



# บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กลุ่มติดตามและประเมินผล โทร. ภายใน ๕๖๐๓

ที่ คค ๐๙๐๕.๖/๑๙๐

วันที่ ๙ มีนาคม ๒๕๖๖

เรื่อง รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕

เรียน อจร.

## ๑. เรื่องเดิม

สภาพพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๒/ว๕๒๙ ลงวันที่ ๒๖ มกราคม ๒๕๖๖ เรื่อง รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ โดย สศช. ได้จัดส่งรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ และขอความอนุเคราะห์หน่วยงานเร่งรัดขับเคลื่อนการดำเนินงานในส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในการพัฒนาที่ ๒ (ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ตามที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรม (เอกสารแนบ)

## ๒. สรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕

กจร. ขอเรียนสรุปสาระสำคัญของรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ ซึ่ง สศช. ได้จัดทำขึ้นตามพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อวิเคราะห์และประมวลผลการพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติในมิติต่าง ๆ รวมทั้งประเด็นท้าทายของการดำเนินงานเพื่อนำไปสู่การพัฒนา ปรับปรุงแผนระดับที่ ๓ และการดำเนินโครงการ/การดำเนินงาน ให้มีความเหมาะสมสอดคล้องกับบริบทการพัฒนาประเทศ โดยกรมการขนส่งทางราง (ขร.) มีความเกี่ยวข้องในยุทธศาสตร์ชาติ ด้านที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น ๐๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล สรุปผลการพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

### ๒.๑ ผลการพัฒนาตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ

#### ด้านที่ ๒ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ประกอบด้วย มี ๒ เป้าหมายการพัฒนา ดังนี้

๒.๑.๑ เป้าหมายที่ ๑ การพัฒนาประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างเสถียรภาพและยั่งยืน ซึ่งสามารถสะท้อนได้จากรายได้ประชาชาติ ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ผลิตภัณฑ์การผลิตรวม ดัชนีผลิตภาพแรงงาน และการกระจายรายได้ รายละเอียดดังนี้

๑) รายได้ประชาชาติลดลง โดย พ.ศ. ๒๕๖๓ มีมูลค่า ๑๕,๒๗๗,๘๒๓ ล้านบาท ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งมีมูลค่า ๑๖,๒๖๔,๙๐๐ ล้านบาท

๒) GDP มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น โดย พ.ศ. ๒๕๖๔ มีมูลค่ารวม ๑๖,๑๗๘.๗ พันล้านบาท ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๑.๕ จาก พ.ศ. ๒๕๖๓

๓) ผลิตภัณฑ์การผลิตรวม พ.ศ. ๒๕๖๔ ขยายตัวร้อยละ ๑.๕ จาก พ.ศ. ๒๕๖๓

๔) ดัชนีผลิตภาพแรงงานมีอัตราลดลง โดยพบว่า พ.ศ. ๒๕๖๕ อัตราการขยายตัวของผลิตภาพแรงงาน (สัดส่วนมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศต่อผู้มีงานทำ) อยู่ที่ร้อยละ ๐.๖๙ ต่ปี ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๖๔ ที่ร้อยละ ๑.๓๔

๕) การกระจาย...

๕) การกระจายรายได้มีอัตราหดตัวลง โดยอัตราการเติบโตของผลิตภัณฑ์ต่อหัวของประชากร (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๓) หดตัวลงร้อยละ ๕.๐๕ จาก พ.ศ. ๒๕๖๑ มูลค่า ๒๓๖,๙๒๗ บาท/คน/ปี เป็น มูลค่า ๒๒๔,๙๖๒ บาท/คน/ปี ใน พ.ศ. ๒๕๖๓

๒.๑.๒ เป้าหมายที่ ๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันสูงขึ้น ซึ่งสะท้อนจากอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑) อันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศลดลง โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๕ ประเทศไทยมีอันดับลดลงจากอันดับที่ ๒๘ เป็นอันดับที่ ๓๓ จากทั้งหมด ๖๓ ประเทศ โดยมีผลคะแนนสุทธิลดลง จาก ๗๒.๕๒ มาอยู่ที่ ๖๘.๖๗

๒) การลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนาเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยพบว่า ใน พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ คาดการณ์ว่าจะลดลงต่ำกว่าเดิมเล็กน้อย จากผลกระทบสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ซึ่งใน พ.ศ. ๒๕๗๐ คาดว่าประเทศไทยจะมีการลงทุนคิดเป็นร้อยละ ๑.๔๖ ต่อ GDP

ทั้งนี้ ขร. มีความเกี่ยวข้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ ๒ ประเทศไทยมีขีดความสามารถด้านการแข่งขันตัวชี้วัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

