



# แผนพัฒนาสถิติ สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ ฉบับที่ 1 พ.ศ. 2556 - 2558

แผน  
พัฒนาสถิติ

สาขาการขนส่ง  
และโลจิสติกส์

ฉบับที่ 1  
พ.ศ.2556-2558

จัดทำโดย คณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์



แผนพัฒนาสถิติ  
สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์  
ฉบับที่ 1  
พ.ศ. 2556-2558



จัดทำโดย  
คณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์  
พิมพ์ครั้งที่ 2





## คำนำ

การดำเนินงานเพื่อจัดทำแผนพัฒนาสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์นี้ เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำระบบสถิติทางการของประเทศ จากการนำแผนแม่บทระบบสถิติประเทศไทย พ.ศ. 2554 – 2558 สู่การปฏิบัติ ซึ่งแผนพัฒนาสถิติทางการฉบับนี้ พร้อมกับแผนพัฒนาสถิติทางการสาขาต่าง ๆ อีก 20 สาขา จะเป็นรากฐานสำคัญต่อการบริหารจัดการระบบสถิติของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพ เนื่องจากได้มีการพิจารณากลับกรองในการคัดเลือกข้อมูลสถิติที่มีความสำคัญและจำเป็นต่อการกำหนดนโยบายในมิติต่าง ๆ เพื่อนำข้อมูลสถิติไปประกอบการตัดสินใจในการบริหารราชการแผ่นดิน ทั้งในด้านการวางแผน ปฏิบัติงาน และติดตามประเมินผล ก่อนที่จะนำผังสถิติทางการและแผนพัฒนาสถิติทางการไปปฏิบัติเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์ และนำเข้าสู่ระบบฐานข้อมูล เพื่อแลกเปลี่ยนเชื่อมโยงกับข้อมูลสถิติของแต่ละหน่วยงานต่อไป

ในการจัดทำแผนสถิติทางการนี้ คณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ร่วมกับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ได้ร่วมมือกันจัดทำและเรียบเรียงอย่างเป็นระบบตามขั้นตอนที่กำหนดไว้เบื้องต้น โดยมุ่งเน้นให้เกิดความรอบคอบในการนำไปปฏิบัติที่เกี่ยวข้องมาพิจารณา โดยเริ่มจากการพิจารณาเหตุผลและความจำเป็น รวมทั้งวัตถุประสงค์ในการจัดทำแผนพัฒนาสถิติ ก่อนที่จะกำหนดแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาสถิติขึ้น ซึ่งได้ชี้แจงไว้ในบทที่ 1 สำหรับบทที่ 2 จะเป็นเนื้อหาสำคัญที่ใช้ประกอบการคัดเลือกสถิติทางการ ได้แก่ สภาพแวดล้อมด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ นโยบายและทิศทางยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง พร้อมทั้งขอบเขตของสาขา และประโยชน์ของสถิติทางการ ในบทที่ 3 คณะอนุกรรมการได้วางโครงสร้างและจัดทำผังสถิติทางการที่มีความครอบคลุม ถูกต้อง และความชัดเจนในการจัดระบบและสืบค้นข้อมูล และในบทที่ 4 เมื่อได้มีการพิจารณาสถานการณ์ของสถิติแต่ละรายการแล้ว ได้มีการนำไปกำหนดเป็นแนวทางการพัฒนาสถิติทางการ ทั้งในส่วนที่ยังไม่มีการจัดเก็บ/ยังไม่มีผู้รับผิดชอบในการจัดทำ หรือมีการจัดทำแต่ยังไม่มีความชัดเจนหรือเป็นไปอย่างต่อเนื่อง หรือเป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

คณะอนุกรรมการหวังเป็นอย่างยิ่งว่า แผนพัฒนาสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ฉบับแรกนี้ จะสามารถเป็นส่วนหนึ่งของรากฐานระบบสถิติทางการด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ และสามารถนำไปประยุกต์ต่อยอดเพื่อเป็นข้อมูลประกอบการตัดสินใจสำหรับนโยบายและการใช้สถิติ ให้เกิดประโยชน์สำหรับการวางแผนพัฒนาประเทศต่อไป

คณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์





# สารบัญ

	หน้า
<b>บทที่ 1</b>	<b>บทนำ</b>
1.1	ที่มาของแผนพัฒนาสถิติรายสาขา 1
1.2	วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผนพัฒนาสถิติรายสาขา 4
1.3	แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาสถิติรายสาขา 4
1.4	ขอบเขตของสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ 5
1.5	การเชื่อมโยงองค์ประกอบหลักของแผน 7
<b>บทที่ 2</b>	<b>สถานการณ์ แนวโน้ม นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์</b>
2.1	สถานการณ์และแนวโน้มการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ 11
2.2	นโยบาย แผนและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ 13
2.3	สถิติที่ตอบสนองนโยบายและทิศทางยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ 54
<b>บทที่ 3</b>	<b>ผังสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์</b>
3.1	แนวคิดในการจัดโครงสร้างสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ 61
3.2	ผังรวมสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ 64
<b>บทที่ 4</b>	<b>สถานการณ์ และแนวทางการพัฒนาสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์</b>
4.1	สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาสถิติทางการ 122
4.2	สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาความพร้อมของหน่วยสถิติ 136
4.3	แผนปฏิบัติการพัฒนาสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2556 – 2558 137
<b>ภาคผนวก</b>	
-	บัญชีอักษรย่อชื่อหน่วยงาน 143
<b>บรรณานุกรม</b>	
<b>คณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์</b>	







# บทที่ 1

## บทนำ

### 1.1 ที่มาของแผนพัฒนาสถิติรายสาขา

ประเทศไทยมีการดำเนินงานเกี่ยวกับสถิติของประเทศมาประมาณ 100 ปี สถิติทั้งหมดครอบคลุมถึงสถิติที่ผลิตหรือจัดทำโดยหน่วยงานภาครัฐแต่ละหน่วยที่ผลิตสถิติจากระบบการรายงานและงานทะเบียนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจและการดำเนินงานของหน่วยงาน และสถิติที่มาจากการสำรวจดำเนินงานโดยสำนักงานสถิติแห่งชาติ แม้ว่าการผลิตสถิติภายใต้ระบบดังกล่าวได้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง แต่เป็นการพัฒนาภายใต้ข้อจำกัดด้านทรัพยากร อาทิ บุคลากร งบประมาณ ฯลฯ ที่แตกต่างกัน ส่งผลให้เกิดความเหลื่อมล้ำด้านมาตรฐานและคุณภาพของงานด้านสถิติ และในบางกรณีก็มีความซ้ำซ้อนหรือขาดแคลนสถิติที่สำคัญและจำเป็น เพื่อดำเนินการพัฒนาสถิติของประเทศ จึงเป็นที่มาของแผนแม่บทระบบสถิติประเทศไทย พ.ศ. 2554 - 2558 ซึ่งได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม พ.ศ. 2553 นับเป็นแผนแม่บทระบบสถิติฉบับแรกของประเทศ มีเป้าประสงค์ที่จะพัฒนาระบบสถิติของประเทศให้เข้มแข็งและก้าวหน้าอย่างเป็นระบบ เพื่อให้สถิติเป็นฐานสำคัญของการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

ยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทระบบสถิติ คือ

- การบริหารจัดการระบบสถิติอย่างมีประสิทธิภาพโดยมีเครื่องมือที่สำคัญคือแผนพัฒนาสถิติสาขาต่าง ๆ (แผนพัฒนาสถิติรายสาขา)
- การพัฒนาสถิติให้มีมาตรฐาน โดยมีเครื่องมือสำคัญคือแนวทางการปฏิบัติที่ดีสำหรับการผลิตสถิติและการประเมินคุณภาพสถิติ
- การให้บริการสถิติอย่างทั่วถึง โดยมีเครื่องมือสำคัญคือระบบการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนสถิติระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ

กลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการดำเนินงานตามแผนแม่บทระบบสถิติ คือคณะกรรมการจัดระบบสถิติประเทศไทย 3 ด้าน (ด้านเศรษฐกิจ ด้านสังคม และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม) ซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม พ.ศ. 2554 และคณะอนุกรรมการสถิติสาขาต่าง ๆ รวม 21 คณะ ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในฐานะประธานคณะกรรมการได้มีคำสั่งแต่งตั้งเมื่อวันที่ 24 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2555 ตามมติของคณะกรรมการในการประชุมครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 20 มกราคม พ.ศ. 2555 โดยคณะอนุกรรมการสถิติรายสาขามีภารกิจในการยกร่างแผนพัฒนาสถิติรายสาขา กำกับการดำเนินงานพัฒนาสถิติรายสาขาให้เป็นไปตามแผน และ รายงาน

# คณะรัฐมนตรี

แผนแม่บทระบบสถิติประเทศไทย พ.ศ.  
2554 - 2558 (28 ธ.ค. 2553)

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

คณะกรรมการ  
ที่ปรึกษา  
ด้านวิชาการ

คณะกรรมการจัดระบบสถิติประเทศไทย 3 ด้าน  
(ด้านสังคม ด้านเศรษฐกิจ และด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

(3 พ.ค. 2554)

## องค์ประกอบ

- รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- ปลัดกระทรวงมหาดไทย
- ปลัดกระทรวงศึกษาธิการ
- ปลัดกระทรวงแรงงาน
- ปลัดกระทรวงสาธารณสุข
- ปลัดกระทรวงการพัฒนาระบบสังคมและความมั่นคงของมนุษย์
- ปลัดกระทรวงวัฒนธรรม
- ปลัดกระทรวงยุติธรรม
- ปลัดกระทรวงการต่างประเทศ
- ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี
- ปลัดกระทรวงกลาโหม
- ปลัดกระทรวงการคลัง
- ปลัดกระทรวงพาณิชย์
- ปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม
- ปลัดกระทรวงคมนาคม

- ปลัดกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา
- ปลัดกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี
- ปลัดกระทรวงเกษตรและสหกรณ์
- ปลัดกระทรวงพลังงาน
- ปลัดกระทรวงกระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- เลขาธิการสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
- ผู้อำนวยการสำนักงานงบประมาณ
- ปลัดกรุงเทพมหานคร
- ผู้บัญชาการตำรวจแห่งชาติ
- เลขาธิการคณะกรรมการป้องกันและปราบปรามยาเสพติด
- เลขาธิการ กพร.
- ผู้ว่าการธนาคารแห่งประเทศไทย
- ผู้ทรงคุณวุฒิด้านสังคม จำนวน 3 ท่าน
- ผู้ทรงคุณวุฒิด้านเศรษฐกิจ จำนวน 3 ท่าน
- ผู้ทรงคุณวุฒิด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม จำนวน 3 ท่าน
- ผู้อำนวยการสำนักงานสถิติแห่งชาติ
- รองผู้อำนวยการสำนักงานสถิติแห่งชาติ จำนวน 2 ท่าน

## องค์ประกอบ

- ผู้ทรงคุณวุฒิจากภาคเอกชน
- ผู้ทรงคุณวุฒิจากภาควิชาการ

## ประธาน

ผู้ทรงคุณวุฒิ

## เลขาธิการ

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

## หน้าที่

ให้คำปรึกษาแนะนำด้านวิชาการในการผลิตและให้บริการข้อมูลสถิติอย่างทั่วถึง เป็นธรรม และเข้าถึงได้ง่าย เพื่อให้ทุกภาคส่วนได้ใช้ประโยชน์

## ประธาน

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

## รองประธาน

ปลัดกระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร

## เลขาธิการ

ผู้อำนวยการสำนักงานสถิติแห่งชาติ

## หน้าที่

- กำหนดนโยบายด้านสถิติของประเทศ
- กำกับ ติดตามการดำเนินงานด้านสถิติของประเทศให้เป็นไปตามแผนแม่บทระบบสถิติฯ
- รายงานความก้าวหน้าตามแผนแม่บทระบบสถิติฯ และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาระบบสถิติต่อคณะรัฐมนตรี โดยผ่านสำนักงานสถิติแห่งชาติ
- กำหนดนโยบายเกี่ยวกับงบประมาณ และการพัฒนาบุคลากรเพื่อสนับสนุนการดำเนินการตามแผนแม่บทระบบสถิติฯ
- แต่งตั้งคณะกรรมการสถิติรายสาขา และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

หน่วยประสานงาน  
แผนแม่บทระบบสถิติฯ  
ภายใน สสช.

ประสาน  
ในประเทศ

ประสาน  
ต่างประเทศ

## ผู้รับผิดชอบ

สำนักงานสถิติแห่งชาติ

คณะอนุกรรมการสถิติรายสาขา (24 ก.พ. 2555)

## องค์ประกอบ

- ประธาน ปลัดกระทรวงจากหน่วยงานหลักของสาขา
- รองประธาน รองปลัดกระทรวง และรองผู้อำนวยการ สสช.
- อนุกรรมการ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้เชี่ยวชาญในสาขานั้นๆ

## หน้าที่

- จัดทำผังรวมสถิติทางการของสาขา โดยทำการทบทวนรายการข้อมูลสถิติ ในสาขาที่เกี่ยวข้อง และรับผิดชอบอยู่ในปัจจุบัน และวิเคราะห์ความต้องการข้อมูลสถิติทางการ (Data Gap Analysis) โดยวิเคราะห์จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจฯ นโยบายรัฐบาล นโยบายกระทรวง/ กรมต่างๆ ความต้องการใช้ข้อมูลสถิติ ฯลฯ
- พิจารณาคัดเลือกสถิติทางการจากข้อมูลการบริหารงาน সামะโน และสำรวจ (ข้อมูลที่มีการจัดทำอยู่แล้ว Review Stock)
- พิจารณาหน่วยงานรับผิดชอบในการผลิตสถิติทางการที่ยังไม่มีหน่วยงานใดจัดทำ และประสานงานให้มีการผลิตสถิติทางการตามผังรวมสถิติทางการของสาขา
- บริหารจัดการ การจัดทำมาตรฐานสถิติและส่งเสริมการนำไปใช้ประโยชน์
- ปรับปรุงสถิติให้ได้มาตรฐาน
- ประสานงานการพัฒนาคุณภาพสถิติทางการ
- ประสานงานการเชื่อมโยงและแลกเปลี่ยนสถิติทางการ
- ประสานงานด้านงบประมาณและการพัฒนาบุคลากรด้านสถิติ
- จัดทำรายงานประจำปี (รายงานสถานการณ์สถิติทางการและรายงานผลการดำเนินงาน) เสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบสถิติประเทศไทยในด้านที่เกี่ยวข้องทุกปี
- แต่งตั้งคณะทำงานฯ และผู้แทนจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติมได้ตามความเหมาะสม

## หน้าที่

- ประสานงานทั้งในและต่างประเทศในการดำเนินการตามแผนแม่บทระบบสถิติฯ
- การทบทวนแผนแม่บทระบบสถิติฯ
- ติดตามผลการปฏิบัติงาน
- ทำหน้าที่เป็นเลขานุการของคณะกรรมการฯ และคณะกรรมการฯ ที่เกี่ยวข้อง

คณะอนุกรรมการสิทธิมนุษยชน 21 คณะ ประกอบด้วย

**คณะอนุกรรมการสิทธิในด้านสังคม**

- 1) ประชากรศาสตร์ ประชากรและเคหะ
- 2) แรงงาน
- 3) การศึกษา
- 4) ศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม
- 5) สุขภาพ
- 6) สวัสดิการสังคม
- 7) หญิงและชาย
- 8) รายได้และรายจ่ายของครัวเรือน
- 9) ยุติธรรม ความมั่นคง การเมืองและการปกครอง

**คณะอนุกรรมการสิทธิด้านเศรษฐกิจ**

- 10) บัญชีประชาชาติ
- 11) เกษตร และประมง
- 12) อุตสาหกรรม
- 13) พลังงาน
- 14) การค้า และราคา
- 15) การขนส่ง และโลจิสติกส์
- 16) เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร
- 17) การท่องเที่ยว และกีฬา
- 18) การเงิน การธนาคาร และการประกันภัย
- 19) การคลัง
- 20) วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรม

**คณะอนุกรรมการสิทธิด้านทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม**

- 21) ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

## 1.2 วัตถุประสงค์ของการจัดทำแผนพัฒนาสถิติรายสาขา

แผนพัฒนาสถิติรายสาขา (รวมสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์) คือเครื่องมือสำคัญในการบริหารจัดการเพื่อให้

- ประเทศมีข้อมูลสถิติที่สำคัญจำเป็นต่อการวิเคราะห์สถานการณ์แนวโน้ม เพื่อวางแผนและประเมินผลการพัฒนาในแต่ละสาขา
- หน่วยสถิติต่าง ๆ และบุคลากรมีสมรรถนะเพิ่มขึ้นด้านการจัดการข้อมูลและการจัดทำสถิติ
- ประชาชนเข้าใจและเข้าถึงสถิติสาขาต่าง ๆ ได้สะดวกรวดเร็ว

แผนพัฒนาสถิติรายสาขามีองค์ประกอบสำคัญคือ “ผังสถิติทางการ” ที่กำหนดรายการสถิติที่สำคัญจำเป็นต่อการวางแผนและติดตามผลการพัฒนาระดับประเทศและสาขา พร้อมทั้งกำหนดหน่วยสถิติที่รับผิดชอบผลิตและพัฒนาสถิติดังกล่าว กำหนดยุทธศาสตร์หรือแนวทางการพัฒนา การผลิต การเผยแพร่ และการใช้ประโยชน์สถิติ รวมทั้งวิเคราะห์ข้อจำกัดและแนวทางการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงาน แนวทางการพัฒนาสมรรถนะของหน่วยงานสถิติต่าง ๆ การสนับสนุนทรัพยากรและการสนับสนุนด้านอื่น ๆ ที่จำเป็น

แผนพัฒนาสถิติรายสาขามีกรอบระยะเวลา 5 ปี และใช้เป็นกรอบการรายงานผลการดำเนินงานประจำปีของคณะกรรมการสถิติสาขาต่าง ๆ ต่อคณะกรรมการจัดระบบสถิติ 3 ด้าน

## 1.3 แนวทางการจัดทำแผนพัฒนาสถิติรายสาขา

การจัดทำแผนพัฒนาสถิติรายสาขา (รวมสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์) ประกอบด้วยขั้นตอนสำคัญดังนี้.-

- 1) ศึกษา नियาม ขอบเขต และความสำคัญของสถิติสาขานั้น ๆ จากกฎหมายที่เกี่ยวข้อง การให้คำนิยามที่เกี่ยวข้อง โดยพิจารณาแนวทางการจัดจำแนกข้อมูลของสำนักงานสถิติประเทศต่าง ๆ และองค์การระหว่างประเทศ เช่น สหประชาชาติ ธนาคารโลก มาตรฐานการจัดจำแนกประเภทของสหประชาชาติ (UNACC, Administrative Committee on Coordination Programme Classification) เพื่อนำมาปรับให้เหมาะสมกับบริบทของประเทศไทย
- 2) ศึกษาตัวอย่างโครงสร้างและการจัดหมวดหมู่รายการสถิติแต่ละสาขา ตลอดจนรายการสถิติจากประเทศต่าง ๆ เพื่อนำแนวคิดที่เหมาะสมมากำหนดโครงสร้างหมวดหมู่สถิติรายสาขาของประเทศไทย
- 3) ศึกษาด้านอุปสงค์ ได้แก่ การศึกษาสถานการณ์และแนวโน้มการพัฒนาสาขา นโยบายและยุทธศาสตร์ระดับประเทศและระดับสาขาที่เกี่ยวข้อง อาทิ รัฐธรรมนูญ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการระดับกระทรวง เป้าหมายและตัวชี้วัดระดับสากล และประเทศ เพื่อให้ทราบความต้องการสถิติที่สำคัญ
- 4) ศึกษาด้านอุปทาน ได้แก่ การศึกษารายการข้อมูลสถิติเกี่ยวกับสาขานั้น ๆ ที่มีการจัดทำในปัจจุบัน โดยสืบค้นจากแหล่งต่าง ๆ อาทิ ระบบฐานข้อมูลของหน่วยงาน รายงานสถิติประจำปีของหน่วยงาน รายงานสถิติประจำปีของสำนักงานสถิติแห่งชาติ และเว็บไซต์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
- 5) คัดเลือกรายการสถิติที่มีความสำคัญจำเป็นต่อการกำหนดนโยบายและติดตามความก้าวหน้าของสถานการณ์การพัฒนาให้เป็น “สถิติทางการ” และจัดหมวดหมู่ตามโครงสร้างที่กำหนด

- 6) จัดทำ “ผังสถิติทางการ” ซึ่งแสดงหมวดหมู่ และรายการสถิติทางการ ความถี่ในการเผยแพร่ และหน่วยงานรับผิดชอบ ทั้งนี้สถิติทางการบางรายการอาจยังไม่มีการผลิต หรือขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบในปัจจุบัน หรือมีหลายหน่วยงานที่ผลิตกันอย่างซ้ำซ้อน ซึ่งคณะกรรมการจะมีภารกิจในการพิจารณากำหนดหน่วยงานรับผิดชอบให้ชัดเจน
- 7) วิเคราะห์สถานการณ์การผลิต ระบบการบริหารจัดการและเผยแพร่สถิติ และจัดทำยุทธศาสตร์/แนวทางการพัฒนาสถิติรายสาขา

#### 1.4 ขอบเขตของสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

เมื่อได้ทราบถึงความเป็นมา วัตถุประสงค์ และแนวทางการจัดทำแผนพัฒนาสถิติทางการ สาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ฉบับแรกนี้ ความชัดเจนของขอบเขตว่าสถิติด้านขนส่งและโลจิสติกส์ครอบคลุมเพียงใดเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อใช้เป็นฐานในการดำเนินการจัดโครงสร้างและจัดทำผังสถิติทางการ ดังนั้น ในส่วนนี้ได้มีการอ้างอิงคำจำกัดความ ระบุถึงความหมายและสร้างความเข้าใจให้ตรงกัน โดยได้พิจารณานำคำนิยามหรือ คำจำกัดความ มาจากแหล่งข้อมูลที่เหมาะสมและอ้างอิงได้ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ดังนี้

##### 1.4.1 การขนส่ง (Transportation)

พระราชบัญญัติการขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของการขนส่งไว้ว่า

- 1) “การขนส่ง” หมายความว่า การขนคน สัตว์ หรือสิ่งของ โดยทางบกด้วยรถ
- 2) “การขนส่งประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนด
- 3) “การขนส่งไม่ประจำทาง” หมายความว่า การขนส่งเพื่อสินจ้างโดยไม่จำกัดเส้นทาง
- 4) “การขนส่งโดยรถขนาดเล็ก” หมายความว่า การขนส่งคนหรือสิ่งของ หรือคนและสิ่งของรวมกันเพื่อสินจ้างตามเส้นทางที่คณะกรรมการกำหนดด้วยรถที่มีน้ำหนักและน้ำหนักบรรทุกรวมกันไม่เกินสี่พันกิโลกรัม
- 5) “การขนส่งส่วนบุคคล” หมายความว่า การขนส่งเพื่อการค้าหรือธุรกิจของตนเองด้วยรถที่มีน้ำหนักเกินกว่าหนึ่งพันกิโลกรัม
- 6) “การขนส่งระหว่างจังหวัด” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างจังหวัดกับจังหวัด
- 7) “การขนส่งระหว่างประเทศ” หมายความว่า การขนส่งประจำทาง การขนส่งไม่ประจำทาง หรือการขนส่งส่วนบุคคลซึ่งกระทำระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ
- 8) “การรับจัดการขนส่ง” หมายความว่า การรับจ้างรวบรวมคน สัตว์หรือสิ่งของ และจัดให้บุคคลอื่นซึ่งเป็นผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งทำการขนส่งจากที่แห่งหนึ่งไปยังที่อีกแห่งหนึ่งในความรับผิดชอบของผู้รับจัดการขนส่ง
- 9) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิดที่ใช้ในการขนส่งทางบกซึ่งเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และให้หมายความรวมถึงรถพ่วงของรถนั้นด้วย ทั้งนี้ เว้นแต่รถไฟ

พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 มาตรา 4 ได้ให้นิยามของการขนส่งไว้ว่า

"การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ" หมายความว่า การรับขนของ โดยมีรูปแบบการขนส่งที่แตกต่างกันตั้งแต่สองรูปแบบขึ้นไปภายใต้สัญญาขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบฉบับเดียว โดยขนส่งจากสถานที่ซึ่งผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องได้รับมอบของในประเทศหนึ่งไปยังสถานที่ ซึ่งกำหนดให้เป็นสถานที่ส่งมอบของในอีกประเทศหนึ่ง

"ของ" หมายความว่า สัตว์หรือพืช สัตว์มีชีวิต รวมทั้งภาชนะขนส่งที่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องมิได้เป็นผู้จัดหา ไม่ว่าของเหล่านั้นจะบรรจุหรือได้บรรจุไว้บนหรือใต้ปกกระวาง

"ภาชนะขนส่ง" หมายความว่า ตู้สินค้า ไม้รองสินค้าหรือสิ่งอื่นที่ใช้บรรจุของหรือรองรับของ หรือใช้รวมหน่วยการขนส่งของหลายหน่วยเข้าด้วยกัน หรือภาชนะหรือบรรจุภัณฑ์อย่างอื่นที่มีลักษณะทำนองเดียวกัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

"หน่วยการขนส่ง" หมายความว่า หน่วยแห่งของที่ขนส่งซึ่งนับเป็นหนึ่ง และแต่ละหน่วยอาจทำการขนส่งไปตามลำพังได้ เช่น กระสอบ ขึ้น ถัง ตู้ ม้วน ลัง ลูก ห่อ หีบ อัน หรือหน่วยที่เรียกชื่ออย่างอื่น

เมื่อศึกษาขอบเขตความครอบคลุมที่ใช้ในระดับสากล พบว่ามีผู้ให้ความหมายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งไว้ดังนี้

<p><b>การขนส่ง (Transportation)</b></p>	<p>คือ การนำสิ่งของหรือบุคคลจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง To take goods or people from one place to another. (ที่มา: Cambridge Dictionaries)</p>
<p><b>ภาคการขนส่ง (Transportation Sector)</b></p>	<p>ประกอบด้วยพาหนะของเอกชนและรัฐที่เคลื่อนย้ายคนหรือสินค้า พาหนะนี้รวมถึงรถยนต์ รถบรรทุก รถจักรยานยนต์ รถไฟ รถราง เครื่องบิน เรือ เรือบรรทุก และท่อขนส่งก๊าซธรรมชาติ The transportation sector consists of private and public vehicles that move people and commodities. Included are automobiles, trucks, buses, motorcycles, railroads and railways (including streetcars), aircraft, ships, barges, and natural gas pipelines. (ที่มา: สำนักงานสถิติการขนส่งของสหรัฐอเมริกา (The Bureau of Transportation Statistics (BTS), U.S. Department of Transportation)</p>
<p><b>กิจกรรมทางการขนส่ง (Transportation Activity)</b></p>	<p>ในระดับทั่วไป กิจกรรมการขนส่ง คือ การเคลื่อนไหวคนหรือสิ่งของจากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง สำหรับการวัดหมวดหมู่ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของสำนักงานสถิติประเทศออสเตรเลีย (เป็นไปตามการจัดหมวดหมู่ตามมาตรฐานอุตสาหกรรมของออสเตรเลียและนิวซีแลนด์นั้น) กิจกรรมการขนส่งเป็นหมวดหมู่หลักของหมวดที่ 1 การขนส่ง ไปรษณีย์ และคลังสินค้า ซึ่งรวมถึงกิจกรรมการขนส่งด้วยวิธีต่าง ๆ และบริการที่สนับสนุนกิจกรรม At a broad level, transport activity is the movement of people or goods from one location to another. In the ABS's standard industrial classification (Australian and New Zealand Standard Industrial Classification or ANZSIC), transport activities are primarily classified to Division I – Transport, Postal and Warehousing, which includes transport</p>

	activities by different modes and their support services. (ที่มา: สำนักงานสถิติประเทศออสเตรเลีย (Australian Bureau of Statistics : ABS))
--	---

### 1.4.2 โลจิสติกส์ (Logistics)

การให้ความหมายของคำว่า โลจิสติกส์ หรือการบริหารจัดการโลจิสติกส์ หรือการบริหารการรับ-ส่งและดูแลสินค้าและบริการ นั้น ในวงวิชาการยังมีการให้ความหมายอยู่หลายแนว แต่ที่เป็นที่ยอมรับมากที่สุดระดับสากล คือการให้นิยามของ สภาการจัดการด้านโลจิสติกส์ (Council of Logistics Management : CLM) ซึ่งนิยามว่า<sup>1</sup>

“การบริหารจัดการโลจิสติกส์ คือ กระบวนการทำงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดการเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการบริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ”

The process of planning, implementing, and controlling, the efficient, cost effective flow of raw material, in-process inventory, finished goods and related information from point of origin to point of consumption for the purpose of conforming to customer requirements.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้กำหนดบทนิยามของโลจิสติกส์ ตาม ISIC ไว้ในรายงานโลจิสติกส์ของประเทศไทย ว่า “การดำเนินการเกี่ยวกับกระบวนการวางแผน การดำเนินงานและการควบคุมการเคลื่อนย้ายทั้งไปและกลับ การเก็บรักษาสินค้า บริการและข้อมูลที่เกี่ยวข้องอย่างมีประสิทธิภาพและมีประสิทธิผลตั้งแต่จุดเริ่มต้นของการผลิตไปสู่จุดสุดท้ายของการบริโภค เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า”

นอกจากนี้ สำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ยังได้ให้ความหมายของ “โลจิสติกส์”ว่า โลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการวางแผน ดำเนินการ และควบคุม การเคลื่อนไหลทั้งไปและกลับ และการจัดเก็บวัสดุ และสินค้าสำเร็จรูป ตลอดจนสารสนเทศที่เกี่ยวข้องให้มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล จากจุดผลิตไปจนถึงจุดที่มีการใช้งาน เพื่อตอบสนองความต้องการของลูกค้า ด้วยความถูกต้องและเหมาะสมตามจังหวะเวลา คุณภาพ ปริมาณ ต้นทุน และสถานที่ที่กำหนด

## 1.5 การเชื่อมโยงองค์ประกอบหลักของแผน

ในการจัดทำแผนพัฒนาสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้มีความสมบูรณ์ตรงตามวัตถุประสงค์เป้าหมาย และสามารถต่อยอดให้เกิดการพัฒนาอย่างจริงจังนั้น จะเริ่มจากการจัดทำแต่ละองค์ประกอบของแผนตามลำดับขั้น โดยที่แต่ละขั้นตอนจะมีเป้าประสงค์ และบางขั้นตอนจะมีผลงานเป็นแผนหรือรายงานด้วย เมื่อทำความเข้าใจถึงองค์ประกอบต่าง ๆ แล้ว การจัดทำองค์ประกอบแต่ละส่วนของแผนจะเกิดความสอดคล้องไปในแนวทางเดียวกัน และผลสำเร็จก็จะสามารถนำไปสู่แผนที่ดี ให้ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องสามารถเข้าใจและยึดเป็นแบบในการนำไปปฏิบัติได้อย่างชัดเจน เกิดผลสัมฤทธิ์ตามที่กำหนดไว้ตามลำดับ ดังนี้.-

<sup>1</sup> แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554

	เป้าประสงค์	องค์ประกอบของแผน และคำอธิบาย	ผลงาน
1)	สร้างความเข้าใจถึงความสำคัญ วัตถุประสงค์ เป้าหมาย ความเป็นมา แนวทางและ ขั้นตอนในการจัดทำแผนพัฒนา	<b>ความเข้าใจในภาพรวมและพื้นฐานของ แผนพัฒนา</b> บทที่ 1 - ระบุที่มาเหตุผลและความจำเป็น - ระบุวัตถุประสงค์ เป้าหมาย - อ้างอิงตามแผนแม่บท - กำหนดแนวทางและขั้นตอนอย่างชัดเจน	
2)	สร้างความเข้าใจในขอบเขตของ สาขาการขนส่ง เพื่อกำหนด ความครอบคลุมของสถิติสาขานี้	<b>ขอบเขตและนิยามของสาขา</b> บทที่ 1 (1.4) ระบุค่านิยาม หรือความหมาย พร้อมแหล่งอ้างอิง รวมทั้งพิจารณาตรวจทาน ความครบถ้วนของหมวดหมู่ในสาขาการขนส่ง	ผังสถิติทางการ (ประมวลจากข้อ 2-4)
3)	ได้ผลการวิเคราะห์อุปสงค์ส่วน หนึ่งของสถิติทางการสาขานี้ (หมายเหตุอุปสงค์ที่มาจาก สำรวจความต้องการของผู้ใช้ กลุ่มต่าง ๆ จะเป็นการ ดำเนินการนอกเหนือการจัดทำ แผนนี้)	<b>อุปสงค์ส่วนหนึ่งของสถิติสาขานี้ที่ มาจากการกำหนดนโยบายและแผน</b> บทที่ 2 (2.2 และ 2.3) กลั่นกรองอุปสงค์ของ ข้อมูลสถิติสาขานี้ จากการศึกษาสถานการณ์ ปัจจุบัน รวบรวมนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ เกี่ยวข้องทั้งหมด แล้วจึงวิเคราะห์ประเด็น อุปสงค์ของข้อมูลสถิติที่เกี่ยวข้องกับสาขานี้	



	เป้าประสงค์	องค์ประกอบของแผน และคำอธิบาย	ผลงาน
4)	จากข้อมูลด้านอุปสงค์และการทบทวน ตรวจสอบ จัด คัดกรอง ข้อมูลด้านอุปทาน สามารถจัดทำผังสถิติทางการของสาขา ซึ่งจัดหมวดหมู่ตามโครงสร้างที่มีความเหมาะสม พร้อมกับชื่อสถิติทางการ และรายการสถิติทางการที่สำคัญและจำเป็นของสาขา ไม่ว่าจะมีส่วนผลิต/จัดทำอยู่แล้วหรือยังไม่มี ทั้งนี้ สถิติทางการให้รวมถึงสถิติที่ใช้เป็นตัวชี้วัด หรือที่นำมาคำนวณเป็นตัวชี้วัดหรือดัชนีด้วย	<p><b>ผังสถิติทางการจากอุปทานสถิติทางการและอุปสงค์ส่วนที่เกินจากอุปทาน (สถิติที่ต้องการแต่ยังไม่มี)</b></p> <p>บทที่ 3 รวบรวมสถิติที่สำคัญและจำเป็นทั้งหมดที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องผลิต/จัดทำอยู่ (อุปทาน) รวมทั้งระบุสถิติทางการที่ยังไม่มีผู้ผลิต/จัดทำจากบทที่ 2 (อุปสงค์) มาทบทวนตรวจสอบ จัด คัดกรองแยกเป็นสถิติทางการ และที่ไม่ใช่ โดยกำหนดเกณฑ์หรือวิธีคัดเลือกชัดเจน ก่อนที่จะจัดหมวดหมู่ให้กับสถิติทางการทั้งหมด แล้วเรียบเรียงใส่ในผัง และเสนอทั้งหมด (คือ เกณฑ์/วิธีการคัดเลือก การจัดโครงสร้างหมวดหมู่ และผังสถิติทางการ) เพื่อขอความเห็นชอบจากคณะอนุกรรมการ จากนั้นจึงจัดทำทะเบียนสถิติทางการ เพื่อระบุรายละเอียดของแต่ละชื่อสถิติทางการ (Metadata)</p>	ผังสถิติทางการ (ประมวลจากข้อ 2-4)
5)	จากการจัดทำผังสถิติทางการสามารถระบุได้ถึงปัญหาอุปสรรค ข้อจำกัด หรือประเด็นที่จะทำให้เกิดการพัฒนาสถิติสาขานี้	<p><b>แนวทางการพัฒนาสถิติทางการ</b></p> <p>บทที่ 4 การจัดทำผังสถิติทางการข้างต้นและรายละเอียดประกอบจะชี้ให้เห็นถึงปัญหาของการผลิต/จัดทำสถิติทางการ เช่น การขาดสถิติบางรายการที่สำคัญ การจัดทำสถิติซ้ำซ้อนโดยหลายหน่วยงาน การขาดกฎหมายสนับสนุนให้ได้ข้อมูลที่ถูกต้องครบถ้วน การขาดความร่วมมือในการให้ข้อมูล การขาดมาตรฐานสากลในการจัดทำสถิติ เป็นต้น ซึ่งปัญหา/อุปสรรค/โอกาสในการพัฒนาสถิติเหล่านี้ จะต้องจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการ จัดลำดับความสำคัญและเร่งด่วน และระบุรายละเอียดของแผน เพื่อนำไปปฏิบัติตามที่กำหนดไว้ได้</p>	แผนปฏิบัติการประจำปี
6)	ติดตามผลการพัฒนาสถิติทางการของสาขานี้	<p><b>รายงานประจำปี</b></p> <p>ในแต่ละปีคณะอนุกรรมการจะได้ติดตามผลการปฏิบัติตามแผนปฏิบัติการที่มุ่งเน้นให้เกิดการผลิต/การจัดทำสถิติของสาขานี้ที่มีความสมบูรณ์และคุณภาพมากที่สุดและให้คำแนะนำในการดำเนินงานหรือแก้ไขปัญหาในระยะต่อไป</p>	รายงานประจำปี



## สถานการณ์ แนวโน้ม นโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนา ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

ภายหลังจากที่ได้เข้าใจถึงที่มา หลักการ แนวทางของแผนพัฒนาสถิติรายสาขา และได้กำหนดขอบเขตของสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์แล้ว ในบทที่ 2 นี้จะกล่าวถึงด้านอุปสงค์ของสาขานี้ โดยเริ่มจากการระบุถึงสถานการณ์และแนวโน้ม เพื่อให้เกิดความเข้าใจว่าทิศทางของสาขานี้จะมีแนวโน้มการพัฒนาไปในด้านใดและข้อมูลสถิติที่ควรจัดหาเพื่อประกอบการตัดสินใจควรประกอบด้วยข้อมูลใดบ้าง

จากด้านอุปสงค์ของข้อมูลยังได้มีการศึกษาถึงนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งครอบคลุมตั้งแต่รัฐธรรมนูญ และพระราชบัญญัติที่เกี่ยวข้อง นโยบายของรัฐบาลและแผนบริหารราชการแผ่นดิน แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 แผนปฏิบัติราชการของกระทรวง แผนต่าง ๆ ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ตลอดจนตัวชี้วัดทั้งระดับประเทศ และระดับสากล เป็นต้น

### 2.1 สถานการณ์และแนวโน้มการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในระยะที่ผ่านมา มีการพัฒนาทั้งทางบก น้ำ และอากาศ โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา (2551-2555) มีสัดส่วนผู้โดยสารสาธารณะภายในประเทศ ทางถนนประมาณร้อยละ 66 ทางรางและน้ำประมาณร้อยละ 15 ที่เหลือเป็นทางอากาศประมาณร้อยละ 4 สำหรับสัดส่วนการขนส่งสินค้าในส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนนคิดเป็นร้อยละ 83 ทางน้ำประมาณร้อยละ 15 และทางรถไฟเพียงร้อยละ 2

นอกจากนี้แนวโน้มราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องผนวกกับการที่กิจกรรมการขนส่งสินค้าของไทยร้อยละ 88 ใช้รถบรรทุก ซึ่งเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนการใช้พลังงานสูง ทำให้เป็นภาระต้นทุนกับภาคธุรกิจและภาระทางการคลังกับภาครัฐ เกิดเป็นความจำเป็นที่จะต้องทบทวนรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศอย่างจริงจัง การกีดกันทางการค้าของประเทศพัฒนาที่มีต่อสินค้าจากประเทศกำลังพัฒนาโดยมาตรการที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers) ทำให้เกิดความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพของการเคลื่อนย้ายและตรวจสอบแหล่งที่มาของสินค้า และการปรับปรุงประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าและโลจิสติกส์<sup>2</sup>

และแม้ว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในระยะที่ผ่านมาจะประสบความสำเร็จในด้านปริมาณ แต่ยังคงต้องพัฒนาด้านคุณภาพและสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนให้มากขึ้น นอกจากนี้ข้อจำกัดด้านการคลัง ตลอดจนกฎ ระเบียบ และหลักเกณฑ์ที่บังคับใช้ไม่สอดคล้องและเหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานล่าช้าและเป็นอุปสรรคต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศในระยะยาว

<sup>2</sup> แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่าการขนส่งของประเทศไทย โดยเฉพาะการขนส่งสินค้า เริ่มมีทิศทางที่ชัดเจนขึ้น ซึ่งหน่วยงานภาครัฐได้พยายามที่จะพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าให้มีศักยภาพมากขึ้น ทั้งพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง การสนับสนุนและส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการขนส่ง รวมถึงการพัฒนา ระบบเทคโนโลยีที่อำนวยความสะดวกในด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพทัดเทียมสากล แต่เนื่องมาจากปัจจัยหลายประการ จึงทำให้การพัฒนานั้นล่าช้า และไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร ประเด็นปัญหาที่สำคัญของการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ในประเทศไทย คือ โครงสร้างพื้นฐานทางคมนาคมที่ยังขาดการเชื่อมโยง กระจายตัวกันอยู่ ยังไม่เอื้ออำนวยต่อความสะดวกทางการค้า ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยยังขาดการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขัน และประเทศไทยยังขาดการบูรณาการเชิงนโยบายระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ

การพัฒนาโลจิสติกส์ไทย อยู่ในระดับที่ยังไม่ก้าวหน้านัก โดยดัชนีความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI) ของธนาคารโลกระบุว่า ในปี 2555 ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ลดลงอย่างต่อเนื่องจากอันดับที่ 35 ในปี 2553 และอันดับที่ 31 ในปี 2550 โดยธนาคารโลกรู้ให้เห็นว่า แนวทางการพัฒนาโลจิสติกส์ของไทย จำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อ LPI ด้วยการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งในปี พ.ศ. 2553 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยต่อ GDP เพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากร้อยละ 15.1 ของ GDP ในปี 2552 เป็นร้อยละ 15.2 โดยมีมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 13.9 เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ฟื้นตัวส่งผลให้การบริโภคภายในประเทศและการส่งออกเพิ่มขึ้น ประกอบกับค่าบริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ได้ปรับตัวสูงขึ้นเช่นกัน เนื่องจากการขยายตัวของอุปสงค์ดังกล่าวและปัจจัยด้านราคาน้ำมันโดยเฉลี่ยที่เพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 16.8 จากปีก่อนหน้า ทั้งนี้ การขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ส่วนใหญ่มีสาเหตุจากต้นทุนค่าขนส่งสินค้าที่ปรับตัวขึ้นร้อยละ 15.0 ต่อปี รองลงมาคือ ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังร้อยละ 13.5 ต่อปี และต้นทุนบริหารจัดการโลจิสติกส์ร้อยละ 10.6 ต่อปี ส่วนปี 2554 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.7 ต่อ GDP เป็นผลมาจากอุทกภัยที่เกิดปลายปี 2554 ทำให้การบริโภคภายในประเทศและการผลิตชะลอตัว และการหยุดชะงักของโซ่อุปทานของอุตสาหกรรมต้นน้ำสำคัญ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์และชิ้นส่วนยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมเครื่องใช้ไฟฟ้าและชิ้นส่วนอุปกรณ์ รวมถึงสินค้าเกษตรด้วย สำหรับในปี 2555 คาดการณ์สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP จะลดลงเหลือเพียงร้อยละ 14.3 ต่อ GDP โดยมีสาเหตุสำคัญจากการผลิตที่เริ่มฟื้นตัวในช่วงต้นปี ผู้ผลิตส่วนใหญ่เริ่มกลับมาดำเนินการผลิตเหมือนเดิมในช่วงไตรมาสที่ 2 หลังจากหยุดการผลิตไประยะหนึ่งจากผลกระทบของอุทกภัยปลายปี 2554 ประกอบกับนโยบายรถคันแรกของรัฐบาล<sup>3</sup>

ในช่วงที่ผ่านมาผู้ประกอบการขนส่งของไทยทั้งขนาดกลางและขนาดใหญ่บางรายได้เร่งปรับตัวโดยนำเทคโนโลยีมาใช้ในการวางแผนและกำกับดูแลการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกให้เกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นเพื่อลดผลกระทบจากต้นทุนค่าขนส่งที่เพิ่มสูงขึ้น ไม่ว่าจะเป็นระบบระบุเอกลักษณ์ของวัตถุด้วยคลื่นความถี่วิทยุ (Radio Frequency Identification: RFID) และระบบสำรวจหาตำแหน่งด้วยดาวเทียม (GPS) รวมถึงการประยุกต์ใช้แนวคิดการจัดส่งสินค้าแบบ Hub and Spoke และ Cross Docking ซึ่งช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการขนส่งที่อาศัยรถบรรทุกจำนวนน้อยลง และสามารถเพิ่มเที่ยวการขนส่งของรถบรรทุกแต่ละคันได้มากขึ้น ลดการใช้พลังงานและมลพิษ รวมทั้งลดจำนวนรถขากลับเที่ยวเปล่า (Back-hauling) นอกจากนี้ ผู้ประกอบการเอกชนยังให้ความสำคัญกับการยกระดับศักยภาพของพนักงาน ขับรถบรรทุก ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้าและลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าได้ต้นทุนโลจิสติกส์ของ

<sup>3</sup> รายงานต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2553-2555, สศช.

