สรุปผลการดำเนินงาน
ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา
ในรอบระยะเวลา ๕ ปี
(ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – พ.ศ. ๒๕๖๖)

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา
สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สรุปผลการดำเนินงาน

ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ในรอบระยะเวลา ๕ ปี

(ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - พ.ศ. ๒๕๖๖)

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา
สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

คำนำ

ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ หมวด ๔ กรรมาธิการ ข้อ ๗๘ (๔) คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการพิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชยนาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษาติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เพื่อให้การดำเนินงานของคณะกรรมาธิการเป็นไปตามอำนาจหน้าที่ที่กำหนดไว้ในข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้แบ่งการดำเนินงานตามภารกิจเกี่ยวกับการคมนาคมออกเป็น ๔ คณะ ได้แก่ (๑) คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง (๒) คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี (๓) คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ และ (๔) คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ทั้งนี้ เพื่อแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน คณะกรรมาธิการได้มีการเดินทางไปศึกษาดูงานเพื่อรับฟังปัญหาความเดือดร้อนจากประชาชนโดยตรง พร้อมทั้งจัดการประชุมเพื่อเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมพิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาความเดือดร้อนให้กับประชาชน และคณะกรรมาธิการได้ดำเนินการจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาเรื่องต่าง ๆ อันจะเป็นประโยชน์ต่อการเสนอแนะแนวทางในการบริหารงานของหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องและเกิดผลประโยชน์ต่อประเทศชาติโดยรวม

บัดนี้ คณะกรรมาธิการได้ดำเนินการจัดทำรายงานสรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ในรอบระยะเวลา ๕ ปี (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – พ.ศ. ๒๕๖๖) เสร็จแล้ว ซึ่งมีเนื้อหาประกอบด้วย สรุปผลการประชุมที่สำคัญของคณะกรรมาธิการ การเดินทางไปศึกษาดูงาน การรับเรื่องร้องเรียนร้องทุกข์ของประชาชน การตั้งกระทู้ถาม และรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการ เป็นต้น คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา หวังเป็นอย่างยิ่งว่ารายงานสรุปผลการดำเนินงานฉบับนี้จะเป็นประโยชน์ต่อกรรมาธิการ อนุกรรมาธิการ และบุคลากรในวงงานรัฐสภาและบุคคลอื่นที่สนใจในการพิจารณารายงานฉบับนี้

พลเอก
(ยอดยุทธ บุญญาธิการ)
ประธานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
วุฒิสภา

สารบัญ

หัวข้อ	หน้า
ส่วนที่ ๑ คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	**๑**
รายนามคณะกรรมาธิการ	๒
ความเป็นมา	๔
หน้าที่และอำนาจของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา และคณะอนุกรรมาธิการ	๕
ขั้นตอนการดำเนินงาน	๖
ส่วนที่ ๒ สรุปผลการดำเนินงานของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	**๗**
การประชุมของคณะกรรมาธิการ	๘
การพิจารณาเรื่องที่วุฒิสภามอบหมาย	๙
การพิจารณาเรื่องที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการ	๑๒
การพิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ	๑๙
การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ	๔๗
การเดินทางไปศึกษาดูงานต่างประเทศ	๕๕
การจัดสัมมนา	๕๖
การพิจารณาเรื่องร้องเรียนหรือร้องทุกข์ของราษฎร	๖๓
รายงานการพิจารณาศึกษา	๖๙
การตั้งกระทู้ถาม	๗๓
การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์งานของคณะกรรมาธิการให้ประชาชนรับทราบ	๗๙
ส่วนที่ ๓ สรุปผลการดำเนินงานของคณะอนุกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	**๘๐**
คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง	๘๑
คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี	๙๓
คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ	๑๐๗
คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์	๑๒๕
ภาคผนวก	
รายนามที่ปรึกษา, ผู้ชำนาญการ, นักวิชาการ และเลขานุการประจำคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	
รายนามที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	
รายชื่อฝ่ายเลขานุการคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา	

ส่วนที่ ๑

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

รายนามคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมาธิการ

พลโท จเรศักณ์ อานุภาพ
รองประธานคณะกรรมาธิการ
คนที่หนึ่ง

นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะกรรมาธิการ
คนที่สอง

พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมาธิการ
คนที่สาม

นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมาธิการ
คนที่สี่

นางจิรดา สงฆ์ประชา
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขานุการคณะกรรมาธิการ

นายซากีย์ พิทักษ์คุมพล
โฆษกคณะกรรมาธิการ

หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมาธิการ

พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

รายนามคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

นายอุปกิต ปาจรียางกูร
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายอมร นิลเปรม
ที่ปรึกษาคณะกรรมาธิการ

นายเกียว แก้วสุทอ
กรรมาธิการ

พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมาธิการ

พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมาธิการ

นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ
กรรมาธิการ

นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล
กรรมาธิการ

พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล
กรรมาธิการ

ความเป็นมา

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๒๙ กำหนดให้ วุฒิสภามีอำนาจตั้งคณะกรรมาธิการสามัญหรือคณะกรรมาธิการวิสามัญเพื่อกระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริงหรือศึกษาเรื่องใด ๆ และรายงานผลการพิจารณาให้วุฒิสภาทราบตามระยะเวลาที่วุฒิสภากำหนดการกระทำกิจการการสอบหาข้อเท็จจริง หรือการศึกษาเรื่องใด ๆ ต้องเป็นเรื่องที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจของสภาและหน้าที่และอำนาจตามที่ระบุไว้ ประกอบกับตามบทเฉพาะกาลมาตรา ๒๗๐ ให้วุฒิสภาตามมาตรา ๒๖๘ มีหน้าหน้าที่และอำนาจติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามหมวด ๑๖ การปฏิรูปประเทศและการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ในการนี้ คณะรัฐมนตรีต้องแจ้งความคืบหน้าในการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศต่อรัฐสภา เพื่อทราบทุกสามเดือนด้วย

ทั้งนี้ ที่ประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ได้พิจารณาตั้งคณะกรรมาธิการการคมนาคม ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) โดยมีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชยนาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษาติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

ดังนั้น คณะกรรมาธิการจึงเป็นกลไกสำคัญของวุฒิสภาในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และผลักดันการดำเนินงานของหน่วยงานให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ จึงได้วางแนวทางการดำเนินงานให้สอดคล้องกับหน้าที่และอำนาจตามรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย และข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒

หน้าที่และอำนาจ
ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา และคณะอนุกรรมาธิการ

คณะกรรมาธิการการคมนาคม มีหน้าที่และอำนาจตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) โดยมีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทำกิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษาติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้แบ่งการทำงานออกเป็น ๔ คณะ ดังนี้

๑. คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกและทางรางของประเทศให้สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ

๒. คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีของประเทศให้มีประสิทธิภาพและเกิดประโยชน์สูงสุดสอดคล้องกับแผนปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ

๓. คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศให้สอดคล้องกับยุทธ์ศาสตร์ชาติ

๔. คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้สอดคล้องกับแผนการปฏิรูปประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ

ขั้นตอนดำเนินงาน

๑. พิจารณาศึกษาโครงการที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนด้านการคมนาคม

๒. พิจารณาประเด็นข้อร้องเรียนเกี่ยวกับปัญหาด้านการคมนาคม

๓. พิจารณาศึกษาแผนการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยวิเคราะห์ว่ามีแผนปฏิรูปและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติใดที่เกี่ยวข้องกับภารกิจด้านการคมนาคม และนำมาเชื่อมโยงกับงานตามความรับผิดชอบของคณะอนุกรรมาธิการแต่ละคณะ เพื่อให้แต่ละคณะวิเคราะห์ว่ามีแผนปฏิรูปหรือแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติด้านใดที่ตรงกับภารกิจด้านการคมนาคมและติดตามว่ามีความคืบหน้าในการดำเนินงานอย่างไร

๔. การลงพื้นที่เพื่อรับทราบข้อมูลที่เกี่ยวข้องมาประกอบการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการในภาพรวม

๕. การจัดสัมมนารับฟังความเห็นเพื่อให้ได้ข้อสรุปในเรื่องที่เกี่ยวกับการคมนาคม

ส่วนที่ ๒

สรุปผลการดำเนินงานของ คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

การประชุม คณะกรรมาธิการ

ในรอบงบประมาณประจำปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – พ.ศ. ๒๕๖๖ (๑ กันยายน ๒๕๖๒ – ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖) คณะกรรมาธิการได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) รวมทั้งพิจารณาเรื่องต่าง ๆ ตามที่ได้รับมอบหมายจากที่ประชุมวุฒิสภา เรื่องร้องเรียนจากโครงการสมาชิกวุฒิสภาพบประชาชน และเรื่องร้องเรียนจากประชาชน โดยมีสถิติการประชุม ดังนี้

สถิติการประชุม

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา และคณะอนุกรรมาธิการในคณะกรรมาธิการได้มีการประชุมเพื่อพิจารณาประเด็นต่าง ๆ ในรอบระยะเวลา ๕ ปี (๑ กันยายน ๒๕๖๒ – ๑๕ พฤศจิกายน ๒๕๖๖) รวมทั้งสิ้น ๖๖๐ ครั้ง โดยสถิติการประชุมแต่ละคณะ สามารถสรุปได้ดังนี้

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

- จำนวน ๑๓๕ ครั้ง

คณะอนุกรรมธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง

- จำนวน ๑๐๒ ครั้ง

คณะอนุกรรมธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี

- จำนวน ๑๑๕ ครั้ง

คณะอนุกรรมธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ

- จำนวน ๑๔๖ ครั้ง

คณะอนุกรรมธิการด้านโลจิสติกส์

- จำนวน ๑๖๒ ครั้ง

การพิจารณาเรื่องที่วุฒิสภามอบหมาย

พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติเป็นการล่วงหน้า

ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. 2562 ข้อ 119

๑

ร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ๑๓) พ.ศ. ๒๕๖๕

๒

ร่างพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย (ฉบับที่ ๑๘) พ.ศ. ๒๕๖๖

๓

ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

พิจารณาศึกษาหนังสือสัญญา
ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้เสนอต่อรัฐสภาเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ
ตามมาตรา ๑๗๘ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย

๑

พิธีสาร ค.ศ. ๑๙๙๖
ของอนุสัญญาว่าด้วยการป้องกันมลภาวะทางทะเล
เนื่องจากการทิ้งวัสดุเหลือใช้และวัสดุอย่างอื่น
ค.ศ. ๑๙๗๒

๒

อนุสัญญาระหว่างประเทศ
ว่าด้วยการป้องกันมลพิษจากเรือ ค.ศ. ๑๙๗๓
ที่แก้ไขปรับปรุงโดยพิธีสาร ค.ศ. ๑๙๗๘
ภาคผนวก ๕ ว่าด้วยกฎข้อบังคับสำหรับการป้องกัน
มลพิษจากขยะเรือ

๓

พิธีสารแก้ไขบันทึกความเข้าใจ
ระหว่างรัฐบาลแห่งอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย
ว่าด้วยการขยายเส้นทางบิน

๔

พิธีสารเพื่ออนุวัติข้อผูกพันชุดที่ ๑๑
ของบริการขนส่งทางอากาศ
ภายใต้กรอบความตกลงว่าด้วยบริการของอาเซียน

พิจารณาศึกษารายงานผลการพิจารณาศึกษา รายงานผลการปฏิบัติงาน หรือรายงานอื่น ที่กฎหมายกำหนดให้องค์กรหรือหน่วยงานของรัฐ ต้องรายงานต่อวุฒิสภา

รายงานของผู้สอบบัญชี และรายงานการเงิน และรายงานการประเมินผล การใช้จ่ายเงินและทรัพย์สิน ของกองทุนเพื่อความปลอดภัย ในการใช้รถใช้ถนน

- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๐
- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑
- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๒
- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓
- สำหรับปีสิ้นสุดวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๔

การพิจารณาเรื่องที่อยู่ภายใต้อำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการฯ

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๑	พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติขัดข้องบ่อยครั้ง เป็นเหตุให้การจราจรติดขัดบริเวณด่านเก็บค่าผ่านทางพิเศษ
๒	พิจารณาติดตามความคืบหน้าในการดำเนินการเกี่ยวกับกรณีศาลปกครองสูงสุดมีคำพิพากษายืนตามคำพิพากษาของศาลปกครองกลางที่ให้บังคับตามคำชี้ขาดของคณะอนุญาโตตุลาการที่ชี้ขาดให้การทางพิเศษแห่งประเทศไทย ชำระค่าชดเชยรายได้ให้แก่ บริษัท ทางด่วนกรุงเทพเหนือ จำกัด
๓	ติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๒ ที่ กม.๔๓ – กม.๔๔ (ขาเข้าและขาออก) รวมทางคู่ขนาน ตอน มวกเหล็ก – บ่อทอง ช่วง กม.๓๗ ๐๐๐ – กม.๓๙ ๐๐๐ (ขาออก ทิศทางมุ่งหน้านครราชสีมา) และช่วง กม.๔๑ ๐๐๐ – กม.๔๓ ๐๐๐ (ขาเข้า ทิศทางมุ่งหน้าสระบุรี) โดยเชิญผู้แทนกระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวงเข้าร่วมประชุม
๔	ความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองของกรมทางหลวง จำนวน ๓ โครงการ
๕	ปัญหาต่าง ๆ ทางด้านการคมนาคม
๖	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอให้ความช่วยเหลือแก้ไขปัญหาตลาดบ่อบัว
๗	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมในการกำหนดเกณฑ์ การคำนวณผลงานในการก่อสร้างโครงการของรัฐ
๘	การก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ)
๙	ร้องขอความอนุเคราะห์ให้ความช่วยเหลือในการแก้ไขปัญหาการสัญจรของชุมชนห้วยปลากั้ง
๑๐	ผลกระทบที่เกิดขึ้นและอนาคตอาจจะเกิดขึ้นของโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๗ (ถนน ๓๐๐๙ บริเวณ กม.๑๐๗ ๒๐๐ ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ของทางหลวงชนบท (กำลังดำเนินการก่อสร้าง)

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๑๑	ขอให้พิจารณาแก้ไขปัญหาความสูงของหัวรถลากบรรทุก ตู้คอนเทนเนอร์แบบ High Cube
๑๒	พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีผลกระทบที่เกิดขึ้นและอนาคตอาจจะเกิดขึ้น ของโครงการก่อสร้างถนนเชื่อมต่อทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๗ (ถนน ๓๐๐๙ บริเวณ กม.๑๐๗ ๒๐๐) ท่าเรือแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี ของทางหลวงชนบท
๑๓	พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีขอให้พิจารณาตรวจสอบและแก้ไขปัญหาผลกระทบที่มีต่อประชาขน กรณีการสร้างเส้นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา
๑๔	พิจารณาข้อเสนอแนะของประชาชนชาวจังหวัดจันทบุรี เกี่ยวกับระบบคมนาคมและการขนส่งของจังหวัดจันทบุรีให้เร่งรัดการก่อสร้างถนนสายจันทบุรี – สระแก้ว ที่ล่าช้ากว่าแผน และเส้นทางรถไฟรางคู่ เส้นทางจันทบุรี – ตราด และชายแดนกัมพูชา
๑๕	พิจารณาความต้องการของประชาชนในพื้นที่จังหวัดนครนายก ที่ต้องการให้ก่อสร้างทางด่วนยกระดับจากรังสิต - องค์รักษ์ และก่อสร้างทางกลับรถบริเวณ กม.๒ – กม.๔ ถนนรังสิต – นครนายก
๑๖	พิจารณาติดตามการแก้ไขปัญหาระบบเก็บค่าผ่านทางพิเศษอัตโนมัติ (Easy Pass)
๑๗	พิจารณาศึกษาแนวทางการแก้ไขปัญหาจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล
๑๘	พิจารณาเรื่องร้องเรียนของคณะราษฎรไทยแห่งชาติ โดยเชิญ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมการขนส่งทางบก การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และผู้ร้องเรียน เข้าร่วมประชุม เพื่อพิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ ๑) ร้องเรียนโครงการสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๙๐๑ และหมายเลข ๓๙๐๒ ๒) ร้องเรียนการจัดการโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา และโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๘๑ สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี ๓) ร้องเรียนเกี่ยวกับกรณีพิจารณาต่อสัญญาสัมปทานทางด่วนระหว่าง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กับบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด (มหาชน) และสัญญาสัมปทานรถไฟฟ้าสายสีเขียวของกรุงเทพมหานคร ๔) ร้องเรียนการทำหน้าที่ของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เกี่ยวกับ การกำหนดนโยบายจำกัดเวลารถบรรทุกให้วิ่งได้ ๔ ชั่วโมง ในพื้นที่เขตเมืองชั้นใน และนโยบายการบังคับให้รถยนต์ส่วนบุคคล รวมถึงรถจักรยานยนต์ทุกคันต้องติดตั้งระบบจีพีเอส
๑๙	พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีความเดือดร้อนของกลุ่มรถรับจ้างหัวหิน – ชะอำ
๒๐	พิจารณาเรื่องร้องเรียน ขอความอนุเคราะห์ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องติดตั้งระบบสัญญาณไฟจราจรบริเวณหน้าโรงพยาบาลเวชการุณย์รัศมิ์ ถนนเลียบวารี เขตหนองจอก กรุงเทพมหานคร ของนายรังสิต เจ๊ะหวัน ผู้อำนวยการโรงเรียนอิสลามบูรณศาสน์

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๒๑	พิจารณาเรื่องร้องเรียน ขอให้พิจารณาเลื่อนตำแหน่งที่จะสร้างสะพานบก บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๓ กม.ที่ ๑๗๗ ๓๐๐ ไปยังจุดที่เหมาะสมกว่า
๒๒	พิจารณาเรื่องร้องเรียน ขอรับการสนับสนุนงบประมาณโครงการถนนคลองลาน – อุ้มผาง (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑๑๗) ช่วงระหว่างกิโลเมตรที่ ๙๓ ๐๐๐ ถึงบ้านอุ้มผางคี อำเภออุ้มผาง จังหวัดตาก
๒๓	พิจารณาแนวทางการพัฒนาปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ สายแม่มาลัย - ปาย - แม่ฮ่องสอน
๒๔	พิจารณาติดตามความคืบหน้าและปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการสำคัญ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในประเด็นเกี่ยวกับโครงการรถไฟทางคู่ โครงการรถไฟความเร็วสูง โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง และโครงการก่อสร้างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
๒๕	พิจารณาติดตามความคืบหน้าและปัญหาอุปสรรคในการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม และโครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน - ราษฎร์บูรณะ
๒๖	พิจารณาประเด็นแผนฟื้นฟูองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ แผนการปฏิรูปเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางและการปรับปรุงการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๒๗	พิจารณาความคืบหน้าของโครงการบริหารและแผนการจัดการระบบตั๋วร่วม และปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน
๒๘	พิจารณาแนวทางการนำระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation System : ITS) มาใช้ในการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
๒๙	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความอนุเคราะห์แก้ไขปัญหาการจราจรภายใน ถนนบางเตย ซอย ๓ เนื่องจากการปิดประตูด้านหลังสถานีขนส่งคลังสินค้าพุทธมณฑลของกรมการขนส่งทางบก
๓๐	พิจารณาเรื่องร้องเรียนของกลุ่มบริษัทวังศกาญจน์กิจ และกลุ่มผู้ประกอบการรถโดยสารธรรมดาและมินิบัสร่วมองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ร้องเรียนว่าได้รับการปฏิบัติที่ไม่เป็นธรรมและไม่เป็นไปตามบทบัญญัติของกฎหมายจากคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบกกลาง กรมการขนส่งทางบก และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จนทำให้เกิดความเสียหายร้ายแรง

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๓๑	พิจารณาติดตามเรื่องที่เกี่ยวข้องกับหน้าที่และภารกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย
๓๒	พิจารณาเรื่องการกำหนดค่าโดยสารโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ของกรุงเทพมหานคร และเรื่องแผนการย้ายสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพ (จตุจักร) หรือ หมอชิต ๒
๓๓	พิจารณาเรื่องที่อยู่ในอำนาจหน้าที่ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภาวุฒิสภา โดยเชิญ ผู้แทนกระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมที่ดิน เจ้าพนักงานที่ดินจังหวัดนครราชสีมา สาขาปากช่อง และนายกเทศมนตรีตำบลสีมามงคล ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้ ๑) แนวทางการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างอุโมงค์ทางลอดในโครงการทางพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา (ช่วงเทศบาลกลางดง ซอย ๒๒) ๒) ความคืบหน้าการดำเนินโครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมืองสายบางปะอิน – นครราชสีมา สายบางใหญ่ – กาญจนบุรี และสายนครปฐม – ชะอำ
๓๔	พิจารณาแนวทางการแก้ไขปัญหาเพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทางสัญจรของประชาชนในพื้นที่การก่อสร้างทางลอดใต้คันทางรถไฟบริเวณกม. ๑๗๔ ๗๕๐ (ปากช่อง (เขาแคน)) และการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ กม. ๑๘๒ ๗๖๐ (บริเวณสนามกอล์ฟไอร์แลนด์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทยและความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ
๓๕	พิจารณาศึกษาร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ ..) พ.ศ. .... เป็นการล่วงหน้าตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๑๑๙
๓๖	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรม กรณีสถานีตำรวจภูธรหนองปลิง สืบสวนสอบสวนดำเนินคดีกับผู้ที่เข้าไปบุกรุกที่ดินบริเวณที่จะดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟ โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ
๓๗	กรณีได้รับอุบัติเหตุจากรถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่ได้จดทะเบียนเป็นรถรับจ้างสาธารณะ (รถป้ายเหลือง) จากกรมการขนส่งทางบก แต่นำมาใช้เป็นรถรับจ้างสาธารณะและเมื่อเกิดอุบัติเหตุทำให้ไม่สามารถค้นหารถคันดังกล่าวในระบบแอปพลิเคชั่น ViaBUS ของกระทรวงคมนาคมได้ จึงมีความประสงค์ขอให้หน่วยงานที่รับผิดชอบพิจารณาแก้ไขกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับรถยนต์ให้ทันสมัยเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน
๓๘	พิจารณาติดตามความคืบหน้าและปัญหาอุปสรรคในการดำเนินงาน ด้านการคมนาคมขนส่งทางรางที่อยู่ในความรับผิดชอบของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
๓๙	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมในการทบทวนร่างกฎกระทรวง ว่าด้วยรถยนต์รับจ้างรับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคนผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. .... ของนายเดโช เอี่ยมชีรางกูร ประธานสหกรณ์แท็กซี่สุวรรณภูมิ จำกัด

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๔๐	นายณัฐมนต์ กัมปนานนท์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท เอส ที คอร์ปอเรชั่น จำกัด ได้มีหนังสือร้องเรียนมายังคณะกรรมาธิการ เรื่อง ขอใช้มาตรฐาน ASTM เทียบเท่าในงานเจาะสำรวจชั้นดินและหิน โครงการระบบรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา
๔๑	พิจารณาเรื่องร้องเรียน เกี่ยวกับโครงการรถไฟความเร็วสูง ระยะที่ ๑ (กรุงเทพ - นครราชสีมา) ของกลุ่มบริษัทผู้ประกอบการ
๔๒	พิจารณาติดตามความคืบหน้าของการเสนอร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... และร่างพระราชบัญญัติการส่งเสริมพาณิชย์นาวี พ.ศ. ....
๔๓	นายวุฒิภัทร คงมั่น ประธานสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย ได้ยื่นหนังสือร้องเรียนต่อคณะกรรมาธิการการคมนาคม เรื่อง ขอให้พักชำระหนี้พร้อมดอกเบี้ยของสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย เนื่องจากเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID – ๑๙) และเสนอให้มีการพิจารณาให้สมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทยเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เพื่อพิจารณาการปฏิรูปพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งมวลชน ตามมาตรา ๗๕ และมาตรา ๗๗ ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาราจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐
๔๔	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอให้พักชำระหนี้พร้อมดอกเบี้ย เนื่องจากเกิดสถานการณ์ การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ การขอให้พิจารณาเข้าร่วมเป็นคณะกรรมการควบคุมการขนส่งทางบก เพื่อพิจารณาการปฏิรูปพัฒนาการบริหารจัดการการขนส่งมวลชนของสมาพันธ์รถตู้แห่งประเทศไทย
๔๕	พิจารณาติดตามความคืบหน้าโครงการระบบจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางอัตโนมัติพิเศษแบบไม่มีไม้กั้น (Multi - lane Free Flow) หรือระบบ M – Flow
๔๖	เรื่องร้องเรียนของนายสมชาย กุลนริศ เรื่องขอให้สร้างถนนท้องถิ่น (Local Road) คู่ขนานกับรางรถไฟ ในพื้นที่อำเภอแก่งคอย จังหวัดสระบุรี
๔๗	เรื่องร้องเรียนของนายนพพร วุฒิกุล นายกเทศมนตรีเมืองหัวหิน เรื่องขอให้ระงับการก่อสร้างรั้วที่ชิดเขตที่ดินประชาชนและติดตามผลการลงนามการขอใช้พื้นที่ชิดเขตที่ดินเพื่อก่อสร้างถนนคู่ขนานทางรถไฟ (Local Road)
๔๘	พิจารณาความคืบหน้าปัญหาเรื่องการจัดการเดินรถและบริหารการเดินรถ ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงคูคต – สมุทรปราการ
๔๙	พิจารณาประเด็นปัญหาที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม
๕๐	พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายเกรียงไกร แก้วเกตุ ประธานสมาพันธ์แรงงานแท็กซี่ไทย ขอให้หน่วยงานภาครัฐพิจารณาแก้ไขปัญหาของผู้ขับขี่รถแท็กซี่

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๕๑	พิจารณาเรื่องร้องเรียนการคืนสภาพถนนเส้นเลียบทางรถไฟทางคู่ เส้นทางมาบกะเบา ถึงชุมทางจิระในเขตตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา ของนายวิโรจน์ ศรีสังข์ นายกเทศมนตรีตำบลสีมามงคล อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา
๕๒	พิจารณาความคืบหน้าโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับ สายวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ช่วงบางบัวทอง - บางปะอิน และช่วงบางขุนเทียน - บางบัวทอง และเรื่องร้องเรียนโครงการก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองยะลา (ด้านตะวันตก) แนวทางก่อสร้างมีการพาดผ่านพื้นที่หมู่ที่ ๑ อำเภอเมืองยะลา จังหวัดยะลา
๕๓	พิจารณาแผนการเดินรถไฟทางไกลและขบวนรถไฟชานเมือง ณ สถานีกรุงเทพอภิวัฒน์ และสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย
๕๔	พิจารณาติดตามความคืบหน้าโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาลช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม) และโครงการระบบขนส่งมวลชนจังหวัดภูเก็ต
๕๕	พิจารณามาตรการและแนวทางการแก้ไขปัญหากรณีรถบรรทุกไม่วิ่งในช่องจราจรทางซ้ายตามที่กฎหมายกำหนด

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชย์นาวี ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๑	พิจารณาเรื่องขอให้ติดตามเร่งรัดการดำเนินโครงการสร้างเขื่อนกันคลื่นป้องกันการกัดเซาะชายฝั่งบริเวณอ่าวเคยหมู่ที่ ๔ ตำบลม่วงกลาง อำเภอกะเปอร์ จังหวัดระนอง
๒	พิจารณาเรื่องขอให้สอบสวนโครงการขยายท่าเทียบเรือระยะที่ ๔ ของบริษัท เคอรี่สยามซีพอร์ต จำกัด ชอบด้วยกฎหมายหรือไม่
๓	พิจารณาร่างรายงาน เรื่อง “การพิจารณาศึกษาข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)
๔	พิจารณาติดตามเรื่องการจัดตั้งสายการเดินเรือแห่งชาติของกระทรวงคมนาคม
๕	พิจารณาแนวทางการพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย
๖	พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายสุรินทร์ หลงกูนัน ประธานท่องเที่ยวชุมชน เกี่ยวกับปัญหาของผู้ประกอบการเดินเรือขนส่งสินค้าจากท่าเรือตำมะลังไปยังประเทศมาเลเซีย ที่ได้รับความเดือดร้อนเรื่องการชำระค่าธรรมเนียมการเทียบท่าเรือในอัตราสูง

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านการคมนาคมทางอากาศ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๑	ขอความอนุเคราะห์พิจารณาแก้ไขปัญหาที่เกิดจากมาตรฐานการตรวจสอบทางเวชศาสตร์การบิน
๒	พิจารณาเรื่องร้องเรียนกรณีข้อเสนอภาคประชาชนเพื่อทบทวนการศึกษาก่อสร้างสนามบินนครปฐม
๓	พิจารณาประเด็นความเดือดร้อนของประชาชนจังหวัดแม่ฮ่องสอน กรณีสายการบินยกเลิกเที่ยวบินเส้นทางเชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน และเส้นทางกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – แม่ฮ่องสอน
๔	พิจารณาเรื่องร้องเรียนของนายอนุวรรฒน์ หงส์ทอง และนายพีระพงษ์ เขียวสลับ มีความประสงค์ขอให้คณะกรรมาธิการตรวจสอบกรณีการปฏิบัติการบินของบริษัท ไทย ซัมเมอร์ แอร์เวย์ จำกัด
๕	พิจารณาติดตามปัญหาด้านการคมนาคมทางอากาศ

ข้อมูลสถิติเรื่องพิจารณาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม ด้านโลจิสติกส์และอื่น ๆ ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ – ๒๕๖๖

ลำดับ	เรื่องพิจารณา
๑	การพิจารณาการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูป และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ
๒	พิจารณาเรื่องร้องเรียนขอความเป็นธรรมในการกำหนดเกณฑ์ การคำนวณผลงานในการก่อสร้างโครงการของรัฐ
๓	พิจารณาแผนงานและมาตรการรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลหยุดยาว
๔	พิจารณาเรื่องการปฏิรูปด้านการคมนาคม
๕	พิจารณาแนวทางการดำเนินงานร่วมไทย – มาเลเซีย เกี่ยวกับการเชื่อมโยงระบบการขนส่งสินค้าทางถนนบริเวณด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ไปยังด่านบูกิตกายูฮิตัมประเทศมาเลเซีย เพื่อสนับสนุนการค้าชายแดนและรองรับปริมาณการขนส่งที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และลดขั้นตอนการดำเนินงานด้านพิธีการศุลกากรระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระหว่างประเทศ โดยเชิญหน่วยงานและผู้ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุม
๖	ขอความอนุเคราะห์ให้พิจารณาความเห็นเกี่ยวกับการสนับสนุนการส่งเสริมอุตสาหกรรมขนส่งคมนาคมจากจังหวัดยโสธร ไปยังจังหวัดศรีสะเกษ โดยใช้เครื่องป้อน Feeder ตามร่างเส้นทาง Feeder ที่ได้เสนอ
๗	ว่าที่ร้อยตรีหญิงนพวรรณ สิงห์ทอง รองหัวหน้านิคมเกษตรกรรมทหารผ่านศึกเชียงราย ได้ส่งหนังสือร้องเรียนมายังรองประธานวุฒิสภา คนที่หนึ่ง ขอความอนุเคราะห์ให้ผลักดันโครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำกก ระหว่างบ้านผ่านศึก บ้านผาเรือ เชื่อมไปบ้านวังเขียว หมู่ที่ ๘ อำเภอ ดอยหลวง จังหวัดเชียงราย เพื่อแก้ไขความเดือดร้อนด้านการคมนาคม การขนส่งผลผลิตทางการเกษตร ของนิคมเกษตรกรรมทหารผ่านศึกเชียงราย และประชาชนในพื้นที่

การพิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัด การปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

การพิจารณาติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัด การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ในรอบ ๕ ปี

๑. บริบทของแผนยุทธศาสตร์ชาติ

วุฒิสภา ได้ดำเนินการตามหน้าที่และอำนาจในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และการจัดทำและดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ อันเป็นภารกิจสำคัญตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญ ประกอบข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ โดยบูรณาการกลไกการดำเนินการร่วมกันระหว่าง คณะกรรมาธิการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และการจัดทำและดำเนินการตาม ยุทธศาสตร์ชาติ (คณะกรรมาธิการ ตสร.) และคณะกรรมาธิการสามัญประจำวุฒิสภาในการติดตามผลการดำเนินงาน โดยใช้เครื่องมือสำคัญ คือ (๑) การติดตามผลการดำเนินโครงการสำคัญใน ๖ มิติ (๒) การวิเคราะห์เชิงการตัดสินใจ การประมวลผลการติดตาม และ (๓) การวิเคราะห์โอกาสการบรรลุเป้าหมาย เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ ให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดที่กำหนดไว้ อย่างเป็นรูปธรรมในเชิงประจักษ์

แผนแม่บทประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล เป็นองค์ประกอบสำคัญ ต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยแผนแม่บท ฯ นี้ กำหนดเป้าหมายสำคัญ คือ ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศดีขึ้น เศรษฐกิจ เติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน เพื่อรองรับและสนับสนุนการสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ในด้านต่าง ๆ ประกอบด้วย ๓ แผนย่อย ได้แก่ ๑) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ๒) โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน และ ๓) โครงสร้างพื้นด้านดิจิทัล

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา รับผิดชอบ**แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์** ประกอบด้วย ๑๑ แนวทางการพัฒนา เป็นแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม จำนวน ๕ แนวทาง ฯ และการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ จำนวน ๖ แนวทาง ฯ จากรายงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจ และสังคมแห่งชาติ พบว่า ความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานบรรลุค่าเป้าหมาย อยู่ในอันดับที่ ๔๕ แต่ในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ยังไม่บรรลุเป้าหมาย ทั้ง ๕ เป้าหมาย โดยอยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต จำนวน ๔ เป้าหมาย ได้แก่ ๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ๒) การขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น ๓) การเดินทางด้วยระบบขนส่ง สาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น และ ๔) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ทั้งนี้ เป้าหมายคือประสิทธิภาพ ด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศ LPI อยู่ในลำดับ ๒๕ จาก ๑๖๐ ประเทศยังขาดตัวชี้วัดเทียบเคียง ที่ชัดเจน

๒. แนวโน้มสถานการณ์ของประเทศ ที่ส่งผลต่อการดำเนินงานและองค์ประกอบสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมาย ในมิติต่าง ๆ

๒.๑ สถานการณ์ทางเศรษฐกิจประเทศไทยในปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๖ ในปี ๒๕๖๒ ที่ทั่วโลกได้เผชิญกับสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ๒๐๑๙ (โควิด ๑๙) ที่แพร่ระบาดรุนแรง ทำให้เศรษฐกิจโลกทรุดตัวอย่างรุนแรงทั้งในมิติการขยายตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกลดลง ประกอบกับปัญหาการเมืองโลกที่ผ่านมาทำให้มีการย้ายฐานการผลิตสินค้าไปยังประเทศอื่นในภูมิภาคอาเซียน ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยคาดการณ์ว่าจะมีการขนส่งในภูมิภาคอาเซียนกับประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น ในขณะที่การขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าจะลดลง และธุรกิจการนำเข้า – ส่งออกชะลอตัวลงอย่างมาก

ต่อมาในปี ๒๕๖๓ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ๒๐๑๙ (โควิด ๑๙) ที่แพร่ระบาดรุนแรงทั่วโลกซึ่งส่งผลให้เศรษฐกิจโลกทรุดตัวอย่างรุนแรงในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาธุรกิจการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยในไตรมาสที่สามของปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ในสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้า ลดลงร้อยละ ๒๓.๖ การบริการขนส่งทางอากาศลดลงร้อยละ ๗๑.๙ บริการขนส่งทางบกและทางท่อลำเลียงลดลงร้อยละ ๑๗.๒ และบริการขนส่งทางน้ำลดลงร้อยละ ๐.๖ บริการสนับสนุนการขนส่งลดลงร้อยละ ๒๒.๗ ในขณะที่บริการไปรษณีย์ขยายตัวร้อยละ ๕.๐ สอดคล้องกับรายรับของผู้ประกอบการที่ปรับตัวเพิ่มขึ้น ในระหว่าง ๙ เดือนแรกของปี ๒๕๖๓ การผลิตสาขาการขนส่งและสถานที่เก็บสินค้าลดลงร้อยละ ๒๒.๒ โดยบริการขนส่งลดลงร้อยละ ๒๓.๖ บริการสนับสนุนการขนส่งลดลงร้อยละ ๑๖.๙ ขณะที่บริการไปรษณีย์ขยายตัวร้อยละ ๑๐.๗ โดยเศรษฐกิจในปี ๒๕๖๓ มีอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจต่อ GDP ลดลงอยู่ที่ร้อยละ -๖.๑ และมีแนวโน้นการขยายตัวทางเศรษฐกิจอยู่ที่ร้อยละ ๒.๕ - ๓ ในปี ๒๕๖๔ นอกจากนี้จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโควิค ๑๙ ในปี ๒๕๖๓ ยังเป็นการเร่งแนวโน้มความก้าวหน้าทางเทคโนโลยีดิจิทัล ซึ่งประกอบด้วย ๑) การเติบโตของเศรษฐกิจแพลตฟอร์ม (Platform Economy) และเศรษฐกิจแบบแบ่งปัน (Sharing Economy) ซึ่งจะส่งผลโดยตรงต่อการพัฒนาด้านการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนา Digital Logistics ๒) การวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data Analysis) ยกระดับการรวบรวม วิเคราะห์และสังเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่เชิงลึกที่มีความซับซ้อนเพื่อนำข้อมูลไปใช้อย่างมีประสิทธิภาพ ในการดำเนินนโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงการพัฒนาระบบการเชื่อมโยงฐานข้อมูลผ่านเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพ เช่น อินเทอร์เน็ตของสรรพสิ่ง (Internet of things : IoT) เป็นต้น

สถานการณ์โดยร่วมในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ - ๒๕๖๕ ภาพรวมทางเศรษฐกิจมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นอันเป็นผลจากมาตรการผ่อนคลายนโยบายการควบคุมการระบาดของโรคโควิด ๑๙ อย่างไรก็ตามสถานการณ์การนำเข้า – ส่งออกของประเทศไทยในห้วงระหว่างเวลาระหว่างใน พ.ศ. ๒๕๖๔ ยังได้รับผลกระทบจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ค่าระวางการขนส่งสินค้าสูงขึ้น ทั้งในเส้นทางการการขนส่งไปยังสหรัฐอเมริกา ยุโรป และในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางสหรัฐอเมริกาอาทิเช่น ท่าเรือ Los Angeles ท่าเรือ Long Beach ประสบปัญหาความล่าช้าในการบริหารจัดการท่าเรือทำให้มีตู้คอนเทนเนอร์ตกค้างอยู่ที่ท่าเรือเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ยังพบปัญหาอันสืบเนื่องจากมาตรการควบคุมโรคโควิค ๑๙ (Zero Covid) ของประเทศจีนส่งผลให้การทำงานในท่าเรือหลัก เช่น ท่าเรือเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นท่าเรือที่มีปริมาณสินค้าเข้าออกเป็นอันดับต้น ๆ ของโลกได้รับผลกระทบในการปฏิบัติงานส่งผลให้การทำงานภายท่าเรือมีความล่าช้า และมีตู้คอนเทนเนอร์ค้างอยู่ที่ท่าเรือจำนวนมากส่งผลการขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์และปัญหาค่าระวางขนส่งสินค้าทางทะเลยคงเป็นปัญหาอยู่รวมถึงปัญหาราคาพลังงานแพงอันเป็นผลสืบเนื่องจากสงครามรัสเซีย – ยูเครน

