การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าของการรถไฟฟ้าขนส่ง มวลชนแห่งประเทศไทยเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	3.00	3.75

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานยุทธศาสตร์	11,444.4292	21,085.2300	9,640.8008	84.2400
1. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	11,444.4292	21,085.2300	9,640.8008	84.2400
งบประมาณรายจ่ายเพื่อชำระหนี้ภาครัฐ	11,825.8279	12,172.9433	347.1154	2.9400
1. แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ	11,825.8279	12,172.9433	347.1154	2.9400
รวมทั้งสิ้น	23,270.2571	33,258.1733	9,987.9162	42.9200

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### 1. ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับ รฟม. และความจำเป็นเชิงยุทธศาสตร์

การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย (รฟม.) เผชิญกับความท้าทายที่สะท้อนปัญหาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศอย่างชัดเจน ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลไม่ได้เกิดจากการขาดแคลนระบบขนส่งสาธารณะเพียงอย่างเดียว แต่มีสาเหตุมาจากการขาดการเชื่อมโยงระหว่างโครงข่ายรถไฟฟ้าสายต่าง ๆ ที่ส่งผลให้ประชาชนยังคงพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก

ข้อมูลจากรายงานผู้สอบบัญชี ณ 30 กันยายน 2567 แสดงให้เห็นว่า รฟม. มีสินทรัพย์รวม 628,240.9574 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 13.29 พร้อมกำไรสุทธิที่เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญร้อยละ 61.38 เป็น 2,672.4090 ล้านบาท สะท้อนถึงศักยภาพทางการเงินที่แข็งแกร่ง อย่างไรก็ตาม การเติบโตทาง



การเงินนี้ไม่ได้แปลเป็นการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารในสัดส่วนเดียวกัน ซึ่งบ่งชี้ถึงปัญหาการออกแบบระบบขนส่งที่ยังไม่ตอบสนองความต้องการของประชาชนอย่างครอบคลุม

ปัญหาสำคัญอีกประการหนึ่งคือภาระหนี้สินที่เพิ่มขึ้นเป็น 599,799.7526 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 95.47 ของสินทรัพย์รวม ซึ่งส่วนใหญ่เป็นหนี้จากการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน แม้ว่าการลงทุนนี้จะจำเป็นสำหรับการพัฒนาระยะยาว แต่อัตราส่วนหนี้ต่อสินทรัพย์ที่สูงดังกล่าวอาจส่งผลกระทบต่อความยืดหยุ่นทางการเงินในการรับมือกับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต

ประเด็นความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างเป็นปัญหาที่มีนัยสำคัญอย่างยิ่ง เนื่องจากโครงการรถไฟฟ้าทั้งหมดตั้งอยู่ในเขตชุมชนเมืองที่มีความหนาแน่นสูง การก่อสร้างสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม ที่ผ่านใจกลางเมืองและย่านธุรกิจสำคัญ รวมถึงสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ ที่ตัดผ่านชุมชนที่มีประชากรหนาแน่น ส่งผลให้เกิดความเสี่ยงด้านความปลอดภัยทั้งต่อประชาชนและแรงงานก่อสร้าง การจัดจราจรระหว่างก่อสร้าง การป้องกันอุบัติเหตุ และการลดผลกระทบต่อชุมชนจึงต้องการงบประมาณเพิ่มเติมที่อาจไม่ได้รวมอยู่ในการประมาณการเบื้องต้น

## 2. รายละเอียดงบประมาณและการจัดสรรเชิงยุทธศาสตร์

งบประมาณในปี 2569 ประกอบด้วย 2 แผนงานหลัก คือ แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จำนวน 21,085.2300 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 63.42 และแผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ จำนวน 12,172.9433 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 36.58

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ เป็นแผนงานหลักที่มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรถไฟฟ้า โดยจัดสรรงบประมาณให้กับโครงการต่าง ๆ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-ราษฎร์บูรณะและช่วงบางใหญ่-บางซื่อ จำนวน 3,642.6300 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง 2,505.0000 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี 2,250.0000 ล้านบาท โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ 130.6000 ล้านบาท และโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรม 12,557.0000 ล้านบาท

แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ ได้รับงบประมาณ 12,172.9433 ล้านบาท เป็นการจัดสรรงบประมาณเพื่อชำระหนี้เงินกู้โครงการรถไฟฟ้าต่าง ๆ ที่ดำเนินการมาแล้ว ประกอบด้วย การชำระหนี้โครงการรถไฟฟ้ามหานครสายเฉลิมรัชมงคล จำนวน 2,455.7166 ล้านบาท การชำระหนี้โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ 497.6934 ล้านบาท การชำระหนี้โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ 2.3576 ล้านบาท การชำระหนี้โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินหลายช่วง รวม 8,248.2865 ล้านบาท และการชำระหนี้โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี 4,636.0291 ล้านบาท

ภาระการชำระหนี้ที่คิดเป็นร้อยละ 36.58 ของงบประมาณทั้งหมดเป็นสัดส่วนที่สูงและสะท้อนให้เห็นถึงภาระผูกพันทางการเงินจากการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ในอดีต การบริหารจัดการหนี้สินอย่างมีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งสำคัญเพื่อรักษาเสถียรภาพทางการเงินและความสามารถในการดำเนินโครงการใหม่ในอนาคต

## 3. การประเมินความเพียงพอของงบประมาณต่อการบรรลุเป้าหมาย

การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบระหว่างงบประมาณที่จัดสรรกับเป้าหมายการดำเนินงานแสดงให้เห็นถึงความสอดคล้องในระดับที่น่าพอใจ เป้าหมายการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารร้อยละ 3.75 ในปี 2569 เมื่อเทียบกับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 42.95 บ่งชี้ถึงการมุ่งเน้นการสร้างรากฐานสำหรับการเติบโตในระยะยาว มากกว่าการตอบสนองความต้องการในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงเป้าหมายการชำระหนี้ตรงเวลาร้อยละ 100.00 ควบคู่กับการลงทุนใหม่จำนวนมาก อาจเกิดความเสี่ยงด้านสภาพคล่องในระยะกลาง โดยเฉพาะในช่วงที่โครงการใหม่ยังไม่เริ่มสร้างรายได้ แต่ต้องการเงินทุนหมุนเวียนสำหรับการดำเนินงาน การที่หนี้สินรวมคิดเป็นร้อยละ 95.47 ของสินทรัพย์