### ๒.๒ ผลการพัฒนาตามเป้าหมายของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

ประเด็น ๐๗ โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล

ประกอบด้วย เป้าหมายระดับประเด็น (Y๒) และเป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y๑) ดังนี้

๒.๒.๑ เป้าหมายระดับประเด็น (Y๒) คือ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น กำหนดค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุภายใน พ.ศ. ๒๕๖๕ คืออันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (IMD) อยู่ในอันดับที่ ๔๕ โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๕ พบว่าอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ ๔๔ ลดลงจากอันดับที่ ๔๓ ใน พ.ศ. ๒๕๖๔

๒.๒.๒ เป้าหมายระดับแผนแม่บทย่อย (Y๑) ซึ่งเกี่ยวข้องกับภารกิจของ ขร. จำนวน ๔ เป้าหมาย สรุปดังนี้

๑) เป้าหมายที่ ๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง

๑.๑) ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๐

เป้าหมาย	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๕	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐
สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ ๑๒	เฉลี่ยน้อยกว่าร้อยละ ๑๑

๑.๒) สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายช่วง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

ภาพรวมต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศมีการปรับตัวดีขึ้น โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๔ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ ๑๓.๘ ต่อ GDP (ลดลงจาก พ.ศ. ๒๕๖๓ ที่ร้อยละ ๑๔) ประกอบด้วย ต้นทุนการขนส่งสินค้า มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๔ ต่อ GDP ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีสัดส่วนร้อยละ ๖.๔ ต่อ GDP และต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์มีสัดส่วนร้อยละ ๑.๐ ต่อ GDP ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐ ยังมีสถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤติ

๑.๓) ประเด็นท้าทาย...

๑.๓) ประเด็นท้าทาย

ภายหลังสถานการณ์แพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ รูปแบบการดำเนินธุรกิจมีการปรับเปลี่ยนไป รวมทั้งการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้านที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว ทำให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์จำเป็นต้องพัฒนาและปรับวิธีการดำเนินงานให้ทันต่อสถานการณ์ ประกอบกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกที่เป็นโครงการสำคัญจำเป็นต้องใช้ระยะเวลาในการดำเนินการถึงจะสามารถใช้ประโยชน์และสะท้อนผลการลดต้นทุนโลจิสติกส์ในภาพรวมของประเทศได้

๒) เป้าหมายที่ ๒ ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย มีอันดับหรือคะแนนดีขึ้น

๒.๑) ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๐

เป้าหมาย	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๕	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐
ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยอันดับหรือคะแนนดีขึ้น (Logistics Performance Index : LPI)	อยู่ใน ๒๕ อันดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๕๐	อยู่ใน ๒๕ อันดับแรกหรือคะแนนไม่ต่ำกว่า ๓.๖๐

๒.๒) สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายช่วง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

ภาพรวมประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทย มีแนวโน้มดีขึ้น โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๕ ประเทศไทยมีผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (IMD) ลดลงจากอันดับที่ ๔๓ ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ มาอยู่ที่อันดับ ๔๔ แต่เมื่อพิจารณาปัจจัยย่อยด้านสาธารณูปโภคพื้นฐานพบว่า ในภาพรวมปรับตัวดีขึ้นจากอันดับที่ ๒๔ ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ มาอยู่ในอันดับที่ ๒๒ ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลจากการพัฒนา เสนอแนวทางการคมนาคมผ่านการลงทุนก่อสร้างถนนและระบบรางอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐ สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับใกล้เคียงกับเป้าหมายที่กำหนด

๒.๓) ประเด็นท้าทาย

การพัฒนาาระบบโลจิสติกส์มีข้อจำกัดในเรื่องกฎ ระเบียบในการอำนวยความสะดวกการค้า และการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน ความร่วมมือของหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนแบบบูรณาการในการจัดทำและขอรับจัดสรรงบประมาณ เพื่อดำเนินแผนงาน/โครงการ/มาตรการ รวมถึงการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง

๓) เป้าหมายที่ ๓ การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น

๓.๑) ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๐

เป้าหมาย	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๕	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐
การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๔	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๗

๓.๒) สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายช่วง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

ภาพรวมการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น แต่สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดลดลง โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๔ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มสูงขึ้น จาก ๑๐.๒๒ ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็น ๑๑.๔๖ ล้านตันต่อปี ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ (ข้อมูลล่าสุด) หรือเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๐๔ ต่อปี ทำให้สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมดภายในประเทศเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๒๔ ใน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็นร้อยละ ๑.๔๔ ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐ ทำให้สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต

๓.๓) ประเด็นท้าทาย...