๒.๒ สถานการณ์และความคืบหน้าการดำเนินงานที่เกี่ยวข้องกับด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการคมนาคมในห้วงเวลาที่ผ่านมา รัฐบาลได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมได้ดำเนินการ (๑) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางบก เช่น พัฒนาศูนย์การขนส่งทางบก ๒ แห่ง ได้แก่ โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงรายระยะที่ ๑ และโครงการศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม พัฒนาระบบรถไฟฟ้า เช่น รถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย - มีนบุรี ระยะทาง ๓๔.๕๐ กิโลเมตร และรถไฟฟ้าสายสีเหลืองช่วงลาดพร้าว - สำโรง ระยะทาง ๓๐.๔๐ กิโลเมตร ซึ่งงานก่อสร้างทั้ง ๒ โครงการใกล้แล้วเสร็จ และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการเต็มรูปแบบภายในปี ๒๕๖๖ ความก้าวหน้าโครงการรถไฟทางคู่และรถไฟความเร็วสูง เช่น โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ ๑ สายเหนือ ช่วงลพบุรี - ปากน้ำโพ ร้อยละ ๗๗.๗๐ สายใต้ ช่วงนครปฐม - หัวหิน ร้อยละ ๙๖.๐๘ ช่วงหัวหิน - ประจวบคีรีขันธ์ ร้อยละ ๙๙.๙๙ ช่วงประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร ร้อยละ ๙๑.๗๐ ในปี ๒๕๖๖ (๒) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางน้ำ เช่น เปิดให้บริการเดินเรือ RoRo Ferry สำหรับขนส่งผู้โดยสารรถยนต์ และรถบรรทุกสินค้า ได้ทดลองเปิดให้บริการเส้นทางสัตหีบ – เกาะสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานี เมื่อเดือนตุลาคม ๒๕๖๕ และดำเนินโครงการก่อสร้างเสริมทรายหาดจอมเทียน ระยะที่ ๑ อำเภอบางละมุง จังหวัดชลบุรี ความยาวชายหาด ๓ กิโลเมตร เพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งทะเล พื้นฟูสภาพชายหาดเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว (๓) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมทางอากาศ เช่น โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีกิจกรรมที่ดำเนินการแล้วเสร็จ เช่น งานจ้างก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค งานติดตั้งระบบ ขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ โครงการจัดสร้างอาคารหอควบคุมการจราจรทางอากาศและอาคารสำนักงานแห่งใหม่ ณ ศูนย์ควบคุมการบินเชียงใหม่ ปัจจุบันมีผลการดำเนินงาน ร้อยละ ๗๐ การพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ เช่น โครงการก่อสร้างต่อเติมความยาวทางวิ่ง ท่าอากาศยานแม่สอด โครงการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ ท่าอากาศยานขอนแก่น

๒.๓ สถานการณ์ต่อการบรรลุ ๕ เป้าหมายของแผนย่อย โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ จากรายงานสรุปผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า อยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต จำนวน ๔ เป้าหมาย ได้แก่

๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี ๒๕๖๔ อยู่ที่ร้อยละ ๑๓.๘ ต่อ GDP ซึ่งแม้ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๓ แต่ยังไม่บรรลุค่าเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ ๑๒ ต่อ GDP

๒) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๓ โดยในปี ๒๕๖๔ สัดส่วนการขนส่งทางรางอยู่ร้อยละ ๑.๔๔ ยังค่อยต่ำกว่าค่าเป้าหมาย

๓) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีค่าเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล อยู่ที่ ๒๕.๘๓ ล้านคนต่อเที่ยวต่อวัน สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคซึ่งมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ ๕ สำหรับข้อมูลเชิงสถิติอยู่ระหว่างการรวบรวมโดยสำนักงานโยบายและการขนส่งและจราจร (สนข.) จำยังไม่สามารถชี้วัดความสำเร็จในขณะนี้ได้

๔) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง เป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ชาติในการลดอัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนคือ ๑๒ ต่อประชากร ๑ แสนคน แต่ในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตทางถนนเท่ากับ ๒๐.๑๘ ต่อประชากร ๑ แสนคน ซึ่งยังไม่บรรลุเป้าหมายอย่างไรก็ตามสัดส่วนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนจะลดลงเฉลี่ย ๙.๘ ต่อปี

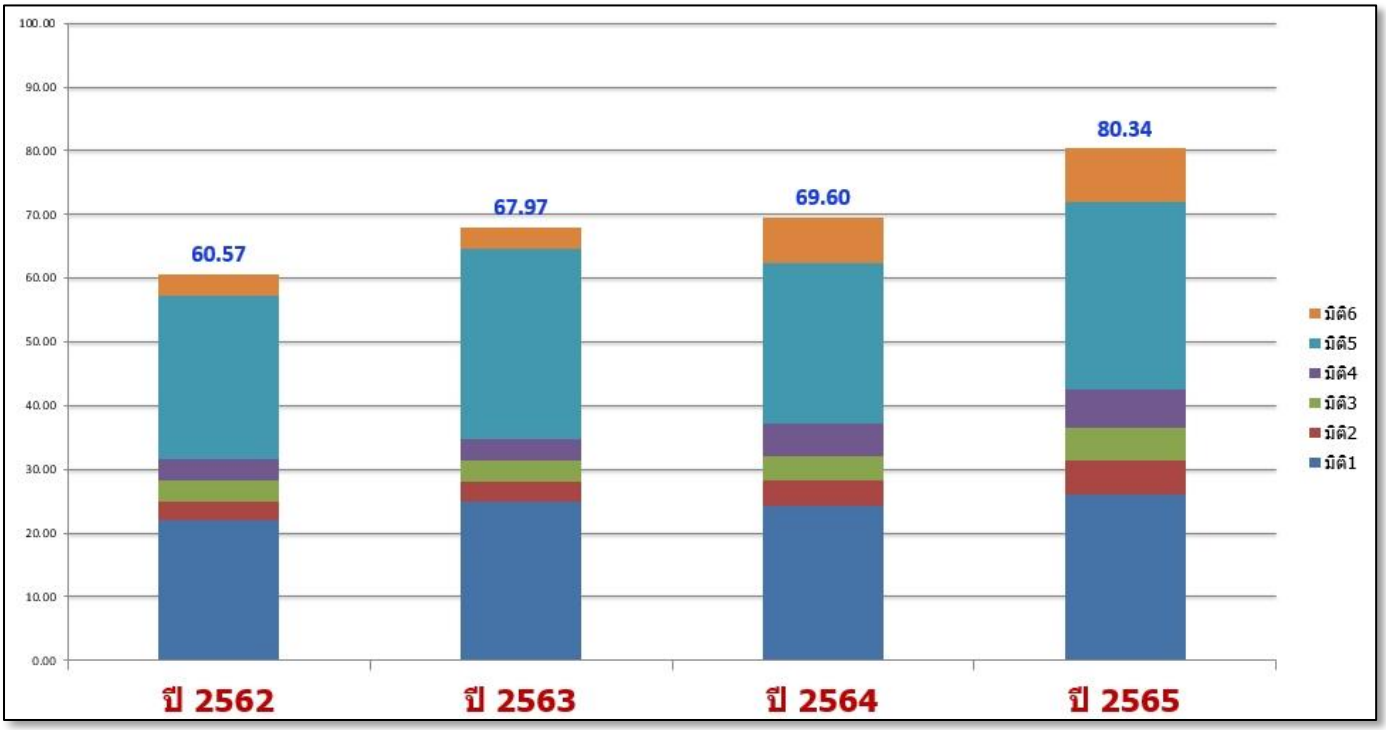
สำหรับเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศ LPI อยู่ในลำดับ ๒๕ จาก ๑๖๐ ได้มีการประเมินเป้าหมายจากการเทียบเคียงกับตัวชี้วัดอื่นที่ไม่ใช่ LPI เนื่องจากทางธนาคารโลกยังไม่ได้มีการจัดลำดับ LPI ในช่วงระยะเวลา ๔ ปีที่ผ่านมา

๓. ประเด็นท้าทาย

จากสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทั้งภายในประเทศและต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านโลจิสติกส์ดังได้กล่าวข้างต้น ประเด็นท้าทายต่อการดำเนินการเพื่อการบรรลุเป้าหมาย แผนย่อย : โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ได้แก่ **การจะลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศ** รวมทั้ง การพัฒนารถไฟทางคู่ในเส้นที่สำคัญ และการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า และ ICD เพื่อส่งเสริมการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางราง เช่น ที่จังหวัดหนองคายเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางรางกับ สปป.ลาว และสาธารณประชาชนจีนตะวันตก นอกจากนั้นการดำเนินการเพื่อการบรรลุเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น และผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง ยังคงเป็นประเด็นท้าทายที่ต้องเร่งรัด และดำเนินการอย่างต่อเนื่อง

๔. สรุปผลการติดตามการดำเนินงาน โดยแสดงเป็นร้อยละความสำเร็จต่อการบรรลุเป้าหมาย ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๕

การติดตามผลการดำเนินงานโดยใช้เครื่องมือสำคัญ คือ (๑) การติดตามผลการดำเนินโครงการสำคัญใน ๖ มิติ (๒) การวิเคราะห์เชิงการตัดสินใจการประมวลผลการติดตาม และ (๓) การวิเคราะห์โอกาสการบรรลุเป้าหมาย เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะและเร่งรัดการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติให้บรรลุผลสัมฤทธิ์ตามเป้าหมายและตัวชี้วัดที่กำหนดไว้อย่างเป็นรูปธรรมในเชิงประจักษ์



ปี ๒๕๖๒ พบว่าโครงการส่วนใหญ่สนับสนุนสอดคล้องกับเป้าหมายยุทธศาสตร์ชาติและเป็นโครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วนในระดับมาก และปานกลาง มีประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และมีบูรณาการกับหน่วยงานอื่นที่กำหนด ในระดับปานกลาง กล่าวคือ มีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จจำนวน ๗ โครงการ (ร้อยละ ๑๔.๓) อยู่ระหว่างการดำเนินโครงการตามแผนงาน จำนวน ๒๕ โครงการ (ร้อยละ ๕๑) และมีล่าช้ากว่าแผนงาน จำนวน ๑๗ โครงการ (ร้อยละ ๓๔.๗) ผลการดำเนินส่วนใหญ่ส่งผลกระทบที่ดีต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศ และประชาชนในระดับมาก จำนวน ๔๑ โครงการ (ร้อยละ ๘๓.๗) และคาดว่าผลการดำเนินงานส่งผลที่ดีอย่างยั่งยืนในระยะยาว ในระดับมาก จำนวน ๑๘ โครงการ (ร้อยละ ๓๖.๗)

ปี ๒๕๖๓ ในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ รัฐบาลได้ดำเนินการพัฒนาโครงการปรับปรุงและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าทั้ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งโครงการยังไม่สัมฤทธิ์ผลและยังอยู่ในขั้นการดำเนินการเป็นส่วนใหญ่ เช่น ก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ การพัฒนาท่าเรือสงขลา รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบ National Single Window การพัฒนาระบบ Asian Single Window การพัฒนาระบบ e-Payment อย่างไรก็ตามการพัฒนาระบบ Port Community System ยังมีความล่าช้าอยู่

ปี ๒๕๖๔ การดำเนินงานที่ผ่านมาในระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๔ รัฐบาลได้ดำเนินการพัฒนาโครงการปรับปรุงและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าทั้ง ทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ โดยมีโครงการที่ดำเนินการแล้วเสร็จ อาทิ เช่น โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ตลอดจนการพัฒนาสถานีกลางบางซื่อ เป็นต้น อย่างไรก็ตามยังมีโครงการที่ยังไม่สัมฤทธิ์ผลและยังอยู่ในขั้นการดำเนินการเป็นส่วนใหญ่ เช่น การก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพ – นครราชสีมา การก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสำคัญ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบ Port Community System และการพัฒนาระบบ National Trade Platform การพัฒนาระบบจราจรอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหาปริมณฑล การแก้ไขปัญหาด้านพาณิชย์นาวีโดยการแก้ไขกฎหมายส่งเสริมพาณิชย์นาวีให้มีความทันสมัยและเหมาะสมยังมีความล่าช้าอยู่อย่างไรก็ตามการพัฒนาระบบ National Single Window การพัฒนาระบบ Asian Single Window มีความคืบหน้าในการดำเนินการอย่างมาก

ปี ๒๕๖๕ การดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ประจำปี ๒๕๖๕ โดยสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า อยู่ในระดับต่ำกว่าค่าเป้าหมายขั้นวิกฤต จำนวน ๔ เป้าหมาย ได้แก่ ๑) ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยในปี ๒๕๖๔ อยู่ที่ร้อยละ ๑๓.๘ ต่อ GDP ซึ่ง แม้ลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับปี ๒๕๖๓ แต่ยังไม่บรรลุค่าเป้าหมายต้นทุนโลจิสติกส์อยู่ที่ร้อยละ ๑๒ ต่อ GDP ๒) สัดส่วนการขนส่งสินค้าทางรางต่อการขนส่งสินค้าทั้งหมดเพิ่มขึ้นร้อยละ ๓ โดยในปี ๒๕๖๔ สัดส่วนการขนส่งทางรางอยู่ร้อยละ ๑.๔๔ ยังค่อยต่ำกว่าค่าเป้าหมาย ๓) การเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองเพิ่มขึ้น โดยมีค่าเป้าหมายการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพิ่มขึ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ ๓๐ ซึ่งในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ที่ ๒๕.๘๓ ล้านคนต่อเที่ยวต่อวัน สำหรับสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลักในภูมิภาคซึ่งมีค่าเป้าหมายอยู่ที่ร้อยละ ๕ สำหรับข้อมูลเชิงสถิติอยู่ระหว่างการรวบรวมโดยสำนักงานโยบายและการขนส่งและจราจร (สนข) จึงยังไม่สามารถชี้วัดความสำเร็จในขณะนี้ได้ และ ๔) ผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง

สำหรับเป้าหมายการเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศ LPI อยู่ในลำดับ ๒๕ จาก ๑๖๐ ได้มีการประเมินเป้าหมายจากการเทียบเคียงกับตัวชี้วัดอื่นที่ไม่ใช่ LPI เนื่องจากทางธนาคารโลกยังไม่ได้มีการจัดลำดับ LPI ในช่วงระยะเวลา ๔ ปีที่ผ่านมา แม้ว่าจะใช้การเทียบเคียงกับผลการจัดลำดับของสถาบัน International Institution of Management Development : IMD ซึ่งได้จัดลำดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยด้านโครงสร้างพื้นฐานในปี ๒๕๖๕ อยู่ที่ลำดับ ๔๔ แต่เนื่องจากเกณฑ์ชี้วัด LPI ซึ่งจัดทำโดยธนาคารโลกมีความแตกต่างกันจึงไม่สามารถนำมาเทียบเคียงได้

๕. ข้อเสนอแนะเร่งรัด ในวงรอบ ๕ ปี ถัดไป (๒๕๖๖ - ๒๕๗๐)

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา พิจารณาแล้วควรเพิ่มการดำเนินโครงการที่เป็นองค์ประกอบการบรรลุเป้าหมาย จำนวน ๒๑ โครงการ โดยแบ่งเป็น ดังนี้

โครงการที่มีการดำเนินการต่อเนื่องในปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐ อยู่แล้ว

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การขนส่งทางราง จำนวน ๔ โครงการ

(๑) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านาทา (Transshipment Yard) จังหวัดหนองคาย เนื่องจากปัจจุบันโครงการรถไฟความเร็วสูง สปป. ลาว - จีน เปิดให้บริการเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ที่ผ่านมา ซึ่งเป็นโอกาสในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งส่งเสริมการเดินทางของประชาชนให้ใช้ระบบรางเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นระบบที่ประหยัดพลังงานมากกว่าระบบการเดินทางทางถนนและทางอากาศ

ข้อเสนอแนะ

- เร่งรัดการพัฒนาย่านนาทาโดยแยกออกมาเป็นโครงการ โดยไม่ต้องรอการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูง ไทย - จีน ระยะที่ ๒ นครราชสีมา - หนองคาย โดยพัฒนาเป็นพื้นที่ Container Yard และ Transshipment Yard ที่รองรับการเชื่อมต่อของ Standard Gauge จาก สปป.ลาว – จีน เพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ประเทศไทย

- ปัจจุบันมีโครงข่ายรางขนาดความกว้าง ๑ เมตร (Meter Gauge) จากประเทศไทยข้ามไปถึงสถานีท่านาแล้ง (สปป.ลาว) จึงเห็นควรส่งเสริมให้มีการก่อสร้างรางขนาดความกว้าง ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) จากสถานีเวียงจันทน์ใหม่มายังประเทศไทยให้ได้เพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ประเทศไทย เพื่อชิงความได้เปรียบในการขนถ่ายสินค้าข้ามแดน

(๒) โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ก่อสร้างระยะที่ ๒ เนื่องจาก โครงการนี้ได้ศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดเมื่อปี ๒๕๕๓ แต่จากสถานการณ์ปัจจุบันการขนส่งสินค้าเปลี่ยนไปใช้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว - ไทย ที่เชื่อมต่อมายังจังหวัดหนองคาย **ซึ่งโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย** ปัจจุบันโครงการก่อสร้างระยะที่ ๑ เสร็จแล้ว ควรเร่งการใช้ประโยชน์จากโครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงรายระยะที่ ๑ ซึ่งได้ซึ่งได้ดำเนินก่อสร้างสำเร็จแล้ว และได้มีภาคเอกชนเข้าทำสัญญาในการบริหารพื้นที่แล้วให้เกิดความคุ้มค่าสูงสุด

(๓) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม – ชะอำ (M8)

เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปยังภาคใต้ของประเทศไทย ประกอบปัจจุบันมีความสามารถในการรองรับการเดินทางของทางหลวงหมายเลข ๔ (ถนนเพชรเกษม) กำลังเข้าใกล้ขีดความสามารถสูงสุด นอกจากนั้น โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘ สายนครปฐม – ชะอำ หรือ (M๘) เป็นหนึ่งโครงการสำคัญที่มีความจำเป็นเร่งด่วน โดยได้รับการบรรจุในแผนมาตรการเร่งรัดการลงทุน Action Plan ของกระทรวงคมนาคม และมาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) ของกระทรวงการคลัง เพื่อเร่งรัดการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ให้เกิดผลเป็นรูปธรรมโดยเร็ว

ข้อเสนอแนะ

- เร่งรัดการดำเนินงานจัดทำรายงานการเปลี่ยนแปลงรายละเอียดผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ให้เป็นปัจจุบัน และเสนอให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตามขั้นตอนให้มีความพร้อมในการเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณา
- เร่งรัดการศึกษาทบทวนรูปแบบและขอบเขตการให้เอกชนร่วมลงทุน ตามมติคณะกรรมการนโยบายการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐให้แล้วเสร็จภายในกลางปี ๒๕๖๖ และประกาศเชิญชวนและคัดเลือกเอกชนภายในปี ๒๕๖๖ และดำเนินการก่อสร้างช่วงปี ๒๕๖๗ – ๒๕๗๐ และเปิดให้บริการปี ๒๕๗๐

(๔) ร่างแผนแม่บทการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองและระบบราง (MR - map)

ปัจจุบันกรมทางหลวงอยู่ระหว่างการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบแนวเส้นทางเบื้องต้นของโครงการนำร่องทั้ง ๓ เส้นทาง อย่างไรก็ตาม การดำเนินการของกรมทางหลวงในปัจจุบันเป็นเพียงการดำเนินการจัดทำร่างรายงานการศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้น (Pre - FS) ในเส้นทางนำร่องจำนวน ๓ โครงการ ได้แก่ MR 2 กรุงเทพฯ/ชลบุรี - หนองคาย ช่วงชลบุรี (แหลมฉบัง) – นครราชสีมา, MR 5 กาญจนบุรี- อุบลราชธานี ช่วงนครราชสีมา - อุบลราชธานี และ MR 8 ชุมพร - ระนอง หากพิจารณาแล้วพบว่าเส้นทางใดมีความคุ้มค่าสูง มีปริมาณการจราจร จึงจะนำแนวเส้นทางนั้นมาดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ศึกษาความเป็นได้ของโครงการ (Feasibility Study) และจึงดำเนินการก่อสร้างต่อไป

ข้อเสนอแนะ

- หากจะนำแนวเส้นทางใดมาดำเนินการศึกษาออกแบบรายละเอียด (Detail Design) ศึกษาความเป็นได้ของโครงการ (Feasibility Study) และจึงดำเนินการก่อสร้างต่อไป เห็นควรให้นำโครงการ MR 10 วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร รอบที่ ๓ และเส้นทางเชื่อมต่อ มาดำเนินการศึกษาก่อนตามเหตุผลที่กล่าวไปแล้วข้างต้น

โครงการที่คณะกรรมาธิการเห็นควรเพิ่มเติมเพื่อการบรรลุเป้าหมายในปี ๒๕๖๖ – ๒๕๗๐

แนวทางการพัฒนาที่ ๑ การขนส่งทางราง จำนวน ๑ โครงการ

(๑) โครงการความร่วมมือระหว่างรัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยและรัฐบาลแห่งสาธารณรัฐประชาชนจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพมหานคร - หนองคาย (ระยะที่ ๒ ช่วงนครราชสีมา – หนองคาย)

เหตุผล ควรพัฒนาควบคู่กับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ เพื่อทำให้ระบบการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงมีความต่อเนื่องเชื่อมโยงการเดินทางและ การขนส่งช่วงกรุงเทพฯ - หนองคาย และเชื่อมโยงกับระบบรถไฟความเร็วสูงในสาธารณรัฐ ประชาธิปไตยประชาชนลาว และเชื่อมโยงภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปสู่สาธารณรัฐประชาชนจีน เพื่อกระจายความเจริญจากศูนย์กลางไปสู่ภูมิภาค อำนวยความสะดวกในการเดินทางให้แก่ประชากร ส่งเสริมการท่องเที่ยวระหว่างประเทศผ่านการเดินทางด้วยระบบราง

แนวทางการพัฒนาที่ ๒ การขนส่งทางน้ำ จำนวน ๔ โครงการ

(๑) โครงการจัดระเบียบการขนถ่ายสินค้ากลางทะเลบริเวณเกาะสีชังและเขตท่าเรือศรีราชา

เหตุผล เนื่องจากการขนถ่ายสินค้าในจังหวัดชลบุรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณรอบเกาะสีชัง ยังพบปัญหาการจอดเรือเพื่อขนถ่ายสินค้ากลางทะเลบริเวณรอบเกาะสีชังด้วยระบบเปิด ซึ่งพบว่ามีค่ามาตรฐานความรุนแรงด้านสิ่งแวดล้อมในกิจกรรมการขนถ่ายสินค้ากลางทะเล โดยเฉพาะการใช้ grab ตักสินค้าเพื่อลำเลียงสินค้าลงเรือที่ไม่เป็นไปตามมาตรการของหน่วยงานรัฐกำหนดไว้ ดังนั้น เพื่อเป็นการกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมควรเร่งรัดการ สร้างท่าเรือเทกองที่ชายฝั่งแบบมิดชิดเพื่อลดมลพิษในทะเลที่เกิดขึ้น อีกทั้งจะสามารถเพิ่มศักยภาพด้านการขนส่งสินค้าทางทะเลให้เพิ่มมากยิ่งขึ้น

(๒) โครงการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

เหตุผล เนื่องจากท่าเทียบเรือชายฝั่งตามที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ออกประกาศกำหนดให้เรือชายฝั่งทุกลำต้องเทียบท่าเรือชายฝั่ง ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องมีภาระค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นถึง ๗๐๐ - ๙๐๐ บาท ตามขนาดตู้คอนเทนเนอร์ อันเกิดจากความแออัดของท่าเรือและปัญหาเรือสินค้าที่ต้องรอการเทียบท่า ทำให้ทั้งเรือสินค้าชายฝั่งที่ขนส่งสินค้าในประเทศและเรือสินค้าระหว่างประเทศต้องรอเวลาท่าว่าง เพื่อขนถ่ายสินค้าซึ่งเป็นสาเหตุประการหนึ่งที่สายการเดินเรือต่างชาติและบริษัทรับขนส่งสินค้าใช้เป็นข้ออ้างในการขึ้นค่าระวางขนส่งสินค้า ส่งผลให้ผู้ประกอบการต้องมีภาระต้นทุนที่เพิ่มมากขึ้น รวมถึงการกำหนดอัตราค่าภาระการยกขนและการเคลื่อนย้ายระหว่างท่ามีค่าใช้จ่ายรวม ๑,๕๔๕ บาท/ตู้ (ทุกขนาดทุกสภาพ) ถึงแม้ว่า กทท. ได้ปรับลดราคาเหลือ ๑,๒๓๖ บาท/ตู้ แต่ก็ยังเป็นราคาที่ยังไม่สอดคล้องกับการขนส่งจึงจะต้องมีศึกษาอัตราค่าภาระการยกขนที่เหมาะสม

(๓) โครงการแก้ปัญหาโพงพางและไซนั่งกีดขวางร่องน้ำในทะเลสาบสงขลาตามแนวทางสันติวิธี

เหตุผล เนื่องจากทะเลสาบสงขลาเป็นลุ่มน้ำที่มีความสำคัญใน ๒๕ ลุ่มน้ำหลักของประเทศไทย ที่จะต้องระบบการใช้ประโยชน์ร่วมกัน ตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ การอนุรักษ์ฟื้นฟูแห่งน้ำธรรมชาติและการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบ ประกอบกับยังเป็นองค์ประกอบหลักในการพัฒนาเศรษฐกิจด้านการขนส่งทางน้ำโดยเฉพาะเรือบรรทุกสินค้า เรือสนับสนุนอุปกรณ์ด้านพลังงานแทนขุดเจาะและเรือประมง เป็นต้น ควรต้องเร่งดำเนินการแก้ไขสิ่งกีดขวางการคมนาคมทางน้ำ รัฐบาลควรมอบหมายให้สำนักงานสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำแผนแม่บทการพัฒนาลุ่มน้ำในทะเลสาบสงขลา พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙ มาดำเนินการเพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว

(๔) โครงการพัฒนาศักยภาพกองเรือแห่งชาติและท่าเรือ

เหตุผล เนื่องจากการขนส่งทางทะเลเป็นปัจจัยสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในภูมิภาค ปัจจุบันประมาณร้อยละ ๙๐ เป็นการขนส่งโดยเรือต่างชาติ ทำให้โอกาสการลดต้นทุนโลจิสติกส์ตามตัวชี้วัดที่กำหนดเป็นไปได้ยาก นอกจากนั้นยังไม่เพียงพอต่อการสนับสนุนด้านความมั่นคงทางทะเล หรือการแก้ปัญหาในภาวะวิกฤต จำเป็นต้องพัฒนาศักยภาพกองเรือแห่งชาติ โดยสนับสนุนให้มีจำนวนเรือที่ชักธงไทยมากขึ้นเพิ่มความร่วมมือกันในการบริหารเรือและการบริหารตู้คอนเทนเนอร์ รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพการบริหารจัดการท่าเรือให้การขนถ่ายสินค้ามีประสิทธิภาพและรวดเร็วขึ้น

แนวทางการพัฒนาที่ ๓ การขนส่งทางอากาศ จำนวน ๒ โครงการ

(๑) โครงการสนับสนุนสายการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี

เหตุผล สายการบินเป็นองค์ประกอบสำคัญหนึ่งในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งต้องสนับสนุนควบคู่กับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น สนามบิน หากสายการบินสัญชาติไทยไม่ได้รับการสนับสนุนเชิงนโยบายให้สามารถแข่งขันกับสายการบินต่างชาติได้ จะทำให้สายการบินสัญชาติไทยเกิดความเสียเปรียบโดยเฉพาะในเรื่องสิทธิการบิน ด้านที่เกี่ยวกับ ตารางเวลาเส้นทางการบิน และจำนวนเที่ยวบิน จึงควรต้องปรับปรุงแก้ไข กฎหมาย กฎ ระเบียบ ขั้นตอน ตลอดจนรายละเอียดการปฏิบัติที่เป็นปัญหาอุปสรรค พร้อมทั้งหาหนทางสนับสนุนสายการบินสัญชาติไทยให้สามารถแข่งขันได้ในการเปิดน่านฟ้าเสรี

(๒) โครงการพัฒนาขีดความสามารถระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศของท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูง

เหตุผล เพื่อเพิ่มขีดความสามารถระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศของท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูง อันจะนำไปสู่การใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานให้เต็มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ตลอดจนสร้างรายได้เพิ่มให้กับท่าอากาศยาน ทั้งนี้ต้องให้คุณภาพด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (safety and security) เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด

แนวทางการพัฒนาที่ ๖ พัฒนาและบูรณาการการเดินทางและขนส่งทุกรูปแบบและฐานข้อมูล จำนวน ๑ โครงการ

(๑) โครงการพัฒนาฐานข้อมูลขนาดใหญ่ด้านการคมนาคมและโลจิสติกส์ในระดับประเทศ (Thailand National Logistics Big Data)

เหตุผล เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการการขนส่งโดยใช้ฐานข้อมูลขนาดใหญ่และพัฒนาการใช้ข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ให้เป็นฐานข้อมูลการคมนาคมและโลจิสติกส์ของชาติ

แนวทางการพัฒนาที่ ๗ พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและศูนย์บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบต่าง ๆ จำนวน ๓ โครงการ

(๑) โครงการสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางข้อมูลดิจิทัลด้านโลจิสติกส์ (Digital Hub Logistics)

(ควรสำเร็จ ปี ๒๕๖๗) การพัฒนาดิจิทัลฮับโลจิสติกส์ ให้สามารถใช้ Network และ Platform ต่าง ๆ เช่นระบบชำระเงิน ระบบคลังสินค้า และการขนส่งสินค้า ในการจัดการข้อมูลให้กับภาคธุรกิจโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้อง เช่น จัดการขนส่งสินค้าจากแหล่งผลิตสู่ผู้บริโภคได้อย่างรวดเร็วในราคาที่แข่งขันได้ สนับสนุนการปรับเปลี่ยนอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ให้เป็นดิจิทัล (ดิจิทัลโลจิสติกส์) ทั้งประเทศโดยคนไทย

(๒) โครงการพัฒนาแพลตฟอร์มกลางระหว่างประเทศ (National Digital Trade Platform : NDTP)

เหตุผล เพื่อที่สามารถให้บริการแก่ผู้นำเข้าและส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และจะได้เชื่อมโยงกับการนำเข้าและส่งออกในประเทศสมาชิกอาเซียนต่อไป NDTP จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และทำให้การดำเนินการนำเข้าและส่งออกมีต้นทุนด้านโลจิสติกส์ติกส์ที่ถูกลง มีความสะดวก รวดเร็ว และมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น

(๓) โครงการศึกษาการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า (Multi Model transport and ICD)

เหตุผล เพื่อเชื่อมโยงและรองรับ สนับสนุน โครงการรถไฟทางคู่เส้นทางหนองคาย – แหลมฉบังเชื่อมโยงประตูการค้าประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศลาวและประเทศจีนตอนใต้

แนวทางการพัฒนาที่ ๘ เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ตลอดโซ่อุปทานภาคเกษตร ภาคอุตสาหกรรม และภาคบริการ จำนวน ๓ โครงการ

(๑) โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตรในแต่ละประเภทเพื่อให้ทราบต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตร

เหตุผล เพื่อสร้างโมเดลในการบริหารจัดการต้นทุนการขนส่งสินค้าเกษตรให้มีประสิทธิภาพสูงสุด

(๒) โครงการศึกษาต้นทุนด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมเพื่อหาวิธีการสร้างโมเดลในการบริหารต้นทุนด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรม

เหตุผล เพื่อลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์รายอุตสาหกรรมและเป็นข้อมูลในการกำหนดนโยบายในการลดต้นทุน

(๓) ควรส่งเสริมการพัฒนาศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์แบบเบ็ดเสร็จ (One Stop Service Logistics Park)

เหตุผล เพื่อพัฒนาศูนย์ให้บริการโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการลงทุนรองรับการเป็นศูนย์กลางการลงทุนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยส่งเสริมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และการขนส่งเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมแห่งอนาคตที่มีมูลค่า New-S Curve ในเขตพื้นที่ที่มีความสำคัญในเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก EEC

แนวทางการพัฒนาที่ ๙ ยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของประเทศ จำนวน ๒ โครงการ

(๑) พัฒนาแพลตฟอร์มสำหรับ Last Mile Logistics (ควรสำเร็จ ปี ๒๕๖๗)

เหตุผล เพื่อส่งเสริมการสร้างแพลตฟอร์มการให้บริการแผนที่อิเล็กทรอนิกส์สำหรับการบริหารจัดการ Last-Mile logistics ที่เป็นของรัฐสำหรับ Startup ไทยที่ทำธุรกิจ last mile Delivery และส่งเสริมการ Startup พัฒนาการส่งสินค้าแบบ On-demand Delivery และ Same-day Delivery อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลโดยรวมการส่งมอบแบบ B2C และแบบ C2C ผ่านแพลตฟอร์มกลางในการเชื่อมโยง ผู้บริโภค ผู้จัดส่ง ผู้ขาย ผู้ผลิต รวมถึงระบบการเงิน

(๒) ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ Digital Logistics startup สู่ธุรกิจระดับยูนิคอร์น

เหตุผล เพื่อเพิ่มผู้ประกอบการ Logistics Startup ของคนไทยให้มีความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีดิจิทัลและการเปลี่ยนแปลงทางการค้า ภาครัฐควรมีมาตรการสร้างการเติบโตและกระตุ้นธุรกิจด้าน Logistics Startup ของผู้ประกอบการไทย โดยมีมาตรการการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์เข้าถึงเงินทุนสนับสนุน รวมถึงการส่งเสริมให้มีมาตรการด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ Logistics Startup สามารถพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ Logistics startup ให้ก้าวไปสู่ธุรกิจในระดับยูนิคอร์น ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าบริษัทมากกว่า ๑ พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐต่อไปในอนาคต

แนวทางการพัฒนาที่ ๑๐ วิจัยพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยี จำนวน ๑ โครงการ

(๑) โครงการเชื่อมโยงระบบจราจรและการขนส่งสาธารณะไร้รอยต่อสู่เมืองอัจฉริยะ

เหตุผล ส่งเสริมพัฒนาการระบบขนส่งอัจฉริยะตลอดจนพัฒนาเครือข่ายการเดินทางสาธารณะเพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางแก่ประชาชนเชื่อมโยงแนวคิดการพัฒนาเมืองอัจฉริยะโดยการส่งเสริมให้เกิดการนำฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) มาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดซึ่งถือเป็นหลักสำคัญของการพัฒนาระบบขนส่งอัจฉริยะ ส่งเสริมการพัฒนาแพลตฟอร์มสำหรับการเดินทางและการขนส่งสาธารณะให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น ตลอดจนพัฒนาระบบการจัดการจราจร ให้สามารถทำการ รวบรวม ตรวจวัด ประมวลผลข้อมูลการจราจรเพื่อใช้ในควบคุมสัญญาณไฟจราจรในเมืองใหญ่อย่างเป็นระบบพัฒนาระบบป้ายรถเมล์อัจฉริยะให้ครอบคลุมทั่วถึงพื้นที่ต่างๆ ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ตลอดพัฒนาระบบ E - Pay สำหรับรถเมล์ รถขนส่งสาธารณะ

แนวทางการพัฒนาที่ ๑๑ ปฏิรูปองค์กรและปรับโครงสร้างการกำกับดูแลและการบริหารจัดการ จำนวน ๒ โครงการ

(๑) โครงการจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย

เหตุผล เพื่อบูรณาการการทำงานด้านโลจิสติกส์และเป็นองค์กรที่ให้ความเห็นต่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการที่มาจากทั้งภาครัฐและเอกชนร่วมกันขับเคลื่อนและพัฒนานโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายในการลดต้นทุนเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รองรับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต

(๒) โครงการจัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างรัฐวิสาหกิจเพื่อให้บริการขนส่งต่อเนื่อง

เหตุผล เพื่อให้มีผู้รับผิดชอบหลักในการทำหน้าที่บริหารจัดการการขนส่งสินค้าต่อเนื่องตั้งแต่ต้นทางจนถึงปลายทาง และสามารถลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า ทำให้เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ดังนั้น จึงควรให้มีการจัดตั้งบริษัทร่วมลงทุนของรัฐวิสาหกิจระหว่างการรถไฟแห่งประเทศไทยกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย เพื่อบริหารจัดการการขนส่งต่อเนื่องระหว่างทางน้ำกับทางราง

๑. บริบทของแผนปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

คณะกรรมการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจได้ดำเนินการปรับแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจตามกรอบของมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม ๒๕๖๒ ไปพร้อมกับการทบทวนบริบททางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งวิถีใหม่อันเป็นผลมาจากการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ โดยพิจารณาเลือกกิจกรรมปฏิรูปเศรษฐกิจสำคัญที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมี นัยสำคัญ มาเป็นจุดเน้นเพื่อให้การปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจในห้วงเวลา พ.ศ. ๒๕๖๔-๒๕๖๕ เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม รวม ๕ กิจกรรม ได้แก่ (๑) การสร้างเกษตรมูลค่าสูง (๒) การส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวคุณภาพสูง (๓) การเพิ่มโอกาสของผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดเล็กในอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย (๔) การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค และ (๕) การพัฒนาศักยภาพคนเพื่อเป็นพลังในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจ ซึ่งในภาพรวมของทั้ง ๕ กิจกรรมปฏิรูปดังกล่าว จะมีส่วนในการช่วยเหลือเกษตรกรกว่า ๒๗ ล้านคน บุคลากรและผู้เกี่ยวเนื่องภาคการท่องเที่ยวประมาณ ๘ ล้านคน ผู้ประกอบการ SMEs อีกจำนวน ๓ ล้านราย รวมถึงเสริมสร้างทักษะกำลังคนในระบบให้มี ความสอดคล้องตามความต้องการของภาคอุตสาหกรรมและบริการเป้าหมาย และลดอัตราการว่างงานในอนาคต

กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center)

คณะกรรมาธิการ ตสร. ได้มอบหมายให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา รับผิดชอบในการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามแผนปฏิรูปประเทศ ด้านเศรษฐกิจ ในกิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) โดยมีสาระสำคัญคือประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ โดยตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน ประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพและข้อได้เปรียบต่าง ๆ ไม่ว่า จะเป็นในด้านตำแหน่งที่ตั้งของประเทศที่อยู่ใจกลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) และเชื่อมกับ ตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย ซึ่งทำให้ได้เปรียบในเรื่องของการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศไปยังตลาด ต่าง ๆ อย่างมาก ศักยภาพในด้านการผลิตและการลงทุน เช่น การเป็นศูนย์กลางการผลิตยานยนต์แห่งเอเชีย และการเป็นศูนย์กลางด้านอาหารของโลก ศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนรองรับ การลงทุนในอุตสาหกรรมแห่งอนาคต และพร้อมที่จะเชื่อมโยงกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค รวมทั้งด้านสถาบัน การเงินของไทยที่มีเสถียรภาพ สร้างความน่าเชื่อถืออย่างมากต่อนักลงทุนต่างชาติที่เข้ามาลงทุนในตลาดเงิน ของไทย และประเทศไทยได้ใช้ศักยภาพเหล่านี้ในการก้าวผ่านความเปลี่ยนแปลงและวิกฤติการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นในโลกอย่างมั่นคง