รวม แม้จะยังอยู่ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้สำหรับองค์กรที่มีลักษณะเป็น Public Utility แต่ก็ใกล้เคียงกับขีดจำกัดความปลอดภัยทางการเงิน

การจัดสรรงบประมาณร้อยละ 36.59 สำหรับการชำระหนี้แสดงถึงวินัยทางการเงินที่ดี และสอดคล้องกับหลักธรรมาภิบาลขององค์การมหาชน อย่างไรก็ตาม สัดส่วนนี้อาจจำกัดความยืดหยุ่นในการปรับแผนการลงทุนหากเกิดสถานการณ์ไม่คาดคิด เช่น การเปลี่ยนแปลงนโยบายรัฐบาลหรือวิกฤตเศรษฐกิจ

เป้าหมายการเพิ่มผู้โดยสารตามสายต่างๆ เช่น สายสีชมพู 0.22-0.25 ล้านเที่ยว/วัน เมื่อเทียบกับการลงทุน 2,250.0000 ล้านบาท แสดงถึง Return on Investment ที่สมเหตุสมผล หากคำนวณในระยะยาว 20-30 ปี ซึ่งสอดคล้องกับระยะเวลาดำเนินการของสินทรัพย์ประเภทโครงสร้างพื้นฐาน

ประเด็นที่น่าเป็นห่วงคือการขาดการจัดสรรงบประมาณที่ชัดเจนสำหรับมาตรการความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้าง โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีประชากรหนาแน่น การประมาณการค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมสำหรับ Traffic Management System การติดตั้งระบบป้องกันอุบัติเหตุ และการจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเพิ่มเติม อาจส่งผลกระทบต่อโครงการที่จัดสรรไว้ไม่เพียงพอ ซึ่งอาจนำไปสู่การของบประมาณเพิ่มเติมหรือการล่าช้าของโครงการ

#### 4. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการบริหารความเสี่ยง

จากการวิเคราะห์เชิงลึกดังกล่าว PBO เสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการบริหารงบประมาณและการบริหารความเสี่ยงในหลายมิติ ดังนี้

1) รฟม. ควรพิจารณาการสร้างความหลากหลายของแหล่งรายได้โดยการพัฒนา Non-Fare Revenue เช่น การให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสถานี การพัฒนาโครงการ Transit-Oriented Development ร่วมกับภาคเอกชน และการสร้างระบบ Integrated Payment ที่เชื่อมโยงกับบริการอื่นๆ ในเมือง เพื่อลดการพึ่งพารายได้จากค่าโดยสารและเงินอุดหนุนจากรัฐบาล การเพิ่มรายได้นอกค่าโดยสารอาจช่วยเพิ่มสัดส่วนรายได้จากร้อยละ 2.09 ในปัจจุบันเป็นร้อยละ 5.00-7.00 ภายในระยะเวลา 3-5 ปี

2) การจัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับมาตรการความปลอดภัยระหว่างการก่อสร้างควรได้รับการพิจารณาอย่างจริงจัง โดยเสนอให้เพิ่มงบลงทุนแต่ละโครงการสำหรับ Safety Management System ซึ่งรวมถึงการติดตั้งระบบเตือนภัย การจ้างเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยเฉพาะ การจัดการจราจรทางเลือก และการจัดตั้ง Emergency Response Team ในแต่ละไซต์ก่อสร้าง

3) การพัฒนาระบบ Integrated Transport Planning ที่เชื่อมโยงการวางแผนงบประมาณของ รฟม. กับหน่วยงานขนส่งอื่นๆ เช่น ขสมก. กทม. การรถไฟแห่งประเทศไทย กรมการขนส่งทางบก และกรมเจ้าท่า เพื่อหลีกเลี่ยงการซ้ำซ้อนของการลงทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้ทรัพยากร

4) การพัฒนาระบบการวัดผลและประเมินผลที่ครอบคลุม โดยเพิ่มตัวชี้วัดด้านผลกระทบทางสังคมและสิ่งแวดล้อม เช่น การลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก การลดอุบัติเหตุจราจร และการเพิ่มขึ้นของคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่ที่มีการให้บริการรถไฟฟ้า การใช้ Big Data และ AI ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการเดินทางเพื่อปรับแผนการให้บริการให้มีประสิทธิภาพสูงสุด รวมถึงการติดตามดัชนีความปลอดภัยระหว่างก่อสร้าง

5) การสร้างกลไกการมีส่วนร่วมของประชาชนในการวางแผนงบประมาณ ผ่านการจัด Public Hearing และการใช้ Digital Platform ในการรับฟังความคิดเห็น จะช่วยเพิ่มความโปร่งใสและความน่าเชื่อถือในการบริหารงานของ รฟม. ขณะเดียวกันก็สร้างความรู้สึกเป็นเจ้าของร่วมในระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน ซึ่งจะส่งผลต่อการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้ใช้บริการในระยะยาว



### ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการจัดสรรงบประมาณในอนาคต

1. ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนารายได้จากแหล่งอื่นนอกเหนือจากค่าโดยสาร เช่น การพัฒนาเชิงพาณิชย์รอบสถานี การให้เช่าพื้นที่ค้าปลีก และการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์ เพื่อลดการพึ่งพิงงบประมาณจากรัฐและสร้างความยั่งยืนทางการเงิน
2. ควรมีการทบทวนโครงสร้างหนี้เพื่อลดอัตราส่วนหนี้สินต่อสินทรัพย์ที่อยู่ในระดับสูงที่ร้อยละ 95.47 อาจพิจารณาการระดมทุนผ่านตลาดทุนหรือการปรับโครงสร้างหนี้เพื่อลดต้นทุนทางการเงิน
3. การเพิ่มขึ้นของรายได้จากการพัฒนาเชิงพาณิชย์แสดงให้เห็นถึงศักยภาพ ควรมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมสำหรับการพัฒนา Transit-Oriented Development เพื่อสร้างรายได้ระยะยาวและเพิ่มมูลค่าของสินทรัพย์