ประเทศไทยมีมูลค่ารวมประมาณ 1.64 ล้านล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 15.2 ของ GDP ซึ่งสูงกว่าปี พ.ศ. 2552 เล็กน้อย คิดเป็นร้อยละ 15.1 ของ GDP ทั้งนี้ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในอัตราที่สูงกว่าประเทศ ที่พัฒนาแล้ว เหตุผลสำคัญเกิดจากภาคขนส่ง โดยมีต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้นเรื่อยมา ปี 2552 ร้อยละ 47.2 ปี 2553 ร้อยละ 48.3 และปี 2554 ร้อยละ 49.8 ของต้นทุนรวมโลจิสติกส์

อย่างไรก็ตามจากการศึกษาเบื้องต้นจากรายงานการวิเคราะห์ของธนาคารโลก และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พบว่า การพัฒนาโลจิสติกส์ของไทยยังอยู่ในระดับ การพัฒนาไปสู่ Internally Integrated Logistics ซึ่งจากการวิเคราะห์สภาพโลจิสติกส์ของประเทศไทย สามารถสรุปข้อเท็จจริงที่เกี่ยวกับระบบขนส่งและจราจร ได้ว่า โครงสร้างพื้นฐานมีความเพียงพอในระดับหนึ่ง รูปแบบการขนส่ง (Mode) และการเชื่อมต่อยังไม่มีประสิทธิภาพ คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือและ ท่าอากาศยานอยู่ในเกณฑ์ที่ดี ระบบเครือข่ายขนส่งสินค้าภายในประเทศใช้ถนนเป็นหลัก และมีปัญหาความ แออัดเกิดสภาพการเป็นคอขวด (Bottleneck) โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบแหลมฉบัง

## 2.2 นโยบาย แผนและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

จากความสำคัญของภาคการขนส่งและโลจิสติกส์ ประกอบกับแนวโน้มและความเจริญก้าวหน้าด้าน การขนส่งและโลจิสติกส์ ภาครัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญ จึงได้กำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์ต่าง ๆ เพื่อให้ภาคการขนส่งและโลจิสติกส์มีส่วนสนับสนุนการพัฒนาประเทศ รวมถึงกำหนดทิศทางการพัฒนาส่วน ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อสามารถตอบสนองความต้องการและสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ รวมทั้งเพิ่มศักยภาพ ในการแข่งขันของประเทศ

การศึกษา คัดเลือกนโยบาย แผน และยุทธศาสตร์ระดับประเทศที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านการขนส่ง และโลจิสติกส์ ซึ่งได้แก่ นโยบายและยุทธศาสตร์ของรัฐบาล และนโยบายและยุทธศาสตร์ขององค์กรที่ทำ หน้าที่กำกับดูแล จะเป็นส่วนช่วยให้สามารถกำหนดความต้องการในการใช้ข้อมูลสถิติด้านการขนส่งและ โลจิสติกส์ ซึ่งประกอบด้วยแนวนโยบายต่าง ๆ ดังนี้-

- 2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550
- 2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)
- 2.2.3 นโยบายรัฐบาล - นายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (พ.ศ. 2554)
- 2.2.4 แผนบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2555-2558)
- 2.2.5 แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555-2558)
- 2.2.6 แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)
- 2.2.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554)
- 2.2.8 แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)
- 2.2.9 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)
- 2.2.10 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
- 2.2.11 ดัชนีและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

## 2.2.1 รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550 ได้ระบุถึงแนวนโยบายการดำเนินงานของรัฐด้านการขนส่ง ดังนี้-

**มาตรา 84** รัฐต้องดำเนินการตามแนวนโยบายด้านเศรษฐกิจ ดังต่อไปนี้

(10) จัดให้มีสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนเพื่อประโยชน์ในการรักษาความมั่นคงของรัฐในทางเศรษฐกิจ และต้องมีให้สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชนอยู่ในความผูกขาดของเอกชน อันอาจก่อความเสียหายแก่รัฐ

(11) การดำเนินการใดที่เป็นเหตุให้โครงสร้างหรือโครงข่ายขั้นพื้นฐานของกิจการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานอันจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน หรือเพื่อความมั่นคงของรัฐ ตกไปเป็นกรรมสิทธิ์ของเอกชน หรือทำให้รัฐเป็นเจ้าของน้อยกว่าร้อยละห้าสิบเอ็ด จะกระทำมิได้

(12) ส่งเสริมและสนับสนุน กิจการพาณิชย์นาวี การขนส่งทางราง รวมทั้งการดำเนินการตามระบบบริหารจัดการขนส่งทั้งภายในและระหว่างประเทศ

## 2.2.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

### ยุทธศาสตร์ที่ 4 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 นี้ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพเท่าเทียม และเป็นธรรม โดยมุ่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เชื่อมโยงการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานสู่สากล ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่าง ๆ ทางเศรษฐกิจให้เอื้อต่อการเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันและสอดคล้องกับกระแสการเปลี่ยนแปลงในสังคมโลก โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้-

- ผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ และมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค และพัฒนาระบบบริหารจัดการ รวบรวม และกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวม

- ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ โดยผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ที่มีความเป็นมืออาชีพ พัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดห่วงโซ่อุปทาน ปรับปรุงกฎหมาย และระเบียบที่เกี่ยวข้อง สนับสนุนการวิจัยและพัฒนา นวัตกรรมเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์ และยกระดับประสิทธิภาพของกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น พัฒนาระบบ National Single Window ศูนย์กระจายสินค้า และด่านการค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการขนส่ง และกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

- บริหารจัดการขนส่ง และกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานและท่าเรือหลักของประเทศ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

- พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ โดยปรับปรุงทางรถไฟและจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก จัดหารถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัย เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ พัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่าง ๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนให้ความสำคัญกับการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการของการรถไฟแห่งประเทศไทย เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการและดำเนินงานในอนาคต

- ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยครอบคลุมจังหวัดบริการเพิ่มขึ้น และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยก่อสร้างโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานคร และเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากระบบขนส่งส่วนบุคคลเป็นระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค รวมทั้งการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบเพื่อให้การบริการมีคุณภาพมาตรฐาน และเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ

#### **ยุทธศาสตร์ที่ 5 การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม**

ยุทธศาสตร์ที่ 5 นี้ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่าง ๆ โดยมุ่งพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวจังหวัดชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับจังหวัดตอนในของประเทศ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้-

- การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคอาเซียน ด้วยการพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล โดยเฉพาะรูปแบบบริการขนส่งทั้งทางถนน รถไฟ รถไฟรางคู่ รถไฟความเร็วสูง และการขนส่งทางน้ำ/การเดินทางเรือชายฝั่ง ตลอดจนการพัฒนาท่าเรือท่าเรือชายแดน ศูนย์เศรษฐกิจชายแดน และการอำนวยความสะดวกการผ่านแดนที่รวดเร็ว ที่จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน การพัฒนาระบบเครือข่ายและการบริหารเครือข่ายธุรกิจของภาคบริการขนส่งและโลจิสติกส์ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทานในภูมิภาค เพื่อให้สามารถใช้ทรัพยากรร่วมกัน และเกิดการถ่ายทอดองค์ความรู้ ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนการทำธุรกิจ การปรับปรุงประสิทธิภาพความเชื่อมโยงระบบการขนส่ง ระบบอำนวยความสะดวกการเดินทาง การค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน โดยใช้ศักยภาพการเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในทุกแนวจังหวัดเศรษฐกิจที่มีอย่างสูงสุด

- ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสารต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของไทยและอนุภูมิภาคโดยรวมในด้านลดต้นทุนค่าขนส่งและโลจิสติกส์ โดยไทยให้ความสำคัญสนับสนุนทางวิชาการกับประเทศเพื่อนบ้านในฐานะหุ้นส่วนการพัฒนา

- พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ซึ่งจะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยสามารถเชื่อมโยงการค้าในธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ได้ตลอดทั้งห่วงโซ่อุปทาน ทั้งในระดับภายในประเทศ และระหว่างประเทศ รวมทั้งพัฒนา

- เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวจังหวัดชายแดน เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับจังหวัดตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงปัจจัยการผลิต ระบบการผลิต ห่วงโซ่การผลิตระหว่างประเทศ และประตูส่งออกตามมาตรฐานสากล อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจกับจังหวัดเศรษฐกิจขนาดใหญ่ที่มีการพัฒนาในประเทศเพื่อนบ้านกับเขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและจังหวัดเศรษฐกิจตอนใน ทั้งนี้ โดยมีศูนย์ประสานงานระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านบริเวณเมืองชายแดนที่สำคัญ

### 2.2.3 นโยบายรัฐบาลนายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (23 สิงหาคม 2554)

นโยบายรัฐบาลฯ ได้กำหนดแนวทางนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ดังต่อไปนี้

- 1) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบประปา และระบบไฟฟ้า ให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ รวมทั้งส่งเสริมการประหยัดพลังงาน และลดต้นทุนการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมทั้งสร้างโอกาสการกระจายรายได้ กระจายเศรษฐกิจ และกระจายการลงทุนสู่ชนบท รวมทั้งกำกับดูแลอัตราค่าบริการ ที่สอดคล้องกับสภาพจังหวัดและกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์และการคุ้มครองผู้บริโภค
- 2) ขยายการให้บริการน้ำสะอาดเพื่อการอุปโภคบริโภคให้ครอบคลุมประชากรในทุกจังหวัด และสร้างการเข้าถึงบริการน้ำสะอาดอย่างเท่าเทียมกันทั่วประเทศ เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
- 3) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศให้มีประสิทธิภาพในระยะยาว
- 4) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัยทั้งในจังหวัดชนบท จังหวัดเมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ
  - พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ
  - ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่นเพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน
  - ศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ต เรล ลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปยังชลบุรีและพัทยา



- 5) เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี โดยเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบตัวร่วมบัตรเดียว และพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยให้มีโอกาสได้ที่อยู่อาศัยในราคาและค่าเช่าถูกตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า
- 6) พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์นาวี ขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งด้านทะเลอันดามันและฝั่งด้านทะเลอ่าวไทย โดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้
- 7) พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทย รวมทั้งเพิ่มความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้รองรับผู้โดยสารจากปีละ 45 ล้านคน เป็นปีละ 65 ล้านคนขึ้นไป เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ชัยนำของเอเชียและโลก

#### 2.2.4 แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555-2558

นโยบายด้านโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาระบบรางเพื่อขนส่งมวลชน และการบริหารจัดการระบบขนส่งสินค้าและบริการ ซึ่งได้กำหนดเป้าหมาย ตัวชี้วัด กลยุทธ์ วิธีดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้-

##### เป้าประสงค์เชิงนโยบายและตัวชี้วัด

เป้าประสงค์เชิงนโยบาย	เป้าหมาย/ ตัวชี้วัด
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ระบบประปา และระบบไฟฟ้าให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพียงพอ ยกกระดับคุณภาพชีวิต และสร้างโอกาสในการกระจายรายได้ กระจายเศรษฐกิจ และการลงทุนสู่ชนบท	<ul style="list-style-type: none"> <li>- การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบทที่เป็นถนนลูกรัง จำนวน 5,100 กม. ในระหว่างปี พ.ศ. 2555-2558</li> <li>- เริ่มก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางสำคัญได้ภายในปี 2556</li> </ul>
2. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งต่อเมือง หลายรูปแบบให้เชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งส่งเสริมระบบบริหารจัดการขนส่งและผู้ประกอบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ มีต้นทุนที่เหมาะสม และแข่งขันได้	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เริ่มก่อสร้างเขื่อนยกระดับแม่น้ำเจ้าพระยาและน่านน้ำเพื่อการเดินเรือ</li> <li>- เริ่มก่อสร้างสถานี CY ในภูมิภาค และสถานี ICD แห่งที่ 2 ได้ภายในปี 2557</li> <li>- เริ่มประกวดราคาให้ได้ผู้รับจ้างเพื่อดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนทั้ง 10 สาย ในระหว่างปี 2555-2557</li> </ul>
3. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง เพื่อรองรับการเจริญเติบโตของเมือง พร้อมทั้งมีสิ่งอำนวยความสะดวกเชื่อมโยงระหว่างรถไฟหรือการเดินทางในรูปแบบอื่น	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาความเหมาะสมของโครงการรถไฟความเร็วสูงให้แล้วเสร็จภายใน ปี 2555 และเริ่มกระบวนการดำเนินโครงการได้ภายในปี 2556</li> </ul>
4. พัฒนาภาคการขนส่งเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 และสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงสองฝั่งทะเลภาคใต้ โดยเริ่มในปี 2555</li> </ul>

เป้าประสงค์เชิงนโยบาย	เป้าหมาย/ ตัวชี้วัด
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทำอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคน เป็น 65 ล้านคนต่อปี และทำอากาศยานในภูมิภาคได้รับการปรับปรุง 29 แห่ง ภายในปี 2558</li> <li>- เริ่มก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ในเส้นทางที่สำคัญได้ภายในปี 2556 เช่น กทม.- นครราชสีมา และพญา-มาตาพุด</li> </ul>

### กลยุทธ์/วิธีดำเนินการ

นโยบาย	กลยุทธ์/วิธีการ
1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ประปา และระบบไฟฟ้าให้กระจายไปสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึงเพียงพอ รวมทั้งส่งเสริมการประหยัดพลังงานและลดต้นทุนการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน พร้อมทั้งสร้างโอกาสการกระจายรายได้ กระจายเศรษฐกิจ และกระจายการลงทุนสู่ชนบท รวมทั้งกำกับดูแลอัตราค่าบริการที่สอดคล้องกับสภาพจังหวัด และกลุ่มผู้ได้รับประโยชน์และการคุ้มครองผู้บริโภค	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาและบำรุงรักษาระบบการขนส่งให้กระจายสู่ภูมิภาคอย่างทั่วถึง เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ</li> </ul>
2. พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อเชื่อมโยงกับฐานการผลิตและฐานการส่งออกของประเทศ รวมทั้งเร่งปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบรางของประเทศให้มีประสิทธิภาพในระยะยาว	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</li> <li>- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ</li> <li>- เพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยเริ่มก่อสร้างสถานี CY ในภูมิภาคและสถานี ICD แห่งที่ 2</li> </ul>
3. พัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้าและบริการที่สะดวกและปลอดภัย ทั้งในจังหวัด ชนบท จังหวัดเมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ศึกษาวิจัยเพื่อจัดทำแผนและแนวทางพัฒนาระบบการจราจรให้เชื่อมโยงกับระบบราง เพื่อความสะดวกและปลอดภัย ทั้งในจังหวัดชนบท จังหวัดเมือง และระหว่างประเทศ</li> <li>- พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ</li> <li>- ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ- เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน</li> </ul>
3.1 พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมชานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ	
3.2 ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสาย กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา กรุงเทพฯ-หัวหิน และเส้นทางอื่น เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	

นโยบาย	กลยุทธ์/วิธีการ
<p>3.3 ศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ต เรลลิงค์ ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไปยังชลบุรีและพัทยา</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เพิ่มความแข็งแกร่งของระบบราง ระบบความปลอดภัย และประสิทธิภาพ การให้บริการของรถไฟ ตามแผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของการรถไฟแห่งประเทศไทย ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2553-2557</li> </ul>
<p>4. เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี โดยเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบ ตัวร่วมบัตรเดียว และพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยให้มีโอกาสได้ที่อยู่อาศัยในราคาและ ค่าเช่าถูกตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางใน กรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้สามารถเริ่มประกวดราคาหาผู้รับจ้างได้โดยเร็ว</li> <li>- เร่งพัฒนาระบบตัวร่วมบัตรเดียว เพื่อให้สามารถเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ</li> <li>- พัฒนาระบบสนับสนุนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน</li> </ul>
<p>5. พัฒนาการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชย์ขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งด้านทะเลอันดามันและฝั่งด้านทะเลอ่าวไทย โดยพัฒนาท่าเรือน้ำลึกและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมสองฝั่งทะเลภาคใต้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งฝั่งด้านทะเลอันดามันและฝั่งด้านทะเลอ่าวไทยเพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</li> </ul>
<p>6. พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทย รวมทั้งเพิ่มความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้รองรับผู้โดยสารจากปีละ 45 ล้านคน เป็นปีละ 65 ล้านคนขึ้นไป เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- พัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาค และเพิ่มความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้รองรับผู้โดยสารจากปีละ 45 ล้านคน เป็นปีละ 65 ล้านคนขึ้นไป เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก</li> <li>- สร้างเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินของสายการบินแห่งชาติ เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางทางการบินของประเทศ</li> <li>- พัฒนาระบบการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และศักยภาพการให้บริการในการเดินอากาศ</li> </ul>

## 2.2.5 แผนปฏิบัติการ 4 ปี กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555-2558)

กระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนปฏิบัติการ พ.ศ. 2555-2558 ซึ่งเป็นเครื่องมือสำคัญที่จะช่วยกำหนดแนวทางการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม เพื่อให้การพัฒนาและบริหารระบบขนส่งและจราจรของประเทศมีความก้าวหน้า สามารถขับเคลื่อนและผลักดันเศรษฐกิจ การค้า การบริการ และการลงทุนของประเทศ ให้บรรลุถึงเป้าหมายของรัฐบาล

แผนปฏิบัติการ 4 ปี ของกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ ตัวชี้วัด และเป้าหมายในช่วงปี 2555-2558 ดังนี้-

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด/เป้าหมาย (2555-2558)
1. การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเป็นเครื่องมือ ในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน เตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี พ.ศ. 2558	เพื่อเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อ การเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศของท่าอากาศยาน ในความรับผิดชอบของกระทรวงคมนาคม ไม่น้อยกว่าปีละ 40.30, 40.35, 40.40 และ 41.40 ล้านคน ในแต่ละปี ตามลำดับ</li> <li>- ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านท่าเรือแหลมฉบัง ไม่น้อยกว่าปีละ 6.17, 6.67, 7.27 และ 8.01 ล้าน TEUs. ในแต่ละปี ตามลำดับ</li> </ul>
2. การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง เพื่อเป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับเพิ่มขีดความสามารถ ในการแข่งขันของ ประเทศ ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้	เพื่อให้ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพ ทำให้มีขีดความสามารถในการแข่งขันมากขึ้น	- ร้อยละของการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำและระบบราง เปรียบเทียบกับการขนส่งสินค้าทั้งหมดไม่น้อยกว่าร้อยละ 16.80, 17.31, 18.24 และ 18.57 ในแต่ละปี ตามลำดับ
3. การพัฒนาระบบขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย เพื่อลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม	เพื่อให้การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย	- จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บบนถนนในความรับผิดชอบของ คค. ลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่ผ่านมา ไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ในแต่ละปี
4. การพัฒนาการให้บริการระบบการขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต เพื่อลดความสูญเสียเปล่าจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจร ให้มีความคล่องตัว ส่งผลให้มีความแน่นอน และความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า	เพื่อให้โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งครอบคลุมจังหวัด เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบการขนส่งมวลชนทางรางเพิ่มขึ้น	- โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งได้รับการพัฒนาและบำรุงรักษาตามแผนการดำเนินงานที่กำหนดไว้ในแต่ละปีงบประมาณ ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ในปี 2555-2556 และร้อยละ 87 ในปี 2557-2558

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด/เป้าหมาย (2555-2558)
		- ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้า (แสนคนต่อวัน) ไม่น้อยกว่า 2.61, 2.79, 2.99 และ 4.16 แสนคนต่อวัน ในแต่ละปี
5. การบริหารจัดการระบบขนส่งและจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ	เพื่อให้ระบบการขนส่งและจราจรได้รับการบริหารจัดการให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ	- ร้อยละความพึงพอใจของผู้บริหารร่วมคมนาคม ไม่น้อยกว่าร้อยละ 85 ในแต่ละปี

## 2.2.6 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563

กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ในฐานะหน่วยงานกลางด้านการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ได้ดำเนินการจัดทำแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรระยะยาว ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 12 เมษายน 2554 รับทราบแผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563 และให้แจ้งเวียนให้กระทรวงและหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้ใช้เป็นแนวทางและเครื่องมือสำหรับประสานการดำเนินงานร่วมกันอย่างมีบูรณาการและเป็นไปในทิศทางเดียวกันต่อไป

**“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน (Towards Sustainable Transport)”**

**VISION**  
National Transport Master Plan 2554 - 2563

**GOALS**

- เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)
- เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility)
- เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง
- เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)
- เพื่อยกระดับการเข้าถึง และเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport)
- เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง

sustainable  
Transport



โดยมีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ ดังนี้-

**เป้าประสงค์ที่ 1** เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity) โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่ง (Hub) ที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยง (Spoke) รวมถึงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าปริมาณการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัว มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น และในท้ายที่สุดประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคตระหนักถึงบทบาททางเศรษฐกิจและการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย โดยมุ่งเน้นการเชื่อมต่อระหว่างประเทศในทุกสาขาการขนส่ง ทั้ง ถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง นอกจากนี้อาศัยความได้เปรียบจากการมีทำเลที่ตั้งเป็นศูนย์กลางระหว่างประเทศเพื่อนบ้านแล้ว จะต้องมีการค้า (Gateway) และโครงข่ายเชื่อมต่อ (Linkage) ที่ดี

**ผลลัพธ์**

- ปริมาณการเดินทางผ่านประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น
- ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น

**เป้าประสงค์ที่ 1 (ต่อ)**

**ผลกระทบ**

- มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น
- การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัว
- เพิ่มบทบาทเศรษฐกิจของไทยในภูมิภาค

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p><b>1.1) การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ</b> โดยการปรับบทบาทการให้บริการและพัฒนาขีดความสามารถของประตูการค้า (Gateway) อาทิ ท่าอากาศยาน ท่าเรือ รวมทั้งศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าทางบก เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและสินค้าในอนาคต รวมทั้งการเชื่อมต่อการขนส่งกับประตูการค้า ทั้งการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal)</p> <p><b>1.2) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย</b> โดยการส่งเสริมให้ผู้ประกอบการไทยมีความเข้มแข็ง เพื่อปรับปรุงบริการและคุณภาพการขนส่งให้ได้มาตรฐานปลอดภัย ตรงต่อเวลา มีบริการที่ดี และมีความพร้อม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การกำหนดที่ตั้งเชิงยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมสำหรับการสนับสนุน ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค</li> <li>• การพัฒนาประตูการขนส่ง (Gateway) และโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งทางทะเล ทางอากาศ และทางถนน</li> <li>• การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามข้อตกลงระหว่างประเทศ</li> <li>• การอนุวัติการข้อตกลงระหว่างประเทศ สำหรับการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการขนส่งเพื่อผลักดันให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม</li> <li>• การให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ โดยให้มีการกำกับดูแลเพื่อให้เกิดการแข่งขันที่เป็นธรรม</li> <li>• การส่งเสริมทักษะและเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการขนส่งและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินธุรกิจในจังหวัดเศรษฐกิจชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน</li> </ul>

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p>สำหรับการแข่งขันภายในประเทศ และการขยายกิจการออกไปดำเนินธุรกิจ在不同ประเทศ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การพัฒนาระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงาน</li> <li>• การปรับปรุงประสิทธิภาพท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีศักยภาพในการรองรับการเติบโตของผู้ใช้บริการ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน การพัฒนาบุคลากร และการมีแผนการตลาดที่ดี รวมถึงการสร้างแบรนด์ (Branding)</li> <li>• การส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและการกระจายสินค้าระหว่างประเทศทางอากาศ โดยการปรับปรุงกฎระเบียบ การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีและระบบสารสนเทศ การสนับสนุนให้มีกิจกรรมเพิ่มมูลค่า และการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การเสริมสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างท่าอากาศยานหลัก โดยการรวมกลุ่มพันธมิตรของสายการบิน การหาพันธมิตรใหม่ การเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ การปรับปรุงฝูงบิน</li> <li>• การส่งเสริมให้สายการบินอื่นมาใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการพิจารณาในเรื่องผลตอบแทน การสร้างสิ่งจูงใจหรือกิจกรรมที่น่าสนใจ เช่น การท่องเที่ยว การประชุม สัมมนาในระดับโลก ด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี เป็นต้น ทั้งนี้ ระบบการขนส่งต่อเนื่องที่ท่าอากาศยานต้องมีประสิทธิภาพ สะดวก และเชื่อถือได้</li> <li>• การส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลภาคใต้ อย่างเหมาะสม เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจทางทะเลในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่าง ๆ ของโลก</li> </ul>

**เป้าประสงค์ที่ 2** เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงจังหวัดเศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) โดยการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การกำหนดรูปแบบและแนวเส้นทางขนส่งหลักระหว่างจังหวัดเศรษฐกิจภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพเชิงจังหวัดและชุมชน ซึ่งผลลัพธ์การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงจังหวัดเศรษฐกิจจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และต้นทุนการขนส่งลดลง ส่งผลทำให้มีโอกาสทางธุรกิจเพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจในระดับจังหวัดสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน

**ผลลัพธ์**

การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงจังหวัดเศรษฐกิจ มีความสะดวก รวดเร็ว และน่าเชื่อถือมากขึ้น ระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเพิ่มขึ้น

**ผลกระทบ**

เศรษฐกิจในภูมิภาคสามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน  
เพิ่มโอกาสในการประกอบการธุรกิจ

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p><b>2.1) การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายจังหวัดการพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค</b> โดยการปรับปรุงและบำรุง รักษาโครงสร้างพื้นฐานให้มีประสิทธิภาพในการขนส่งดีขึ้น ได้แก่ การขยายเส้นทางรถไฟภายในประเทศให้ครอบคลุม และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งองค์ประกอบต่อเนื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน การก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่เพื่อลดการสูญเสียเวลาในการ สับหลักขบวนรถ และการพัฒนาและปรับปรุงเส้นทางที่มีปริมาณการจราจรระหว่างเมืองสูงในอนาคต</p> <p>นอกจากนี้ควรเชื่อมโยงโครงข่ายให้ครอบคลุมจังหวัดและเมืองในทุกภูมิภาคของประเทศ และพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ ได้มาตรฐาน พัฒนาระบบทางหลวงพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การปรับปรุง บำรุงรักษา ใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและยกระดับการพัฒนาเส้นทางอย่างสอดคล้องกับปริมาณจราจรและความต้องการของจังหวัดตามลำดับความสำคัญ จำเป็นเร่งด่วน เพื่อการเดินทางของคนและสินค้ารวมทั้งเชื่อมโยงโครงข่ายให้ครอบคลุมจังหวัดและเมืองในทุกภูมิภาคของประเทศ</li> <li>• การพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ได้มาตรฐาน</li> <li>• การพัฒนาระบบทางหลวงพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงจังหวัดเศรษฐกิจหลักของประเทศกับชุมชนเมืองหลักในภูมิภาค</li> <li>• การขยายเส้นทางรถไฟภายในประเทศให้ครอบคลุมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่อเนื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะการก่อสร้างเส้นทางรถไฟรางคู่ และวางรากฐานการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้</li> <li>• การปฏิรูปโครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางราง และการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รฟท. เพื่อให้การขนส่งทางรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้</li> </ul>



ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p>จังหวัดเศรษฐกิจหลักของประเทศกับชุมชนเมืองหลักในภูมิภาค พัฒนาจังหวัดตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเพิ่มบทบาทให้การขนส่งทางรถไฟเป็นการขนส่งหลักในการขนส่งระยะทางไกลในอนาคต และวางรากฐานการพัฒนาความเร็วสูงในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ รวมทั้งการพัฒนาทำอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ และสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางระหว่างเมืองเศรษฐกิจในประเทศ การขยายโครงข่ายทางรถไฟเพิ่มเติมในเส้นทางที่เหมาะสมและมีศักยภาพ รวมทั้งจัดหาหัวรถจักรและล้อเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน</li> <li>• การพัฒนาจังหวัดตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพและดึงดูดให้มีความต้องการใช้รถไฟเพิ่มมากขึ้น</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การใช้เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถไฟ</li> <li>• การปรับปรุงและพัฒนาการดำเนินงานและการบริหารด้านการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง การปรับปรุงขุดลอกร่องน้ำ การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี</li> <li>• การพัฒนาทำอากาศยานในภูมิภาคที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ และสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น</li> </ul>
<p><b>เป้าประสงค์ที่ 3</b> เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งโดยเฉพาะที่สำคัญ คือ ต้องให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจะลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งจะลดลง เช่นเดียวกัน ส่งผลทำให้ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมลดลง ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เนื่องจากการเดินทางและการขนส่งมีความปลอดภัย</p>	
<p><b>ผลลัพธ์</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งลดลง</li> <li>จำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งลดลง</li> </ul> <p><b>ผลกระทบ</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>คุณภาพชีวิตดีขึ้น</li> <li>ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมจากอุบัติเหตุ</li> </ul>	

เป้าประสงค์ที่ 3 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p><b>3.1) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</b> โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย โดยการปรับปรุงสภาพทาง ระบบอาณัติสัญญาณ และการแก้ไขปัญหาคัดขวางรถไฟ รวมทั้งการตรวจสอบมาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย</p> <p><b>3.2) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง</b> โดยการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และการประชาสัมพันธ์ ปลุกฝังจิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง การสร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ และบังคับใช้มาตรการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟ</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยการเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และการประชาสัมพันธ์ในเรื่องความปลอดภัยแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางถนนเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย</li><li>• การแก้ไขอุบัติเหตุทางถนน เพื่อลดผลกระทบของอุบัติเหตุ ป้องกันเหตุการณ์ซ้ำซ้อนที่อาจเกิดขึ้น โดยการประยุกต์ใช้เทคโนโลยีเพื่อการขนส่งทางถนนที่ปลอดภัย</li><li>• การปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกให้พร้อมอยู่ในสภาพการใช้งานได้อย่างปลอดภัย โดยการปรับปรุงสภาพทาง ระบบอาณัติสัญญาณ และการแก้ไขปัญหาคัดขวางรถไฟ</li><li>• การพัฒนาการจัดการเดินรถเพื่อเพิ่มความปลอดภัย โดยให้ความพร้อมในการปฏิบัติงาน และทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน</li><li>• สร้างการมีส่วนร่วมของชุมชนเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ และบังคับใช้มาตรการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลักผ่านจุดตัดทางรถไฟ</li><li>• การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจแก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง ในเรื่องความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำ</li><li>• การกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัย (Safety and Security) ของการขนส่งทางอากาศทั้งในส่วนท่าอากาศยานและอากาศยาน</li><li>• การกำหนดให้มีมาตรการรักษาความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของผู้ใช้บริการที่ทำอากาศยาน โดยเฉพาะในเรื่องการสาธารณสุข</li></ul>

**เป้าประสงค์ที่ 4** เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ ในขณะที่เดียวกันก็ส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะช่วยให้ปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง โดยเฉพาะคาร์บอนไดออกไซด์ (CO<sub>2</sub>) ส่งผลทำให้ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ลดการนำเข้าน้ำมัน เชื้อเพลิง และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากการประหยัดต้นทุนด้านพลังงานและค่าชดเชยจากการทำให้เกิดภาวะโลกร้อน

**ผลลัพธ์**

สัดส่วนและปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งลดลง  
มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง

**ผลกระทบ**

ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน  
ลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง  
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p><b>4.1) การส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพิ่มมากขึ้น (Shift mode)</b> การมุ่งใจให้หันมาใช้ในการเดินทางและขนส่งสินค้าทางรางและน้ำจึงมีความสำคัญ โดยจะต้องมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่ง รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้เต็มประสิทธิภาพ การปรับปรุงประสิทธิภาพการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางและน้ำกับการขนส่งรูปแบบอื่น (ทางถนนและอากาศ) อย่างบูรณาการจนเกิดเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีความสะดวกและรวดเร็ว การปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง เพื่อเอื้อให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางน้ำเพิ่มมากขึ้น การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ จะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางลำน้ำ และชายฝั่งเพิ่มมากขึ้นให้เพียงพอและรองรับการขยายตัวการขนส่งสินค้า เพื่อให้สามารถแข่งขันได้กับการขนส่งทางถนน การปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงานเพื่อลดขั้นตอน กระบวนการที่ซับซ้อนยุ่งยาก ที่จะทำให้เกิดความล่าช้า และก่อให้เกิดต้นทุน</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• การส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ตลอดจนปัจจัยที่ชักนำก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ หรือการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพิ่มมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการพัฒนา ระบบการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพ นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้าที่ตรงต่อเวลาและลดต้นทุน</li> <li>• การบริหารจัดการด้านการใช้พลังงานในภาคการขนส่งทางถนน โดยการปรับปรุงระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพด้านการใช้พลังงานมากขึ้น การบริหารจัดการอุปสงค์เพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น และการสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ และรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ประหยัดพลังงาน</li> <li>• การจัดการสิ่งแวดล้อมด้านการขนส่งทางถนน โดยการส่งเสริมให้มีการพัฒนาและใช้พลังงานสะอาด การสนับสนุนการใช้จักรยาน การเดิน ยานพาหนะไฟฟ้า และการส่งเสริมการขับขี่ที่ประหยัดเชื้อเพลิง (Eco driving)</li> </ul>