๓.๓) ประเด็นท้าทาย

ปัจจุบันการขนส่งสินค้าของประเทศเป็นการขนส่งทางถนนเป็นหลัก เนื่องจากการขนส่งทางรางไม่สามารถเข้าถึงจุดต้นทาง - ปลายทางได้ ทำให้ผู้ประกอบการเกิดภาระต้นทุนค่าใช้จ่ายซ้ำซ้อนจากการขนถ่ายสินค้า

๔) เป้าหมายที่ ๔ เพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค

๔.๑) ค่าเป้าหมายที่ต้องบรรลุใน พ.ศ. ๒๕๖๕ และ พ.ศ. ๒๕๗๐

เป้าหมาย	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๖๕	ค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐
สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาค	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และไม่น้อยกว่าร้อยละ ๕ ในเมืองหลักในภูมิภาค	ไม่น้อยกว่าร้อยละ ๔๐ ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล และไม่น้อยกว่าร้อยละ ๑๐ ในเมืองหลักในภูมิภาค

๔.๒) สถานการณ์การบรรลุเป้าหมายช่วง พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

ภาพรวมสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๔ พบว่าปริมาณการเดินทางลดลงจาก ๓๓.๑๘ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ใน พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็น ๒๕.๘๓ ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ใน พ.ศ. ๒๕๖๔ (ข้อมูลล่าสุด) หรือลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ ๔.๔๖ ต่อปี โดยใน พ.ศ. ๒๕๖๔ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะร้อยละ ๘.๒๗ สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อยู่ระหว่างรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้อง โดยนำร่องในเมืองหลักของภูมิภาค ๓ จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ นครราชสีมา และภูเก็ต และเพิ่มเติมใน พ.ศ. ๒๕๖๖ อีก ๔ จังหวัด ได้แก่ เชียงราย อุบลราชธานี สุราษฎร์ธานี และพระนครศรีอยุธยา ทั้งนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อโควิด-๑๙ ทำให้ประชาชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลบางส่วนเปลี่ยนมาเดินทางด้วยรถส่วนบุคคลและระบบขนส่งสาธารณะส่วนบุคคลเพิ่มขึ้น และผู้ประกอบการขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาคบางรายหยุดให้บริการเนื่องจากประสบปัญหาขาดทุนต่อเนื่อง ส่งผลให้สัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงในเมืองหลักในภูมิภาคต่ำกว่าเป้าหมายที่กำหนดไว้มาก ซึ่งเมื่อเทียบกับค่าเป้าหมาย พ.ศ. ๒๕๗๐ สถานะการบรรลุเป้าหมายอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต

๔.๓) ประเด็นท้าทาย

การเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล จำเป็นต้องมีการพัฒนาระบบรถโดยสารสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดต้นทาง - ปลายทาง เนื่องจากการเดินทางด้วยระบบรถไฟฟ้าไม่สามารถเชื่อมต่อการเดินทางตั้งแต่จุดต้นทาง - ปลายทางเหมือนการเดินทางด้วยรถยนต์ สำหรับการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางในเมืองภูมิภาค จากผลการศึกษาค้นคว้าพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองหลักในภูมิภาค พบว่าการดำเนินการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะมีผลตอบแทนทางการเงินอยู่ในระดับต่ำและจำเป็นต้องพึ่งพาการสนับสนุนทางการเงินจากภาครัฐ ในขณะที่หน่วยงานรับผิดชอบในระดับพื้นที่บางแห่งขาดความสามารถในการสนับสนุนทางการเงิน ประกอบกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นยังไม่สามารถส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะได้ โดยมีข้อเสนอแนะให้พิจารณาปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารราชการส่วนท้องถิ่นที่จะช่วยส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะได้

### ๓. ข้อเสนอแนะเพื่อดำเนินการต่อไป

กยร. พิจารณาแล้ว เห็นควรเสนอแนะเพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานให้สามารถบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ดังนี้

๓.๑ เร่งการจัดทำแผนปฏิบัติการการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐) โดยนำเสนอคณะกรรมการส่งเสริมการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าทางราง ตามคำสั่ง ขร. ที่ ๕/๒๕๖๖ ลงวันที่ ๙ มกราคม ๒๕๖๖ ซึ่งได้มีการประชุมครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ เมื่อวันที่ ๙ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาและการเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งสินค้าทางรางให้มีประสิทธิภาพ ทั้งด้านระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนส่ง เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งสินค้าทางถนน โดยเริ่มต้นจากเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าหลักของประเทศเป็นลำดับแรก

๓.๒ เร่งพัฒนาความเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางขนส่งสินค้าและระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือ รถไฟ ถนน และท่าอากาศยาน พื้นที่เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และด่านชายแดนที่สำคัญ

