

การทบทวนแผนพัฒนาด้านการขนส่งจังหวัดชลบุรี

สุภาวรรณ ใจชื้อ

อาภัสสร สุขสวัสดิ์

๑๖๒๐๓๕๖

โครงการทางวิศวกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยบูรพา

ปีการศึกษา 2555

REVIEWING OF TRANSPORTATION DEVELOPMENT PLANS IN CHONBURI PROVINCE

SUPHAWAN JAISUE

ARPATSRON SUKSAWAT

AN ENGINEERING PROJECT SUBMITTED IN PARTIAL FULFILLMENT OF REQUIREMENT

FOR THE DEGREE OF BACHELOR OF ENGINEERING

DEPARTMENT OF CIVIL ENGINEERING

BURAPHA UNIVERSITY 2012

โครงการทางวิศวกรรม โครงการทบทวนแผนพัฒนาด้านการขนส่งจังหวัดชลบุรี
โดย นางสาวสุภาวรรณ ใจชื่อ
นางสาวอาภัสสร สุขสวัสดิ์
อาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์
ปีการศึกษา 2555

ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยบูรพา อนุมัติโครงการทาง
วิศวกรรมนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาวิศวกรรมศาสตรบัณฑิต

.....หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อานนท์ วงษ์แก้ว)

.....อาจารย์ที่ปรึกษา
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์)

คณะกรรมการสอบโครงการ

.....ประธานกรรมการสอบโครงการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์)

.....กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สยาม ยิ้มศิริ)

.....กรรมการ
(อาจารย์ ดร. ปิติ โรจน์วรรณสินธุ์)

กิตติกรรมประกาศ

โครงการนี้จะสำเร็จล่วงไปด้วยดี ด้วยได้รับคำปรึกษาจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษาโครงการที่ให้ความอนุเคราะห์ ให้คำแนะนำ เสนอแนะ และการแก้ปัญหาต่างๆ ตลอดระยะเวลาที่ทำโครงการ จึงขอกราบขอบพระคุณท่าน อาจารย์เป็นอย่างสูง ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. สยาม ยิ้มศิริ และ อาจารย์ ดร. ปิติ โรจน์วรรณสินธุ์ คณะกรรมการ ที่ให้คำแนะนำในการแก้ปัญหา ข้อผิดพลาด ที่เกิดขึ้นในการทำ โครงการ ขอขอบพระคุณ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร. อานนท์ วงษ์แก้ว หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา ที่ ส่งเสริมสถานที่และอำนวยความสะดวกในการทำ โครงการ ทางทีมงานรัฐศึกษาซึ่งเป็นอย่างยิ่ง จึง กราบขอบพระคุณมา ณ ที่นี้ ขอขอบคุณหน่วยงานราชการในจังหวัดชลบุรีทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ที่ ให้ความอนุเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาทบทวนแผนงาน และท้ายสุดขอขอบคุณ นายจตุรงค์ อิน ทะนุ นักวิจัยพี่เลี้ยงที่ให้คำแนะนำตรวจทานตลอดการทำโครงการนี้ ทำให้โครงการนี้สำเร็จล่วง สมบูรณ์ด้วยดี

สุภาวรรณ ใจซื่อ

อภิศสร สุขสวัสดิ์

บทคัดย่อ

การขนส่งเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างมากและเป็นปัจจัยหนึ่งในการดำเนินชีวิต ซึ่งถ้าระบบการขนส่งถูกวางแผนให้เหมาะสมกับพื้นที่และองค์ประกอบต่าง ๆ นั้นจะทำให้ส่งผลดีกับผู้ใช้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมืองที่มีความหลากหลายของกิจกรรม อย่างเช่นจังหวัดชลบุรี มีกิจกรรมด้านการท่องเที่ยว เศรษฐกิจ และนันทนาการต่าง ๆ ส่วนเป็นสิ่งดึงดูดการเดินทางทั้งสิ้น โครงการนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อทบทวนแผนด้านการขนส่งของจังหวัดชลบุรี โดยรวบรวมข้อมูลจากส่วนงานที่เกี่ยวข้องในจังหวัดชลบุรีประกอบด้วย สำนักงานจังหวัดชลบุรี กรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี แขวงการทางชลบุรี(สำนักทางหลวงที่12) สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี) การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี) ท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลนครแหลมฉบัง ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี) นำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบโดยแยกการวิเคราะห์ออกเป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านคุณภาพ ด้านความปลอดภัย ด้านการสนับสนุน โดยยึดแผนหลักคือ แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 เป็นเกณฑ์ครอบคลุมกับแผนอื่นๆ

ผลจากการศึกษาพบว่าจังหวัดชลบุรีมีแผนทางด้านการขนส่งเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยหลักเพียงเท่านั้น แต่หน่วยงานที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงค่อนข้างขาดแผนด้านการขนส่งพอสมควร แม้บางหน่วยงานจะพบว่ายังมีแผนทางด้านการขนส่งแต่ก็ยังคงขาดการปฏิบัติอย่างจริงจัง

Abstract

Transportation is the most important factor of life. If the transportation system can be managed for suitable areas and various components, a review of the project of Chonburi's Transportation Plan. Collection data from institutes concerned thus, Office of the National Economic and Social Development Board, Office of Transportation and Traffic Policy and Planning, Department of Highways, Chonburi office of Rural Roads, Chonburi office of Public Works and Town & Country planning, Chonburi office of Highways Land Transport, Chonburi office of Highways (Department of Highways 12), Department of Rural Roads 3 (Chonburi), Marine Office 6 (Chonburi), Laem Chabang Port, Laem Chabang City, Marine Department of Vessel Traffic and Safety (Chonburi). Take data to analyze by comparison separate analysis in the quality, the safety and the support. Compare by base on main substance cover the other plans.

Generally Chonburi's province has Transportation Plan especially government sector with only main substance. But the institute was not involved directly. Although some institute but not enough for Transportation Plan, Action Plan and Execution Seriously.

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
2.2.5 ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์.....	15
2.2.6 โครงสร้างประชากร.....	17
2.2.7 การท่องเที่ยว.....	18
2.2.8 อุตสาหกรรม.....	32
2.3 การทบทวนแผนงานและนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	33
2.3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559).....	33
2.3.2 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (พ.ศ. 2552 – 2556).....	48
2.3.3 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563).....	49
2.3.4 แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี (พ.ศ.2553 - 2556).....	50
บทที่ 3 การดำเนินงาน.....	56
3.1 พื้นที่ศึกษา.....	56
3.2 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล.....	57
3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล.....	57
บทที่ 4 ผลการศึกษา.....	60
4.1 การทบทวนแผนด้านขนส่ง.....	60
4.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559).....	60
4.1.2 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (พ.ศ. 2552 – 2556).....	61
4.1.2.1 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554 – 2563).....	62
4.1.2.2 กรมการขนส่งทางบก.....	63
4.1.2.3 กรมทางหลวง.....	64
4.1.2.4 กรมทางหลวงชนบท.....	64

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1.3 จังหวัดชลบุรีและหน่วยงานภายใน.....	65
4.1.3.1 กรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี.....	65
4.1.3.2 สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี.....	66
4.1.3.3 แขวงทางหลวงชลบุรี (สำนักงานทางหลวงที่ 12).....	66
4.1.3.4 สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี).....	66
4.1.3.5 การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี).....	67
4.1.3.6 ท่าเรือแหลมฉบัง.....	67
4.1.3.7 เทศบาลนครแหลมฉบัง.....	68
4.1.3.8 ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี).....	68
4.2 การเปรียบเทียบแผนด้านการขนส่ง.....	69
บทที่ 5 บทสรุปและข้อเสนอแนะ.....	70
5.1 บทสรุป.....	70
5.2 ข้อเสนอแนะ.....	70
เอกสารอ้างอิง.....	71
ภาคผนวก.....	73
ภาคผนวก ก. ข้อมูลด้านแผน/นโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง.....	74
ภาคผนวก ข. การเปรียบเทียบแผน/นโยบายของแต่ละหน่วยงาน.....	115

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1.1 แผนการดำเนินงาน.....	3
ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับงานทบทวนแผน.....	56
ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับงานทบทวนแผน (ต่อ)	57
ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงความแตกต่างของแต่ละหน่วยงาน/แผน.....	69