## เป้าประสงค์ที่ 4 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p>พร้อมกันนี้จะต้องมีการนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาช่วยในการบริหารจัดการ และพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องไปพร้อม ๆ กัน และต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบ ข้อบังคับในการกำกับดูแล และส่งเสริมผู้ประกอบการให้หันมาดำเนินธุรกิจการขนส่งทางน้ำมากขึ้น การส่งเสริมกิจการพาณิชย์นาวีที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ</p> <p>การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางราง จะต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง เพื่อให้การขนส่งทางรางมีการให้บริการที่ดีขึ้น มีความตรงต่อเวลาและมีความน่าเชื่อถือ โดยการเพิ่มหัวรถจักรล้อเลื่อน และแคร่ ให้เพียงพอและสามารถใช้งานได้อย่างเต็มที่มีโรงซ่อมบำรุงที่ได้มาตรฐานรองรับการใช้งาน การเพิ่มประสิทธิภาพของระบบราง (ระบบรางคู่) เพื่อเพิ่มความเร็วในการขนส่ง และมีการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น โดยพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายสินค้า ณ บริเวณจุดสำคัญที่สามารถขนส่งต่อเนื่องได้ สะดวกรวดเร็ว และลดต้นทุน และที่สำคัญต้องมีการปฏิรูปโครงสร้างองค์กรรถไฟ เพื่อสามารถดำเนินกิจการได้อย่างมีประสิทธิภาพ การควบคุมดูแล และการยกระดับการให้บริการ</p> <p><b>4.2) การส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</b> ด้วยการส่งเสริมการใช้เรือพลังงานทดแทนและพลังงานสะอาด เพื่อช่วยลดการพึ่งพาการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิงและลดการปล่อยมลพิษนอกเหนือจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งโดยเน้นทางรางและน้ำ คือการพัฒนาการใช้พลังงานอย่างประหยัดด้วยการใช้มาตรการต่าง ๆ ซึ่งอาจใช้เงินลงทุนน้อย สามารถนำไปสู่การปฏิบัติในระยะสั้นหรือเร่งด่วนได้ และเกิดผลลัพธ์ได้ในทันที เช่น การลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล การพัฒนาเทคโนโลยียานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาด เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Eco-Vehicle) เช่นการใช้พลังงานไฟฟ้า พลังงานแสงอาทิตย์ พลังงานชีวภาพ (Bio-Diesel) เป็นต้น นอกจากนี้ต้องมีการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ (Non-Motorized Transport) มากขึ้น เช่น การเดิน และการใช้จักรยาน เป็นต้น โดยต้องมีการจัดจังหวัดที่เหมาะสมและมีความปลอดภัย</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>• การยกระดับท่าอากาศยานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการบริหารจัดการและการใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงานและลดมลพิษ</li><li>• การส่งเสริมการใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพประหยัดพลังงาน และลดปริมาณการปลดปล่อยมลพิษและก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมการบิน</li></ul>

**เป้าประสงค์ที่ 5** เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ (Public Transport) อย่างทั่วถึงและเท่าเทียมกัน โดยการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้ เข้าถึงสะดวก และมีค่าโดยสารที่เหมาะสม การปรับปรุงระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะ และการส่งเสริมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อทดแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทาง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะจำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะต่อรายได้จะลดลง ส่งผลทำให้การเดินทางสะดวกและง่ายขึ้น ชุมชนก็มีความน่าอยู่มากขึ้น

**ผลลัพธ์**

ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

**ผลกระทบ**

- เพิ่มความเท่าเทียมกันในสังคม
- คุณภาพชีวิตดีขึ้น
- ชุมชนมีความน่าอยู่มากขึ้น

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p><b>5.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม</b> โดยเน้นการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะในทุกสาขาการขนส่ง โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมให้มีประสิทธิภาพ สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย เข้าถึงการบริการได้สะดวก และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใหม่เพิ่มเติม เพื่อรองรับการใช้งานและเป็นการส่งเสริมให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวจะรวมไปถึงอาคาร สถานีขนส่ง ขานชาลา ยานพาหนะ ที่จอดรถ จังหวัดสภาพแวดล้อมรอบด้าน ระบบไฟฟ้าและการสื่อสาร และที่สำคัญจะต้องมีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อเชื่อมโยงกับระบบขนส่งสาธารณะต่างรูปแบบ (Public Transport Interchange) ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมต่อด้วยโครงสร้างพื้นฐานหรือการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่</p>	<p>ขยายโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และรถไฟฟ้าชานเมืองเพื่อประหยัดระยะเวลาในการเดินทาง ลดการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคล และส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะทางรางและการเชื่อมต่อกับรูปแบบการขนส่งประเภทอื่น</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• ยกระดับคุณภาพการให้บริการในระบบขนส่งสาธารณะทางถนนอย่างบูรณาการ และมีโครงข่ายครอบคลุมจังหวัดบริการ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการมากขึ้น</li> <li>• พัฒนาจังหวัดบริเวณสถานีของระบบขนส่งหลักทั้งในกรุงเทพมหานคร และเมืองหลักในภูมิภาคที่มีศักยภาพให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นหรือระบบส่งต่อ (Feeder) เพื่อให้เกิดความสะดวกในการใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น</li> <li>• ยกระดับการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้มีความสะดวกในการเข้าใช้ระบบขนส่งสาธารณะสำหรับผู้ใช้เดินทางทุกกลุ่มให้มีการแข่งขันด้านบริการอย่างเป็นธรรม มีค่าบริการที่เหมาะสม และรวมไปถึงการจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ เช่น จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) พัฒนาระบบตั๋วต่อตัวร่วม</li> </ul>

**เป้าประสงค์ที่ 5 (ต่อ)**

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
	<ul style="list-style-type: none"> <li>พัฒนาและเพิ่มขีดความสามารถในการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะให้มีรูปแบบบริการที่สะดวกรวดเร็ว โดยคำนึงถึงบริการเชิงสังคมด้วย</li> <li>พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสม สำหรับคนพิการ เด็ก และคนชรา เช่น ทางลาด เป็นต้น</li> </ul> <p>พัฒนาและปรับปรุงท่าเรือ จุดเชื่อมต่อการเดินทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเหมาะสมที่ท่าเรือโดยสารสาธารณะ โดยมีค่าบริการที่เหมาะสม</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>การส่งเสริมให้ธุรกิจสายการบินปรับปรุงการดำเนินงานให้มีต้นทุนที่ประหยัด และส่งเสริมให้มีการแข่งขันระหว่างสายการบินที่เป็นธรรม</li> </ul>

**เป้าประสงค์ที่ 6** เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง และการบริหารจัดการจราจร รวมทั้งสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและลดเวลาในการเดินทาง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งจะลดลง ความแน่นอนและความตรงต่อเวลาในการเดินทาง และขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้น ส่งผลทำให้สภาพการจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดความสูญเสียจากการจราจรติดขัด

**ผลลัพธ์**

ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางและการขนส่ง ดีขึ้น

**ผลกระทบ**

บรรเทาสภาพการจราจรแออัด

ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจจากปัญหาการขนส่งและจราจร

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
<p>6.1) การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด และลดปัญหาการจราจรติดขัด ซึ่งจำเป็นต้องใช้การบริหารจัดการจราจร</p> <p>6.2) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร (Traffic Management) เช่น การใช้มาตรการเพื่อลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น หรือเลื่อนเวลาการเดินทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>การให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและปรับปรุงทางร่วม ทางแยก สะพาน ทางต่างระดับ ทางลอด อุโมงค์ หรือขยายช่องทางจราจรตามความจำเป็นเร่งด่วน ในรูปแบบที่เหมาะสมเพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาจราจร</li> </ul>

## เป้าประสงค์ที่ 6 (ต่อ)

ยุทธศาสตร์การดำเนินงาน	แนวทางการดำเนินงาน
ในช่วงเวลาเร่งด่วน ตลอดจนการนำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการขนส่งอัจฉริยะมาใช้เป็นเครื่องมือในการตัดสินใจในการเดินทาง และการควบคุมการจราจรที่ทางแยกต่าง ๆ	<ul style="list-style-type: none"><li>• การลดปัญหาการจราจรติดขัด เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินทางบนถนน โดยการกวดขันวินัยจราจร การปรับปรุงมาตรฐานและบริการของขนส่งสาธารณะ การจัดทำมีที่จอดอย่างเป็นระบบ การใช้การจัดการอุปสงค์การเดินทาง (Travel Demand Management) การใช้เทคโนโลยีระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) ตลอดจนบูรณาการ การจัดการจราจรกับหน่วยงานท้องถิ่น</li><li>• ลดปัญหาคอขวด เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง โดยการปรับปรุงทางกายภาพ องค์ประกอบต่อเนื่องที่เกี่ยวข้อง รวมถึงการบำรุงรักษาทางให้ อยู่สภาพดีพร้อมใช้งานตลอดเวลา</li><li>• พัฒนาระบบการจัดการจราจร (Traffic Management) และระบบจัดการอุบัติเหตุ (Incident Management) และการประสานงานเพื่อแก้ไขปัญหาจราจร เพื่อให้สภาพการจราจรบนถนนกลับสู่สภาวะปกติโดยเร็วที่สุด โดยจัดตั้งหน่วยงานดูแลระบบการจราจรในเมืองและระหว่างเมือง การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การจัดเตรียมแผนสำหรับสถานการณ์ต่าง ๆ ไว้ล่วงหน้า</li><li>• พัฒนาระบบการจัดการจราจรทางน้ำ และทางอากาศให้ได้มาตรฐานสากล</li></ul>

### 2.2.7 ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550–2554)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ร่วมกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550–2554) โดยผ่านความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2550 เพื่อเผยแพร่ให้หน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้องใช้เป็นเอกสารประกอบการดำเนินงานขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศให้เป็นไปในทิศทางเดียวกันอย่างมีเอกภาพ

#### วิสัยทัศน์

มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน

### วัตถุประสงค์หลัก

- 1) เพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกกิจกรรมทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การลดต้นทุนโลจิสติกส์ (Cost Efficiency) เพิ่มขีดความสามารถของธุรกิจในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (Responsiveness) และเพิ่มความปลอดภัยและความเชื่อถือได้ในกระบวนการนำส่งสินค้าและบริการ (Reliability and Security)
- 2) สร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากอุตสาหกรรมโลจิสติกส์และอุตสาหกรรมต่อเนื่อง

### ประเด็นยุทธศาสตร์ (Strategic Agenda)

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)
3. การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)
4. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)

เนื้อหาสาระในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ มีดังนี้-

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : การปรับปรุงประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในภาคการผลิต (Business Logistics Improvement)	
<b>เป้าประสงค์</b> ธุรกิจในสาขาอุตสาหกรรมยุทธศาสตร์มีการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและสามารถตรวจสอบได้ตลอดห่วงโซ่อุปทาน	
กลยุทธ์หลัก	KPIs
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1</b> ส่งเสริมให้สถานประกอบการทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการมีการประยุกต์ใช้เทคนิคการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่ทันสมัย ทั้งโดยการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับศักยภาพของการยกระดับประสิทธิภาพการบริหารโลจิสติกส์ให้กับเจ้าของกิจการ การสนับสนุนให้มีการประยุกต์ใช้วิธีการบริหารที่ดีที่สุดของธุรกิจ (Best Practice) การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศหรือซอฟต์แวร์ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์และการขนส่งในสถานประกอบการ รวมทั้งการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Outsourcing)	1) ต้นทุนโลจิสติกส์ของสถานประกอบการลดลง 2) ความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า (สะดวก รวดเร็ว ตรงตามความต้องการ) เพิ่มสูงขึ้น 3) จำนวนสถานประกอบการที่มีการใช้บริการผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Provider: LSPs) เพิ่มสูงขึ้น
<b>กลยุทธ์ที่ 1.2</b> สนับสนุนการพัฒนากระบวนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงถึงกันตลอดห่วงโซ่อุปทาน เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด (Supply Chain Optimization) และสามารถตรวจสอบการเคลื่อนย้ายของสินค้าได้ ทั้งนี้โดยการส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือในลักษณะเครือข่ายวิสาหกิจ (Cluster) การพัฒนามาตรฐานร่วมเกี่ยวกับเครื่องมือและวัสดุอุปกรณ์ ที่ใช้ในการเคลื่อนย้ายสินค้า	4) ผู้ประกอบการมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญเรื่องโลจิสติกส์และการใช้บริการโลจิสติกส์เพิ่มขึ้น 5) ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทานลดลง 6) จำนวนสมาคมธุรกิจที่มีการร่วมมือกันในการบริหารจัดการโลจิสติกส์



กลยุทธ์หลัก	KPIs
การสนับสนุนให้สมาคมหรือผู้ผลิต หรือสมาคมธุรกิจ เฉพาะด้านเข้ามามีบทบาทในการจัดระบบการบริหารโลจิสติกส์ของสาขา การพัฒนาระบบตรวจสอบย้อนกลับ (Traceability) และความสามารถในการติดตามการขนส่ง หรือเคลื่อนย้ายสินค้า (Tracking ability) และการพัฒนาระบบขนส่งที่มีการควบคุมอุณหภูมิสำหรับสินค้าเกษตร เน่าเสียง่าย (Perishable) หรือสินค้าแช่แข็ง (Frozen) เป็นต้น	

**ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ยุทธศาสตร์การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (Transport and Logistics Network Optimization)**

**เป้าประสงค์** มีระบบเครือข่ายและการบริหารโลจิสติกส์แบบบูรณาการทั้งในการรวบรวม ขนส่งถ่ายลำ และกระจายสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค สามารถรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็น ศูนย์กลางธุรกิจและการค้า (Trade Hub) ของภูมิภาคอินโดจีน

กลยุทธ์หลัก	KPIs
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1</b> พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศไทย ให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมโยงต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยการพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางหลวงพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center/ Distribution Center/ Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่าง ๆ ภายในประเทศ ได้แก่ บริเวณที่เป็นประตูการค้าหรือศูนย์กลางกิจกรรม การผลิตและการค้าของภูมิภาค และเมืองศูนย์กลางการบินสุวรรณภูมิ โดยเน้นให้ภาคเอกชนที่มีความรู้ความสามารถทั้งในและจากต่างประเทศ มีส่วนร่วมในการลงทุนและบริหารจัดการ	7) ระยะเวลาที่ใช้ขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลักลดลง 8) วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชน ที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต่าง ๆ
<b>กลยุทธ์ที่ 2.2</b> สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับต่างประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานสำหรับการเดินรถไฟ และปรับบทบาท การรถไฟแห่งประเทศไทย	9) ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อยอดขายของบริษัทลดลง

ยุทธศาสตร์ที่ 2 (ต่อ)	
กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p>ทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร และให้เอกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า ตลอดจนสนับสนุนระบบขนส่งทางน้ำและทางท่อ การเปลี่ยนรูปแบบพลังงานไปสู่รูปแบบที่มีต้นทุนต่ำ การประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัย (Less than Truck Load, Milk Run ฯลฯ) รวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่ง (Global Positioning System, รถบรรทุกแบบ B-Double, หรือการวางแผนขนส่งโดยใช้ซอฟต์แวร์ประยุกต์ ฯลฯ) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง</p>	
<p><b>กลยุทธ์ที่ 2.3</b> พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการพัฒนาจังหวัดอุตสาหกรรมใหม่และการขยายตัวของปริมาณการค้าระหว่างประเทศในระดับโลกและระดับภูมิภาค โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) ทั้งนี้โดยจะต้องพิจารณาควบคู่ไปกับการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องที่มีศักยภาพของประเทศในลักษณะร่วมกลุ่มจังหวัด (Cluster) ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมไปพร้อมกัน</p>	<p>10) ท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามันสามารถเปิดให้บริการ 11) มีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตก กับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาค ประตูการค้าหลัก และเมืองคู่ค้าหลัก</p>

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจโลจิสติกส์ (Logistics Service Internationalization)	
เป้าประสงค์ ยกระดับมาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล และสร้างมูลค่าเพิ่มให้ภาคธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศ	
กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 3.1</b> ส่งเสริมให้เกิดการลงทุนในธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งในลักษณะกลุ่มหรือเขตอุตสาหกรรม และรายธุรกิจ รวมทั้งสนับสนุนการร่วมลงทุนและความร่วมมือเชิงพันธมิตร (Strategic Alliance) ระหว่างผู้ให้บริการของไทย และระหว่างผู้ให้บริการของไทยกับผู้ให้บริการขนาดเล็กหรือขนาดกลางของต่างประเทศ โดยส่งเสริมสิทธิประโยชน์กับการลงทุนเพื่อการพัฒนาเขตอุตสาหกรรมผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Park) และ</p>	<p>12) จำนวนธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในนิคมหรือเขตอุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น 13) จำนวนกิจกรรมความร่วมมือเพิ่มขึ้น</p>

ยุทธศาสตร์ที่ 3 : (ต่อ)	
กลยุทธ์หลัก	KPIs
สนับสนุนบทบาทขององค์กรภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง ในการสร้างเครือข่ายความร่วมมือ (Partnership) ระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย และระหว่างผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยกับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (Business Matching) เพื่อเพิ่มศักยภาพการแลกเปลี่ยนข้อมูลความรู้ที่เป็นประโยชน์ และการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ร่วมกัน (Cost Sharing) เช่น รถบรรทุก และคลังสินค้า และเพื่อขยายขอบข่ายของบริการให้เป็นแบบเบ็ดเสร็จ (Integrated Services) มากขึ้น	

ยุทธศาสตร์ที่ 4 : ยุทธศาสตร์การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า (Trade Facilitation Enhancement)	
เป้าประสงค์ ลดต้นทุนในการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออกและนำเข้า	
กลยุทธ์หลัก	KPIs
<b>กลยุทธ์ที่ 4.1</b> พัฒนาระบบการนำส่งและแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารในกระบวนการโลจิสติกส์ให้เป็นอิเล็กทรอนิกส์ (e-Logistics) และพัฒนาระบบ Single Window Entry เป็นศูนย์กลางของระบบสำหรับให้บริการเพื่อการส่งออก-นำเข้าและโลจิสติกส์	14) ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออกหรือนำเข้าลดลง 15) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อส่งออก-นำเข้าลดลง 16) จำนวนแบบฟอร์ม เอกสารที่ใช้ในกระบวนการลดลง (Paper-Less)
<b>กลยุทธ์ที่ 4.2</b> ปรับปรุงระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ้ำลำ ให้เอื้ออำนวยต่อกระบวนการส่งออก-นำเข้า	17) ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้าหรือถ่ายลำลดลง 18) ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำลดลง
<b>กลยุทธ์ที่ 4.3</b> สนับสนุนให้มีการจัดตั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (Distribution and Logistics Centers) ในตลาดเป้าหมายหลัก เพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าสู่ตลาดต่างประเทศของธุรกิจไทย	19) ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลักลดลง
<b>กลยุทธ์ที่ 4.4</b> ส่งเสริมการทำธุรกิจผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Commerce) เพื่อลดต้นทุนการจัดทำเอกสาร และการนำส่งข้อมูลและมีการเชื่อมโยงข้อมูลทั้งระหว่างหน่วยงานผู้ให้บริการภาครัฐที่เกี่ยวข้อง รัฐ-ธุรกิจ และธุรกิจ-ธุรกิจ (G2G, G2B และ B2B) ในรูปแบบ	20) พระราชกฤษฎีกาทั้ง 4 ฉบับภายใต้ พรบ.ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2554 มีผลบังคับใช้ 21) มีการกำหนดมาตรฐานการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกัน

**ยุทธศาสตร์ที่ 4 : (ต่อ)**

กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p>อิเล็กทรอนิกส์ โดยเร่งรัดการออกการออกพระราชกฤษฎีกาที่จะทำให้ พรบ. ว่าด้วยธุรกรรมทางอิเล็กทรอนิกส์ พ.ศ. 2554 มีผลบังคับใช้จริงในทางปฏิบัติ และการปรับแก้กฎหมายและระเบียบอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำธุรกรรมผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งการพัฒนามาตรฐานการเชื่อมต่อข้อมูลระหว่างภาครัฐ-ธุรกิจ และภาคธุรกิจ-ธุรกิจ</p>	
<p><b>กลยุทธ์ที่ 4.5</b> เพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการด้านการตรวจสอบแมลงศัตรูพืช สารพิษตกค้าง และสารปนเปื้อนของสินค้าเกษตรและผลิตภัณฑ์ ทั้งเพื่อการนำเข้าและส่งออก เพื่อให้ผลการตรวจได้มาตรฐานเป็นที่ยอมรับของประเทศคู่ค้า เพิ่มความเร็วในการส่งสินค้าจากผู้ผลิตถึงลูกค้า รวมทั้งลดค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)</p>	<p>22) ระยะเวลาโดยรวมที่ผู้ส่งออกเสียไปในการกระบวนการตรวจสอบสินค้าลดลง</p> <p>23) ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics) ลดลง</p>

**ยุทธศาสตร์ที่ 5 : ยุทธศาสตร์การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ (Capacity Building)**

เป้าประสงค์

- มีบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้าน โลจิสติกส์ทั้งในภาคการผลิต และในอุตสาหกรรม ให้บริการโลจิสติกส์ เพียงพอกับความต้องการ
- ประเทศไทยมีระบบข้อมูลและกลไกเพื่อการวางแผน และติดตามผลการดำเนินงานของยุทธศาสตร์ โลจิสติกส์

กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.1</b> เร่งรัดขยายการฝึกอบรมให้กับบุคลากรทั้งในภาคการผลิตและในธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ โดยการอบรมและรณรงค์ให้ผู้บริหารในสถานประกอบการเห็นความสำคัญ และเข้าใจแนวทางและวิธีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ การรณรงค์ให้บริษัทส่งพนักงานไปอบรมและนำค่าใช้จ่ายด้านการฝึกอบรมมาลดหย่อนภาษี การเร่งพัฒนาบุคลากรผู้ฝึกสอน (Training for the trainer) ทั้งโดยการอบรมและศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้นเพื่อขยายความสามารถในการอบรมของสถาบันต่าง ๆ การสร้างระบบรองรับทักษะแรงงาน และการส่งเสริมความร่วมมือระหว่างสถาบันพัฒนากับสถานประกอบการในการสร้างทักษะของบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของธุรกิจโดยการจัดการกระบวนการเรียนการสอนแบบสหกิจศึกษา</p>	<p>24) ผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งระดับผู้บริหาร ระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ ในภาคอุตสาหกรรม โดยเฉพาะ SMEs ได้จำนวน 100,000 คน และ ในธุรกิจให้บริการด้านโลจิสติกส์ ได้จำนวน 285,000 คน ภายในปี 2554</p> <p>25) มีบุคลากรผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพ และมีความเชี่ยวชาญด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล จำนวน 1,370 คน ภายในปี 2554</p>

**ยุทธศาสตร์ที่ 5 : (ต่อ)**

กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.2</b> ปรับปรุงกระบวนการผลิตบุคลากร การวิจัย และพัฒนา และวิชาชีพ โลจิสติกส์ ให้สอดคล้องกับความต้องการของธุรกิจและได้มาตรฐานสากล และเอื้อต่อการพัฒนาบุคลากรให้มีระดับทักษะสูงขึ้น สามารถแข่งขันได้ในเวทีธุรกิจและการค้าระหว่างประเทศ โดยสนับสนุนให้มีการร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัย สถาบันพัฒนาบุคลากรของภาคเอกชน และสถานประกอบการในการพัฒนาหลักสูตรและกระบวนการเรียนการสอนให้ได้มาตรฐานสากล การสนับสนุนให้มีการวิจัยและพัฒนาเพื่อแก้ไขปัญหาในทางปฏิบัติให้กับธุรกิจหรืออุตสาหกรรม มีการจัดทำมาตรฐานวิชาชีพและมาตรฐานฝีมือแรงงาน และมาตรฐานเงินเดือน ตลอดจนกำหนดแนวทางความก้าวหน้าในอาชีพ (Career Path) ที่ชัดเจน รวมทั้งสนับสนุนให้สถาบันการศึกษาชั้นสูงสร้างความเป็นเลิศขององค์ความรู้ด้านโลจิสติกส์และผลิตบุคลากรที่มีความสามารถในระดับสูง (Excellence) เพื่อสนับสนุนการสร้างและถ่ายทอดนวัตกรรมด้านโลจิสติกส์</p>	<p>26) จำนวนสถาบันการศึกษามีหลักสูตรด้าน โลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล</p> <p>27) จำนวนผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์มีเพิ่มขึ้น</p> <p>28) มีการกำหนดมาตรฐานวิชาชีพ และมาตรฐาน ฝีมือแรงงานด้านโลจิสติกส์ที่ชัดเจน</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.3</b> สนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบข้อมูลโลจิสติกส์ สำหรับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ทั้งในระดับมหภาค และธุรกิจเพื่อเป็นเครื่องมือในการวางแผนและขับเคลื่อน ยุทธศาสตร์ โดยที่สำคัญและเป็นข้อมูลในระดับ ประเทศ ได้แก่ ระบบข้อมูลเกี่ยวกับรูปแบบการเคลื่อนย้ายสินค้า ของประเทศ (Commodity Flow) ข้อมูลต้นทุนและมูลค่าเพิ่ม อุตสาหกรรมโลจิสติกส์ รวมทั้งตัวชี้วัดระดับประสิทธิภาพ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ของประเทศในมิติต่าง ๆ</p>	<p>29) มีระบบข้อมูลเพื่อการบริหารจัดการโลจิสติกส์ ของประเทศที่เชื่อมโยงเป็นเครือข่ายทั้งในระดับ มหภาคและจุลภาค</p>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.4</b> สนับสนุนให้มีการจัดตั้งกลไกการประสาน และกำกับนโยบายอย่างเป็นทางการ เพื่อเป็นกลไกหลักของ ภาคในการขับเคลื่อนกระบวนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของ ประเทศ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน ร่วมเป็นองค์ประกอบและทำหน้าที่ในการกำกับ ติดตาม และประเมินผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้มีความต่อเนื่อง</p>	<p>30) มีคณะกรรมการพัฒนาระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ</p>

## 2.2.8 แผนแม่บทการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)

### วิสัยทัศน์

อุตสาหกรรมไทยมีระบบบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพ และมีความร่วมมือทางธุรกิจที่เข้มแข็งให้เกิดโซ่คุณค่า สามารถแข่งขันได้อย่างยั่งยืนในระดับสากล

### วัตถุประสงค์

1. เพื่อสร้างความเป็นมืออาชีพในการจัดการด้านโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการในภาคอุตสาหกรรม (Business Logistics Professional)
2. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและความสามารถในการแข่งขันระดับโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมไทย (Supply Chain Competitiveness)

### เป้าหมาย

1. ลดต้นทุนโลจิสติกส์ภาคอุตสาหกรรมต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Manufacturing Logistics Cost per GDP) ลงร้อยละ 15 ภายในปี 2559
2. เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ทั้ง 3 มิติ ด้านต้นทุน เวลา และคุณภาพ ขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559

ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด
1. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นมืออาชีพด้านการจัดการโลจิสติกส์ในสถานประกอบการของภาคอุตสาหกรรม (Professional Manufacturing Logistics Management)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. ลดต้นทุนการถือครองสินค้าคงคลังต่อยอดขายของภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 10 ภายในปี 2559</li> <li>2. ลดระยะเวลาการดำเนินกิจกรรมโลจิสติกส์ของภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 10 ภายในปี 2559</li> <li>3. เพิ่มความพึงพอใจและความเชื่อมั่นในคุณภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม ร้อยละ 5 ภายในปี 2559</li> <li>4. จำนวนบุคลากรภาคอุตสาหกรรมได้รับความรู้ด้านการวางแผนและการจัดการโลจิสติกส์และโซ่อุปทานไม่ต่ำกว่า 5,000 รายต่อปี</li> <li>5. จำนวนสถานประกอบการที่เข้าถึงและใช้ประโยชน์บริการศูนย์บริการข้อมูลโลจิสติกส์ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ต่อปี</li> </ol>
2. ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้เกิดความร่วมมือและการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยธุรกิจในโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรม (Supply Chain Collaboration and Networking)	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. จำนวนของอุตสาหกรรมในโซ่อุปทานที่มีการพัฒนาความร่วมมือ บูรณาการงานด้านโลจิสติกส์ และโซ่อุปทาน และมีความสัมพันธ์เชิงธุรกิจ เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559</li> <li>2. จำนวนองค์กรในโซ่อุปทานที่ใช้ระบบงานมาตรฐานและรูปแบบการเชื่อมโยงโครงข่ายธุรกิจของโซ่อุปทานที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยตามหลักสากล เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559</li> </ol>

ยุทธศาสตร์	ตัวชี้วัด
	3. สัดส่วนของการวิ่งรถเที่ยวเปล่า (Empty Backhaul) จากเครือข่ายความร่วมมือทางธุรกิจของภาคอุตสาหกรรม ลดลงร้อยละ 10 ภายในปี 2559
3. ยุทธศาสตร์การสนับสนุนให้เกิดปัจจัยแวดล้อมที่เอื้อต่อการเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันของโซ่อุปทานในอุตสาหกรรมเป้าหมาย (National Supply Chain Competitiveness Enabling Factors)	1. จำนวนกลุ่มเกษตรกร และ SMEs มีการพัฒนาความร่วมมือด้านโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน กับอุตสาหกรรมเป้าหมาย เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559 2. มีความคืบหน้าหรือเกิดสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโซ่อุปทานของภาคอุตสาหกรรมอย่างต่อเนื่องเพิ่มขึ้นในแต่ละปี 3. มีการใช้บริการเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์เพื่อภาคอุตสาหกรรม เพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ภายในปี 2559

### 2.2.9 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

พันธกิจ “พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล และ บูรณาการ การขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทั้งถึง คุ่มค่า และเป็นธรรม”

#### เป้าประสงค์

1. เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค
2. ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน
3. การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
4. การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต
5. ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ
6. เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ

เนื้อหาสาระในแต่ละเป้าประสงค์ มีดังนี้-

<b>เป้าประสงค์ที่ 1 : เป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งของภูมิภาค</b>	
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การเชื่อมต่อโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศเพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน</b>	
<b>กลยุทธ์</b>	<b>KPIs</b>
<b>กลยุทธ์ที่ 1.1</b> พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการของประตูการค้า	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ปริมาณการขนส่งสินค้าที่ด่านพรมแดนสำคัญ</li> <li>- ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบัง</li> <li>- ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือพาณิชย์เชียงแสน จ.เชียงราย</li> <li>- ปริมาณผู้โดยสารรวมที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> <li>- ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> <li>- จำนวนเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ที่ผ่านเข้า-ออก ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ</li> </ul>
<b>เป้าประสงค์ที่ 2 : ระบบโลจิสติกส์การขนส่งมีประสิทธิภาพเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน</b>	
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง</b>	
<b>กลยุทธ์</b>	<b>KPIs</b>
<b>กลยุทธ์ที่ 2.1</b> พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ และระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้มีประสิทธิภาพสามารถเคลื่อนย้ายสินค้าได้ตรงเวลาและประหยัดต้นทุน	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP)</li> <li>- ต้นทุนการขนส่งต่อตันกิโลเมตร (Transportation Cost per ton - km.)</li> <li>- ร้อยละการขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำและระบบรางเปรียบเทียบกับขนส่งสินค้าทั้งหมด</li> </ul>
<b>เป้าประสงค์ที่ 3 : การเดินทาง การขนส่ง และการจราจรมีความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>	
<b>ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</b>	
<b>กลยุทธ์</b>	<b>KPIs</b>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 3.1</b> ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 3.2</b> ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจร</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 3.3</b> ส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 3.4</b> พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทต่อเที่ยวเดินทาง</li> <li>- จำนวนผู้เสียชีวิตบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทต่อเที่ยวเดินทาง</li> <li>- ปริมาณการใช้พลังงานของภาคการขนส่ง</li> <li>- อัตราความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครในช่วงเวลาเร่งด่วน : ทางถนนระดับพื้นดิน</li> </ul>



**เป้าประสงค์ที่ 4 : การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต**

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4** พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้ครอบคลุมทุกพื้นที่เศรษฐกิจชุมชนอย่างทั่วถึง พอเพียง และประชาชนสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์หลัก	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 4.1</b> พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะระบบขนส่งมวลชน ให้ครอบคลุมพื้นที่ในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท เพื่อให้ระบบขนส่งสาธารณะมีความคล่องตัว เชื่อถือได้ เข้าถึงสะดวก และราคาที่เหมาะสม</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 4.2</b> ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน โดยกำหนดมาตรการจูงใจให้ประชาชนมาใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- จำนวนผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</li><li>- สัดส่วนการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลด้วยระบบขนส่งสาธารณะ</li><li>- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ</li><li>- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งและจราจรบนทางหลวงไม่น้อยกว่า</li><li>- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการขนส่งและจราจรบนทางหลวงชนบทไม่น้อยกว่า</li></ul>

**เป้าประสงค์ที่ 5 : ระบบบริหารจัดการการขนส่งและการจราจรที่มีประสิทธิภาพ**

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5** พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจร

กลยุทธ์	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 5.1</b> กำหนดบทบาทและโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานด้านการขนส่ง</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 5.2</b> เตรียมความพร้อมและพัฒนาศักยภาพของบุคลากรด้านการขนส่งของ</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 5.3</b> บูรณาการดำเนินงานภายใต้แผนยุทธศาสตร์และการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติในทุกกระดับ</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 5.4</b> นำเทคโนโลยีมาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ระบบขนส่ง และระบบบริการ เพื่อการขนส่งรวมทั้งบูรณาการระบบการขนส่งของประเทศ</p> <p><b>กลยุทธ์ที่ 5.5</b> พัฒนาและปรับปรุงกฎหมายและกฎระเบียบให้เอื้อต่อการส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งให้เท่าทันต่อสภาพแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>- ร้อยละความสำเร็จในการพิจารณาโครงสร้างการแบ่งส่วนราชการและการจัดตั้งส่วนราชการระดับกรมและ/หรือองค์กรอื่นๆ ที่เหมาะสมเพื่อส่งเสริมและผลักดันการพัฒนาการขนส่งและการเดินทาง</li><li>- จำนวนโครงการของกระทรวงคมนาคมที่มีการบูรณาการและการบริหารจัดการโครงการระหว่างหน่วยงานในสังกัด และหน่วยงานภายนอก</li><li>- ร้อยละความสำเร็จในการดำเนินงานตามแผนแม่บทพัฒนาระบบ ITS (พ.ศ. 2555-2560)</li><li>- ระดับความสำเร็จของการดำเนินงานในโครงการร่างกฎหมายการขนส่งสินค้าอันตราย</li></ul>

**เป้าประสงค์ที่ 6 : เป็นองค์กรที่มีสมรรถนะสูงและมีการบริหารจัดการที่ดี รวมทั้งให้ความสำคัญกับการป้องกันและปราบปรามทุจริตภาครัฐ**

**ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 การเป็นองค์กรสมรรถนะสูงที่ยึดมั่นในหลักธรรมาภิบาลของการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี**

กลยุทธ์	KPIs
<p><b>กลยุทธ์ที่ 6.1</b> พัฒนาระบบการบริหารจัดการให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ คุ่มค่า มีความโปร่งใส ไม่ทุจริต และสามารถตรวจสอบได้</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต่อภารกิจของ ส่วนราชการในสังกัด คค.</li> </ul>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 6.2</b> พัฒนาระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัย ถูกต้อง บูรณาการเชื่อมโยงระหว่างหน่วยงานในกระทรวงคมนาคม</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนรางวัลระดับประเทศหรือระดับนานาชาติ ที่ส่วนราชการได้รับเพื่อแสดงถึงการมีธรรมาภิบาลในด้านต่าง ๆ</li> </ul>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 6.3</b> พัฒนาบุคลากรให้เป็นคนดี มีความเป็นผู้นำ สามารถปฏิบัติงานบนฐานความรู้ที่หลากหลาย เชี่ยวชาญเชิงลึก และสามารถปรับตัวรับกับสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงได้อย่างมีประสิทธิภาพ</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- คะแนนเฉลี่ยการประเมินมาตรฐานความโปร่งใสของส่วนราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม</li> <li>- จำนวนกระบวนการหรือกลไกที่ได้รับการพัฒนาให้มีความโปร่งใสและสามารถป้องกันทุจริต</li> </ul>
<p><b>กลยุทธ์ที่ 6.4</b> สร้างวัฒนธรรมการทำงานที่ความหลากหลายและสามารถทำงานข้ามหน่วยงานหรือสายงานได้ พัฒนาคุณภาพของบุคลากรชีวิตและสังคมการทำงานที่มีความสุข</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- จำนวนโครงการหรือกระบวนการภายในส่วนราชการที่เปิดโอกาสให้ประชาชนมีส่วนร่วม</li> <li>- ร้อยละความพึงพอใจของผู้ใช้ฐานข้อมูล</li> <li>- ร้อยละของบุคลากรที่ได้รับการพัฒนาด้วยวิธีการต่างๆ ตามแผนพัฒนาบุคลากรเพื่อสร้างความพร้อมตามเส้นทางความก้าวหน้าในอาชีพ</li> <li>- ร้อยละของบุคลากรในส่วนราชการที่มีความเชื่อมั่นว่าเพื่อนร่วมงานและผู้บังคับบัญชาว่าเป็นคนดีมีคุณธรรมและไม่ทุจริต</li> <li>- ร้อยละของบุคลากรในส่วนราชการที่ได้ผ่านระบบหมุนเวียนงานเพื่อเรียนรู้และสามารถปฏิบัติงานได้หลากหลาย</li> <li>- ร้อยละเฉลี่ยของบุคลากรที่มีความสุขในการปฏิบัติราชการ ณ ส่วนราชการในสังกัด คค.</li> </ul>

## 2.2.10 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ

กรอบการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคมเพื่อการสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ในแผนฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560) จะเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก (Hardware) ควบคู่กับการพัฒนากฎหมาย/ระเบียบ และบุคลากร (Software) และสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) โดยเฉพาะการใช้การขนส่งทางรางและน้ำซึ่งเป็นรูปแบบที่ประหยัดพลังงาน รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายภายในประเทศที่เชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าระหว่างประเทศเพื่อรองรับการค้าระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต เมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 โดยมีเป้าประสงค์ กลยุทธ์ และแนวทางการดำเนินงาน ดังนี้

### เป้าประสงค์หลัก

**“มีระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะเหนี่ยวนำให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศจากการเป็นส่วนหนึ่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน”**

โดยเนื้อหาสาระในแต่ละกลยุทธ์หลัก มีดังนี้.-

**กลยุทธ์หลักที่ 1 พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ**

**คำอธิบาย** เป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถการเชื่อมโยงประตูการขนส่งหลักของประเทศไปยังประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ผู้ประกอบการขนส่งใช้ประเทศไทยเป็นเส้นทางเชื่อมโยงไปยังประเทศที่สามได้ โดยกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบเป็นผู้รับรองคุณภาพ (Service) ของเส้นทางที่เป็น Corridor สำคัญ เมื่อมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งที่สามารถเชื่อมโยงกับประตูการค้าได้แล้ว จึงคาดหมายว่าจะมีผู้ให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกระหว่างประเทศดำเนินการให้บริการขนส่งจากประตูการขนส่งหลักออกไปยังประเทศที่สามเพิ่มมากขึ้น