การรถไฟแห่งประเทศไทย  
(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 14 หน้า 169)

1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย		ปัจจุบัน
		ปี 2568	ปี 2569	
(1) ผลสัมฤทธิ์ : การเดินรถขนส่งผู้โดยสารมีความสะดวก ปลอดภัย - ตัวชี้วัด : ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร	ล้านคน	30.459	30.060	17.71
(2) ผลสัมฤทธิ์ : ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าใช้บริการขนส่ง ทางรางเพิ่มขึ้น - ตัวชี้วัด : ปริมาณการขนส่งสินค้า	ล้านตัน	12.868	13.055	11.64

2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

การรถไฟแห่งประเทศไทย	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานพื้นฐาน	1,532.1823	1,681.1990	149.0167	9.73
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถใน การแข่งขัน	1,532.1823	1,681.1990	149.0167	9.73
แผนงานยุทธศาสตร์	6,947.0239	4,182.7892	-2,764.2347	-39.79
แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์	6,947.0239	4,182.7892	-2,764.2347	-39.79
แผนงานบูรณาการ	1,667.3582	1,476.7366	-190.6216	-11.43
1. แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการแบบเจาะจง กลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม	1,464.0259	1,074.6236	-389.4023	-26.6
2. แผนงานบูรณาการเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก	203.3323	402.1129	198.7806	97.76
งบประมาณรายจ่ายเพื่อชำระหนี้ภาครัฐ	11,379.1775	12,077.8150	698.6375	6.14
งบประมาณรายจ่ายเพื่อชำระหนี้ภาครัฐ	11,379.1775	12,077.8150	698.6375	6.14
รวมทั้งสิ้น	21,525.7419	19,418.5397	-2,107.2022	-9.79

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1







### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### 1) สถานการณ์และปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการรถไฟแห่งประเทศไทย

การรถไฟแห่งประเทศไทยในปัจจุบันเผชิญกับปัญหาเชิงโครงสร้างที่ซับซ้อนและเกี่ยวเนื่องกันหลายด้าน ซึ่งส่งผลกระทบต่อการทำงานและการพัฒนาในอนาคต ปัญหาหลักที่สำคัญที่สุดคือภาระหนี้สินที่สะสมอย่างต่อเนื่องจากการลงทุนในโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่ในอดีต ทำให้งบประมาณส่วนใหญ่ต้องถูกนำไปใช้เพื่อชำระหนี้เงินกู้ แทนที่จะสามารถนำไปพัฒนาระบบและปรับปรุงการให้บริการได้อย่างเต็มที่

ปัญหาที่ตามมาอีกประการหนึ่งคือปัญหาด้านความปลอดภัยที่ยังคงเป็นความท้าทายสำคัญ จากสถิติการขนส่งทางรางประจำปี พ.ศ. 2567 พบว่า มีอุบัติเหตุทางรถไฟเกิดขึ้นถึง 64 ครั้ง ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 21 คน และผู้บาดเจ็บ 43 คน สาเหตุหลักเกิดจากจุดตัดทางรถไฟทั่วประเทศที่มีอยู่ 2,746 จุด ซึ่งในจำนวนนี้เป็นจุดตัดเสมอระดับ 1,396 จุด คิดเป็นร้อยละ 50.84 และทางลัดผ่าน 793 จุด คิดเป็นร้อยละ 28.88 ที่ยังมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

นอกจากนี้ แม้ว่าปริมาณผู้โดยสารจะมีการเติบโตในทิศทางที่ดี โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 15.00 เป็น 542.3345 ล้านคน-เที่ยวต่อปี แต่เมื่อพิจารณาถึงศักยภาพที่แท้จริงแล้ว พบว่าระบบขนส่งทางรางยังไม่ได้มีการใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองยังอยู่ที่เพียงร้อยละ 10.00 เท่านั้น ห่างไกลจากเป้าหมายแผนแม่บทฯ ที่กำหนดไว้ที่ร้อยละ 40.00 ภายในปี 2570 ในด้านการขนส่งสินค้าก็เช่นเดียวกัน สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางยังอยู่ที่ร้อยละ 1.68 จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 7.00

#### 2. การวิเคราะห์งบประมาณรายจ่ายประจำปี พ.ศ. 2569

การรถไฟแห่งประเทศไทย ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 19,418.5397 ล้านบาท การจัดสรรงบประมาณสะท้อนให้เห็นถึงปัญหาโครงสร้างการเงินที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา เนื่องจากสัดส่วนที่ใหญ่ที่สุดของงบประมาณถึงร้อยละ 62.20 หรือ 12,077.8150 ล้านบาท ถูกจัดสรรไปเพื่อการชำระหนี้เงินกู้ของโครงการต่าง ๆ ในอดีต

การชำระหนี้นี้แบ่งออกเป็นโครงการหลักหลายโครงการ โดยโครงการที่มีภาระหนี้สูงสุดคือโครงการชำระหนี้รถไฟทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น มีมูลค่า 2,800.0000 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 14.42 ของงบประมาณทั้งหมด รองลงมาคือโครงการชำระหนี้ระบบขนส่งมวลชนช่วงบางซื่อ-รังสิต มูลค่า 2,451.6467 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 12.63 และโครงการชำระหนี้รถไฟความเร็วสูงช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มูลค่า 1,670.6433 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.60