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปที่ 2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตของจังหวัดชลบุรี.....	10
รูปที่ 2.2 เขตการปกครองของจังหวัดชลบุรี.....	11
รูปที่ 2.3 ระบบขนส่งทางรถยนต์.....	13
รูปที่ 2.4 ระบบขนส่งทางรถไฟ.....	13
รูปที่ 2.5 ระบบขนส่งทางน้ำ.....	14
รูปที่ 2.6 ระบบขนส่งทางอากาศ.....	14
รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน.....	59

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

1.3 ขั้นตอนการดำเนินงาน

1.3.1 พื้นที่ศึกษา

เพื่อให้ได้ตามวัตถุประสงค์ จึงจำเป็นต้องทำการทบทวนแผนพัฒนาของจังหวัดชลบุรี และแผนงานหรือนโยบายของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

1.3.2 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นวิธีการสร้างข้อสรุปจากข้อมูลจำนวนหนึ่งซึ่งมักไม่ใช่สถิติในการวิเคราะห์ ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ อาจใช้กับการวิจัยเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น แบบสอบถามปลายเปิด การสัมภาษณ์ การสังเกต จดบันทึก ทำตารางเปรียบเทียบ เพื่อให้ได้ข้อสรุปที่ต้องการ

1.4 ขอบเขตการศึกษา

ศึกษาและทบทวนแผนพัฒนาด้านการขนส่งของจังหวัดชลบุรีซึ่งได้ทำการศึกษาข้อมูลในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยงาน และทำการทบทวนย้อนหลังไปเป็นเวลา 5 - 7 ปี รวมทั้งทบทวนแผนปัจจุบัน และทิศทางแผนในอนาคต โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบ

1. ศึกษาและทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 แผนพัฒนาด้านการขนส่ง และแผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี
2. ศึกษาและทบทวนผลงานที่ผ่านมาเกี่ยวกับแผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการขนส่งในจังหวัดชลบุรี
3. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านต่างๆ ของพื้นที่ศึกษาในจังหวัดชลบุรี
4. ศึกษาข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งของพื้นที่ศึกษาในจังหวัดชลบุรี
5. วิเคราะห์แผน และสรุปเพื่อเป็นแนวทางสำหรับการพัฒนาในอนาคต

1.5 ประโยชน์ที่ได้รับ

1. แผนพัฒนาการขนส่งที่ได้ทำการวิเคราะห์มาปรับปรุงแก้ไขให้เกิดความเหมาะสมแล้วสามารถนำมาประยุกต์ใช้กับการคมนาคมในจังหวัดชลบุรีให้เหมาะสมกับพื้นที่มากยิ่งขึ้น
2. หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งหน่วยงานในท้องถิ่น สามารถนำผลการศึกษาไปประยุกต์เพื่อพัฒนาแผนด้านการขนส่งที่สอดคล้องกับแผนพัฒนาจังหวัดและแผนพัฒนาประเทศยิ่งขึ้น

บทที่ 2

การทบทวนแนวความคิดและผลงานที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยได้ดำเนินการทบทวนทฤษฎี แนวความคิดและผลงานที่เกี่ยวข้องเพื่อรวบรวมข้อมูลที่จะเป็นประโยชน์ต่อการกำหนดแนวทาง และระเบียบวิธีการวิจัย การทบทวนดังกล่าวได้แบ่งแนวความคิดและผลงานที่เกี่ยวข้องออกเป็น 3 กลุ่ม คือ

1. ทฤษฎีและแนวความคิดที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล
2. ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชลบุรี
3. การทบทวนแผนงานและนโยบายของหน่วยงานหลักที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีและแนวความคิดที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นวิธีการสร้างข้อสรุปจากข้อมูลจำนวนหนึ่งซึ่งมักไม่ใช้สถิติในการวิเคราะห์ ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ อาจใช้กับการวิจัยเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น แบบสอบถามปลายเปิด การสัมภาษณ์ การสังเกต จดบันทึก สำหรับสาระในบทความนี้ ผู้เขียนมุ่งนำเสนอสาระเกี่ยวกับเทคนิควิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่นักวิจัยนิยมใช้ได้แก่ การจำแนกหรือการจัดกลุ่มข้อมูล การเปรียบเทียบเหตุการณ์ การวิเคราะห์ส่วนประกอบ การวิเคราะห์แบบอุปนัย และการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นเอกสาร(เอื้อมพร หลินเจริญ, 2555)

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ นับเป็นขั้นตอนที่สำคัญในกระบวนการวิจัย วิธีการหลักที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพ เป็นวิธีการสร้างข้อสรุปจากการศึกษาจากข้อมูลจำนวนหนึ่งซึ่งมักไม่ใช้สถิติในการวิเคราะห์หรือถ้าใช้สถิติก็ไม่ได้ถือว่าสถิติเป็นวิธีการวิเคราะห์หลัก แต่จะถือเป็นข้อมูลเสริมในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพนั้น ผู้วิเคราะห์ข้อมูลนับเป็นผู้ที่มีบทบาทสำคัญยิ่งและควรมีความรู้ในเรื่องแนวคิดทฤษฎีอย่างกว้างขวาง มีความเป็นสหวิทยากรอยู่ในตัวเอง มีความสามารถทางภาษาสามารถเชื่อมโยงข้อความและสร้างข้อสรุปเป็นกรอบแนวคิดและตีความหมายของข้อมูลได้หลาย ๆ แบบ ทั้งนี้การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพนั้นอาจไม่จำเป็นต้องใช้เฉพาะการวิจัยเชิงคุณภาพเท่านั้น แต่อาจใช้กับการวิจัยเชิงปริมาณที่ผู้วิจัยมีการเก็บรวบรวมข้อมูลเชิงคุณภาพ เช่น แบบสอบถามปลายเปิด การสัมภาษณ์ การสังเกต จดบันทึก มาทำการวิเคราะห์ เพื่อให้ข้อมูลที่รวบรวมมามีความหมายและตอบคำถามหรือจุดมุ่งหมายของการวิจัย สำหรับสาระในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพในบทความนี้ ผู้เขียนมุ่งนำเสนอสาระเกี่ยวกับ

เทคนิควิเคราะห์ข้อมูลเพื่อนำไปสู่การได้ข้อสรุปที่เป็นคำตอบของการวิจัย โดยเทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่สำคัญ ๆ และนักวิจัยนิยมใช้ ได้แก่ การจำแนกหรือการจัดกลุ่มข้อมูล การเปรียบเทียบเหตุการณ์ การวิเคราะห์ส่วนประกอบ การวิเคราะห์แบบอุปนัย และการวิเคราะห์ข้อมูลที่เป็นเอกสาร ซึ่งเทคนิคการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพแต่ละเทคนิคนั้นผู้เขียนได้นำเสนอรายละเอียด ดังนี้

2.1.1 การวิเคราะห์โดยการจำแนกชนิดข้อมูล (Typological Analysis) การจำแนกข้อมูลเป็นชนิด (Typologies) คำว่า “Typologies” หมายถึง ขั้นตอนของเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในกรณีที่นักวิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลแล้ว นักวิจัยจำเป็นต้องจัดระบบข้อมูลโดยอาศัยหลักเกณฑ์ ที่ผู้วิจัยกำหนดขึ้น ซึ่งการจำแนกหรือการจัดกลุ่มข้อมูลนี้ แบ่งได้เป็น 2 ประเภท (สุภางค์ จันทวานิช, 2540:74 - 90 ; รัตนะ บัวสนธ์, 2551 : 197 - 219) ได้แก่