๒. สถานการณ์ที่มีผลต่อการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

สถานการณ์ในปี ๒๕๖๒ ประเทศไทยยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงให้เกิดขึ้น ได้อย่างสมบูรณ์ตามเป้าหมาย โดยยังคงต้องเผชิญกับความท้าทายทั้งภายในและภายนอกที่สำคัญในรอบปีนี้คือความ ผันผวนทางเศรษฐกิจโลก การเปลี่ยนแปลงของกฎระเบียบระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับการแข่งขันทางการค้าการ เปลี่ยนแปลงของการเมืองและความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ ซึ่งล้วนส่งผลกระทบต่อการเร่งรัดการพัฒนาโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานของไทยทั้งทางตรงและทางอ้อม แนวทางการดำเนินการในระยะต่อไปเพื่อดำเนินงานเพื่อบรรลุเป้าหมายของประเด็นการปฏิรูปประเทศ ที่สำคัญคือ การเร่งรัดการจัดตั้งกลไกการติดตามและเร่งรัดการดำเนินโครงการพัฒนาที่เชื่อมโยงกัน โดยอาจพิจารณาดำเนินการร่วมกัน กับคณะอนุกรรมการขับเคลื่อนด้านการรวมกลุ่มในภูมิภาค เพื่อให้โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อการเชื่อมโยงของ ไทยนั้นดำเนินการไปอย่างมีเอกภาพและสอดรับกับทิศทางการพัฒนาของประเทศและเท่าทันการเปลี่ยนแปลงในระดับภูมิภาค

ปี ๒๕๖๓ จากสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโควิด-๑๙ ได้ส่งผลกระทบต่อการดำเนินชีวิต ของคนทั่วโลก รวมทั้งการทำกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งในด้าน เศรษฐกิจและสังคมจากทั่วโลกเกิดเป็น New Normal (วิถีใหม่) ที่มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของคนในการ ดำรงชีวิตประจำวันและการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ ภาคส่วนต่าง ๆ จึงต้องร่วมมือกันในการฟื้นฟูการพัฒนา ในทุกด้านของประเทศ โดยเฉพาะการเร่งปฏิรูป เพื่อให้ เศรษฐกิจไทยขยายตัวสูงขึ้น พร้อมเร่งการลงทุนใน โครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งยกระดับ การใช้และพัฒนาเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อให้เกิดความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี และสร้าง บรรยากาศการลงทุนในกิจการที่ใช้เทคโนโลยีสูง พร้อมให้ ความสำคัญกับการพัฒนาผลิตภาพและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ กับสินค้าและบริการที่เกิดขึ้นจากการสร้างความเข้มแข็ง ของโครงสร้างการผลิตของประเทศควบคู่ไปกับ การปรับปรุงและพัฒนาสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อ การยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของ ผู้ประกอบการ โดยการสร้างผู้ประกอบการที่ผลิตได้ ขายเป็น สามารถก้าวทันการเปลี่ยนแปลงของสถานการณ์ ที่เปลี่ยนแปลงไป

สถานการณ์ในปี ๒๕๖๔ ยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์โควิด ๑๙ ที่ส่งผลให้ตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลนและค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลในเส้นทางการค้าสำคัญยังไม่เข้าสู่สภาวะปกติ โดยราคาค่าระวางการขนส่งสินค้าทางทะเลค่อนข้างสูงอย่างมีนัยสำคัญ รวมถึงราคาน้ำมันซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการขนส่งและโลจิสติกส์ยังอยู่ในระดับราคาที่สูง

สำหรับปี ๒๕๖๕ - ๒๕๖๖ ภาพรวมด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยงในภูมิภาค (Connectivity) เรื่องส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียนโดยการลงนามบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซีย และบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทย โดยสถานะปัจจุบันมีการลงนามเรียบร้อยแล้ว สำหรับการผลักดันร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ โดยเสนอความเห็นให้กิจการด้านการพาณิชยนาวียังคงอยู่ที่กรมเจ้าท่า และให้นำภารกิจด้านส่งเสริมและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวีมาทดลองดำเนินการโดยจัดตั้งเป็นหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit : SDU) ก่อน เพื่อประเมินความเป็นไปได้ ประโยชน์ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ในการดำเนินการต่อไป

๓. สรุปผลการติดตามการดำเนินงานความสำเร็จต่อการบรรลุเป้าหมาย ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๕

(ข้อมูล ณ วันที่ ๒๘ มิถุนายน ๒๕๖๖)

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายย่อยที่ ๑.๒ การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก น้ำ อากาศ)	
๑. การเร่งรัดให้เกิดการลงนาม MOU ว่าด้วยการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารทางถนน ระหว่างไทย – มาเลเซีย ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** บันทึกความเข้าใจว่าด้วยการขนส่งผู้โดยสารทางถนนข้ามพรมแดนไทยมีความล่าช้า ซึ่งแต่เดิมจะมีการลงนามในข้อตกลงประมาณเดือนพฤศจิกายน ๒๕๖๕ แต่ล่าช้ากว่าแผน และมีการเลื่อนออกไป โดยคาดว่าการลงนามในข้อตกลงการขนส่งสินค้าข้ามพรมแดนระหว่างไทยและมาเลเซียจะมีขึ้นในปี พ.ศ. ๒๕๖๖
๒. โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งสินค้าทางเรือชายฝั่ง ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันดำเนินการจัดหาที่ปรึกษาและลงนามในสัญญาแล้วเสร็จ การดำเนินงานของที่ปรึกษาที่ปรึกษาได้รวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องได้แก่ ๑. ข้อมูลอัตราค่าภาระต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งในแต่ละรูปแบบที่ท่าเรือแหลมฉบัง ๒. ข้อมูลต้นทุนการก่อสร้างเครื่องมือยกขนหลักรวมถึงข้อมูลที่เกี่ยวข้องด้านต้นทุนการให้บริการ ๓. ข้อมูลสถิติตู้สินค้าต่างๆ ที่ เกี่ยวข้องในการขนส่งตู้สินค้าที่ท่าเรือแหลมฉบัง ๔. ข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียในแต่ละส่วน ที่ปรึกษาได้จัดทำ Inception Report ส่งการท่าเรือฯ แล้ว
๓. โครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ปัจจุบันคณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบผลการคัดเลือกเอกชนและร่างสัญญาร่วมลงทุน (โดยวิธีการอนุญาต) สำหรับโครงการพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลา เมื่อวันที่ ๑๐ มกราคม ๒๕๖๖ โดยบริษัท เจ้าพระยาท่าเรือสากล จำกัด เป็นผู้ยื่นข้อเสนอที่ผ่านการประเมินสูงสุดและได้ลงนามในสัญญาร่วมลงทุนแล้ว และจะเข้าพัฒนาปรับปรุงท่าเรือสงขลาต่อไป
๔ โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันได้กำหนดตำแหน่งที่ตั้งท่าเรือ ๒ แห่ง ได้แก่ ฝั่งอันดามัน คือ แหลมอ่าวอ่าง อ.เมือง จ.ระยอง และฝั่งอ่าวไทย คือ แหลมริ่ว อ.หลังสวน จ.ชุมพร และอยู่ระหว่างออกแบบรายละเอียดเบื้องต้น (Preliminary Desing) ของท่าเรือ รวมทั้งศึกษาแนวคิดในการออกแบบ (Conceptual Desing)

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายย่อยที่ ๑.๒ การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก น้ำ อากาศ)	
๕. โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบิน ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ปัจจุบันสถานะโครงการ ๑. โครงการแอร์พอร์ต เรลลิงก์ (ARL) เอกชนได้เข้าดำเนินงานเดินรถ และซ่อมบำรุงโครงการแต่ยังไม่ได้ชำระค่าตอบแทนสิทธิอยู่ระหว่างเจรจาปรับสัญญา ตั้งแต่วันที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๔ ๒. ช่วงสุวรรณภูมิ - อู่ตะเภา รฟท. ได้สิทธิครอบครองพื้นที่ ๑๐๐% แล้ว ส่งมอบให้เอกชนแล้ว ๓,๔๙๓ ไร่ (๙๙.๔๓%) เหลือ ~๒๐ ไร่ (~ ๐.๕๗%) ที่ต้องรื้อย้ายสิ่งปลูกสร้าง จะเร่งรัดให้เสร็จภายใน พ.ค. ๖๕ ๓. พื้นที่ TOD มักกะสัน พร้อมส่งพื้นที่แต่มีลำรางเก่าและแสดงในโฉนดที่ต้องแก้ไขตามสภาพจริงในโฉนด อยู่ระหว่าง สกพอ. และ รฟท. ดำเนินการขอใช้และขอถอนสภาพลางสาธารณประโยชน์ บริเวณที่ดินแปลงโฉนดที่ ๔๑๕๙ และโฉนดที่ ๔๑๙๒ แขวงมักกะสัน เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร เพื่อใช้ประโยชน์ในโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินต่อไป ๔. งานเตรียมพื้นที่ส่งมอบ ช่วงดอนเมือง - พญาไท ร้อยละ ๗๓.๗๖
๖. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงขอนแก่น – หนองคาย ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** เนื่องจากยังไม่ได้เริ่มประมูลโครงการ
๗. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** เนื่องจากรูปแบบการก่อสร้างสัญญาที่ ๒ อยู่ระหว่างรายงานเสนอขออนุมัติโครงการ ตามรูปแบบที่ปรับแก้ไขใหม่ ปัจจุบันอยู่ระหว่างการรวบรวมการออกแบบและรายละเอียดและงบประมาณที่เพิ่มขึ้นจากการแก้ไขแบบก่อสร้างช่วงผ่านเมืองนครราชสีมา
๘. โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ช่วงชุมพร – สุราษฎร์ธานี ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** อยู่ระหว่างการพิจารณา EIA และจัดทำข้อมูล และจัดลำดับโครงการเพื่อเสนอ สศช.

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายย่อยที่ ๑.๒ การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก น้ำ อากาศ)	
๙. โครงการรถไฟความเร็วสูงไทย - จีน ระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ภาพรวมงานก่อสร้างร้อยละ สัญญางานโยธา ๑๔ สัญญา - ภาพรวมงานก่อสร้างร้อยละ ๕๑.๒๐ ล่าช้ากว่าแผน ร้อยละ ๓๒.๖๔ - ขณะนี้ลงนาม**สัญญาก่อสร้างโยธา**กับผู้รับเหมาแล้ว ๑๑ สัญญา และอยู่ยังไม่ได้ลงนามในสัญญาอีก ๓ สัญญา ได้แก่ สัญญา ๓-๑ ๔-๑ และ ๔-๕ และ**สัญญางานระบบ**ลงนามแล้ว
๑๐. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบัน สำนักงานตำรวจแห่งชาติยังไม่มีนโยบายในการแก้ไขปรับปรุงกฎกระทรวง ฉบับที่ ๑๙ ความสูงหัวลากตู้คอนเทนเนอร์ แบบ High Cube และกฎกระทรวงฉบับที่ ๒๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ความสูงรถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier)
๑๑. โครงการขนส่งสินค้าทางเรือระหว่างประเทศและเรือชายฝั่งในเขตท่าเรือแหลมฉบัง ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้ดำเนินการ
๑๒. โครงการพัฒนากองเรือแห่งชาติและท่าเรือ เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติขาดแคลนตู้คอนเทนเนอร์ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบันหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังไม่ได้ดำเนินการ
๑๓. โครงการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการตามแผน** ปัจจุบันสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร อยู่ระหว่างร่างขอบเขตของงานจ้างที่ปรึกษาการศึกษาการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจรและการขนส่งในพื้นที่กลุ่มจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยองกรุงเทพมหานคร โดยได้ประกาศราคากลาง เมื่อวันที่ ๒๒ ก.พ. ๒๕๖๖

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายย่อยที่ ๑.๒ การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก น้ำ อากาศ)	
๑๔. โครงการสนับสนุนสายการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบันมีความดำเนินการดังนี้ ๑. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีหน้าที่ตามกฎหมายในการเจรจาทำความตกลงบริการเดินอากาศกับประเทศต่าง ๆ อยู่แล้ว ๒. ที่ผ่านมาประเทศไทยมีปัญหาเรื่องสายการบินขาดความสามารถในการแข่งขันกับต่างชาติ ส่วนหนึ่งเป็นผลจากความตกลงบริการเดินอากาศฉบับเดิมเอื้อต่างชาติมากเกินไป ๓. ในระบบ Emenscr มี "โครงการเจรจาการบินเพื่อขยายความเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศไทยกับภูมิภาคอื่น" เป้าหมายคือปรับปรุงความตกลงบริการเดินอากาศที่มีอยู่เดิม กับขยายเครือข่ายเส้นทางบิน เป็นการดำเนินการต่อเนื่องตามแผนงานประจำปีของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
๑๕. โครงการพัฒนาขีดความสามารถระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศของท่าอากาศยานที่มีศักยภาพสูง	**เป็นไปตามแผนงาน** โดยปัจจุบันบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกรมท่าอากาศยานมีการวางแผนงานและเริ่มดำเนินการแล้วบางส่วนตามแผนงานโครงการ
๑๖. โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย ระยะที่ ๒	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ปัจจุบันโครงการก่อสร้างระยะที่ ๑ เสร็จแล้ว โดยกรมการขนส่งทางบกได้เปิดให้บริการแล้วตั้งแต่วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๕ กรมการขนส่งทางบกได้เปิดเอกชนร่วมลงทุนแล้ว คือ บริษัท เคเอ็นอาร์ กรุ๊ป จำกัด และปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้างระยะที่ ๒

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายย่อยที่ ๑.๒ การสนับสนุนภาคเอกชนของไทยในธุรกิจโลจิสติกส์ให้ดำเนินธุรกิจได้ครอบคลุมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ระหว่างไทยกับประเทศในเอเชีย	
๑๗. การผลักดันร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. .... ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ โดยเสนอความเห็นให้กิจการด้านการพาณิชยนาวียังคงอยู่ที่กรมเจ้าท่า และให้นำภารกิจด้านส่งเสริมและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวีมาทดลองดำเนินการ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit : SDU) ก่อน เพื่อประเมินความเป็นไปได้ ประโยชน์ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ในการดำเนินการต่อไป
๑๘. โครงการพัฒนาเครือข่ายผู้ให้บริการและขยายเครือข่ายของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบัน (สิ้นสุดไตรมาสที่ ๔ ปี ๒๕๖๕) ดำเนินการแล้วเสร็จ จำนวน ๖ กิจกรรม ประกอบด้วย ๑) กิจกรรมตามแผนงาน ๒ กิจกรรม ๒) กิจกรรมนอกแผนงาน ๒ กิจกรรม ๓) กิจกรรมจากเงินนอกงบประมาณ (เงินกองทุนส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ) ๒ กิจกรรม โดยสามารถจัดกิจกรรมงานแสดงสินค้าเสมือนจริงและเจรจาธุรกิจออนไลน์ โดยเกิดการจับคู่ธุรกิจ ๒๖๕ คู่ และมีมูลค่าการเจรจาการค้า ๑,๑๐๐,๙๗๘,๙๐๐ บาท

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายที่ ๑.๓ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลการค้าและการลงทุนของประเทศ	
๑๙. โครงการการศึกษาออกแบบและจัดทำต้นแบบของระบบการค้าดิจิทัลแพลตฟอร์มแห่งชาติ (National Digital Trade Platform) ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** ปัจจุบันคณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) ประกาศความสำเร็จก้าวแรกของระบบ NDTP ในงาน Digital Trade Transformation Symposium การประชุม APEC 2022 มุ่งมั่นพัฒนาเชื่อมโยงระบบระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ โดยมีการพัฒนาต่อยอดระบบต้นแบบ (Prototype) สู่ระบบ NDTP ระยะที่ ๑ ดังนี้ (๑) ทดสอบร่วมกับ ๒ ประเทศ ได้แก่ สาธารณรัฐสิงคโปร์ (Networked Trade Platform : NTP) ประเทศญี่ปุ่น (Trade Waltz) (๒) เอกสารอิเล็กทรอนิกส์ ประกอบด้วย - ใบสั่งซื้อสินค้า (e-Purchase Order) - ใบแจ้งหนี้ (e-Invoice) - ใบแสดงรายการบรรจุหีบห่อ (e-Packing List)
๒๐. โครงการเชื่อมโยงข้อมูลใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) ☑ **โครงการตาม Big Rock** ☐ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันมีการรับรองโครงสร้างข้อมูลใหม่ของ e-Phyto Certificate เรียบร้อยแล้วซึ่งไทยและอินโดนีเซีย ได้ดำเนินการอย่างเป็นทางการ ๒๙ ธันวาคม ๒๕๖๕ เป็นต้น
๒๑. โครงการการบริหารจัดการและการพัฒนาการนำข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) มาใช้ในการบริหารราชการแผ่นดินตามยุทธศาสตร์ชาติและการปฏิรูปประเทศ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันโครงการดังกล่าวสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ **ได้ดำเนินการเสร็จสิ้นแล้ว**
๒๒. โครงการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**ล่าช้ากว่าแผนงาน** เนื่องจาก ได้พัฒนาระบบการออกใบอนุญาตเคลื่อนย้ายสัตว์และซากสัตว์เชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูล NSW เสร็จแล้ว ปัจจุบันกรมปศุสัตว์และกรมศุลกากร ซึ่งจะเลื่อนการทดสอบและพิจารณาแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ซึ่งคาดว่าจะสามารถทดสอบระบบได้ในช่วง มกราคม – กรกฎาคม ๒๕๖๖

โครงการ	ผลการติดตามการดำเนินงาน
เป้าหมายที่ ๑.๓ การพัฒนาระบบเชื่อมโยงฐานข้อมูลการค้าและการลงทุนของประเทศ	
๒๓. โครงการพัฒนาระบบการให้บริการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันกรมประมงอยู่ดำเนินการจัดจ้างโครงการพัฒนาระบบควบคุมสินค้าอาหารสัตว์น้ำสินค้าอันตรายที่เกี่ยวข้องกับกรมอุตสาหกรรมโรงงาน เพื่อรองรับระบบการเชื่อมโยงทางอิเล็กทรอนิกส์
๒๔. โครงการระบบคำขอใบอนุญาต/ใบแจ้งเพื่อนำเข้า - ส่งออกสินค้าเกษตรแบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวผ่านระบบ NSW ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**เป็นไปตามแผนงาน** ปัจจุบันกรมศุลกากรพัฒนาระบบคำขอใบอนุญาต/ใบแจ้งเพื่อนำเข้า – ส่งออกสินค้าเกษตรแบบอิเล็กทรอนิกส์ ณ จุดเดียวผ่านระบบ NSW เสร็จเรียบร้อยแล้ว และพร้อมเชื่อมโยงกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว
๒๕. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. .... ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบันค้างการพิจารณาในระเบียบวาระการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร เนื่องจากยุบสภาผู้แทนราษฎร
๒๖. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ ☐ **โครงการตาม Big Rock** ☑ **โครงการที่ได้มีการติดตามอยู่เดิม**	**การดำเนินการล่าช้า** ปัจจุบันกระทรวงการคลังได้ออกกฎกระทรวง กำหนดให้ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือถ่ายลำได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน (ขยายระยะเวลาออกไปจนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕)

โดยสรุปความสำเร็จต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนการปฏิรูปประเทศ ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ – ๒๕๖๕ มีแนวโน้มที่ดีขึ้นทุกปีตามลำดับดังที่ได้กล่าวไปแล้วในตอนต้น โดยใน**ปี ๒๕๖๒** เป็นปีแรกของการติดตามเสนอแนะ เร่งรัด ผลการดำเนินการตามแผนการปฏิรูปประเทศ และเป็นปีที่เริ่มมีการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสโคโรนาสายพันธุ์ใหม่ ๒๐๑๙ ที่แพร่ระบาดรุนแรงและรวดเร็วทั่วโลกกว่า ๑๒๐ ประเทศ ส่งผลให้เศรษฐกิจโลกทรุดตัวอย่างรุนแรงทั้งในมิติการขยายตัวของเศรษฐกิจและปริมาณการค้าโลกจะลดลง คณะกรรมาธิการได้พิจารณาติดตามโครงการที่มีความสำคัญต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนการปฏิรูปประเทศเพื่อให้รัฐบาลได้เร่งแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

ต่อมาในปี ๒๕๖๓ แม้ว่าสถานการณ์การแพร่ระบาดโควิด ๑๙ จะยิ่งทวีความรุนแรงมากยิ่งขึ้น แต่อย่างไรก็ตามในห้วงปี ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ รัฐบาลได้มีความพยายามในการดำเนินการพัฒนาโครงการปรับปรุงและก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อพัฒนาการขนส่งสินค้าทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ ซึ่งโครงการยังไม่สัมฤทธิ์ผลและยังอยู่ในขั้นการดำเนินการเป็นส่วนใหญ่ เช่น ก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ การพัฒนาท่าเรือสงขลา รวมถึงการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบ National Single Window เป็นต้น

ในปี ๒๕๖๔ กลับพบว่าสถานการณ์การนำเข้า – ส่งออกของประเทศไทยได้รับผลกระทบจากปัญหาตู้คอนเทนเนอร์ขาดแคลน ค่าระวางการขนส่งสินค้าสูงขึ้น ทั้งในเส้นทางการการขนส่งไปยังสหรัฐอเมริกา ยุโรป และในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางสหรัฐอเมริกาอาทิเช่น ท่าเรือ Los Angeles ท่าเรือ Long Beach ประสบปัญหาความล่าช้าในการบริหารจัดการท่าเรือทำให้มีตู้คอนเทนเนอร์ตกค้างอยู่ที่ท่าเรือเป็นจำนวนมาก รัฐบาลจึงได้เร่งพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เช่น การพัฒนาระบบฐานข้อมูลขนาดใหญ่ (Big Data) ด้านโลจิสติกส์ การพัฒนาระบบ Port Community System และการพัฒนาระบบ National Trade Platform เพื่อสนับสนุนการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เชื่อมต่อทั้งทางน้ำและทางรางอย่างการก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงระยะที่ ๑ ช่วงกรุงเทพ – นครราชสีมา การก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสำคัญ เพื่อให้มีความพร้อมหากสถานการณ์โควิด ๑๙ คลี่คลายลง

ปี ๒๕๖๕ เป็นปีที่สถานการณ์โควิด ๑๙ เริ่มคลี่คลายทำให้กิจกรรมทางเศรษฐกิจทั่วโลกเริ่มดำเนินการไปในทิศทางที่ดีขึ้น ในส่วนของประเทศไทยรัฐบาลได้ดำเนินการต่อการบรรลุเป้าหมายโดยให้หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนการพัฒนาผ่านการดำเนินการพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ เพื่ออำนวยความสะดวกในการนำเข้า ส่งออกสินค้าผ่านระบบ NSW เพื่อลดเอกสาร ระยะเวลา และค่าใช้จ่ายในการดำเนินการของผู้ประกอบการ อาทิ ข้อมูลใบอนุญาตใบรับรองการนำเข้าส่งออกสินค้าประมง สินค้าปศุสัตว์ ใบรับรองสุขอนามัยพืช (e-Phyto Certificate) และการพัฒนาระบบ ASEAN Single Window (ASW) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานภาคเกษตรและอุตสาหกรรม อาทิ การบริหารจัดการวัตถุดิบ การแก้ปัญหารถเที่ยวเปล่า เป็นต้น นอกจากนี้ยังพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะในเส้นทางยุทธศาสตร์และประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ การพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ ๓ การก่อสร้างรถไฟทางคู่ระยะที่ ๒ การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และการพัฒนาระบบบริหารจัดการข้อมูลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีขนส่งสินค้า ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวข้างต้นรวมถึงการติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการในปีนี้มีแนวโน้มที่โครงการหลาย ๆ โครงการใกล้จะแล้วเสร็จตามห้วงระยะเวลาปี ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕

๔. การติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัด ประเด็นกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ

ชื่อกฎหมาย	ประเด็น	ขั้นตอนปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะเร่งรัด
๑. ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ.	ปฏิรูปโครงสร้างของกองส่งเสริมพาณิชยนาวี ในกรมเจ้าท่า ให้เป็นสำนักงานส่งเสริมพาณิชยนาวี (องค์การมหาชน) เพื่อยกระดับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศไทย และยกระดับท่าเรือต่าง ๆ ของประเทศ ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ในระดับภูมิภาค สร้างรายได้และทำให้เกิดความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ	ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ โดยเสนอความเห็นให้กิจการด้านการพาณิชยนาวียังคงอยู่ที่กรมเจ้าท่า และให้นำภารกิจด้านส่งเสริมและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวี มาทดลองดำเนินการโดยจัดตั้งเป็นหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit : SDU) ก่อน เพื่อประเมินความเป็นไปได้ ประโยชน์ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นให้ชัดเจน และเป็นรูปธรรม โดยให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ในการดำเนินการต่อไป	ปรับปรุงกฎหมาย (พระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี พ.ศ. ๒๕๒๑ และพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวี (ฉบับที่ ๒) พ.ศ. ๒๕๔๓) ซึ่งได้เสนอโดยสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ตั้งแต่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๕๙ ให้มีการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการกำหนดนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยความสำเร็จของพันธกิจ connectivity สนับสนุนการบรรลุเป้าหมาย ลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ตามแผนย่อยด้านโลจิสติกส์ที่ส่งผลกระทบสำคัญต่อตัวชี้วัดการแข่งขันด้านเศรษฐกิจของประเทศ

ชื่อกฎหมาย	ประเด็น	ขั้นตอนปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะเร่งรัด
๒. พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐	เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และอำนวยความสะดวกแก่การนำเข้า - ส่งออกสินค้าที่เป็นการขนส่งของผ่านประเทศไทยจากด่านศุลกากรแห่งหนึ่งไปยังด่านศุลกากรอีกแห่งหนึ่งและขนส่งออกนอกราชอาณาจักรไทย	กระทรวงการคลังได้ออกกฎกระทรวงกำหนดให้ผู้นำของเข้าเพื่อการผ่านแดนหรือถ่ายลำได้รับยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายว่าด้วยศุลกากรทั้งหมดหรือแต่บางส่วน (ขยายระยะเวลาออกไปจนถึงวันที่ ๓๑ มีนาคม ๒๕๖๕) อย่างไรก็ตาม เมื่อสิ้นสุดระยะเวลาดังกล่าวแล้ว ยังไม่มีการขยายระยะเวลาออกไปอีก	เสนอแก้ไข ดังนี้ ๑. ควรแก้ไขกฎระเบียบในเรื่องเงื่อนเวลาที่ให้ของถ่ายลำ – ผ่านแดน ๒. ปรับปรุง แก้ไขกฎหมายกฎระเบียบ สำหรับสินค้าถ่ายลำ – ผ่านแดน ในเรื่อง การยกเว้น และการจำกัดการของใบอนุญาตนำเข้า – ส่งออก โดยยกเว้นการขอใบอนุญาตนำเข้าสำหรับสินค้าที่เป็นสินค้าต้องจำกัดและสินค้าควบคุม สำหรับสินค้าถ่ายลำ – ผ่านแดน และให้จำกัดการขอใบอนุญาตนำเข้าสำหรับสินค้าถ่ายลำ – ผ่านแดน เฉพาะรายการสินค้าที่มีความอ่อนไหวและมีความจำเป็นในการควบคุมเท่านั้น โดยคำนึงถึงความเหมาะสม และรักษาความสมดุลระหว่างความมั่นคงและการอำนวยความสะดวกทางการค้า ๓. ควรทบทวนบทบัญญัติเรื่องความรับผิดของตัวแทนซึ่งให้ถือเสมือนหนึ่งตัวแทนเป็นเจ้าของสินค้าถ่ายลำ - ผ่านแดน และต้องรับผิดในบรรดาความผิดเสมือนหนึ่งเป็นเจ้าของสินค้า โดยควรคำนึงถึงข้อเท็จจริง ความเที่ยงธรรม และสอดคล้องกับมาตรฐานกฎหมายในระดับสากลเป็นสำคัญ ๔. เพื่อสนับสนุนส่งเสริมให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์ จากการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติสก์ในภูมิภาคประเทศในกลุ่มลุ่มแม่น้ำโขง ควรแก้ไขกฎระเบียบให้สินค้าถ่ายลำ - ผ่านแดน สามารถทำการรวบรวมบรรจุสินค้า (Consolidate Cargo) ในพื้นที่พิเศษโดยมีระบบควบคุมที่เชื่อถือได้และได้รับการยอมรับในระดับสากล - ควรแก้ไข ในมาตรา ๑๐๒, ๑๐๓ แห่งพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ เพื่อให้สินค้าผ่านแดนสามารถอยู่ในราชอาณาจักรมากกว่า ๓๐ วัน

ชื่อกฎหมาย	ประเด็น	ขั้นตอนปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะเร่งรัด
๓. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒	จากการที่กฎกระทรวงออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ ไม่สอดคล้องกับสภาพการณ์ขนส่งสินค้าตามมาตรฐานสากลในปัจจุบัน จึงควรมีการแก้ไขกฎหมายที่มีความล้าสมัย เพื่อให้ไม่เป็นอุปสรรคต่อผู้ประกอบการขนส่งด้านโลจิสติกส์ในประเทศ และสอดคล้องกับมาตรฐานการค้าระหว่างประเทศของโลก	วุฒิสภาได้รายงานต่อเลขาธิการคณะรัฐมนตรีผ่านการรายงานผลการติดตามเสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนการปฏิรูปประเทศทุกวงรอบการรายงานปัจจุบันยังไม่มีความคืบหน้าการดำเนินการ	ควรแก้ไขกฎกระทรวงฉบับที่ ๒๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ในเรื่องความสูงรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกรถยนต์ให้มีความสูงไม่เกิน ๔.๘ เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศตามมาตรฐานสากล ในระหว่างที่ยังไม่มีการแก้ไขกฎกระทรวงดังกล่าว ควรมีมาตรการผ่อนผันเช่นเดิมดังนี้ ๑. ควรผ่อนผันความสูงหัวลากตู้คอนเทนเนอร์แบบ High Cube ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ จาก ๔.๒ เมตร เป็น ๔.๖ เมตร ๒. ควรผ่อนผันความสูงรถบรรทุกสำหรับบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier) ตามกฎกระทรวงฉบับที่ ๒๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ที่ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒ และหนังสือสำนักงานเลขาธิการนายกรัฐมนตรี ที่ นร ๐๔๐๔/๑๗๘๑ ลงวันที่ ๔ มีนาคม ๒๕๕๒ เรื่อง ขอผ่อนผันให้รถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกรถยนต์ได้ไม่เกิน ๔.๖ เมตร โดยขอให้ผ่อนผันจากเดิม ๔.๖ เมตร เป็น ๔.๘ เมตร

ชื่อกฎหมาย	ประเด็น	ขั้นตอนปัจจุบัน	ข้อเสนอแนะเร่งรัด
๔. ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	เพื่อให้มีบทบัญญัติสำหรับการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยการกำกับการประกอบกิจการในการส่งเสริมกิจการขนส่งทางราง	ปัจจุบันค้างการพิจารณาในระเบียบวาระการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎรเนื่องจากยุบสภาผู้แทนราษฎร	ควรเร่งรัดการสรุปผลการรับฟังความคิดเห็นและวิเคราะห์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากร่าง พ.ร.บ. จัดทำเอกสารที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนกฎหมายลำดับรองภายใต้ร่าง พ.ร.บ. เพื่อเสนอร่างพระราชบัญญัติดังกล่าวเพื่อให้มีบทบัญญัติสำหรับการกำกับดูแลมาตรฐานและความปลอดภัยการกำกับการประกอบกิจการในการส่งเสริมกิจการขนส่งทางราง รวมทั้งการกำหนดโครงสร้างค่าโดยสาร ค่าระวางตลอดจนค่าธรรมเนียมต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับกิจการขนส่งทางราง

๕. ข้อเสนอแนะ เร่งรัดที่สำคัญต่อการปฏิรูปประเทศในระยะห้วงปี ๒๕๖๖ - ๒๕๗๐

ข้อเสนอแนะเพื่อให้บรรลุเป้าหมายคือรัฐบาลต้องมีการขับเคลื่อนการดำเนินโครงการตามแผนปฏิรูปประเทศให้เป็นรูปธรรมอย่างจริงจัง และรัฐบาลต้องมีการบูรณาการการทำงานร่วมกันของแต่ละหน่วยงาน โดยมุ่งเน้นเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติเป็นหลัก เนื่องจากหลายหน่วยงานของรัฐบาล มีกฎระเบียบของตนเองที่ไม่เอื้อต่อการทำงานของหน่วยงานอื่น ของรัฐ อีกทั้งต้องมีการติดตามประเมินผลการดำเนินงานและผลสัมฤทธิ์ของโครงการอย่างต่อเนื่องและจริงจัง

อย่างไรก็ตามผลการปฏิบัติของรัฐบาลที่ได้ดำเนินการตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการ ตสร. ตามรายงานประจำปี ๒๕๖๔ พบว่า ยังไม่บรรลุผลสำเร็จ และไม่มีการดำเนินการเพื่อให้บรรลุเป้าหมายการพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ตามแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ได้แก่

(๑) ส่งเสริมให้ประเทศไทย เป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดนของภูมิภาคอาเซียน (ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ) โดยปรับปรุง กฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องให้เอื้อต่อการถ่ายลำและการผ่านแดน และเพิ่มประสิทธิภาพการถ่ายลำและผ่านแดนของท่าเรือแหลมฉบังในการเป็นประตูสู่อาเซียน (ASEAN Gateway)

๑) ประเด็นที่ยังไม่มีการดำเนินการตามข้อเสนอของคณะกรรมาธิการซึ่งเกี่ยวข้องกับการเป็นศูนย์กลางการถ่ายลำและผ่านแดน

- การแก้ไขกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน ถ่ายลำ ตามพระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐ มาตรา ๙๙
- การแก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการของอนุญาตนำเข้าสินค้าผ่านแดนในรายการสินค้าที่ไม่กระทบต่อเศรษฐกิจและความมั่นคง

๒) ร่างกฎหมายที่เป็นองค์ประกอบสำคัญในการบรรลุเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศในภูมิภาคซึ่งคณะกรรมาธิการให้ความสำคัญแต่ยังไม่มีดำเนินการให้สำเร็จบรรลุตามเป้าหมาย ได้แก่

- **ร่างพระราชบัญญัติการส่งเสริมพาณิชยนาวี** ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) ได้มีหนังสือลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๖๖ โดยเสนอความเห็นให้กิจการด้านการพาณิชยนาวียังคงอยู่ที่กรมเจ้าท่า และให้นำภารกิจด้านส่งเสริมและการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชยนาวีมาทดลองดำเนินการ โดยจัดตั้งเป็นหน่วยบริการรูปแบบพิเศษ (Service Delivery Unit : SDU) ก่อน เพื่อประเมินความเป็นไปได้ ประโยชน์ และความคุ้มค่าที่เกิดขึ้นให้ชัดเจนและเป็นรูปธรรม โดยให้กระทรวงคมนาคมหารือร่วมกับสำนักงาน ก.พ.ร. ในการดำเนินการต่อไป
- **ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....** ปัจจุบันค้างการพิจารณาในระเบียบวาระการพิจารณาของสภาผู้แทนราษฎร เนื่องจากยุบสภาผู้แทนราษฎร

(๒) สนับสนุนให้ภาคเอกชน ของไทยในธุรกิจโลจิสติกส์สามารถดำเนินธุรกิจได้ครอบคลุมตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ระหว่างไทยกับประเทศใน เอเชีย เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการขนส่งแม้ว่าจะอยู่ในช่วงที่เกิดวิกฤติ โดยออกมาตรการสนับสนุนทางการเงิน เช่น สินเชื่อดอกเบี้ยต่ำ อนุสัญญาภาษีซ้อน เป็นต้น รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมาย กฎระเบียบและแนวปฏิบัติที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เอื้ออำนวยต่อการทางธุรกิจ การขนส่ง และ การพาณิชยนาวี โดยเฉพาะการส่งออกสินค้าอุปโภคบริโภคจากประเทศไทยและการเสริมสร้างการขยายตลาด สินค้าและบริการของไทย ดังนี้

- **การจัดตั้งสภาโลจิสติกส์แห่งประเทศไทย (ควรสำเร็จ ปี ๒๕๗๐)** เพื่อบูรณาการการทำงานด้านโลจิสติกส์และเป็นองค์กรที่ให้ความเห็นต่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีองค์ประกอบของคณะกรรมการที่มาจากทั้งภาครัฐและเอกชน ร่วมกันขับเคลื่อนและพัฒนานโยบายด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย เพื่อบรรลุเป้าหมายในการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ รองรับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ในอนาคต
- **การส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ Digital Logistics Startup สู่ธุรกิจระดับยูนิคอร์นอย่างน้อยสามรายภายในสำเร็จ ปี ๒๕๖๗** ในตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๖๔ เป็นต้น ประเทศไทยมี Digital Startup ที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์จำนวนเพียง ๑ ราย เพื่อเพิ่มผู้ประกอบการ Logistics Startup ของคนไทยให้มีความสามารถในการแข่งขัน สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีดิจิทัลและการเปลี่ยนแปลงทางการค้า ภาครัฐควรมีมาตรการสร้างการเติบโตและกระตุ้นธุรกิจด้าน Logistics Startup ของผู้ประกอบการไทย โดยมีมาตรการการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการโลจิสติกส์เข้าถึงเงินทุนสนับสนุน รวมถึงการส่งเสริมให้มีมาตรการด้านสิทธิประโยชน์ทางภาษี ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการ Logistics Startup สามารถพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ เพื่อพัฒนาผู้ประกอบการ Logistics Startup ให้ก้าวไปสู่ธุรกิจในระดับยูนิคอร์น ซึ่งเป็นธุรกิจที่มีมูลค่าบริษัทมากกว่า ๑ พันล้านเหรียญดอลลาร์สหรัฐ ต่อไปในอนาคต

(๓) พัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงระบบและพิธีการ ศุลกากรระหว่างประเทศไทยและกลุ่มประเทศอาเซียน รวมถึงเชื่อมกับระบบ National Digital Trade Platform (NTDP) โดยกระทรวงการคลังหารือกับคณะกรรมการร่วม ๓ สถาบันภาคเอกชนในการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างกัน

- **ประเด็นที่มีความล่าช้าในการดำเนินการและยังไม่มีการดำเนินการให้ไปตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการ ได้แก่ การพัฒนาระบบ National Digital Trade Planform** มีความล่าช้าและยังไม่สามารถเชื่อมโยงการกระบวนทำงานที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า-ส่งออก รวมถึงระบบ NDTP ยังไม่สามารถเชื่อมโยงกับระบบ NSW และ ASW ได้

(๔) เชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนของประเทศ (Big Data) ผ่านระบบดิจิทัลบนแพลตฟอร์มกลาง