ส่วนงบประมาณที่เหลือจะถูกจัดสรรไปยังหมวดหมู่อื่น ๆ ได้แก่ ค่าเวนคืนที่ดิน 1,687.5851 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 8.69 ซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่จำเป็นสำหรับการขยายโครงข่ายและปรับปรุงเส้นทางที่มีอยู่ เงินอุดหนุนต่าง ๆ รวม 1,074.6236 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 5.53 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นเงินอุดหนุนสำหรับชดเชยผลการขาดทุน 1,500.0000 ล้านบาท และเงินอุดหนุนชดเชยมาตรการนโยบายค่าโดยสาร 145.3373 ล้านบาท

การจัดสรรงบประมาณสำหรับการลงทุนใหม่และการพัฒนาระบบมีสัดส่วนที่ค่อนข้างจำกัด โดยการลงทุนใหม่สำหรับการก่อสร้างโครงการใหม่มีเพียง 864.2384 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 4.45 เท่านั้น ส่วนใหญ่เป็นโครงการก่อสร้างทางรถไฟสายบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม มูลค่า 958.8660 ล้านบาท งบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาและปรับปรุงระบบที่มีอยู่มี 767.4481 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 3.95 ซึ่งรวมโครงการปรับปรุงสะพานและช่องน้ำ มูลค่า 1,060.5273 ล้านบาท และโครงการปรับปรุงทางรถไฟ มูลค่า 945.9067 ล้านบาท



การจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัย ซึ่งมีเพียง 104.0175 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 0.54 ของงบประมาณทั้งหมด แบ่งเป็นโครงการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณไฟสีทั่วประเทศ 83.1375 ล้านบาท และโครงการปรับปรุง จัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน 20.8800 ล้านบาท งบประมาณที่จำกัดนี้ไม่สอดคล้องกับ ความรุนแรงของปัญหาด้านความปลอดภัยที่เกิดขึ้นจริง

### 3. การประเมินความเหมาะสมและการตอบโต้ของงบประมาณ

เมื่อพิจารณาการจัดสรรงบประมาณในภาพรวมแล้วพบว่า งบประมาณในปี 2569 มีทั้งจุดแข็งและจุดอ่อนที่สำคัญคือ ด้านบวก การจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่ไปเพื่อการชำระหนี้ร้อยละ 62.20 แสดงให้เห็นถึงความรับผิดชอบและความตั้งใจที่จะลดภาระหนี้สินที่สะสมมาในอดีต ซึ่งเป็นการสร้างพื้นฐานทางการเงินที่แข็งแกร่งสำหรับการพัฒนาในอนาคต นอกจากนี้ ยังคงมีการจัดสรรงบประมาณสำหรับการลงทุนใหม่ 864.2384 ล้านบาท ซึ่งแสดงถึงความมุ่งมั่นในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง และการให้เงินอุดหนุนเพื่อชดเชยค่าโดยสารที่ลดราคาซึ่งเป็นการสนับสนุนการเข้าถึงบริการของประชาชน

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาในมุมมองของการแก้ไขปัญหาและการบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้แล้ว พบว่างบประมาณนี้มีข้อจำกัดที่สำคัญหลายประการ

1) การจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยมีเพียงร้อยละ 0.54 ถือว่าต่ำเกินไป เมื่อเทียบกับความรุนแรงของปัญหาที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 64 ครั้งต่อปี และมีจุดเสี่ยงถึง 2,746 จุดทั่วประเทศ การจัดสรรงบประมาณในระดับนี้ไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

2) งบประมาณสำหรับการลงทุนใหม่เพียงร้อยละ 4.45 อาจไม่เพียงพอต่อการขยายระบบให้สามารถรองรับเป้าหมายการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางจากร้อยละ 1.68 ในปัจจุบันให้เป็นร้อยละ 7.00 และการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะจากร้อยละ 10.00 ในปัจจุบันให้เป็นร้อยละ 40.00 ภายในปี 2570 การบรรลุเป้าหมายเหล่านี้ต้องการการลงทุนในการขยายเครือข่าย การปรับปรุงประสิทธิภาพ และการพัฒนาระบบสนับสนุนในระดับที่สูงกว่าที่งบประมาณปัจจุบันสามารถรองรับได้

3) ภาระหนี้ที่สูงถึงร้อยละ 62.20 ของงบประมาณทำให้มีพื้นที่สำหรับการพัฒนาและการลงทุนอย่างจำกัด ซึ่งอาจส่งผลให้การรถไฟแห่งประเทศไทยไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการที่เพิ่มขึ้นของระบบขนส่งแห่งชาติได้อย่างทันท่วงทีแล้วพบว่า งบประมาณนี้มีข้อจำกัดที่สำคัญ อาทิ การจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัยเพียงร้อยละ 0.63 ถือว่าต่ำเกินไป เมื่อเทียบกับความรุนแรงของปัญหาที่มีอุบัติเหตุเกิดขึ้น 64 ครั้งต่อปี และมีจุดเสี่ยงถึง 2,746 จุดทั่วประเทศ การจัดสรรงบประมาณในระดับนี้ไม่เพียงพอต่อการแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง

### 4. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและแนวทางการปรับปรุง

เพื่อให้การจัดสรรงบประมาณสามารถตอบสนองต่อปัญหาและความท้าทายที่เกิดขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงจำเป็นต้องปรับปรุงการจัดสรรงบประมาณทั้งในระยะสั้นและระยะยาว โดยเริ่มจากข้อเสนอแนะเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569-2570 ได้แก่ การเพิ่มงบประมาณด้านความปลอดภัย เพื่อให้สามารถแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุได้อย่างจริงจัง โดยจัดลำดับความสำคัญในการปิดทางลักผ่าน 200 จุดที่มีความเสี่ยงสูงสุดเป็นอันดับแรก และติดตั้งระบบสัญญาณอัตโนมัติในจุดตัดเสมอระดับ 100 จุดแรกที่มีการจราจรหนาแน่น