(1)การจำแนกข้อมูลในระดับจุลภาคการจำแนกข้อมูลระดับนี้แบ่งเป็น 2 ประเภทย่อย ได้แก่ การวิเคราะห์คำหลัก (Domain Analysis) กับการวิเคราะห์สารระบบ (Taxonomy Analysis) การวิเคราะห์คำหลัก หมายถึงการจำแนก จัดกลุ่มคำชุดหนึ่งให้อยู่ภายใต้คำอีกชุดหนึ่ง ซึ่งคำดังกล่าวนี้มีความหมายครอบคลุมคำชุดนั้น ๆ หรือ อาจกล่าวได้ว่า การวิเคราะห์คำหลัก เป็นการจับกลุ่มคำชุดหนึ่งให้อยู่ร่วมกัน โดยอาศัยลักษณะความสัมพันธ์บางอย่างของคำแต่ละคำที่นำมาใช้จัดกลุ่ม ทั้งนี้ลักษณะความสัมพันธ์บางอย่างที่ว่าเป็นความสัมพันธ์เชิงวัฒนธรรมที่บุคคลแต่ละสังคมเป็นผู้จัดจำแนกซึ่งถ้าเปรียบเทียบกับ การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณก็คือการวิเคราะห์องค์ประกอบ (Factor Analysis) เพื่อจัดกลุ่มตัวแปรย่อยให้อยู่ภายใต้องค์ประกอบเดียวกันนั่นเอง

(2)การจำแนกข้อมูลในระดับมหภาค การจำแนกข้อมูลในระดับมหภาค เป็นการจำแนกข้อมูลตามเหตุการณ์ (Event) หรือการวิเคราะห์เหตุการณ์ ตามเรื่องราว (Event Analysis) ที่ปรากฏ ซึ่งการวิเคราะห์ข้อมูลในระดับมหภาค แบ่งได้เป็น 2 วิธี คือ การวิเคราะห์เหตุการณ์แบบอิงทฤษฎีและแบบไม่อิงทฤษฎี

(2.1)การวิเคราะห์เหตุการณ์แบบอิงทฤษฎี คือ การแยกชนิดในเหตุการณ์นั้น ๆ โดยการขีดแนวคิดหรือกรอบการจำแนกเหตุการณ์โดยอาศัยทฤษฎีใดทฤษฎีหนึ่งเป็นกรอบการจำแนก ซึ่งกรอบการจำแนกเหตุการณ์ที่นิยมใช้หรือมีลักษณะกลาง ๆ ที่มักนำมาใช้ร่วมกันคือการวิเคราะห์เหตุการณ์ออกเป็น 6 ประเภท คือ ใคร ทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร อย่างไรและทำไม

(2.2)การวิเคราะห์เหตุการณ์แบบไม่อิงทฤษฎี คือ การจำแนกข้อมูลในเหตุการณ์หนึ่ง ๆ ที่จะวิเคราะห์ตามความเหมาะสมกับข้อมูล ซึ่งอาจใช้สามัญสำนึกหรือประสบการณ์ของผู้วิจัย ซึ่งผู้วิจัยจะจำแนก ข้อมูลเป็นชนิดง่าย ๆ ตามประเภทที่ผู้วิจัยสังเกต เมื่อจำแนกข้อมูลเป็นชนิดแล้ว ผู้วิจัยจะพิจารณา ดูความสม

2.1.2 การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบเหตุการณ์ (Constant Comparison) การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบเหตุการณ์ คือ การใช้วิธีการเปรียบเทียบ โดยการนำข้อมูลมาเทียบเป็นปรากฏการณ์ วิธีการนี้ สามารถทำได้โดยการที่ผู้วิจัยสังเกต หรือรวบรวมข้อมูลได้หลาย ๆ อย่าง แล้วนำมา แยกตามชนิด นำมาเปรียบเทียบกันโดยทำตารางหาความสัมพันธ์จากสิ่งต่าง ๆ เหล่านั้น และสรุปผลออกมา ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธีการนี้จะทำให้ได้ข้อสรุปที่มีความเป็นนามธรรมมากขึ้นและครอบคลุมหรือสามารถใช้อ้างอิงเหตุการณ์ที่เหมาะสม ทั้งนี้โดยทั่วไปการวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบเหตุการณ์มักจะกระทำภายหลังจากได้ทำการวิเคราะห์จำแนกหรือจัดกลุ่มข้อมูลแล้ว หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลไปใส่ในตาราง ทำการสรุปลักษณะร่วมกันและลักษณะที่แตกต่างกันของข้อมูลเหตุการณ์เหล่านั้น วิธีการวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบเหตุการณ์ ขั้นตอนในการวิเคราะห์ย่อยๆ 4 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 จัดชุดเหตุการณ์ใส่ตาราง ในขั้นตอนนี้เป็นการนำข้อมูลเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ซึ่งผู้วิจัยได้ทำการวิเคราะห์จำแนกไว้มาใส่ในตารางเพื่อแยกประเด็นต่างๆ ของแต่ละเหตุการณ์โดยแยกประเด็น ในแต่ละเหตุการณ์

ขั้นตอนที่ 2 การเปรียบเทียบเหตุการณ์ หลังจากนำเหตุการณ์แต่ละเหตุการณ์ใส่ตารางแล้ว ดำเนินการเปรียบเทียบระหว่างเหตุการณ์ใหม่ๆ กับเหตุการณ์เดิมซึ่งเหตุการณ์เหล่านี้อาจเกิดขึ้นจากการแสดงพฤติกรรมของกลุ่มบุคคลเดิมหรือกลุ่มบุคคลอื่นๆ แต่เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ได้รับการบันทึกลงตารางโดยการจำแนกประเด็นต่างๆ เหมือนกันเพื่อทำการเปรียบเทียบซึ่งกันและกัน ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบระหว่างเหตุการณ์ได้แล้ว ก็ดำเนินการสรุปสิ่งที่บันทึกได้ไว้ก่อน ซึ่งข้อสรุปเหล่านี้ก็คือข้อสรุปย่อยๆ นั่นเอง

ขั้นตอนที่ 3 ประมวลผลข้อมูลเหตุการณ์แต่ละชุด แต่ละประเด็นของข้อมูลเหตุการณ์เข้าด้วยกัน ในขั้นตอนนี้เป็นการนำเหตุการณ์แต่ละชุดที่จัดลงตารางตามประเด็นต่างๆ มาเปรียบเทียบกันเพื่อหาลักษณะร่วมและลักษณะที่แตกต่างกัน หลังจากนั้นก็เขียนสรุปบรรยายเชื่อมโยงข้อมูลเหตุการณ์แต่ละชุดเข้าด้วยกัน เป็นการสังสมข้อค้นพบ หรือข้อสรุปย่อยๆ จากการเปรียบเทียบประเภทของข้อมูลและคุณลักษณะของประเภทซึ่งกันและกัน เมื่อเปรียบเทียบแล้ว ผู้วิจัยก็จะเริ่มเชื่อมโยงข้อมูลเหล่านั้น ทำให้เกิดความสัมพันธ์และเกิดเป็นแนวคิดย่อยๆ ขึ้น

ขั้นตอนที่ 4 ขยายวงของการเปรียบเทียบแล้วเลือกเป็นเหตุการณ์ที่เป็นกุญแจสำคัญ ผู้วิจัยจะใช้กรอบแนวคิดที่ได้จากการสรุปลักษณะความสัมพันธ์ของข้อมูลในเหตุการณ์ต่างๆ ตามขั้นตอนที่ 3 มาพิจารณาเหตุการณ์อื่นๆ ที่มีอยู่เมื่อขยายวงของการเปรียบเทียบออกไป คุณสมบัติที่ได้คล้ายคลึงและที่แตกต่างกันของข้อมูลก็ยิ่งมีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งทำให้ผู้วิจัยพบข้อสรุปได้ ซึ่ง

ข้อสรุปดังกล่าวจะมีลักษณะเป็นกรอบแนวคิดเชิงนามธรรมเป็นฐานขั้นแรกของการนำไปสู่ทฤษฎีหรือข้อสรุปเชิงนามธรรมที่ใหญ่ขึ้น