**ตัวชี้วัด** จะเป็นการวัดประสิทธิภาพของ Corridor ในมิติบูรณาการ

แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<b>แนวทางที่ 1.1 พัฒนาประสิทธิภาพของประตูการขนส่ง โดยการ</b> <b>1) พัฒนาประตูการขนส่งหลัก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</b> <b>2) พัฒนาประตูการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน 11 แห่ง ประกอบด้วย (1) ด้านเชียงแสน (ท่าเทียบเรือพาณิชย์ เชียงแสน) (2) ด้านเชียงของ (สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4) (3) ด้านแม่สาย (4) ด้านหนองคาย (5) ด้านนครพนม (6) ด้านแม่สอด (7) ด้านมุกดาหาร (8) ด้านอรัญประเทศ (9) ด้านปาดังเบซาร์ (10) ด้านสะเดา และ (11) ด้านบ้านพุน้ำร้อน</b> <b>3) เร่งรัดการพัฒนา ระบบ Port Community System ให้เชื่อมโยงกับระบบ National Single Window (NSW)</b>	1. ระยะเวลาที่ใช้บริการ (Service time) ที่ประตูการค้าหลักลดลง 2. ระยะเวลา (Time) ที่ใช้ในการขนส่งสินค้า จากจุดต้นทาง-ปลายทางลดลง 3. ปริมาณสินค้าผ่านประตูการค้าหลักเพิ่มขึ้น 4. จำนวนผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งระหว่างประเทศด้วยรถบรรทุก (สะสม) เพิ่มขึ้น

แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<p><b>แนวทางที่ 1.2 พัฒนาโครงข่ายการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประตูการขนส่งต่าง ๆ โดยการ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางถนนและทางรถไฟที่จะเชื่อมโยงระหว่างแหล่งผลิตไปสู่ประตูการขนส่งหลักและชายแดน โดยไม่มีช่องโหว่ (Missing Link) หรือ คอขวด (Bottle Neck)</li> <li>2) พัฒนาระบบการรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spoke) บนแนวเส้นทางเชื่อมโยง (Logistics Corridor) รวมถึงศูนย์กระจายสินค้าในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อให้เกิดการจัดการระบบโลจิสติกส์ในเขตเมือง (City Logistics) ที่มีประสิทธิภาพ</li> </ol>	
<p><b>แนวทางที่ 1.3 เพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งไทย ที่จะให้บริการระหว่างประตูการขนส่งภายในประเทศและการให้บริการต่อเนื่องไปยังประเทศเพื่อนบ้าน โดยการ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) จัดระเบียบผู้ประกอบการต่างประเทศที่จะเข้ามาแข่งขันกับผู้ประกอบการไทย และยกระดับมาตรฐานคุณภาพการให้บริการขนส่งด้วยรถบรรทุกโดยให้มีการบังคับใช้มาตรฐานคุณภาพทั้งผู้ประกอบการไทยและต่างประเทศ รวมถึงเพิ่มความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทางบก และพัฒนาพฤติกรรมคนขับรถบรรทุกให้ได้มาตรฐาน ประสิทธิภาพและความปลอดภัย</li> <li>2) ส่งเสริมภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการให้บริการในเส้นทางขนส่ง รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายและเขตอุตสาหกรรมบริการเชื่อมโยง การขนส่งสินค้าหลายรูปแบบและอุตสาหกรรมให้บริการโลจิสติกส์ (Freight Village) เพื่อตรงกับความต้องการของภาคเอกชนและธรรมชาติของการดำเนินธุรกิจนั้น ๆ เช่น ศูนย์กระจายสินค้า (DC) จุดพักรถบรรทุก ลานตู้เปล่า และลานบรรจุสินค้า</li> <li>3) การให้ความรู้และสร้างเครือข่ายของผู้ประกอบการไทย เพื่อให้เกิดศักยภาพในการแข่งขันระหว่างประเทศ</li> <li>4) สนับสนุนให้มีการรวมตัวของผู้ประกอบการขนส่งเพื่อพัฒนาศักยภาพในการแข่งขันด้านการขนส่ง</li> </ol>	

แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<p>5) เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบการขนส่งทุกรูปแบบอย่างบูรณาการให้มีการแบ่งส่วนนโยบายการกำกับดูแล และการให้บริการขนส่งที่ชัดเจน ด้วยการเร่งผลักดันการออกพระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้มีผลบังคับใช้โดยเร็ว</p>	

**กลยุทธ์หลักที่ 2 สนับสนุนการใช้การขนส่งทางรถไฟและทางน้ำเพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งของประเทศ**  
**คำอธิบาย** ปัจจุบันปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลักมากกว่าร้อยละ 80 ซึ่งเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศไทยสูงกว่าในประเทศเพื่อนบ้านที่เป็นคู่แข่งจึงตั้งเป้าหมายว่าจะเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางและทางน้ำให้มากขึ้น

แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<p><b>แนวทางที่ 2.1 พัฒนาโครงข่ายและจุดรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำ โดยการ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟ</li> <li>พัฒนา/ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและร่องน้ำเพื่อการขนส่งทางลำน้ำในแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก รวมถึงพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง</li> <li>พัฒนาระบบรวบรวมและกระจายสินค้าทางรถไฟและทางน้ำในบริเวณพื้นที่อุตสาหกรรม</li> </ol> <p><b>แนวทางที่ 2.2 พัฒนากฎระเบียบและมาตรการเพื่อลดต้นทุนการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ และส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันในการให้บริการขนส่งทางรถไฟ โดยการ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>ปรับโครงสร้างอัตราค่าภาระท่าเรือภายในประเทศและค่าธรรมเนียมการใช้พื้นที่ของรัฐในการประกอบการท่าเรือ สถานีขนส่ง ลานกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) หรือสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้</li> <li>ปฏิรูปโครงสร้างการบริหารกิจการขนส่งทางรถไฟ โดยรัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานและกำกับดูแลการประกอบกิจการรถไฟ โดยเปิดให้มีการแข่งขันการให้บริการขนส่งสินค้า</li> <li>ปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟและทางน้ำเพิ่มขึ้น  <b>ทางรถไฟ:</b> กรณีการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์ จาก ICD ลาดกระบัง ไปท่าเรือแหลมฉบัง ให้สัดส่วนของการขนส่งทางรถไฟต่อการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ที่ระดับ 30:70 ในปี พ.ศ. 2555 เป็นที่ระดับ 50:50 ภายในปี พ.ศ. 2560  <b>ทางน้ำ:</b> สัดส่วนปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางลำน้ำและทางชายฝั่งเปรียบเทียบกับปริมาณการขนส่งโดยรวมทั้งหมดเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 10 และร้อยละ 6 ตามลำดับ ภายในปี พ.ศ. 2560</li> <li>ต้นทุนการขนส่งสินค้าเฉลี่ยไม่เกิน 1.78 * บาท-ตัน/กิโลเมตร ในปี พ.ศ. 2560</li> </ol>

กลยุทธ์หลักที่ 2 (ต่อ)	
แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<p><b>แนวทางที่ 2.3 ส่งเสริมการใช้ระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดข้อจำกัดของการขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ โดยการ</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนเชื่อมโยงสถานีรถไฟ CY และท่าเรือ</li> <li>2) ผลักดันมาตรการการให้สิทธิประโยชน์ทางด้านภาษีแก่ผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีการใช้การขนส่งทางน้ำและทางรถไฟ</li> <li>3) นำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง</li> <li>4) พัฒนาและยกมาตรฐานวิชาชีพให้กับบุคลากรด้านการขนส่ง เพื่อให้การปฏิบัติงานมีคุณภาพและมีประสิทธิภาพมากขึ้น</li> </ol>	

กลยุทธ์หลักที่ 3 พัฒนาประตูการขนส่งด้านทะเลอันดามันสู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป เพื่อเหนี่ยวนำการพัฒนาพื้นที่ในภาคใต้ และรองรับการขยายตัวของการค้าระหว่างประเทศอาเซียน-จีน และอาเซียน-อินเดีย	
แนวทางการดำเนินงาน	ตัวชี้วัด
<p><b>แนวทางที่ 3.1 พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราและระบบขนส่งเชื่อมโยง</b></p>	1. เริ่มการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน ในปี 2559
<p><b>แนวทางที่ 3.2 พัฒนาสะพานเศรษฐกิจ (Landbridge) เพื่อเชื่อมต่อการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือน้ำลึกปากบารา กับท่าเรือฝั่งอ่าวไทยด้วยการขนส่งทางรถไฟ</b></p>	2. เริ่มก่อสร้างทางรถไฟเชื่อมระหว่างท่าเรือฝั่งอันดามันกับเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศในปี พ.ศ. 2560

### 2.2.11 ดัชนีและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

#### 1. การวัดประสิทธิภาพด้วยดัชนีโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI)<sup>4</sup>

ธนาคารโลก (World Bank) ได้ทำการสำรวจประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศแล้วนำมาพัฒนาเป็นดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ โดยที่ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ได้พัฒนามาจากข้อมูลจากแบบสอบถามบนเว็บไซต์ที่มีการตอบกลับมากกว่า 800 บริษัททั่วโลก ซึ่งบริษัทเหล่านี้ได้ทำการประเมินประสิทธิภาพของบริษัทที่ทำการขนส่งสินค้าและบริษัทที่เกี่ยวข้องกับการทำพิธีการนำเข้าและส่งออกที่ครอบคลุมประเทศต่าง ๆ จำนวน 155 ประเทศ ตามเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์

<sup>4</sup> รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550 – 2554, สศช.

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ของธนาคารโลกเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการเปรียบเทียบเกณฑ์มาตรฐาน ซึ่งบ่งชี้การแข่งขัน โอกาส และความสามารถในการพัฒนาโลจิสติกส์ด้านการค้า โดยยึดข้อมูลจากการสำรวจกิจกรรมโลจิสติกส์จากทั่วโลก ประกอบกับความรู้เกี่ยวกับประเทศที่ดำเนินกิจกรรมอยู่ และทำการประเมินประเทศอื่น ๆ ที่ทำการค้าด้วยในเชิงคุณภาพ และรับรู้ถึงสภาพแวดล้อมของการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ การประเมินประกอบด้วย 2 วิธี ได้แก่ วิธีการประเมินเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ส่วนการประเมินความสามารถของห่วงโซ่อุปทาน แบ่งดัชนีชี้วัดออกเป็น 2 ประเภทคือ

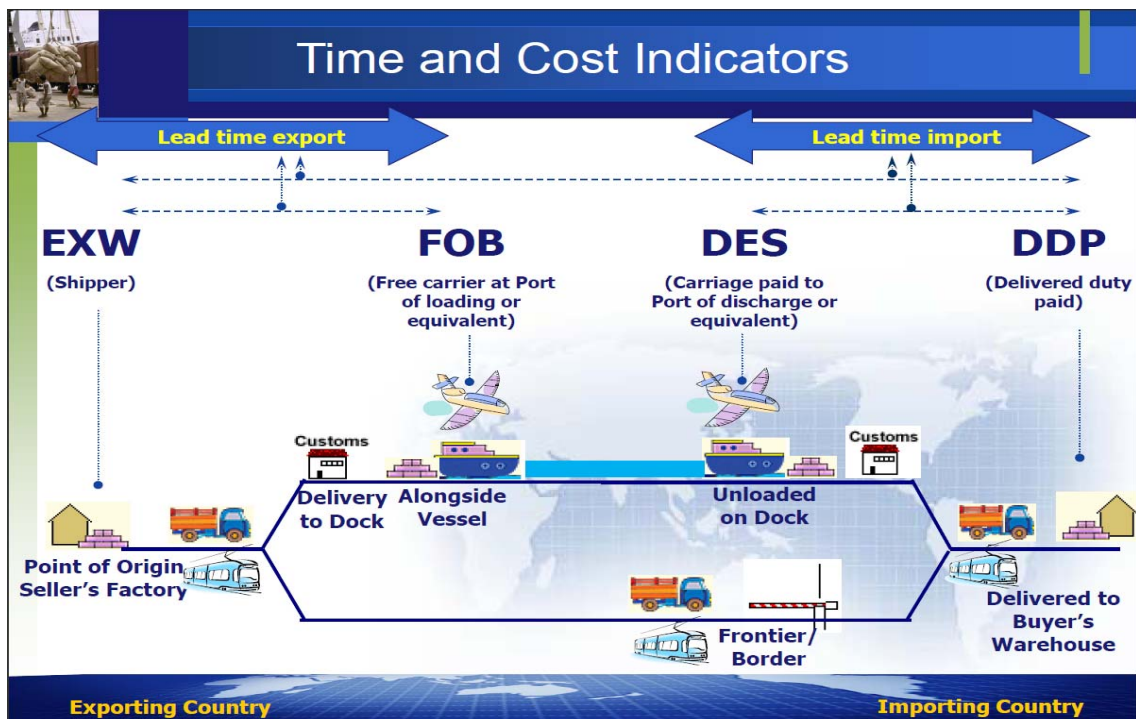
1) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (International LPI) เป็นการประเมินโลจิสติกส์ของประเทศในเชิงคุณภาพ ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of the Clearance Process)
- คุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งและการค้า (Quality of Trade and Transport Related Infrastructure)
- ความง่ายในการขนส่งระหว่างประเทศ (Ease of Arranging Competitively Priced Shipment)
- ความสามารถและคุณภาพของบริการโลจิสติกส์ในประเทศนั้น ๆ (Competence and Quality of Logistics Services)
- ความสามารถในการติดตามสถานะการขนส่งสินค้า (Ability to Track and Trace Consignments)
- ความสามารถในการขนส่งที่ตรงต่อเวลาตามที่กำหนด (Frequency with which Shipments Reach the Consignee within the Scheduled or Expected Delivery Time)

2) ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI) เป็นการประเมินประสิทธิภาพของกระบวนการโลจิสติกส์ และแรงงานด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศทั้งเชิงคุณภาพ และเชิงปริมาณ ซึ่งรวมถึงข้อมูลเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมของกิจกรรมโลจิสติกส์ การดำเนินการโลจิสติกส์หลัก สถาบันที่เกี่ยวข้อง และความสามารถด้านการบริหารเวลาและต้นทุน ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานของท่าเรือ ท่าอากาศยาน ถนน ทางรถไฟ และคลังสินค้า (Port /Airport /Road /Rail /Warehousing Infrastructure)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการให้บริการด้านการสื่อสาร (Telecommunications Infrastructure and IT Service)
- ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการขนส่งทั้งทางรถ รถไฟ เครื่องบินและเรือ (Competence and Quality of Road/ Rail/ Air/ Maritime Transport Service Provider)
- ความสามารถและคุณภาพของผู้ให้บริการด้านการกระจายสินค้าและคลังสินค้า (Competence and Quality of Warehousing/Distribution Operators and Freight Forwarders)
- ความสามารถและคุณภาพของบุคลากรด้านศุลกากร (Competence and Quality of Customs Agencies and Brokers )

- ความสามารถและคุณภาพของบุคลากรในการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐาน และความปลอดภัยของสินค้าระหว่างการขนส่ง (Competence and Quality of Quality/Standards Inspection Agencies and Health/Sanitary and Phyto-Sanitary Agencies)
- ประสิทธิภาพในการขนย้ายสินค้า (Efficiency of Shipment Procedures)
- ความล่าช้าที่เกิดขึ้นในกระบวนการโลจิสติกส์ (Delays)
- อัตราค่าธรรมเนียมในการใช้บริการท่าเรือ ท่าอากาศยาน รถไฟ ถนน และ คลังสินค้า (Port/Airport/Road/ Rail /Warehousing Charges)
- ความโปร่งใสของพิธีการทางศุลกากร (Transparency of Customs Clearance)
- กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ที่เอื้อต่อการขนส่งและการค้า (Regulation related to Logistics)
- การทุจริตในกิจกรรมโลจิสติกส์ (Incidence of Corruption on Logistic Activities)
- ภัยคุกคามจากอาชญากรรม (Criminal Activities and Solicitation of Informal Payments)



## 2. การจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดย IMD

สถาบันการจัดการนานาชาติ (International Institute for Management Development : IMD) ได้จัดทำรายงาน The World Competitiveness Yearbook (WCY) เป็นประจำ ทุกปี เพื่อชี้ให้เห็นความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ โดยดูจากปัจจัยสภาพแวดล้อม ที่จะส่งผลต่อความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศ ซึ่งได้รวบรวมข้อมูลจากสถิติของหน่วยงานต่าง ๆ และข้อมูลจากการสำรวจ โดยมีการนำองค์ประกอบด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) และประสิทธิผลของภาครัฐ (Government Effectiveness) มาเป็นตัวชี้วัดความสำเร็จในการจัดอันดับประเทศ เพื่อให้หน่วยงานภาครัฐสามารถเป็นเสาหลักขับเคลื่อนความสำเร็จของประเทศ มีขีดสมรรถนะแข่งขันกับประเทศต่าง ๆ และพัฒนาอันดับของประเทศในเวทีโลกได้อย่างมีคุณภาพและมีความยั่งยืน การศึกษาข้อมูล



เกี่ยวกับเกณฑ์การวัดและการจัดอันดับจะช่วยเป็นการเตรียมความพร้อมให้มีการวางแผนการปฏิบัติราชการของหน่วยงานต่าง ๆ ให้สามารถสนับสนุนกับการวางตำแหน่งและอันดับของประเทศได้ โดยแบ่งเกณฑ์ในการพิจารณาออกเป็น 4 กลุ่มปัจจัยหลัก ได้แก่

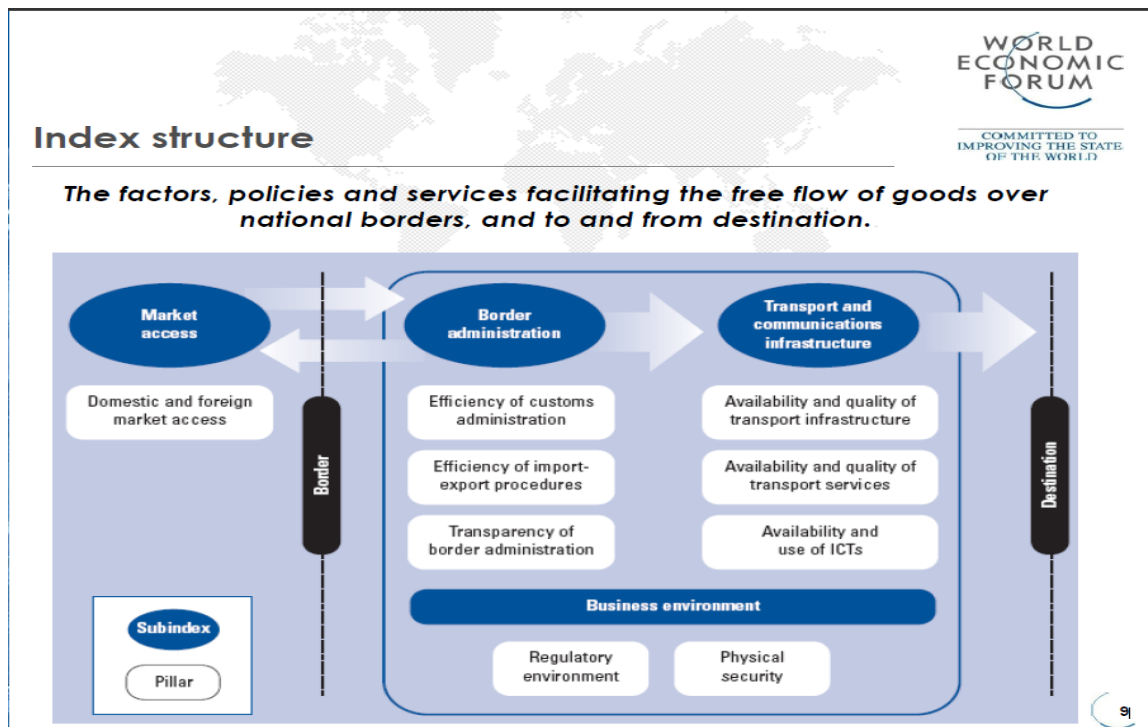
- 1) ศักยภาพทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) หมายถึง ปัจจัยด้านผล การดำเนินงานด้านเศรษฐกิจ ซึ่งเป็นการประเมินในเชิงเศรษฐศาสตร์มหภาค ของเศรษฐกิจภายในประเทศ ซึ่งประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่
  - เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)
  - การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)
  - การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment)
  - การจ้างงาน (Employment)
  - ระดับราคา (Prices)
- 2) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) หมายถึง ชีตความสามารถของ นโยบายภาครัฐที่เอื้อต่อความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่
  - ฐานะการคลัง (Public Finance)
  - นโยบายการคลัง (Fiscal Policy)
  - กรอบการบริหารด้านสถาบัน (Institutional Framework)
  - กฎหมายธุรกิจ (Business Legislation)
  - กรอบการบริหารด้านสังคม (Societal Framework)
- 3) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) หมายถึง สภาวะแวดล้อม ของประเทศที่เอื้ออำนวยให้องค์กรต่าง ๆ สามารถดำเนินงานได้อย่าง สร้างสรรค์ มีผลกำไรและมีความรับผิดชอบต่อสังคม ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่
  - ผลิตภาพและประสิทธิภาพ (Productivity & Efficiency)
  - ตลาดแรงงาน (Labor Market)
  - การเงิน (Finance)
  - การบริหารจัดการ (Management Practices)
  - ทัศนคติและค่านิยม (Attitudes and Values)
- 4) โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) หมายถึง การที่โครงสร้างพื้นฐานในด้านต่าง ๆ สามารถตอบสนองความต้องการของธุรกิจได้ ประกอบด้วย 5 ปัจจัยย่อย ได้แก่
  - สาธารณูปโภคพื้นฐาน (Basic Infrastructure)
  - โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)
  - โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์ (Scientific Infrastructure)
  - สุขภาพและสิ่งแวดล้อม (Health and Environment)
  - การศึกษา (Education)

โดยสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์เกี่ยวข้องกับเกณฑ์/ตัวชี้วัด ที่ใช้ในการประเมินขีดความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างสาธารณูปโภคพื้นฐาน ประกอบด้วย Roads, Railroads, Air transportation, Quality of air transportation, Distribution infrastructure, Water transportation และ Maintenance and development

ในการประเมินผลการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่าง ๆ IMD ใช้ข้อมูลทางสถิติ (Hard Data) ของภาครัฐ เป็นการรวบรวมข้อมูลจากองค์การระหว่างประเทศ เช่น OECD, World Bank, UN, WTO, UNESCO, IMF เป็นต้น ซึ่งมีน้ำหนักในการประมวลผลการจัดอันดับ 2 ใน 3 และข้อมูลการสำรวจความคิดเห็น (Opinion Survey) ของผู้บริหารในภาคเอกชน อีก 1 ใน 3 โดยอันดับที่ได้รับจะเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจในการลงทุนจากทั่วโลก อีกทั้งมีผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศ นอกเหนือจากเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่ประเทศต่าง ๆ จะสามารถนำไปใช้วางแผนทางการพัฒนาปรับปรุงศักยภาพในการแข่งขันของประเทศต่อไป โดยสมาคมการจัดการธุรกิจแห่งประเทศไทย (Thailand Management Association : TMA) เป็น Partner Institution ในการสำรวจขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (World Competitiveness Survey) กับ IMD

ทั้งนี้ ดัชนีและอันดับความสามารถในการแข่งขันมีความสำคัญต่อภาคธุรกิจและอุตสาหกรรมในการบ่งชี้ทิศทางการตลาด และดึงดูดการลงทุนโดยนักลงทุนจะพิจารณาปัจจัยสภาพแวดล้อมการลงทุนและการประกอบธุรกิจต่าง ๆ ที่สะท้อนภาพลักษณ์ความน่าลงทุนของประเทศ รวมทั้งยังเป็นข้อมูลเบื้องต้นที่ประเทศต่าง ๆ จะสามารถนำไปใช้วางแผนทางการพัฒนาปรับปรุงศักยภาพในการแข่งขันของประเทศต่อไป

### 3. ดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า (Enabling Trade Index : ETI)<sup>5</sup>



<sup>5</sup> Competitiveness Newsletter ปีที่ 3 ฉบับที่ 4 เดือนธันวาคม 2554, รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ พ.ศ. 2550 – 2554, สศช.

จัดทำขึ้นโดยองค์การการจ้ดอันดับ World Economic Forum (WEF) เป็นการจ้ดอันดับ และให้คะแนนความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศต่าง ๆ ในภาพรวม โดยมีมุ่ง ประเมินปัจจัย นโยบาย และการเอื้ออำนวยการแลกเปลี่ยนสินค้าและบริการข้ามแดนโดยเสรี มีตัวแปรในการ จัดทำดัชนีทั้งหมด 39 ตัว ซึ่งนำมาจากแหล่งต่าง ๆ ได้แก่ การสำรวจความคิดเห็นผู้บริหารโดย WEF ข้อมูล Comtrade, Trains และ lega Carta database ซึ่งคำนวณโดย International Trade Centre, รายงานการ สสำรวจความยากง่ายในการประกอบธุรกิจของธนาคารโลก ข้อมูลความตกลงการให้บริการทางอากาศโดย องค์การค้าโลก และองค์กร UNCTAD เป็นต้น และได้นำมาจัดทำรายงานชื่อ “The Global Enabling Trade Report” แสดงถึงดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าเป็นการวัดการเคลื่อนย้าย สินค้าเสรี ผน จุดผ่านแดน และการขนส่งสินค้าไปสู่ตลาดเป้าหมาย รวมทั้งนโยบายและความสามารถในการ ให้บริการ และอำนวยความสะดวกทางการค้าของแต่ละประเทศ โดยมีเป้าหมายให้ประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก ตระหนักถึงความสำคัญของการค้าระหว่างประเทศ และลดอุปสรรคในการค้าระหว่างประเทศโดยเฉพาะเรื่อง ของการขนส่ง เพื่อประโยชน์ในการพัฒนาเศรษฐกิจ

ดัชนีชี้วัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า ประกอบด้วย 4 ประเด็นหลัก 9 ประเด็นย่อยในการประเมิน ดังนี้.-

**1) การเข้าถึงตลาด (Market Access)** เป็นการอธิบายถึงขอบเขตของกรอบนโยบาย ของแต่ละประเทศในเรื่องการนำเข้าและส่งออกสินค้า ประกอบด้วย

1.1) การเข้าถึงตลาดภายในประเทศและภายนอกประเทศ (Domestic and Foreign Market Access) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- อัตราภาษี (Tariff Rates)
- มาตรการที่ไม่ใช่ภาษี (Non-tariff Measures)
- ความซับซ้อนทางภาษี (Complexity of Tariffs)
- สัดส่วนการนำเข้าแบบปลอดภาษี (Share of Duty-Free Imports)
- อัตราภาษีที่มีผลบังคับใช้ (Tariff Faced)
- ส่วนต่างของข้อได้เปรียบทางการค้า (Margin of Preference in Destination Market)

**2) การบริหารจัดการ ผน จุดผ่านแดน (Border Administration)** เป็นการอธิบาย ถึงขอบเขตของการบริหารงานที่สนับสนุนการเข้าออกของสินค้า ประกอบด้วย

2.1) ประสิทธิภาพของกระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- พิธีการทางศุลกากร (Burden of Customs Procedures)
- ดัชนีการบริการทางศุลกากร (Customs Services Index)

2.2) ประสิทธิภาพของกระบวนการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Efficiency of Import-Export Procedures) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ประสิทธิภาพในการตรวจ/ขนย้ายสินค้า (Efficiency of the Clearance Process)
- ระยะเวลาที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า (Time to Import)
- เอกสารที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า (Documents to Import)
- ต้นทุนในการนำเข้าสินค้า (Cost to Import)

- ระยะเวลาที่ใช้ในการส่งออกสินค้า (Time to Export)
- เอกสารที่ใช้ในการส่งออกสินค้า (Documents to Export)
- ต้นทุนในการส่งออกสินค้า (Cost to Export)

2.3) ความโปร่งใสของการบริหารจัดการ ณ จุดผ่านแดน (Transparency of Border Administration) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- การจ่ายเงินที่ผิดปกติในการนำเข้าและส่งออกสินค้า (Irregular Payments in Exports and Imports)
- ดัชนีที่แสดงการทุจริต (Corruption Perceptions Index)

### 3) โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and Communications Infrastructure)

3.1) ความเพียงพอและคุณภาพของโครงสร้างระบบขนส่ง (Availability and Quality of Transport Infrastructure) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (Airport Density)
- ความสามารถในการถ่ายเทสินค้า (Transshipment Connectivity Index)
- อัตราส่วนร้อยละของถนนลาดยาง (Paved Roads)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าอากาศยาน (Quality of Air Transport Infrastructure)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านรางรถไฟ (Quality of Railroad Infrastructure)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านถนน (Quality of Road)
- คุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านท่าเรือ (Quality of Port Infrastructure)

3.2) ความเพียงพอและคุณภาพของการให้บริการขนส่ง (Availability and Quality of Transport Services) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ความสามารถในการเชื่อมต่อการเดินเรือประจำเส้นทาง (Liner Shipping Connectivity Index)
- ความยากง่ายและความสามารถในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Ease and Affordability of Shipment)
- ความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics Competence)
- ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบสถานะการขนส่ง (Tracking and Tracing Ability)
- ความสามารถในการขนส่งสินค้าถึงปลายทางอย่างตรงเวลา (Timeliness of Shipments in Reaching Destination)
- ประสิทธิภาพของระบบไปรษณีย์ (Postal Services Efficiency)
- ข้อตกลงร่วมด้านการขนส่ง (GATS Commitments in the Transport Sector)

3.3) ความเพียงพอและการใช้งานของระบบเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร (Availability and Use of ICTs) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- การขยายตัวของการใช้งานอินเทอร์เน็ตในภาคธุรกิจ (Extent of business Internet Use)
- จำนวนโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่จดทะเบียนต่อประชากร 100 คน (Mobile telephone subscriptions per 100 )
- จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตความเร็วสูงต่อประชากร 100 คน (Broadband Internet subscribers per 100)
- จำนวนผู้ใช้อินเทอร์เน็ตต่อประชากร 100 คน (Internet users per 100)
- จำนวนผู้ใช้โทรศัพท์ชุมสายท้องถิ่นต่อประชากร 100 คน (Fixed telephone lines per 100 population)
- การให้บริการผ่านระบบอินเทอร์เน็ตของภาครัฐ (Government Online Service Index)

#### 4) สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)

4.1) สถานะของกฎระเบียบและข้อบังคับต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง (Regulatory Environment) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- สิทธิในทรัพย์สิน (Property Rights)
- จริยธรรมและการทุจริต (Ethics and Corruption)
- การใช้อิทธิพลโดยไม่เหมาะสม (Undue Influence)
- ประสิทธิภาพของรัฐบาล (Government Efficiency)
- การแข่งขันภายในประเทศ (Domestic Competition)
- ประสิทธิภาพของตลาดการเงิน (Efficiency of the Financial Market)
- ความสะดวกในการจ้างงานชาวต่างชาติ (Ease of Hiring Foreign Labor)
- ความหนาแน่นของบริษัทที่เป็นของชาวต่างชาติ (Prevalence of Foreign Ownership)
- ผลกระทบต่อธุรกิจที่เกิดจาก FDI (Business Impact of Rules on FDI)
- ข้อจำกัดของการไหลของเงินทุนต่างประเทศ (Restriction on International Capital Flows)
- การมีส่วนร่วมกับกฎการค้าพหุภาคี (Openness to Multilateral Trade Rules)

4.2) ความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สิน (Physical Security) ตัวชี้วัดที่สำคัญ ได้แก่

- ความน่าเชื่อถือของระบบตำรวจ (Reliability of Police Services)
- ผลกระทบที่เกิดจากอาชญากรรมและความรุนแรง (Business Costs of Crime and Violence)
- ผลกระทบที่เกิดจากภัยก่อการร้าย (Business Costs of Terrorism)

## 2.3 สถิติที่ตอบสนองนโยบายและทิศทางยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

เมื่อได้พิจารณาตามนโยบายและทิศทางยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ในหัวข้อ 2.2 ข้างต้นแล้ว จึงสามารถทราบถึงความต้องการของสถิติในด้านต่าง ๆ ตามนโยบายและยุทธศาสตร์ ดังตารางด้านล่างนี้ ซึ่งได้มีการจัดตัวเลขอ้างอิงถึงแหล่งที่มาแนบท้ายไว้ด้วย

### ตัวเลขอ้างอิงแหล่งที่มา

1. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550
2. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)
3. นโยบายรัฐบาล - นายกรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (พ.ศ. 2554)
4. แผนบริหารราชการแผ่นดิน (พ.ศ. 2555-2558)
5. แผนปฏิบัติราชการ 4 ปี กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555-2558)
6. แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)
7. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554)
8. แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555-2559)
9. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 (ฉบับปรับปรุง)
10. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย
11. ดัชนีและตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
<b>การขนส่ง</b>		
<b>Transport Infrastructure &amp; Facilities Data</b>		
	การพัฒนาจังหวัดตามแนวเส้นทางรถไฟและเมืองหลักภูมิภาค เพื่อเพิ่มศักยภาพและดึงดูดให้มีความต้องการใช้รถไฟเพิ่มมากขึ้น	6
	การพัฒนาประตูการขนส่ง (Gateway) และโครงข่ายเชื่อมโยงทั้งทางทะเลทางอากาศ และทางถนน	6
	การเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในภูมิภาคอาเซียน ทั้งถนน รถไฟ เรือ สุลกการ ฯลฯ	2,5,9,10
	การส่งเสริมและพัฒนากการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	3,4,7,9,10
	การเพิ่มประสิทธิภาพ และมาตรฐานในระดับสากล ของการขนส่งและระบบโลจิสติกส์	2
	การจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกด้านต่าง ๆ รวมทั้งการปรับปรุงมาตรฐานและบริการ เพื่อให้มีความสะดวกในการเข้าใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เช่น จุดจอดแล้วจร (Park and Ride)	6
	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกของระบบขนส่งสาธารณะอย่างเหมาะสมสำหรับคนพิการ เด็ก และคนชรา เช่น ทางลาด เป็นต้น	6
	การลดปัญหาการจราจรติดขัด เพื่อเพิ่มความเร็วในการเดินทางบนถนน โดยการลดปัญหาคอขวด การปรับปรุงทางกายภาพ การบำรุงรักษาทางให้อยู่ในสภาพดีพร้อมใช้งานตลอดเวลา	6

ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
	การนำเทคโนโลยีสารสนเทศและระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport System) มาใช้ในการให้บริการขนส่ง	6,9,10
Road Transport Infrastructure and Facilities Data	การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงชนบท	4
	การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เชื่อมโยงจังหวัดเศรษฐกิจหลักของประเทศกับชุมชนเมืองหลักในภูมิภาค	4,6
	การพัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังเชื่อมต่อไม่สมบูรณ์ให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ได้มาตรฐาน	6
	การก่อสร้างและปรับปรุงทางร่วม ทางแยก สะพาน ทางต่างระดับ ทางลอด อุโมงค์ หรือขยายช่องทางจราจรตามความจำเป็นเร่งด่วน เพื่อบรรเทาและแก้ไขปัญหาจราจร	6
	การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งสภาพทาง ระบบอาณัติสัญญาณ	4,6
	การพัฒนาโครงข่ายครอบคลุมจังหวัดบริการ เพื่อเพิ่มทางเลือกให้กับผู้ใช้บริการมากขึ้น	6
Rail Transport Infrastructure and Facilities Data	การสร้างรถไฟความเร็วสูงที่เหมาะสมและเป็นไปได้ เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	2,4,6
	การปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนน รวมทั้งการเพิ่มความแข็งแกร่งของระบบราง เพื่อเพิ่มความปลอดภัยและประสิทธิภาพ ในการให้บริการของรถไฟ	2,4,6
	การก่อสร้างรถไฟทางคู่ในเส้นทางสำคัญ	2,4,6
	การขยายการก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานครและปริมณฑล	3
	การก่อสร้างสถานี CY และสถานี ICD เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและพัฒนาการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ	4
	การใช้เทคโนโลยีและการบริหารจัดการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและยกระดับคุณภาพการบริการขนส่งสินค้าและการเดินทางด้วยรถไฟ	6
	การจัดการหัวรถจักรและล้อเลื่อน สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน	6
Water Transport Infrastructure and Facilities Data	การก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกทั้งฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทย เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศ	3,4
	การเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง และท่าเรือน้ำลึกชายฝั่งทะเลภาคใต้ เพื่อเป็นประตูเศรษฐกิจทางทะเลในการขนส่งสินค้าไปยังภูมิภาคต่างๆ	6
	การพัฒนาการขนส่งเดินเรือชายฝั่งทะเล ทั้งฝั่งอันดามันและอ่าวไทย โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึก	3,4,7,9,10
	การปรับปรุงชุดลอกร่องน้ำ	6
	การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางน้ำเพื่อรองรับการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	4

ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
<b>Air Transport Infrastructure and Facilities Data</b>	การพัฒนาท่าอากาศยานสากล ท่าอากาศยานภูมิภาคที่มีศักยภาพ เพื่อเพิ่มการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ และสามารถเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศมากยิ่งขึ้น รวมทั้งเพิ่มความสามารถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากขึ้น เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว การขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก	3,4,6
	การสร้างเครือข่ายเส้นทางบินและฝูงบินของสายการบินแห่งชาติ	4
	การพัฒนากระบวนการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อเพิ่มความปลอดภัย และศักยภาพการให้บริการในการเดินอากาศ	4
	การเสริมสร้างเครือข่ายเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างท่าอากาศยานหลัก โดยการรวมกลุ่มพันธมิตรของสายการบิน การหาพันธมิตรใหม่ การเพิ่มเครือข่ายการบินภายในประเทศ การปรับปรุงฝูงบิน	6
	การส่งเสริมให้สายการบินอื่นมาใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการสร้างสิ่งจูงใจหรือกิจกรรมที่น่าสนใจ เช่น การท่องเที่ยว การประชุมสัมมนาในระดับโลก ด้านเกษตรกรรม อุตสาหกรรมและเทคโนโลยี เป็นต้น	6
<b>Transport Fleets Data</b>		
	ระยะเวลาที่ใช้ในการตรวจสอบสินค้า	7
	ระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออกหรือนำเข้า	7
	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำ	2,7
	ความรวดเร็วในการขนส่ง	2,5,6
	ความตรงต่อเวลาในการขนส่ง	2,5,6
<b>Transport Flows Data</b>		
	การขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำและระบบราง	5
	ปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศของท่าอากาศยาน	5
	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศผ่านท่าเรือ	5
	ปริมาณผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้า	5
	การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค	2
	การปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ	6
	การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม และเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางไปใช้ระบบขนส่งสาธารณะ	2,6
<b>Transport Cost Data</b>		
	วงเงินลงทุนของภาคเอกชนหรือจำนวนเอกชน ที่ลงทุนในการพัฒนาศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าต่าง ๆ	7
	ต้นทุนของการขนส่งและบริการโลจิสติกส์ ทั้งรูปแบบเดี่ยว และแบบต่อเนื่องหลายรูปแบบ	2
	ต้นทุนการขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน	5,9,10



ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
<b>Transport Charges Data</b>		
	ระบบตัวต่อตัวร่วม	4,6
	การกำกับดูแลค่าบริการที่สอดคล้องกับสภาพจังหวัด	2
<b>Transport Firms Data</b>		
	จำนวนผู้ให้บริการโลจิสติกส์	7
	การส่งเสริมทักษะและเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการขนส่งและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินธุรกิจในจังหวัด เศรษฐกิจชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน	6
	ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน	7
	ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการทำธุรกรรมเพื่อส่งออก-นำเข้า	7
	ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า หรือถ่ายลำ	7
	การส่งเสริมและสนับสนุนกิจการพาณิชย์นาวี	1
	การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศด้านการบริหารจัดการการขนส่งและโลจิสติกส์ในสถานประกอบการ	7
<b>Transport Demand Data</b>		
	ผู้ฝึกสอน/อาจารย์ ที่มีศักยภาพและมีความเชี่ยวชาญด้านด้านโลจิสติกส์ในระดับสากล	7
	บุคลากรด้านโลจิสติกส์ (ผู้บริหารระดับสูง ผู้บริหาร และผู้ปฏิบัติการ)	7
	สถาบันการศึกษาที่มีหลักสูตรด้านโลจิสติกส์ที่มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล	7
	การพัฒนาบุคลากรในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ	2
	การพัฒนาบุคลากรด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์	2
	การส่งเสริมทักษะและเพิ่มขีดความสามารถให้กับผู้ประกอบการขนส่งและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อเตรียมความพร้อมในการดำเนินธุรกิจในจังหวัด เศรษฐกิจชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน	6
	ผลงานการวิจัยประยุกต์เพื่อการปรับปรุงประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์	7
	การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี	6
<b>Macro-Economic and Related Data</b>		
	การอนุมัติการข้อตกลงระหว่างประเทศ สำหรับการให้บริการและอำนวยความสะดวกในการขนส่ง	6
<b>Transport Energy and Environment</b>		
	การยกระดับท่าอากาศยานให้เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยการบริหารจัดการและการใช้เทคโนโลยีเพื่อการประหยัดพลังงานและลดมลพิษ	6
	การใช้เชื้อเพลิงอย่างมีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และลดปริมาณการปลดปล่อยมลพิษและก๊าซเรือนกระจกที่เกิดจากกิจกรรมการบิน	6
	การส่งเสริมและพัฒนาการใช้พลังงานสะอาด เช่น การใช้จักรยาน การเดิน ยานพาหนะไฟฟ้า และการส่งเสริมการขับขี่ที่ประหยัดเชื้อเพลิง (Eco driving)	6

ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
	การใช้พลังงานในภาคการขนส่ง	6
	มลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง	5,6
<b>Transport Rules</b>		
	การปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งและการกระจายสินค้า เพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน รวมทั้งการขนส่งชายฝั่ง	2,6,9,10
	การปรับปรุง/แก้ไขกฎระเบียบที่เป็นปัญหาและอุปสรรคการขนส่งชายฝั่ง	9,10
<b>Transport Safety</b>		
	จำนวนผู้เสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บจากการขนส่ง	5
	การเสริมสร้างความรู้ ความเข้าใจ และประชาสัมพันธ์ เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	6
<b>โลจิสติกส์</b>		
การบริหารจัดการโลจิสติกส์	สถิติเกี่ยวกับการพัฒนาระบบและบริหารเครือข่ายการขนส่งและโลจิสติกส์ รวมทั้งห่วงโซ่อุปทาน	2
	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าบนเส้นทางหลัก รวมทั้งระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าจากจุดต้นทาง – ปลายทาง	7,9,10
	ระยะเวลาที่ผู้ส่งออกเสียไปในกระบวนการตรวจสอบสินค้า	7
	สถิติเกี่ยวกับการใช้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	7
	สถิติเกี่ยวกับ e-Logistics	7
	สถิติเกี่ยวกับระบบภาษีและพิธีการศุลกากรที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าส่งออก-นำเข้า และการขนส่งสินค้าถ้ายาลำ	7
	สถิติเกี่ยวกับระบบการตรวจสอบย้อนกลับ และความสามารถในการติดตามการขนส่งหรือเคลื่อนย้ายสินค้า	7
	สถิติเกี่ยวกับประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้า และการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น National Single Window ศูนย์กระจายสินค้า และด่านการค้าชายแดน เป็นต้น รวมทั้งระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน	2
	สถิติเกี่ยวกับระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการดำเนินเอกสารเพื่อการส่งออก-นำเข้า หรือถ้ายาลำ	7
	สถิติเกี่ยวกับการสนับสนุนการวิจัยและพัฒนานวัตกรรมเพื่อพัฒนาโลจิสติกส์	2,7
	จำนวนผู้ให้บริการขนส่งระหว่างประเทศในเส้นทางที่พัฒนา	9
	สถิติเกี่ยวกับศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า	2,7
ต้นทุนโลจิสติกส์	ค่าใช้จ่ายของผู้ส่งออกในการจัดการกับสินค้าที่ถูกส่งคืน (Reverse Logistics)	7
	ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการในการขนส่งสินค้าออก-นำเข้า หรือถ้ายาลำ	7
	ต้นทุนของผู้ส่งออกไทยในการกระจายสินค้าในตลาดเป้าหมายหลัก	7

ด้าน	สถิติที่ต้องการ	อ้างอิง
	ต้นทุนการเคลื่อนย้ายสินค้าของห่วงโซ่อุปทาน	9,10
	ต้นทุนโลจิสติกส์ ต้นทุนการขนส่งสินค้า และการลดต้นทุน	2,5,7,9,10
การพัฒนาโลจิสติกส์	สถิติเกี่ยวกับการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ ทั้งด้านความเป็นมืออาชีพ การมีทักษะที่สูงขึ้น ทั้งด้านทักษะแรงงาน ภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการโลจิสติกส์	2,7

อุปสงค์ของสถิติข้างต้นเป็นสถิติที่ได้จากการพิจารณานโยบายและยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะนำไปเปรียบเทียบกับอุปทานที่จะได้จัดให้อยู่ในผังสถิติทางการในบทที่ 3 ทั้งนี้ สถิติที่อยู่ในตารางจะได้รับการพิจารณาตีความเพิ่มขึ้นเป็นรายการสถิติทางการ เนื่องจากสถิติข้างต้นเป็นสถิติที่กล่าวถึงในเชิงกว้าง แต่จำเป็นต้องระบุในเชิงลึกเป็นรายการสถิติโดยละเอียด และเมื่อเปรียบเทียบกับอุปทานของสถิติซึ่งเป็นรายการสถิติที่มีผู้รับผิดชอบจัดทำอยู่แล้ว หากพบว่าอุปสงค์ของสถิติรายการใดยังไม่มีในอุปทาน หรือคือไม่มีผู้จัดทำไว้ รายการสถิตินั้นจะได้รับการพัฒนาตามแผนพัฒนาสถิติทางการที่กล่าวในบทที่ 4 ต่อไป



## บทที่ 3

### ผังสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

#### 3.1 แนวคิดในการจัดโครงสร้างสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

การจัดโครงสร้างและผังรวมสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ได้พิจารณาจากข้อมูล ที่จำเป็นต่อการประเมินและติดตามสถานการณ์การพัฒนา และการดำเนินงานตามนโยบายและยุทธศาสตร์ที่สำคัญของสาขา ตามที่เสนอในบทที่ 2 ทั้งนี้ การจัดโครงสร้างของสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์นั้นได้มีการจัดแบ่งตามกลุ่มข้อมูลสารสนเทศของกระทรวงคมนาคม ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้ศึกษาข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งของประเทศ สำหรับประกอบการตัดสินใจ การกำหนดนโยบาย วินิจฉัย สั่งการ และวางแผนเกี่ยวกับกิจการด้านการขนส่งของประเทศ โดยจำแนกเป็นกลุ่มข้อมูลหลัก 12 กลุ่ม สำหรับข้อมูลโลจิสติกส์ ใช้การจัดโครงสร้างตามกรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่ ซึ่งแบ่งเป็น 9 กิจกรรม (อ้างอิงตามรายงานผลการศึกษา Fundamental of Logistics Management โดย Grant et. Al, 2006)

ดังนั้น โครงสร้างข้อมูลสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ จึงสามารถจำแนกเป็นกลุ่มข้อมูลได้ ดังนี้.-

การขนส่ง (Transportation)	
1. Transport Infrastructure & Facilities Data (โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของทุกภาคการขนส่งของประเทศ
2. Transport Fleets Data (ยานพาหนะในการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลยานพาหนะที่ใช้ในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารของทุกภาคการขนส่งของประเทศ รวมถึงข้อมูลใบอนุญาต
3. Transport Flows Data (การเคลื่อนย้ายในภาคการขนส่ง)	ประกอบด้วยรายละเอียดด้านจำนวน ชนิดสินค้าและผู้โดยสาร จุดต้นทาง ปลายทาง ในแต่ละภาคการขนส่ง
4. Transport Cost Data (ต้นทุนด้านการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลต้นทุนด้านการขนส่งทั้งต้นทุนในการปฏิบัติการและบริหารของผู้ประกอบการ รวมถึงผู้บริโภครวมถึง
5. Transport Charges Data (อัตราค่าบริการในการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลด้านอัตราค่าบริการในการขนส่ง อัตราค่าธรรมเนียม การใช้บริการด้านการขนส่งและคมนาคม

การขนส่ง (ต่อ)	
6. <b>Transport Firms Data</b> (ธุรกิจ/ผู้ประกอบการด้านการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลด้านผู้ประกอบการขนส่ง รายได้ รายจ่าย ลักษณะการประกอบการ
7. <b>Transport Demand Data</b> (ความต้องการ/อุปสงค์การขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลด้านประชากร ผลิตภัณฑ์ และอื่น ๆ
8. <b>Macro-Economic and Related Data</b> (เศรษฐกิจมหภาคด้านการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลด้าน Macro-Economic คือ การค้าระหว่างประเทศ การพัฒนาอุตสาหกรรม การพัฒนาเกษตรกรรม ภาวะการบริโภค
9. <b>Transport Projects Monitoring/ Evaluation Data</b> (การกำกับดูแลโครงการและ การประเมินผลด้านการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลการบริหารโครงการด้านการขนส่ง ทั้งด้านแผนงาน งบประมาณ และการประเมินผล
10. <b>Transport Energy and Environment</b> (พลังงานและสิ่งแวดล้อมในภาคการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งซึ่งเกี่ยวกับการใช้พลังงาน ผลกระทบที่เกิดจากกิจกรรมด้านการขนส่งที่ก่อให้เกิดผลเสียต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO <sub>2</sub> Emission) และก๊าซพิษอื่นๆ ที่ก่อให้เกิดภาวะเรือนกระจก รวมถึงข้อมูลการพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม
11. <b>Transport Rules</b> (กฎระเบียบในภาคการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูล การทำผิดกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เกี่ยวข้องกับจราจรและขนส่ง
12. <b>Transport Safety</b> (ความปลอดภัยในการขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจร และขนส่ง
กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (Logistics Activities)	
1. <b>Customer Service and Support</b> (การบริการแก่ลูกค้าและกิจกรรมสนับสนุนต่าง ๆ)	ประกอบด้วยข้อมูลการบริการรับหรือส่งสินค้า รวมถึงความรับผิดชอบต่อสินค้าหลังการขาย กรณีที่สินค้าเกิดความชำรุด โดยการจัดหาชิ้นส่วน อะไหล่ และเครื่องมือ อุปกรณ์ต่าง ๆ เพื่อเตรียมพร้อมสำหรับการให้บริการ
2. <b>Purchasing and Procurement</b> (การจัดซื้อจัดหา)	ประกอบด้วยข้อมูลการจัดซื้อ จัดหาวัตถุดิบและบริการทั้งในส่วนของการเลือกผู้จำหน่ายวัตถุดิบ กำหนดช่วงเวลาและปริมาณในการสั่งซื้อ และสร้างความสัมพันธ์กับผู้จำหน่ายวัตถุดิบ
3. <b>Logistics Communication and Order processing</b> (การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และกระบวนการสั่งซื้อ)	ประกอบด้วยข้อมูลการติดต่อสื่อสารทางด้านโลจิสติกส์ภายในองค์กร หรือระหว่างองค์กร และการดำเนินการตอบสนองความต้องการของลูกค้า การนำระบบคอมพิวเตอร์ และ e-Commerce เข้ามาช่วยเพื่อความสะดวกและรวดเร็ว
4. <b>Transportation</b> (การขนส่ง)	ประกอบด้วยข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า การจัดส่งวัตถุดิบ และสินค้า จากจุดกำเนิดไปยังจุดที่มีการบริโภค

กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (ต่อ)	
5. <b>Site Selection, Warehousing and Storage</b> (การเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า)	ประกอบด้วยข้อมูลการเลือกที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า เพื่อความสะดวกในการเข้าถึงและเกี่ยวข้องกับระยะทางการขนส่ง รวมถึงความสามารถในการตอบสนองความต้องการของลูกค้า การจัดเก็บสินค้า การจัดการพื้นที่ในคลังสินค้า อุปกรณ์ เครื่องใช้ต่าง ๆ ที่จำเป็นในการดำเนินกิจกรรมภายในคลังสินค้า
6. <b>Demand Forecasting and Planning</b> (การวางแผนกำลังการผลิต และการคาดการณ์ ปริมาณความต้องการของลูกค้า)	ประกอบด้วยข้อมูลการคาดการณ์ความต้องการในตัวสินค้า หรือบริการลูกค้าในอนาคต ซึ่งจะช่วยในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานว่าจะผลิตสินค้าจำนวนเท่าไร หรือเตรียมบุคลากรและอุปกรณ์มากน้อยเพียงใด
7. <b>Inventory Management</b> (การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง)	ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับระดับปริมาณสินค้าคงคลังที่เหมาะสมที่จะสามารถตอบสนองความต้องการของลูกค้าได้
8. <b>Materials Handling and Packaging</b> (การจัดการเครื่องมือเครื่องใช้ต่าง ๆ และการบรรจุหีบห่อ)	ประกอบด้วยข้อมูลการเคลื่อนย้าย วัสดุดิบ และสินค้าคงคลัง ในระหว่างการผลิต รวมถึงการขนย้ายสินค้าที่ผลิตเสร็จแล้วภายในโรงงานหรือคลังสินค้า และบรรจุภัณฑ์ ซึ่งช่วยให้กระบวนการเคลื่อนย้ายและเก็บรักษาสินค้ามีความสะดวกมากขึ้น
9. <b>Reverse Logistics</b> (กระบวนการโลจิสติกส์ย้อนกลับ)	ประกอบด้วยข้อมูลเกี่ยวกับกระบวนการจัดการสินค้าที่ถูกส่งกลับคืน ไม่ว่าจะเป็นสินค้าที่เสียหาย หมดอายุการใช้งาน เป็นต้น
<b>ดัชนีชี้วัดการขนส่งและโลจิสติกส์</b>	
1. <b>ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์</b> (Logistics Performance Index : LPI)	ประกอบด้วยข้อมูลดัชนีวัดประสิทธิภาพโลจิสติกส์ ในด้าน Customs, Infrastructure, International shipments, Logistics competence, tracking & tracing, Timeliness เป็นต้น
2. <b>IMD</b>	ประกอบด้วยอันดับความสามารถในการแข่งขันในด้านโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่ง
3. <b>ดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า</b> (Enabling Trade Index : ETI)	ประกอบด้วยข้อมูลดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้าในด้าน การเข้าถึงตลาด ประสิทธิภาพของการบริหารจัดการด้านศุลกากร ระยะเวลาเอกสารและค่าใช้จ่ายในการนำเข้า-ส่งออก ความโปร่งใสของการบริหาร ณ จุดผ่านแดน กฎระเบียบและความปลอดภัย ความเพียงพอและคุณภาพของบริการขนส่ง เป็นต้น
4. <b>ดัชนีวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าเรือ</b>	ประกอบด้วยข้อมูลดัชนีวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าเรือ เช่น เวลาเรือคอย เวลาเรือจอดเทียบท่า เวลาเรือปฏิบัติงาน เปอร์เซ็นต์การใช้ท่า การปฏิบัติงานยกตู้สินค้าหน้าท่า
<b>ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์จากการสำรวจ</b>	
<b>ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์จากการสำรวจ</b>	ประกอบด้วย ข้อมูลการขนส่งและจราจร ข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ภาคการค้า ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า ข้อมูลการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง

### 3.2 ผังรวมสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

โครงสร้างสถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการเผยแพร่	ระดับการเผยแพร่ *	สถานการณ์สถิติทางการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>Transport Data</b>							
<b>1. Transport Infrastructure and Facilities</b>							
<b>1.1 Road Transport Infrastructure and Facilities</b>							
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวง	ความยาวของเส้นทาง (กม.) (จำแนกตามประเภทเส้นทาง จังหวัด ช่องจราจร ผิวทาง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	ระบบ MIS ระบบฐานข้อมูล โครงข่ายทางหลวง CRD2 เว็บไซต์/เอกสาร	Public	มีจัดเก็บ	ทล.	(สำนักแผนงาน สำนักบริหาร บำรุงทาง)
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบท	ความยาวของเส้นทาง (กม.) (จำแนกตามประเภทเส้นทาง จังหวัด ช่องจราจร ผิวทาง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (3)	มีจัดเก็บ	ทช.	สำนักบำรุงทาง
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางพิเศษ	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของการทางพิเศษ (กม.) (จำแนกตามชื่อสายทาง ช่องจราจร ผิวทาง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เอกสาร	Public	มีจัดเก็บ รวมทุกสายทาง	กทพ.	
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกทม.	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กทม. (กม.) (จำแนกตามพื้นที่เขต จุดเริ่มต้น – จุดปลายทาง ช่องจราจร)	เอกสาร	Restricted (1)	มีจัดเก็บ	กทม.	สำนักการโยธา
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบขององค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อบท. (กม.) (จำแนกตามพื้นที่เขต จุดเริ่มต้น – จุดปลายทาง ช่องจราจร)	GIS	Public	มีจัดเก็บ แต่ยังไม่ครบ	อบท. ทช. (มีการดำเนิน โครงการบูรณาการ โครงข่ายทางหลวง ท้องถิ่น)	สำนักส่งเสริม การพัฒนาทาง หลวงท้องถิ่น

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กรมชลประทาน	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของกรมชลประทาน (กม.) (จำแนกตามพื้นที่เขต จุดเริ่มต้น – จุดปลายทาง ช่องจราจร)	เอกสาร		ยังไม่ครบถ้วนสมบูรณ์	ชป.	
	ระยะทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดของ ทางหลวง	ระยะทางเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด (กม.) (จำแนกตามจุดต้นทาง-ปลายทาง)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักแผนงาน
	เส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ของทางหลวง	ระยะทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทาง หลวงที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับอาเซียน (กม.) จำแนกตามมาตรฐาน ด้าน จังหวัด ประเทศ			ไม่มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักแผนงาน
	เส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียน ของทางหลวงชนบท	ระยะทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทาง หลวงชนบทที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับอาเซียน (กม.) จำแนกตามมาตรฐาน ด้าน จังหวัด ประเทศ		Restricted (3)	อยู่ระหว่างดำเนิน การศึกษาของสำนัก แผนงาน	ทช.	สามารถใช้ ข้อมูลเส้นทางที่ อยู่ในความ รับผิดชอบของ ทช. ได้
	สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทางหลวง	ความกว้าง ความยาว และความสูง ของสะพาน จำแนกตามจังหวัด	เว็บระบบบริหาร ทรัพย์สินข้อมูล โดยทางสถิติแขวง ซึ่งยังไม่สมบูรณ์	Public	มีการจัดเก็บ แต่การ เผยแพร่ยังไม่สมบูรณ์	ทล.	สำนักบริหาร บำรุงทาง
	สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทางหลวงชนบท	ความกว้าง ความยาว และความสูง ของสะพาน จำแนกตามจังหวัด	ระบบฐานข้อมูล	Public	มีการจัดเก็บ แต่ยังไม่ครบ	ทช.	สำนักบำรุงทาง
	เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง	เส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง (จำแนกตามหมวด ประเภทรถ ระยะทาง (กม.))	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ชป.	
	จำนวนสถานีขนส่งสินค้าและ ผู้โดยสาร	จำนวนสถานีขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (จำแนกตามประเภทสถานี จังหวัด)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ชป.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	สถานีขนส่งสินค้า	ที่ตั้ง และพื้นที่ในการให้บริการกองเก็บและ คัดแยกสินค้า (ตร.ม.)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	สถานีขนส่งผู้โดยสาร	ที่ตั้ง และพื้นที่ของสถานีขนส่งผู้โดยสาร (จำแนกตามจังหวัด หน่วยงาน)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
<b>1.2 Rail Transport Infrastructure and Facilities</b>							
	เส้นทางรถไฟ	ความยาวของเส้นทางรถไฟ (กม.) (จำแนกตามสาย จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง ราง)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	เส้นทางรถไฟ Airport Rail Link	ความยาวของเส้นทางรถไฟ (กม.) (จำแนกตาม เส้นทางให้บริการ จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร MRT	ความยาวของเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (กม.) (จำแนกตามประเภทเส้นทาง [ยกระดับ - ใต้ดิน] ชนิดราง ขนาดราง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เอกสาร/เว็บ	public	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝวช.
	เส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร บีทีเอส	ความยาวของเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร (กม.) (จำแนกตาม ประเภทเส้นทาง ชนิดราง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เอกสาร	public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส.	
	เส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับอาเซียน	ความยาวของเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงไทยกับ ประเทศเพื่อนบ้าน แยกตามด่าน จังหวัด ประเทศ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	สถานีรถไฟ	ที่ตั้ง และ พื้นที่ของการให้บริการโดยสาร ขนาด ของชานชาลา จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/ เครื่องจักรที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกด้าน การขนส่งและจราจร (จำนวนที่มี/ที่ใช้งานได้) - ระบบอาณัติสัญญาณ - เครื่องกั้นถนน	Access/Excel	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	สถานีรถไฟ Airport Rail Link	ที่ตั้ง และ พื้นที่ของสถานีรถไฟ ขนาดขานขาลา	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	สถานีรถไฟฟ้่า MRT	ที่ตั้ง และพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้่า MRT ความยาวของขานขาลาและพื้นที่ขานขาลา จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ใน การอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและ จราจร (จำนวนที่มี/ที่ใช้งานได้) - ลิฟท์ - บันไดเลื่อน - เครื่องขยายบัตรโดยสารอัตโนมัติ - ประตูเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ - ประตูขานขาลา	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝปก.
	สถานีรถไฟฟ้่า บีทีเอส	ที่ตั้ง และพื้นที่ของสถานีรถไฟฟ้่า	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD)	ที่ตั้ง และพื้นที่ของสถานีบรรจุและแยกสินค้า กล่อง จำแนกตามโมดูล	Word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	สถานีขนถ่ายตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ (CY)	ที่ตั้ง และพื้นที่ของย่านขนถ่ายตู้สินค้า คอนเทนเนอร์	Word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>1.3 Water Transport Infrastructure and Facilities</b>							
	ท่าเรือ	ท่าเรือของภาครัฐและเอกชน (จำแนกตามจังหวัด ขนาด ประเภทท่า) - ความยาวหน้าท่าที่ตื้นน้ำสำหรับใช้ในการเทียบท่าเรือ (ม.) - ระดับความลึกของร่องน้ำบริเวณหน้าท่าที่เพียงพอให้เรือสามารถเทียบท่าได้โดยไม่เกยตื้น (ม.) - จำนวนเรือที่สามารถเทียบท่าได้ในเวลาเดียวกัน แยกตามขนาดของเรือ (ลำ) - ขนาดสูงสุดของเรือที่สมรรถนะของท่าเรือสามารถรองรับเรือได้ วัดเป็นน้ำหนักบรรทุกทั้งหมดของเรือ (ตันกรอส) - ขนาดของลานกองเก็บตู้สินค้า (ตร.ม.) แยกเป็นตู้สินค้าขาเข้า ตู้สินค้าขาออก และตู้เปล่า - จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ในการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร (จำนวนที่มี/ที่ใช้งานได้)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	จท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ท่าเรือที่อยู่ในความรับผิดชอบของ การทำเรือ	ท่าเรือที่อยู่ในความรับผิดชอบของการท่าเรือ (จำแนกตามจังหวัด ขนาด ประเภทท่า) - ความยาวหน้าท่าที่ติดน้ำสำหรับการเทียบ ท่าเรือ (ม.) - ระดับความลึกของร่องน้ำบริเวณหน้าท่าที่ เพียงพอให้เรือสามารถเทียบท่าได้โดยไม่ เกยตื้น (ม.) - จำนวนเรือที่สามารถเทียบท่าได้ในเวลาเดียวกัน แยกตามขนาดของเรือ (ลำ) - ขนาดสูงสุดของเรือที่สมรรถนะของท่าเรือ สามารถรองรับเรือได้ วัดเป็นน้ำหนักบรรทุก ทั้งหมดของเรือ (ตันกรอส) - ขนาดของลานกองเก็บตู้สินค้า (ตร.ม.) แยกเป็น ตู้สินค้าขาเข้า ตู้สินค้าขาออก และตู้เปล่า - จำนวนอุปกรณ์และเครื่องมือที่ใช้อำนวยความสะดวก สะดวกในการขนถ่ายสินค้า แยกตามประเภท สินค้า คือ สินค้าเทกอง เช่น สายพาน ไซโล และ สินค้าที่บรรจุตู้คอนเทนเนอร์ เช่น Gantry Crane และระยะเวลาที่มีการใช้งานอุปกรณ์ (จำนวนที่มี/ที่ใช้งานได้)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>1.4 Air Transport Infrastructure and Facilities</b>							
	ท่าอากาศยาน	ท่าอากาศยานในประเทศและระหว่างประเทศ จำนวนทางวิ่ง (ช่อง) ความยาวของทางวิ่ง (ม.) ความจุของทางวิ่ง : จำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงสูงสุด ที่สามารถให้บริการได้ต่อชั่วโมง (เที่ยวต่อ ชม.) ความจุของอาคารคลังสินค้า : ขนาดของพื้นที่ใน การให้บริการกองเก็บและคัดแยกสินค้า (ตร.ม.) จำนวนหลุมจอด จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้ในการ อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและจราจร (จำนวนที่มี/ที่ใช้งานได้)	ระบบฐานข้อมูล/ เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ (ปัจจุบันมี 28 ท่า และ ไม่มีคลังสินค้า)	บพ.	
<b>2. Transport Fleet</b>							
<b>2.1 Road Transport Fleet</b>							
	รถจดทะเบียนสะสม	จำนวนรถจดทะเบียนสะสม (คัน) (จำแนกตาม พรบ. ประเภทรถ ชนิดเชื้อเพลิง อายุการใช้งาน น้ำหนัก)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
		รถที่จดทะเบียนแต่ถูกระงับใช้งาน (รถแจ้งไม่ใช้/รถค้างชำระภาษี) (คัน)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	รถจดทะเบียนใหม่	จำนวนรถจดทะเบียนใหม่ (คัน) (จำแนกตาม พรบ. ตามประเภทรถ ชนิดเชื้อเพลิง)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	รถใหม่ (ป้ายแดง)	จำนวนรถใหม่ป้ายแดง (คัน) (จำแนกตาม พรบ. ประเภทรถ ความจุกระบอกลูกสูบ)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนรถโดยสาร ขสส.	จำนวนรถโดยสาร ขสส. และรถร่วมเอกชน (คัน) (จำแนกตามภาคการเดินรถ มาตรฐานรถ เส้นทางการเดินรถ ลักษณะการให้บริการ (ประจำ/ไม่ประจำ)	เว็บ/เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสส.	
	รถตรวจสภาพ	จำนวนรถตรวจสภาพ (ผ่านการตรวจ/ไม่ผ่าน) (จำแนกตาม พรบ. ประเภทรถ)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	จำนวนรถโดยสาร ขสมก.	จำนวนรถโดยสาร ขสมก. และรถร่วมเอกชน (คัน) (จำแนกตามจำนวนที่นั่ง ประเภทรถ รถธรรมดา/รถปรับอากาศ อายุการใช้งาน)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ/เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	จำนวนรถจำแนกตามการถือครอง กรรมสิทธิ์	จำนวนรถจำแนกตามการถือครองกรรมสิทธิ์ (คัน)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	จำนวนใบอนุญาตขับรถและ ใบอนุญาตผู้ประจำรถ	จำนวนใบอนุญาตขับรถและใบอนุญาตผู้ประจำ รถ (จำแนกตามประเภทใบอนุญาต เพศ อายุ สัญชาติ จังหวัด)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการ	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่ง ใน ประเทศและระหว่างประเทศ จำแนกตาม ประเภทใบอนุญาต	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
<b>2.2 Rail Transport Fleet</b>							
	จำนวนรถไฟ รถจักร และล้อเลื่อน	จำนวนรถไฟทั้งหมด (คัน) (จำแนกตามประเภทการใช้งาน อายุการใช้งาน)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนรถไฟฟ้า Airport Link	จำนวนรถไฟฟ้า Airport Link ทั้งหมด (ตู้โดยสาร, ขบวน) (จำแนกตามปีที่ผลิต)	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนรถไฟฟ้า MRT	จำนวนรถไฟฟ้า MRT ทั้งหมด (ตู้โดยสาร, ขบวน) (จำแนกตามปีผลิต)	เอกสาร/word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝพค.
	จำนวนรถไฟฟ้า บีทีเอส	จำนวนรถไฟฟ้า บีทีเอส ทั้งหมด (คัน) (จำแนกตามอายุการใช้งาน)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	จำนวนขบวนรถไฟโดยสาร	จำนวนขบวนรถไฟโดยสาร จำแนกตามประเภทขบวนรถ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนรถไฟบรรทุกสินค้า	จำนวนรถไฟบรรทุกสินค้า (ขบวน) (จำแนกตามกลุ่มชนิดสินค้า)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนหัวรถจักร และล้อเลื่อน ที่ใช้ การได้	จำนวนหัวรถจักร และ ล้อเลื่อน ที่ใช้การได้ (คันเฉลี่ยต่อวันในรอบปี)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	สัดส่วนหัวรถจักร และล้อเลื่อน	ร้อยละของหัวรถจักร และล้อเลื่อน ที่ใช้งานได้ เทียบกับจำนวนทั้งหมด ที่มีใช้งาน	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
<b>2.3 Water Transport Fleet</b>							
	จำนวนเรือ	จำนวนเรือจดทะเบียน (ลำ) (จำแนกตามประเภท เรือ ประเภทการใช้เรือ ชนิดเชื้อเพลิง ช่วงต้น กรอส หน่วยงาน)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	จท.	
	จำนวนใบอนุญาตใช้เรือ	จำนวนใบอนุญาตใช้เรือ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	จท.	
	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการ ขนส่งทางน้ำ	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการขนส่งต่อเนื่อง หลายรูปแบบ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	จท.	
<b>2.4 Air Transport Fleet</b>							
	จำนวนอากาศยานจดทะเบียน	จำนวนอากาศยานจดทะเบียน (ลำ) (จำแนกตาม ประเภทอากาศยาน ปีที่ผลิต ปีที่จดทะเบียน รุ่น ขนาด ชนิดใบอนุญาต ลักษณะการให้บริการ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการ ค้าขายในการเดินอากาศ	จำนวนใบอนุญาตผู้ประกอบการค้าขายในการ เดินอากาศ จำแนกเป็นในประเทศและระหว่างประเทศ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	
<b>3. Transport Flows</b>							
<b>3.1 Road Transport Flows</b>							
	ดัชนีการจราจรติดขัด	ดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่น การจราจร	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย)
	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ ที่อยู่ ในความรับผิดชอบของทางหลวง	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ ที่อยู่ในความ รับผิดชอบของทางหลวง (กม.-ชม.)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักแผนงาน สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย)
	ความเร็วเฉลี่ยบนถนนสายหลัก	ความเร็วเฉลี่ยของการจราจรบนถนนสายหลัก (กม.-ชม.)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย)
	ความเร็วที่ใช้ในการเดินทางบน ทางพิเศษ	ความเร็วที่ใช้ในการเดินทาง (กม.-ชม.) (จำแนกตามประเภทรถ ตามด่าน)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	กทพ.	
	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ (กม.-ชม.)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	ปริมาณจราจรทางถนน	ปริมาณจราจรโดยเฉลี่ยต่อวันตลอดปี (Average Annual Daily Traffic) จำแนกตามประเภทถนน ทางหลวงแผ่นดิน สายทางและจุดสำรวจ (คัน-วัน)	เอกสาร / CD / เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย)
	ปริมาณการจราจรทางถนนบน เส้นทางเชื่อมชายแดน	ปริมาณการจราจรบนเส้นทางถนนที่เชื่อมโยง ประเทศไทยกับภูมิภาค แยกตามด่าน (คัน-วัน)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักแผนงาน สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย)
	ปริมาณจราจรและรายได้บนทาง พิเศษ	ปริมาณจราจรและรายได้บนทางหลวงพิเศษ ระหว่างเมือง (คัน-วัน และ บาท)	ระบบงาน	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(กองทางหลวง พิเศษระหว่าง เมือง)

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ปริมาณจราจรและรายได้ ค่าผ่านทางพิเศษแต่ละสายทาง	ปริมาณจราจร จำแนกตามประเภทรถ และรายได้ค่าผ่านทางพิเศษ (คัน-วัน และ บาท)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ (รายเดือน ปีงบประมาณ)	กทพ.	
	ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง	ปริมาณการเดินทางบนทางหลวง (คัน-กม.) (จำแนกตามประเภทรถ จังหวัด ช่องจราจร)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักอำนวยความปลอดภัย)
	ปริมาณการจราจรบนทางหลวงชนบท	ปริมาณการเดินทางจราจรบนทางหลวงชนบท (คัน-วัน) (จำแนกตามประเภทรถ จังหวัด)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักบำรุงทาง
	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนทางหลวงเชื่อมชายแดน	ปริมาณการจราจรสูงสุดที่ถนนเข้าสู่ด่านสามารถรองรับได้ในแต่ละชั่วโมง (คัน-ชม.) แยกตามด่าน			ไม่มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักแผนงาน สำนักอำนวยความปลอดภัย)
	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนเลียบริมชายแดน	ปริมาณการจราจรสูงสุดบนถนนเลียบริมชายแดน จำแนกตามด่าน	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.	
	ความหนาแน่นของการจราจรโดยรถบรรทุก	ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (ตัน-กม.) หารความยาวของถนนทั้งหมด (กม.)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ เฉพาะถนนราชพฤกษ์ (รถที่เข้าด่านซึ่งน้ำหนัก)	ทช.	สำนักบำรุงทาง
	ระยะเวลาที่รถคอยยานพาหนะเฉลี่ย	ระยะเวลาที่รถคอยยานพาหนะเฉลี่ย (จำแนกตามประเภทรถ จังหวัด ช่วงเวลา)			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ (จำแนกตามลักษณะการใช้บริการ/ประเภทรถ)			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	
	สัดส่วนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า	ร้อยละของการวิ่งรถเที่ยวเปล่า จำแนกตามจังหวัด (ระยะทางของการขนส่งที่ไม่มีการบรรทุกสินค้าต่อระยะทางของการขนส่งทั้งหมด)			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ การขนส่งทางถนน	ผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตาม ประเภทรถ ช่วงเวลาการเดินทาง จังหวัด)	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ เฉพาะรถ โดยสารสาธารณะ	ขบ.	
	จำนวนผู้โดยสารรถแท็กซี่	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถแท็กซี่			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถ บขส. และรถร่วมเอกชน	ผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามภาคการเดินทาง มาตรฐานรถ เส้นทางการเดินรถ รถ บขส/รถร่วม)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	รถร่วมเอกชน เป็นข้อมูล ประมาณการ
	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถ ขสมก. และรถร่วมเอกชน	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามประเภทรถ ช่วงเวลาการเดินทาง จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ แต่ปัจจุบันไม่มีการ รวบรวมเป็นช่วงเวลา เนื่องจากต้องทำด้วย Manual มีข้อมูลเป็น จำนวนมาก ซึ่งกำลัง ทดสอบระบบการจัดเก็บ แต่มีข้อมูลเป็นรายวัน	ขสมก.	รถร่วมเอกชน เป็นข้อมูล ประมาณการ
	กิโลเมตรบริการ บขส.	กิโลเมตรทำการจริง คำนวณจาก เทียบวิ่ง คุณ ระยะทาง* ต่อเที่ยว (จำแนกตามภาคการเดินทาง มาตรฐานรถ เส้นทางการเดินรถ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	* ระยะทางตาม เงื่อนไขการเดิน รถที่ ขบ. กำหนด
	กิโลเมตรบริการ ขสมก	กิโลเมตรทำการจริง คำนวณจาก เทียบวิ่ง คุณ ระยะทาง* ต่อเที่ยว (จำแนกตามภาคการเดินทาง รถธรรมดา/รถปรับอากาศ เส้นทางการเดินรถ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนเที่ยววิ่ง (บขส.)	จำนวนเที่ยววิ่งจริง (จำแนกตามภาคการเดินรถ มาตรฐานรถ เส้นทางเดินรถ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	จำนวนเที่ยววิ่ง (ขสมก.)	จำนวนเที่ยววิ่งจริง (จำแนกตามเส้นทาง การเดินรถ รถธรรมดา/รถปรับอากาศ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	คัณ-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่งระหว่าง ประเทศ	คัณ-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ จำแนกตามประเภทรถ			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	
	การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (กรมทางหลวง)	การขนส่งสินค้าทางถนน (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนัก บรรทุก ตามระยะทางที่ขนส่ง)			ไม่มีการจัดเก็บ	ทล.	ด้านซัง น้ำหนัก
	การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (ไปรษณีย์ไทย)	สินค้าที่ขนส่ง (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุด ปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนักบรรทุก ระยะทางที่ขนส่ง)		Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ปณท.	
	Load Factor ของยานพาหนะ ทางบก	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อ ความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด (รถบรรทุก)			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	
	อัตราการบรรทุกต่อเที่ยว	อัตราการบรรทุกต่อเที่ยว (ร้อยละ) จำแนกตาม ภาคการเดินรถ มาตรฐานรถ เส้นทางเดินรถ	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
<b>3.2 Rail Transport Flows</b>							
	ระยะเวลาเฉลี่ยของรถโดยสาร	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง (ชม.) (จำแนกตามขบวนรถ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ระยะทางเฉลี่ยของรถสินค้า	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่ง (กม.) (จำแนกตามชนิดสินค้า ตามขบวนรถ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ ของรถไฟ	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ (กม.-ชม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ ของ รถไฟฟ้า MRT	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ (กม./ ชม.)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝปก.
	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ ของ รถไฟฟ้า บีทีเอส	ความเร็วเฉลี่ยในเส้นทางต่าง ๆ (กม.-ชม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	ระยะเวลาเฉลี่ยของการขนส่งสินค้า ทางรถไฟ	ระยะเวลาที่ใช้ในการขนส่งสินค้าแต่ละเที่ยว (ชม.-เที่ยว) (Shipment)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ระยะเวลาการขนส่งระหว่างสถานี รถไฟ	ระยะเวลาการขนส่งระหว่างสถานีรถไฟ (ชม.) (เวลาที่ใช้จริง)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ระยะเวลาในการขนถ่ายสินค้าทาง รถไฟ ที่ ICD	เวลาที่ใช้ในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงจากรถไฟ ที่ ICD (ชม.-จุด)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ความล่าช้าของขบวนรถสินค้าทาง รถไฟ	ระยะเวลาการขนส่งระหว่างสถานีรถไฟ เปรียบเทียบกับเวลาที่กำหนดในตารางเวลา เดินรถ (ชม.-เที่ยว)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ระยะทางในการบริการรถไฟโดยสาร	ระยะทางจริงในการเดินทางโดยใช้บริการรถไฟ โดยสาร (กม. ทำการ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ระยะทางในการให้บริการรถไฟฟ้า MRT	ระยะทางจริงในการ ให้บริการรถไฟฟ้า MRT (คั่น - กม.)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝปก.
	ระยะทางในการบริการรถไฟฟ้า บีทีเอส	ระยะทางจริงในการเดินทางโดยใช้บริการ สาธารณะ (กม. ทำการ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	ความถี่ของขบวนรถไฟบรรทุกสินค้า แยกตามสายทาง	จำนวนเที่ยววิ่งรถสินค้าที่ให้บริการในแต่ละ สายในแต่ละวัน (เที่ยว-วัน)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ปริมาณการเดินทางทางรถไฟ	ปริมาณการเดินทาง (คน-กม.) (จำแนกตามชนิดรถ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนเที่ยวรถไฟขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวรถไฟขนส่งสินค้าที่วิ่งให้บริการระหว่างประเทศในแต่ละเดือน (แยกตามด่าน)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนเที่ยวรถไฟที่บรรทุกเฉลี่ยต่อขบวน	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อขบวน จำแนกตามลักษณะการใช้บริการ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งทางรถไฟเฉลี่ยต่อหน่วย ต้น-กม.	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย (บาท ต่อ ต้น-กม.)	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางที่เดินทางทางรถไฟ	ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางที่เดินทาง (บาท ต่อ คน-กม.)	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว ของรถไฟโดยสาร (บาท ต่อ คน-กม.)		Restricted (3)	ไม่มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ความหนาแน่นของผู้โดยสารที่ขนส่งทางรถไฟ	จำนวนผู้โดยสาร คน ระยะทางของการขนส่ง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟ	ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามชนิดรถ สถานีต้นทาง-ปลายทาง)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้า MRT (คน ) จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวัน ในแต่ละเดือน จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยรายวัน ขาเข้า/ขาออก แต่ ละสถานี จำแนกตาม - สาย - ช่วงเวลาการเดินทาง	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝธส.