- **ประเด็นที่มิได้ดำเนินตามข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการ**

- **ไม่มีการรายงานความสำเร็จและการดำเนินการตามแผนปฏิรูปที่เกี่ยวข้องกับการเชื่อมโยงข้อมูลด้านการค้าและการลงทุน (Big Data)** ในห้วงระยะเวลาที่ผ่านสภาพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติยังไม่มีเคยมีการรายงานความคืบหน้าตลอดจนรายงานผลสำเร็จในการดำเนินงานของโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับเชื่อมโยงฐานข้อมูลด้านการค้าและการลงทุนของประเทศ (Big Data) ผ่านระบบดิจิทัลบนแพลตฟอร์มกลางใน

การเดินทางไปศึกษาดูงานภายในประเทศ

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้เดินทางลงพื้นที่เพื่อศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาการดำเนินงานด้านการคมนาคมทั้งระบบ รวมถึงลงพื้นที่ติดตามการแก้ไขปัญหาประเด็นข้อร้องเรียนที่ส่งมายังคณะกรรมาธิการ รวมทั้งสิ้นจำนวน **๕๔** ครั้ง โดยจำแนกเป็นกลุ่มพื้นที่ ดังนี้

๑ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร
ลงพื้นที่ จำนวน ๒๖ ครั้ง ดังนี้

๑. สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสนามไชย
๑๘ กันยายน ๒๕๖๒

๒. กระทรวงคมนาคม
๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

๓. การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด
๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

๔. กองบังคับการตำรวจจราจร
๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒

๕. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒

๖. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

๗. การรถไฟแห่งประเทศไทย
๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓

๘. การท่าเรือแห่งประเทศไทย
๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๓

๙. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
๒ กันยายน ๒๕๖๓

๑๐. สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
๙ กันยายน ๒๕๖๓

๑๑. กรมเจ้าท่า
๑๖ กันยายน ๒๕๖๓

๑๒. กรมทางหลวง
๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓

๑๓. กรมการขนส่งทางบก
๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓

๑๔. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย
๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓

๑๕. สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์
๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔

๑๖. ท่าอากาศยานดอนเมือง
๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔

๑๗. กรมทางหลวงชนบท
๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

๑๘. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
๑ ธันวาคม ๒๕๖๔

๑๙. กรมการขนส่งทางราง
๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕

๒๐. ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร
๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕

๒๑. บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖

๒๒. ICD ลาดกระบัง
๗ มีนาคม ๒๕๖๖

๒๓. อาคารศูนย์การเรียนรู้ ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน
๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖

๒๔. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖

๒๕. สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว
๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๖

๒๖. กระทรวงคมนาคม
๒๘ กันยายน ๒๕๖๖

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่กรุงเทพมหานคร

ลงพื้นที่ จำนวน ๒๖ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ศึกษาดูงานและเยี่ยมชมโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินส่วนต่อขยาย	สถานีรถไฟฟ้าใต้ดินสนามไชย	๑๘ กันยายน ๒๕๖๒
๒	การเดินทางไปพบปะหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม	๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
๓	ศึกษาดูงานและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นเกี่ยวกับการแก้ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พร้อมทั้งรับฟังบรรยายภาพรวมโครงการรถไฟฟ้า	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และบริษัท ทางด่วนและรถไฟฟ้ากรุงเทพ จำกัด	๒๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
๔	ติดตามการแก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	กองบังคับการตำรวจจราจร	๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๒
๕	แลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับผู้บริหารของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	สำนักงานใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	๑๙ ธันวาคม ๒๕๖๒
๖	การเดินทางไปพบปะหารือกับผู้บริหารบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓
๗	ติดตามความคืบหน้าโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบ รวมทั้งขอรับทราบแผนงาน และผลการดำเนินงานของการรถไฟแห่งประเทศไทย	การรถไฟแห่งประเทศไทย	๑๕ กรกฎาคม ๒๕๖๓
๘	รับฟังการบรรยายสรุป และแลกเปลี่ยน ความคิดเห็นเกี่ยวกับการท่าเรือแห่งประเทศไทย	การท่าเรือแห่งประเทศไทย	๒๗ สิงหาคม ๒๕๖๓
๙	การเดินทางไปพบปะหารือกับผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร	ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร	๒ กันยายน ๒๕๖๓
๑๐	ติดตามความคืบหน้าการก่อสร้างโครงการสถานีกลางบางซื่อ	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	๙ กันยายน ๒๕๖๓
๑๑	ร่วมประชุมหารือแนวทางการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนากิจการพาณิชยนาวี	กรมเจ้าท่า	๑๖ กันยายน ๒๕๖๓
๑๒	พบปะหารือกับผู้บริหารกรมทางหลวง	กรมทางหลวง	๒๑ ตุลาคม ๒๕๖๓
๑๓	พบปะหารือกับผู้บริหารกรมการขนส่งทางบก	กรมการขนส่งทางบก	๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๓
๑๔	พบปะหารือกับผู้บริหารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย	การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๓
๑๕	ติดตามความคืบหน้าโครงการระบบรถไฟชานเมือง (สายสีแดง)	สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์	๓๐ มีนาคม ๒๕๖๔
๑๖	ติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง	ท่าอากาศยานดอนเมือง	๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๔
๑๗	ติดตามความคืบหน้าการดำเนินงานของกรมทางหลวงชนบท	กรมทางหลวงชนบท	๑๗ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
๑๘	ประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง	สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	๑ ธันวาคม ๒๕๖๔
๑๙	ประชุมหารือกับผู้บริหารของกรมการขนส่งทางรางในประเด็นต่าง ๆ	กรมการขนส่งทางราง	๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕
๒๐	ประชุมและหารือร่วมกับผู้ว่าราชการกรุงเทพมหานคร	ศาลาว่าการกรุงเทพมหานคร	๒๒ มิถุนายน ๒๕๖๕
๒๑	ประชุมและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับผู้บริหารของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด	บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๒๒	ติดตามการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยรอบพื้นที่สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง)	อาคารสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง	๗ มีนาคม ๒๕๖๖
๒๓	ศึกษาดูงานและทดสอบการเดินรถเสมือนจริง โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง สายสีชมพู และสายสีส้ม	อาคารศูนย์การเรียนรู้ด้านรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน	๑๖ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๒๔	พบปะหารือและแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกับคณะผู้บริหาร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	๓๑ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๒๕	ลงพื้นที่ศึกษาดูงาน โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลืองและโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน	สถานีรถไฟฟ้าลาดพร้าว	๑๒ กรกฎาคม ๒๕๖๖
๒๖	การเดินทางไปพบปะหารือกับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	กระทรวงคมนาคม	๒๘ กันยายน ๒๕๖๖

๒ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคกลาง
ลงพื้นที่ จำนวน ๗ ครั้ง ดังนี้

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคกลาง
ลงพื้นที่ จำนวน ๗ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จังหวัดสมุทรปราการ	๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
๒	ติดตามโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๖ สายบางปะอิน - นครราชสีมา (M ๖)	จังหวัดสระบุรี และ จังหวัดนครราชสีมา	๖ มกราคม ๒๕๖๕
๓	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดนครปฐม	๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๕
๔	เดินทางติดตามความคืบหน้าโครงการด้านการคมนาคมและขนส่ง	จังหวัดเพชรบุรี และจังหวัดประจวบคีรีขันธ์	๗ - ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖
๕	ลงพื้นที่ติดตามปัญหาเงินชดเชยการเวนคืนพื้นที่ของประชาชน อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี	จังหวัดปทุมธานี	๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๖	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดปราจีนบุรี-สระแก้ว	๙ – ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๖๖
๗	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดพระนครศรีอยุธยา	๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๖

๓ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคเหนือ
ลงพื้นที่ จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

๑. จังหวัดเชียงใหม่
และจังหวัดแม่ฮ่องสอน
๕ - ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๒. จังหวัดเชียงใหม่
และจังหวัดแม่ฮ่องสอน
๒๘ - ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓

๔. จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย
และจังหวัดตาก
๒๖ - ๒๗ มกราคม ๒๕๖๖

๓. จังหวัดเชียงราย
๒๘ – ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕

๕. จังหวัดเชียงราย
๔ – ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๖

๖. จังหวัดเพชรบูรณ์
๑๑ - ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคเหนือ
ลงพื้นที่ จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดเชียงใหม่และ จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๕ - ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
๒	ติดตามความคืบหน้าโครงการก่อสร้างทางหลวง หมายเลข ๑๐๙๕	จังหวัดเชียงใหม่และ จังหวัดแม่ฮ่องสอน	๒๘ - ๒๙ กันยายน ๒๕๖๓
๓	เดินทางไปศึกษาดูงานด้านการคมนาคมและขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ	จังหวัดเชียงราย	๒๘ – ๒๙ มีนาคม ๒๕๖๕
๔	ติดตามความคืบหน้าโครงการด้านการคมนาคมและขนส่งในพื้นที่ กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนล่าง	จังหวัดพิษณุโลก จังหวัดสุโขทัย และ จังหวัดตาก	๒๖ - ๒๗ มกราคม ๒๕๖๖
๕	ลงพื้นที่ติดตามการดำเนินงานด้านการคมนาคมและขนส่ง จังหวัดเชียงราย	จังหวัดเชียงราย	๔ – ๕ กรกฎาคม ๒๕๖๖
๖	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดเพชรบูรณ์	๑๑ - ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

๔ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคตะวันออก
ลงพื้นที่ จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

๑. จังหวัดระยอง
๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓

๒. จังหวัดชลบุรี
๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๓

๓. จังหวัดระยอง
และจังหวัดชลบุรี
๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

๔. จังหวัดจันทบุรี
และจังหวัดระยอง
๙ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคตะวันออก
ลงพื้นที่ จำนวน ๔ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ศึกษาดูงานท่าเรือมาบตาพุด	จังหวัดระยอง	๓๐ กรกฎาคม ๒๕๖๓
๒	ศึกษาดูงานท่าเรือแหลมฉบัง	จังหวัดชลบุรี	๒๔ ธันวาคม ๒๕๖๓
๓	ติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาและ ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ	จังหวัดระยอง และจังหวัดชลบุรี	๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๕
๔	ศึกษาดูงาน ด้านคมนาคม โลจิสติกส์ และการขนส่งอัจฉริยะ	จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดระยอง	๙ - ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖

๕ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ลงพื้นที่ จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

๑. จังหวัดนครราชสีมา
๓๐ มกราคม ๒๕๖๓

๒. จังหวัดนครราชสีมา
๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

๓. จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย
และสปป. ลาว
๒๑ - ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๕

๔. จังหวัดบึงกาฬ
และจังหวัดนครพนม
๑๘ - ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖

๕. จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดมุกดาหาร
และจังหวัดสกลนคร
๑๔ –๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๖

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
ลงพื้นที่ จำนวน ๕ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ติดตามความคืบหน้าโครงการที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กรมทางหลวง และการรถไฟแห่งประเทศไทย	จังหวัดนครราชสีมา	๓๐ มกราคม ๒๕๖๓
๒	ศึกษาดูงานในพื้นที่การก่อสร้างสะพานรถยนต์ข้ามทางรถไฟ ในโครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือ ช่วงมาบกะเบา – ชุมทางถนนจิระ	จังหวัดนครราชสีมา	๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔
๓	หารือเกี่ยวกับการแนวทางการพัฒนาเส้นทางคมนาคมในพื้นที่	จังหวัดอุดรธานี จังหวัดหนองคาย และ สปป. ลาว	๒๑ - ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๖๕
๔	ติดตามความคืบหน้า โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์	จังหวัดบึงกาฬ และจังหวัดนครพนม	๑๘ - ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖
๕	การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในจังหวัดร้อยเอ็ดและโครงการพัฒนา ทางหลวงในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร	จังหวัดร้อยเอ็ด จังหวัดมุกดาหาร และจังหวัดสกลนคร	๑๔ –๑๕ มิถุนายน ๒๕๖๖

๖ การเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคใต้
ลงพื้นที่ จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

๑. จังหวัดระนอง
๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓

๒. จังหวัดภูเก็ต
๔ - ๕ มีนาคม ๒๕๖๓

๓. จังหวัดสงขลา
และจังหวัดยะลา
๑ - ๒ เมษายน ๒๕๖๔

๔. จังหวัดสุราษฎร์ธานี
๒๕ - ๒๖ เมษายน ๒๕๖๕

๕. จังหวัดกระบี่
และจังหวัดตรัง
๒๕ - ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๕

๖. จังหวัดสงขลา
๒๔ – ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๖

รายละเอียดการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ภาคใต้
ลงพื้นที่ จำนวน ๖ ครั้ง ดังนี้

ลำดับ	การศึกษาดูงาน	สถานที่	วันที่
๑	ร่วมประชุมหารือเกี่ยวกับแนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งภายในจังหวัดระนอง	จังหวัดระนอง	๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๓
๒	ร่วมประชุมหารือเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการระบบคมนาคมภายในจังหวัดภูเก็ตและเร่งรัดติดตามการพัฒนาโครงข่ายทางถนนรวมถึงระบบการขนส่งภายในจังหวัดภูเก็ต	จังหวัดภูเก็ต	๔ - ๕ มีนาคม ๒๕๖๓
๓	ติดตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่และท่าอากาศยานเบตง	จังหวัดสงขลาและจังหวัดยะลา	๑ - ๒ เมษายน ๒๕๖๔
๔	ลงพื้นที่ติดตามงานด้านคมนาคมในจังหวัดสุราษฎร์ธานี	จังหวัดสุราษฎร์ธานี	๒๕ - ๒๖ เมษายน ๒๕๖๕
๕	ศึกษาดูงานและติดตามการพัฒนาด้านคมนาคมและโลจิสติกส์	จังหวัดกระบี่ และจังหวัดตรัง	๒๕ - ๒๖ สิงหาคม ๒๕๖๕
๖	ติดตามการแก้ไขปัญหาระบบโลจิสติกส์และขนส่งภาคใต้	จังหวัดสงขลา	๒๔ – ๒๕ สิงหาคม ๒๕๖๖

การเดินทางไปศึกษาดูงานต่างประเทศ

เดินทางไปประชุมทวิภาคี และเยือนสาธารณรัฐสังคมนิยมเวียดนาม

วันที่ ๑๙ - ๒๑ กันยายน ๒๕๖๕

- การประชุมทวิภาคีกับผู้บริหาร Hanoi Metro Company หารือในประเด็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการระบบรถไฟฟ้า
- การประชุมทวิภาคีกับผู้บริหาร Port of Hai Phong Joint Stock Company หารือในประเด็นเกี่ยวกับการบริหารจัดการท่าเรือขนส่งสินค้า

เดินทางไปประชุมทวิภาคีและเยือนประเทศมาเลเซีย

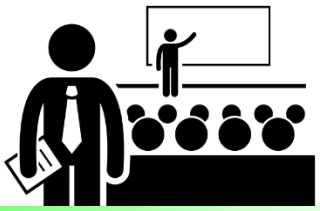
วันที่ ๒๗ - ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๖

- ประชุมทวิภาคีร่วมกับผู้บริหารศูนย์บริหารธุรกิจของ AIR ASIA หารือในประเด็นเกี่ยวกับธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ
- ประชุมทวิภาคีร่วมกับผู้บริหารการรถไฟมาเลเซีย Keretapi Tanah Melayu Berhad : KTMB หารือในประเด็นเกี่ยวกับกิจการรถไฟ
- ประชุมทวิภาคีร่วมกับผู้บริหารท่าเทียบเรือปีนัง หารือในประเด็นเกี่ยวกับแนวทางการบริหารจัดการท่าเรือ

การจัดสัมมนา

การจัดสัมมนาของคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

มีการจัดสัมมนา จำนวน ๑๐ ครั้ง ดังนี้



๑ การสัมมนาเรื่อง "ทิศทางการคมนาคมไทย"

๒ การสัมมนาเรื่อง "อนาคตของอุตสาหกรรมการบินของชาติ : วิกฤติ จุดเปลี่ยน และโอกาส "

๓ การสัมมนาเรื่อง "มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล"

๔ การสัมมนาเรื่อง "ทิศทางการพัฒนา Digital Logistics เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์ไทย"

๕ การสัมมนาเรื่อง "แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย - ลำสาลี (บึงกุ่ม)"

๖ การสัมมนาเรื่อง "แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย"

๗ การสัมมนาเรื่อง "หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย"

๘ การสัมมนาเรื่อง "ก้าวสู่ทศวรรษที่ ๓ นโยบายน่านฟ้าเสรีของไทย จะเป็นอย่างไร"

๙ การสัมมนาเรื่อง "แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางราง ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน"

๑๐ การสัมมนาเรื่อง "เหลียวหลัง แลหน้า การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ในบริบทใหม่"

การสัมมนา เรื่อง
"ทิศทางการคมนาคมไทย"

วันศุกร์ที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๖๒
ณ ห้องประชุมกรรมาธิการ อาคารสุขประพฤติ กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
"มาตรการแก้ไขปัญหาการจราจรในเขตกรุงเทพและปริมณฑล"

วันพฤหัสบดีที่ ๒๐ สิงหาคม ๒๕๖๓
ณ โรงแรม เดอะ สุโกศล กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“ทิศทางการพัฒนา Digital Logistics เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์ไทย”

วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓
ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น ๑ โรงแรมรามา การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“อนาคตของอุตสาหกรรมการบินของชาติ : วิกฤติ จุดเปลี่ยน และโอกาส”

วันพุธที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓
ณ ห้องเมจิก ๓ โรงแรมมิราเคิล แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“แนวทางการแก้ไขปัญหาการจราจรด้วยโครงการระบบทางด่วน ขั้นที่ ๓ สายเหนือ ตอน N2 เชื่อมไปยังถนนวงแหวนรอบนอก กรุงเทพมหานครด้านตะวันออก และส่วนทดแทนตอน N1 และโครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย – ลำสาลี (บึงกุ่ม)”

วันพุธที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๖๓
ณ ห้องประชุมจักรีตรีศรกองพลทหารปืนใหญ่ต่อสู้อากาศยาน
ถนนทหาร แขวงถนนนครไชยศรี เขตดุสิต กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์ และท่าเรือหลักของไทย”

วันพฤหัสบดีที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔
ณ ห้องแกรนด์ บอลรูม ชั้น ๑ โรงแรมรามา การ์เด้นส์ กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย”

วันพฤหัสบดีที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๕
ณ ห้องกรุงธนบอลลูน ชั้น ๓ โรงแรม เดอะ รอยัล ริเวอร์
บางพลัด กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
“ก้าวสู่ทศวรรษที่ ๓ นโยบายน่านฟ้าเสรีของไทยจะเป็นอย่างไร”

วันศุกร์ที่ ๒๗ พฤษภาคม ๒๕๖๕
ณ ห้องคอนเวชั่น อาคารคอนเวชั่น ชั้น ๔ โรงแรมรามา การ์เด้นส์
กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
"แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางราง ระหว่างประเทศไทย สปป.ลาว และจีน"

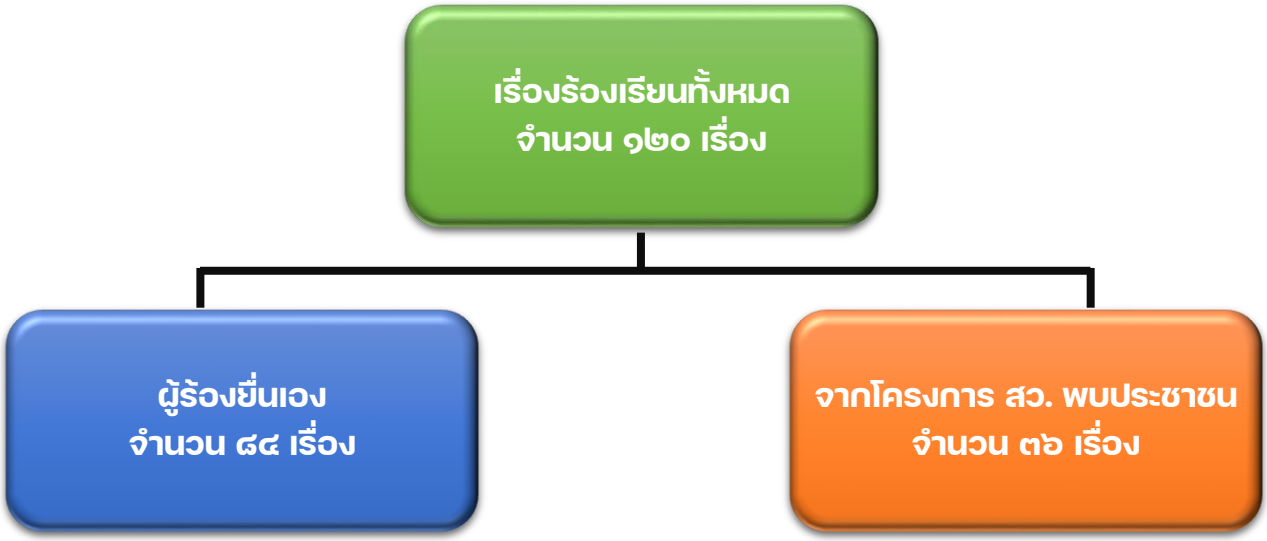
วันพฤหัสบดีที่ ๘ ธันวาคม ๒๕๖๕
ณ ห้องแคทลียา โรงแรม รามาการ์เด้นส์
ถนนวิภาวดีรังสิต เขตหลักสี่ กรุงเทพมหานคร

การสัมมนา เรื่อง
"เหลียวหลัง แลหน้า การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย ในบริบทใหม่"

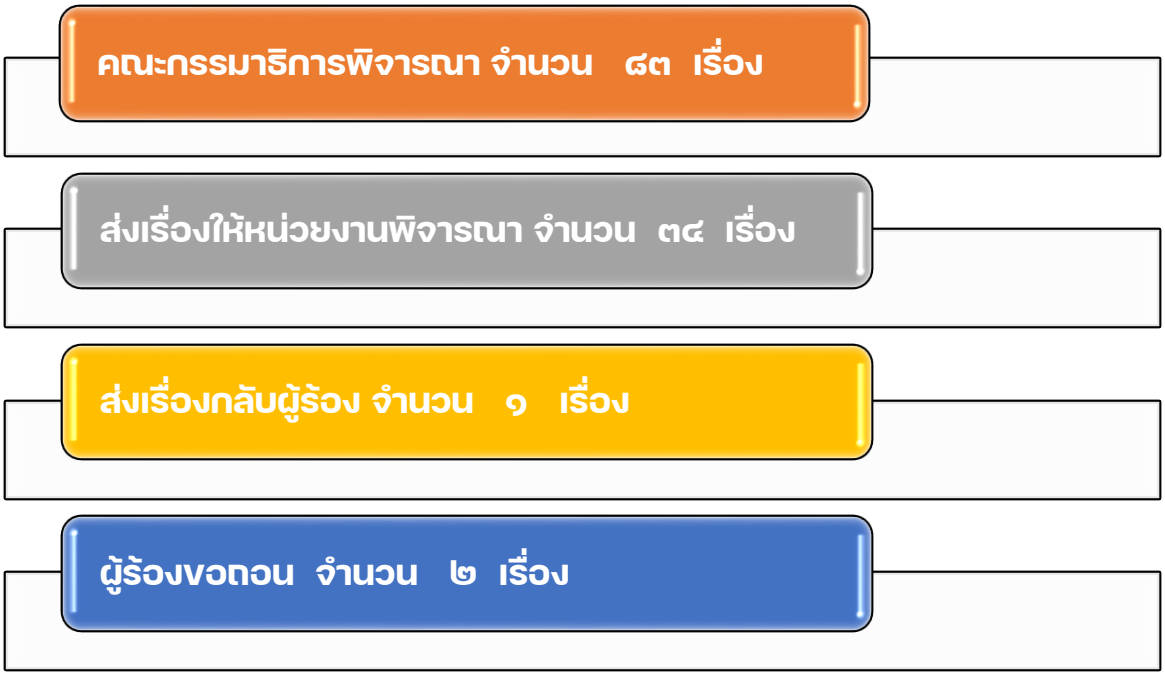
วันพุธที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๖
ณ ห้องอัศวิน แกรนด์ บอลรูม A ชั้น ๔ โรงแรมอัศวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร

การพิจารณา
เรื่องร้องเรียนหรือร้องทุกข์ของราษฎร

ช่องทางการร้องเรียน



การดำเนินการ



ตัวอย่างเรื่องร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๒
"การก่อสร้างสะพานกลับรถบนทางหลวงหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ)"

ทะเบียน	**๑๕๕-๑๕๖/๒๕๖๒**
เรื่อง/ผู้ร้อง/ผู้ส่งเรื่อง	**ผู้ร้อง :**นายประเดิม เติมมีและคณะ ศูนย์ประสานงานองค์การชุมชนตำบลกลางดง อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา **ผู้ส่งเรื่อง :** ประธานวุฒิสภา (รองเลขาธิการแทนเลขาธิการ ลงนาม)
การดำเนินการ	๐๒ ต.ค. ๖๒ คณะกรรมาธิการพิจารณา ครั้งที่ ๑ ๑๘ ต.ค. ๖๒ รับเรื่อง ๒๕ ต.ค. ๖๒ บันทึกความเห็น ๐๖ พ.ย. ๖๒ บรรจุระเบียบวาระ ครั้งที่ ๒๕๖๒ ๑๙ ก.พ. ๖๓ มีหนังสือติดตามไปยังกรมทางหลวง ๑๙ พ.ค. ๖๓ คณะกรรมาธิการพิจารณา ครั้งที่ ๒ ๒๐ พ.ค. ๖๓ มีหนังสือให้กรมทางหลวงจัดทำคำชี้แจงและส่งเอกสารเพิ่มเติม ๒๑ พ.ค. ๖๓ ขอข้อมูลจากกรมที่ดิน ๒๗ พ.ค. ๖๓ กรมทางหลวงตอบกลับ ๐๙ มิ.ย. ๖๓ กรมที่ดินตอบกลับ ๑๗ มิ.ย. ๖๓ คณะกรรมาธิการพิจารณา ครั้งที่ ๓ ๒๕ มิ.ย. ๖๓ แจ้งผลฯ ผู้ร้อง ๒๕ มิ.ย. ๖๓ แจ้งกรมทางหลวง ๒๕ มิ.ย. ๖๓ กราบเรียนประธานวุฒิสภา ๒๖ มิ.ย. ๖๓ ประธานวุฒิสภาทราบ
การดำเนินการพิจารณา	ให้กรมทางหลวงเร่งดำเนินการก่อสร้างจุดกลับรถทางราบแบบวงเลี้ยวด้านใน (แบบหยดน้ำ) บนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ (ถนนมิตรภาพ) บริเวณกิโลเมตรที่ ๔๒ - ๔๔ ตามที่กรมทางหลวงเสนอ ซึ่งผู้ร้องเรียนและผู้คัดค้านพอใจในแนวทางการก่อสร้างดังกล่าวแล้ว ทั้งนี้ คณะกรรมาธิการได้ขอให้กรมทางหลวง ตัวแทนผู้ร้องเรียน และตัวแทนผู้คัดค้าน ไปชี้แจงทำความเข้าใจกับประชาชนในพื้นที่ ให้รับทราบข้อมูลและวิธีการแก้ไขปัญหาของกรมทางหลวง รวมทั้งขอให้ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรกลางดงพิจารณาแผนการจัดการจราจรให้สอดคล้องกับรูปแบบโครงการที่จะก่อสร้างต่อไป และหากมีความคืบหน้าในการดำเนินการ ขอให้กรมทางหลวงแจ้งให้คณะกรรมาธิการทราบด้วย
หมายเหตุ	สถานะ : เรื่องเสร็จ ๖

ตัวอย่างเรื่องร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๓
"ขอความอนุเคราะห์คณะกรรมการโครงการสมาชิกวุฒิสภาพบประชาชน ในพื้นที่จังหวัดภาคตะวันออก ช่วยดำเนินการแก้ไขปัญหาที่สำคัญ ของจังหวัดสระแก้ว กรณีการขยายช่องทางจราจรในทางหลวงหมายเลข ๓๔๘ (ช่องตะโก)"

ทะเบียน	๓๔๘/๒๕๖๓
เรื่อง/ผู้ร้อง/ ผู้ส่งเรื่อง	**ผู้ร้อง:**นายวรพันธุ์ สุวัณณุสส์ ผู้ว่าราชการจังหวัดสระแก้ว **ผู้ส่งเรื่อง :** คณะกรรมการอำนวยการโครงการสมาชิกวุฒิสภาพบประชาชน
การดำเนินการ	๒๔ ก.ย. ๖๓ รับเรื่อง ๐๖ ต.ค. ๖๓ บันทึกความเห็น ๐๘ ต.ค. ๖๓ ส่งเรื่องไปกรมทางหลวง ๒๙ ก.ย. ๖๔ มีหนังสือติดตามเรื่อง ๐๘ พ.ย. ๖๔ กรมทางหลวงตอบกลับ ๒๒ พ.ย. ๖๔ แจ้งผลฯ ผู้ร้อง ๒๒ พ.ย. ๖๔ แจ้งคณะกรรมการอำนวยการฯ
การดำเนินการพิจารณา	ทางหลวงหมายเลข ๓๔๘ ตอน อำเภออรัญประเทศ - อำเภอนางรอง เป็นโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ร่วมกับทางหลวงหมายเลข ๓๔๘๖ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสายทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) หมายเลขAH๑๒๑ แต่เนื่องจากคณะรัฐมนตรีเคยมีมติเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๖๐ ไม่ให้ขยายทางหลวงหมายเลข ๓๔ บริเวณที่ตัดผ่านพื้นที่มรดกโลกดงพญาเย็น - เขาใหญ่ ซึ่งรวมช่วงที่ผ่านช่องตะโกด้วย ดังนั้น จึงจำเป็นต้องเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาทบทวนมติดังกล่าวก่อน เพื่อให้สามารถดำเนินการศึกษาและสำรวจออกแบบตามขั้นตอนต่อไปได้ ซึ่งปัจจุบันอยู่ระหว่างขั้นตอนการเสนอเรื่องให้คณะรัฐมนตรีพิจารณา
หมายเหตุ	สถานะ : เรื่องเสร็จ ๔๘

ตัวอย่างเรื่องร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๔
"ร้องทุกข์ขอความเป็นธรรมกรณีการประพฤติและปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบของอธิบดีกรมเจ้าท่า ผู้อำนวยการสำนักความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมทางน้ำ และหัวหน้ากลุ่มตรวจการเดินเรือในสังกัดกรมเจ้าท่า ผู้ออกคำสั่งทางปกครองที่ คค ๐๓๑๐.๕/สด.๒๕๐ และ ที่ คค ๐๓๑๐.๕/สด.๒๕๑"

ทะเบียน	
เรื่อง/ผู้ร้อง/ผู้ส่งเรื่อง	**ผู้ร้อง:**นางกษมา ทรงจิตรัตน์ และนายมนต์ชัย ทรงจิตรัตน์ เขตพระนคร กรุงเทพมหานคร **ผู้ส่งเรื่อง :** คณะกรรมาธิการการกฎหมาย การยุติธรรม และการตำรวจ วุฒิสภา
การดำเนินการ	๑๒ ม.ค. ๖๕ รับเรื่อง ๑๘ ม.ค. ๖๕ บันทึกความเห็น ๑๙ ม.ค. ๖๕ มติคณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๓/๒๕๖๕ มอบฯ อนุน้ำ ๐๙ ก.พ. ๖๕ คณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี พิจารณาครั้งที่ ๑ ๒๐ มิ.ย. ๖๕ กรมเจ้าท่าชี้แจง ๑๑ ก.ค. ๖๕ แจ้งผลฯ ผู้ร้อง ๒๐ ก.ค. ๖๕ คณะกรรมาธิการพิจารณาเสร็จ
การดำเนินการพิจารณา	การปฏิบัติหน้าที่ของกรมเจ้าท่าได้ดำเนินการตามอำนาจหน้าที่ภายใต้กรอบกฎหมายที่ให้อำนาจกรมเจ้าท่าออกคำสั่งรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างที่ล่วงล้ำลำน้ำได้ ประกอบกับกรณีข้อร้องเรียนดังกล่าวเป็นคดีที่อยู่ระหว่างการพิจารณาของศาลปกครองกลาง จึงเห็นควรให้ยุติเรื่อง แต่หากผู้ร้องเห็นว่ายังไม่ได้รับความเป็นธรรม สามารถยื่นเรื่องขอความเป็นธรรมเกี่ยวกับคดีในความผิดดังกล่าวต่อศาลต่อไปได้
หมายเหตุ	สถานะ : เรื่องเสร็จ ๗๙

ตัวอย่างเรื่องร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๕
"ความไม่เป็นธรรมในการจัดซื้อจัดจ้างโครงการจ้างที่ปรึกษาตรวจสอบทางด้านวิศวกรรมสร้างปั้นจั่นยกตู้สินค้าชนิดเดินบนราง (Rail Mounted Shore Side Gantry Crane) ขนาดยกน้ำหนักไม่น้อยกว่า ๔๐ เมตริกตัน จำนวน ๒ คัน (ทดแทน ปตส.๑๗,๑๘) เฉพาะเจาะจง ของการท่าเรือแห่งประเทศไทย"

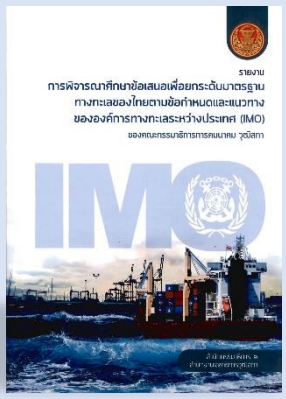
ทะเบียน	๔๑๘/๒๕๖๕
เรื่อง/ผู้ร้อง/ผู้ส่งเรื่อง	**ผู้ร้อง:**บริษัท แสงเพชรอินเตอร์เทค จำกัด อำเภอเมืองตราด จังหวัดตราด **ผู้ส่งเรื่อง :** สำนักงานประธานวุฒิสภา
การดำเนินการ	๐๕ ม.ค. ๖๖ รับเรื่อง ๐๕ ม.ค. ๖๖ บันทึกความเห็น ๑๘ ม.ค. ๖๖ มติ คณะกรรมาธิการ ครั้งที่ ๑/๒๕๖๖ มอบฯ อนุฯน้ำ ๐๑ ก.พ. ๖๖ อนุฯน้ำพิจารณาครั้งที่ ๑ ๐๑ ก.พ. ๖๖ คณะกรรมาธิการ พิจารณาเสร็จ
การดำเนินการพิจารณา	การท่าเรือแห่งประเทศไทยใช้วิธีจ้างแบบเฉพาะเจาะจง นั้นเป็นไปตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ ประกอบ ระเบียบกระทรวงการคลังว่าด้วยการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. ๒๕๖๐ รวมถึงกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง โดยในการให้สิทธิกับมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นที่ปรึกษาตรวจสอบทางด้านวิศวกรรมโครงสร้างปั้นจั่นแบบเฉพาะเจาะจง เนื่องจากมหาวิทยาลัยบูรพาเป็นหน่วยงานรัฐ ที่มีประสบการณ์รับจ้างเป็นที่ปรึกษาตรวจสอบโครงการและเพื่อเป็นการรักษาขีดความสามารถในการขนส่งสินค้าของประเทศไทย ทำให้ต้องจ้างบุคลากรที่มีความรู้ความเชี่ยวชาญในด้านวิศวกรรม พาณิชย์นาวี โลจิสติกส์และการบริหารโครงการเพื่อให้ตอบสนองตามเป้าหมายโครงการจึงต้องพิจารณาองค์ประกอบโดยรวม ไม่ได้มุ่งเน้นเฉพาะงานในด้านใดด้านหนึ่งเท่านั้น รวมถึงยังเป็นการส่งเสริมหน่วยงานรัฐ ให้สามารถนำองค์ความรู้ใช้ในการเรียนการสอนพัฒนาต่อยอดได้ในอนาคต จึงมีการกำหนดแบบวิธีเฉพาะเจาะจงดังกล่าว ทั้งนี้ ผู้ร้องเรียนพอใจ
หมายเหตุ	สถานะ : เรื่องเสร็จ ๑๐๑

ตัวอย่างเรื่องร้องเรียนประจำปี ๒๕๖๖
"ร้องเรียนความเหลื่อมล้ำ และความไม่เป็นธรรมในการกำหนดราคา อสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินค่าทดแทน เพื่อสร้างทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๓๒๑๔ ในท้องที่ตำบลสามโคก อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ครั้งที่ ๑/๒๕๖๕"

ทะเบียน	**๗๒/๒๕๖๖**
เรื่อง/ผู้ร้อง/ ผู้ส่งเรื่อง	**ผู้ร้อง:**นายอเนก อุบล นางปัทมา เยื่อปุย และพลตรีหญิง พัตรา พงษ์พานิช ตัวแทนกลุ่มผู้เสียหายและผู้ได้รับกระทบจากการเวนคืนที่ดินบ้านตองเปรอะ อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี **ผู้ส่งเรื่อง:**สำนักงานประธานวุฒิสภา
การดำเนินการ	๒๓ มี.ค. ๖๖ รับเรื่อง ๒๗ มี.ค. ๖๖ บันทึกความเห็น ๒๖ เม.ย. ๖๖ คณะกรรมาธิการพิจารณาครั้งที่ ๑ เชิญประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๖๖ (วันที่ ๒๖ เม.ย.๖๖) ๙ พ.ค.๖๖ คณะกรรมาธิการลงพื้นที่ ณ บ้านตองเปรอะ ตำบลสามโคก อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี กรณีไม่ได้รับความเป็นธรรมในการกำหนราคาอสังหาริมทรัพย์เบื้องต้น และเงินทดแทน เพื่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๓๒๑๔ ในท้องที่ตำบลสามโคก อำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี และร่วมประชุมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ณ ที่ว่าการอำเภอสามโคก
การดำเนินการพิจารณา	**มติที่ประชุม** (บันทึกการประชุม ครั้งที่ ๗ วันที่ ๒๖ เม.ย.๖๖) จากการชี้แจงข้อเท็จจริงของผู้ร้องเรียนและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ประชุมมีมติเห็นควรเดินทางลงพื้นที่เพื่อพิจารณาสภาพข้อเท็จจริงของพื้นที่ที่ถูกเวนคืน และร่วมประชุมหารือเพื่อให้ได้ แนวทางการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ณ ที่ทำการอำเภอสามโคก จังหวัดปทุมธานี ในวันอังคารที่ ๙ พฤษภาคม ๒๕๖๖ **ผลการลงพื้นที่** ๑. จังหวัดปทุมธานี จะดำเนินการตั้งคณะกรรมการเพื่อพิจารณาช่วยเหลือแก้ไขปัญหากรณีดังกล่าว ๒. คณะกรรมาธิการจะได้รวบรวมข้อมูลเพิ่มเติม ส่งให้กับกระทรวงคมนาคมต่อไป
หมายเหตุ	สถานะ : เรื่องเสร็จ ๑๐๖