2.1.3 การวิเคราะห์ส่วนประกอบ (Component Analysis) การวิเคราะห์ส่วนประกอบของข้อมูลเป็นการวิเคราะห์คุณสมบัติของส่วนประกอบของข้อมูลแต่ละชุดแล้วนำคุณสมบัติของส่วนประกอบของข้อมูล มาเปรียบเทียบเพื่อหาลักษณะร่วมที่เหมือนกันและแตกต่างกันหลังจากนั้นจึงทำการสรุปบรรยายให้เห็นถึงความหมายของข้อมูลเหล่านั้น โดยการวิเคราะห์ส่วนประกอบจะกระทำได้ก็ต่อเมื่อมีข้อมูลตั้งแต่สองชุดขึ้นไป แต่ไม่ควรมากเกินไป (สุภางค์ จันทวนิช, 2540 : 100) เพราะ ถ้าหากข้อมูลมากเกินไปจะทำให้ยากแก่การลงสรุปเกี่ยวกับคุณสมบัติของส่วนประกอบข้อมูลนั้น นอกจากนั้นแล้วการลงสรุปข้อมูลที่เหมาะสมสำหรับนำมาวิเคราะห์ส่วนประกอบ ควรเป็นข้อมูลที่มีความละเอียดและได้จากการเก็บรวบรวมด้วยการวิเคราะห์ที่เจาะลึก หรือเน้นจุดสนใจ ทั้งนี้เพราะว่าข้อมูลดังกล่าวสามารถนำมาแยกส่วนประกอบได้หลายส่วน ทั้งนี้การจะแยกส่วนประกอบของข้อมูลเพื่อพิจารณาคุณสมบัตินั้นจะแยกออกเป็นกี่ส่วนนั้นขึ้นอยู่กับความคิดเห็นของผู้วิจัยว่าหากแยกแล้วจะทำให้ได้ข้อมูลสำหรับการเปรียบเทียบได้ชัดเจนขึ้นก็ควรแยกส่วนประกอบตามนั้น สำหรับการวิเคราะห์ส่วนประกอบของข้อมูล อาจสรุปได้เป็น 5 ขั้นตอนตามลำดับดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 เลือกข้อมูล (ที่ทำการวิเคราะห์จัดกลุ่มหรือ กำหนดชื่อข้อมูลแล้ว) ที่จะนำมาแยกส่วนประกอบเพื่อหาคุณสมบัติที่ต้องการเปรียบเทียบ ซึ่งควรมีข้อมูลอย่างน้อยตั้งแต่สองชุดขึ้นไป แต่ก็ไม่ควรมากเกินไปควรพิจารณาให้เหมาะสมสะดวกต่อการเปรียบเทียบ

ขั้นตอนที่ 2 วิเคราะห์แยกส่วนประกอบข้อมูลแต่ละชุด โดยพิจารณาว่าจะแยกส่วนประกอบของข้อมูลเป็นกี่ส่วนจากคุณสมบัติใดบ้าง ส่วนประกอบที่จะแยกควรพิจารณาว่าถ้าแยกแล้วสามารถให้คุณสมบัติที่จะนำมาเปรียบเทียบกันได้หรือไม่

ขั้นตอนที่ 3 จดรายชื่อข้อมูลและส่วนประกอบที่จะแยกข้อมูลชุดนั้นๆ ไว้ ในกระดาษบันทึกเพื่อป้องกันการลืม

ขั้นตอนที่ 4 จัดทำตารางเปรียบเทียบคุณสมบัติข้อมูลแต่ละชุดแยกตามส่วนประกอบและใส่คุณสมบัติข้อมูลแต่ละชุดแยกตามส่วนประกอบลงในตาราง ถ้าคุณสมบัติของข้อมูลและส่วนประกอบใดขาดหายไปอาจต้องเก็บข้อมูลเพิ่มเติม

ขั้นตอนที่ 5 เปรียบเทียบคุณสมบัติของข้อมูลทั้งหมดตามส่วนประกอบ โดยพิจารณาความเหมือนและความแตกต่างและสร้างข้อสรุปที่ได้จากการเปรียบเทียบโดยบรรยายโยงให้เห็นคุณสมบัติของข้อมูลตามส่วนประกอบนั้นๆ

2.1.4 การวิเคราะห์สรุปอุปนัย (Analytic Induction) การวิเคราะห์แบบอุปนัย คือ การตีความสร้างข้อสรุปข้อมูลจากสิ่งที่เป็นรูปธรรมหรือปรากฏการณ์ที่มองเห็นที่เก็บรวบรวมมาได้ จากข้อมูลตั้งแต่ 2 ชุดขึ้นไป เช่น การปฏิบัติงาน พฤติกรรมการสอน ตลอดจนการดำเนินชีวิต ความเป็นอยู่ ฯลฯ เมื่อผู้วิจัยได้เห็นหรือสังเกตหลายๆ เหตุการณ์ต่าง ๆ แล้วจึงหาข้อสรุปแต่หากข้อสรุปนั้นยังไม่ได้รับการตรวจสอบอื่นๆ ก็ถือว่า ผลที่ได้เป็นสมมติฐาน หากได้รับการยืนยันก็ถือว่าเป็นข้อสรุปซึ่งมีความเป็นนามธรรมในระดับต้นๆ ซึ่งการวิเคราะห์สรุปอุปนัย จัดได้ว่าเป็นวิธีการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพที่ต้องนำมาใช้สำหรับวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงคุณภาพทุกเรื่อง ทั้งนี้ เพราะการวิเคราะห์สรุปอุปนัย เป็นการพิจารณาลักษณะร่วมกันของข้อมูลรูปธรรมเพื่อสรุปประมวลลักษณะดังกล่าว ซึ่งเป็นไปตามหลักของคำว่า “อุปนัย” (induction) ซึ่งหมายรวมถึงการหาความจริงจากข้อเท็จจริง (fact) ส่วนย่อยหลายๆ ส่วนที่มีลักษณะเป็นรูปธรรมแล้วสรุปความจริงชุดใหญ่ที่มีลักษณะเป็นนามธรรมครอบคลุมข้อเท็จจริงส่วนย่อยเหล่านั้น

2.1.5 การวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารในการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารนั้น สามารถทำได้โดยวิธีการเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ วิธีการเชิงปริมาณ คือ การทำให้ข้อมูลของเอกสารนั้น ได้แก่ ถ้อยคำ ประโยค หรือใจความที่ปรากฏในเอกสารเป็นจำนวนที่วัดได้แล้วเจนนับจำนวนของถ้อยคำ ประโยค หรือใจความเหล่านั้น วิธีการวิเคราะห์ข้อมูลแบบนี้ที่รู้จักกันดี คือ การวิเคราะห์เนื้อหา (Content analysis) ซึ่ง โดยปกติการวิเคราะห์เนื้อหาจะทำตามเนื้อหาที่ปรากฏ

คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม MSU 27 : (Manifest content) ในเอกสารมากกว่ากระทำกับเนื้อหาที่ซ่อนอยู่ (Latent content) การวัดความถี่ของคำหรือข้อความในเอกสารก็หมายถึงคำหรือข้อความที่มีอยู่ ไม่ใช่คำหรือข้อความที่ผู้วิจัยตีความได้ การตีความจะกระทำในอีกขั้นตอนหนึ่งภายหลังเมื่อผู้วิจัยจะสรุปข้อมูล ส่วนวิธีการทางคุณภาพ คือ การตีความสร้างข้อสรุปแบบอุปนัย (Induction) จากเอกสารดังกล่าวประกอบกับเอกสารอื่นๆ โดยอาจมีการแบ่งประเภทตามเนื้อหาของเอกสาร แล้วเปรียบเทียบเนื้อหาประเภทต่างๆ เข้าด้วยกัน ทั้งนี้ในการวิจัยเชิงคุณภาพนั้นการวิเคราะห์ข้อมูลเอกสารนั้นมิได้สนใจเพียงแต่ข้อความที่ปรากฏในเอกสาร หากว่าพยายามค้นหาและตีความหมายที่แฝงอยู่ในข้อความเหล่านั้นอีกด้วย โดยอาศัยข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาได้ด้วยวิธีการอื่นหรือข้อมูลภูมิหลังสภาพแวดล้อมอื่นๆ มาประกอบการวิเคราะห์และตีความหมายข้อมูลในเอกสาร สำหรับขั้นตอนในการวิเคราะห์เนื้อหา โดยทั่วไป มีการดำเนินการดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 กำหนดเกณฑ์คัดเลือกเอกสาร เป็นการกำหนดให้ชัดเจนว่าผู้วิจัยคัดเลือกเอกสารอะไร ประเภทใด มาทำการวิเคราะห์ ซึ่งผู้วิจัยจะต้องตั้งกฎเกณฑ์ขึ้น สำหรับการคัดเลือกเอกสารและหัวข้อที่จะทำการวิเคราะห์ ให้ชัดเจน โดยอาจใช้ช่วงระยะเวลาปีที่พิมพ์หรือบันทึก