นอกจากนี้ ควรมีการปรับปรุงสัดส่วนการจัดสรรงบประมาณโดยรวม โดยลดสัดส่วนงบประมาณสำหรับการชำระหนี้จากร้อยละ 73.32 เป็นร้อยละ 65.00 เพื่อเปิดพื้นที่สำหรับการลงทุนพัฒนาระบบเพิ่มงบประมาณด้านความปลอดภัย เพิ่มงบประมาณสำหรับการลงทุนใหม่ และเพิ่มงบประมาณสำหรับการบำรุงรักษาและปรับปรุง การปรับปรุงสัดส่วนนี้จะช่วยให้การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถบรรลุความสมดุลระหว่างการรักษาความรับผิดชอบต่อทางการเงินและการพัฒนาระบบไปพร้อมกัน



สำหรับแนวทางในระยะกลาง ช่วงปี 2571-2572 ควรมีการดำเนินแผนฟื้นฟูทางการเงินโดยการเจรจา การปรับโครงสร้างหนี้กับเจ้าหนี้เพื่อลดภาระการชำระรายปี การพิจารณาเปลี่ยนแปลงเงื่อนไขการกู้เงินใหม่ ให้มีดอกเบี้ยที่ต่ำกว่า และการสร้างกลไกสำรองเงินทุนเพื่อการลงทุนจากการใช้ประโยชน์ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดมูลค่าเพิ่ม ควบคู่ไปกับการดำเนินแผนพัฒนาระบบโดยการลงทุนในโครงการรถไฟทางคู่ ที่ละเส้นทางตามลำดับความสำคัญทางเศรษฐกิจ การพัฒนาระบบการขนส่งแบบเชื่อมต่อหลายรูปแบบ และการยกระดับระบบการขนส่งสินค้าให้รองรับสินค้าหลากหลายประเภทมากขึ้น

ในระยะยาว ช่วงปี 2573-2575 ควรมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรโดยการแยกหน่วยงานบริหารนี้ ออกจากหน่วยงานปฏิบัติการหลัก การจัดตั้งหน่วยงานพิเศษเพื่อพัฒนาธุรกิจเสริมจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน และการสร้างระบบการกำกับดูแลแบบธรรมาภิบาลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความโปร่งใส พร้อมกับการตั้งเป้าหมายให้บรรลุสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางร้อยละ 7 สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะร้อยละ 40 และการลดอุบัติเหตุทางรถไฟลงร้อยละ 80 จากระดับปัจจุบัน

การดำเนินการเหล่านี้ต้องได้รับการสนับสนุนด้วยมาตรการเสริมในหลายด้าน ได้แก่ การปรับปรุง กฎหมายให้การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอำนาจในการจัดการที่ดินได้อย่างมีประสิทธิภาพ การกำหนดมาตรฐาน ความปลอดภัยใหม่ที่เข้มงวดกว่าเดิม การสร้างกลไกการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการละเมิดกฎจราจรในเขต ทางรถไฟ การพัฒนาบุคลากรด้านความปลอดภัยและการบำรุงรักษาระบบ และการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่ อย่างระบบปฏิบัติการอัตโนมัติและการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่มาใช้ในการจัดการและบำรุงรักษาระบบ



## สถาบันการบินพลเรือน

(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 14 หน้า 361)

### 1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรมการบินมีความพึงพอใจ ต่อผู้สำเร็จการศึกษา/ฝึกอบรมที่มีคุณภาพมาตรฐานสากล	ระดับ	4	4
- ตัวชี้วัด : ความพึงพอใจของนายจ้าง ผู้ประกอบการในอุตสาหกรรม การบินที่มีต่อผู้สำเร็จการฝึกอบรมหลักสูตรภาคอากาศ	ระดับ	4	4
- ตัวชี้วัด : ความพึงพอใจของนายจ้าง ผู้ประกอบการ ในอุตสาหกรรม การบินที่มีต่อผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรภาคพื้น			

### 2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)

หน่วย: ล้านบาท

สถาบันการบินพลเรือน	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานบุคลากรภาครัฐ	86.2789	88.3496	2.0707	2.4
แผนงานพื้นฐาน	198.7276	219.9445	21.2169	10.68
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	198.7276	219.9445	21.2169	10.68
รวมทั้งสิ้น	285.0065	308.2941	23.2876	8.17

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 1



รายจ่ายลงทุน: ร้อยละ 62.21    รายจ่ายประจำ: ร้อยละ 37.79



งบลงทุน: ร้อยละ 62.21    งบเงินอุดหนุน: ร้อยละ 37.79



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

ในปี 2569 สถาบันการบินพลเรือนได้รับการจัดสรรงบประมาณ จำนวน 308.2941 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2568 ที่ได้รับงบประมาณ 285.0065 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.12 เมื่อพิจารณาการจัดสรรงบประมาณรวมกับเงินนอกงบประมาณพบว่า สถาบันฯ วงเงินรวม 466.1362 ล้านบาท โดยเงินนอกงบประมาณมีจำนวน 157.8421 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อนอย่างมีนัยสำคัญถึงร้อยละ 50.26 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของสถาบันฯ ในการสร้างรายได้เสริมจากภารกิจต่าง ๆ รวมถึงการให้บริการวิชาการและการฝึกอบรมแก่หน่วยงานภายนอก ซึ่งจะเป็นพื้นฐานสำคัญในการพัฒนาความยั่งยืนทางการเงินของสถาบันในระยะยาว

งบประมาณในปี 2569 ประกอบด้วย 2 แผนงาน ได้แก่ แผนงานบุคลากรภาครัฐ ได้รับจัดสรรงบประมาณ 88.3496 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 28.66 และแผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ได้รับจัดสรรงบประมาณ 219.9445 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 71.34 ซึ่งแผนงานนี้มุ่งเน้นไปที่การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ซึ่งเป็นภารกิจหลักของสถาบันในการตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรมการบินทั้งในประเทศและในภูมิภาค