รายงานการพิจารณาศึกษา

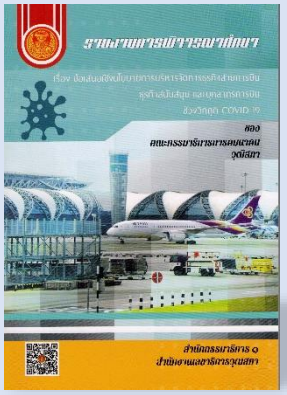
รายงานการพิจารณาศึกษา
ข้อเสนอเพื่อยกระดับมาตรฐานทางทะเลของไทย
ตามข้อกำหนดและแนวทางขององค์การทางทะเล
ระหว่างประเทศ (IMO)
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๒ พฤศจิกายน ๒๕๖๓)



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัย
และการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน
รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๔)

รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการแก้ไข
ปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
กรณีศึกษา การบริหารจัดการจราจรโดยใช้ระบบจราจร
และขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System : ITS)
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔)

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง การบูรณาการอุตสาหกรรมการบินกับภาคเศรษฐกิจ
ของชาติส่วนเศรษฐกิจการบินสำหรับการแพทย์
และดูแลสุขภาพ (Aviation Economy for Medical Care)
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔)



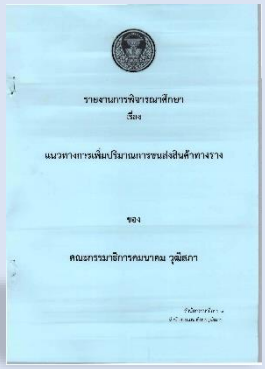
รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง
ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน
ธุรกิจสนับสนุนและบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤต COVID - 19
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔)

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง ผลกระทบจากการถมทะเล
ตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๖๔)

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพ
การขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕)

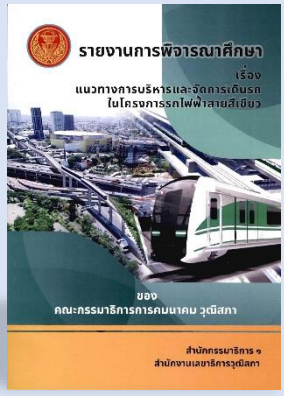
รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวโน้มการเพิ่มขีดความสามารถ
การแข่งขันด้านดิจิทัลโลจิสติกส์ไทย
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๑๘ มกราคม ๒๕๖๕)

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๕)

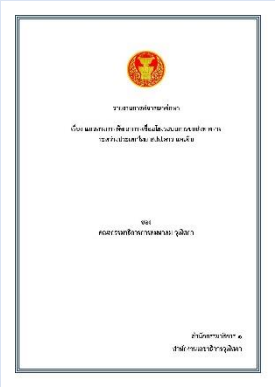


รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง มาตรการสนับสนุนสายการบินของไทย
ภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๖๕)

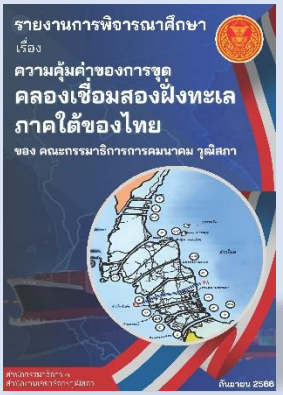
รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการบริหารและจัดการเดินรถ
ในโครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๖๕)



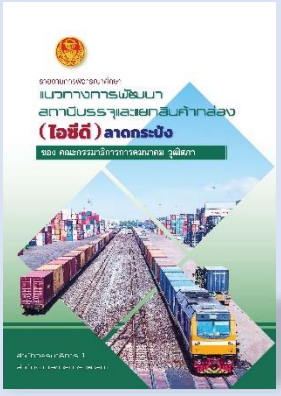
รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง การส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์
ของอากาศยานไร้คนขับ
โดยมาตรการความปลอดภัยด้านการบิน
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖)



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยง
ระบบการขนส่งทางรางระหว่างประเทศไทย
สปป.ลาว และจีน
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖)



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง ความคุ้มค่าของโครงการขุดคลอง
เชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันจันทร์ที่ ๙ ตุลาคม ๒๕๖๖)



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง
(ไอซีดี) ลาดกระบัง
(วุฒิสภาให้ความเห็นชอบเมื่อวันอังคารที่ ๒๔ ตุลาคม ๒๕๖๖)

การตั้งกระทู้ถาม

การตั้งกระทู้ถาม
จำนวน **๓๑** กระทู้

กระทู้ถาม
เป็นหนังสือ

กระทู้ถามด้วยหนังสือ
(ตอบแล้ว)

จำนวน ๗ เรื่อง

กระทู้ถามด้วยหนังสือ
(รอบรรจุเข้าระเบียบวาระ)

จำนวน ๘ เรื่อง

กระทู้ถามด้วยหนังสือ
(ตอบใน
ราชกิจจานุเบกษาแล้ว)

จำนวน ๑๖ เรื่อง

❖ กระทู้ถามด้วยหนังสือ (ตอบแล้ว) จำนวน ๗ เรื่อง

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๑	เร่งสร้างความปลอดภัยทางถนน	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	นายกรัฐมนตรี	นายนิพนธ์ บุญญามณี รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงมหาดไทย เป็นผู้ตอบกระทู้ ในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๙ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๖๒
๒	โครงการรถไฟความเร็วสูงกรุงเทพมหานคร – นครราชสีมา - หนองคาย	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ตอบกระทู้ ในการประชุมวุฒิสภาครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันจันทร์ที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓
๓	ปัญหาการดำเนินโครงการระบบตั๋วร่วมขนส่งสาธารณะ	พล.อ. ยอดยุทธ บุญญาธิการ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ตอบกระทู้ ในการประชุมวุฒิสภาครั้งที่ ๑๘ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันจันทร์ที่ ๑๐ สิงหาคม ๒๕๖๓
๔	โครงการรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	นายถาวร เสนเนียม รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นผู้ตอบกระทู้ ในการประชุมวุฒิสภาครั้งที่ ๒๐ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันจันทร์ที่ ๑๗ สิงหาคม ๒๕๖๓
๕	การพัฒนาการขนส่งทางทะเล	พล.ร.อ. ชุมนุม อาจวงษ์	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ตอบกระทู้ถามในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๖	โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land Bridge)	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ตอบกระทู้ถามในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่สอง) วันจันทร์ที่ ๒๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๔
๗	การปรับปรุงทางหลวงหมายเลข ๑๐๙๕ ระหว่างจังหวัดเชียงใหม่ - จังหวัดแม่ฮ่องสอน	นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม	นายอธิรัฐ รัตนเศรษฐ รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม ผู้ตอบกระทู้ถามในการประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๓ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันจันทร์ที่ ๔ กรกฎาคม ๒๕๖๕

❖ กระทู้ถามด้วยหนังสือ (รอบรรจุเข้าระเบียบวาระ) จำนวน ๘ เรื่อง

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๑	โครงการอ่างเก็บน้ำในพื้นที่จังหวัดปราจีนบุรี	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	นายกรัฐมนตรี	เสนอเมื่อวันที่ ๔ พ.ย. ๒๕๖๓
๒	แนวทางการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศมาเลเซีย	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖
๓	แนวทางการเชื่อมโยงระบบคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖
๔	การพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๕	การส่งเสริมให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖
๖	การเร่งรัดการตราพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖
๗	โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน (Landbridge)	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖
๘	โพงพางที่กีดขวางทางน้ำและการสัญจรทางเรือในทะเลสาบสงขลา	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	นายกรัฐมนตรี	เสนอวันที่ ๑๘ กันยายน ๒๕๖๖

❖ กระทู้ถามด้วยหนังสือ (ตอบในราชกิจจานุเบกษาแล้ว) จำนวน ๑๖ เรื่อง

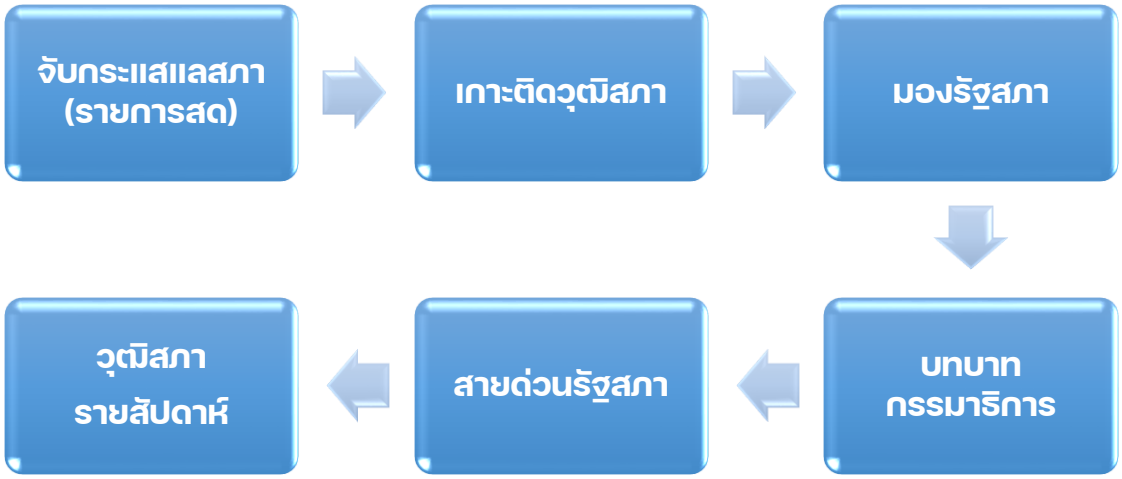
ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๑	ความก้าวหน้าการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่ - กาญจนบุรี	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๖ ตอนพิเศษ ๒๖๙ ง วันที่ ๓๐ ตุลาคม ๒๕๖๒ หน้า ๒ – ๖
๒	การขยายสัญญาสัมปทานโครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๒ (ทางพิเศษศรีรัช)	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๑๑๑ ง วันที่ ๑ พฤษภาคม ๒๕๖๓ หน้า ๒๑ – ๒๕
๓	แผนพัฒนาพิเศษทางหลวงระหว่างเมือง หมายเลข ๘ สายนครปฐม - ชะอำ	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๒๕๐ ง วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ หน้า ๓๙ – ๔๑

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๔	กระทู้ถาม เรื่อง โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ ๓ สายเหนือ เพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษ ในแนวตะวันออก – ตะวันตก (East – West Corridor) อย่างสมบูรณ์	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๗ ตอนพิเศษ ๒๕๐ ง วันที่ ๒๖ ตุลาคม ๒๕๖๓ หน้า ๔๒ – ๔๘
๕	ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ.	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๗๕ ง วันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๔ หน้า ๒๐ – ๒๓
๖	การขนส่งสินค้าทางรางเพิ่มขึ้น	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๑๒๔ ง วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ หน้า ๑๑ – ๒๒
๗	การประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) ที่ลาดกระบัง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๑๒๔ ง วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ หน้า ๒๓ – ๓๒
๘	นโยบายปรับเพิ่มอัตราความเร็วของรถยนต์ทุกประเภทบนถนนที่มีช่องจราจร ตั้งแต่ ๔ ช่องขึ้นไป จาก ๙๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น ๑๒๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๑๒๔ ง วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ หน้า ๔๔ – ๕๐
๙	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำตาล ช่วงแคราย-ลำสาลี (บึงกุ่ม)	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๑๒๔ ง วันที่ ๙ มิถุนายน ๒๕๖๔ หน้า ๕๑ – ๕๗
๑๐	การก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูง ช่วงบางซื่อ - ดอนเมือง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๒๗๔ ง วันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ หน้า ๓๔ – ๔๓

ลำดับ	กระทู้ถามเรื่อง	ผู้ตั้งกระทู้ถาม	ถามถึง	หมายเหตุ
๑๑	สถานีขนส่งผู้โดยสาร กรุงเทพ	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๒๗๔ ง วันที่ ๘ พฤศจิกายน ๒๕๖๔ หน้า ๔๔ – ๔๘
๑๒	การเทียบเท่าวัสดุและวิธีการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	นายกรัฐมนตรี	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๘ ตอนพิเศษ ๓๐๒ ง วันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ หน้า ๔๒ – ๔๗
๑๓	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว - สำโรง	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๑๑๘ ง วันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕ หน้า ๔๓ – ๔๗
๑๔	การพัฒนาที่ดินย่านสถานีกรุงเทพ (หัวลำโพง)	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๑๑๘ ง วันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕ หน้า ๔๘ – ๕๒
๑๕	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข ๖ (M๖) สายบางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา	นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตอบในราชกิจจานุเบกษา เล่ม ๑๓๙ ตอนพิเศษ ๑๑๘ ง วันที่ ๒๖ พฤษภาคม ๒๕๖๕ หน้า ๕๓ – ๕๘
๑๖	ความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลจากองค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)	พล.ร.อ. พัลลภ ตมิศานนท์	รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม	ตกไปเนื่องจากคณะรัฐมนตรีทั้งคณะ พ้นจากตำแหน่ง

การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์งาน ของคณะกรรมาธิการให้ประชาชนรับทราบ

คณะกรรมาธิการออกรายการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ผลงานของคณะกรรมาธิการ



กมธ.การคมนาคม วุฒิสภา หารือแลกเปลี่ยนความเห็นเกี่ยวกับการบริหารงาน กับคณะผู้บริหารกลุ่มบริษัทการบินไทย

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By คณรัตน์ ยินดีมิตร 2023-02-14 16:02:00 39

ประธานคณะอนุ กมธ. ด้านโลจิสติกส์ วุฒิสภา พิจารณาแนวทางปัญหารถบรรทุกน้ำหนักเกิน และรถบรรทุกที่ผิดกฎหมาย

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By ณัฐพล สงวนทรัพย์ 2023-07-03 09:59:00 67

กมธ.คมนาคม วุฒิสภา ติดตามความคืบหน้าการดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง-สีชมพู และสายสีส้ม

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By คณรัตน์ ยินดีมิตร 2023-05-16 18:00:00 152

สว.สุรเดช ขอให้กระทรวงคมนาคม ขยายทางหลวงสาย ปราจีนบุรี – กบินทร์บุรี (แนวใหม่) ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดทั้งเส้น เพื่อลดอุบัติเหตุ และเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางของประชาชน

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By ณัฐพล สงวนทรัพย์ 2023-08-08 10:30:00 705

อนุ กมธ.การคมนาคมทางบกและทางราง วุฒิสภา มองรัฐควรเปิดโอกาสให้เอกชนร่วมธุรกิจขนส่งทางราง เพื่อสร้างรายได้เข้าประเทศ

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By ณัฐเดช เอียดปุ้ม 2023-03-09 15:39:00 119

กมธ.คมนาคม วุฒิสภา รับหนังสือจากประชาชนบ้านตองเปรอะ จ.ปทุมธานี หลังเดือดร้อนกรณีได้รับค่าเวนคืนที่ดินไม่เป็นธรรม

หมวดหมู่ : หมวดหมู่ข่าววิทยุ

By ณัฐเดช เอียดปุ้ม 2023-03-22 15:09:00 217

ส่วนที่ ๓

สรุปผลการดำเนินงาน ของคณะอนุกรรมาธิการ ในคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

คณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง

นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ

พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่หนึ่ง

นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สอง

นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สาม

นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองประธานคณะกรรมาธิการ
คนที่สี่

นายเกรียงไกร ช่วยดำรงสกุล
อนุกรรมาธิการ

พล.ต.ท. บริหาร เสี่ยงอารมณ์
อนุกรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางบกและทางราง
(ต่อ)

นายพีรกันต์ แก้ววงศ์วัฒนา
อนุกรรมาธิการ

นายณรงค์ศักดิ์ แก้วเมืองเพชร
อนุกรรมาธิการ

นายสถาพร เขียววิมล
อนุกรรมาธิการ

นายสุรินทร์ จิรวิศิษฏ์
อนุกรรมาธิการ

นายวรรณศักดิ์ ทรายแก้ว
เลขานุการคณะกรรมาธิการ

สรุปผลการดำเนินงาน ของคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง (รอบ ๕ ปี)

คณะอนุกรรมาธิการ ได้พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางบกและทางรางของประเทศให้สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ โดยได้พิจารณาประเด็นสำคัญ ทั้งในระดับนโยบาย และปัญหาด้านการคมนาคมและการขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อประชาชน

๑. พิจารณาการเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองด้วยระบบรางในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล และการเตรียมความพร้อมในการเชื่อมโยงระบบขนส่งและการจราจรเพื่อรองรับการเปิดใช้สถานีรถไฟกลางบางซื่อ โดยคณะอนุกรรมาธิการขอรับทราบข้อมูลจากหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ ได้แก่ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และกรมทางหลวง ซึ่งแต่ละหน่วยงานได้มีการดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง โดยการรถไฟแห่งประเทศไทย ได้มีการบูรณาการแผนการพัฒนาพื้นที่ศูนย์พหลโยธิน (สถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์) ในการเชื่อมโยงโครงข่ายได้มีการจัดจราจรโดยรอบสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ และจัดเตรียมที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล (ชั้นใต้ดิน) จำนวน ๑,๖๐๐ คัน และจัดให้มีที่จุดจอดรับ – ส่ง ผู้โดยสาร สำหรับโครงการพัฒนาโครงข่ายการเดินทางโดยรอบสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ ได้กำหนดเส้นทางระบบขนส่งมวลชนขนาดรอง (BRT) โดยรอบพื้นที่ของสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์และบริเวณสวนจตุจักร และมีทางเดินเชื่อมต่อลอยฟ้า (Skywalk) ความกว้าง ๖ เมตร ความยาว ๑,๒๗๐ เมตร ให้เชื่อมต่อระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์กับสถานีรถไฟฟ้า BTS จตุจักร และ MRT หมอชิตขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษารูปแบบ เพื่อให้ผู้โดยสารใช้เป็นทางเลือกในการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชนจากสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์เข้าสู่พื้นที่ชั้นในของกรุงเทพมหานคร โดยระบบขนส่งมวลทางราง ในส่วนของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย ในด้านการเชื่อมโยงระหว่างสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์กับรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงินของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย มีการเชื่อมต่อกันบริเวณชั้นใต้ดินเพื่อเป็นการเพิ่มความสะดวกในการเชื่อมต่อการเดินทาง และสนับสนุนการใช้ระบบการขนส่งมวลชน สำหรับโครงการรถไฟฟ้าในการกำกับดูแลของกรุงเทพมหานคร มีโครงการที่กรุงเทพมหานครรับผิดชอบดำเนินการหลายเส้นทาง ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว โครงการรถไฟฟ้าสายสีทอง เชื่อมต่อกับรถไฟฟ้าสายสีเขียว สายสีแดง และสายสีม่วง โครงการระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานครส่วนต่อขยายสายสีลม ตอนที่ ๓ (ช่วงบางหว้า - ตลิ่งชัน) โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา (ช่วงวัชรพล - ทองหล่อ) โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีเทา (ช่วงลุมพินี - ท่าพระ) โครงการรถไฟฟ้ารางเบา (Light Rail Transit) สายบางนา - ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการรถไฟฟ้ารางเดี่ยว (Monorail) สายสีฟ้า (ช่วงดินแดง - สาทร) ในส่วนของ**กรมทางหลวง**นั้นไม่มีโครงข่ายจราจรหลักที่เชื่อมต่อไปยังสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์โดยตรง แต่จะมีโครงข่ายจราจรหลักบริเวณรอบนอก เช่น ถนนวิภาวดีรังสิต และถนนติวานนท์ ซึ่งกรมทางหลวงได้มีการปรับปรุงบริเวณถนนวิภาวดีรังสิต เพื่อสนับสนุนการเชื่อมต่อในการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหรือระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางไปยังสถานีต่าง ๆ ของรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดง

ในการพิจารณาประเด็นการเชื่อมโยงโครงข่ายและระบบขนส่งมวลชนในเขตเมืองด้วยระบบรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาเห็นควรให้มีการสนับสนุนให้ประชาชนใช้บริการระบบขนส่งมวลชนเพิ่มมากขึ้น เพื่อให้มีการนำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามายังสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ให้น้อยที่สุด โดยการอำนวยความสะดวกในการนำสัมภาระขนาดใหญ่เข้ามาในระบบรถไฟฟ้า และเพิ่มพื้นที่จอดสำหรับรถขนส่งสาธารณะบริเวณสถานีกลางกรุงเทพอภิวัฒน์ รวมถึงการสนับสนุนให้มีการนำผลการศึกษาเรื่องการใช้ระบบรถไฟฟ้ามาใช้แทนรถไฟดีเซล ที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้เคยศึกษาไว้มาพิจารณาทบทวนเพื่อศึกษาความเป็นไปได้เพื่อสนับสนุนการนำระบบรถไฟฟ้ามาใช้ เพื่อขนส่งผู้โดยสารจากพื้นที่รอบนอกเข้าสู่กรุงเทพมหานคร เช่น ในเส้นทางกรุงเทพมหานคร - ลพบุรี - มาบกะเบา - นครปฐม - ฉะเชิงเทรา นอกจากนั้นเห็นควรเร่งรัดให้มีการพัฒนาระบบตั๋วร่วม หรือระบบการชำระค่าบริการ โดยนำเทคโนโลยีต่าง ๆ มาใช้ เช่น e - wallet Barcode เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวก และจูงใจให้ประชาชนมาใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น

๒. พิจารณาติดตามความคืบหน้าโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land Bridge) จากจังหวัดชุมพรไปยังจังหวัดระนองเพื่อยกระดับท่าเรือสินค้า

ตามที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินการโครงการศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุน (Business Development Model) และศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งเพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อดำเนินการศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ การเงิน วิศวกรรม สังคม และออกแบบรายละเอียดเบื้องต้นและประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมทั้งจัดทำรายงานการศึกษาวิเคราะห์โครงการ และวิเคราะห์จัดทำรูปแบบการพัฒนาและการลงทุน ซึ่งได้มีการลงนามในสัญญาจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาความเหมาะสม ออกแบบเบื้องต้น ประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและวิเคราะห์รูปแบบโมเดลการพัฒนาการลงทุนโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เพื่อพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ เชื่อมโยงการขนส่งระหว่างอ่าวไทยและอันดามัน เมื่อวันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๖๔ โดยบริษัทที่ปรึกษาฯ ได้เสนอรายละเอียดเบื้องต้นให้กับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และได้เห็นชอบต่อรายละเอียดดังกล่าวแล้ว

โครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย (Land Bridge) จากจังหวัดชุมพรไปยังจังหวัดระนองเพื่อยกระดับท่าเรือสินค้าดังกล่าวนั้น คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาเห็นว่าควรพิจารณาวัตถุประสงค์ของโครงการว่าเป็นการส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศระหว่างฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน หรือมีวัตถุประสงค์เพื่อให้โครงการ Land Bridge มีขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อจูงใจผู้ประกอบการสายเรือต่าง ๆ มาใช้บริการแทนช่องแคบมะละกา ซึ่งหากมีการกำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจนจะส่งผลต่องบประมาณที่จะต้องใช้ในการดำเนินโครงการ

ทั้งนี้ หากมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าในประเทศระหว่างฝั่งอ่าวไทยกับฝั่งทะเลอันดามัน อาจไม่จำเป็นต้องก่อสร้างท่าเรือชุมพร แต่อาจก่อสร้างท่าเรือระนองให้มีขนาดเล็กลง และก่อสร้างโครงข่ายทางรางรถไฟจากท่าเรือระนองไปยังจังหวัดชุมพร และท่าเรือแหลมฉบัง และหากโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันในเรื่องการขนถ่ายสินค้ากับท่าเรือสิงคโปร์และช่องแคบมะละกา รัฐบาลจะต้องลงทุนสร้างก่อสร้างท่าเรือระนอง และท่าเรือชุมพร โดยใช้งบประมาณสูงถึง ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท ซึ่งการที่จะนำงบประมาณแผ่นดินไปลงทุนดำเนินโครงการ Land Bridge ที่เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่อาจจะต้องใช้งบประมาณ ๑๐๐,๐๐๐ ล้านบาท นั้น จะต้องพิจารณาให้ความสำคัญในเรื่อง Demand Side ให้มีความชัดเจน เพราะเมื่อลงทุนไปแล้วจะเกิดความคุ้มค่าของงบประมาณหรือไม่ นอกจากนั้นจะต้องมีข้อมูลตัวเลขที่ชัดเจนเกี่ยวกับระยะเวลาในการดำเนินการขนถ่ายสินค้า การถ่ายลำสินค้า (Transshipment) มีความสะดวกมากน้อยเพียงใด และหากผู้ประกอบการเปลี่ยนมาใช้บริการโครงการ Land Bridge จะทำให้ผู้ประกอบการสามารถลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ได้มากน้อยเพียงใด

๓. พิจารณาติดตามโครงการความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

โครงการความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน มีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องคือ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) หรือ สพพ. ได้ก่อตั้งเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๔๘ ในช่วงที่ประเทศมีสถานะเป็น Upper Middle Income Country หรือประเทศที่รายได้ปานกลางสูงประกอบกับนโยบายด้านการต่างประเทศที่จะให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากสามารถสะท้อนผลประโยชน์กลับมายังประเทศไทยได้อย่างชัดเจน และเพื่อสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้านด้วยอีกทางหนึ่ง ในช่วงแรกเน้นการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนน และสะพาน เป็นต้น แต่ช่วงในระยะหลังเมื่อเกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ จึงได้มีการขยายความร่วมมือในด้านสาธารณสุขและด้านดิจิทัลเพิ่มขึ้น สำหรับความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งออกเป็น ๒ ด้าน คือ **(๑) ด้านวิชาการ** เป็นการให้ความช่วยเหลือเกี่ยวกับการฝึกอบรมและการศึกษาออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน และ **(๒) ด้านการเงิน** เป็นการช่วยเหลือด้านเงินกู้ (Concessional Loan) หรือเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำ และให้กู้ยืมในระยะยาว โดยที่ผ่านมา สพพ. ได้ให้ ความร่วมมือกับสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (สปป.ลาว) มากที่สุดเป็นวงเงินประมาณ ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท นอกจาก สพพ. ให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศกัมพูชาสปป.ลาว เมียนมา และเวียดนาม แล้ว ในระยะต่อมายังได้ขยาย ความร่วมมือไปยังประเทศภูฏาน ศรีลังกา และติมอร์เลสเต ซึ่งได้มีการกำหนดเงื่อนไขเกี่ยวกับงานก่อสร้างต้องให้ผู้รับเหมาและผู้ควบคุมงานเป็นคนสัญชาติไทย และยังกำหนดให้มีการนำสินค้าและบริการจากประเทศไทยอย่างน้อยครึ่งหนึ่งของมูลค่าโครงการไปยังประเทศผู้รับความช่วยเหลือ จึงทำให้ประเทศที่ขอรับความช่วยเหลือที่มีพื้นที่ห่างไกลมีต้นทุนด้านการขนส่งสูงมากกว่าปกติและเกิดความไม่คุ้มค่าในการดำเนินงาน

คณะอนุกรรมาธิการเห็นว่าโครงการความร่วมมือในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกและทางรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านดังกล่าว สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) เป็นหน่วยงานขนาดเล็กแต่มีภารกิจในการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศกัมพูชา สปป.ลาว และสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ซึ่งความร่วมมือดังกล่าวก่อให้เกิดผลประโยชน์กับประเทศเป็นอย่างมาก อีกทั้ง ใช้งบประมาณในการดำเนินการจำนวนไม่มาก จึงถือได้ว่าเป็นหน่วยงานที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาประเทศและการสร้างความสัมพันธ์อันดีกับประเทศเพื่อนบ้าน

๔. การพิจารณาปัญหาการบริหารจัดการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง)

การดำเนินงานของสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) ยังมีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานมากพอสมควร โดยเฉพาะ**ปัญหาด้านการบริหารจัดการสัญญาสัมปทาน**ที่ยังไม่มีผู้รับสัมปทานสถานีฯ ที่ชัดเจนเป็นระยะเวลานานถึง ๑๒ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๖) เนื่องจากยังไม่สามารถดำเนินการสรรหาเอกชนร่วมทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีฯ ได้ เนื่องจากกระทรวงคมนาคมและการรถไฟแห่งประเทศไทยยังมีความเห็นที่ไม่ตรงกัน ในเรื่องรายงานการวิเคราะห์และศึกษาโครงการสรรหาเอกชนเพื่อร่วมลงทุนเป็นผู้ประกอบการสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ไอซีดี) ลาดกระบัง **และปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีฯ** ซึ่งรวมถึงการจราจรติดขัดภายในสถานี อันเนื่องมาจากประสิทธิการบริหารจัดการภายใน ตลอดปัญหาพื้นที่จุดกลับรถบริเวณหน้าสถานีขนส่งสินค้าร่มเกล้าของกรมการขนส่งทางบก โดยผิวถนนมีการชำรุดและเสียหายมากเนื่องจากปัญหาการระบายน้ำที่เป็นปัญหาหลัก และเส้นทางการจราจรมีจุดกลับรถหลายจุดทำให้รถบรรทุกต้องวนกลับรถหลายรอบกว่าจะเข้าไปยังสถานีฯ ได้ทำให้การจราจรเคลื่อนตัวได้ช้าและติดขัดต่อเนื่อง ส่งผลภาครัฐสูญเสียรายได้และเสียโอกาสทางเศรษฐกิจและศักยภาพในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ นอกจากนั้น ปัญหาการจราจรยังเป็นการเพิ่มต้นทุนแก่ผู้ประกอบการขนส่งอย่างมาก ตลอดจนทำให้เกิดมลภาวะและฝุ่นพิษ PM ๒.๕ เป็นต้น อีกทั้งยังไม่เป็นไปตามยุทธศาสตร์การพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทยระยะ ๒๐ ปี ที่มุ่งเน้นการขนส่งที่มีประสิทธิภาพการขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อการขนส่งที่ยั่งยืน ซึ่งปัญหาดังกล่าวขาดการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาเห็นว่าปัญหาการบริหารจัดการสัมปทานสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง (ICD ลาดกระบัง) นั้น กระทรวงคมนาคมควรเร่งรัดนำเสนอผลการคัดเลือกและร่างสัญญาฯ ไปยังคณะรัฐมนตรีชุดใหม่โดยจะทำการรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี เพื่อให้เกิดความก้าวหน้าในการแก้ปัญหาสัญญาสัมปทาน และสำหรับ**ปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณสถานีฯ** นั้น การรถไฟแห่งประเทศไทยควรบริหารจัดการพื้นที่ลานจอด ไม่ให้รถบรรทุกจากภายนอกเข้ามาจอดในสถานีฯ แบบประจำ และเร่งรัดผู้ประกอบการสถานีฯ ทั้ง ๖ ราย ให้บริหารพื้นที่เพิ่มเครื่องมือยกขนและจัดการจราจร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรับส่งตู้คอนเทนเนอร์สินค้าและลดระยะเวลารอคอย พัฒนาพื้นที่ที่ชำรุดภายในสถานีฯ บังคับใช้กฎหมายจราจรกับผู้กระทำผิดกฎหมายอย่างเข้มงวดและต่อเนื่อง รวมทั้ง การปรับปรุงและพัฒนาพื้นที่การเข้า - ออก สถานีฯ โดยการก่อสร้าง Directional Ramp เชื่อมต่อโครงการทางยกระดับศรีนครินทร์ - สุวรรณภูมิ ของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย จำนวน ๓ ตัว และ Ramp เชื่อมต่อการเดินทางจาก ทล. ๓๗๐๑ (จากกรุงเทพมหานคร) เข้าสู่ ICD ลาดกระบัง โดยตรงต่อไป

๕. พิจารณาติดตามความคืบหน้าการแก้ไขปัญหาการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเขตที่ผ่านชุมชนเมืองเพชรบุรี (โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม – ชุมพร สัญญาที่ ๒ หนองปลาไหล – หัวหิน)

ปัญหาการก่อสร้างสะพานข้ามทางรถไฟบริเวณจุดตัดทางรถไฟในเขตที่ผ่านชุมชนเมืองเพชรบุรี (โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม - ชุมพร สัญญาที่ ๒ หนองปลาไหล - หัวหิน) ทั้ง ๑๐ จุด ในพื้นที่ที่ผ่านเทศบาลเมืองเพชรบุรี ได้มีการร้องเรียนจากประชาชนในพื้นที่มาโดยตลอด โดยประสงค์ให้มีการก่อสร้างเป็นทางรถไฟยกระดับผ่านพื้นที่เมืองเพชรบุรี หรือก่อสร้างเป็นทางรถไฟเลี่ยงเมือง แทนการก่อสร้างเป็นสะพานรถยนต์ยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) จากการร้องเรียนดังกล่าวหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและประชาชนในพื้นที่ได้พิจารณาหารือร่วมกันถึงรูปแบบที่เหมาะสมมาตามลำดับ ซึ่งปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างเป็นจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับโดยใช้เครื่องกั้นทางอัตโนมัติแทน แต่ทั้งนี้ รูปแบบดังกล่าวจะส่งผลถึงความปลอดภัยในการสัญจรของประชาชนและปัญหาการจราจรติดขัด และส่งผลต่อประสิทธิภาพในการเดินรถของการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อเปิดให้บริการโครงการรถไฟทางคู่ ประชาชนในพื้นที่จึงได้ร้องเรียนเพื่อขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทย ก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้ง ๑๐ จุด ตามรูปแบบเดิมที่การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบในตอนแรก สำหรับรูปแบบการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟของโครงการฯทั้ง ๑๐ จุด การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการก่อสร้างทางลอดเป็นสะพานเหล็กให้รถยนต์ลอดได้ จำนวน ๒ จุด และดำเนินการปิดทางลักผ่านถาวร จำนวน ๑ จุด ส่งผลให้เหลืออีก ๗ จุด ที่ยังมีประเด็นร้องเรียนของประชาชน

จากการเดินทางไปศึกษาดูงานในพื้นที่ของคณะกรรมาธิการการคมนาคม เมื่อวันอังคารที่ ๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ได้รับทราบถึงข้อจำกัดของการดำเนินโครงการดังกล่าว โดยทราบว่าสัญญาการก่อสร้างโครงการดังกล่าวกำลังจะครบกำหนดระยะเวลาตามสัญญา รวมถึงในบางจุดพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินเพื่อก่อสร้างสะพานกลับรถได้หมดอายุลงแล้ว ดังนั้นคณะกรรมาธิการและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการหารือและได้มีมติให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการสำรวจพื้นที่ว่าพื้นที่ใดสามารถดำเนินการก่อสร้างเป็นสะพานรถยนต์ยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) ได้ โดยไม่มีเงื่อนไขของระยะเวลาสิ้นสุดของพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน การรถไฟแห่งประเทศไทยได้นำเสนอข้อมูลว่าจากการสำรวจพื้นที่จุดก่อสร้าง ผลการสำรวจพบว่าพื้นที่ก่อสร้างทั้ง ๑๐ จุด ได้ดำเนินการก่อสร้างจุดข้ามทางรถไฟตามรูปแบบ ๗ จุด ดำเนินการปิดทางลักผ่านถาวร จำนวน ๑ จุด ดังนั้นจุดตัดที่ยังมีปัญหาจะเหลือเพียง ๗ จุด โดยมี ๔ จุด ที่ติดเงื่อนไขในเรื่องของระยะเวลาสิ้นสุดพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน ดังนั้น จึงเหลือจุดตัดที่สามารถดำเนินการก่อสร้างเป็นสะพานรถยนต์ยกระดับข้ามทางรถไฟ (Overpass) และจุดกลับรถรูปแบบเกือกม้าได้จำนวน ๓ จุด โดยใช้งบประมาณรวมทั้งสิ้นจำนวน ๒๖๐ ล้านบาท ซึ่งได้แก่ **จุดที่ ๑** กม. ๑๔๙ +๖๐๐ (แยกดอนคาน) ใช้งบประมาณจำนวน ๑๐๐ ล้านบาท (สัญญาเดิม ๖๐ ล้านบาท) **จุดที่ ๖** กม. ๑๕๒+๕๐๐ (แยกบ้านแหลม) ใช้งบประมาณจำนวน ๘๐ ล้านบาท (สัญญาเดิม ๗๐ ล้านบาท) และ**จุดที่ ๑๐** กม.๑๕๔+๙๕๓ (ทางข้ามไปมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี) ใช้งบประมาณ จำนวน ๘๐ ล้านบาท (สัญญาเดิม ๖๐ ล้านบาท)

นอกจากนี้ การรถไฟแห่งประเทศไทยได้รายงานว่า โครงการรถไฟทางคู่สายใต้ ช่วงนครปฐม - ชุมพร สัญญาที่ ๒ หนองปลาไหล - หัวหิน) คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติกรอบวงเงินงบประมาณไว้จำนวน ๗,๖๗๖.๙๓ ล้านบาท โดยการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงนามในสัญญากับผู้รับจ้างไปจำนวน ๗,๕๒๐ ล้านบาท ส่งผลให้เหลืองบประมาณตามกรอบวงเงินอีกประมาณ ๑๕๖ ล้านบาท ซึ่งงบประมาณตามกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ไม่สามารถนำมาดำเนินก่อสร้างได้ครบทั้ง ๓ จุด ดังกล่าวข้างต้นจากการรายงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ในประเด็นปัญหาดังกล่าวคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาเห็นว่า งบประมาณตามกรอบวงเงินอีกประมาณ ๑๕๖ ล้านบาท ซึ่งงบประมาณตามกรอบวงเงินที่คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติไว้ไม่สามารถนำมาดำเนินก่อสร้างได้ครบทั้ง ๓ จุด (จุดที่ ๑ กม.๑๔๙+๖๐๐ (แยกดอนคาน) ใช้งบประมาณจำนวน ๑๐๐ ล้านบาท จุดที่ ๖ กม.๑๕๒+๕๐๐ (แยก จส.)ใช้งบประมาณจำนวน ๘๐ ล้านบาท จุดที่ ๑๐ กม.๑๕๔+๙๕๓ (ทางข้ามไปมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี)ใช้งบประมาณจำนวน ๘๐ ล้านบาท) จึงเห็นควรให้การรถไฟแห่งประเทศไทยดำเนินการก่อสร้างจำนวน ๒ จุด คือ จุดที่ ๑ กม.๑๔๙+๖๐๐ (แยกดอนคาน) และจุดที่ ๑๐ กม.๑๕๔+๙๕๓ (ทางข้ามไปมหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี) โดยขอให้การรถไฟแห่งประเทศไทยพิจารณาออกแบบให้มีความเหมาะสมกับงบประมาณที่ยังเหลืออยู่ เพื่อให้สามารถดำเนินการก่อสร้างจุดตัดทางรถไฟทั้ง ๒ จุดได้ตามงบประมาณอันจะเป็นการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดให้กับประชาชนในพื้นที่ได้และลดแรงกดดันจากการร้องเรียนของประชาชนในพื้นที่ สำหรับจุดตัดทางรถไฟอื่น เช่น จุดที่ ๖ กม.๑๕๒+๕๐๐ (แยกบ้านแหลม) และจุดที่มีเงื่อนไขของระยะเวลาสิ้นสุดพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินที่จะต้องดำเนินการออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดินใหม่ รวมทั้งการของบประมาณเพิ่มเติม การรถไฟแห่งประเทศไทยสามารถดำเนินการขอรับจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมตามระเบียบและกฎหมายที่เกี่ยวข้องต่อไปได้