แหล่งเผยแพร่และลักษณะการเผยแพร่ เป็นต้น การกำหนดเกณฑ์คัดเลือกเอกสารที่ชัดเจนจะมีประโยชน์มาก

ขั้นตอนที่ 2 วางเค้าโครงการวิเคราะห์เป็นการจัดระบบการจำแนกข้อความในเนื้อหาสาระของเอกสารซึ่งผู้วิเคราะห์ควรจัดระบบการจำแนกให้ชัดเจนว่าจะจำแนกโดยใช้ข้อความใดบ้าง ระบบการจำแนกที่ชัดเจนนี้จะช่วยให้ผู้วิเคราะห์สามารถที่จะนำเนื้อหาใดมาวิเคราะห์และจะตัดเนื้อหาใดออกไป

ขั้นตอนที่ 3 พิจารณาเงื่อนไขแวดล้อม (Context) ของข้อมูลเอกสารเป็นการพิจารณาเกี่ยวกับลักษณะต่างๆ ของข้อมูลเอกสารที่จะนำมาวิเคราะห์เพื่อให้การวิเคราะห์ข้อมูลเป็นไปอย่างถูกต้อง มีความครอบคลุมมากที่สุด โดยลักษณะของข้อมูลที่จะพิจารณาได้แก่ แหล่งที่มาของข้อมูล ช่วงเวลาของการบันทึกข้อมูล ผู้รับข้อมูลหรือบุคคลที่ผู้บันทึกข้อมูลประสงค์จะส่งข้อมูลถึง และแหล่งเผยแพร่ข้อมูล ลักษณะเหล่านี้ของข้อมูลจะช่วยให้ผู้วิเคราะห์ข้อมูลสามารถมาวิเคราะห์เชื่อมโยงอธิบายข้อมูลในเอกสาร ได้ดีขึ้น

ขั้นตอนที่ 4 การวิเคราะห์ข้อมูล เป็นการนับความถี่ของคำหรือข้อความที่จำแนกไว้ภายใต้ระบบการจำแนกที่กำหนดไว้หลังจากนั้น ก็ทำการวิเคราะห์เชื่อมโยง สรุปบรรยายข้อมูลที่จำแนกได้ อ้างอิงไปสู่ข้อมูลทั้งหมดในเอกสารนั้นๆ สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพทั่วๆ ไป เทคนิคการวิเคราะห์เนื้อหา นับเป็นเทคนิคที่สำคัญเทคนิคหนึ่งที่สามารถนำมาใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยทั่วไปได้ เช่น การวิเคราะห์เนื้อหาจากบันทึกการสัมภาษณ์ บันทึกการสังเกต

2.2 ข้อมูลพื้นฐานของจังหวัดชลบุรี

2.2.1 ที่ตั้งและอาณาเขต

จังหวัดชลบุรีตั้งอยู่ในภาคตะวันออกของประเทศไทย หรือริมฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย มีระยะทางจากกรุงเทพมหานครตามเส้นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 34 (ถนนสายบางนา-ตราด) รวมระยะทางประมาณ 81 กิโลเมตร นอกจากนี้ยังมีเส้นทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 หรือ Motorway (กรุงเทพฯ-ชลบุรี) ระยะทาง 79 กิโลเมตร ใช้ระยะเวลาในการเดินทางประมาณ 45 นาทีเท่านั้น



รูปที่ 2.1 ที่ตั้งและอาณาเขตของจังหวัดชลบุรี

ที่มา : <http://www.thai-tour.com/thai-tour/east/chonburi/images/map-chonburi.jpg>

จังหวัดชลบุรีมีพื้นที่ทั้งสิ้น 2,726,875 ไร่ (4,363 ตารางกิโลเมตร) คิดเป็นร้อยละ 0.85 ของพื้นที่ประเทศไทย (พื้นที่ของประเทศไทยประมาณ 320,696,875 ไร่ หรือ 513,115 ตารางกิโลเมตร)

ทิศเหนือ	ติดกับจังหวัดฉะเชิงเทรา
ทิศใต้	ติดกับจังหวัดระยอง
ทิศตะวันออก	ติดกับจังหวัดฉะเชิงเทรา จังหวัดจันทบุรี และจังหวัดระยอง
ทิศตะวันตก	ติดกับชายฝั่งทะเลตะวันออกของอ่าวไทย

จังหวัดชลบุรีแบ่งเขตการปกครองออกเป็น 11 อำเภอ 92 ตำบล 687 หมู่บ้าน การปกครองส่วนท้องถิ่นประกอบด้วย องค์การบริหารส่วนจังหวัด เทศบาลนคร 1 แห่ง เทศบาลเมือง 9 แห่ง เทศบาลตำบล 29 แห่ง องค์การบริหารส่วนตำบล 58 แห่ง และมีรูปแบบการปกครองพิเศษ 1 แห่ง คือ เมืองพัทยา แยกจากการปกครองของอำเภอบางละมุง เนื่องจากเป็นเมืองท่องเที่ยวระดับนานาชาติ ซึ่งมีการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว



1. อำเภอเมืองชลบุรี
2. อำเภอบ้านบึง
3. อำเภอหนองใหญ่
4. อำเภอบางละมุง
5. อำเภอพานทอง
6. อำเภอพนัสนิคม
7. อำเภอศรีราชา
8. อำเภอกะสีซัง
9. อำเภอสัตหีบ
10. อำเภอบ่อทอง
11. อำเภอกะจันทร์

รูปที่ 2.2 เขตการปกครองของจังหวัดชลบุรี

ที่มา: http://th.wikipedia.org/wiki/%E0%B9%84%E0%B8%9F%E0%B8%A5%E0%B9%8C:Amp_hoe_Chonburi.png

2.2.2 สภาพทางกายภาพ

2.2.2.1 ลักษณะภูมิประเทศ

ลักษณะภูมิประเทศของจังหวัดชลบุรีมีการผสมผสานกันมากถึง 5 แบบ ทั้งที่ราบลูกคลื่นและเนินเขา ที่ราบชายฝั่งทะเล ที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง พื้นที่สูงชันและภูเขา รวมถึงเกาะน้อยใหญ่อีกมากมาย

ที่ราบลูกคลื่นและเนินเขา ของชลบุรี พบได้ทางด้านตะวันออกของจังหวัด ในเขตอำเภอบ้านบึง พนัสนิคม หนองใหญ่ ศรีราชา บางละมุง สัตหีบ และบ่อทอง พื้นที่นี้มีลักษณะสูงๆ ต่ำๆ คล้ายลูกกระพรวน ปัจจุบันพื้นที่นี้ส่วนใหญ่ถูกใช้ไปในการปลูกมันสำปะหลัง

ที่ราบชายฝั่งทะเล นั้นพบตั้งแต่ปากแม่น้ำบางปะกง ถึงอำเภอสัตหีบ เป็นที่ราบแคบๆชายฝั่งทะเล มีภูเขาลูกเล็กๆ สลับเป็นบางตอน

ที่ราบลุ่มแม่น้ำบางปะกง มีลำน้ำคลองหลวงยาว 130 กิโลเมตร ต้นน้ำอยู่ที่อำเภอบ่อทองและอำเภอบ้านบึง ผ่านพนัสนิคม ไปบรรจบเป็นคลองพานทองไหลลงสู่แม่น้ำบางปะกง โดยดินตะกอนอันอุดมสมบูรณ์จากการพัดพาของแม่น้ำบางปะกงนี้เอง ได้ก่อให้เกิดที่ราบลุ่มเหมาะสมต่อการเกษตรกรรม

พื้นที่สูงชันและภูเขา นั้น อยู่ตอนกลางและด้านตะวันออกของจังหวัด ตั้งแต่อำเภอเมืองฯ บ้านบึง ศรีราชา หนองใหญ่ และบ่อทอง ที่อำเภอศรีราชานั้นเป็นต้นน้ำของอ่างเก็บน้ำบางพระ แหล่งน้ำอุปโภคบริโภคหลักแห่งหนึ่งของชลบุรี