๓.๓ เร่งพัฒนาและผลักดันการใช้ประโยชน์ระบบรางให้เกิดประสิทธิภาพ พร้อมทั้งจัดหาอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอต่อความต้องการ

๓.๔ สนับสนุนให้มีการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการให้บริการ ในกิจการระบบขนส่งทางราง อย่างเป็นรูปธรรม

๓.๕ พัฒนาการใช้ระบบโซ่ความเย็น (Cold Chain System) รองรับสินค้าเกษตรและผลไม้ เพื่อเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง

๓.๖ เร่งก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ และทางคู่สายใหม่ การจัดการจักรและล้อเลื่อน รวมถึงการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๓.๗ เร่งสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยส่งเสริมการอำนวยความสะดวกและเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนได้อย่างไร้รอยต่อควบคู่ไปกับการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องให้สามารถรองรับการดำเนินการดังกล่าว

๓.๘ ให้ความสำคัญในการพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีด้านโลจิสติกส์ โดยร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการวิจัยและนวัตกรรม และการรับ แลกเปลี่ยน ถ่ายทอดเทคโนโลยี เพื่อลดการนำเข้าเทคโนโลยีจากต่างประเทศ

๓.๙ เร่งผลักดันให้ พ.ร.บ. การขนส่งทางราง พ.ศ. .... มีผลบังคับใช้โดยเร็ว เพื่อให้ ขร. สามารถทำหน้าที่ในการกำกับดูแลกิจการระบบขนส่งทางรางได้

๓.๑๐ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการเดินทางต่าง ๆ เช่น การปรับปรุงทางเดินเท้า การกำหนดโครงสร้างอัตราค่าโดยสารร่วมเพื่อรองรับการเดินทางเชื่อมต่อจากระบบรถไฟฟ้าไปยังจุดต้นทาง – ปลายทางได้อย่างสะดวก และมีค่าใช้จ่ายที่แข่งขันได้กับการเดินทางด้วยยานพาหนะส่วนบุคคล

๓.๑๑ ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาแอปพลิเคชันที่ครอบคลุมการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะทุกรูปแบบเพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชน

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา หากเห็นชอบ ขอดีโปรดมอบหมาย สำนักงาน/กอง/กลุ่มพิจารณาดำเนินการตามข้อ ๓ ต่อไป จะขอบคุณยิ่ง



(นายเรืองเดช มังกรเดชสกุล)  
ผยร.

# ด่วนที่สุด

ที่ นร ๑๑๑๒/ว ๕๒๙



กองยุทธศาสตร์และแผนงาน

รับที่.....119.....

วันที่ ๓๐ ม.ค. ๒๕๖๖

เวลา.....11.07 น.....

กรมการขนส่งทางราง

รับที่.....A16.....

วันที่ ๓๐ ม.ค. ๒๕๖๖

เวลา.....10.52 น.....

สำนักงานสภาพัฒนาการ

เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

๙๖๒ ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๒๖ มกราคม ๒๕๖๖

เรื่อง รายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕

๑) เรียน ปลัดกระทรวง หัวหน้าส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ และหน่วยงานอื่น

ตามที่ พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๒๔ วรรคสอง กำหนดให้สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะสำนักงานเลขานุการของ คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ และคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ จัดทำรายงานสรุปผลการ ดำเนินการประจำปี เสนอต่คณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ คณะรัฐมนตรี หัวหน้าหน่วยงานในฝ่ายนิติ บัญญัติ ฝ่ายตุลาการ ออกรหัส ออกรหัส และการรัฐสภาภายใน ๙๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับ รายงานจากหน่วยงาน นั้น

ในการนี้ สำนักงานฯ ได้จัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ แล้วเสร็จ โดยขอจัดส่งรายงานดังกล่าวในรูปแบบออนไลน์ตาม QR Code ทำหนังสือนี้ ซึ่งสำนักงานฯ ได้เผยแพร่ผ่านทางเว็บไซต์หลักของยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศ (<http://nscr.nesdc.go.th/>) โดยขอความอนุเคราะห์ท่านเร่งรัดการขับเคลื่อนการดำเนินการในส่วน ที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถบรรลุเป้าหมายในห่วงการพัฒนานี้ ๒ (ปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐) ได้ตามที่กำหนดไว้ อย่างเป็นรูปธรรม ทั้งนี้ สำหรับรายงานสรุปผลการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ ในรูปแบบเล่มรายงาน สำนักงานฯ จะจัดส่งให้ในโอกาสต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ

(นายอนุชา พิชยนันท์)

เลขาธิการสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ  
กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ



กองยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๘๕ ต่อ ๖๒๒๖

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๖๓๘๔

รายงานสรุปผลการดำเนินการ  
ตามยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