นอกจากคณะอนุกรรมาธิการจะได้พิจารณาในประเด็นต่าง ๆ ทั้งในระดับนโยบายและปัญหาด้านการคมนาคมและการขนส่งที่ส่งผลกระทบต่อประชาชนแล้วนั้น ในช่วงระยะเวลา ๕ ปี ที่ผ่านมา ได้เกิดสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID -19) ซึ่งส่งผลกระทบต่อภาคส่วนต่าง ๆ ทั้งภาคเศรษฐกิจ ภาคสังคม รวมทั้งภาคการคมนาคมและการขนส่ง คณะอนุกรรมาธิการยังได้พิจารณาเรื่องมาตรการเพื่อความปลอดภัยของประชาชนจากการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะระหว่างสถานการณ์การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) ทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ของหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบ เพื่อความปลอดภัยของประชาชนผู้ใช้บริการระบบการขนส่งสาธารณะ โดยหน่วยงานที่ให้บริการระบบขนส่งสาธารณะต่าง ๆ เช่น กรมการขนส่งทางบก องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร เป็นต้น ได้ดำเนินมาตรการป้องกัน และควบคุมการระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ (COVID - 19) อย่างเข้มข้น ทั้งในส่วนของพนักงาน ผู้โดยสาร รวมทั้งอาคารสถานที่ เช่น การจัดตั้งจุดคัดกรองเพื่อเฝ้าระวังการติดเชื้อ การตรวจวัดอุณหภูมิทั้งผู้โดยสารและพนักงานก่อนเข้าระบบในทุกสถานี การให้ผู้ใช้บริการสวมหน้ากากตลอดขณะใช้บริการ และจัดเจลแอลกอฮอล์ฆ่าเชื้อ ให้ผู้โดยสารใช้มาตรการระยะห่างทางสังคม (Social Distancing) เช็ดทำความสะอาดและฉีดน้ำยาฆ่าเชื้อโรคภายในขบวนรถไฟฟ้าและบริเวณที่ผู้โดยสาร ต้องสัมผัสเป็นประจำ เมื่อขบวนรถไฟฟ้าถึงสถานีปลายทางดำเนินมาตรการลดการสัมผัสเงินสด เพื่อป้องกันการแพร่กระจายของเชื้อไวรัสโควิด – 19 เพิ่มช่องทางการเติมเงินบัตรโดยสาร เป็นต้น

ประมวลภาพกิจกรรม
ของคณะอนุกรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการ ด้านการคมนาคมทางน้ำ และการพาณิชยนาวี

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี

พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ

พล.ร.อ. พงศกร กุวานนท์
อนุกรรมาธิการ

ร.อ. นคร น. กุลศรีรัตน์
อนุกรรมาธิการ

ว่าที่ ร.ต. เลิศณรงค์ สุวรรณ
อนุกรรมาธิการ

นายวัฒกร ชาติวิวัฒน์พรชัย
อนุกรรมาธิการ

รศ. จิตติชัย รุจนกนกนาฎ
อนุกรรมาธิการ

พล.ร.ต. สมเจตน์ คงรอด
อนุกรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี
(ต่อ)

น.ต. กัมพล จิระสถิตย์
อนุกรรมาธิการ

ดร. มนต์ชัย พินิจจิตรสมุทร
อนุกรรมาธิการ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
อนุกรรมาธิการ

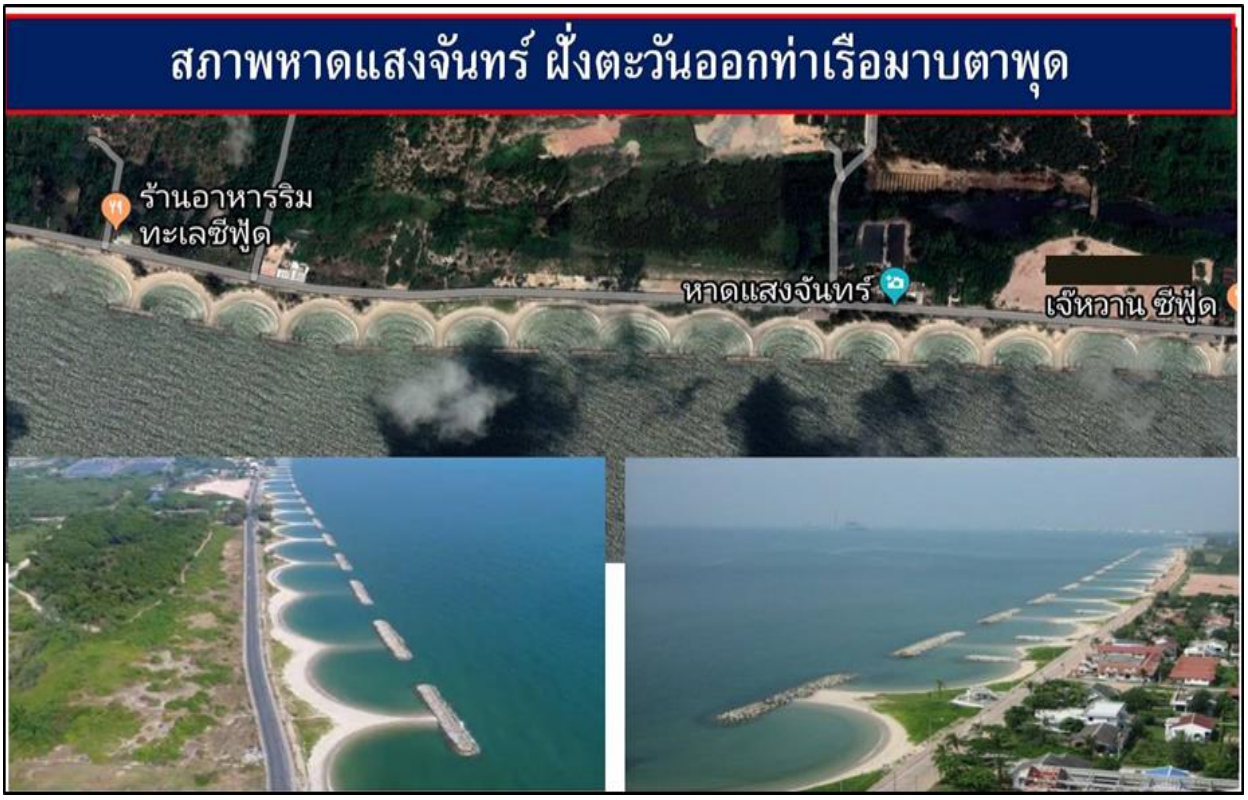
นางสาวกมลวรรณ กุหลาบวงษ์
อนุกรรมาธิการ

นายชูพงศ์ สายสร้อย
อนุกรรมาธิการ

สรุปผลการดำเนินงาน ของคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี (รอบ ๕ ปี)

๑. การพิจารณาศึกษาผลกระทบจากการถมทะเลตามโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด

ตามที่รัฐบาลได้มอบหมายให้การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย (กนอ.) เป็นหน่วยงานผู้รับผิดชอบในการดำเนินการภายใต้แผนงานหลักของการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออก โดยโครงการพัฒนาท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ เป็นหนึ่งในโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) เพื่อรองรับการลงทุนของรัฐ มีเป้าหมายในการพัฒนาท่าเทียบเรือสำหรับรองรับการขนถ่ายก๊าซธรรมชาติและสินค้าเหลวในกลุ่มอุตสาหกรรมปิโตรเคมี โดยเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการลงทุนและนำความเชี่ยวชาญด้านนวัตกรรมและเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการดำเนินงาน เพื่อให้เกิดความมั่นคงด้านพลังงานของประเทศ ซึ่งรูปแบบในการก่อสร้างโครงการกำหนดให้ต้องมีการถมทะเลเพื่อขยายท่าเรือพื้นที่ท่าเรือประมาณ ๑,๐๐๐ ไร่ โดยสิ่งก่อสร้างถาวรของเขตท่าเมื่อแล้วเสร็จจะยื่นจากชายฝั่งเป็นระยะทาง ๕,๐๐๐ เมตร (๕ กิโลเมตร) โดยได้มีการลงนามสัญญาร่วมลงทุนระหว่างการนิคมอุตสาหกรรมกับบริษัทกัลฟ์ เอ็มทีพี แอลเอ็นจี เทอร์มินอลจำกัด โดยการดำเนินโครงการดังกล่าวจึงเป็นที่มาของการศึกษาการเปลี่ยนแปลงเขตทางทะเลและผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งทะเลโดยเทียบเคียงจากโครงการถมทะเลขยายท่าเรือมาร์ทลักทู (Maasvlakte๒) และการเปลี่ยนแปลงเขตทางทะเลจากการถมทะเลเพื่อสร้างชายหาด Zandmotor รวมถึงกรณีการถมทะเลขยายพื้นที่เกาะสิงคโปร์บริเวณช่องแคบยะโฮร์ที่เป็นคดีฟ้องร้องระหว่างประเทศมาเลเซีย – ประเทศสิงคโปร์ เมื่อเปรียบเทียบกับโครงการถมทะเลเพื่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ ที่มีการถมทะเลและอาจจะส่งผลกระทบสำคัญทั้งต่อเส้นเขตแดนทางทะเลหากวัดความกว้างนับจากเส้นฐานปกติและการเปลี่ยนแปลงทิศทางกระแสน้ำที่ก่อให้เกิดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่งในพื้นที่ใกล้เคียง ทำให้เกิดทะเลอาณาเขตของไทยมีพื้นที่เพิ่มขึ้นโดยรวมทั้งหมด ๒๘ ตารางกิโลเมตร แม้การเพิ่มขึ้นของอาณาเขตทางทะเลจะไม่เข้าลักษณะเงื่อนไขตามบทบัญญัติของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย มาตรา ๑๗๘ ที่จะต้องขอความเห็นชอบจากรัฐสภา เนื่องจากเป็นการกระทำโดยรัฐวิสาหกิจซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐของไทยฝ่ายเดียวกับบริษัทเอกชนที่เป็นคู่สัญญา และไม่มีผลกระทบต่อเขตเศรษฐกิจจำเพาะและไหล่ทวีปของไทย จึงไม่เป็นประเด็นปัญหาที่จะนำไปสู่ความขัดแย้งระหว่างประเทศบ้านเพื่อนที่มีอาณาเขตทางทะเลประชิดกับเขตทางทะเลของไทย แต่อาจจะกระทบสิทธิเสรีภาพของเรือต่างชาติหรือรัฐอื่นที่จะใช้พื้นที่บริเวณดังกล่าว รวมถึงอาจจะเกิดปัญหาการรุกล้ำอาณาเขตทางทะเลเพิ่มขึ้น เช่น ปัญหากรณีการสร้างบ้านลอยน้ำ (Sea steading) บริเวณชายขอบทะเลอาณาเขตนอกชายฝั่งภูเก็ต ช่วงเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๖๒



นอกจากนั้น ผลการศึกษายังพบว่าการก่อสร้างท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุด ระยะที่ ๓ อาจจะส่งผลกระทบต่อการกัดเซาะชายฝั่งด้านตะวันออกของโครงการ บริเวณหาดแสงจันทร์ที่กรมเจ้าท่าสร้างเป็นเขื่อนกันคลื่นนอกฝั่ง ทำให้เม็ดทรายซึ่งเดิมเคยถูกพัดไปเติมเกลี่ยตลอดแนวชายหาดแสงจันทร์ในแต่ละปีถูกโครงสร้างของท่าเรือมาบตาพุดซึ่งวางตัวในแนวทิศเหนือ - ใต้ขวางกั้นไว้ ส่งผลให้ฝั่งตะวันตกเกิดทรายทับถมพอกพูนขึ้นเรื่อย ๆ จากอิทธิพลของลมมรสุมตะวันตกเฉียงใต้ ในขณะที่ฝั่งตะวันออกบริเวณหาดแสงจันทร์เม็ดทรายถูกกัดเซาะหายไปเรื่อย ๆ จนทำให้สูญเสียสภาพชายหาดยาวต่อเนื่องที่สวยงาม ดังนั้น การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยควรพิจารณาแก้ปัญหาสภาพหาดแสงจันทร์ที่มีลักษณะผิดธรรมชาติ ให้คืนสภาพใกล้เคียงลักษณะเดิมที่เป็นชายหาดยาวเรียบต่อเนื่องไปตามธรรมชาติ ด้วยการดูดทรายที่สะสมงอกทับถมด้านฝั่งตะวันตกของท่าเรือในแต่ละปี ไปพ่นเติมปรับสมดุลชายหาดฝั่งตะวันออกในลักษณะเช่นเดียวกันกับวิธีการรักษาแนวชายฝั่งของประเทศเนเธอร์แลนด์ด้วยวิธีธรรมชาติโดยการสร้างชายหาด Zandmotor รวมถึงควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมเจ้าท่าและกรมอุทกศาสตร์ ควรเร่งออกประกาศในส่วนที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบให้มีความทันสมัยและเป็นไปตามอนุสัญญาระหว่างประเทศว่าด้วยความปลอดภัยแห่งชีวิตในทะเล ค.ศ.๑๙๗๔ (SOLAS ๑๙๗๔) เช่น เปลี่ยนแปลงแผนที่เดินเรือให้ทันสมัยและออกประกาศชาวเรือให้ทราบถึงการแก้ไขแผนที่ดังกล่าว ตลอดจนคำเตือนตามมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินเรือ อีกทั้งสำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก (สกพอ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานที่กำกับ ดูแลโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ ใน ๓ จังหวัดของพื้นที่ภาคตะวันออก ได้ตระหนักถึงความสำคัญของผลกระทบจากการถมทะเลที่จะมีส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงต่ออาณาเขตทางทะเลของประเทศและจะต้องติดตาม กำกับ ดูแล ศึกษาประเมินผลกระทบต่าง ๆ ของหน่วยเจ้าของโครงการอย่างจริงจังและให้ชัดเจนในทุกขั้นตอน ปัจจุบันคณะกรรมาธิการได้เสนอผลการศึกษาต่อที่ประชุมวุฒิสภาและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อพิจารณาตามที่เห็นสมควรต่อไป

๒. พิจารณาติดตามการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO)

คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้ติดตามการเตรียมความพร้อมรับการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (International Maritime Organization : IMO) ในประเด็นที่สำคัญ ประกอบด้วย

๑.พิจารณาแผนปฏิบัติการ – การเตรียมรับการตรวจประเมินรัฐภาคีภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๖๓ ของกรมเจ้าท่า เพื่อให้บรรลุตามประมวลข้อบังคับว่าด้วยการอนุวัติการขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (III Code) พบว่ากิจกรรม/ขั้นตอนต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามพันธกรณีของอนุสัญญาระหว่างประเทศต้องอาศัยความร่วมมือจากหลายหน่วยงาน ซึ่งปัจจุบันยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

๒. การพิจารณาผลการตรวจประเมินประเทศสมาชิกองค์การทางทะเลระหว่างประเทศโดยสมัครใจ ใน พ.ศ. ๒๕๕๐ พบว่าประเทศไทยยังปฏิบัติไม่เป็นไปตามข้อกำหนด (Non Conformance) จำนวน ๖ รายการ และมีข้อสังเกตเพื่อการปรับปรุงอีกจำนวน ๒๐ รายการ นอกจากนี้ยังมีสิ่งบอกเหตุอื่น ๆ อย่างชัดเจน ที่แสดงให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีปัญหาความไม่พร้อมทางด้านมาตรฐานทางทะเลทั้งในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag state), รัฐชายฝั่ง (Coastal state) และรัฐเจ้าของท่าเรือ (Port stat)

ผลจากการตรวจประเมินมาตรฐานทางทะเลภาคบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ IMO Member State Audit Scheme (IMSAS) ในระหว่างวันที่ ๒๐ – ๒๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ ที่ได้มีการตรวจประเทศสมาชิกมาแล้วกว่า ๘๔ ประเทศ โดยประเทศไทยจัดอยู่ในลำดับที่ ๕ ซึ่งเป็นอันดับที่มีมาตรฐานทางทะเลดีมาก โดยในการตรวจสอบมาตรฐานทางทะเลตาม*ประมวล*ข้อบังคับว่าด้วย*การอนุวัติการ*ตราสาร*ขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ* (IMO Instrument Implementation Code : III Code) ในด้านหลักเกณฑ์ของการตรวจประเมินภาพรวมประกอบด้วย การกำหนดวัตถุประสงค์ กลยุทธ์ ขอบเขตการดำเนินงานและขั้นตอนต่าง ๆ รวมถึงการสื่อสารเก็บบันทึกปรับปรุงพัฒนา โดยการตรวจประเมินแบ่งตามลักษณะที่สำคัญ ดังนี้

๑. การตรวจในฐานะรัฐเจ้าของธง (flag state) ได้มีการตรวจสอบเกี่ยวกับการมอบอำนาจหน่วยงานของรัฐ กับการบังคับใช้กฎหมาย การสอบสวน การประเมินผลและการทบทวน

๒. การตรวจในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State) ได้มีการตรวจสอบเกี่ยวกับการอนุวัติการ การบังคับใช้กฎหมาย การประเมินผลและการทบทวน

๓. การตรวจในฐานะรัฐเมืองท่า (Port State Control Inspection) ได้มีการตรวจสอบเกี่ยวกับการอนุวัติการ การบังคับใช้กฎหมาย การประเมินผล และการทบทวน

ผลจากการตรวจประเมินพบว่า ในข้อบกพร่องด้านต่าง ๆ ที่ได้เคยตรวจรับการประเมินขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศไว้ เมื่อปี ๒๕๕๐ หน่วยงานได้ดำเนินการจนแล้วเสร็จมีเพียงสิ่งที่ตรวจพบ (Finding, FD) จำนวน ๔ รายการ ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของกรมเจ้าท่า จำนวน ๒ ข้อ และของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอีก จำนวน ๒ ข้อ ประกอบด้วย การดำเนินงานตามพันธกรณีอนุสัญญาในฐานะรัฐเจ้าของธง (Flag State Implementation) จำนวน ๓ รายการ ได้แก่

๑. การดำเนินการตรวจสอบเรือในฐานะรัฐเจ้าของธง (flag state) ยังไม่เพียงพอที่จะยืนยันว่าคุณสมบัติของเรือและคนประจำเรือเป็นไปตามข้อบังคับขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO)

๒. ตรวจไม่พบรายงานการสอบสวนกรณีอุบัติเหตุทางทะเลร้ายแรง (very serious marine casualties) ที่เกิดขึ้นกับเรือสัญชาติไทยในปี ๒๕๕๕ ถึงปี ๒๕๕๙

๓. ตรวจไม่พบข้อตกลงที่เป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างกรมเจ้าท่าและองค์กรที่ได้รับการยอมรับ (Recognized Organization) จากกรมเจ้าท่าให้มีอำนาจในการตรวจสอบและออกใบอนุญาตเรือ จำนวน ๘ องค์กร

นอกจากนั้น ยังคงต้องดำเนินการตามพันธกรณีอนุสัญญาในฐานะรัฐชายฝั่ง (Coastal State Implementation) ๑ รายการ คือ หน่วยงานค้นหาและช่วยเหลือยังไม่มีระบบในการเข้าถึงแผนการค้นหาและช่วยเหลือเรือโดยสารที่เข้า - ออกประเทศไทยเป็นประจำ เพื่ออำนวยความสะดวกในการร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานค้นหากับหน่วยงานที่ช่วยเหลือในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉิน

จากการตรวจพบสิ่งบกพร่อง Finding ดังกล่าวกรมเจ้าท่าต้องดำเนินการปรับปรุงแก้ไขให้แล้วเสร็จภายใน ๙๐ วัน และยังคงจะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขกฎหมายให้เป็นตามอนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นสมาชิกซึ่งคณะกรรมาธิการจะได้มีการติดตามเร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องปฏิบัติตามแผนงานต่อไป

๓. พิจารณาศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทย

โดยคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้มีการจัดสัมมนาเรื่อง “หาความจริงเกี่ยวกับคลองไทย” ในวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๕ ณ ห้องกรุงธนบอลล์รูม ชั้น ๓ โรงแรมเดอะ รอยัลริเวอร์ บางพลัด กรุงเทพมหานคร โดยเชิญหน่วยงานต่าง ๆ ที่เคยทำการศึกษาเกี่ยวกับการขุดคลองกระ มาบรรยายนำเสนอข้อมูลแลกเปลี่ยนความเห็นและได้จัดทำรายงานผลการศึกษา เพื่อวิเคราะห์และทบทวนแนวความคิดของกลุ่มบุคคลที่มีความต้องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเพื่อใช้เป็นเส้นทางลัดในการเดินเรือของโลกแทนที่จะต้องเดินเรืออ้อมลงไปทางใต้ผ่านช่องแคบมะละกาและช่องแคบสิงคโปร์ เฉกเช่นเดียวกับคลองขุดเชื่อมสองฝั่งทะเลอื่น ๆ ที่มีดำเนินการอยู่บ้างแล้วในบางประเทศและบางพื้นที่ เช่น คลองคอรินท์ (Corinth Canal) ที่ตั้งอยู่ทางภาคใต้ของประเทศกรีซบริเวณทิศตะวันตกของกรุงเอเธนส์หรือคลองสุเอซ (Suez Canal) ที่ตั้งอยู่ในประเทศอียิปต์เพื่อเชื่อมระหว่างอ่าวสุเอซในทะเลแดงกับปอร์ตซาอิดในทะเลเมดิเตอร์เรเนียน แม้ว่าแนวคิดในเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยที่เรียกกันว่า ขุดคอคอดกระ หรือคลองกระจะเป็นเพียงเรื่องสมมุติ เป็นเพียงคลองในจินตนาการที่ยังไม่เกิดขึ้นจริง แต่ก็เป็นเรื่องที่มีการกล่าวถึง พูดคุย สอบถาม หารือ ศึกษาค้นคว้าหาข้อมูล รวมถึงมีการเคลื่อนไหวผลักดันโดยบุคคล คณะบุคคลหรือองค์กรต่าง ๆ อยู่เป็นระยะจึงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา เกิดความสนใจที่จะพิจารณาศึกษาลงรายละเอียดในประเด็นดังกล่าวโดยได้ทำการวิเคราะห์ ค้นคว้า สืบค้นจากแหล่งข้อมูลการศึกษาที่น่าเชื่อถือได้จนค้นพบลักษณะพิเศษที่สำคัญบางประการ ดังต่อไปนี้

ลักษณะพิเศษประการที่ ๑ ในการขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับอันดามันเพื่อเป็นเส้นทางลัดของการเดินเรือนั้นเป็นการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ที่จำเป็นต้องขุดคลองความกว้างกว่า ๔๐๐ เมตร พาดผ่านคาบสมุทรมลายูในส่วนที่เป็นดินแดนของไทยแล้วถือเป็นการเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ทั้งระดับประเทศและภูมิภาคครั้งสำคัญ อีกทั้งลักษณะทางกายภาพด้านภูมิศาสตร์ถือเป็นการตัดขาดแบ่งแยกผืนแผ่นดินส่วนด้านเหนือของคลองและส่วนด้านใต้ของคลองตามแนว 9A โดยร่องน้ำที่ตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ ๓ และร่องน้ำคลองไทยด้านอ่าวไทยที่จะตัดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ ๔ ที่ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้วถึงเป็นเขตอำนาจอธิปไตยของประเทศอันอาจส่งผลกระทบด้านความมั่นคงต่อไปได้ในอนาคต

ลักษณะพิเศษประการที่ ๒ โครงการขุดคลองเชื่อมอ่าวไทยกับอันดามันนั้น ไม่มีในยุทธศาสตร์ชาติ แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือแผนปฏิรูปประเทศด้านใดเลย แต่ปรากฏว่าประเด็นเรื่องการขุดคลองกระนั้น ก็มิได้ขาดหายไปจากสังคมไทย มีการนำมากล่าวถึงอยู่เป็นระยะ ๆ ทั้งจากภายในประเทศและต่างประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งตั้งแต่หลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ เป็นต้นมา มีความพยายามที่จะให้รัฐบาลไทยศึกษาและจัดทำโครงการนี้อย่างจริงจัง ส่วนใหญ่จะริเริ่มจากองค์กรเอกชนไทยที่ร่วมมือด้านวิชาการและเทคโนโลยีกับต่างชาติ

ลักษณะพิเศษประการที่ ๓ โครงการคลองกระนี้ เป็นโครงการที่อยู่ในความสนใจของต่างชาติโดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา เช่น ประเทศจีน ญี่ปุ่น เกาหลี เนื่องจากเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จะมีความเปลี่ยนแปลงด้านภูมิรัฐศาสตร์ซึ่งจะมีทั้งประเทศที่อาจจะได้รับประโยชน์และประเทศที่จะได้รับผลกระทบจากโครงการดังกล่าวได้ ตัวอย่างเช่น จีนได้แสดงออกกรณีกล่าวถึงสภาวการณ์ Malacca Dilemma เมื่อปี ๒๕๔๖

ลักษณะพิเศษประการที่ ๔ มีการนำประเด็นรายได้ของคลองกระจำนวนมหาศาลหลายล้านล้านบาท มาใช้ในการหาเสียงเลือกตั้งทั่วไป มีการจัดตั้งองค์กรเครือข่ายเพื่อเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องนี้ โดยมีการวางแผน กำหนดยุทธศาสตร์ดำเนินการอย่างเป็นระบบและยังมีการสร้างเครือข่ายมวลชน และมีการเผยแพร่ข้อมูลบางประการเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมฝั่งทะเล เพื่อให้ประชาชนโดยเฉพาะอย่างยิ่งในพื้นที่โดยรอบแนวคลอง เชื่อว่าจะได้รับผลประโยชน์ด้านเศรษฐกิจทั้งทางตรงและทางอ้อมจากการดำเนินโครงการดังกล่าว

จากศึกษาลงรายละเอียดในลักษณะพิเศษบางประการ ทำให้คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้ค้นพบปัญหาที่เกิดขึ้นว่า ในปัจจุบันประชาชนยังขาดข้อมูล ข้อเท็จจริงที่ถูกต้องเกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยหรือที่เรียกกันโดยทั่วไปว่า คลองกระ ตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับกับสิ่งที่จะเสียไปนั้นคุ้มค่าหรือไม่ จึงได้มีการพิจารณารายงานการศึกษาความคุ้มค่าของการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของประเทศไทย โดยได้นำเอกสารข้อมูลและงานวิชาการที่เคยมีการศึกษาไว้ในอดีตนำกลับมาทบทวนผลการศึกษา เพื่อวิเคราะห์หาคำตอบที่ถูกต้องและให้เกิดความชัดเจนมากที่สุดโดยเปรียบเทียบผลการศึกษาทางวิชาการจากหน่วยงานทั้งในประเทศและต่างประเทศ อาทิ ผลการศึกษาของ Tippetts - Abbett - Mccarthy Stratton (TAMS) ปี ๒๕๑๖ ผลการศึกษาขอมหาวิทยาลัยปักกิ่งตามเอกสาร “กลยุทธ์การฟื้นฟูเศรษฐกิจไทยและผลการศึกษาความเป็นไปได้ขั้นต้นของโครงการคลองกระแห่งประเทศไทย” ปี ๒๕๕๘ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลการศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาศึกษาการขุดคลองไทยและการพัฒนาพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคใต้ สภาผู้แทนราษฎร ปี ๒๕๖๔ ที่เคยได้สรุปผลการศึกษาผลกระทบการขุดคลองไทยและพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจทั้งด้านสิ่งแวดล้อม สังคม ความมั่นคง และการเมืองไว้ชัดเจนว่า การขุดคลองไทยอย่างเดียว ไม่สามารถจูงใจให้เกิดการลงทุนขนาดใหญ่ได้ จำเป็นต้องมีรายได้จากส่วนอื่น เช่น การพัฒนาพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย ทำให้เห็นได้ว่าในการศึกษาที่ผ่านมาสังคมไทยยังขาดข้อมูลข้อเท็จจริงที่ถูกต้องเกี่ยวกับคลองกระ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเด็นเกี่ยวกับข้อเสนอที่มีคุณค่า (Value Proposition) ของคลองหรือผลประโยชน์ตอบแทนที่เรือจะได้รับจากการใช้บริการผ่านคลองตลอดจนประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับเมื่อต้องเปรียบเทียบกับผลกระทบในเรื่องต่าง ๆ ที่จะต้องสูญเสียไป ดังนั้นในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ คณะผู้ศึกษาได้ทำการศึกษาวิเคราะห์ประเด็นสำคัญต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคุณค่าของคลองกระที่จะส่งผลกระทบในประเด็นหลักที่สำคัญ อาทิ การวิเคราะห์เปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ ที่เกิดจากการขีดเข็มเดินเรือหรือการพล็อตในแผนที่เดินเรือจากตำบลที่ต้นทางไปยังตำบลที่ปลายทางซึ่งพิจารณาจากเส้นทางการเดินเรือหลักที่ผ่านคลองกระ ช่องแคบมะละกา ช่องแคบซุนดาและช่องแคบลอมบอก โดยมีจุดหมายปลายทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ของไต้หวันที่จะเป็นจุดสุดท้ายของการวัดระยะทางมีทั้งสิ้น จำนวน ๗ เส้นทาง โดยเส้นทางเดินเรือที่ผ่านแนวคลองกระจากฝั่งทะเลอันดามัน – ทะเลฝั่งอ่าวไทยมีระยะทางบนแผ่นดินทั้งสิ้น ๑๓๕ กิโลเมตรหรือ ๗๓ ไมล์ทะเล โดยมีระยะร่องน้ำถึงระดับความลึก ๓๐ เมตรรวมระยะทาง ๒๓๗ กิโลเมตร หรือ ๑๒๘ ไมล์ทะเล โดยได้ขีดเข็มเส้นทางเดินเรือบนแผนที่เดินเรือทั้งแผนที่เดินเรือไทย และแผนที่เดินเรืออังกฤษ (Admiralty Charts) รวมถึงข้อมูลจากกรมอุทกศาสตร์ กองทัพเรือ เพื่อทำการศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องความต่างระดับทั้งฝั่งอ่าวไทยและอันดามันตลอดจนความจำเป็นที่ต้องทำประตูน้ำ/ประตูเรือ (Lock) ภายในคลองกระเพื่อลดผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทำให้ทราบถึงข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับเปรียบเทียบการร่นระยะเวลาในการเดินเรือระหว่างช่องแคบต่าง ๆ กับคลองกระเมื่อหักเวลาทางเทคนิคและกระบวนการผ่านคลองออกแล้วจะได้ตัวเลขการร่นเวลาดังนี้

คลองกระ	ร่นระยะทาง (ก.ม.)	ร่นเวลาเฉลี่ย (ช.ม.)
ช่องแคบมะละกา ระหว่างเกาะสุมาตรา - แหลมกาเมา	๖๖๙	๑๓
ช่องแคบซุนดา ระหว่างศรีลังกา – ตะวันออกไกล ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	๒,๐๑๑ ๘๑๗	๔๙ ๑๒.๕
ช่องแคบลอมบอก ระหว่างศรีลังกา – ตะวันออกไกล ระหว่างมาดากัสการ์ - ตะวันออกไกล	๒,๙๒๕ ๑,๓๙๕	๗๕.๕ ๒๙

จากศึกษารายละเอียดในประเด็นดังกล่าวข้างต้นด้วยการทบทวนข้อมูล เอกสารและงานวิชาการที่เกี่ยวข้องและนำมาเปรียบเทียบระยะทางและเวลาเดินเรือระหว่างคลองกระกับช่องแคบต่าง ๆ การกำหนดอัตราค่าผ่านคลองที่จะเรียกเก็บ การคาดการณ์จำนวนเรือที่จะมาผ่านคลอง การเปรียบเทียบรายรับคลองกระกับรายจ่ายลงทุน ทำให้คณะผู้ศึกษาเกิดข้อค้นพบในประเด็นสำคัญที่สำคัญใน ๔ ประการ ได้แก่

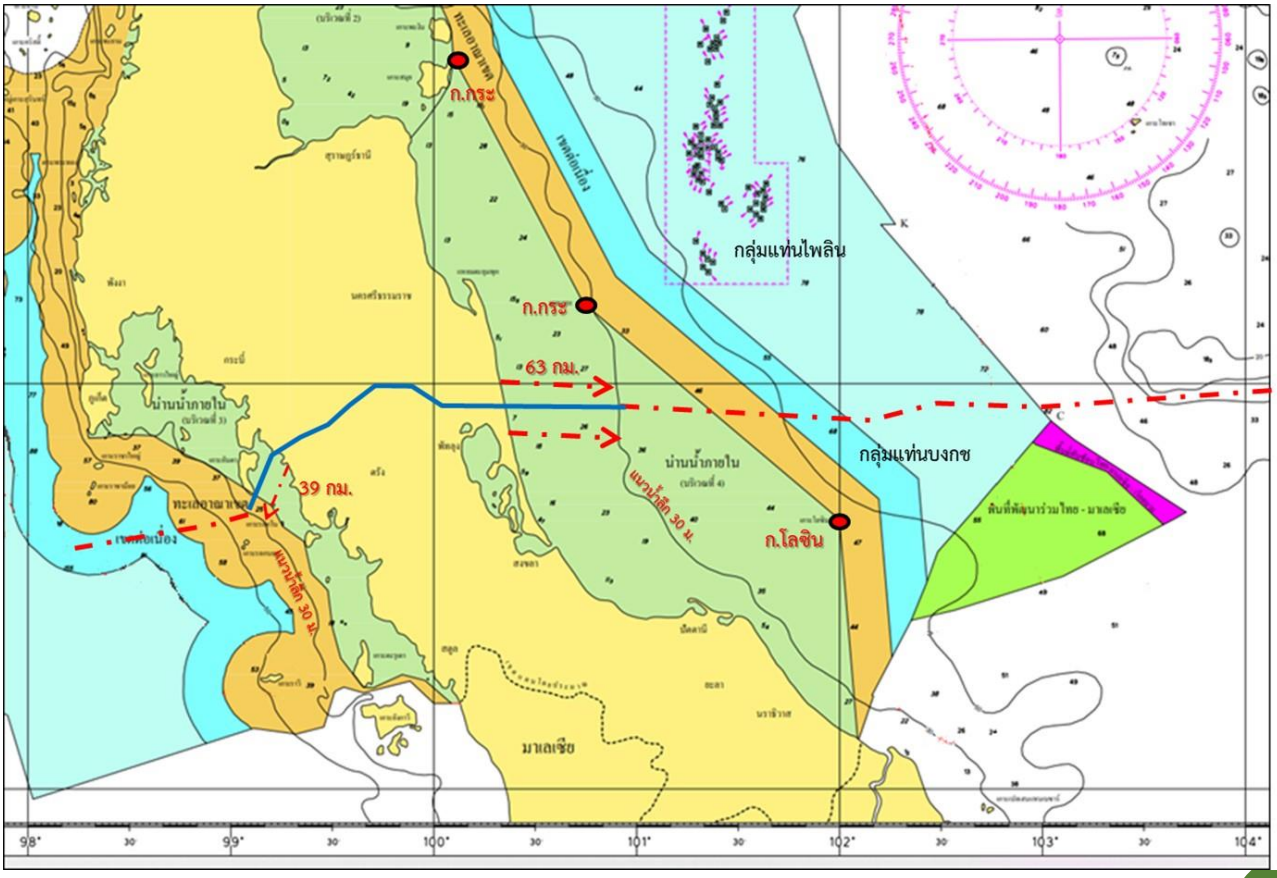
ข้อค้นพบที่ ๑ ประเทศไทยได้เคยทำการศึกษาในเรื่องเกี่ยวกับการขุดคลองกระตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบันจำนวนหลายครั้งมาก มีทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ ทั้งที่ใช้งบประมาณแผ่นดินและไม่ใช้งบประมาณแผ่นดิน มีทั้งที่ได้ข้อสรุปเชิงปริมาณคือค่าตัวเลขความคุ้มค่าผลตอบแทนภายในการลงทุนหรือ IRR ได้ข้อสรุปตรงกันคือ ตัวเลข IRR ติดลบทั้งคู่ ซึ่งโดยทั่วไปโครงการเช่นนี้สำหรับหน่วยงานรัฐแล้ว ตัวเลข IRR ที่เหมาะสมควรมากกว่า ๑๒ % ขึ้นไป ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า โครงการขุดคลองกระนั้น ไม่ผ่านเกณฑ์ประเมินความคุ้มค่า ภาษานักวิชาการเรียก Feas. ไม่ผ่าน

ข้อค้นพบที่ ๒ มีต่างชาติที่เคลื่อนไหวผลักดันหรือสนับสนุนเรื่องการขุดคลองกระด้วยเหตุผลด้านความมั่นคงโดยเฉพาะอย่างยิ่งหลายประเทศในตะวันออกไกลที่ต้องพึ่งช่องแคบมะละกา

ข้อค้นพบที่ ๓ ข้อน่าสังเกตเกี่ยวกับกลุ่มที่เคลื่อนไหว โดยปกติการเรียกร้องเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องต่าง ๆ จะมาจากกลุ่มที่ได้รับผลกระทบเสียประโยชน์หรือต้องการใช้ประโยชน์จากสิ่งนั้น แต่สำหรับการผลักดันเรื่องคลองกระนี้เป็นเรื่องที่น่าประหลาดใจ เพราะกลุ่มที่น่าจะได้ใช้ประโยชน์จากคลองคือ สายการเดินเรือต่าง ๆ ทั้งระหว่างประเทศและชายฝั่งในประเทศ ไม่ได้เรียกร้องเคลื่อนไหวอะไร เพราะทราบดีอยู่แล้วว่าการร่นเวลาไม่ถึง ๑ วันนั้น ไม่มีนัยยะสำคัญใด ๆ แต่กลุ่มที่เคลื่อนไหวผลักดันเรื่องคลองกระกลับเป็นกลุ่มบุคคลอื่น ๆ ที่จะไม่ได้มาใช้คลองเป็นเส้นทางเดินเรือเลย

ข้อค้นพบที่ ๔ เครื่องมือและวิธีการที่ใช้ในการเคลื่อนไหวผลักดัน ในการเคลื่อนไหวผลักดันเรื่องคลองกระ เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของกลุ่มเคลื่อนไหวต่าง ๆ นั้น มีเครื่องมือและวิธีการหลากหลายรูปแบบ แต่โดยเป้าหมายหลักแล้วจะต้องการให้เป็นหนังสือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับรัฐบาลไทยหรือหน่วยงานระดับกระทรวงของไทยว่าสนใจดำเนินโครงการคลองกระโดยเริ่มจากการศึกษาเชิงลึกในรายละเอียดของแบบคลองที่จะขุดในลักษณะ Detail design เพื่อมุ่งหวังนำหนังสือหรือเอกสารที่แสดงเจตจำนงหรือข้อผูกพันกับทางราชการไทยนี้ ไปเสนอขายต่อโดยปั่นราคาสร้างมูลค่าเพิ่มเป็นทอด ๆ ในกลุ่มนักธุรกิจหรือบริษัทก่อสร้างขนาดใหญ่ซึ่งส่วนใหญ่อยู่ในต่างประเทศ