จังหวัดชลบุรีมีชายฝั่งทะเลยาวถึง 160 กิโลเมตร เว้าแห่งคดโค้งสวยงาม เกิดเป็นหน้าผาหิน หาดทรายทอดยาว ป่าชายเลน ป่าชายหาด ฯลฯ ซึ่งอ่าวหลายแห่งสามารถพัฒนาไปเป็นท่าจอดเรือกำบังคลื่นลมได้เป็นอย่างดี อาทิ ท่าจอดเรือรบที่อำเภอสัตหีบ เป็นต้น สำหรับเกาะสำคัญมีอยู่ไม่น้อยกว่า 46 เกาะ เช่น เกาะสีชัง เกาะค้างคาว เกาะรีน เกาะไม้ เกาะลอย เกาะล้าน เกาะครก เกาะสาก เกาะขาม เกาะแสมสาร และเกาะครามที่อยู่ในเขตทหารเรือของอำเภอสัตหีบ เป็นแหล่งเพาะพันธุ์และอนุบาลเต่าทะเลที่หายากและใกล้สูญพันธุ์ของไทย เป็นต้น โดยเกาะเหล่านี้ทำหน้าที่เป็นปราการธรรมชาติ ช่วยป้องกันคลื่นลม ทำให้ชลบุรีไม่ค่อยมีคลื่นขนาดใหญ่ ต่างจากจังหวัดระยอง จันทบุรี และตราด ซึ่งมักมีคลื่นใหญ่กว่า ด้วยเหตุนี้เองชายฝั่งของชลบุรีจึงเต็มไปด้วยท่าจอดเรือประมง และเหมาะแก่การสร้างท่าจอดเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น

ภูมิประเทศอันหลากหลายดังกล่าว หล่อหลอมให้ชลบุรีสามารถพัฒนากิจกรรมต่างๆได้อย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นด้านการเกษตร อุตสาหกรรม การพาณิชย์ การท่องเที่ยว และการคมนาคมที่สะดวกสบาย

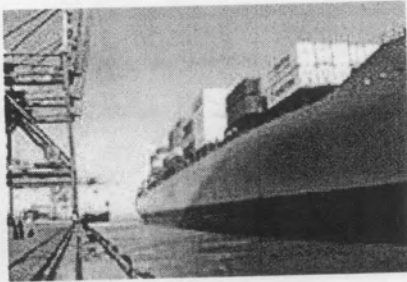
2.2.2.2 ลักษณะภูมิอากาศ

จังหวัดชลบุรีมีลักษณะอากาศแบบมรสุมเขตร้อน (Tropical Climate) โดยได้รับอิทธิพลจากทั้งลมมรสุมตะวันออกเฉียงใต้ ในช่วงเดือนสิงหาคม-ตุลาคม และได้รับอิทธิพลจากลมมรสุมตะวันออกเฉียงเหนือระหว่างเดือนพฤศจิกายน-กุมภาพันธ์ ส่งผลให้จังหวัดชลบุรีมีฤดูกาลแตกต่างกันอย่างชัดเจน 3 ฤดู ได้แก่

ฤดูร้อน เดือนมีนาคม-เดือนพฤษภาคม อากาศค่อนข้างอบอ้าว

ฤดูฝน เดือนสิงหาคม-เดือนตุลาคม มีฝนตกกระจายทั่วไป โดยมีตกหนักในเขตป่าและภูเขา

- การขนส่งทางน้ำ



รูปที่ 2.5 ระบบขนส่งทางน้ำ

เนื่องจากจังหวัดชลบุรีมีสภาพภูมิศาสตร์เอื้ออำนวยต่อการขนส่งทางทะเล หลายแห่งเป็นชายหาดที่งดงาม และบางแห่งเหมาะจะเป็นท่าจอดเรือ ส่งผลให้ชายฝั่งทะเลของจังหวัดมีท่าเทียบเรือประมงและท่าเทียบเรือสินค้า ทั้งที่เป็นท่าเทียบเรือของเอกชนและท่าเทียบเรือพาณิชย์สำหรับขนส่งสินค้าไปต่างประเทศ รวมถึงการขนส่งสินค้าเทียบตามชายฝั่งทะเลตะวันออกเข้าสู่ท่าเรือกรุงเทพฯ

- การขนส่งทางอากาศ



รูปที่ 2.6 ระบบขนส่งทางอากาศ

จังหวัดชลบุรีมีสนามบิน 2 แห่งคือ สนามฝึกบินบางพระ และสนามบินอู่ตะเภา โดยสนามบินบางพระตั้งอยู่ในอำเภอศรีราชา เป็นสนามบินซ่อมสำหรับเครื่องบินลำเล็ก จึงไม่ได้เปิดให้บริการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์ทั่วไป

2.2.4 วิสัยทัศน์และพันธกิจ

วิสัยทัศน์จังหวัดชลบุรี

“ชลบุรีนำอยู่คู่เศรษฐกิจชั้นนำ”

ค่านิยมจังหวัดชลบุรี

“ชื่อสัตย์ สุจริต มุ่งผลสัมฤทธิ์งาน สืบสานประเพณี มีคุณธรรมจริยธรรม
น้อมนำเศรษฐกิจพอเพียง”

พันธกิจ

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ทุกด้าน
2. สร้างภูมิคุ้มกันในสังคม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. บริหารจัดการระบบนิเวศน์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

4. ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจทุกภาค
5. บริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาล และทันสมัย

2.2.5 ยุทธศาสตร์และเป้าประสงค์

ยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 :พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัย มั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่ รองรับความเปลี่ยนแปลง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 :การเสริมสร้างระบบชุมชนและสถาบันครอบครัวให้เข้มแข็งและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความสุข ประชาชนมีความรู้คุณธรรมน้อมนำเศรษฐกิจพอเพียงเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 :บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศน์และการใช้ประโยชน์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 :ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนสามารถรองรับความต้องการของตลาด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 :พัฒนาอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 :ปรับเปลี่ยนภาคเกษตรสู่ระบบเกษตรคุณภาพสูงและมูลค่าสูง และพัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เข้มแข็ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 :พัฒนาระบบผังเมือง ระบบ Logistics โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 8 : ส่งเสริมทุกภาคส่วนให้มีการดำเนินงานโดยยึดหลักธรรมาภิบาล

เป้าประสงค์

1. เพื่อให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
2. เพื่อให้เกิดสังคมเข้มแข็งและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. เพื่อให้ทรัพยากร ธรรมชาติ สิ่งแวดล้อมมีความอุดมสมบูรณ์และปราศจาก

4. เพื่อให้เศรษฐกิจทุกด้านสู่มาตรฐานสากล เติบโตอย่างยั่งยืน

5. เพื่อให้ทุกภาคส่วนสามารถพัฒนาจังหวัดได้อย่างสอดคล้องในทิศทางเดียวกัน
กลยุทธ์

1. พัฒนาจิตใจให้มีคุณธรรม จริยธรรมควบคู่กับการพัฒนาการเรียนรู้ของคนทุก
กลุ่มทุกวัยตลอดชีวิต

2. จัดการองค์ความรู้ ทั้งปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ภูมิปัญญาท้องถิ่นและองค์
ความรู้สมัยใหม่ ให้สามารถนำไปประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิต

3. พัฒนาระบบสุขภาพอย่างครบวงจรและเสริมสร้างคนให้ลด ละ เลิก พฤติกรรม
เสี่ยงต่อสุขภาพ

4. ส่งเสริมระบบและประสานการจัดสวัสดิการสังคมให้แก่ทุกกลุ่มเป้าหมาย

5. ส่งเสริมการมีงานทำให้เกิดความมั่นคงในอาชีพและรายได้

6. ส่งเสริม พัฒนาระบบและคุณภาพการศึกษา เพื่อยกระดับผลสัมฤทธิ์ด้าน
การศึกษา

7. สร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน รวมทั้งให้การคุ้มครอง
ตามสิทธิแห่งกฎหมาย

8. เสริมสร้างศักยภาพชุมชนให้มีภูมิคุ้มกันทางสังคม พร้อมเผชิญการเปลี่ยนแปลง

9. พัฒนา อำนวยกิจ พื้นฟู ป้องกันระบบนิเวศน์ ทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม
และผังเมือง โดยการมีส่วนร่วม

10. พัฒนาการบริหารจัดการเพื่อลดมลภาวะและควบคุมกิจกรรมที่ส่งผลกระทบต่อ
สิ่งแวดล้อม