โครงการลงทุนที่สำคัญในปี 2569 คือ การก่อสร้างโรงฝึกปฏิบัติการเทคโนโลยีอากาศยาน ซึ่งได้รับงบประมาณ 56.0370 ล้านบาท วงเงินโครงการรวม 122.269 ล้านบาท โครงการนี้จะตั้งอยู่ในกรุงเทพมหานคร และจะเป็นศูนย์กลางสำคัญในการฝึกปฏิบัติการด้านเทคโนโลยีการซ่อมบำรุงอากาศยาน ควบคู่ไปกับโครงการจัดหาเครื่องบินเครื่องยนต์เดี่ยวแบบ DA40 NG จำนวน 4 ลำ ที่ได้รับงบประมาณในปี 2569 จำนวน 17.1406 ล้านบาท และจะผูกพันงบประมาณในปี 2570 จำนวน 97.1298 ล้านบาท โดยเครื่องบินเหล่านี้จะใช้สำหรับการฝึกปฏิบัติการบินของนักศึกษาและผู้เข้ารับการฝึกอบรม

นอกจากนี้ โครงการก่อสร้างอาคารศูนย์ฝึกการบินหัวหินและสิ่งก่อสร้างประกอบ ซึ่งตั้งอยู่ในอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้รับการจัดสรรงบประมาณในปี 2569 จำนวน 90.4260 ล้านบาท จากวงเงินโครงการรวม 398.5 ล้านบาท (ผูกพันงบประมาณปี 2568-2570) โครงการนี้จะเป็ศูนย์กลางฝึกการบินที่ทันสมัยและครบครัน พร้อมด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและครุภัณฑ์ที่จำเป็นสำหรับการฝึกอบรมนักบินและบุคลากรด้านการบิน ซึ่งจะช่วยยกระดับมาตรฐานการศึกษาของสถาบันให้เทียบเท่าระดับสากล

เป้าหมายการดำเนินงานในปี 2569 ที่ท้าทายที่สุดคือ การผลิตผู้สำเร็จการศึกษาและผู้ผ่านการฝึกอบรมจำนวน 1,765 คน ซึ่งเป็นการเพิ่มขึ้นอย่างมากจากผลการดำเนินงานในปี 2568 ที่มีผู้สำเร็จการศึกษาเพียง 467 คน จากเป้าหมายที่ตั้งไว้ 1,426 คน หรือบรรลุเป้าหมายเพียงร้อยละ 32.75 เท่านั้น การตั้งเป้าหมายที่สูงขึ้นในปี 2569 แสดงให้เห็นถึงความมุ่งมั่นของสถาบันในการขยายการให้บริการการศึกษาและการฝึกอบรม แต่ก็ต้องมีการปรับปรุงกระบวนการและยกระดับประสิทธิภาพการดำเนินงานอย่างจริงจัง

ด้านคุณภาพของการศึกษา สถาบันฯ ตั้งเป้าหมายให้ความพึงพอใจของนายจ้างและผู้ประกอบการที่มีต่อผู้สำเร็จการศึกษายู่ในระดับ 4.0 จากคะแนนเต็ม 5 และให้ผู้สำเร็จการศึกษาสามารถได้งานทำหรือศึกษาต่อภายใน 1 ปีหลังสำเร็จการศึกษาไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 เป้าหมายเหล่านี้สะท้อนให้เห็นถึงการมุ่งเน้นคุณภาพของบัณฑิตและการตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงาน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการสร้างชื่อเสียงและความน่าเชื่อถือของสถาบันในระยะยาว

การวิเคราะห์เงินนอกงบประมาณแสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตที่น่าสนใจ โดยการคาดการณ์เงินรายได้ในปี 2570-2572 จะเพิ่มขึ้นเป็น 381.5500, 421.3450, และ 445.0050 ล้านบาท ตามลำดับ การเติบโตของรายได้นี้จะมาจากการขยายการให้บริการฝึกอบรม การใช้ประโยชน์จากสิ่งก่อสร้างและครุภัณฑ์ใหม่ รวมถึงการพัฒนาหลักสูตรและบริการใหม่ ๆ ที่ตอบสนองความต้องการของตลาด



จากการวิเคราะห์ความเพียงพอและประสิทธิภาพของงบประมาณพบว่า สถาบันฯ มีจุดแข็งในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ การเพิ่มขึ้นของงบประมาณอย่างต่อเนื่อง และความหลากหลายของแหล่งเงินทุน อย่างไรก็ตาม ยังมีความท้าทายในการบรรลุเป้าหมายเชิงปริมาณ โดยเฉพาะจำนวนผู้สำเร็จการศึกษาที่ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับเป้าหมาย นอกจากนี้ การที่สถาบันฯ ต้องพึ่งพาเงินนอกงบประมาณเพิ่มขึ้นอย่างมาก อาจสร้างความเสี่ยงด้านความมั่นคงทางการเงินหากไม่สามารถสร้างรายได้ได้ตามที่คาดการณ์ไว้

#### **ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายและการบริหารจัดการ**

จากการวิเคราะห์งบประมาณและทิศทางการพัฒนาของสถาบันการbinพลเรือน มีข้อเสนอแนะที่สำคัญหลายประการ ดังนี้

1) สถาบันควรเสริมสร้างระบบการบริหารจัดการเงินรายได้จากการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ โดยการพัฒนาหลักสูตรระยะสั้นและการฝึกอบรมเฉพาะทางที่ตอบสนองความต้องการของอุตสาหกรรม การbin การขยายการให้บริการปรึกษาทางเทคนิคแก่สายการbinและผู้ประกอบการด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงการพัฒนาโครงการความร่วมมือกับภาคเอกชนในรูปแบบ Public-Private Partnership เพื่อสร้างรายได้ที่ยั่งยืน

2) การเตรียมความพร้อมรองรับการลดลงของเงินงบประมาณแผ่นดินในระยะกลาง สถาบันควรพัฒนาแผนกลยุทธ์การเงินระยะ 5 ปี ที่เน้นการเพิ่มสัดส่วนเงินรายได้จากการดำเนินงานให้มากขึ้น โดยตั้งเป้าหมายให้เงินรายได้คิดเป็นไม่น้อยกว่า ร้อยละ 60 ของงบประมาณรวมภายในปี 2575 การจัดตั้งหน่วยงานเฉพาะทางด้านการสร้างรายได้และการตลาดจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานด้านนี้