ข้อค้นพบที่ ๕ ฉากทัศน์ตอนสุดท้าย (End-state Scenario) ที่น่ากลัว หากเกิดคลองกระขึ้นจริง ด้วยลักษณะทางกายภาพของคลองกระที่ตัดแบ่งแผ่นดินคาบสมุทรมลายูออกเป็น ๒ ส่วนด้วยคลองน้ำเค็มที่กว้าง ๔๐๐ เมตร ลึก ๓๐ เมตร ยาว ๑๓๕ กิโลเมตร และยังมีร่องน้ำเดินเรือลึก ๓๐ เมตร ฝั่งอ่าวไทยออกไปในทะเลยาวกว่า ๖๓ กิโลเมตร (๓๔ ไมล์ทะเล) ร่องน้ำฝั่งอันดามันยาว ๓๙ กิโลเมตร (๒๑ ไมล์ทะเล) ซึ่งเมื่อมองในภาพรวมของความยาวคลองกระรวมทั้งร่องน้ำทั้งสองฝั่งจะต้องรักษาความความลึกไว้ตลอดเวลา ๓๐ เมตร นั้น ในทางภูมิรัฐศาสตร์แล้ว สามารถใช้เป็นเส้นแบ่งเขตการปกครองได้เป็นอย่างดีนั้นจะนำไปสู่ฉากทัศน์เลวร้ายที่สุด (Worst-case Scenario) สำหรับความเป็นราชอาณาจักรอันหนึ่งอันเดียวของไทยนั่นเอง เพราะด้วยความกว้างและความลึกของคลองกระและร่องน้ำนั้น ตัดแบ่งพื้นที่บนบกยาว ๑๓๕ กิโลเมตร ส่วนในทะเลนั้นร่องน้ำเดินเรือจะพาดผ่านน่านน้ำภายในและเส้นฐานตรงบริเวณที่ ๓ ด้านอันดามันและบริเวณที่ ๔ ด้านอ่าวไทยในลักษณะแบ่งออกเป็น ๒ ส่วน ถือเป็นสภาพการณ์ที่เสี่ยงและอันตรายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนเป็นอย่างยิ่ง และเป็นจุดอ่อนที่จะสร้างปัญหากับประเทศไทย ไปเพิ่มโอกาสและหยิบยื่นขีดความสามารถให้แก่กลุ่มผู้ไม่หวังดี และประเทศอื่นที่หวังประโยชน์ตอบแทนที่ ให้สามารถดำเนินการในเรื่องที่จะกระทบและสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของไทยอย่างร้ายแรง



จากผลการศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบและค้นพบประเด็นที่มีความสำคัญอันอาจจะส่งผลกระทบสร้างความเสียหายต่อความมั่นคงและบูรณภาพแห่งดินแดนของประเทศไทย ได้เสนอตั้งข้อเสนอแนะที่มีความจำเป็นและที่มีคุณค่า (Value Proposition) ที่สำคัญเพื่อไม่ให้เกิดฉากทัศน์ตอนสุดท้าย ดังนี้

๑. รัฐบาลควรประกาศแสดงจุดยืนเป็นทางการยกเลิกการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลระหว่างอ่าวไทยกับทะเลอันดามัน ไม่ว่าจะเรียกว่า การขุดคอคอดกระ คลองกระหรือคลองที่จะใช้ชื่อเรียกอื่นอย่างถาวรให้นานาชาติรับรู้ โดยแสดงผลการศึกษาตั้งแต่อดีตถึงปัจจุบันที่ดำเนินการโดยหน่วยงานต่าง ๆ ตามที่ปรากฏในภาคผนวก เพื่อให้ทุกประเทศและสาธารณชนคนไทยได้เข้าใจชัดเจนตรงกันว่าเรื่องการขุดคอคอดกระหรือคลองกระนั้น ได้เคยมีการศึกษามานานแล้ว เสียค่าใช้จ่ายต่าง ๆ มามากแล้ว บางครั้งก็เกิดการทุจริตจากการใช้จ่ายเงินที่จะใช้ในโครงการนี้ จนต้องยุติการดำเนินการไป เพื่อยืนยันเหตุผลด้านวิชาการที่ประกาศจุดยืนของไทยเช่นนั้น เพื่อยุติความเคลื่อนไหวผลักดันทั้งหลายจากต่างชาติ รวมถึงความเคลื่อนไหวผลักดันให้มีการออกกฎหมายหรือออกเสียงประชามติเพื่อผูกมัดรัฐบาลให้ดำเนินการเรื่องคลองกระนี้ต่อไป

๒. รัฐบาลควรเผยแพร่เอกสาร “โครงการศึกษาความเป็นไปได้ในการเชื่อมโยงเส้นทางขนส่งทางทะเลฝั่งอ่าวไทยและอันดามันของประเทศไทย” ที่ดำเนินการโดยสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติร่วมกับศูนย์บริการวิชาการแห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยที่ศึกษาความคุ้มค่าการขุดคลองกระแล้วเสร็จและเผยแพร่เมื่อเมษายน ๒๕๖๕ เรียบร้อยแล้ว ต่อสาธารณชนให้รับทราบทั่วกัน เนื่องจากเป็นผลการศึกษาความคุ้มค่าเกี่ยวกับการขุดคลองกระล่าสุดและใช้ข้อมูลล่าสุดที่น่าเชื่อถือมากที่สุด ดำเนินการวิจัยโดยมหาวิทยาลัยที่มีชื่อเสียงและใช้ข้อมูลทางวิชาการที่ทันสมัยชัดเจน รวมถึงสร้างความเข้าใจที่ตรงกันในเรื่องคลองกระระหว่างฝ่ายไทยกับองค์กรต่างชาติที่แสดงออกว่าสนับสนุนการขุดคลองกระทั้งในระดับรัฐบาลผ่านช่องทางการทูต และระดับองค์กรเอกชนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศด้านต่าง ๆ

๓. หากมีข้อเรียกร้องให้ศึกษาเชิงลึกหรือเต็มรูปแบบ (Full feasibility study) เกี่ยวกับการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยทั้งหมดไม่ว่าจะเรียกคลองกระหรือคลองไทยก็ตาม รัฐบาลควรยืนยันหลักการตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๔๔

๔. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ควรเข้มงวดตรวจสอบว่ามีการขออนุญาตให้นักวิจัยต่างชาติเข้ามาวิจัยสำรวจพื้นที่ในประเทศไทยเพื่อเก็บข้อมูลและศึกษาความเป็นไปได้การขุดคอคอดกระ ว่าดำเนินการถูกต้องตามกฎหมายแล้วหรือไม่ รวมถึงควรตรวจสอบบริษัทต่างชาติที่เปิดในไทยเพื่อประกอบธุรกิจอื่น แต่กลับมาเคลื่อนไหวผลักดันการขุดคลองกระว่าพฤติกรรมเช่นนี้ถูกต้องตามประเภทธุรกิจและใบอนุญาตทำงานที่ขอไว้หรือไม่อย่างไร

ทั้งนี้ คณะกรรมาธิการมั่นใจว่าหากรัฐบาลได้นำข้อสังเกตและข้อเสนอแนะทั้งหมดข้างต้นนำไปขยายผลสู่การปฏิบัติจริงให้เกิดผลสัมฤทธิ์ผลอย่างเป็นรูปธรรมโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องแล้ว จะช่วยยุติความเสี่ยงที่รัฐบาลไทยต้องถูกกดดันให้สูญเสียงบประมาณ ไปกับการดำเนินการในโครงการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับคลองกระหรือคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยเส้นทางต่าง ๆ ซึ่งคลองเหล่านี้จะเกิดประโยชน์กับต่างชาติเป็นส่วนใหญ่ ในขณะที่ความเสี่ยงและความเสียหายด้านต่าง ๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านสิ่งแวดล้อมและความมั่นคงจะตกอยู่กับประเทศไทยและประชาชนชาวไทยทั้งหมด และที่สำคัญหากรัฐบาลแสดงจุดยืนที่ชัดเจนแน่วแน่ที่จะยุติแนวคิดเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้พร้อมทั้งเผยแพร่ผลการศึกษาโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตามข้อเสนอแนะ รวมถึงรายงานการศึกษาฉบับนี้ด้วยแล้ว จะทำให้ประชาชนชาวไทยสามารถรับทราบข้อมูลและข้อเท็จจริงที่ถูกต้องชัดเจนไม่คลาดเคลื่อน ได้ตระหนักถึงความเสียหายร้ายแรงต่อประเทศไทยตามฉากทัศน์ตอนสุดท้ายหากคลองเหล่านี้เกิดขึ้นจริง จะสามารถยุติความเคลื่อนไหวที่จะผลักดันในเรื่องการขุดคลองเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้ของไทยได้ ซึ่งจะทำให้รัฐบาลสามารถเดินหน้าโครงการพัฒนาพื้นที่ภาคใต้ตามยุทธศาสตร์ชาติและแผนพัฒนาประเทศได้อย่างเต็มที่โดยใช้จุดแข็งในเรื่องภูมิรัฐศาสตร์ของภาคใต้ได้อย่างเหมาะสม อันจะทำให้ประเทศไทยมีความมั่งคั่ง ไม่สูญเสียทั้งสิ่งแวดล้อมและความมั่นคง นำไปสู่ความเจริญรุ่งเรืองอย่างยั่งยืนถาวรตลอดไป

ประมวลภาพกิจกรรม ของคณะอนุกรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางอากาศ

สรุปผลการดำเนินงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา
ในรอบระยะเวลา ๕ ปี (ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ - พ.ศ. ๒๕๖๖)

๑๐๗

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางอากาศ

พลโท จเรศักณ์ อานุภาพ
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ

นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่หนึ่ง

นายเกียว แก้วสุทอ
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สอง

พล.อ.อ. อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์
อนุกรรมาธิการ

พล.อ.ต. วีระศักดิ์ นวลปลอด
อนุกรรมาธิการ

น.อ. จิรพล เกื้อด้วง
อนุกรรมาธิการ

น.อ. กันต์พัฒน์ มังคละศิริ
อนุกรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ ด้านการคมนาคมทางอากาศ (ต่อ)

นางศิริพร เย็นเปี่ยม
อนุกรรมาธิการ

ร.ต. สนอง มิ่งเจริญ
อนุกรรมาธิการ

ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ
อนุกรรมาธิการ

นายนวทัศน์ ก้องสมุทร
อนุกรรมาธิการ

พล.อ.อ. อภิศักดิ์ บุญเผื่อน
อนุกรรมาธิการ

สรุปผลการดำเนินงาน ของคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ (รอบ ๕ ปี)

๑. ผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ

คณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานตามแนวทางการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ ที่ระบุไว้ในแผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศลดลง และเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศของประเทศไทยดีขึ้น โดยมุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพตั้งแต่ระบบท่าอากาศยาน ระบบการเดินอากาศ และระบบห้วงอากาศ

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบท่าอากาศยาน คณะอนุกรรมาธิการให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ทั้งของภาครัฐ (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.), กรมท่าอากาศยาน, การท่าอากาศยานอู่ตะเภา กองทัพเรือ) และของเอกชน (บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)) เพื่อตอบสนองต่อการเติบโตของปริมาณการเดินทางทางอากาศ และเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบท่าอากาศยานให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ตามกรอบของแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ ซึ่งจัดวางการพัฒนาท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ในประเทศไทยที่ปัจจุบันมีจำนวน ๓๙ แห่ง โดยจำแนกเป็น ๔ กลุ่ม คือ ท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airports) ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airports) และท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)

ภาพจำลองแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานกระบี่ (ตามลำดับ)

ในส่วนของการขยายขีดความสามารถท่าอากาศยานปัจจุบัน คณะอนุกรรมาธิการได้ลงพื้นที่ท่าอากาศยานจำนวน ๑๘ แห่ง เพื่อติดตามเร่งรัดการพัฒนา และแก้ไขอุปสรรคข้อจำกัดของท่าอากาศยานต่าง ๆ กล่าวคือ **ภาคเหนือ** ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ได้แก่ ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานนครพนม ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด **ภาคกลาง** ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ท่าอากาศยานหัวหิน **ภาคใต้** ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานตรัง ท่าอากาศยานเบตง โดยปรากฏความคืบหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญในห้วง ๕ ปีที่ผ่านมา ดังนี้

- ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ : การเปิดใช้อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ (ปี ๒๕๖๖) การพัฒนาพื้นที่เขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๓ (อยู่ระหว่างดำเนินการ)
- ท่าอากาศยานอู่ตะเภา : การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ ๒, อาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓, พื้นที่ MRO, Cargo Complex และเมืองการบินภาคตะวันออก (อยู่ระหว่างดำเนินการ)
- ท่าอากาศยานแม่สอด : การขยายความยาวทางวิ่งเป็น ๒,๑๐๐ เมตร (ปี ๒๕๖๒)
- ท่าอากาศยานสกลนคร : การปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร (ปี ๒๕๖๓)
- ท่าอากาศยานหัวหิน : การขยายความกว้างทางวิ่ง (อยู่ระหว่างดำเนินการ)
- ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี : การขยายอาคารผู้โดยสาร (ปี ๒๕๖๕) การขยายลานจอดเครื่องบิน (ปี ๒๕๖๖)
- ท่าอากาศยานกระบี่ : การขยายลานจอดเครื่องบิน (ปี ๒๕๖๔) การปรับปรุงระบบอาคารผู้โดยสารและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ ๓ (ปี ๒๕๖๖)
- การเปิดให้บริการท่าอากาศยานเบตง (ปี ๒๕๖๕)

ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานลำดับที่ ๒๙ ของกรมท่าอากาศยาน

ในส่วนของการศึกษาความเหมาะสมการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่ คณะอนุกรรมาธิการได้พิจารณาข้อคัดค้านของประชาชนจังหวัดนครปฐม กรณีโครงการศึกษาความเหมาะสมในการให้เอกชนร่วมลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานสำหรับรองรับการบินธุรกิจของกรมท่าอากาศยาน หรือโครงการ “สนามบินนครปฐม” รวมถึงข้อเสนอของประชาชนจังหวัดพะเยา กรณีโครงการ “สนามบินพะเยา” ซึ่งคณะอนุกรรมาธิการได้ส่งความเห็นในเรื่องดังกล่าวไปยังรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและกรมท่าอากาศยานเรียบร้อยแล้ว นอกจากนี้ คณะอนุกรรมาธิการได้ลงพื้นที่ก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานบึงกาฬและโครงการท่าอากาศยานมุกดาหาร เพื่อติดตามความก้าวหน้าของโครงการตลอดจนรับฟังความคิดเห็นและผลกระทบต่อประชาชนในพื้นที่ก่อสร้างสนามบิน

ภาพจำลองท่าอากาศยานบึงกาฬและท่าอากาศยานมุกดาหาร

คณะอนุกรรมาธิการยังให้ความสำคัญกับการฟื้นฟูศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินประจำหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี ในความดูแลของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๑๐ แห่ง (ท่าอากาศยานปัตตานี ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานเบตง ท่าอากาศยานนครราชสีมา อากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน) โดยจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาและข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมกับการฟื้นฟูศักยภาพท่าอากาศยานแต่ละแห่ง (ปี ๒๕๖๖)

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปพบปะหารือผู้บริหารกรมท่าอากาศยาน วันพุธที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ในด้านโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ คณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการต่อเนื่องจากคณะกรรมาธิการการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการร่วมผลักดันโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศ (Thailand Modernization CNS/ATM System หรือ TMCS) ของบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ที่ได้ดำเนินการถ่ายโอนระบบควบคุมจราจรทางอากาศสู่ระบบใหม่ ครอบคลุมทุกศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศ โดยระบบ TMCS นี้เป็นโครงการติดตั้งระบบควบคุมจราจรทางอากาศระบบใหม่แทนระบบเดิม ถือเป็นการปรับเปลี่ยนเทคโนโลยีระบบบริการการเดินอากาศครั้งใหญ่ของประเทศไทย ให้ทันสมัย มีความเป็นอัตโนมัติมากขึ้น สามารถเชื่อมโยงระบบการทำงานไปยังเครือข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน เพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในการให้บริการ รวมถึงเพิ่มศักยภาพระบบบริการการเดินอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินโลก ซึ่ง บวท. เริ่มเปิดให้บริการจราจรทางอากาศด้วยระบบ TMCS ที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นแห่งแรก ตั้งแต่ปี ๒๕๖๒ หลังจากนั้นได้ขยายการใช้งานระบบใหม่นี้ไปยังศูนย์ควบคุมการบินทั่วประเทศ โดยศูนย์ควบคุมการบินหัวหินเป็นส่วนงานสุดท้ายที่ทำการถ่ายโอนระบบและได้มีการนำระบบ TMCS มาใช้งาน ตั้งแต่วันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๕

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปพบปะหารือผู้บริหาร บวท. วันพุธที่ ๑ กรกฎาคม ๒๕๖๓

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมาธิการได้จัดทำรายงานการพิจารณา เรื่อง แนวทางพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินในบริบทใหม่ (ปี ๒๕๖๖) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อนำเสนอแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศทั้งระบบเพื่อประโยชน์ในการสร้างความสามารถในการแข่งขันต่อไป

๒. ส่งเสริมธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการบิน

คณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการส่งเสริมธุรกิจการบินและอุตสาหกรรมการบิน ตามแนวทางที่ระบุไว้ในแผนย่อยอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการพัฒนาระบบคมนาคม ของแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต โดยมุ่งเน้นให้เกิดการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการสายการบิน และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ตลอดจนการพัฒนาห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมการบิน และธุรกิจเกี่ยวเนื่อง

ในด้านการส่งเสริมธุรกิจการบิน คณะอนุกรรมาธิการให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยที่เอื้อให้ผู้ประกอบการสายการบินสัญชาติไทยสามารถแข่งขันกันในตลาดเส้นทางบินภายในประเทศได้อย่างยั่งยืน และสามารถเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศได้อย่างเป็นธรรม ซึ่งรวมถึงการสนับสนุนการขยายเครือข่ายเส้นทางบิน และการสร้างความร่วมมือกับธุรกิจเกี่ยวเนื่องโดยเฉพาะภาคการท่องเที่ยวเพื่อขยายตลาดธุรกิจการบิน พร้อมกับการรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย การรักษาคุณภาพการให้บริการเพื่อสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ รวมถึงการสร้างสมดุลระหว่างผู้บริโภคและผู้ให้บริการเพื่อรักษาระดับการแข่งขันในตลาดและเพื่อให้ตลาดสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน โดยที่ผู้ประกอบการสายการบินมีต้นทุนที่สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และเพื่อการนี้ คณะอนุกรรมาธิการจึงได้จัดการประชุมหารือกับสมาคมสายการบินประเทศไทย สายการบินไทย สายการบินไทยสมายล์ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินไทยไลอ้อนแอร์ สายการบินไทยเวียดเจ็ทแอร์ และผู้ประกอบการสายการบินรายต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ เพื่อรับฟังความต้องการของผู้ประกอบการสายการบิน และสะท้อนปัญหาของผู้ประกอบการสายการบินไปยังหน่วยงานผู้รับผิดชอบ

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปพบปะหารือผู้บริหาร บมจ. การบินไทย วันจันทร์ที่ ๑๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖

โดยเฉพาะในช่วงการแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ที่ธุรกิจสายการบินและบุคลากรการบินได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงและกว้างขวาง คณะอนุกรรมาธิการได้จัดการสัมมนาระดมความคิดเห็นจากทั้งภาครัฐและภาคธุรกิจเพื่อร่วมกันพิจารณาแนวทางช่วยเหลือเยียวยาที่เหมาะสม โดยมีเป้าหมายเพื่อให้สายการบินสัญชาติไทยยังคงอยู่รอดได้ในสถานการณ์วิกฤติและสามารถรักษาบุคลากรการบินไว้ให้มากที่สุด ซึ่งผลสรุปที่สำคัญรวมถึงข้อเสนอมาตรการปรับลดภาษีสรรพสามิตสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินไอพ่น การปรับลดค่าบริการท่าอากาศยานที่สายการบินถูกเรียกเก็บ (ค่าบริการการขึ้นลงอากาศยาน ค่าบริการที่เก็บอากาศยาน ค่าเช่าพื้นที่สำนักงาน ค่าบริการเดินอากาศ ค่าธรรมเนียมการเข้าหรือออกนอกประเทศ) การขยายระยะเวลาการชำระหนี้ค่าบริการ ค่าภาระ หรือเงินตอบแทนที่สายการบินถูกเรียกเก็บ การผ่อนผันกฎระเบียบบางอย่างเพื่อช่วยเหลือบุคลากรการบิน การผ่อนผันการตัดสิทธิในฤดูกาลถัดไปให้สายการบินที่ยกเลิกเที่ยวบินจากสถานการณ์ดังกล่าว การประสานงานหน่วยงานกำกับดูแลด้านการบินในต่างประเทศเพื่อขอคงสิทธิในเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรเดิม การทบทวนหลักเกณฑ์การขอจัดสรรเส้นทางบินใหม่ และการเจรจาสิทธิการบินในเส้นทางระหว่างประเทศที่สายการบินของไทยมีศักยภาพในอนาคต

สัมมนาอนาคตของอุตสาหกรรมการบินของชาติ : วิกฤติ จุดเปลี่ยน และโอกาส วันพุธที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๓

ในด้านการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน คณะอนุกรรมาธิการเล็งเห็นความสำคัญของกิจกรรมการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเป้าหมายของประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการกำหนดมาตรการส่งเสริมการลงทุนที่สามารถจูงใจให้ผู้ผลิตในต่างประเทศเข้ามาตั้งฐานการผลิตภายในประเทศไทยภายใต้เงื่อนไขคือต้องมีการถ่ายทอดเทคโนโลยีและการพัฒนาบุคลากรไทยเพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยานในระยะยาว รวมไปถึงสนับสนุนการเพิ่มจำนวนและพัฒนาศักยภาพผู้ประกอบการซ่อมบำรุงอากาศยานภายในประเทศซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อผู้ประกอบการสายการบินในการลดต้นทุนด้านการเงิน และระยะเวลาที่ใช้ในการส่งอากาศยานไปบำรุงรักษาที่ต่างประเทศได้ อีกทั้งยังสามารถสร้างรายได้ และยกระดับคุณภาพฝีมือให้กับแรงงานไทยเพิ่มขึ้น และยังเป็นประโยชน์ต่อประเทศโดยที่มูลค่าการใช้จ่ายเหล่านี้ยังคงหมุนเวียนอยู่ในประเทศไทย ลดการรั่วไหลของค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงอากาศยานไปยังต่างประเทศ

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปศึกษาดูงานการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ณ บริษัท เลนโซ่ แอโรสเปซ จำกัด วันพุธที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๓

คณะอนุกรรมาธิการได้ให้ความสำคัญกับการผลิตบุคลากรสาขาวิศวกรรมการบิน และการพัฒนาหลักสูตรการเรียนการสอนด้านการบินพลเรือน รวมถึงหลักสูตรช่างอากาศยานในระดับอาชีวศึกษา คณะอนุกรรมาธิการยังได้มีข้อเสนอแนะให้มีการเจรจาต่อรองในระดับทวิภาคีและพหุภาคี ระหว่างหน่วยงานกำกับดูแลในระดับนานาชาติ เพื่อให้บุคลากรการบินของไทยเป็นที่ยอมรับ สามารถไปปฏิบัติงานกับสายการบินต่างชาติ รวมทั้งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นต่ออุตสาหกรรมการบินและการประกอบธุรกิจการบินของไทย ตลอดจนส่งเสริมให้เกิดอาชีพใหม่ในอุตสาหกรรมการบิน อาทิเช่น นักบินอากาศยานไร้คนขับ เพื่อเข้าไปช่วยงานทางด้านการเกษตร การสำรวจทรัพยากร การช่วยเหลือผู้ประสบภัย และภารกิจอื่น ๆ รวมถึงส่งเสริมการใช้อากาศยานขนาดเล็กในการทำกิจกรรมด้านต่าง ๆ เช่น การท่องเที่ยว การแพทย์ เพื่อเพิ่มอัตราจ้างงานบุคลากรในประเทศ

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปศึกษาดูงานการพัฒนาหลักสูตรด้านการบิน ณ มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ วันพุธที่ ๑๙ สิงหาคม ๒๕๖๓

ทั้งนี้ รายละเอียดปรากฏตามรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง ข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID - 19 (ปี ๒๕๖๔) และรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง เศรษฐกิจการบินสำหรับการแพทย์และดูแลสุขภาพ (Aviation Economy for Medical Care) (ปี ๒๕๖๔)

การพิจารณาศึกษาข้อเสนอเชิงนโยบายการบริหารจัดการธุรกิจสายการบิน ธุรกิจสนับสนุน และบุคลากรการบิน ช่วงวิกฤติ COVID - 19 และการพิจารณาศึกษาเศรษฐกิจการบินสำหรับการแพทย์และดูแลสุขภาพ

นอกจากนี้ ในส่วนของกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ คณะอนุกรรมาธิการได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาเสนอต่อวุฒิสภา เรื่อง มาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย (ปี ๒๕๖๕) โดยมีข้อเสนอแนะสำคัญ คือ สนับสนุนการเพิ่มจำนวนสายการบินขนส่งเฉพาะสินค้า (Cargo Airlines) ในประเทศไทย การสร้างเครือข่ายผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ การพัฒนาเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างทางกายภาพ การแก้ไขปัญหาจราจร และการเพิ่มประสิทธิภาพของกระบวนการทำงาน) และการทบทวนกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศและกิจกรรมการเพิ่มมูลค่า (Value-added Activities) ภายในเขตปลอดอากร

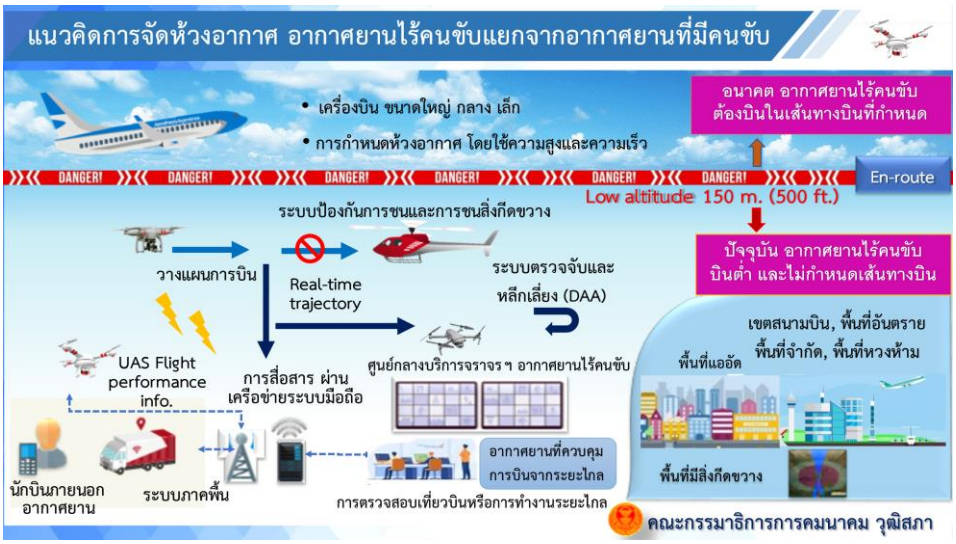
คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปศึกษาดูงานเขตปลอดอากรท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วันพฤหัสบดีที่ ๔ พฤศจิกายน ๒๕๖๔

การพิจารณาศึกษามาตรการส่งเสริมและเพิ่มศักยภาพการขนส่งสินค้าทางอากาศของไทย

๓. สนับสนุนการเตรียมความพร้อมรองรับเทคโนโลยีใหม่ด้านการบิน

คณะอนุกรรมาธิการได้ดำเนินการสนับสนุนการนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาใช้ในกิจการการบินพลเรือนประเทศไทย เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนยกระดับความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมรองรับเทคโนโลยีอากาศยานไร้คนขับ และเทคโนโลยีท่าอากาศยาน/บริการการเดินอากาศสมัยใหม่

ในส่วนของการส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์อากาศยานไร้คนขับ คณะอนุกรรมาธิการได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาเสนอต่อวุฒิสภา เรื่อง การส่งเสริมและพัฒนาการใช้ประโยชน์ของอากาศยานไร้คนขับโดยมาตรการความปลอดภัยด้านการบิน (ปี ๒๕๖๕) โดยมีข้อเสนอแนะสำคัญ คือ เสนอให้มีการกำหนดบทบัญญัติเกี่ยวกับอากาศยานไร้คนขับไว้โดยเฉพาะในพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ เพื่อกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการใช้งาน การผลิต การควบคุมมาตรฐานรวมทั้งการปฏิบัติการบินของอากาศยานไร้คนขับได้อย่างปลอดภัยตามมาตรฐานสากล รวมถึงเสนอให้ มีการปรับปรุงข้อกำหนดการใช้งานอากาศยานไร้คนขับโดยจำแนกตามระดับความเสี่ยงในการใช้งาน การกำหนดมาตรฐานความสมควรเดินอากาศ การผลิต การใช้วัสดุ อุปกรณ์ และคลื่นความถี่ การทบทวนระบบควบคุม ระบบอนุญาต การขึ้นทะเบียน และมาตรฐานการฝึกอบรมผู้ใช้งาน การแยกการจัดการห้วงอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับกับอากาศยานมีคนขับ การพัฒนาระบบการจัดการจราจรทางอากาศสำหรับอากาศยานไร้คนขับ การบูรณาการข้อมูล ระบบฐานข้อมูล และกำหนดหน่วยงานรับผิดชอบที่ชัดเจนเกี่ยวกับข้อมูลผู้ใช้งาน ตลอดจนทดลองการนำอากาศยานไร้คนขับมาใช้งานในพื้นที่เฉพาะ ตามแนวคิด Regulatory Sandbox



คณะอนุกรรมาธิการยังให้ความสำคัญกับการพัฒนาเทคโนโลยีบริการการเดินอากาศเพื่อตอบสนองต่อกิจกรรมการบินในบริบทใหม่ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานบริการระบบสื่อสาร ระบบช่วยการเดินอากาศและระบบติดตามอากาศยาน การพัฒนาระบบบริหารข่าวสารการบิน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาฐานข้อมูลภูมิประเทศและสิ่งกีดขวางในรูปแบบอิเล็กทรอนิกส์ (eTOD) เป็นต้น

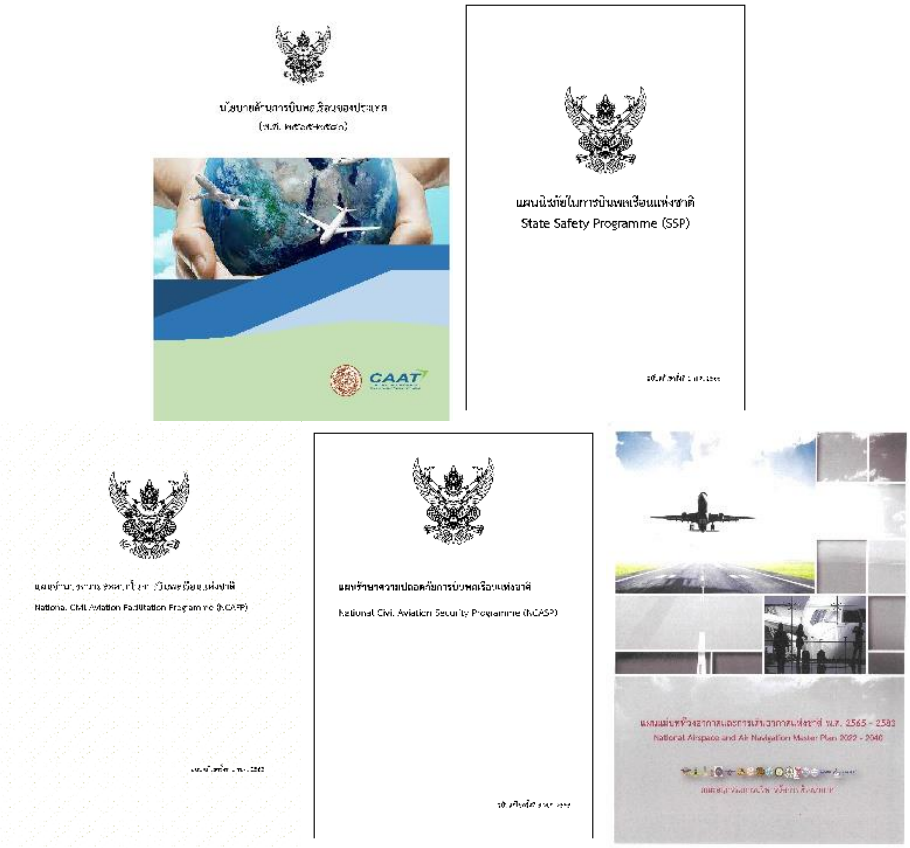
นอกจากนี้ คณะอนุกรรมาธิการยังเล็งเห็นความสำคัญของการปรับปรุงระบบบริหารจัดการและการดำเนินงานของท่าอากาศยานเพื่อพัฒนาคุณภาพ ความปลอดภัย และประสิทธิภาพของอุปกรณ์และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานทั้งในเขตการบินและเขตนอกการบิน ตามวิสัยทัศน์ท่าอากาศยานอัจฉริยะและท่าอากาศยานแห่งอนาคต

๔. เสนอแนะแนวทางพัฒนากฎหมายและการกำกับดูแลเพื่อยกระดับมาตรฐานการบินพลเรือนของประเทศไทย

คณะอนุกรรมาธิการได้ติดตามการดำเนินการพัฒนากฎหมายและการกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ตั้งแต่ด้านมาตรฐานการบินและนิรภัยการบิน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเศรษฐกิจการบิน การเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ และการคุ้มครองสิทธิผู้บริโภค

คณะอนุกรรมาธิการเดินทางไปพบปะหารือผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย วันศุกร์ที่ ๑๑ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

ในด้านมาตรฐานการบินและนิรภัยการบิน คณะอนุกรรมาธิการได้ติดตามภาพรวมการกำกับดูแลและการพัฒนามาตรฐานการบินเพื่อให้เป็นไปตามบทบัญญัติในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ รวมทั้งมาตรฐานและข้อพึงปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ตลอดจนมาตรฐานอันเป็นที่ยอมรับในระดับสากล ซึ่งรวมถึงการปรับปรุงกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ (แก้ไขเพิ่มเติมล่าสุดโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒) ให้สอดคล้องกับบริบทของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน การพัฒนากฎเกณฑ์มาตรฐานในเรื่องต่าง ๆ เช่น เรื่องการรักษาความปลอดภัย สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ทางอากาศตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๓ (ปี ๒๕๖๔) เรื่องมาตรฐานสนามบินตามข้อกำหนดของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ฉบับที่ ๓๗ (ปี ๒๕๖๕) และยังรวมถึงการกำหนดและขับเคลื่อนนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ แผนนิรภัยในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ แผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๖ แผนอำนวยความสะดวกในการบินพลเรือนแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๓ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๘๓



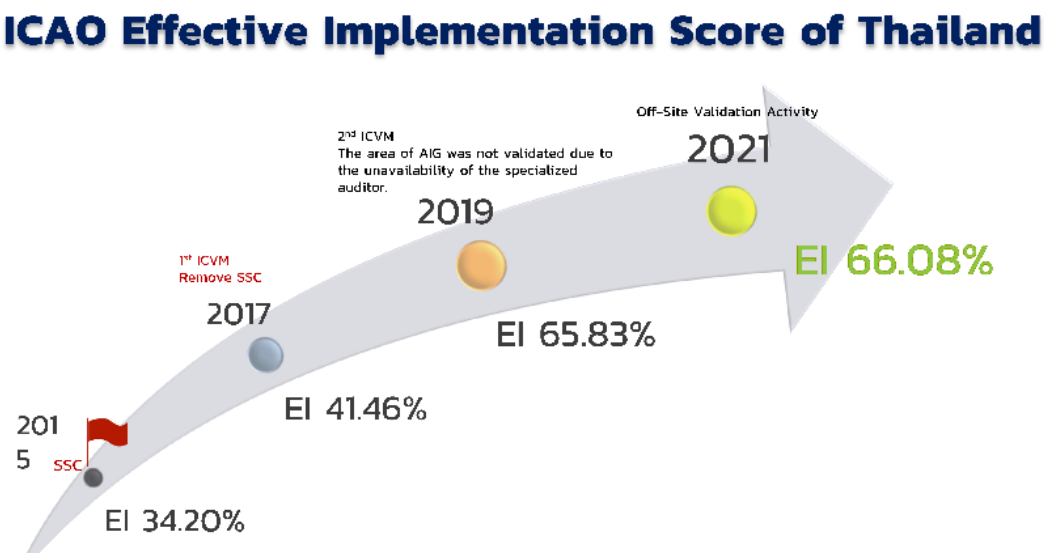
นโยบายและแผนต่าง ๆ ด้านการบินพลเรือนของประเทศที่ออกในช่วง ๕ ปีที่ผ่านมา

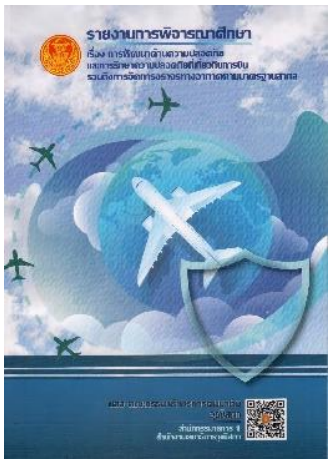
คณะอนุกรรมาธิการยังได้เร่งรัดการดำเนินการเกี่ยวกับใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ ทั้งในส่วนของการขอใบรับรองโดยผู้ดำเนินงานสนามบินและการพิจารณาออกใบรับรองโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เพื่อให้ท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการสาธารณะทุกแห่งในประเทศไทยสามารถผ่านการรับรองตามมาตรฐานที่ปรับปรุงใหม่ตามข้อแนะนำของ ICAO ได้โดยเร็ว ซึ่งจะเป็นการสร้างความเชื่อมั่นในมาตรฐานของระบบท่าอากาศยานในประเทศไทย

คณะอนุกรรมาธิการลงพื้นที่ตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยของทางวิ่งท่าอากาศยานหัวหิน วันศุกร์ที่ ๑๗ ธันวาคม ๒๕๖๔

คณะอนุกรรมาธิการยังได้ดำเนินการตรวจสอบอุบัติการณ์ทางอากาศ และเหตุที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยานหรือเหตุเกี่ยวกับอากาศยาน ซึ่งมีความเสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย เพื่อเสนอแนะแนวทางการสร้างความปลอดภัยและป้องกันไม่ให้เกิดเหตุซ้ำ

นอกจากนี้ คณะอนุกรรมาธิการได้จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง การพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน รวมถึงการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานสากล (ปี ๒๕๖๔) เพื่อเสนอแนะแนวทางปรับปรุงข้อบกพร่องและข้อจำกัดเกี่ยวกับมาตรฐานด้านความปลอดภัยและมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยในกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทย และเตรียมความพร้อมรองรับการตรวจสอบมาตรฐานด้านความปลอดภัย ภายใต้โครงการ Universal Safety Oversight Audit Program - Continuous Monitoring Approach และการตรวจสอบมาตรฐานด้านการรักษาความปลอดภัยภายใต้โครงการ Universal Security Audit Program - Continuous Monitoring Approach ของ ICAO ซึ่งผลการตรวจสอบในห้วง ๕ ที่ผ่านมา ปรากฏว่าไม่พบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญ และระดับประสิทธิผลของการนำมาตรฐาน ICAO มาบังคับใช้ในประเทศ (Effective Implementation) สูงกว่าค่ามาตรฐานที่ ICAO กำหนดคือสูงกว่าร้อยละ ๖๐





การพิจารณาศึกษาการพัฒนาด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการบิน

ในด้านเศรษฐกิจการบิน คณะอนุกรรมาธิการได้ให้ความสำคัญกับนโยบายส่งเสริมกิจกรรมการบินพลเรือนเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ โดยเริ่มตั้งแต่นโยบายการทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศซึ่งมีความสำคัญยิ่งต่อการเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระหว่างประเทศของผู้ประกอบการสายการบิน นโยบายการอนุญาตซึ่งถือเป็นเครื่องมือในการกำกับดูแลการเข้าสู่ตลาดของผู้ประกอบการนโยบายกำกับดูแลด้านราคาซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อสภาวะการแข่งขันของผู้ประกอบการ นโยบายค่าบริการในการใช้บริการท่าอากาศยานและบริการการเดินอากาศซึ่งเป็นภาระต้นทุนสำคัญของผู้โดยสาร ตลอดจนนโยบายคุ้มครองสิทธิผู้บริโภคเพื่อสร้างสมดุลผลประโยชน์ระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ซึ่งนโยบายการกำกับดูแลเศรษฐกิจเหล่านี้เป็นส่วนสำคัญที่จะทำให้อุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยสามารถเติบโตได้อย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมาธิการได้เสนอแนะนโยบายเกี่ยวกับการทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ รายละเอียดปรากฏตามรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง มาตรการสนับสนุนสายการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี (ปี ๒๕๖๕)

การพิจารณาศึกษามาตรการสนับสนุนสายการบินของไทยภายใต้นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรี

คณะอนุกรรมาธิการยังได้เสนอแนะให้มีการปรับโครงสร้างระบบกำกับดูแลเศรษฐกิจการบินของประเทศ ซึ่งปัจจุบันได้กลายเป็นนโยบายสำคัญที่ปรากฏในนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ (มีผลใช้บังคับตั้งแต่วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๖ เป็นต้นไป)

และสุดท้าย คณะอนุกรรมาธิการได้เสนอแนะให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยเร่งพิจารณาทบทวนนโยบายการคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารและแนวทางการกำกับดูแลค่าโดยสาร รวมทั้งปรับปรุงประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง การคุ้มครองสิทธิของผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินของไทยในเส้นทางบินประจำภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๕๓ และประกาศคณะกรรมการการบินพลเรือน เรื่อง หลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับอากาศยานขนส่งในเส้นทางบินภายในประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๑ ซึ่งคาดว่าจะดำเนินการปรับปรุงเสร็จได้ภายในสิ้นปี ๒๕๖๖

ประมวลภาพกิจกรรม ของคณะอนุกรรมาธิการ

คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านโลจิสติกส์

นางจิรดา สงฆ์ประชา
ประธานคณะอนุกรรมาธิการ

นายซากีย์ พิทักษ์คุมพล
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่หนึ่ง

หม่อมหลวงสกุล มาลากุล
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สอง

พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล
รองประธานคณะอนุกรรมาธิการ
คนที่สาม

ว่าที่ ร.ต. ธเนศ โสรัตน์
เลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ

นายพิพัฒน์ชัย จันทร์เรือง
อนุกรรมาธิการ

นายณัฐพนธ์ เกษสาคร
อนุกรรมาธิการ

รายนามคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านโลจิสติกส์
(ต่อ)

นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์
อนุกรรมาธิการ

พ.อ.หญิง เพ็ญนภา ภักดีวงศ์
อนุกรรมาธิการ

นายอธิภู จิตรานุเคราะห์
อนุกรรมาธิการ

นายอธิภู จิตรานุเคราะห์
อนุกรรมาธิการ

ผศ. พงษ์ชัย อธิคมรัตนกุล
อนุกรรมาธิการ

สรุปผลการดำเนินงาน ของคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ (รอบ ๕ ปี)

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พุทธศักราช ๒๕๖๐ มาตรา ๒๗๐ กำหนดให้วุฒิสภามีหน้าที่และอำนาจติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามหมวด ๑๖ การปฏิรูปประเทศ นั้น คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา ได้ตั้งคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ โดยให้มีหน้าที่และอำนาจดำเนินการรวมรวบข้อมูล พิจารณาศึกษาเรื่องใด ๆ เกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ และให้มีหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ เร่งรัดการปฏิรูปประเทศและแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ

คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ได้ให้ความสำคัญกับการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ขับเคลื่อนและยกระดับระบบโลจิสติกส์ให้ได้เป็น Digital Logistics เพื่อสนับสนุนระบบการคมนาคมของประเทศ เนื่องจากเป็นองค์ประกอบสำคัญของการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ ในการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาค ลดต้นทุนโลจิสติกส์ และเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย โดยสรุปผลการพิจารณาในประเด็นสำคัญที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

๑. การพิจารณาติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ รวมถึงแผนปฏิบัติราชการที่เกี่ยวข้องกับด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ ภายใต้แผนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ทั้งหมด ๓ ด้าน ได้แก่ ๑) การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน ๒) การพัฒนาโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก และ ๓) การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติกส์ โดยในระยะเริ่มต้นในการทำงานของคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ มีบทบาทการพิจารณาศึกษาเกี่ยวกับระบบโลจิสติกส์ของประเทศ รวมถึงการติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติ โดยมุ่งผลสัมฤทธิ์ต่อการบรรลุเป้าหมาย พร้อมทั้งเป็นกลไกสำคัญในการเสนอแนะประเด็นต่าง ๆ ไปสู่รัฐบาลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการขับเคลื่อนการพัฒนาและผลักดันการพัฒนาประเทศไทยไปสู่การเป็นศูนย์กลางด้านการค้า การลงทุนในภูมิภาค รวมถึงพัฒนาการเชื่อมโยงข้อมูลทาง อิเล็กทรอนิกส์ (E-logistics) อย่างสมบูรณ์ เพิ่มประสิทธิภาพการทำธุรกิจของผู้ประกอบการทั้งด้านการผลิต การบริการ การค้า การลงทุนและกิจกรรมโลจิสติกส์ ขจัดอุปสรรคและอำนวยความสะดวกในส่วนที่เกี่ยวข้องให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันกับต่างประเทศไทย

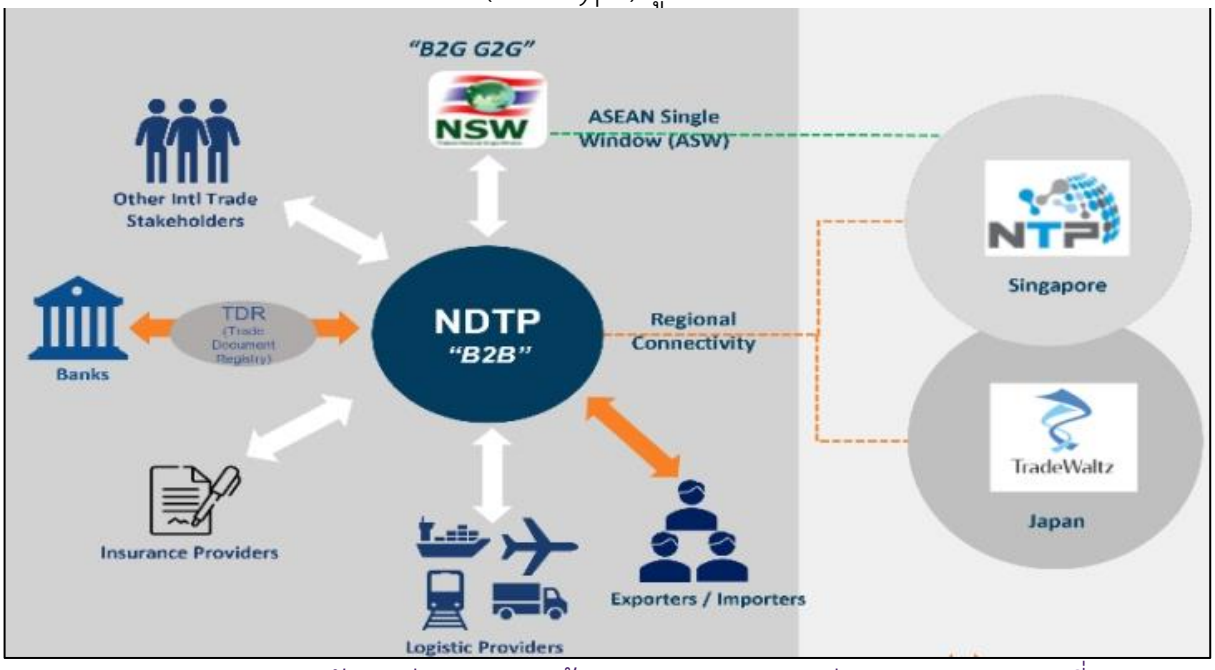
(๑) การประชุมหารือกับกระทรวงคมนาคม และ ป.ย.ป. กระทรวงคมนาคม เพื่อพิจารณาติดตามผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ได้ประชุมกับผู้แทนกระทรวงคมนาคม และ ป.ย.ป. กระทรวงคมนาคม รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อติดตามผลการดำเนินการตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ โดยเชิญมาชี้แจงข้อมูล ข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการเกี่ยวกับโครงการเร่งด่วนตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล แผนย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ ของกระทรวงคมนาคม

(๒) การจัดสัมมนา เรื่อง “ทิศทางการพัฒนา Digital Logistics เพื่อเพิ่มศักยภาพด้านขีดความสามารถในการแข่งขันของโลจิสติกส์ไทย” เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๓ โดยวัตถุประสงค์เพื่อให้พัฒนา Digital Logistics เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ ให้ทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องมีความเข้าใจและตระหนักรู้ถึงแนวโน้มการพัฒนาด้านดิจิทัลที่มีผลต่อการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย ถือเป็นองค์ประกอบสำคัญของการบรรลุเป้าหมายตามยุทธศาสตร์ชาติ และเพื่อให้ประเทศไทยได้ก้าวสู่ยุคดิจิทัล สามารถปรับทิศทางการพัฒนาประเทศให้สอดคล้องกับบริบทโลก โดยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนาระบบเศรษฐกิจที่มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและยกระดับเศรษฐกิจของประเทศให้ก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น ซึ่งผลจากการสัมมนาดังกล่าวได้นำไปเป็นข้อมูลประกอบการจัดทำรายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง “แนวโน้มการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันด้านดิจิทัลโลจิสติกส์ไทย”

๒. การพิจารณาติดตามเร่งรัดการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อัจฉริยะ ฐานข้อมูลกลางในการแลกเปลี่ยนข้อมูลด้านคมนาคมและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพสูง

(๑) ระบบ National Single Window เป็นระบบการเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐ (G2G) และระหว่างภาครัฐและเอกชน (G2B) สามารถเชื่อมโยงระบบเครือข่ายข้อมูลในกระบวนการนำเข้าส่งออกและโลจิสติกส์ด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ในลักษณะเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ครอบคลุมทั้งหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน (G2B) ตลอดจนสามารถเชื่อมโยงระบบ ASEAN Single Window (ASW) ได้อย่างสมบูรณ์ เพื่อการปรับลดขั้นตอนกระบวนการนำเข้าส่งออก ขั้นตอนกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวกับการนำเข้าส่งออก การออกใบอนุญาตและใบรับรองให้เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์และไร้เอกสาร ตามแนวทางการให้บริการแบบ Single Window และสอดคล้องกับมาตรฐานสากลให้แล้วเสร็จโดยเร็ว โดยคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อพิจารณาหารือร่วมกันและเสนอแนะให้กรมศุลกากร เร่งรัดให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำข้อมูลเข้ามาเชื่อมโยงกับระบบ (National Single Window (NSW)) ซึ่งหลาย ๆ หน่วยยังติดขัดเรื่องงบประมาณ แต่ได้มีความพยายามในการผลักดันการเชื่อมโยงข้อมูลในระบบดังกล่าว รวมทั้งปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบและกลไกขับเคลื่อนที่เกี่ยวข้อง

(๒) แพลตฟอร์มการค้าดิจิทัลระหว่างประเทศของไทย (Thailand National Digital Trade Platform : NDTP) แพลตฟอร์มกลางที่มีการบูรณาการข้อมูลด้านการค้าระหว่างประเทศที่จะสามารถให้บริการแก่ผู้นำเข้าและส่งออกแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว และจะได้เชื่อมโยงกับการนำเข้าและส่งออกในประเทศสมาชิกอาเซียนต่อไป NDTP จะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศและทำให้การดำเนินการนำเข้าและส่งออกมีความโปร่งใสมากยิ่งขึ้น สะดวก รวดเร็วและไร้รอยต่อ โดยสามารถเชื่อมโยงภาคเอกชนทั้งหมดที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศเข้าด้วยกันด้วยระบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ได้ประชุมพิจารณาติดตามความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าว เมื่อวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๖ โดยเชิญผู้แทนจาก สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ (ก.พ.ร.) สภาหอการค้าแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย สมาคมธนาคารไทย และสภาดิจิทัลเพื่อเศรษฐกิจและสังคมแห่งประเทศไทย โดยความคืบหน้าปัจจุบัน คณะกรรมการร่วมภาคเอกชน ๓ สถาบัน (กกร.) ประกาศความสำเร็จก้าวแรกของระบบ NDTP ในงาน Digital Trade Transformation Symposium มุ่งมั่นพัฒนาเชื่อมโยงระบบระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ ๑๖ พฤศจิกายน ๒๕๖๕ โดยจะมีการพัฒนาต่อยอดระบบต้นแบบ (Prototype) สู่ระบบ NDTP ระยะที่ ๑



ภาพแสดงการพัฒนาต่อยอดระบบต้นแบบ (Prototype) สู่ระบบ NDTP ระยะที่ ๑

(๓) ระบบ Port Community System (PCS) การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ดำเนินโครงการพัฒนาการเชื่อมโยง Data Logistic Chain ด้วยระบบ Port Community System (PCS) ที่นำเทคโนโลยี Digital มาบริหารจัดการข้อมูลจำนวนมาก (Big Data) ที่เกี่ยวข้องกับหน่วยงานด้านการขนส่งทางน้ำทั้งภาครัฐและเอกชน โดยทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการในกิจกรรมโลจิสติกส์และการขนส่งสินค้าทางน้ำตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งระบบ ได้แก่ การเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างภาครัฐกับภาครัฐ (G2G) ภาคธุรกิจกับภาครัฐ (B2G) และภาคธุรกิจกับภาคธุรกิจ (B2B) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ National Single Window (NSW) ในลักษณะของ e-Logistics Platform ที่เป็นมาตรฐานสากล และทุกหน่วยงานที่อยู่ต่างระบบสามารถเชื่อมโยงข้อมูลได้อัตโนมัติแบบไร้รอยต่อ (Seamless Operation) ช่วยลดต้นทุน ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน รวมทั้งกระบวนการต่างๆ ในการนำเข้าและส่งออก โดยคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วม ได้แก่ การท่าเรือแห่งประเทศไทย (กทท.) ท่าเรือกรุงเทพ (ทกท.) ท่าเรือแหลมฉบัง (ทลฉ.) เจ้าของและตัวแทนเรือกรุงเทพฯ ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้นำเข้าส่งออกสินค้า/ตัวแทนเรือ กรมศุลกากร กรมเจ้าท่า และการรถไฟแห่งประเทศไทย เมื่อวันที่ ๒๕ กันยายน ๒๕๖๕ โดยที่ประชุมได้เสนอแนะให้นำผลการศึกษาวิเคราะห์ระบบ PCS เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียกับต้นแบบระบบ PCS ในต่างประเทศ

(๔) ระบบจราจรและขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System: ITS) เป็นการพัฒนาระบบที่เน้นการผสมผสานเทคโนโลยีประเภทต่างๆ เช่น เทคโนโลยีการสื่อสาร เทคโนโลยีการเก็บรวบรวมข้อมูลอัตโนมัติ เทคโนโลยี คอมพิวเตอร์และโปรแกรมการวิเคราะห์ข้อมูลจำนวนมาก เทคโนโลยีการควบคุม เทคโนโลยีสารสนเทศ ฯลฯ เข้าด้วยกัน เพื่ออำนวยการผู้ใช้ระบบการขนส่งและจราจรซึ่งได้แก่ ผู้เดินทางให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย และประหยัด นอกจากนี้ระบบ ITS เป็นการพัฒนาระบบอัจฉริยะเพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหาการจราจรและการขนส่ง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ได้ติดตามการขับเคลื่อนแผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรและขนส่งอัจฉริยะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (Intelligent Transport System: ITS) พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๗๐ โดยมีข้อเสนอแนะสำหรับการพัฒนาขยายผลโครงการไปสู่ภาคตะวันออก เช่น จังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง ซึ่งเป็นพื้นที่จังหวัดที่มีความสำคัญควรเร่งรัดการร่างแผนปฏิบัติการจราจรอัจฉริยะ ITS เพื่อเอื้อให้หน่วยงานราชการที่เกี่ยวสามารถนำนโยบายภายใต้แผนแม่บทการพัฒนาระบบการจราจรอัจฉริยะไปปฏิบัติให้เกิดผลสัมฤทธิ์

๓. การพิจารณาประเด็นปัญหาด้านคมนาคม และระบบโลจิสติกส์ที่เป็นอุปสรรคต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ และแผนการปฏิรูปประเทศ

(๑) การเร่งรัดให้ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมที่มีการก่อสร้างแล้วให้เกิดความคุ้มค่า โครงการก่อสร้างของรัฐจำนวนหลายโครงการที่มีการลงทุนมหาศาลแต่เมื่อดำเนินการก่อสร้างจนแล้วเสร็จ ปรากฏว่าไม่ได้ใช้ประโยชน์จากโครงการเหล่านั้นให้คุ้มค่า ได้แก่

- **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จังหวัดเชียงราย** แม้ว่าจะก่อสร้างระยะที่ ๑ เสร็จแล้ว แต่ต้องเปิดประมูลให้เอกชนร่วมลงทุนในการบริหารพื้นที่ภายในโครงการดังกล่าวถึง ๒ ครั้ง เนื่องจาก โครงการนี้ได้ศึกษาความเป็นไปได้และออกแบบรายละเอียดเมื่อปี ๒๕๕๓ แต่ปัจจุบันสถานการณ์การขนส่งสินค้าเปลี่ยนไปใช้เส้นทางรถไฟความเร็วสูงจีน - ลาว - ไทย ที่เชื่อมต่อมายังจังหวัดหนองคาย จึงมีส่วนให้ผู้ประกอบการไปใช้เส้นทางขนส่งดังกล่าว
- **ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า จังหวัดมุกดาหาร** ปัจจุบันยังติดปัญหากับการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เนื่องจากตามแผนเดิมพื้นที่เปลี่ยนถ่ายสินค้า(CY) ของรฟท. จะอยู่ใกล้ชิดกับโครงการนี้ หากโครงการฯก่อสร้างใกล้กันจะทำให้เกิดการแข่งขัน ซึ่งจะไม่เกิดประโยชน์ต่อภาครัฐ
- **โครงการศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้านาทา (Transshipment Yard) จังหวัดหนองคาย** เนื่องจากปัจจุบันโครงการรถไฟความเร็วสูง สปป. ลาว - จีน เปิดให้บริการเมื่อเดือนธันวาคม ๒๕๖๔ ซึ่งเป็นโอกาสในการส่งเสริมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน อีกทั้งส่งเสริมการเดินทางของประชาชนให้ใช้ระบบรางเพิ่มมากขึ้น จึงควรเร่งพัฒนาเป็นพื้นที่ Container Yard และ Transshipment Yard ที่รองรับการเชื่อมต่อของ Standard Gauge จาก สปป.ลาว – จีน เพื่อส่งเสริมการเปลี่ยนถ่ายสินค้าที่ประเทศไทย
- **โครงการก่อสร้างท่าเรือต่าง ๆ** ที่ยังใช้ประโยชน์ได้ไม่คุ้มค่า เช่น ๑) ท่าเรือระนองปัจจุบันยังเป็นท่าเรือขนาดเล็กมีเรือสินค้าเข้าไปใช้บริการท่าเรือจำนวนไม่มาก ๒) ท่าเรือคลองวาฬจังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ ๓) ท่าเรือคลองใหญ่ จังหวัดตราด เป็นต้น

(๒) กฎหมายที่มีความล้าสมัยและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทย

- **ร่างพระราชบัญญัติส่งเสริมการพาณิชยนาวีพ.ศ. ....** เพื่อการปรับปรุงโครงสร้างองค์กรด้านการกำหนดนโยบายและแผนเพื่อยกระดับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยความสำเร็จของพันธกิจ connectivity สนับสนุนการบรรลุเป้าหมายลดต้นทุนโลจิสติกส์และเพิ่มประสิทธิภาพโลจิสติกส์ตามแผนย่อยด้านโลจิสติกส์ ที่ส่งผลกระทบสำคัญต่อตัวชี้วัดการแข่งขันด้านเศรษฐกิจของประเทศ

- **พระราชบัญญัติศุลกากร พ.ศ. ๒๕๖๐** ควรมีการทบทวน ปรับปรุง แก้ไขกฎหมาย กฎระเบียบ ที่เกี่ยวกับสินค้าถ่ายลำ – ผ่านแดน การยกเว้นและการจำกัดการของใบอนุญาตนำเข้า - ส่งออก โดยเฉพาะในมาตรา ๑๐๒, ๑๐๓ เพื่อให้สินค้าผ่านแดนสามารถอยู่ในราชอาณาจักรมากกว่า ๓๐ วัน โดยคำนึงถึงความเหมาะสม และรักษาความสมดุลระหว่างความมั่นคงและการอำนวยความสะดวกทางการค้าควบคู่กัน

- **พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. ๒๕๒๒** ควรแก้ไขกฎกระทรวง ฉบับที่ ๒๐ (พ.ศ. ๒๕๕๐) ในเรื่องความสูงรถบรรทุกตู้คอนเทนเนอร์และรถบรรทุกรถยนต์ (Car Carrier) จากเดิม ๔.๖ เมตร ให้มีความสูงไม่เกิน ๔.๘ เมตร เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะการขนส่งระหว่างประเทศตามมาตรฐานสากล และกฎกระทรวงฉบับที่ ๑๙ (พ.ศ. ๒๕๕๐) หัวลากตู้คอนเทนเนอร์ แบบ High Cube จากเดิม ๔.๒ เมตร เป็น ๔.๖ เมตร

- **ร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....** เพื่อให้มีบทบัญญัติสำหรับการกำกับดูแลมาตรฐาน และความปลอดภัย การกำกับการประกอบกิจการในการส่งเสริมกิจการขนส่งทางราง โดยกระทรวงคมนาคมควรผลักดันการขนส่งสินค้าทางรางโดยให้เอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการ ผ่านร่างพระราชบัญญัติการขนส่งทางราง พ.ศ. ....

๔. ข้อเสนอแนะเพื่อการขับเคลื่อน Digital Logistics ของประเทศไทยเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ และเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศไทย ตลอดระยะเวลาการทำงานของคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ในการพิจารณาประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับด้านแผนยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ และศึกษากระบวนการด้านโลจิสติกส์ที่เกี่ยวข้องทั้งของประเทศไทยและต่างประเทศ ทำให้ได้รับทราบปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งจากการประชุม การสัมมนา และการลงพื้นที่ศึกษาดูงาน และได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องมาโดยตลอด ดังนั้น จึงได้รวบรวมข้อเสนอแนะต่าง ๆ ของคณะอนุกรรมาธิการอันจะส่งผลต่อการขับเคลื่อน Digital Logistics ของประเทศไทย โดยสรุป ดังนี้

(๑) ภาครัฐควรริเริ่มหรือกำหนดเป็นนโยบาย รวมถึงเป้าหมายในการดำเนินการในเรื่องใด ๆ อย่างชัดเจน โดยให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมมีบทบาทในการกำหนดนโยบาย จะทำให้ภาคเอกชนสามารถดำเนินธุรกิจหรือพัฒนาธุรกิจ เพื่อต่อยอดหรือวางแผนธุรกิจได้ตรงตามเป้าหมายของภาครัฐ รวมถึงการทำงานร่วมกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน โดยกำหนดให้เป็นเรื่องของการทำงานเป็นแบบลักษณะบูรณาการทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และทุกส่วนทำงานร่วมกัน และผลักดันให้มีการทำงานที่ชัดเจน

(๒) แก้ไขกฎหมาย กฎ ระเบียบ ต่าง ๆ ที่ล้าหลังและเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้กับผู้ประกอบการและดึงดูดนักลงทุนให้มาลงทุนในประเทศ รองรับโอกาสที่จะเกิดขึ้นของธุรกิจด้านโลจิสติกส์ใหม่ ๆ รวมถึงส่งเสริมและสนับสนุนให้ธุรกิจด้านโลจิสติกส์เดิมมีความเข้มแข็ง สามารถแข่งขันกับต่างประเทศได้

(๓) เร่งรัดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม และโลจิสติกส์ ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากการก่อสร้างให้มีความคุ้มค่า รวมถึงการพัฒนาระบบการขนส่งอัจฉริยะต่าง ๆ โดยนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ให้เหมาะสมสอดรับกับโครงสร้างพื้นฐานที่รัฐดำเนินการ ตลอดจนพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า - ส่งออก และสิ่งอำนวยความสะดวกรวดเร็ว ลดขั้นตอน ลดระยะเวลา และลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์

(๔) การส่งเสริม สนับสนุน ผู้ประกอบการด้านโลจิสติกส์ และบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านโลจิสติกส์ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ รวมถึงการสนับสนุนจากภาครัฐเพื่อให้เกิด Start-up ในประเทศไทยจนสามารถดำเนินธุรกิจได้ด้วยตนเองเพื่อไปสู่ระดับยูนิคอร์น (ธุรกิจที่มีมูลค่าเกิน ๑ พันล้านดอลลาร์) ตลอดจนการสนับสนุนให้ผู้ประกอบการและคนไทยใช้แพลตฟอร์มที่ดำเนินการอยู่ในปัจจุบันของไทย

๕. การพิจารณาศึกษาที่อยู่ระหว่างดำเนินการของคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์

(๑) การพิจารณาศึกษา เรื่อง “การพัฒนาศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย” เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบันที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ในกระบวนการขนส่งทางทะเลของประเทศไทย และนำเสนอแนวทางและมาตรการในการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลัก ของประเทศไทย เพื่อยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย ศักยภาพโลจิสติกส์ด้านการขนส่งทางทะเลระหว่างประเทศของไทย โดยในการศึกษาครั้งนี้ได้เชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมพิจารณาหารือ รวมถึงได้มีการจัด**สัมมนาเรื่อง “แนวทางการพัฒนาศักยภาพกองเรือพาณิชย์และท่าเรือหลักของไทย”** เมื่อวันที่ ๙ ธันวาคม ๒๕๖๔ เพื่อรับฟังความคิดเห็นกับภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง และนำมาประกอบการจัดทำรายงานดังกล่าว

(๒) การพิจารณาศึกษา เรื่อง “รถบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด” เพื่อศึกษาสภาพปัญหาและกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการบรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด เพื่อศึกษาการพัฒนาเทคโนโลยีระบบเครื่องชั่งที่สามารถชั่งน้ำหนักได้ในขณะรถวิ่ง (Weigh In Motion System ; WIM) เพื่อใช้สำหรับการตรวจจับน้ำหนักของรถบรรทุกที่บรรทุกน้ำหนักเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยในการศึกษาครั้งนี้คณะอนุกรรมาธิการได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงคมนาคม กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก การท่าเรือแห่งประเทศไทย กระทรวงพาณิชย์ สำนักงานกลางชั่งตวง วัด กระทรวงอุตสาหกรรม กรมโรงงานอุตสาหกรรม กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ สำนักงานคณะกรรมการอ้อยและน้ำตาลทราย กระทรวงมหาดไทย กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในวันที่ ๙ พฤศจิกายน ๒๕๖๕

นอกจากนี้ คณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์ ยังได้เดินทางลงพื้นที่เพื่อศึกษาการทำงานของระบบชั่งน้ำหนักรถบรรทุก จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่

๑) สถานีตรวจสอบน้ำหนักวังน้อย (ขาออก) จังหวัดพระนครศรีอยุธยา เมื่อวันที่ ๓ มีนาคม ๒๕๖๔

๒) สถานีตรวจสอบน้ำหนัก ฉะเชิงเทรา (ขาเข้า) จังหวัดฉะเชิงเทรา เมื่อวันที่ ๑๕ ธันวาคม ๒๕๖๕

๓) บนถนนสายทาง จบ.๔๐๓๓ ช่วง กม.ที่ ๑+๒๐๐ ด้านขวาทาง (ขาเข้าประเทศไทย) และด่านพรมแดนบ้านแหลม อำเภอโป่งน้ำร้อน จังหวัดจันทบุรี เมื่อวันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๖๖

(๓) การพิจารณาศึกษา เรื่อง “โอกาส ความท้าทาย การเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยกับโครงการ One Belt One Road” เพื่อรวบรวมและวิเคราะห์สภาพปัญหาปัจจุบัน ความเป็นไปได้ที่เกี่ยวข้องโดยตรงต่อการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย กับประเทศเพื่อนบ้านและโครงการ ONE BELT ONE ROAD อันจะส่งผลต่อการบรรลุเป้าหมายตามแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล โดยในการศึกษาครั้งนี้ ได้ประชุมหารือร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากกระทรวงคมนาคม กระทรวงพาณิชย์ รวมถึงผู้ประกอบการภาคเอกชน เพื่อนำประเด็นที่ได้มาจัดทำรายงานต่อไป

ประมวลภาพกิจกรรม
ของคณะอนุกรรมาธิการ

ภาคผนวก

รายนาม
ที่ปรึกษา, ผู้ชำนาญการ, นักวิชาการ และเลขานุการ
ประจำคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

๑.	นายประเสริฐ หวังรัตนปราณี	ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการ
๒.	ว่าที่ร้อยตรี ธเนศ โสรัตน์	ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการ
๓.	นายสุนทร ผจญ	ที่ปรึกษาประจำคณะกรรมาธิการ
๔.	นายพีระชัย จรรยาพรวัฒน์	ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการ
๕.	พลเอก เมธี พะยอมหอม	ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการ
๖.	นางสาวพิมปภา นาควิเชียร	ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการ
๗.	พลเรือตรี สมเจตน์ คงรอด	ผู้ชำนาญการประจำคณะกรรมาธิการ
๘.	นายณัฐพงษ์ จตุรชาติสุคนธ์	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ
๙.	นายธนกฤต แก้วเจริญโรจน์	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๐.	นายธนพนธ์ เบญจรงคกุล	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๑.	นายอิมรอน เส็นหลีหมีน	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๒.	นางสาวพลอยธัญรัตน์ มนูญผล	นักวิชาการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๓.	นายสุชาติ หล่อโลหการ	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๔.	นายนิรุธ สัจจานิตย์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๕.	พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเผื่อน	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๖.	นางฉฎาณิศา ชำนาญเวช	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๗.	นายไชยวุฒิ เอี่ยมสำอาง	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๘.	นายกันตพงศ์ ธนโชติวรพงศ์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๑๙.	นางสาวใหม่ ติโลกะวิชัย	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๐.	นายวรธน แจ่มไพบูลย์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๑.	นางสาวเนตินันทน์ ศาสนนันทน์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๒.	นายปรีชญ ตันติคมน์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๓.	เรือเอก นคร น. กุลศรีรัตน์	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๔.	นายนวพล สุริเย	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๕.	นายกษิดิ์เดช ทักษเศรณี	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๖.	นางสาวชลิตา เกิดสดับ	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๗.	นางสาวจารุกร แม้นจริง	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๘.	นายสุรศักดิ์ เหล่าสายเชื้อ	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ
๒๙.	นางชรินทร์ทิพย์ เทพวิมลเพชรกุล	เลขานุการประจำคณะกรรมาธิการ

รายนาม
ที่ปรึกษากิตติมศักดิ์ประจำคณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

๑. นายวิภาต อภิปาลกุลดำรง
๒. นายกฤต ธนิศราพงศ์
๓. นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์
๔. นายกิตติโชค จิตต์สดศรี
๕. นายอำนาจ หาญประสิทธิ์คำ
๖. นายเกียรติก้องกิจ กุศลสวัสดิ์
๗. พันโท ชินธนานันท์ พูลทรัพย์
๘. นายอนุสรณ์ ศรีมาลา
๙. นายณัฐฎชัย ชัยวรรณ์
๑๐. พันตำรวจโท พล พลิศอ้นหาด
๑๑. นายปณิธาน ปวโรฬารวิทยา
๑๒. นายแพทย์เพชรพงษ์ กำจรกิจการ
๑๓. นายกวินธร วงศ์ลือเกียรติ
๑๔. นายสมชัย สันตินิภานนท์
๑๕. นายกานต์พนธ์ เตชะเดชอภิพัฒธ์
๑๖. พลอากาศเอก เอกรัฐ ษรานุรักษ์
๑๗. นางสาวสิริกร อุดมผล
๑๘. นายณัฏฐชัย ศรีรุ่งสุขพินิจ
๑๙. นายสราวุธ เบญจกุล
๒๐. นายอรรณพ นามเธียร
๒๑. พลเอก รุ่งรุจ พุ่มนิคม
๒๒. นายประยุทธ คงเฉลิมวัฒน์
๒๓. พันตรี กมล วงศ์สมบุญ
๒๔. รศ.อรปภา ชุติกรทวีสิน
๒๕. นางสาวลักษณีรายา คณานุรักษ์
๒๖. นายวิชิต จิรัฐิติเจริญ
๒๗. นายจักรกฤษณ์ พันธ์หนอง
๒๘. นายสมศักดิ์ โตรักษา
๒๙. นายพรชัย สุทธิวรชัย
๓๐. นายศุภกร วีรสุวิภากร
๓๑. รศ.ธัชพนธ์ ยอดทอง
๓๒. นายอรรฆชัย ตระการศาสตร์
๓๓. นายบุญแสง เผ่าบรรจง
๓๔. นายประวิทย์ จุลวัฒนพงษ์
๓๕. นายศิโรตม์ ดวงรัตน์
๓๖. นายสมชาย พงษ์พัฒนาศิลป์

รายนาม
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางบกและทางราง

๑.	พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒.	นายจรินทร์ สุนทรถาวรวงศ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓.	นางสาวฉันทิมา คู่อรุณ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๔.	นายทวีศักดิ์ เลิศประพันธ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๕.	นายปณิธิ บวรวนิชยกร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๖.	นายประสพโชค อยู่สำราญ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗.	นายปราโมทย์ ประดิษฐ์แท่น	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๘.	นายวิชิต จิรัฐิติเจริญ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๙.	นายเกษตร วิเศษศักดิ์สันติ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๐.	นายอารีศักดิ์ เสถียรภาพอยุทธ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๑.	รศ. เอนก ศิริพานิชกร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๒.	นายไกร ตั้งสง่า	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๓.	นายกานต์พนธ์ เตชะเดชอภิพัฒธ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๔.	นายชัยวรัตน์ เกษสุขสมวงษ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๕.	นายจเร รุ่งฐานีย	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๖.	นายรัก ลาภานันต์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๗.	รศ.ดร.อาณัฐชัย รัตตกุล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๘.	นายสุนทร ผจญ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๙.	นายอภิชาติ สระมูล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๐.	นายนรินทร์ ศรีสัมพันธ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๑.	นางสาวรวิสรา เลิศปัญญาโรจน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๒.	นายวิทยา จงวรกุล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๓.	นายธนบดี ฐานะชาลา	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒๔.	นายธนวิทย์ วรปณิธาน	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

รายนาม
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
ด้านการคมนาคมทางน้ำและการพาณิชยนาวี

๑.	นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒.	พลเรือเอก สุรินทร์ เริงอารมณ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓.	เรือตรี สุรพล มีเสถียร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๔.	พลเรือเอก จุมพล ลุมพิกานนท์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๕.	พลเรือโท ศิริชัย เนยทอง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๖.	นาวาเอก นันทิพัฒน์ วงศ์ยะลา	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗.	นายประวิทย์ จุลวัฒนพงษ์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๘.	นายประพันธ์ โลหะวิริยะศิริ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๙.	นายประสงค์ หวังรัตนปราณี	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๐.	นายภูมินทร์ หะรินสุต	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๑.	นายสมพร กัณฐัศว์กำพล	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๒.	นางสาวหทัยรักษ์ สุโพธิ์ทอง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

รายนาม
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการด้านการคมนาคมทางอากาศ

๑. พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒. นายยงยศ แก้วเขียว	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓. พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๔. พลเรือเอก ชัยวัฒน์ ศรีอักขรินทร์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๕. พลอากาศเอก ดิเรก พรหมประยูร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๖. นางวาสนา คงสกุลทรัพย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗. พลอากาศเอก ทศพล สง่าเนตร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๘. นายศุภจิตร สิงหนุ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

รายนาม
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการด้านโลจิสติกส์

๑.	นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๒.	นายภูมินทร์ หะรินสุต	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๓.	นายสุเมธ ตันธุวนิตย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๔.	รองศาสตราจารย์สุพจน์ ชววิวรรธน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๕.	นายชาญวิทย์ มุนิกานนท์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๖.	นายรณกร มาลีวัตร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๗.	นาวาเอก หนึ่ง กาญจนัมพะ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๘.	นายวิศิษฐ์ ลิ้มลือชา	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๙.	นางสาวสิริมนต์ อู่ทรัพย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๐.	นายปัญญา ชูพานิช	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๑.	นายรณกร ทองอินทร์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๒.	นาวาเอก ปราโมทย์ นงค์ทอง	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๓.	นายประสพโชค อยู่สำราญ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๔.	นายปรีชญ ตันติคมน์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๕.	นายเตชินท์ นิธิวงศ์เจริญ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๖.	นายพรชัย สุทธิวรชัย	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๗.	นายชัยวุฒิ บรูเซอร์ แฟน เกอร์โน	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ
๑๘.	นายธนัท ตาตะยานนท์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

รายชื่อฝ่ายเลขานุการ
คณะกรรมาธิการการคมนาคม วุฒิสภา

๑.	นางสาวลักษณ์พรรณ แสงสีทอง	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
๒.	นายชูพงศ์ สายสร้อย	นิติกรชำนาญการพิเศษ
๓.	นางสาวมานิดา นามงาม	นิติกรชำนาญการ
๔.	นายรัฐพงษ์ ประหา	วิทยากรชำนาญการ
๕.	นายสันติภาพ เหมพิจิตร	นิติกรปฏิบัติการ
๖.	นายสิพร พรประเสริฐ	วิทยากรปฏิบัติการ
๗.	นางสาวประสบพร เจ๊ะสมัน	เจ้าพนักงานธุรการอาวุโส
๘.	นางสาวนงลักษณ์ อัครจันทร์	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๙.	นางสาวชนกาญจน์ ธงทอง	เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน
๑๐.	นายภานุเดช หนูกลับ	นักวิชาการสนับสนุนงานวิชาการ
๑๑.	นางสาววรรณวิสา อินทนาม	พนักงานสนับสนุนการประชุม
๑๒.	นางสาวสุธิดา การเวก	พนักงานสนับสนุนการประชุม

ได้รับการรับรองมาตรฐานคุณภาพ
ISO 9001:2015
QUALITY MANAGEMENT SYSTEM

ออกแบบและพิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
๐ ๒๘๓๑ ๙๔๑๕, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๖๖,
๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๒, ๐ ๒๘๓๑ ๙๔๗๖