11. เพิ่มผลิตภาพและมูลค่าของสินค้าและบริการให้มีมาตรฐาน โดยอาศัยองค์
ความรู้ เทคโนโลยีและภูมิปัญญาท้องถิ่น

12. พัฒนาเทคโนโลยีทางด้านอุตสาหกรรมและเกษตรกรรมบนพื้นฐานของ
เทคโนโลยีสะอาด

13. ส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชนด้วยการบูรณาการกระบวนการผลิต บนพื้นฐาน
ศักยภาพและความเข้มแข็งของชุมชนอย่างสมดุล

14. พัฒนาสมรรถนะ ทักษะ ของกำลังแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการ ของ
สถานประกอบการ

15. ส่งเสริมการบริการ การตลาด และการประชาสัมพันธ์ ด้านการท่องเที่ยวทั้งใน
และต่างประเทศ

16. พัฒนา พื้นฟูวัฒนธรรมและแหล่งท่องเที่ยวให้ได้คุณภาพมาตรฐาน และอนุรักษ์สภาพแวดล้อมอย่างยั่งยืน
17. ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพการผลิตพลังงานทดแทน
18. ส่งเสริมและสนับสนุนข้อมูลด้านเศรษฐกิจทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการบริการ เพื่อการพัฒนา
19. บริหารการจัดทำผังเมืองและพัฒนาตามผังที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบโดยการบูรณาการ
20. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐาน และแหล่งน้ำ
21. ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง
22. พัฒนาองค์กร ระบบงานและสมรรถนะของบุคลากรภาครัฐทุกระดับอย่างต่อเนื่อง
23. พัฒนาระบบฐานข้อมูลและการเชื่อมโยงโครงข่ายข้อมูล
24. สนับสนุนการศึกษางานวิจัย เพื่อการพัฒนาและบริหารยุทธศาสตร์จังหวัด

2.2.6 โครงสร้างประชากร

ปัจจุบันชลบุรีมีประชากรประมาณ 1,233,446 คน ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผู้โยกย้ายเข้ามาทำงานในภาคอุตสาหกรรมต่างๆที่ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทว่าเมื่อพูดถึงผู้คนพื้นถิ่นจริงๆของชลบุรีแล้วจะพบว่าคนชลบุรีมีอาชีพผูกพันอยู่กับท้องทะเล นาไร่ ทำปศุสัตว์ และทำเหมืองแร่

คนเมืองชลในปัจจุบันนับถือศาสนาพุทธมากถึง 97 เปอร์เซ็นต์ ส่วนที่เหลือนับถือศาสนาคริสต์ อิสลาม และอื่นๆ อีก

ชลบุรีเป็นย่านชุมชนจีนที่ใหญ่ที่สุดในภาคตะวันออก คนจีนในชลบุรีส่วนใหญ่เป็นเชื้อสายแต้จิ๋ว ซึ่งเชี่ยวชาญการค้าและมีบทบาทสำคัญในเรื่องเศรษฐกิจ ประมง อุตสาหกรรม เกษตรกรรม และเข้ามาตั้งถิ่นฐานในช่วงต้นรัตนโกสินทร์ (รัชกาลที่ 2-3) อยู่แถบชายทะเลเมืองบางปลาสร้อย ทำการค้าและประมงอย่างกว้างขวางจนมีเหลือส่งออกไปยังต่างประเทศ อีกทั้งเป็นผู้นำอ้อยเข้ามาปลูก และริเริ่มอุตสาหกรรมน้ำตาลทรายแถบอำเภอบ้านบึง อำเภอบ้านทอง และอำเภอบ้านฉาง ส่วนคนจีนที่อพยพเข้ามาในสมัยรัชกาลที่ 5 มักทำอาชีพปลูกผักและเลี้ยงเป็ดอยู่ในบริเวณเดียวกัน สำหรับชนชาวลาวนั้นอพยพเข้ามาช่วงรัชกาลที่ 3 มีอาชีพทำไร่ ทำนา และมีความสามารถพิเศษในการทำหัตถกรรมจักสาน ส่วนชาวมุสลิมอพยพเข้ามาตั้งแต่สมัยอยุธยา ปัจจุบันมีอาชีพทำสวนผลไม้ ไร่มันสำปะหลัง และค้าขายในตลาด เป็นกลุ่มที่เคร่งครัดในประเพณีและศาสนา

ศักยภาพและความโดดเด่นในหลายด้านของเมืองชลทั้งหมดดังกล่าว จึงกลายเป็นต้นทุนที่

มั่งคั่งเพื่อการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ชลบุรีกลายเป็น “เพชรน้ำเอกแห่งบูรพาทิศ” ที่พร้อมเปิดประตูออกสู่สังคมโลกได้อย่างสมภาคภูมิ

2.2.7 การท่องเที่ยว

ชลบุรี ถือเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญเมืองหนึ่ง ซึ่งมีแหล่งท่องเที่ยวหลากหลาย อีกทั้งยังอยู่ติดกับกรุงเทพฯ ทำให้การเดินทางเป็นไปได้สะดวกจึงทำให้ชลบุรีกลายเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของประเทศไทย แหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดชลบุรี มีดังนี้

(1) วัดใหญ่อินทาราม

วัดใหญ่อินทาราม เดิมชื่อ “วัดหลวง” เป็นวัดสำคัญเก่าแก่คู่เมืองชลบุรี สันนิษฐานว่าสร้างมาตั้งแต่สมัยอยุธยาตอนปลาย ในโบสถ์มีภาพจิตรกรรมฝาผนังฝีมือช่างชั้นครูที่งดงามมาก สมเด็จพระเจ้าฟ้ากรมพระยานริศรานุวัดติวงศ์ ทรงตรัสชมว่า “ฝีมืองามมาก อย่าให้ซ่อมแซมเป็นอันขาด” โดยเฉพาะภาพจิตรกรรมฝาผนังเหนือขอบหน้าต่างเป็นภาพเทพชุมนุม ส่วนที่ผนังสองด้านเขียนเรื่องทศชาติชาดก พระเวสสันดรชาดก และยังมีปลับปลาตรีมุข สร้างด้วยไม้ ประดิษฐานพระพุทธรูปหล่อสำริดทรงเครื่องกษัตริย์ เรียกกันว่า “หลวงพ่อเจย” ถ้าเป็นไปได้ ควรไปเที่ยวชมวัดนี้ในวันพระ เพราะถ้าเป็นวันธรรมดา ต้องติดต่อขอกุญแจโบสถ์จากเจ้าอาวาส นอกจากนี้ยังมีพระนักวิชาการพาน้ำนมและอธิบายให้ความรู้ด้วย

ที่ตั้ง : อยู่กลางเมืองชลบุรี จากถนนสุขุมวิท เลี้ยวเข้าตัวเมืองชลบุรี ที่สี่แยกเฉลิมไทย เข้าสู่ถนนโพธิ์ทอง แล้วเลี้ยวซ้ายเข้าถนนเจดีย์จางค์ วัดอยู่ทางด้านซ้ายมือ ก่อนถึงสี่แยกตัดกับถนนอัครนิवास (สี่แยกท่าเกวียน) หน้าวัดมีลานจอดรถกว้างขวาง

การเดินทาง : ถ้าไม่มีรถยนต์ส่วนตัวสามารถขึ้นรถสองแถวสายรอบเมืองชลบุรีได้

(2) หาดบางแสน

หาดบางแสน เป็นสถานที่ท่องเที่ยวยอดนิยมของชาวไทยมาช้านาน มีถนนตัดเลียบหาดเคียงคู่ไปกับทิวมะพร้าว ถัดเข้าไปมีร้านอาหาร ร้านขายของที่ระลึก และที่พักเรียงรายอยู่จำนวนมาก นักท่องเที่ยวนิยมไปนั่งพักผ่อนชมทิวทัศน์ทะเลกันบนเก้าอี้ผ้าใบบนชายหาดพร้อมมีบริการห่วงยางให้เช่าว่ายน้ำ มีเรือบานาน่าโบ๊ต จักรยานให้เช่า และห้องอาบน้ำจัด ทุกวันหยุดหาดบางแสนจะล้นไปด้วยนักท่องเที่ยว เนื่องจากเป็นชายหาดขนาดใหญ่ที่ใกล้กรุงเทพฯ มากที่สุด จึงสามารถเดินทางแบบไปเช้า-เย็นกลับได้บางแสนเริ่มเป็นแหล่งท่องเที่ยวยอดนิยมมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2486 จนถูกขนานนามว่า “บางแสนดินแดนสุขิ” มีผู้เดินทางมาเยือนเป็นจำนวนมาก จนครั้งหนึ่งบางแสนเคยทรุดโทรม ผิดกับปัจจุบันที่ได้รับการดูแลจัดระเบียบอย่างดี จึงกลายเป็นชายหาดที่สะอาด น่าเที่ยวในทุกฤดูกาล โดยหาดบางแสนนี้มีความยาวต่อเนื่องกันถึง 4.5 กิโลเมตร แบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ หาดบางแสน เป็นช่วงกลางของหาดและเป็นจุดที่นิยมลงเล่นน้ำกัน ถัด