3) การพัฒนาศักยภาพบุคลากรและการสร้างเครือข่ายความร่วมมือระหว่างประเทศ สถาบันควรลงทุนในการพัฒนาอาจารย์และบุคลากรสนับสนุนให้มีคุณวุฒิและประสบการณ์ที่ทันสมัย การส่งบุคลากรไปศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนความรู้กับสถาบันการศึกษาด้านการbinชั้นนำของโลก การเชิญผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาถ่ายทอดความรู้ และการพัฒนาหลักสูตรร่วมกับมหาวิทยาลัยต่างประเทศจะช่วยยกระดับคุณภาพการศึกษาให้เป็นที่ยอมรับในระดับสากล

4) การติดตามประเมินผลและการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง สถาบันควรจัดทำระบบติดตามประเมินผล การใช้งบประมาณและผลลัพธ์การดำเนินงานอย่างเป็นระบบ โดยใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล การจัดทำรายงานผลการดำเนินงานเป็นรายไตรมาสจะช่วยให้สามารถปรับแผนการดำเนินงานได้ทันท่วงที หากผลการดำเนินงานไม่เป็นไปตามเป้าหมาย การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทุกภาคส่วนในการประเมินผลและให้ข้อเสนอแนะจะช่วยเสริมสร้างความโปร่งใสและยกระดับคุณภาพการบริหารจัดการให้เป็นไปตามหลักธรรมาภิบาล





**องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ**  
(เอกสารงบประมาณ ฉบับที่ 3 เล่มที่ 14 หน้า 407)

**1. ผลสัมฤทธิ์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการใช้จ่ายงบประมาณ**

ผลสัมฤทธิ์ และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	หน่วยนับ	ค่าเป้าหมาย	
		ปี 2568	ปี 2569
(1) ผลสัมฤทธิ์ : องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพสามารถ ให้บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพ แก่ผู้โดยสาร ผู้โดยสารจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมั่นใจ เพิ่มโอกาส ในการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารและลด การสูญเสียจากอุบัติเหตุในการเดินทางลดลง - ตัวชี้วัด : จำนวนผู้โดยสารสำหรับรถโดยสารธรรมดา	คนต่อคัน ต่อวัน	434	453
(2) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อนำรถโดยสารใหม่มาบรรจุนในเส้นทางที่ ขสมก. ได้รับใบอนุญาตตามแผนปฏิรูปเส้นทาง การเดินรถ - ตัวชี้วัด : รายได้ค่าโดยสารเพิ่มขึ้น	ร้อยละ	39.18	48.44
(2) ผลสัมฤทธิ์ : เพื่อเสริมสร้างสถานะทางการเงินให้แข็งแกร่ง สามารถเลี้ยงตัวเองได้ - ตัวชี้วัด : ความสามารถในการชำระหนี้ค่าดอกเบี้ยเงินกู้ ครบถ้วน ตรงตามกำหนดเวลา โดยไม่เกิด ค่าธรรมเนียม - ตัวชี้วัด : จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น	ร้อยละ  ร้อยละ	100  10	100  10

**2. สรุปภาพรวมงบประมาณรายจ่ายประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 (ร่าง)**

หน่วย: ล้านบาท

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ปีงบประมาณ		เพิ่ม/-ลด	
	2568	2569	จำนวน	ร้อยละ
แผนงานพื้นฐาน	153.6890	105.000	-48.6890	-31.68
แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	153.6890	105.000	-48.6890	-31.68
แผนงานยุทธศาสตร์	1,388.76	2,309.32	920.5600	66.28
1. แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์	368.4000	1,288.9600	920.5600	249.88
2. แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมาย เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม	1,020.3602	1,020.3602	0.0000	0.00
งบประมาณรายจ่ายเพื่อชำระหนี้ภาครัฐ	2,596.5400	2,483.3934	-113.1466	-4.36
งบประมาณรายจ่ายเพื่อชำระหนี้ภาครัฐ	2,596.5400	2,483.3934	-113.1466	-4.36
<b>รวมทั้งสิ้น</b>	<b>4,138.9892</b>	<b>4,897.7136</b>	<b>758.7244</b>	<b>18.33</b>

ที่มา: เอกสารงบประมาณ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ฉบับที่ 3



### 3. ข้อสังเกต/ความเห็นของ PBO

#### 1. ปัญหาที่เกี่ยวข้องกับองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ

องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) กำลังเผชิญกับปัญหาเชิงโครงสร้างเรื้อรังทั้งในด้านการเงินและการดำเนินงาน โดยเฉพาะการขาดทุนต่อเนื่องยาวนานซึ่งส่งผลให้มีหนี้สินสะสมสูงถึง 146,942.6200 ล้านบาท ในปี 2566 ขณะที่สินทรัพย์รวมอยู่เพียง 11,331.2200 ล้านบาท ทำให้ส่วนของทุนติดลบถึง 135,611.4000 ล้านบาท แม้จะมีความพยายามในการลดค่าใช้จ่ายแต่ก็ยังมีอัตราขาดทุนสุทธิสูงถึง 5,329.6600 ล้านบาท ในปีเดียวกัน และค่าใช้จ่ายรวมต่อรายได้รวมอยู่ที่ระดับ 1.70:1 ซึ่งแสดงให้เห็นถึงประสิทธิภาพในการหารายได้ที่ต่ำมาก ขสมก. ยังเผชิญกับภาระต้นทุนบุคลากรที่สูง โดยมีพนักงานเฉลี่ย 4.09 คนต่อรถโดยสาร 1 คัน สูงกว่ามาตรฐานสากลที่ 3.60 คนต่อคัน และมีสัดส่วนค่าใช้จ่ายบุคลากรต่อค่าใช้จ่ายรวมที่ ร้อยละ 37.83 ปัญหาดังกล่าวสะท้อนถึงภาวะขาดความคล่องทางการเงิน ซึ่งยืนยันด้วยอัตราส่วนสินทรัพย์หมุนเวียนต่อหนี้สินหมุนเวียนที่ต่ำเพียง 0.39:1 อีกทั้ง ขสมก. ยังต้องพึ่งพาการกู้เงินเป็นหลักในการดำเนินภารกิจพื้นฐาน เช่น ค่าน้ำมันและค่าเหมาซ่อม ซึ่งส่งผลให้มีค่าใช้จ่ายดอกเบี้ยกว่า 2,849.4100 ล้านบาท ต่อปี