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้างสถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการเผยแพร่	ระดับการเผยแพร่ *	สถานการณ์สถิติทางการ	หน่วยงานรับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส	ผู้โดยสารที่ใช้บริการรถไฟฟ้าบีทีเอส (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามชนิดรถ ช่วงเวลาการเดินทาง จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	ปริมาณที่นั่งรถไฟฟ้า	ปริมาณที่นั่งที่ใช้บริการ (ที่นั่ง-กม.)	Excel	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	การขนส่งสินค้าภายในประเทศทางรถไฟ	การขนส่งสินค้าทางรถไฟ (ตัน) (จำแนกตามประเภทสินค้า จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ	ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยวัดปริมาณการขนส่งสินค้าด้วย น้ำหนักของสินค้า คุณระยะทางของการขนส่ง (ตัน-กม.)	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ความต้องการขนส่งในรอบปีทางรถไฟ	ปริมาณความต้องการขนส่งทางรถไฟในรอบปี		Restricted (1)	ไม่มีการจัดเก็บ	รฟท.	(อดีตเคยมีการจัดเก็บ)
<b>3.3 Water Transport Flows</b>							
	ปริมาณการเดินทางทางน้ำ	ปริมาณการเดินทางของเรือโดยสาร (เที่ยว-กม.) (จำแนกตามประเภทเรือ จุดต้นทาง-ปลายทาง)			ไม่มีการจัดเก็บ	จท.	
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้าเฉลี่ยต่อยานพาหนะทางน้ำ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้าเฉลี่ยต่อยานพาหนะ จำแนกตามประเภทเรือ			ไม่มีการจัดเก็บ	จท.	
	ผู้โดยสารที่ใช้บริการทางน้ำ	ผู้โดยสารทางน้ำ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ ช่วงเวลาการเดินทาง จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	
	การขนส่งสินค้าภายในประเทศทางน้ำ	การขนส่งสินค้าทางน้ำ (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทเรือ จังหวัด จุดเริ่มต้น-ปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนักบรรทุก ระยะทางที่ขนส่ง)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	การขนส่งสินค้าภายในประเทศทาง ชายฝั่ง	การขนส่งสินค้าทางน้ำ (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทเรือ จังหวัด จุดเริ่มต้น-ปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนักบรรทุก ระยะทางที่ขนส่ง)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	
	Load Factor ของยานพาหนะ ทางน้ำ	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อ ความสามารถในการบรรทุกทางน้ำ			ไม่มีการจัดเก็บ	จท.	
	ปริมาณตู้สินค้าที่ขนส่งทางน้ำ	ปริมาณตู้สินค้า ผ่านท่าเรือกรุงเทพ	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
		ปริมาณตู้สินค้า ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางน้ำ (การทำเรือ)	ปริมาณสินค้า ผ่านท่าเรือกรุงเทพ จำแนกตามบรรจุตู้ และสินค้าทั่วไป	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
		ปริมาณสินค้า ผ่านท่าเรือแหลมฉบัง จำแนกตามบรรจุตู้ และสินค้าทั่วไป	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	จำนวนเรือที่ผ่านเข้าออกประเทศ	จำนวนเรือที่ผ่านเข้าออกประเทศ (จำแนกสัญชาติ จังหวัด จุดก่อนหน้า-จุดถัดไป ขนาด ประเภทสินค้า ลักษณะการประกอบการ)	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	จำนวนตู้สินค้าเฉลี่ยที่สามารถยกขึ้น และยกลงต่อชั่วโมง	จำนวนตู้สินค้าเฉลี่ยที่สามารถยกขึ้นและ ยกลงต่อชั่วโมง (ตู้/ป็นจัน/ชม.)	เอกสารสิ่งพิมพ์, เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
<b>3.4 Air Transport Flows</b>							
	จำนวนเที่ยวบิน	การให้บริการเที่ยวบินในประเทศและระหว่าง ประเทศ (จำแนกตามประเภทเที่ยวบิน ท่าอากาศยาน ไม่รวมเอกชน)	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		การให้บริการเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. จำแนกตามท่าอากาศยาน	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทอท.	
	จำนวนชั่วโมงบินที่ให้บริการ	จำนวนชั่วโมงบินที่ให้บริการ จำแนกตามประเภทอากาศยาน	เอกสาร		มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	สายการบิน	
	การขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ	การให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศและระหว่างประเทศ (ตัน) จำแนกตามจุดต้นทาง-ปลายทาง	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทอท.	
	ความถูกต้องของสินค้าที่จัดส่งทางอากาศ	สัดส่วนจำนวนสินค้าที่มีการขนส่งถูกต้อง ต่อจำนวนสินค้าที่มีการขนส่งทั้งหมด			ไม่มีการจัดเก็บ	ไม่มี	
	จำนวนเที่ยวบินบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ	จำนวนเที่ยวบินบรรทุกสินค้าระหว่างประเทศ	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทอท.	
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะทางอากาศ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ (จำแนกตามประเภทการบิน/ประเภทอากาศยาน)	เว็บ	Public	ไม่มีการจัดเก็บ แต่สามารถคำนวณได้	บพ.	
	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่งทางอากาศ	ระยะทางเฉลี่ยของแต่ละเที่ยวของการขนส่งทางอากาศ	เอกสาร		มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	สายการบิน	
	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการทางอากาศ	ผู้โดยสารที่ใช้บริการในประเทศและระหว่างประเทศ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามประเภทอากาศยาน ช่วงเวลาการเดินทาง จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง)	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ปริมาณที่นั่งเครื่องบิน	ปริมาณที่นั่งที่ใช้บริการในประเทศและระหว่างประเทศ (ที่นั่ง-กม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	สายการบิน	
	Load Factor ของยานพาหนะทางอากาศ	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด	เอกสาร	Restricted (2)	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	สายการบิน	
	ความหนาแน่นของตู้สินค้าทางอากาศ	ปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงในแต่ละตู้เทียบกับความสามารถในการบรรทุกของตู้ (ร้อยละ)			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
<b>4. Transport Costs</b>							
<b>4.1 Road Transport Costs</b>							
	ต้นทุนค่าขนส่ง	ต้นทุนค่าขนส่ง แยกตามผู้ประกอบการ รูปแบบการขนส่ง ประเภทค่าเสื่อม ค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษาและเครื่องมือ เงินเดือนและค่าจ้าง บุคลากร ค่าสาธารณูปโภคและค่าอื่นๆ เทียบกับต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด			ไม่มีการจัดเก็บ		
<b>4.2 Rail Transport Costs</b>							
	ต้นทุนค่าขนส่ง	ต้นทุนค่าขนส่ง แยกตามผู้ประกอบการ รูปแบบการขนส่ง ประเภทค่าเสื่อม ค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษาและเครื่องมือ เงินเดือนและค่าจ้าง บุคลากร ค่าสาธารณูปโภคและค่าอื่นๆ เทียบกับต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด			ไม่มีการจัดเก็บ		
<b>4.3 Water Transport Costs</b>							
	ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายตู้สินค้าภายในท่าเรือ	ระยะเวลาและค่าใช้จ่ายเฉลี่ยในการขนถ่ายตู้สินค้า (ชม.-ตู้ และ บาท-ตู้)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	กทท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ระยะเวลาที่ผู้สินค้ากองเก็บเพื่อรอ การเคลื่อนย้าย	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ผู้สินค้าถูกกองรอในลานกอง เก็บ (ชม.-ตู้)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	กทท.	
	ระยะเวลาที่เรือรอเพื่อเทียบท่า	ระยะเวลาที่เรือรอเพื่อเทียบท่า (ชม.-ลำ)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	กทท.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยที่เรืออยู่ในท่า	ระยะเวลาเฉลี่ยที่เรืออยู่ในท่า (ชม.-ลำ)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	กทท.	
<b>4.4 Air Transport Costs</b>							
					ยังไม่มีสถิติทางการ		
<b>5. Transport Charges</b>							
<b>5.1 Road Transport Charges</b>							
	ดัชนีราคาค่าโดยสารแท็กซี่	ดัชนีราคาค่าโดยสารรถแท็กซี่	excel	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	อัตราค่าโดยสารรถโดยสาร ประจำทาง	อัตราค่าโดยสารรถโดยสารประจำทาง (จำแนกตามประเภทรถ ระยะทาง)	excel	Public	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
<b>5.2 Rail Transport Charges</b>							
	อัตราค่าโดยสารรถไฟ	อัตราค่าโดยสารรถไฟ (จำแนกตามชั้น ระยะทาง)	excel	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT	อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT จำแนกตามประเภทผู้โดยสาร	เว็บ/ Excel/PDF	Public	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝธส.
	อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้าบีทีเอส	อัตราค่าโดยสารรถไฟฟ้า บีทีเอส (จำแนกตามประเภทผู้โดยสาร สถานี)	excel	Public	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
<b>5.3 Water Transport Charges</b>							
	อัตราค่าโดยสารทางเรือ	อัตราค่าโดยสาร (จำแนกตามประเภท ยานพาหนะ ระยะทาง)	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	จท.	

\*  
Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	อัตราค่าระวาง	อัตราค่าระวาง จำแนกตามประเภทสินค้า ช่วงเวลา ลักษณะการดำเนินงาน			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	อัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการใช้ท่าเรือ	อัตราค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่าย ต่อ ตู้ (หรือใบขน)	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
<b>5.4 Air Transport Charges</b>							
	อัตราค่าธรรมเนียมการบิน	อัตราค่าธรรมเนียมการบิน จำแนกตาม ท่าอากาศยาน ตามการเรียกเก็บ	excel	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	
	อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ ท่าอากาศยาน	อัตราค่าธรรมเนียมการใช้ท่า จำแนกตาม ท่าอากาศยาน ตามการเรียกเก็บ	excel	Public	มีการจัดเก็บ	บพ.	
<b>6. Transport Firms</b>							
<b>6.1 General Transport Firms</b>							
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่จัด ทะเบียน	จำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียน อาทิ Trucking, Forwarder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการประกอบการ ประเภท ยานพาหนะ ชีตความสามารถในการบรรทุกสินค้า เส้นทาง ให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทประกอบการ)	เอกสาร			พณ.	
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง อาทิ Trucking, For- warder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการ ประกอบการ ประเภทยานพาหนะ ชีตความสามารถ ในการบรรทุกสินค้า เส้นทางให้บริการ ลักษณะ การให้บริการ ประเภทประกอบการ)	เอกสาร			ผู้ประกอบการ	
	รายได้จากการดำเนินงานประกอบ กิจการขนส่ง	รายได้จากการดำเนินงาน จำแนกตามกิจกรรม การบริการ	เอกสาร			ผู้ประกอบการ	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงานประกอบ กิจการขนส่ง	ค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน จำแนกตามการ ดำเนินงาน	เอกสาร			ผู้ประกอบการ	
	ค่าใช้จ่ายของครัวเรือนที่ใช้ในการ ขนส่ง	ค่าใช้จ่ายในการเดินทางเฉลี่ยต่อเดือนของ ครัวเรือน จำแนกตามประเภทค่าใช้จ่ายในแต่ละ ภาคการขนส่ง จังหวัด	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	สสช.	
<b>6.2 Road Transport Firms</b>							
	จำนวนพนักงานในสถานประกอบการ ขนส่ง	จำนวนพนักงาน และลูกจ้าง			ไม่มีการจัดเก็บ	เอกชน	
	จำนวนพนักงาน บขส.	จำนวนพนักงาน ของ บขส และรถร่วมเอกชน จำแนกตามภาคการเดินรถ	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	จำนวนพนักงาน ขสมก.	จำนวนพนักงาน ของ ขสมก. และรถร่วมเอกชน	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนผู้ประกอบการ จำแนกตามประเภท ประกอบการขนส่ง	ระบบฐานข้อมูล/ เว็บ	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขบ.	
	จำนวนผู้ประกอบการเดินรถ บขส.	จำนวนผู้ประกอบการเดินรถ (จำแนกตาม ประเภทยานพาหนะ เส้นทางให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทการประกอบการ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	จำนวนผู้ประกอบการเดินรถ ขสมก.	จำนวนผู้ประกอบการเดินรถ (จำแนกตามประเภทรถ เส้นทางให้บริการ ประเภทประกอบการ บุคคลธรรมดา/นิติบุคคล)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง คลังสินค้าและ Freight forwarder	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง คลังสินค้าและ Freight Forwarder ที่มีการจดทะเบียน จำแนก ตามการขนส่ง	เอกสาร			พณ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	รายได้จากค่าโดยสาร	รายได้จากค่าโดยสาร จำแนกตามภาคการเดินรถ มาตรฐานรถ เส้นทางเดินรถ	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	รายได้ของการให้บริการรถโดยสาร ขสมก.	รายได้คน-กิโลเมตรของการให้บริการรถโดยสาร	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	ต้นทุนเฉลี่ยการขนส่ง	ต้นทุนเฉลี่ยต่อคัน-กิโลเมตร	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	ค่าธรรมเนียมที่รัฐเก็บได้	ค่าธรรมเนียมที่รัฐเก็บได้ (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ ด้านช่วงเวลา)	ระบบงาน	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(กองทางหลวง พิเศษระหว่าง เมือง)
	รายได้จากค่าโดยสาร ขสมก.	รายได้จากค่าโดยสาร	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	ค่าใช้จ่ายการให้บริการรถโดยสาร บขส.	ค่าใช้จ่ายการให้บริการรถโดยสาร จำแนกตาม ลักษณะการบริการ (ประจำ/ไม่ประจำ)	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	ค่าใช้จ่ายการให้บริการรถโดยสาร ขสมก.	ค่าใช้จ่ายต่อคนต่อเส้นทาง	ระบบฐานข้อมูล	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ขสมก.	
	ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน	ดัชนีค่าบริการขนส่งสินค้าทางถนน จำแนกตาม ประเภทบริการขนส่ง	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สำนักดัชนีเศรษฐกิจ การค้า	
	รายรับจากการบรรทุกสินค้า	รายได้จากการบรรทุกสินค้าจำแนกตามลักษณะการบริการ			ไม่มีการจัดเก็บ		
	รายรับของการขนส่งสินค้า	บาท- ต้น-กม. ของการขนส่งสินค้า			ไม่มีการจัดเก็บ		
	ค่าใช้จ่ายการให้บริการบรรทุก	ค่าใช้จ่ายการให้บริการบรรทุก จำแนกตาม ลักษณะการบริการ			ไม่มีการจัดเก็บ		
<b>6.3 Rail Transport Firms</b>							
	จำนวนพนักงาน รฟท.	จำนวนพนักงาน และลูกจ้าง จำแนกตามฝ่าย	Excel	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนพนักงาน รฟม. และผู้รับ สัมปทาน	จำนวนพนักงาน ลูกจ้างของ รฟม จำนวนพนักงานของผู้รับสัมปทาน	รายงานประจำปี/ Intranet/Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝบท./BMCL

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	รายได้ค่าโดยสารรถไฟ	รายได้ค่าโดยสาร จำแนกตามชั้นโดยสาร	Excel	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	รายได้เฉลี่ยของการให้บริการรถไฟโดยสาร	บาท/คน-กม. ของการให้บริการรถไฟโดยสาร	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	รายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT	รายได้จากค่าโดยสารรถไฟฟ้า MRT - รายได้จากค่าโดยสารที่จัดเก็บได้ - รายได้จากค่าโดยสารในส่วนของ รฟม.	Excel	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝธส.
	รายรับของการให้บริการรถไฟฟ้า MRT	รายรับของการให้บริการรถไฟฟ้า MRT (บาท ต่อ คน-กม.)			เป็นข้อมูลในความดูแลของผู้รับสัมปทาน		
	ค่าใช้จ่ายของการให้บริการรถไฟฟ้า MRT	ค่าใช้จ่ายของการให้บริการรถไฟฟ้า MRT (บาท ต่อ คน-กม.)			เป็นข้อมูลในความดูแลของผู้รับสัมปทาน		
<b>6.4 Water Transport Firms</b>							
	จำนวนผู้ประกอบการทางน้ำ	จำนวนผู้ประกอบการ อาทิ Trucking, Forwarder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการประกอบการ ประเภท ยานพาหนะ ชีตความสามารถในการบรรทุกสินค้า เส้นทาง การให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทประกอบการ)				พณ.	
<b>6.5 Air Transport Firms</b>							
					ไม่มีการจัดเก็บ		
<b>7. Transport Demand</b>							
<b>7.1 Population</b>							
	จำนวนประชากรและบ้าน	จำนวนประชากร จำแนกตามจังหวัด อำเภอ ตำบล อายุ	Excel	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ปค.	
	จำนวนผู้พิการ	จำนวนผู้พิการ จำแนกตามจังหวัด ประเภทความพิการ	เอกสาร			พม.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>7.2 Agricultural Production</b>							
	ผลผลิตทางการเกษตร	ผลผลิตทางการเกษตร จำแนกตามจังหวัด ประเภทสินค้า	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กษ.	
<b>7.3 Industrial Production</b>							
	ผลผลิตภาคอุตสาหกรรม	ผลผลิตภาคอุตสาหกรรม จำแนกตามจังหวัด ประเภทสินค้า	เอกสาร			ผู้ประกอบการ	
	ผลผลิตภาคการเหมืองแร่	ผลผลิตภาคการเหมืองแร่ จำแนกตามจังหวัด	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ปริมาณการใช้แร่	ปริมาณการใช้แร่ภายในประเทศ	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>7.4 Others</b>							
	จำนวนนักท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย จำแนกตามประเทศ ภาคการเดินทาง	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	บุคลากรด้านการขนส่งทางน้ำ	สถิติผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรนักเรียนเดินเรือ พาณิชย์ จำแนกตามสาขาที่สำเร็จ	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี	
	บุคลากรด้านการขนส่งทางราง	สถิติผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรนักเรียนรถไฟ	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รพท.	
	บุคลากรด้านการขนส่งทางอากาศ	สถิติผู้สำเร็จการศึกษาหลักสูตรนักเรียน เดินอากาศ	เว็บ/เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สบพ.	
	จำนวนคนประจำเรือ	จำนวนคนประจำเรือ (จำแนกตามชั้นประกาศ สัญชาติ และหนังสือคน ประจำเรือสินค้า/เรือประมง)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	จท.	
	จำนวนนักบินที่ได้รับอนุญาต	จำนวนใบอนุญาตนักบิน จำแนกตามสังกัด สัญชาติ ประเภทใบอนุญาต	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บพ.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนผู้รับเหมา ผู้รับจ้าง	ข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่มี และข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่โดนตัดสิทธิ์	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนัก มาตรฐานและ ประเมินผล)
		ข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่มี และข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่โดนตัดสิทธิ์	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักบริหาร กลาง
		ข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่มี และข้อมูลผู้รับเหมา ผู้รับจ้างที่โดนตัดสิทธิ์	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	กทพ.	
<b>8. Macro-Economic and Related Data</b>							
	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่าง ประเทศ	ปริมาณการนำเข้า ส่งออกสินค้า (จำแนกตามภาคการขนส่ง จังหวัด ประเภทสินค้า)	เว็บ	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ (แต่ไม่มี น้ำหนักสินค้าเป็นต้น)	กศก.	
	ปริมาณการขนส่งสินค้าผ่านแดน	การขนส่งสินค้าผ่านแดน (จำแนกตามภาคการ ขนส่ง ประเทศต้นทาง ประเทศปลายทาง ด้าน ศุลกากร ประเภทสินค้า)	เว็บ	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ (แต่ไม่มีน้ำหนักสินค้า เป็นต้น)	กศก.	
<b>9. Transport Projects Monitoring/Evaluation Data</b>							
<b>9.1 General – Transport Projects Monitoring/Evaluation Data</b>							
	งบลงทุนด้านการขนส่ง	งบการลงทุนด้านการขนส่งแยกตามรูปแบบของ การขนส่ง ของหน่วยงานในสังกัด	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	หน่วยงานในสังกัด	
<b>9.2 Road Transport Projects</b>							
	เงินลงทุนในการสร้างทางหลวง	เงินลงทุนในการสร้าง จำแนกตามระดับของเส้นทาง	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักแผนงาน
		เงินลงทุนก่อสร้างถนนโดยพิจารณาเฉพาะ งบท่อสร้าง ไม่รวมงบท่อซ่อมบำรุง	ระบบงาน	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักแผนงาน

\*  
Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ,  
Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ	
	เงินลงทุนในการสร้างทางหลวงชนบท	เงินลงทุนในการสร้างทางหลวงชนบท	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักแผนงาน	
		เงินลงทุนก่อสร้างถนนโดยพิจารณาเฉพาะ งบก่อสร้าง ไม่รวมงบซ่อมบำรุง	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.		
	เงินลงทุนในการสร้างทางพิเศษ	เงินลงทุนในการสร้างทางพิเศษ จำแนกตามสายทาง	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	กทพ.		
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม มาตรฐานทาง			ไม่มีการเผยแพร่	ทล.	สำนักบริหาร บำรุงทาง	
		ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม มาตรฐานทาง	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักแผนงาน	
		ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม สายทาง	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	กทพ.		
<b>9.3 Rail Transport Projects</b>								
	เงินลงทุนในการสร้างทางรถไฟ	เงินลงทุนในการก่อสร้าง โครงสร้างพื้นฐาน จำแนกตามระดับของเส้นทาง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.		
	เงินลงทุนสร้างระบบรถไฟ	เงินลงทุนก่อสร้างระบบรางโดยพิจารณาเฉพาะ งบก่อสร้าง ไม่รวมงบซ่อมบำรุง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.		
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง รถไฟ	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม สาย	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.		
	เงินลงทุนในการก่อสร้างโครงการ รถไฟฟ้า MRT	เงินลงทุนในโครงการรถไฟฟ้า MRT (จำแนกตามโครงการ ตามสัญญา)	เอกสาร/เว็บ	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฟวช./ ฝบก./ ฝชง.	
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง รถไฟฟ้า MRT	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทางรถไฟฟ้า MRT จำแนกตามสาย	เป็นข้อมูลในความดูแลของผู้รับผิดชอบ					

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	เงินลงทุนในการก่อสร้างโครงการ รถไฟฟ้า BTS	เงินลงทุนในโครงการรถไฟฟ้า BTS (จำแนกตามโครงการ ตามสัญญา)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง รถไฟฟ้า BTS	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง BTS จำแนก ตามสาย	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
<b>9.4 Water Transport Projects</b>							
	เงินลงทุนในการสร้างท่าเรือ	เงินลงทุนในการสร้าง จำแนกตามท่าเรือ	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าเรือ	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าเรือ จำแนกตามท่าเรือ	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	
<b>9.5 Air Transport Projects</b>							
	เงินลงทุนในโครงการสร้าง ท่าอากาศยาน	เงินลงทุนในการสร้าง จำแนกตามท่า	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บพ.	
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าอากาศ ยาน	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาท่าอากาศยาน จำแนกตามท่าอากาศยาน	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บพ.	
<b>9.6 Multi-Modal Transport Projects</b>							
	เงินลงทุนในการสร้างเส้นทางขนส่ง	เงินลงทุนในการสร้าง จำแนกตามระดับของเส้นทาง			ไม่มีการจัดเก็บ		
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง การขนส่ง	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม มาตรฐานทาง			ไม่มีการจัดเก็บ		
<b>10. Transport Energy and Environment</b>							
	ราคาพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย	ราคาพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย จำแนกตามประเภท พลังงาน	เอกสาร			พน.	
	ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ของ ขสมก.	ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ (จำแนกตามประเภทรถ ระดับน้ำหนักรถ ชนิดเชื้อเพลิง)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	ขสมก.	

\*  
Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ,  
Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ของ บขส.	ปริมาณเชื้อเพลิงน้ำมันที่ใช้ (จำแนกตามประเภทรถ ชนิดเชื้อเพลิง น้ำมัน/NGV)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บขส.	
	ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ของ รฟท.	ปริมาณเชื้อเพลิงที่ใช้ จำแนกตามประเภทรถ	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดิน รถไฟฟ้า MRT	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้า MRT (จำแนกตาม ศูนย์ซ่อมบำรุง สถานี รางวิ่ง)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝปก.
	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดิน รถไฟฟ้า BTS	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดินรถไฟฟ้า BTS (จำแนกตาม ศูนย์ซ่อมบำรุง สถานี รางวิ่ง)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	ปริมาณการใช้พลังงานในภาคการ ขนส่ง	ปริมาณการใช้พลังงาน (จำแนกตามภาคการ ขนส่ง ประเภทพลังงาน จังหวัด)	เว็บไซต์	Public	มีการจัดเก็บ	พพ.	
	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการ เดินอากาศ	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดินอากาศ จำแนก ตามประเภทการเดินทาง (ในประเทศ/ระหว่าง ประเทศ)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	การปล่อยมลพิษในการบริการขนส่ง	การปล่อยมลพิษในการบริการขนส่ง (จำแนกตามประเภทก๊าซ ภาคการขนส่ง)	เอกสาร			คพ.	
<b>11. Transport Rules</b>							
<b>11.1 General - Transport Rules</b>							
	การสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่ เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่ได้รับจาก กฎหมายและข้อบังคับ	ระดับความพึงพอใจของผู้ที่ใช้บริการผ่านพิธีการ นำเข้าและส่งออกสินค้า			ไม่มีการจัดเก็บ	กศก.	
	จำนวนสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจพบ	จำนวนสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจพบ จำแนกตาม ประเภทสิ่งผิดกฎหมาย อาทิ อาวุธ สิ่งเสพติด	เอกสาร			สตม. กศก.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย	ท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	จำนวนยานพาหนะที่ผิดกฎหมาย	ยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียน			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
<b>11.2 Road Transport Rules</b>							
	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินทาง	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินทาง เฉพาะ พรบ.ทางหลวง และ พรบ. จราจรทางบก	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักกฎหมาย
	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินทาง	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินทาง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักอำนวยความสะดวก
	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาต	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาต จำแนกตามประเทศ	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาต	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาต	เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทช.	
	รถบรรทุกสินค้าเกินพิกัด	จำนวนรถบรรทุกที่บรรทุกสินค้าเกินข้อกำหนดการบรรทุกน้ำหนัก (จำแนกตามประเภทสินค้า เส้นทาง น้ำหนัก)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักงานควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ
<b>11.3 Rail Transport Rules</b>							
	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินรถไฟ	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินทาง	เอกสาร/Word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาตให้ขนส่งสินค้าทางรถไฟ	น้ำหนักบรรทุกสูงสุดที่อนุญาต จำแนกตามประเภทรถ	เอกสาร/Word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินรถไฟฟ้ามอเตอร์	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินรถไฟฟ้ามอเตอร์ (กม./ ชม.)	เอกสาร/Word	Public	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝฟค.