#### 2. รายละเอียดงบประมาณ

ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2569 ขสมก. ได้รับการจัดสรรงบประมาณ 4,897.7136 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี 2568 ที่ได้รับงบประมาณ 4,138.9892 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 18.33 โดยโครงสร้างงบประมาณประกอบด้วย งบรายจ่ายอื่น จำนวน 3,772.3534 ล้านบาท (ร้อยละ 77.04) และงบเงินอุดหนุน จำนวน 1,125.3602 ล้านบาท (ร้อยละ 22.96)

หากพิจารณางบประมาณจำแนกตามแผนงาน ประกอบด้วย

แผนงานบริหารจัดการหนี้ภาครัฐ จำนวน 2,483.3934 ล้านบาท (ร้อยละ 50.71) เพื่อชำระหนี้ค่าดอกเบี้ยเงินกู้

แผนงานยุทธศาสตร์มาตรการแบบเจาะจงกลุ่มเป้าหมายเพื่อแก้ปัญหาเฉพาะกลุ่ม เพื่อเป็นโครงการเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ (PSO) จำนวน 1,020.3602 ล้านบาท (ร้อยละ 20.84)

แผนงานยุทธศาสตร์พัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ 1,288.9600 ล้านบาท (ร้อยละ 26.32) เพื่อเป็นค่าเช่ารถโดยสารประจำทางพลังงานสะอาด (EV) จำนวน 1,520 คัน (ผูกพันงบประมาณปี 2568-2576 วงเงินทั้งสิ้น 15,355.6 ล้านบาท)

แผนงานพื้นฐานด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน: 105 ล้านบาท (ร้อยละ 2.14) เพื่อเป็นเงินชดเชยผลขาดทุนจากการให้บริการ

#### 3. งบประมาณตอบโจทย์หรือไม่

แม้งบประมาณในปี 2569 จะมีทิศทางที่พยายามฟื้นฟู ขสมก. ทั้งในมิติการบริหารหนี้และการปรับปรุงบริการผ่านโครงการรถ EV และเงินอุดหนุนบริการสาธารณะ ทั้งนี้ งบประมาณส่วนใหญ่ยังคงใช้เพื่อ "ประคับประคอง" สภาพคล่องมากกว่าการลงทุนเชิงระบบ โครงการเช่ารถ EV แม้จะมีมูลค่ารวมในช่วงปี 2568-2576 สูงถึง 15,355.6 ล้านบาท และเป็นไปตามนโยบาย Carbon Neutrality โดยตัวชี้วัดในปี 2569 ตั้งเป้าจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยเพียง 453 คนต่อคันต่อวัน และความพึงพอใจของผู้ใช้บริการอยู่ที่ร้อยละ 86 ซึ่งยังไม่มีทิศทางเปลี่ยนแปลงชัดเจนจากปีก่อนหน้า



#### 4. ข้อเสนอแนะ

เพื่อให้งบประมาณที่จัดสรรมีประสิทธิภาพและยั่งยืน ควรมีการปฏิรูปเชิงโครงสร้างทั้งในระดับองค์กรและนโยบายสาธารณะ ดังนี้

- 1) **ปรับโครงสร้างองค์กรและลดต้นทุนบุคลากร** ด้วยการใช้เทคโนโลยีช่วยบริหารเส้นทางและลดความซ้ำซ้อนของกำลังคน พร้อมจัดสรรอัตรากำลังตามหลักประสิทธิภาพ
- 2) **เพิ่มประสิทธิภาพการจัดเก็บรายได้** โดยปรับอัตราค่าโดยสารให้สะท้อนต้นทุนที่แท้จริง ในอัตราที่เพิ่มไม่มากนัก แต่มีการปรับหลายครั้ง ควบคู่กับการจัดระบบบัตรโดยสารอัจฉริยะ
- 3) **บริหารหนี้อย่างเป็นระบบ** ด้วยการเจรจาโครงสร้างหนี้ระยะยาว ร่วมกับการตั้งกองทุนสนับสนุนจากภาครัฐเฉพาะกิจ เพื่อไม่ให้ภาระดอกเบี้ยขยายตัวจนกระทบต่อวงเงินงบประมาณเพื่อการพัฒนา
- 4) **เร่งบูรณาการระบบขนส่งร่วมกับหน่วยงานอื่น** เช่น รถไฟฟ้า เรือโดยสาร และรถร่วมบริการ เพื่อสร้าง “เครือข่ายการเดินทางไร้รอยต่อ” ที่ช่วยลดการซ้ำซ้อนของเส้นทาง และเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร
- 5) **สร้าง KPI ด้านรายได้สุทธิและต้นทุนเฉลี่ยต่อกิโลเมตร** ให้ชัดเจนขึ้นในแต่ละโครงการลงทุน เพื่อประเมินผลตอบแทนจากงบประมาณเชิงประสิทธิภาพ ไม่ใช่เพียงตามเป้าหมายปริมาณ



PARLIAMENTARY BUDGET OFFICE

สำนักงานงบประมาณของรัฐสภา (ส้งร.)

สำนักงานงบประมาณของรัฐสภา  
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร  
[www.parliament.go.th/pbo](http://www.parliament.go.th/pbo)  
โทรศัพท์ 0 2242 5900 ต่อ 7420

PBO วิเคราะห์งบประมาณอย่างมืออาชีพ เป็นกลาง และสร้างสรรค์