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการ เดินรถไฟฟ้า BTS	ความเร็วสูงสุดที่อนุญาตให้ใช้ในการเดินรถไฟฟ้า BTS (กม./ ชม.)	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	
	พื้นที่รถไฟที่ถูกบุกรุก	พื้นที่รถไฟที่ถูกบุกรุก จำแนกตามพื้นที่	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
<b>11.4 Water Transport Rules</b>							
	พื้นที่ริมน้ำที่ถูกบุกรุก	พื้นที่ริมน้ำที่ถูกบุกรุก จำแนกตามพื้นที่	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	
<b>12. Transport Safety</b>							
<b>12.1 Equipment</b>							
	ระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ	ระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ จำแนกตาม ประเภทรถ			ไม่มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร ที่ใช้กับงานกู้ภัยของทางหลวง	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้กับงาน กู้ภัย	เอกสาร อิเล็กทรอนิกส์	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	ทล.	(สำนักเครื่องกล และสื่อสาร)
	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร ที่ใช้กับงานกู้ภัยของทางหลวงชนบท	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้กับงาน กู้ภัย	เอกสาร	Restricted (3)	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักเครื่องกล และการสื่อสาร
	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร ที่ใช้กับงานกู้ภัยทางรถไฟ	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้กับงาน กู้ภัย	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	รฟท.	
	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักร ที่ใช้กับงานกู้ภัยทางน้ำ	จำนวนเครื่องมือ/อุปกรณ์/เครื่องจักรที่ใช้กับงาน กู้ภัย	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	จท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>12.2 Accident</b>							
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต ทางน้ำ	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จากการขนส่ง ทางน้ำ (จำแนกตามประเภทเรือ เส้นทาง ความเร็ว ความเสียหาย ประเภทมลพิษ สาเหตุ สถานที่)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	จท.	
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต ทางอากาศ	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จากการ ขนส่งทางอากาศ (จำแนกตามประเภทอากาศยาน ประเภทเส้นทาง ความเร็ว ความเสียหาย ประเภทมลพิษ สาเหตุ สถานที่)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	บพ.	
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จากการขนส่งทางหลวง	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต (จำแนก ตามประเภทรถ ประเภทเส้นทาง ความเร็ว ความ เสียหาย ประเภทมลพิษ สาเหตุ สถานที่)	เอกสาร/CD/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	ทล.	สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จากการขนส่งทางหลวงชนบท	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต (จำแนก ตามประเภทรถ ประเภทเส้นทาง ความเร็ว ความ เสียหาย ประเภทมลพิษ สาเหตุ สถานที่)	ระบบฐานข้อมูล ARMS และ Trams	Public	มีการจัดเก็บ	ทช.	สำนักอำนวยการ ความปลอดภัย
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต การทางพิเศษ	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต (จำแนก ตามประเภทรถ ประเภทเส้นทาง ความเสียหาย สาเหตุ สถานที่ ประเภทมลพิษ)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีจัดเก็บ (รายเดือน ปีงบประมาณ)	กทพ.	
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จากการขนส่งทางรถไฟ	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต (จำแนก ตามเส้นทาง ความเสียหาย สาเหตุ สถานที่)	เอกสาร	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	อาชญากรรม จากการขนส่งผู้โดยสาร รถไฟฟ้า MRT	อาชญากรรม (ครั้ง) จำแนกตามประเภทการเกิด อาชญากรรม คือ 1. ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน 2. ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย 3. ทรัพย์สินของ รฟม. สูญหาย หรือเสียหาย 4. ความผิดฐานอนาจาร 5. ความผิดฐานทะเลาะวิวาท	Intranet/ Excel/ Word	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝรั่ง.
	จำนวนอุบัติเหตุ จากการขนส่ง ผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT	จำนวนอุบัติเหตุ จากการขนส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้า MRT จำแนกตาม 1. อุปกรณ์/ เครื่องมือ บกพร่อง 2. ความผิดพลาดของผู้ปฏิบัติงาน หรือผู้โดยสาร 3. สภาพแวดล้อมไม่เหมาะสม 4. ไม่ทราบสาเหตุ (อยู่ระหว่างการสืบสาเหตุ)	Word/ PDF	Restricted (1)	มีการจัดเก็บ	รฟม.	ฝรั่ง.
	จำนวนอุบัติเหตุ/ อาชญากรรม จาก การขนส่งผู้โดยสารรถไฟฟ้า BTS	จำนวนอุบัติเหตุ/ อาชญากรรม (ครั้ง) จำแนก ตามประเภทการเกิดอาชญากรรม คือ 1. ความผิดเกี่ยวกับทรัพย์สิน 2. ความผิดเกี่ยวกับชีวิตและร่างกาย 3. ทรัพย์สินของ รฟม. สูญหาย หรือเสียหาย 4. ความผิดฐานอนาจาร 5. ความผิดฐานทะเลาะวิวาท	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	บีทีเอส	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต จาก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	จำนวนอุบัติเหตุ/ผู้บาดเจ็บ/ผู้เสียชีวิต (จำแนกตาม ประเภทยานพาหนะรถ ประเภทเส้นทาง ความเร็ว ความเสียหาย ประเภทมลพิษ สาเหตุ สถานที่)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สตช.	
<b>12.3 Others</b>							
	จำนวนแท็กซี่ที่ก่อเหตุอาชญากรรม พื้นที่ที่โดยน้ำกักเซาะ	จำนวนแท็กซี่ที่ก่อเหตุอาชญากรรม จำแนกตามพื้นที่ พื้นที่ที่โดยน้ำกักเซาะ จำแนกตามลุ่มน้ำ	เอกสาร		มีการจัดเก็บ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ จท.	
<b>กิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (Logistics Activities)</b>							
<b>1. Customer Service and Support (การให้บริการแก่ลูกค้าและกิจกรรมสนับสนุน)</b>							
	สัดส่วนต้นทุนการให้บริการลูกค้าต่อ มูลค่ายอดขาย (Ratio of customer service cost per sale)	สัดส่วนระหว่างต้นทุนการให้บริการลูกค้าต่อปี กับ ยอดขายต่อปีของบริษัท ซึ่งต้นทุนการให้บริการ ลูกค้าได้แก่ ค่าใช้จ่ายต่างๆ ของแผนกการตลาด หรือ แผนกขาย เช่น เงินเดือนพนักงานฝ่ายบริการลูกค้า ค่าล่วงเวลา เป็นต้น รวมทั้งค่าใช้จ่ายในการบริการ หลังการขายและกิจกรรมสนับสนุนต่างๆ แต่ไม่รวม ค่าใช้จ่ายในการประชาสัมพันธ์ เช่น การโฆษณา	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการตอบสนองคำสั่ง ซื้อจากลูกค้า (Average order cycle time)	ระยะเวลาในการตอบสนองคำสั่งซื้อจากลูกค้า โดยนับตั้งแต่บริษัทยืนยันรับคำสั่งซื้อจากลูกค้า ผลิต จนกระทั่งส่งมอบสินค้าให้กับลูกค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ร้อยละการเติมเต็มคำสั่งซื้อสมบูรณ์ (DIFOT CS & Support)	ความสามารถในการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าครบ จำนวนและตรงเวลาตามที่ได้ตกลงกันไว้ คิดเป็น สัดส่วนต่อการจัดส่งทั้งหมด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>2. Procurement and purchasing (การจัดซื้อจัดหา)</b>							
	สัดส่วนการจัดซื้อจัดหาต่อมูลค่า ยอดขาย (Ratio of procurement cost per sale)	สัดส่วนระหว่างต้นทุนการจัดซื้อจัดหาต่อปีกับ ยอดขายต่อปีของบริษัท ซึ่งต้นทุนการจัดซื้อ จัดหา ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายของพนักงานแผนก จัดซื้อ เช่น เงินเดือน ค่าล่วงเวลา ค่าน้ำมัน เป็น ต้น (2) ค่าเสียหายสำหรับการดำเนินการจัดซื้อ เช่น ค่าใช้จ่ายในการติดต่อสื่อสาร	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดซื้อ (Average procurement cycle time)	ระยะเวลาในการจัดซื้อวัตถุดิบหรือสินค้าโดย นับตั้งแต่บริษัทได้รับการยืนยันรับคำสั่งซื้อจาก Supplier จนกระทั่ง Supplier ส่งมอบวัตถุดิบ หรือสินค้าให้กับบริษัท	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราความสามารถในการจัดส่งสินค้า ของผู้ผลิต (Supplier In Full and On-Time Rate)	ความสามารถของผู้ผลิตในการตอบสนองคำสั่ง ซื้อของบริษัทตามที่ได้ตกลงกันไว้ โดยมีการส่ง สินค้าครบตามจำนวนและตรงเวลา คิดเป็น สัดส่วนต่อคำสั่งซื้อทั้งหมด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>3. Logistics Communication and Order processing (การสื่อสารด้านโลจิสติกส์และกระบวนการสั่งซื้อ)</b>							
	สัดส่วนมูลค่าการลงทุนเกี่ยวกับการติดตั้งระบบการสื่อสารภายในองค์กรต่อมูลค่ายอดขาย (Ratio of information processing cost per sale)	สัดส่วนระหว่างต้นทุนการลงทุนเกี่ยวกับการติดตั้งระบบการสื่อสารภายในองค์กรต่อกับยอดขายต่อปีของบริษัท โดยต้นทุนดังกล่าวได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายในการลงทุนติดตั้งระบบสารสนเทศเพื่อการสื่อสารในองค์กรต่อปี (Software) เช่น โปรแกรมหรือซอฟต์แวร์ต่างๆ ที่ใช้ในการสื่อสารภายในองค์กร (2) ค่าใช้จ่ายในการลงทุนติดตั้งอุปกรณ์ต่างๆ ที่ใช้ในการสื่อสารภายในองค์กรต่อปี (Hardware) เช่น คอมพิวเตอร์ โทรศัพท์ Printer, Fax เป็นต้น	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการส่งคำสั่งซื้อภายในองค์กร (Average order processing cycletime)	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ฝ่ายการตลาดส่งคำสั่งซื้อไปยังแผนกต่างๆ ภายในองค์กร โดยนับตั้งแต่ระยะเวลาที่ฝ่ายการตลาดได้รับยืนยันคำสั่งซื้อจากลูกค้าจนกระทั่งฝ่ายการตลาดได้ส่งคำสั่งซื้อไปยังแผนกต่างๆ ภายในองค์กร	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราความแม่นยำของใบสั่งงาน (Order Accuracy Rate)	การวัดความแม่นยำของใบสั่งงานจากฝ่ายขายหรือฝ่ายการตลาดที่ถูกส่งไปยังแผนกอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องภายในองค์กร คิดเป็นสัดส่วนต่อการออกใบสั่งงานไปยังแผนกอื่นๆ ทั้งหมด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>4. Transportation (การขนส่ง)</b>							
	สัดส่วนต้นทุนการขนส่งต่อยอดขาย (Ratio of transportation cost persale)	สัดส่วนระหว่างต้นทุนการขนส่งต่อปีกับยอดขาย ต่อปีของบริษัท โดยต้นทุนการขนส่ง ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายในแผนกขนส่งของบริษัท (กรณีที่ บริษัทดำเนินการขนส่งสินค้าด้วยตนเอง - In- house) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายของพนักงาน แผนกขนส่ง เช่น เงินเดือน ค่าแรงงาน ค่าล่วงเวลา ค่าน้ำมันรถ เป็นต้น ค่าเสื่อมราคาของรถต่อปี ต้นทุนการบำรุง รักษารถต่อปี และต้นทุนอื่นๆ ที่ เกี่ยวข้องกับการกับแผนกขนส่ง (2) ค่าใช้จ่ายที่บริษัทว่าจ้างผู้ให้บริการขนส่ง ภายนอกเป็นผู้ดำเนินการขนส่งสินค้า (Out- source) ประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายในการขนส่ง สินค้ายังโรงงานทั้งหมด (สำหรับในกรณีนำเข้า ให้นำค่าใช้จ่ายเฉพาะค่าขนส่งจากท่าเรือหรือ สนามบินในประเทศมายังโรงงานเท่านั้น) ค่าใช้จ่าย ในการขนส่งสินค้าไปยังลูกค้า (สำหรับในกรณี ส่งออก ให้นำเฉพาะค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้า จากโรงงานไปยังท่าเรือหรือสนามบิน ภายในประเทศเท่านั้น)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ระยะเวลาเฉลี่ยการจัดส่งสินค้า (Average delivery cycle time)	ระยะเวลาในการจัดส่งสินค้าให้กับลูกค้าโดยนับตั้งแต่การจัดส่งสินค้าขึ้นรถ และขนส่งสินค้าไปยังสถานที่ของลูกค้า จนกระทั่งลูกค้าได้รับสินค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราความสามารถในการจัดส่งสินค้าของแผนกขนส่ง (Transportation DIFOT Rate)	ความสามารถในการจัดส่งสินค้าให้แก่ลูกค้าได้ตามสภาพ ครบตามจำนวน และตรงเวลาตามที่ได้มีการตกลงกันไว้	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>5. Site Selection, Warehousing and Storage (การเลือกสถานที่ตั้งของโรงงานและคลังสินค้า)</b>							
	สัดส่วนต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อยอดขาย (Ratio of warehousing costper sale)	สัดส่วนระหว่างต้นทุนการบริหารคลังสินค้าต่อปีกับยอดขายต่อปีของบริษัท โดยต้นทุนการบริหารคลังสินค้า ได้แก่ (1) ค่าใช้จ่ายของพนักงานแผนกคลังสินค้า ได้แก่ เงินเดือน ค่าแรงงาน ค่าล่วงเวลา ค่าน้ำมัน เป็นต้น (2) ต้นทุนคงที่ในการบริหารคลังสินค้า ได้แก่ ค่าประกันภัยคลังสินค้าต่อปี ค่าเสื่อมราคาของคลังสินค้าต่อปี (3) ต้นทุนในการใช้บริการคลังสินค้าภายนอก เช่น ค่าเช่าจังหวัด เป็นต้น	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยสินค้าสำเร็จรูปในคลังสินค้า (Average inventory cycle time)	ระยะเวลาเฉลี่ยที่สินค้าสำเร็จรูปอยู่ในคลังสินค้า โดยเริ่มนับเวลาตั้งแต่สินค้าสำเร็จรูปถูกจัดเก็บในคลังสินค้า จนกระทั่งสินค้าสำเร็จรูปดังกล่าวถูกเบิกออกจากคลังสินค้าเพื่อจัดส่งไปให้กับลูกค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	อัตราความแม่นยำของสินค้าคงคลัง (Inventory Accuracy)	ความแม่นยำของสินค้าคงคลังที่แสดงความ แตกต่างระหว่างจำนวนสินค้าคงคลังที่ได้บันทึก ไว้ กับจำนวนสินค้าคงคลังที่ได้จากการนับจริง	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>6. Demand Forecasting and Planning (การวางแผนกำลังการผลิต และการคาดการณ์ปริมาณความต้องการของลูกค้า)</b>							
	สัดส่วนต้นทุนการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้าต่อยอดขาย (Ra- tio of forecasting cost per sale)	ต้นทุนของบริษัทที่ใช้ในการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้าโดยเปรียบเทียบสัดส่วน ระหว่างต้นทุนการพยากรณ์ความต้องการของ ลูกค้าต่อปีกับยอดขายต่อปีของบริษัท ต้นทุนการ พยากรณ์ความต้องการของลูกค้า ได้แก่ เงินเดือน เฉลี่ยของพนักงานที่เกี่ยวข้องกับการพยากรณ์ ความต้องการของลูกค้า คูณกับระยะเวลาที่ พนักงานที่เกี่ยวข้องใช้ในการพยากรณ์	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้า (Average fore- cast period)	ระยะเวลาที่บริษัทใช้ในการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้าล่วงหน้า (Demand forcase)	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราความแม่นยำการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้า (Forecast Accu- racy Rate)	เป็นการวัดความแม่นยำในการพยากรณ์ความ ต้องการของลูกค้า โดยเปรียบเทียบจากผลต่าง ของปริมาณการสั่งซื้อสินค้าจริง กับปริมาณสินค้า ที่ได้พยากรณ์ไว้	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>7. Inventory Management (การบริหารจัดการสินค้าคงคลัง)</b>							
	สัดส่วนต้นทุนการถือครองสินค้าขายต่อ ยอดขาย (Ratio of inventory holding cost per sale)	เป็นการประเมินต้นทุนค่าเสียโอกาสในการถือ ครองสินค้า ณ ช่วงเวลาที่บริษัทได้ทำการจัดเก็บ สินค้าไว้ในคลังสินค้าของบริษัท รวมทั้งต้นทุนใน การถือครองสินค้าอื่นๆ เช่น ค่าประกันภัยสินค้า ค่าเสื่อมราคาของสินค้า ณ ช่วงเวลาที่จัดเก็บ	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการเก็บสินค้า สำเร็จรูปอย่างเพียงพอเพื่อตอบสนอง ความต้องการของลูกค้า (Average inventory day)	ระยะเวลาเฉลี่ยที่บริษัททำการสำรองหรือจัดเก็บ สินค้าสำเร็จรูปมีปริมาณเพียงพอต่อการ ตอบสนองความต้องการของลูกค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราจำนวนสินค้าสำเร็จรูป ขาดมือ (Inventory Out of Stock Rate)	ความถี่หรือจำนวนครั้งที่บริษัทไม่สามารถส่งมอบ สินค้าให้กับลูกค้าได้ อันเนื่องมาจากสินค้า สำเร็จรูปมีไม่เพียงพอ ซึ่งแสดงถึงความสามารถ ในการบริหารสินค้าสำเร็จรูปของบริษัท คิดเป็น สัดส่วนต่อจำนวนคำสั่งซื้อทั้งหมด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>8. Materials Handling and Packaging (การจัดการเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ และการบรรจุหีบห่อ)</b>							
	สัดส่วนมูลค่าสินค้าที่เสียหายต่อ ยอดขาย (Ratio of value dam- aged per sale)	มูลค่าของสินค้าที่เกิดการเสียหายนับตั้งแต่ กระบวนการผลิตเสร็จสิ้นการจัดเก็บ จนกระทั่ง ก่อนการจัดส่งสินค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ระยะเวลาเฉลี่ยการถือครองและการ บรรจุภัณฑ์สินค้า (Average material handling and packaging)	ระยะเวลาเฉลี่ยการถือครองสินค้าและการเตรียม ส่งสินค้าโดยเริ่มนับเวลาตั้งแต่เสร็จสิ้น กระบวนการผลิต การจัดเก็บ ตลอดจนการ จัดเตรียมสินค้าเพื่อส่งมอบสินค้าให้แก่ลูกค้า	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราความเสียหายของสินค้า (Dam- age Rate)	อัตราความเสียหายที่เกิดกับสินค้านับตั้งแต่ผลิต เสร็จ จัดเก็บ จนกระทั่งการจัดเตรียมสินค้าเพื่อ จัดส่ง โดยคิดตามจำนวนครั้งที่เกิดความเสียหาย	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>9. Reverse Logistics (กระบวนการโลจิสติกส์ย้อนกลับ)</b>							
	สัดส่วนมูลค่าสินค้าที่ถูกตีกลับต่อ ยอดขาย (Ratio of returned goods value per sale)	มูลค่าของสินค้าที่ถูกตีกลับมาจากลูกค้า อัน เนื่องมาจากความเสียหายของสินค้า หรือสินค้า ผลิตไม่ได้ตามมาตรฐานที่กำหนด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยการรับสินค้าคืนจาก ลูกค้า (Average cycle time for customer return)	ระยะเวลาเฉลี่ยในการรับคืนสินค้าจากลูกค้าโดย เริ่มนับระยะเวลาตั้งแต่ลูกค้าแจ้งให้บริษัททำการ รับสินค้าคืน จนกระทั่งบริษัททำการรับสินค้าคืน หรือได้รับสินค้าคืนกลับมายังบริษัท	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
	อัตราการถูกตีกลับของสินค้า (Rate of Returned Goods)	สัดส่วนการถูกตีกลับของสินค้าจากลูกค้า หลังจากได้ทำการจัดส่งสินค้าเรียบร้อยแล้ว คิดเป็นสัดส่วนต่อการจัดส่งทั้งหมด	เอกสาร/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	กพร.	
<b>ดัชนีชี้วัดการขนส่งและโลจิสติกส์</b>							
<b>1. Logistics Performance Index (ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์)</b>							
	ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขัน ด้านโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ (In- ternational LPI)	ประสิทธิภาพในการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ ชายแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Customs)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานของการขนส่งและระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์ (Infrastructure)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้าระหว่างประเทศ (International shipments)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics quality and competence)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบย้อนกลับของการส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Tracking and tracing)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไปปลายทาง (Timeliness)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	ดัชนีชี้วัดความสามารถในการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ภายในประเทศ (Domestic LPI)	ระยะเวลารวม (วัน) ที่ใช้ในการส่งออกสินค้า ทางเรือหรือท่าอากาศยาน และทางบก (Lead time exports for port or airport supply chain and by land supply chain)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ระยะเวลารวม (วัน) ที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า ทางเรือหรือท่าอากาศยาน และทางบก (Lead time imports for port or airport supply chain and by land supply chain)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์) ในการส่งออกสินค้า (Cost exports from port or airport supply chain and by land supply chain)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์) ในการนำเข้าสินค้า (Cost imports from port or airport supply chain and by land supply chain)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้า (Number of agencies for exports)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าสินค้า (Number of agencies for imports)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก (Number of forms for exports)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้า (Number of forms for imports)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time (days) without physical inspection)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time (days) with physical inspection)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>2. IMD</b>							
	อันดับความสามารถในการแข่งขัน ด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infra- structure) โดย IMD	Roads (Density of the network, km per square km)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Railroads (Density of the network, km per square km)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Air transportation (Number of passengers carried by main companies, thousands)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Quality of air transportation	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Distribution infrastructure (The distribu- tion infrastructure of goods and services is generally)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Water transportation (harbors, canals, etc.)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		Maintenance and development (Maintenance and development of infra- structure)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
<b>3. Enabling Trade Index : ETI (ดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า)</b>							
	การเข้าถึงตลาด (Market Access)	อันดับความสามารถด้านการเข้าถึงตลาด ภายในประเทศและภายนอกประเทศ (Domes- tic and Foreign Market Access)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	การบริหารจัดการ ณ จุดผ่านแดน (Border Administration)	อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพด้านพิธี การ/กระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพด้าน กระบวนการส่งออก-นำเข้า (Efficiency of Im- port-Export Procedures)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
		อันดับความสามารถด้านความโปร่งใสของการ บริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า (Transpa- rancy of Border Administration)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	โครงสร้างพื้นฐานทางการขนส่ง และการสื่อสาร (Transport and communications infrastructure)	อันดับความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทางการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and communications infrastructure)	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
	สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)	อันดับความสามารถด้านกฎระเบียบและความ ปลอดภัยทางด้านกายภาพ	เอกสาร/เว็บ	Public	แหล่งข้อมูลจาก WEF	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	
<b>4. ดัชนีวัดประสิทธิภาพการดำเนินงานท่าเรือ</b>							
	เวลาเรือคอย (Waiting Time)	เวลาเรือคอย (Waiting Time)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	เวลาเรือจอดเทียบท่า	เวลาเรือจอดเทียบท่า (Berthing Time)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	เวลาเรือปฏิบัติงาน	เวลาเรือปฏิบัติงาน (Working Time)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	เปอร์เซ็นต์การใช้ท่า	เปอร์เซ็นต์การใช้ท่า (Berth Occupancy)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	
	การปฏิบัติงานยกตู้สินค้า หน้าท่า	การปฏิบัติงานยกตู้สินค้าหน้าท่า (ตู้ / บันจัน / ชม.)	เอกสารสิ่งพิมพ์	Public	มีการจัดเก็บ	กทท.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>5. ต้นทุนโลจิสติกส์</b>							
	ต้นทุนโลจิสติกส์ภายในประเทศ	มูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์ประเทศไทย	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		โครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย จำแนกตาม ต้นทุนการบริหารจัดการ ต้นทุนการ เก็บรักษาสินค้าคงคลัง ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า และอัตราค่าขนส่ง	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		ต้นทุนบริหารจัดการโลจิสติกส์ และแนวโน้ม	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมใน ประเทศ (GDP)	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		ต้นทุนการขนส่งสินค้าต่อ GDP แยกองค์ประกอบ	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
		แนวโน้มการขยายตัวของต้นทุนโลจิสติกส์ และ มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ	รายงาน/เว็บ	Public	มีการจัดเก็บ	สศช.	
<b>ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์จากการสำรวจ</b>							
<b>1. ข้อมูลการขนส่งและจราจร</b>							
	ระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งสินค้า	ระยะทางเฉลี่ยในการขนส่งสินค้าต่อเที่ยว (กม./เที่ยว) (จำแนกตามภาคการขนส่ง ชนิดสินค้า ตามจังหวัด)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ระยะทางที่เดินทางเฉลี่ย	ระยะทางที่เดินทางเฉลี่ย (กม.) (จำแนกตามภาค การขนส่ง วัตถุประสงค์การเดินทาง)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	การเดินทางเฉลี่ยต่อวัน	จำนวนครั้งของการเดินทางเฉลี่ยต่อวัน จำแนก ตามวัตถุประสงค์การเดินทาง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่ง	ระยะทางเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง (กม.) (จำแนกตามชนิดสินค้า พื้นที่)	เอกสาร	Public	มีข้อมูลเฉพาะ กทม. และปริมณฑล	สนช.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทาง	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทาง (ชม.) (จำแนก ตามวัตถุประสงค์การเดินทาง ประเภทยานพาหนะ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง (ชม.) (จำแนกตามจังหวัด)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะเวลาที่รอคอยยานพาหนะเฉลี่ย	ระยะเวลาที่รอคอยยานพาหนะเฉลี่ย (ชม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จังหวัด ช่วงเวลา)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะเวลาที่เดินทางออกจาก จุดเริ่มต้นมายังท่าขนส่ง	ระยะเวลาที่เดินทางออกจากจุดเริ่มต้นมายัง ท่าขนส่ง (ชม.)	เอกสาร		ไม่มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทาง บนถนนสายหลัก	ความเร็วเฉลี่ยที่ใช้ในการเดินทางบนถนนสายหลัก (กม.-ชม.) (จำแนกตามประเภทรถ ประเภททาง)	แบบจำลอง	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	ค่าใช้จ่ายในการเดินทาง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ค่าเสียเวลาในการเดินทาง	ค่าเสียเวลาในการเดินทาง	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อ ยานพาหนะ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ (จำแนก ตามลักษณะการใช้บริการ/ประเภทยานพาหนะ)			ไม่มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง	ระยะเวลาเฉลี่ยที่ใช้ในการขนส่ง จำแนกตามพื้นที่	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่ง	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่ง (กม.) (จำแนกตามชนิดสินค้า พื้นที่)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ระยะทางที่ขนส่ง	ระยะทางที่ขนส่ง (กม.) (จำแนกเป็นผู้ขนส่งเอกชน/สาธารณะ)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนช.	
	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วย น้ำหนัก	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วยน้ำหนัก (บาท/ตัน)			ไม่มีการจัดเก็บ	สนช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยตามกลุ่ม ชนิดสินค้า	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยตามกลุ่มชนิดสินค้า (บาท/ตัน-กม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางที่เดินทาง	ค่าใช้จ่ายต่อหน่วยระยะทางที่เดินทาง (บาท/กม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)			ไม่มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ต้นทุนค่าขนส่ง	ต้นทุนค่าขนส่ง แยกตามผู้ประกอบการ รูปแบบ การขนส่ง ประเภทค่าเสื่อม ค่าน้ำมัน ค่าบำรุง รักษายานพาหนะและเครื่องมือ เงินเดือนและ ค่าจ้างบุคลากร ค่าสาธารณูปโภคและค่าอื่นๆ เทียบกับต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ต้นทุนเฉลี่ยการขนส่ง	ต้นทุนเฉลี่ยของการขนส่งสินค้า จำแนกตามภาค การขนส่ง (บาท ต่อ ตัน-กม.)	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
	ความต้องการขนส่งในรอบปี	ปริมาณความต้องการขนส่งในรอบปี	เอกสาร	Public	มีการจัดเก็บ	สนข.	
<b>2. ข้อมูลศักยภาพพื้นฐานระบบโลจิสติกส์ภาคการค้า</b>							
	บุคลากรด้านโลจิสติกส์	จำนวนบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านโลจิสติกส์ จำแนก ตาม ประเภทธุรกิจ ตำแหน่ง/หน้าที่ของบุคลากร (ผู้บริหาร/ผู้จัดการ พนักงานจัดซื้อ พนักงานจัดส่ง พนักงานคลังสินค้า) ระดับการศึกษา ขนาดของ สถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสข.	
		สัดส่วนค่าตอบแทนบุคลากรด้านโลจิสติกส์ในสถาน ประกอบการ จำแนกตาม ประเภทธุรกิจ ตำแหน่ง บุคลากร กลุ่มงาน	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสข.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ทักษะแรงงานด้านโลจิสติกส์	จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่ รายงานปัญหาด้านคุณลักษณะแรงงานด้าน โลจิสติกส์ (ความรู้พื้นฐานในตำแหน่งงานที่ทำ ทักษะฝีมือแรงงาน ความรู้ด้านภาษาต่างประเทศ ความรู้ด้านคอมพิวเตอร์ ความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ความขยันและอดทน ความสามารถในการ แก้ปัญหา ความมีระเบียบวินัยในการทำงาน) จำแนกตามระดับของปัญหา ประเภท ขนาดของ สถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่รายงาน ปัญหาด้านแรงงานโลจิสติกส์ที่เข้ามาทำงานใหม่ จำแนกตามระดับของปัญหา ประเภทธุรกิจ ขนาด ของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การพัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์	จำนวนบุคลากรที่ได้รับการจัดอบรมหรือให้ความรู้ ด้านโลจิสติกส์ ค่าใช้จ่ายในการอบรม จำแนกตาม ประเภทธุรกิจ ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การดำเนินการด้านโลจิสติกส์	ร้อยละของสถานประกอบการที่ว่างจ้างให้บุคคล/ ผู้ประกอบการภายนอกดำเนินการด้านโลจิสติกส์ จำแนกตามกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ (การจัดส่งสินค้า จัดการคลังสินค้า จัดการสินค้าคงคลัง การบรรจุ สินค้า พิธีการศุลกากร อื่น ๆ) ประเภทธุรกิจ	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์	ร้อยละของสถานประกอบการที่มีการวัดประสิทธิภาพการจัดส่งสินค้า จำแนกตาม สัดส่วนของเที่ยวการจัดส่งสินค้า (การจัดส่งสินค้าที่ไม่ตรงเวลา สินค้าสูญหายจากการจัดส่ง สินค้าเสียหายจากการจัดส่ง อุบัติเหตุในระหว่างการจัดส่ง ความผิดพลาดอื่น ๆ) ประเภทธุรกิจ	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่มีการบริหารจัดการสินค้าคงคลัง จำแนกตาม ระยะเวลาที่ปริมาณสินค้าคงคลังมีเพียงพอจำหน่าย ประเภทธุรกิจ	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การอำนวยความสะดวกด้านการค้า	จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่มีข้อร้องเรียนในการดำเนินพิธีการศุลกากร จำแนกตาม ปัญหาข้อร้องเรียนในการดำเนินพิธีการศุลกากร นำเข้าและส่งออก จำนวนครั้ง ประเภทธุรกิจ ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การใช้อุปกรณ์/เครื่องมือ เทคโนโลยีสารสนเทศสำหรับการจัดการโลจิสติกส์	จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่มีการลงทุนในอุปกรณ์เครื่องมือด้านโลจิสติกส์ สัดส่วนการลงทุน จำแนกตาม ประเภทธุรกิจ ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของสถานประกอบการที่มีการลงทุนในการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศเพื่อการจัดการโลจิสติกส์ สัดส่วนการลงทุน จำแนกตาม ประเภทธุรกิจ ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน)	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
<b>3. ข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า</b>							
	การขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ	ร้อยละของเที่ยวการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ สถานประกอบการขนส่งสินค้าเข้า-ออกจากสถาน ประกอบการ จำแนกตาม รูปแบบการขนส่งหรือ พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ประเภทอุตสาหกรรม ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน) กลุ่ม จังหวัด	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การขนส่งสินค้าเข้าสถาน ประกอบการ	ร้อยละของเที่ยวการขนส่งสินค้าเข้าสถาน ประกอบการ มูลค่าสินค้า น้ำหนักสินค้า จำแนกตาม ประเภทสินค้า ประเภทอุตสาหกรรม กิจกรรมหรือ สถานที่ปลายทางในการขนส่งสินค้า ขนาดของสถาน ประกอบการ (จำนวนคนทำงาน) และกลุ่มจังหวัด	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การขนส่งสินค้าออกจากสถาน ประกอบการ	ร้อยละของเที่ยวการขนส่งสินค้าออกจากสถาน ประกอบการ มูลค่าสินค้า น้ำหนักสินค้า จำแนกตาม ประเภทสินค้า ประเภทอุตสาหกรรม กิจกรรมหรือ สถานที่ปลายทางในการขนส่งสินค้า ขนาดของสถาน ประกอบการ (จำนวนคนทำงาน) และกลุ่มจังหวัด	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
	การขนส่งสินค้านำเข้าจาก ต่างประเทศ	ร้อยละของเที่ยวการขนส่งสินค้านำเข้าจาก ต่างประเทศ มูลค่าสินค้า น้ำหนักสินค้า จำแนกตาม ประเทศ รูปแบบการขนส่งหรือพาหนะที่ใช้ในการ ขนส่ง ประเภทอุตสาหกรรม ขนาดของสถาน ประกอบการ (จำนวนคนทำงาน) และกลุ่มจังหวัด	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	การขนส่งสินค้าออกไปจำหน่าย ต่างประเทศ	ร้อยละของเที่ยวการขนส่งสินค้าออกไปจำหน่าย ต่างประเทศ มูลค่าสินค้า น้ำหนักสินค้า จำแนกตาม ประเทศ ประเภทอุตสาหกรรม รูปแบบการขนส่งหรือ พาหนะที่ใช้ในการขนส่ง ขนาดของสถานประกอบการ (จำนวนคนทำงาน) และกลุ่มจังหวัด	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
<b>4. ข้อมูลการประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารประจำทาง</b>							
	ผู้ประกอบการขนส่งที่ได้รับใบอนุญาต	จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งฯ จำแนกตามรูปแบบการ จัดตั้งตามกฎหมาย ขนาดของกิจการ จำนวน เส้นทางเดินรถที่ได้รับใบอนุญาตฯ จำนวน เส้นทางเดินรถที่ไปวิ่งร่วม เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนเส้นทาง จำนวนรถที่วิ่งในเส้นทางที่ได้รับ ใบอนุญาตฯ และจำนวนเส้นทางที่ไปวิ่งร่วม จำนวนรถ ของผู้ประกอบการอื่นมาวิ่งร่วม จำแนกเป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนรถ และจำนวนเที่ยววิ่งต่อวันของรถ โดยสารประจำทาง จำแนกตามประเภทรถ และ ขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		รายรับจากการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง จำแนกตามประเภทรถและแหล่งที่มาของรายรับ ขนาดกิจการ และ แหล่งที่มาของรายรับ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		รายได้จากการดำเนินงานในการประกอบการเดินรถโดยสารประจำทาง จำแนกตามประเภทรายได้ และขนาดของกิจการ เป็น รายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ค่าใช้จ่ายในการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ จำแนกตามรายการค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับรถโดยสาร สำนักงาน และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของพนักงานในกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ จำแนกตามประเภทพนักงานและขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ค่าตอบแทนแรงงาน ในการประกอบกิจการของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการขนส่งฯ จำแนกตามรายการค่าตอบแทนแรงงาน ประเภทของพนักงานและขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		มูลค่าสินทรัพย์ถาวร ค่าเสื่อมราคา จำแนกตามประเภทสินทรัพย์ และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		มูลค่าสินทรัพย์ถาวรที่ซื้อใหม่ในรอบปี จำแนกตามประเภทสินทรัพย์ และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		จำนวนรถโดยสาร มูลค่า และอายุการใช้งานที่ คาดหมายเฉลี่ยต่อคันของรถที่ซื้อก่อน และที่ซื้อ ใหม่ จำแนกตามประเภทรถ และขนาดของ กิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งฯ ที่รายงานว่ามีปัญหาในการ ดำเนินกิจการ จำแนกตามสาเหตุของปัญหา และ ขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งฯ ที่ต้องการความช่วยเหลือจาก รัฐ จำแนกตามมาตรการความช่วยเหลือที่ต้องการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของผู้ได้รับใบอนุญาต ประกอบการขนส่งฯ ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการ เดินรถโดยสารประจำทาง จำแนกตามจำนวนครั้งที่ เกิดอุบัติเหตุและขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ข้อมูลที่สำคัญของผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบการ ขนส่งด้วยรถโดยสาร จำแนกตามขนาดของสถาน ประกอบการ (จำนวนรถ) เป็นรายภาค และ จังหวัด	เอกสาร/ เว็บ/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
	ผู้ประกอบการรถร่วม	จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรถร่วม จำแนกตามรูปแบบการจัดตั้งตามกฎหมาย และ ขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนรถและจำนวนเที่ยววิ่งต่อวันของรถ โดยสารประจำทาง จำแนกตามประเภทรถ และ ขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		รายรับจากการประกอบการเดินรถโดยสาร ประจำทาง จำแนกตามประเภทรถ และขนาด ของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		รายได้จากการดำเนินงานในการประกอบการเดิน รถโดยสารประจำทาง จำแนกตามประเภทรายได้ และขนาดของกิจการ เป็น รายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ค่าใช้จ่ายในการประกอบการของผู้ประกอบการ รถร่วม จำแนกตามประเภทค่าใช้จ่าย ค่าใช้จ่าย เกี่ยวกับรถโดยสาร ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับสำนักงาน และขนาดของกิจการ เป็นภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนพนักงานในกิจการของผู้ประกอบการรถ ร่วม จำแนกตามประเภทพนักงาน และขนาดของ กิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ค่าตอบแทนแรงงาน ในการประกอบกิจการของ ผู้ประกอบการรถร่วมจำแนกตามรายการ ค่าตอบแทนแรงงาน ประเภทพนักงานและขนาด ของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ ware- house / web ser- vices	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	รูปแบบ/วิธีการ เผยแพร่	ระดับการ เผยแพร่ *	สถานการณ์ สถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	หมายเหตุ
		มูลค่าสินทรัพย์ถาวร ค่าเสื่อมราคา จำแนกตามประเภทสินทรัพย์ และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		มูลค่าสินทรัพย์ถาวร ที่ซื้อใหม่ จำแนกตามประเภทสินทรัพย์ และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนรถโดยสาร มูลค่าตามอายุการใช้งานที่คาดหมายเฉลี่ยต่อคันของรถที่ซื้อก่อน และที่ซื้อใหม่ จำแนกตามขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรวมที่รายงานว่ามีปัญหาในการดำเนินกิจการ จำแนกตามสาเหตุของปัญหา และขนาดของกิจการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		จำนวนและร้อยละของผู้ประกอบการรวมที่ต้องการความช่วยเหลือจากรัฐ จำแนกตามมาตรการความช่วยเหลือที่ต้องการ เป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	
		ข้อมูลที่สำคัญของผู้ประกอบการรวม จำแนกตามขนาดของกิจการเป็นรายภาค	เอกสาร/ เว็บไซต์/ warehouse / web services	Public	มีการจัดเก็บ	สสช.	

\*

Public = เผยแพร่ได้ทุกระดับ, Restricted = จำกัดสิทธิ์ในการเผยแพร่, Restricted (1) = เผยแพร่ได้เมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (2) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐ, Restricted (3) = เผยแพร่ได้เฉพาะหน่วยงานภาครัฐเมื่อมีคำขอและการอนุมัติ, Restricted (4) = เผยแพร่ไม่ได้ ยกเว้นแต่มีคำสั่งของ....







## บทที่ 4

### สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

ในการกำหนดแนวทางการพัฒนาสถิติทางการจำเป็นต้องทราบถึงสถานการณ์ของสถิติทางการในปัจจุบัน ซึ่งพิจารณาโดยสังเขปได้สองด้าน คือ ด้านการผลิตสถิติทางการ และด้านความพร้อมของหน่วยสถิติ

**ด้านการผลิตสถิติทางการ** ตัวอย่างสถานการณ์และแนวทางการพัฒนา เช่น

ปัจจุบันหน่วยงานจะทำการผลิตข้อมูลสารสนเทศเพื่อตอบสนองภาระหน้าที่ของตนเองเป็นหลัก และส่วนใหญ่จะทำการผลิตข้อมูลสารสนเทศเพื่อคุณภาพรวมเป็นสำคัญ ซึ่งไม่เพียงพอต่อการตัดสินใจ กำหนดนโยบาย วางแผน พัฒนาระบบการขนส่งคมนาคมตามยุทธศาสตร์ โดยมีปัญหาและอุปสรรคสำคัญคือ ข้อมูลส่วนใหญ่ไม่สามารถใช้เพื่อการวิเคราะห์ในมิติเชิงลึกได้ รวมทั้ง ข้อมูลเตือนภัย และการคาดการณ์แนวโน้มการขนส่งในอนาคตทั้งในระดับประเทศและระดับจังหวัด โดยสรุปข้อมูลที่มีอยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอที่จะใช้สนับสนุนการกำหนดนโยบายและวางแผนการขนส่งที่ประสิทธิภาพ

- **การบริหารจัดการ** - รายการสถิติที่ยังไม่มีผู้รับผิดชอบจัดทำ หรือเรื่องเดียวกันที่มีผู้รับผิดชอบจัดทำมากกว่า 1 หน่วยงาน เป็นต้น
- **การผลิต/จัดทำสถิติ** - รายการสถิติยังไม่ครอบคลุม ไม่ถูกต้องแม่นยำ จำเป็นต้องพัฒนาวิธีการจัดทำให้ถูกต้องตามมาตรฐานสากล หรือรายการสถิติยังไม่ได้จำแนกมิติต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการนำไปใช้ประโยชน์ เช่น จำแนกประเภทการเดินทาง จำแนกกลุ่มอายุ หรือรายการสถิติยังไม่ได้นำเสนอในระดับที่จำเป็นต่อการใช้ประโยชน์ เช่น นำเสนอระดับจังหวัด หรือรายการสถิติยังไม่ได้มีการประมวลผลอย่างสม่ำเสมอ ยังขาดช่องทางการเผยแพร่ หรือเผยแพร่ไม่สม่ำเสมอ ลำช้า เป็นต้น

**ด้านความพร้อมของหน่วยสถิติ** หน่วยสถิติ หมายถึง หน่วยงานที่ทำหน้าที่รับผิดชอบสถิติทางการของหน่วยงาน โดยอาจเป็นหน่วยที่ผลิตข้อมูลสถิติเองหรือรวบรวมข้อมูลจากภายในหน่วยงานหรือนำข้อมูลของหน่วยงานอื่นมาประมวลเป็นสถิติ สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาหน่วยสถิติสามารถพิจารณาได้ดังต่อไปนี้

- **บุคลากร** เช่น การมีจำนวนบุคลากรจำกัด บุคลากรมีความรู้ความเชี่ยวชาญไม่เพียงพอ เป็นต้น
- **เครื่องมือในการผลิต/จัดทำสถิติหรือการเผยแพร่** เช่น ซอฟต์แวร์ในการประมวลผล คอมพิวเตอร์ ระบบต่าง ๆ เป็นต้น
- **ทรัพยากรสนับสนุน** เช่น งบประมาณ นโยบาย การอบรม การจัดจ้างหน่วยงานภายนอก เป็นต้น

#### 4.1 สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาสถิติทางการ

ในสาขานี้ยังมีสถิติทางการที่จำเป็นต้องได้รับการพัฒนาเพิ่มเติมเนื่องจากขณะนี้ ยังไม่มีผู้รับผิดชอบในการจัดทำ หรือการจัดทำสถิติดังกล่าวยังไม่มี ความชัดเจนหรือ เป็นไปอย่างต่อเนื่อง หรือเป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง ซึ่งจำเป็นต้องมีการกำหนดโครงการ/กิจกรรมที่ควรดำเนินการเพื่อ พัฒนาสถิติทางการในแต่ละปีงบประมาณ ดังนี้.-

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>Transport Data</b>						
<b>1. Transport Infrastructure and Facilities</b>						
<b>1.1 Road Transport Infrastructure and Facilities</b>						
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ อปท. (กม.) (จำแนกตามพื้นที่เขต จุดเริ่มต้น – จุดปลายทาง ช่องจราจร)	อปท. ทช.	ทช. ได้จัดทำโครงการบูรณา การโครงข่ายทางหลวงท้องถิ่น โดยเก็บข้อมูลในรูปแบบ GIS ได้ระยะทางรวม 200,000 กม. จากระยะทางทั้งหมดรวม 350,000 กม.	พิจารณาจัดเก็บข้อมูลให้ ครบถ้วนสมบูรณ์	2557
	เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของ กรมชลประทาน	ความยาวของเส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของกรมชลประทาน (กม.) (จำแนกตามพื้นที่เขต จุดเริ่มต้น – จุดปลายทาง ช่องจราจร)	ชล.	เป็นสถิติที่ต้องการจาก หน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ใน คณะอนุกรรมการสถิติสาขา การขนส่ง	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานเพื่อจัดทำแผนการ รวบรวมข้อมูล	2557
	เส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาค อาเซียนของทางหลวง	ระยะทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทาง หลวงที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับอาเซียน (กม.) จำแนกตามมาตรฐาน ด่าน จังหวัด ประเทศ	ทล.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล	2558
	สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของทางหลวง	ความกว้าง ยาว สูง ของสะพาน จำแนกตาม จังหวัด	ทล.	มีการจัดเก็บ แต่การเผยแพร่ ยังไม่สมบูรณ์	พัฒนาการเผยแพร่ในระบบให้มี ความสมบูรณ์	
	สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ของทางหลวงชนบท	ความกว้าง ความยาว และความสูง ของสะพาน จำแนกตามจังหวัด	ทช.	มีการจัดเก็บ แต่ยังไม่ครบ	พิจารณาจัดเก็บข้อมูลให้ ครบถ้วนสมบูรณ์	2557

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>3. Transport Flows</b>						
<b>3.1 Road Transport Flows</b>						
	ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนทางหลวงเชื่อมชายแดน	ปริมาณการจราจรสูงสุดที่ถนนเข้าสู่ด่านสามารถรองรับได้ในแต่ละชั่วโมง (คัน-ชม.) แยกตามด่านชายแดน	ทล.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2558
	ความหนาแน่นของการจราจรโดยรถบรรทุก	ปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก (ตัน-กม.) หารความยาวของถนนทั้งหมด (กม.)	ทช.	มีการจัดเก็บ เฉพาะถนนราชพฤกษ์	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลให้ครบถ้วน	2557
	ระยะเวลาที่รถคอยานพาหนะเฉลี่ย	ระยะเวลาที่รถคอยานพาหนะเฉลี่ย (จำแนกตามประเภทรถ จังหวัด ช่วงเวลา)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ (จำแนกตามลักษณะการใช้บริการ/ประเภทรถ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	สัดส่วนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า	ร้อยละของการวิ่งรถเที่ยวเปล่า จำแนกตามจังหวัด (ระยะทางของการขนส่งที่ไม่มีการบรรทุกสินค้าต่อระยะทางของการขนส่งทั้งหมด)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการการขนส่งทางถนน	ผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน และ คน-กม.) (จำแนกตามประเภทรถ ช่วงเวลาการเดินทาง จังหวัด)	ขบ.	มีการจัดเก็บ เฉพาะรถโดยสารสาธารณะ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลให้ครบถ้วน	2558
	จำนวนผู้โดยสารรถแท็กซี่	จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรถแท็กซี่	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	คัน-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ	คัน-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศ จำแนกตามประเภทรถ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
	การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (กรมทางหลวง)	การขนส่งสินค้าทางถนน (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนัก บรรทุก ตามระยะทางที่ขนส่ง)	ทล.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2558
	การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (ไปรษณีย์ไทย)	สินค้าที่ขนส่ง (ตัน และ ตัน-กม.) (จำแนกตามประเภทยานพาหนะ จังหวัด จุดเริ่มต้น-จุดปลายทาง ชนิดสินค้า น้ำหนัก บรรทุก ระยะทางที่ขนส่ง)	ปณท.	เป็นสถิติที่ต้องการจาก หน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ใน คณะอนุกรรมการสถิติสาขา การขนส่ง	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานพร้อมจัดทำแผนการบ รวมข้อมูล	2558
	Load Factor ของยานพาหนะ ทางบก	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อ ความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด (รถบรรทุก)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>3.2 Rail Transport Flows</b>						
	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว ของรถไฟโดยสาร (บาท ต่อ คน-กม.)	รฟท.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2557
	ความต้องการขนส่งในรอบปีทาง รถไฟ	ปริมาณความต้องการขนส่งทางรถไฟในรอบปี	รฟท.	ไม่มีการจัดเก็บ (อดีตเคยมีการจัดเก็บ)	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2557
<b>3.3 Water Transport Flows</b>						
	ปริมาณการเดินทางทางน้ำ	ปริมาณการเดินทางของเรือโดยสาร (เที่ยว-กม.) (จำแนกตามประเภทเรือ จุดต้นทาง ปลายทาง)	จท.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2558
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้าเฉลี่ย ต่อยานพาหนะทางน้ำ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้าเฉลี่ยต่อยานพาหนะ จำแนกตามประเภทเรือ	จท.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2558
	Load Factor ของยานพาหนะ ทางน้ำ	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อ ความสามารถในการบรรทุกทางน้ำ	จท.	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2558
<b>3.4 Air Transport Flows</b>						
	จำนวนชั่วโมงบินที่ให้บริการ	จำนวนชั่วโมงบินที่ให้บริการ จำแนกตาม ประเภทอากาศยาน	สายการบิน	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	สศช. ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา แนวทางการจัดเก็บข้อมูล	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
	ความถูกต้องของสินค้าที่จัดส่งทาง อากาศ	สัดส่วนจำนวนสินค้าที่มีการขนส่งถูกต้อง ต่อ จำนวนสินค้าที่มีการขนส่งทั้งหมด	สายการบิน	ไม่มีการจัดเก็บ	สสช. ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณา แนวทางการจัดเก็บข้อมูล	2558
	ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่งทางอากาศ	ระยะทางเฉลี่ยของการขนส่งทางอากาศ (กม.-เที่ยว)	สายการบิน	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล ระยะทางเฉลี่ยของแต่ละเที่ยว ของการขนส่งทางอากาศ จาก สายการบินต่าง ๆ มาเป็น ภาพรวมของประเทศ และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	Load Factor ของยานพาหนะ ทางอากาศ	สัดส่วนปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงต่อ ความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด	สายการบิน	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล จาก สายการบินต่าง ๆ และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	ความหนาแน่นของผู้สินค้าทาง อากาศ	ปริมาณสินค้าที่บรรทุกจริงในแต่ละตู้เทียบกับ ความสามารถในการบรรทุกของตู้ (ร้อยละ)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจาก ผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>4. Transport Costs</b>						
<b>4.1 Road Transport Costs</b>						
	ต้นทุนค่าขนส่ง	ต้นทุนค่าขนส่ง แยกตามผู้ประกอบการ รูปแบบ การขนส่ง ประเภทค่าเสื่อม ค่าน้ำมัน ค่าบำรุง รักษารถและเครื่องมือ เงินเดือนและค่าจ้าง บุคลากร ค่าสาธารณูปโภคและค่าอื่น ๆ เทียบ กับต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ และ สสช. ประสานกับหน่วยงานที่ เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนว ทางการจัดเก็บข้อมูล	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>4.2 Rail Transport Costs</b>						
	ต้นทุนค่าขนส่ง	ต้นทุนค่าขนส่ง แยกตามผู้ประกอบการ รูปแบบการขนส่ง ประเภทค่าเสื่อม ค่าน้ำมัน ค่าบำรุงรักษารถและเครื่องมือ เงินเดือนและค่าจ้างบุคลากร ค่าสาธารณูปโภคและค่าอื่น ๆ เทียบกับต้นทุนค่าขนส่งทั้งหมด	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>5. Transport Charges</b>						
<b>5.3 Water Transport Charges</b>						
	อัตราค่าระวาง	อัตราค่าระวาง จำแนกตามประเภทสินค้า ช่วงเวลา ลักษณะการดำเนินงาน	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องและมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>6. Transport Firms</b>						
<b>6.1 General Transport Firms</b>						
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่จดทะเบียน	จำนวนผู้ประกอบการจดทะเบียน อาทิ Trucking, Forwarder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการประกอบการ ประเภทยานพาหนะ ชีตความสามารถในการบรรทุกสินค้า เส้นทางให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทประกอบการ)	พณ.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานความร่วมมือกับคณะอนุกรรมการสถิติ สาขาการค้าและราคา	2557
	จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง	จำนวนผู้ประกอบการ อาทิ Trucking, Forwarder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการประกอบการ ประเภทยานพาหนะ ชีตความสามารถในการบรรทุกสินค้า เส้นทางให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภทประกอบการ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>6.2 Road Transport Firms</b>						
	จำนวนพนักงานในสถาน ประกอบการขนส่ง	จำนวนพนักงาน และลูกจ้าง	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการ ข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความ เป็นไปได้ และความเหมาะสมใน การดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	รายรับจากการบรรทุกสินค้า	รายได้จากการบรรทุกสินค้า จำแนกตาม ลักษณะการบริการ	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการ ข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความ เป็นไปได้ และความเหมาะสมใน การดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	รายรับของการขนส่งสินค้า	บาท- ต้น-กม. ของการขนส่งสินค้า	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการ ข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความ เป็นไปได้ และความเหมาะสมใน การดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	ค่าใช้จ่ายการให้บริการบรรทุก	ค่าใช้จ่ายการให้บริการบรรทุก จำแนกตาม ลักษณะการบริการ	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการ ข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความ เป็นไปได้ และความเหมาะสมใน การดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
<b>6.4 Water Transport Firms</b>						
	จำนวนผู้ประกอบการทางน้ำ	จำนวนผู้ประกอบการ อาทิ Trucking, For- warder, Warehouse (จำแนกตามขนาดการ ประกอบการ ประเภทยานพาหนะ ชีต ความสามารถในการบรรทุกสินค้า เส้นทาง ให้บริการ ลักษณะการให้บริการ ประเภท ประกอบการ)	พณ	เป็นสถิติที่ต้องการจาก หน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ใน คณะอนุกรรมการสถิติสาขา ขนส่ง	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานพร้อมจัดทำแผนการ รวบรวมข้อมูล	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>7. Transport Demand</b>						
<b>7.1 Population</b>						
	จำนวนประชากรและบ้าน	จำนวนประชากร จำแนกตามจังหวัด อำเภอ ตำบล อายุ	ปค.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานข้อมูลกับคณะกรรมการสถิติสาขาประชากรศาสตร์ฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูลร่วมกัน	2557
	จำนวนผู้พิการ	จำนวนผู้พิการ จำแนกตามจังหวัด ประเภท ความพิการ	พม.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานข้อมูลกับคณะกรรมการสถิติสาขาสวัสดิการสังคมฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูลร่วมกัน	2557
<b>7.2 Agricultural Production</b>						
	ผลผลิตทางการเกษตร	ผลผลิตทางการเกษตร จำแนกตามจังหวัด ประเภทสินค้า	กษ.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานข้อมูลกับคณะกรรมการสถิติสาขาการเกษตรฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูลร่วมกัน	2557
<b>7.3 Industrial Production</b>						
	ผลผลิตภาคอุตสาหกรรม	ผลผลิตภาคอุตสาหกรรม จำแนกตามจังหวัด ประเภทสินค้า	ผู้ประกอบการ	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานข้อมูลกับคณะกรรมการสถิติสาขาอุตสาหกรรม เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล/ วางแผนการรวบรวมข้อมูลร่วมกัน	2557
	ผลผลิตภาคการเหมืองแร่	ผลผลิตภาคการเหมืองแร่ จำแนกตามจังหวัด	รพท.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานข้อมูลกับคณะกรรมการสถิติสาขาอุตสาหกรรม เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูลร่วมกัน	2557



โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>7.4 Others</b>						
	จำนวนนักท่องเที่ยว	นักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทย จำแนกตามประเทศ ภาคการเดินทาง	กทท.	เป็นสถิติที่ต้องการจาก หน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ใน คณะกรรมการสถิติสาขา การขนส่ง	ประสานข้อมูลกับ คณะกรรมการสถิติสาขาการ ท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อสร้าง ข้อตกลงในการใช้ข้อมูล/วาง แผนการรวบรวมข้อมูลร่วมกัน	2557
<b>8. Macro-Economic and Related Data</b>						
	การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	ปริมาณการนำเข้า ส่งออกสินค้า (จำแนกตามภาคการขนส่ง จังหวัด ประเภทสินค้า)	กศก.	มีการจัดเก็บ (แต่ไม่มีน้ำหนักสินค้าเป็น ตัน)	สสช. ประสานกรมศุลกากร จัดเก็บข้อมูลปริมาณการนำเข้า ส่งออกสินค้า ให้มีน้ำหนักสินค้า (ตัน) เพิ่มเติม	2557
	การขนส่งสินค้าผ่านแดน	การขนส่งสินค้าผ่านแดน (จำแนกตามภาคการ ขนส่ง ประเทศต้นทาง ประเทศปลายทาง ด้าน ศุลกากร ประเภทสินค้า)	กศก.	มีการจัดเก็บ (แต่ไม่มีน้ำหนักสินค้าเป็น ตัน)	สสช. ประสานกรมศุลกากร จัดเก็บข้อมูลปริมาณการนำเข้า ส่งออกสินค้า ให้มีน้ำหนักสินค้า (ตัน) เพิ่มเติม	2557
<b>9. Transport Projects Monitoring/Evaluation Data</b>						
<b>9.6 Multi-Modal Transport Projects</b>						
	เงินลงทุนในการสร้างเส้นทาง ขนส่ง	เงินลงทุนในการสร้าง จำแนกตามระดับของเส้นทาง	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล พร้อมมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เส้นทางขนส่ง	ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทาง จำแนกตาม มาตรฐานทาง	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล พร้อมมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>10. Transport Energy and Environment</b>						
	ราคาพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย	ราคาพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย จำแนกตามประเภทพลังงาน	พณ.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานคณะอนุกรรมการสถิติสาขาพลังงาน เพื่อจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2557
	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดินอากาศ	ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการเดินอากาศ จำแนกตามประเภทการเดินทาง (ในประเทศ/ระหว่างประเทศ)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	มีการจัดเก็บ เฉพาะ บกท.	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สายการบินต่าง ๆ ในภาพรวมของประเทศ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
	การปล่อยมลพิษในการบริการขนส่ง	การปล่อยมลพิษในการบริการขนส่ง (จำแนกตามประเภทก๊าซ ภาคการขนส่ง)	คพ.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	ประสานคณะอนุกรรมการสถิติสาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล	2557
<b>11. Transport Rules</b>						
<b>11.1 General - Transport Rules</b>						
	การสำรวจความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องกับผลกระทบที่ได้รับจากกฎหมายและข้อบังคับ	ระดับความพึงพอใจของผู้ที่ใช้บริการผ่านพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้า	กศก.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง และยังไม่มีการจัดเก็บ	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อพิจารณาสำรวจระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการผ่านพิธีการนำเข้าและส่งออกสินค้า	2558
	จำนวนสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจพบ	จำนวนสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจพบ จำแนกตามประเภทสิ่งผิดกฎหมาย อาทิ อาวุธ สิ่งเสพติด	สตม. กศก.	เป็นสถิติที่ต้องการจากหน่วยงานอื่นที่ไม่ได้อยู่ในคณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่ง	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจพบ	2558

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
	จำนวนท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย	ท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการ ข้อมูล รวมทั้งพิจารณาความ เป็นไปได้ และความเหมาะสมใน การดำเนินการจัดเก็บข้อมูล	2558
	จำนวนยานพาหนะที่ผิดกฎหมาย	ยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียน	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนเพื่อพิจารณาวิธีการ จัดเก็บข้อมูล และมอบหมายให้ มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>12. Transport Safety</b>						
<b>12.1 Equipment</b>						
	ระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ	ระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ จำแนกตาม ประเภทรถ	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>12.3 Others</b>						
	จำนวนแท็กซี่ที่ก่อเหตุ อาชญากรรม	จำนวนแท็กซี่ที่ก่อเหตุอาชญากรรม จำแนกตาม พื้นที่	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สตช. เพื่อพิจารณาจัดทำ แผนการจัดเก็บข้อมูล และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ	2558
<b>ดัชนีชี้วัดการขนส่งและโลจิสติกส์</b>						
<b>1. Logistics Performance Index: LPI (ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์)</b>						
	ดัชนีชี้วัดความสามารถในการ แข่งขันด้านโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศ (International LPI)	ประสิทธิภาพในการดำเนินพิธีการศุลกากรที่ ชายแดนของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (Customs)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		คุณภาพของสาธารณูปโภคพื้นฐานของการขนส่งและ ระบบสารสนเทศสำหรับโลจิสติกส์ (Infrastructure)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ความสะดวกในการนำเข้าหรือส่งออกสินค้า ระหว่างประเทศ (International shipments)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
		ความสามารถของอุตสาหกรรมโลจิสติกส์ในประเทศ (Logistics quality and competence)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ความสามารถในการติดตามและตรวจสอบ ย้อนกลับของการส่งสินค้าระหว่างประเทศ (Tracking and tracing)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ระยะเวลาในการขนส่งสินค้าไปปลายทาง (Timeliness)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
	ดัชนีชี้วัดความสามารถในการ แข่งขันด้านโลจิสติกส์ ภายในประเทศ (Domestic LPI)	ระยะเวลารวม (วัน) ที่ใช้ในการส่งออกสินค้า ทางเรือหรือท่าอากาศยาน และทางบก (Lead time exports for port or airport supply chain and by land supply chain)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ระยะเวลารวม (วัน) ที่ใช้ในการนำเข้าสินค้า ทางเรือหรือท่าอากาศยาน และทางบก (Lead time imports for port or airport supply chain and by land supply chain)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์) ในการส่งออกสินค้า (Cost exports from port or airport supply chain and by land supply chain)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการ (US\$ ต่อตู้คอนเทนเนอร์) ในการนำเข้าสินค้า (Cost imports from port or airport supply chain and by land supply chain)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการส่งออกสินค้า (Number of agencies for exports)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		จำนวนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการนำเข้าสินค้า (Number of agencies for imports)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
		จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการส่งออก (Number of forms for exports)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		จำนวนแบบฟอร์มเอกสารที่ใช้ในกระบวนการทำธุรกรรมเพื่อการนำเข้า (Number of forms for imports)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ไม่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time (days) without physical inspection)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
		ระยะเวลาในการตรวจปล่อยสินค้าที่ต้องผ่านการตรวจสอบทางกายภาพ (Clearance time (days) with physical inspection)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก World Bank	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI	2557
<b>2. IMD</b>						
	อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure) โดย IMD	Roads (Density of the network, km per square km)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Railroads (Density of the network, km per square km)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Air transportation (Number of passengers carried by main companies, thousands)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Quality of air transportation	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Distribution infrastructure (The distribution infrastructure of goods and services is generally)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Water transportation (harbors, canals, etc.)	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก IMD (สำรวจ)	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	2557
		Maintenance and development	ยังไม่มี	แหล่งข้อมูลจาก IMD	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการ	2557

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
		(Maintenance and development of infrastructure)	ผู้รับผิดชอบ	(สำรวจ)	นำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD	
<b>3. Enabling Trade Index : ETI (ดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า)</b>						
	การเข้าถึงตลาด (Market Access)	อันดับความสามารถด้านการเข้าถึงตลาดภายในประเทศและภายนอกประเทศ (Domestic and Foreign Market Access)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557
	การบริหารจัดการ ณ จุดผ่านแดน (Border Administration)	อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพด้านการพิธีการ/กระบวนการทางศุลกากร (Efficiency of Customs Administration)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557
		อันดับความสามารถด้านประสิทธิภาพด้านกระบวนการส่งออก-นำเข้า (Efficiency of Import-Export Procedures)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557
		อันดับความสามารถด้านความโปร่งใสของการบริหารจัดการด้านการส่งออก-นำเข้า (Transparency of Border Administration)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557
	โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and communications infrastructure)	อันดับความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานทางด้านการขนส่งและการสื่อสาร (Transport and communications infrastructure)	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557
	สภาพแวดล้อมทางธุรกิจ (Business Environment)	อันดับความสามารถด้านกฎระเบียบและความปลอดภัยทางด้านกายภาพ	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ	แหล่งข้อมูลจาก WEF	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI	2557

โครงสร้าง สถิติทางการ	ชื่อสถิติทางการ	รายการสถิติทางการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	สถานการณ์ สถิติทางการ	แนวทางการพัฒนา	ปีที่ ดำเนินการ
<b>ข้อมูลการขนส่งและโลจิสติกส์จากการสำรวจ</b>						
<b>1. ข้อมูลการขนส่งและจราจร</b>						
	ระยะเวลาที่เดินทางออกจาก จุดเริ่มต้นมายังท่าขนส่ง	ระยะเวลาที่เดินทางออกจากจุดเริ่มต้นมายัง ท่าขนส่ง (ชม.)	สนช.	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานเพื่อพิจารณาแนว ทางการจัดเก็บข้อมูล	2558
	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อ ยานพาหนะ	จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ (จำแนกตามลักษณะการใช้บริการ/ประเภท ยานพาหนะ)	สนช.	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานเพื่อพิจารณาแนว ทางการจัดเก็บข้อมูล	2558
	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อ หน่วยน้ำหนัก	ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วยน้ำหนัก (บาท/ตัน)	สนช.	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานเพื่อพิจารณาแนว ทางการจัดเก็บข้อมูล	2558
	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว (บาท/เที่ยว)	สนช.	ไม่มีการจัดเก็บ	ประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานเพื่อพิจารณาแนว ทางการจัดเก็บข้อมูล	2558

## 4.2 สถานการณ์และแนวทางการพัฒนาความพร้อมของหน่วยสถิติ

### 4.2.1 สถานการณ์ของหน่วยสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

ในภาพรวมการดำเนินงานสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ ของหน่วยสถิติต่าง ๆ สามารถสรุปเป็น SWOT ได้ดังนี้-

จุดแข็ง (S)	จุดอ่อน (W)	โอกาส (O)	อุปสรรค (T)
<ul style="list-style-type: none"> <li>- หน่วยงานมีการผลิตข้อมูลสารสนเทศจำนวนมาก เพื่อใช้ในหน่วยงานและเผยแพร่ผ่านสื่อต่าง ๆ</li> <li>- หน่วยงานหลายแห่งมีการดำเนินด้านข้อมูลสารสนเทศที่มีประสิทธิภาพ</li> <li>- มีการประสานงานด้านข้อมูลสารสนเทศกับหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องอย่างสม่ำเสมอ และได้รับความร่วมมือค่อนข้างดี</li> <li>- มีศูนย์ไอซีที สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมทำหน้าที่ เป็นศูนย์กลางการบริหารจัดการและบูรณาการการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงาน และเผยแพร่ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งในภาพรวม</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ขาดความชัดเจนต่อเนื่องในระดับนโยบาย</li> <li>- ข้อมูลบางรายการยังไม่มีหน่วยงานดำเนินงานอย่างเป็นทางการ</li> <li>- ข้อมูลยังมีความซ้ำซ้อนกันในบางรายการ</li> <li>- ข้อมูลหลายส่วนยังไม่ครบถ้วน สมบูรณ์ เพียงพอสำหรับการกำหนดนโยบาย</li> <li>- ข้อมูลล่าช้า ไม่ทันสมัย ไม่ทันต่อการตัดสินใจในเชิงนโยบาย</li> <li>- หน่วยงานไม่มีการใช้ประโยชน์ข้อมูลอย่างเต็มที่</li> <li>- ขาดการประชาสัมพันธ์ให้ผู้สนใจมาใช้บริการ</li> <li>- ขาดแคลนทรัพยากรในการดำเนินงานด้านข้อมูล อาทิ บุคลากร/ความรู้/งบประมาณ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ทุกภาคส่วนมีความสนใจและมีความต้องการใช้ข้อมูล</li> <li>- มีเทคโนโลยีที่หลากหลาย ช่วยให้การดำเนินงานสะดวกและมีประสิทธิภาพมากขึ้น</li> <li>- มี กฎ ระเบียบ ที่ให้ความสำคัญกับการดำเนินการด้านข้อมูลมากขึ้น</li> <li>- มีเครือข่ายความร่วมมือภาครัฐในการเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูล</li> <li>- มีระบบ StatXchage ของ สสช. ทำให้หน่วยงานสามารถเชื่อมโยงแลกเปลี่ยนข้อมูลกับกระทรวงต่าง ๆ ได้สะดวกขึ้น</li> <li>- ระดับกระทรวงเห็นความสำคัญในการจัดเก็บข้อมูลสถิติอย่างเป็นระบบ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- หน่วยงานภายนอกบางหน่วยที่เป็นหน่วยงานหลักในการดำเนินการในแต่ละด้านไม่ยินยอมให้แลกเปลี่ยนข้อมูล ทำให้ต้องทำงานซ้ำซ้อน</li> <li>- การขอข้อมูลจากหน่วยงานภายนอกล่าช้า เนื่องจากหน่วยงานที่ผลิตข้อมูลต้องขออนุมัติจากผู้บริหารของหน่วยงานก่อนส่งข้อมูล ซึ่งใช้ระยะเวลานาน ทำให้ข้อมูลที่ได้รับล่าสมัย</li> <li>- กฎ/ระเบียบของหน่วยงานที่ไม่เอื้อต่อการเผยแพร่ข้อมูล</li> <li>- ภาคเอกชน ไม่ให้ความสำคัญ และไม่ให้ความร่วมมือในการส่งข้อมูลตามที่หน่วยงานร้องขอ</li> <li>- ข้อมูลบางส่วนอยู่กับผู้สัมปทานทำให้เข้าถึงข้อมูลได้ยาก</li> </ul>



#### 4.2.2 แนวทางการพัฒนาความพร้อมของหน่วยสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

สำหรับการดำเนินงานสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ของหน่วยสถิติต่าง ๆ ควรกำหนดแนวทางการพัฒนาที่สำคัญ ดังนี้-

- การเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ และการให้ความสำคัญกับการนำสถิติและสารสนเทศมาใช้ประโยชน์ในการดำเนินงาน
- การพัฒนาบุคลากรที่ปฏิบัติงานด้านสถิติ
- การสร้างแรงจูงใจในการทำงานด้านสถิติ
- การเพิ่มบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถด้านสถิติ

#### 4.3 แผนปฏิบัติการพัฒนาสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ พ.ศ. 2556-2558

คณะกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ ได้กำหนดโครงการ/กิจกรรมที่ควรดำเนินการเพื่อพัฒนาสถิติทางการและหน่วยสถิติในปีงบประมาณ พ.ศ. 2556-2558 ดังนี้-

##### 4.3.1 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาสถิติทางการสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

สถิติทางการ	โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.			หน่วยงานรับผิดชอบ
		2556	2557	2558	
เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อปท.	ประสานความร่วมมือจากหน่วยงาน เพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลความยาวของถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของ อปท.		✓		อปท. ทช.
เส้นทางที่อยู่ในความรับผิดชอบของ กรมชลประทาน	ประสานความร่วมมือจากหน่วยงาน เพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลความยาวของถนนที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมชลประทาน		✓		ชป.
เส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนของทางหลวง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลเส้นทางที่เชื่อมโยงกับอาเซียนของทางหลวง จำแนกตามด้าน ประเทศ			✓	ทล.
เส้นทางที่เชื่อมโยงกับภูมิภาคอาเซียนของทางหลวงชนบท	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลเส้นทางที่เชื่อมโยงกับอาเซียนของทางหลวงชนบท จำแนกตามด้าน ประเทศ			✓	ทช.
สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบท	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล ความกว้าง ความยาว และความสูง ของสะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงชนบทให้ครบถ้วนสมบูรณ์		✓		ทช.
สะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล ความกว้าง ความยาว และความสูง ของสะพานที่อยู่ในความรับผิดชอบของทางหลวงให้ครบถ้วนสมบูรณ์		✓		ทล.
ความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรบนถนนทางหลวงเชื่อมชายแดน	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล ปริมาณการจราจรสูงสุดที่ถนนเข้าสู่ด่านสามารถรองรับได้ในแต่ละชั่วโมง (คั้น-ชม.)			✓	ทล.
ความหนาแน่นของการจราจรโดยรถบรรทุก	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ทารด้วยความยาวของถนนทั้งหมด		✓		ทช.
ระยะเวลาที่รอคอยยานพาหนะเฉลี่ย	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล ระยะเวลาที่รอคอยยานพาหนะเฉลี่ย และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ

สถิติทางการ	โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2556	2557	2558	
จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อ ยานพาหนะ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล จำนวนเที่ยวที่บรรทุก เฉลี่ยต่อยานพาหนะ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
สัดส่วนการวิ่งรถเที่ยวเปล่า	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล สัดส่วนการวิ่งรถเที่ยว เปล่า และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการ การขนส่งทางถนน	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูล ผู้โดยสารที่ใช้บริการ การขนส่งทางถนน และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
จำนวนผู้โดยสารรถแท็กซี่	ศึกษาและวิเคราะห์ความต้องการข้อมูล รวมทั้ง พิจารณาความเป็นไปได้ และความเหมาะสมในการ ดำเนินการจัดเก็บข้อมูล			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
คัน-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่ง ระหว่างประเทศ	จัดทำแผนจัดเก็บข้อมูล คัน-กิโลเมตรที่ใช้ในการขนส่ง ระหว่างประเทศ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (กรมทางหลวง)	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลการขนส่งสินค้าทาง ถนนภายในประเทศ (กรมทางหลวง)			✓	ทล.
การขนส่งสินค้าทางถนน ภายในประเทศ (ไปรษณีย์ ไทย)	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงาน พร้อมจัดทำ แผนการรวบรวมข้อมูลการปริมาณการขนส่งสินค้าทาง ถนนภายในประเทศ ของ บ.ไปรษณีย์ไทย จำแนกตาม ชนิดสินค้า น้ำหนักบรรทุก ระยะทางที่ขนส่ง ฯลฯ			✓	ปณท.
Load Factor ของ ยานพาหนะทางบก	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ บรรทุกจริงต่อความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด (Load Factor) ทางรถบรรทุก และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว ของรถไฟโดยสาร		✓		รฟท.
ความต้องการขนส่งในรอบปี ทางรถไฟ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลปริมาณความต้องการ ขนส่งทางรถไฟในรอบปี		✓		รฟท.
ปริมาณการเดินทางทางน้ำ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล ปริมาณการเดินทางทาง น้ำในรอบปี			✓	จท.
จำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้า เฉลี่ยต่อยานพาหนะทางน้ำ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลจำนวนเที่ยวที่บรรทุกสินค้า เฉลี่ยต่อยานพาหนะทางน้ำ จำแนกตามประเภทเรือ			✓	จท.
Load Factor ของ ยานพาหนะทางน้ำ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ บรรทุกจริงต่อความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด (Load Factor) ทางน้ำ			✓	จท.
จำนวนชั่วโมงบินที่ให้บริการ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลจำนวนชั่วโมงบินที่ ให้บริการจากสายการบินต่าง ๆ มาเป็นภาพรวม ของประเทศ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ความถูกต้องของสินค้าที่ จัดส่งทางอากาศ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสัดส่วนจำนวนสินค้าที่มี การขนส่งถูกต้องต่อจำนวนสินค้าที่มีการขนส่ง ทั้งหมด และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ระยะทางเฉลี่ยที่ขนส่งทาง อากาศ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลระยะทางเฉลี่ยของแต่ละเที่ยว ของการขนส่งทางอากาศ จากสายการบินต่าง ๆ มาเป็น ภาพรวมของประเทศ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ

สถิติทางการ	โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2556	2557	2558	
Load Factor ของ ยานพาหนะทางอากาศ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสัดส่วนปริมาณสินค้าที่ บรรทุกจริงต่อความสามารถในการบรรทุกทั้งหมด (Load Factor) จากสายการบินต่าง ๆ และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ความหนาแน่นของตู้สินค้า ทางอากาศ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลปริมาณสินค้าที่บรรทุก จริงในแต่ละตู้เทียบกับความสามารถในการบรรทุก ของตู้ จากผู้ประกอบการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ต้นทุนค่าขนส่งทางถนน	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลต้นทุนค่าขนส่งทาง ถนน จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ต้นทุนค่าขนส่งทางราง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลต้นทุนค่าขนส่งทางราง จากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
อัตราค่าระวาง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลอัตราค่าระวางจากหน่วยงาน ต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
จำนวนผู้ประกอบการขนส่งที่ จดทะเบียน	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อสร้าง ข้อตกลงร่วมกัน ในการรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการ ขนส่ง Trucking Forwarder, Warehouse ฯลฯ ที่ จดทะเบียน		✓		พณ.
จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลผู้ประกอบการขนส่ง Trucking Forwarder, Warehouse ฯลฯ จาก หน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
จำนวนพนักงานในสถาน ประกอบการขนส่ง	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจำนวนพนักงาน และ ลูกจ้างในสถานประกอบการขนส่ง จากหน่วยงานต่าง ๆ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
รายรับจากการบรรทุกสินค้า	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลรายรับจากการบรรทุก สินค้า จากหน่วยงานต่าง ๆ และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
รายรับของการขนส่งสินค้า	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลรายรับของการขนส่ง สินค้า จากหน่วยงานต่าง ๆ และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ค่าใช้จ่ายการให้บริการ บรรทุก	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลค่าใช้จ่ายการให้บริการ บรรทุก จากหน่วยงานต่าง ๆ และมอบหมายให้มี ผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
จำนวนผู้ประกอบการขนส่ง ทางน้ำ	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ใน การวางแผนจัดเก็บข้อมูลผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำ		✓		พณ.
จำนวนประชากรและบ้าน	ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา ประชากรศาสตร์ฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล ร่วมกัน		✓		ปค.

สถิติทางการ	โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2556	2557	2558	
จำนวนผู้พิการ	ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา สวัสดิการสังคมฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล ร่วมกัน		✓		พม.
ผลผลิตทางการเกษตร	ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา การเกษตรฯ เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล ร่วมกัน		✓		กษ.
ผลผลิตภาคอุตสาหกรรม	ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา อุตสาหกรรม เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล/ วาง แผนการรวบรวมข้อมูลร่วมกัน		✓		ผู้ประกอบการ
ผลผลิตภาคการเหมืองแร่	ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา อุตสาหกรรม เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ข้อมูล ร่วมกัน		✓		รพท.
จำนวนนักท่องเที่ยว	สสช. ประสานข้อมูลกับคณะอนุกรรมการสถิติสาขา การท่องเที่ยวและกีฬา เพื่อสร้างข้อตกลงในการใช้ ข้อมูลร่วมกัน		✓		กกท.
ปริมาณการขนส่งสินค้า ระหว่างประเทศ	ประสานการจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลปริมาณการ นำเข้า ส่งออกสินค้า ให้มีน้ำหนักสินค้า (ตัน) เพิ่มเติม		✓		กศก.
เงินลงทุนในการสร้างเส้นทาง ขนส่ง	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแผนการ จัดเก็บข้อมูลเงินลงทุนในการสร้างเส้นทางขนส่ง พร้อม มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษา เส้นทางขนส่ง	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และจัดทำแผนการ จัดเก็บข้อมูลค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทางขนส่ง พร้อมมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
ราคาพลังงานเฉลี่ยต่อหน่วย	ประสานคณะอนุกรรมการสถิติสาขาพลังงาน เพื่อ จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลราคาพลังงานเฉลี่ยต่อ หน่วย ตามประเภทพลังงาน		✓		พท.
ปริมาณพลังงานที่ใช้ในการ เดินอากาศ	จัดทำแผนการรวบรวมข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สายการบินต่าง ๆ ในภาพรวมของประเทศ และ มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ
การปล่อยมลพิษในการ บริการขนส่ง	ประสานคณะอนุกรรมการสถิติสาขาทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เพื่อจัดทำแผนการจัดเก็บ ข้อมูลการปล่อยมลพิษในการบริการขนส่งตามภาคการ ขนส่ง และประเภทพลังงานที่ใช้		✓		คพ.
ความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้อง กับผลกระทบที่ได้รับจาก กฎหมายและข้อบังคับ	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อพิจารณา สำรวจระดับความพึงพอใจของผู้ใช้บริการผ่านพิธี การนำเข้าและส่งออกสินค้า			✓	กศก.
จำนวนสิ่งผิดกฎหมายที่ ตรวจพบ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลสิ่งผิดกฎหมายที่ตรวจ พบ			✓	ตม. กศก.
จำนวนท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลท่าขนส่งที่ผิดกฎหมาย และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มี ผู้รับผิดชอบ

สถิติทางการ	โครงการ/กิจกรรม	ปีงบประมาณ พ.ศ.			หน่วยงาน รับผิดชอบ
		2556	2557	2558	
จำนวนยานพาหนะที่ผิดกฎหมาย	จัดทำแผนเพื่อพิจารณาวิธีการจัดเก็บข้อมูลยานพาหนะที่ไม่ได้จดทะเบียน และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
ระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ	จัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลด้านระบบป้องกันภัยในรถสาธารณะ และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
จำนวนแท็กซี่ที่ก่อเหตุอาชญากรรม	ประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น สตช. เพื่อพิจารณาจัดทำแผนการจัดเก็บข้อมูลแท็กซี่ที่ก่อเหตุอาชญากรรม และมอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบ			✓	ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
Logistics Performance Index (ดัชนีวัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์)	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล LPI		✓		ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
อันดับความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน (Basic Infrastructure) โดย IMD	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล IMD		✓		ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
Enabling Trade Index: ETI (ดัชนีวัดความสามารถในการอำนวยความสะดวกทางการค้า)	มอบหมายให้มีผู้รับผิดชอบในการนำเสนอและเผยแพร่ข้อมูล ETI		✓		ยังไม่มีผู้รับผิดชอบ
ระยะเวลาที่เดินทางออกจากจุดเริ่มต้นมายังท่าขนส่ง	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล			✓	สนข.
จำนวนเที่ยวที่บรรทุกเฉลี่ยต่อยานพาหนะ	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล			✓	สนข.
ค่าใช้จ่ายในการขนส่งเฉลี่ยต่อหน่วยน้ำหนัก	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล			✓	สนข.
ค่าใช้จ่ายเฉลี่ยต่อเที่ยว	ประสานความร่วมมือกับหน่วยงานเพื่อจัดทำแผนการรวบรวมข้อมูล			✓	สนข.

#### 4.3.2 แผนปฏิบัติการด้านการพัฒนาหน่วยสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

หน่วยงาน (ระดับกรม)	โครงการ/ กิจกรรม	ปีงบประมาณ			หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
		2556	2557	2558	
สสช.	1. การพัฒนาบุคลากรเพื่อเพิ่มทักษะ (skill) ด้านวิชาการสถิติ		✓	✓	หน่วยงานที่จัดทำข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
	2. การอบรม/ศึกษาดูงานในองค์กรที่มีการนำข้อมูลสถิติและสารสนเทศมาใช้ในการวางนโยบายได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเป็นรูปธรรม		✓	✓	หน่วยงานที่จัดทำข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์
	3. การเพิ่มอัตรากำลังด้านสถิติ		✓	✓	หน่วยงานที่จัดทำข้อมูลด้านการขนส่งและโลจิสติกส์



# ภาคผนวก

## บัญชีอักษรย่อชื่อหน่วยงาน

หน่วยงาน	อักษรย่อ
กระทรวงคมนาคม	คค.
กรมเจ้าท่า	จท.
กรมการขนส่งทางบก	ขบ.
กรมการบินพลเรือน	บพ.
กรมทางหลวง	ทล.
กรมทางหลวงชนบท	ทช.
สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	สนข.
การรถไฟแห่งประเทศไทย	รฟท.
การทำเรือแห่งประเทศไทย	กทท.
การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย	รฟม.
- ฝ่ายวิชาการ	ฝวช.
- ฝ่ายธุรกิจและบริหารสินทรัพย์	ฝธส.
- ฝ่ายวิศวกรรมไฟฟ้าและเครื่องกล	ฝฟค.
- ฝ่ายปฏิบัติการ	ฝปก.
- ฝ่ายวิศวกรรมโยธาและสถาปัตยกรรม	ฝวส.
- ฝ่ายบริหารทั่วไป	ฝบท.
- ฝ่ายรักษาความปลอดภัยและกัญภัย	ฝรภ.
- ฝ่ายกลยุทธ์	ฝกย.
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	กทพ.
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	ขสมก.
สถาบันการบินพลเรือน	สบพ.
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	บกท.
บริษัท ขนส่ง จำกัด	บขส.
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	ทอท.
บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	บวท.
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	สศช.
กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่	กพร.
กระทรวงพลังงาน	พน.
กระทรวงพัฒนาสังคมและความมั่นคงของมนุษย์	พม.
กระทรวงเกษตรและสหกรณ์	กษ.
กรมชลประทาน	ชป.
กรมศุลกากร	กศก.
กรมควบคุมมลพิษ	คพ.
กรมพัฒนาพลังงานทดแทนและอนุรักษ์พลังงาน	พพ.
กรมการท่องเที่ยว	กกท.
สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง	สตม.
กรมการปกครอง	ปค.
กรุงเทพมหานคร	กทม.
บริษัท ระบายขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)	บีทีเอส
สภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย (สภาผู้ส่งออก)	สรท.
สมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า	ACBA
ธนาคารแห่งประเทศไทย	ธปท.
สำนักงานสถิติแห่งชาติ	สสช.
บริษัท ไปรษณีย์ไทย จำกัด	ปณท.





## บรรณานุกรม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. 2550. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.

คำแถลงนโยบายของคณะรัฐมนตรี นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตรนายกรัฐมนตรี (แถลงต่อรัฐสภา วันอังคารที่ 23 สิงหาคม 2554).

แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2555 – 2558 (รัฐบาล นางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี).  
กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาระบบราชการ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรี สำนักงบประมาณ.

แผนปฏิบัติการราชการ 4 ปี กระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2555 – 2558). กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.

แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554 – 2563). กรุงเทพฯ: สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กระทรวงคมนาคม.

แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550 – 2554). กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

รายงานฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาประเมินผลการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ.

แผนแม่บทการพัฒนาระบบโลจิสติกส์อุตสาหกรรม (พ.ศ. 2555 - 2559). กรุงเทพฯ: กระทรวงอุตสาหกรรม.

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2555 – 2559).  
กรุงเทพฯ: กระทรวงคมนาคม.

แผนแม่บทระบบสถิติประเทศไทย พ.ศ. 2554 – 2558. กรุงเทพฯ: สำนักงานสถิติแห่งชาติ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร.

The World Bank. The Logistics Performance Index and Its Indicators. [Online] Available:  
<http://www1.worldbank.org/PREM/LPI/tradesurvey/mode1b.asp> (June 2012).

World Economic Forum; WEF. Global Enabling Trade Report. [Online] Available:  
<http://www.weforum.org/s?s=global+enabling+trade+report> (August 2012).



## คณะอนุกรรมการสถิติสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์

- |     |   |                               |
|-----|---|-------------------------------|
| 1.  | ปลัดกระทรวงคมนาคม   | ประธานอนุกรรมการ              |
| 2.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กระทรวงคมนาคม                            | รองประธานอนุกรรมการ           |
| 3.  | รองผู้อำนวยการสำนักงานสถิติแห่งชาติ   | รองประธานอนุกรรมการ           |
| 4.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กรมเจ้าท่า                               | อนุกรรมการ                    |
| 5.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กรมการขนส่งทางบก                         | อนุกรรมการ                    |
| 6.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กรมการบินพลเรือน                         | อนุกรรมการ                    |
| 7.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กรมทางหลวง                               | อนุกรรมการ                    |
| 8.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง กรมทางหลวงชนบท                           | อนุกรรมการ                    |
| 9.  | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง<br>สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร  | อนุกรรมการ                    |
| 10. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง การรถไฟแห่งประเทศไทย                     | อนุกรรมการ                    |
| 11. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง การท่าเรือแห่งประเทศไทย                  | อนุกรรมการ                    |
| 12. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง<br>การรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย         | อนุกรรมการ                    |
| 13. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง การทางพิเศษแห่งประเทศไทย                 | อนุกรรมการ                    |
| 14. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ                 | อนุกรรมการ                    |
| 15. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง สถาบันการบินพลเรือน                      | อนุกรรมการ                    |
| 16. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)           | อนุกรรมการ                    |
| 17. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง บริษัท ขนส่ง จำกัด                       | อนุกรรมการ                    |
| 18. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)      | อนุกรรมการ                    |
| 19. | ผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด    | อนุกรรมการ                    |
| 20. | ผู้แทนสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ                    | อนุกรรมการ                    |
| 21. | ผู้แทนสำนักโลจิสติกส์ กรมอุตสาหกรรมพื้นฐานและการเหมืองแร่                   | อนุกรรมการ                    |
| 22. | ผู้แทนสำนักการจราจรและขนส่ง กรุงเทพมหานคร                                   | อนุกรรมการ                    |
| 23. | ผู้แทนบริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)                            | อนุกรรมการ                    |
| 24. | ผู้แทนสมาคมการค้าธุรกิจการบินขนส่งสินค้า                                    | อนุกรรมการ                    |
| 25. | ผู้แทนสภาผู้ส่งสินค้าทางเรือแห่งประเทศไทย                                   | อนุกรรมการ                    |
| 26. | ผู้แทนสำนักงานสถิติแห่งชาติ   | อนุกรรมการ                    |
| 27. | ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร<br>สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม | อนุกรรมการและเลขานุการ        |
| 28. | ผู้แทนศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร<br>สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม      | อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |
| 29. | ผู้แทนสำนักงานสถิติแห่งชาติ   | อนุกรรมการและผู้ช่วยเลขานุการ |