มาคือ แหลมแท่น เป็นช่วงเหนือสุดของหาด มีโขดหินสวยงาม ลงเล่นน้ำไม่ได้ และส่วนสุดท้ายคือ หาดวอนนภา เป็นชายหาดตอนใต้สุด บรรยากาศเงียบสงบ มีหมู่บ้านประมงพื้นถิ่นเล็กๆ กระจายอยู่ห่างๆ กัน

ที่ตั้ง : อยู่ห่างจากตัวเมืองชลบุรี 14 กิโลเมตร ที่ตำบลแสนสุข แยกขวาจากถนนสุขุมวิท ตรงหลัก กม. 104 เข้าไปอีกประมาณ 3 กิโลเมตร

การเดินทาง : ถ้าไม่มีรถยนต์ส่วนตัว สามารถขึ้นรถสองแถวได้ที่ตลาดหนองมน เข้าสู่หาดบางแสน มีรถวิ่งตลอดวัน

(3) เขาสามมุข

เขาสามมุข เป็นจุดท่องเที่ยวที่มีชื่อเสียงควบคู่กับหาดบางแสน เป็นที่ตั้งของศาลเจ้าแม่สามมุขอันศักดิ์สิทธิ์ และเป็นจุดชมวิวบนยอดเขาสูงที่มีฝูงลิงอาศัยอยู่จำนวนมาก นักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ที่ไปเล่นน้ำที่หาดบางแสน ก่อนกลับบ้าน มักจะแวะเที่ยวที่นี่เช่นกัน อีกทั้งยังเป็นบริเวณที่มีร้านอาหารทะเลอร่อยๆ อยู่หลายร้าน “ศาลเจ้าแม่สามมุข” เป็นศาลเจ้าเงินที่ตั้งอยู่ภายใต้หีบศพหิน บริเวณเชิงเขาสามมุขด้านทิศเหนือหันหน้าออกสู่ทะเล โดยย้ายมาจากบริเวณด้านตะวันตกของเขาสามมุข ศาลแห่งนี้มักมีผู้คนแวะมากราบไหว้ขอพร และบนบานกันอยู่เสมอ โดยผู้ที่ได้รับผลสำเร็จตามคำขอจะแก้บน โดยการจุดประทัด และซื้อสร้อยมุขมาถวายแด่รูปปั้นเจ้าแม่ นับเป็นกิจกรรมที่นักท่องเที่ยวชาวจีน ชองกง และได้หวัน นิยมปฏิบัติกันมาก ชั้นบนของศาลเจ้าแม่ฯ เป็นวิหารพระพุทธรูปและพระโพธิสัตว์ให้สักการะ บริเวณหน้าวิหารมีระเบียงชมวิวทะเลด้วย จุดเด่นอีกอย่างคือ ฝูงลิงป่า ที่อาศัยอยู่บนเขาหินลูกนี้มาแต่เดิม พวกมันมักจะออกมาอวดโฉมเพื่อขออาหารกันอยู่ตลอดวัน ลิงป่าที่นี่มีจำนวนนับพันตัว และบางตัวค่อนข้างดุ จึงต้องระวังด้านความปลอดภัยด้วย

ที่ตั้ง : อยู่บริเวณแหลมสามมุข จากอ่างศิลาไปตามทางหลวงหมายเลข 3134 อีกราว 3 กิโลเมตร พบป้ายบอกทางไปเขาสามมุข เลี้ยวขวาไปตามป้ายอีก 1 กิโลเมตร จนถึงศาลเจ้าแม่สามมุข หรือถ้ามาจากหาดบางแสน ใช้ถนนเส้นเลียบหาดมุ่งตรงสู่แหลมแท่น จะมีป้ายบอกทางไปตลอด ห่างจากหาดบางแสนราวๆ 2 กิโลเมตร

การเดินทาง : เขาสามมุขไม่มีรถสองแถวผ่าน จึงเหมาะสำหรับผู้ที่มียานยนต์ส่วนตัวเป็นหลัก หรือไม่ต้องเช่ารถสองแถวจากตลาดหนองมนให้ไปส่ง แล้วรอรับกลับก็ได้

(4) สวนสัตว์เปิดเขาเขียว

สวนสัตว์เปิดเขาเขียว เป็นป่าแห่งเดียวของชลบุรี ดำเนินงานโดยองค์การสวนสัตว์ นักท่องเที่ยวจะได้ชมสัตว์มากถึง 300 ชนิด ทั้งสัตว์ของไทยและจากต่างประเทศ ไม่ว่าจะเป็นช้าง กระต๊อง วัวแดง ฮิปโปโปแตมัส ชะนี ค่าง ลิงลม (นางอาย) ม้าลาย ยีราฟ นกกระจอกเทศ

ไฮยีนา เสือ สิงโต กวางดาว ละมั่ง แพะภูเขา เลียงผา หมี นกยูง นกกระเรียน นกเงือก ฯลฯ ซึ่งสัตว์ส่วนใหญ่จะอยู่ในพื้นที่กว้างขวาง มีการจัดสภาพแวดล้อมให้เป็นธรรมชาติเหมาะแก่อุปนิสัยของสัตว์นั้นๆ และสามารถให้นักท่องเที่ยวเดินชมได้อย่างใกล้ชิด แต่ก็ยังมีบางส่วนอยู่ในกรงเพื่อกันการหลบหนี และเพื่อความปลอดภัยของตัวนักท่องเที่ยวเอง

สวนสัตว์เปิดเขาเขียวจัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2517 โดยฟื้นฟูสภาพป่าเขาเขียวที่เสื่อมโทรมขึ้นมาใหม่ จากนั้นได้นำสัตว์บางส่วนจากสวนสัตว์ดุสิตมาปล่อยเลี้ยงไว้ตามสภาพธรรมชาติแล้วเริ่มเปิดให้คนเข้าชมเมื่อปี พ.ศ. 2521 ปัจจุบันมีเนื้อที่กว่า 5,000 ไร่ นับเป็นสวนสัตว์เปิดที่มีเนื้อที่มากที่สุดในโลก แบ่งออกเป็นสวนวิจัยและศึกษาพันธุ์สัตว์ป่าหายาก สวนสัตว์เปิด และส่วนบริการ

จุดเด่นอีกอย่างหนึ่งของที่นี่ คือ “สวนนก” ซึ่งสร้างขึ้นด้วยโครงเหล็กขนาดใหญ่คลุมด้วยตาข่าย กินพื้นที่ถึง 5 ไร่ ภายในมีเส้นทางเดินขึ้นไปเนินเขา แล้ววนกลับลงมา ที่นี้มีนกหลายชนิดส่งเสียงร้องและบินไปมาอยู่ทั่วสวน อาทิ นกฟลามิงโก้ นกเขียวคราม นกกางเขนดง นกแต้วแล้ว นกขมิ้น ไก่ฟ้า เป็ดดำ และอื่นๆ นอกจากนี้ทุกวันยังมีการจัดกิจกรรมชมสัตว์ในเวลากลางคืน (Night Safari) แก่บุคคลทั่วไปอีกด้วย

ที่ตั้ง : บริเวณเชิงเขาเขียว ห่างจากตัวเมืองศรีราชาเข้าไป 25 กิโลเมตร

การเดินทาง : รถยนต์ส่วนตัว จากถนนสุขุมวิทบริเวณตลาดบางพระ เดินทางไปตามป้ายบอกทางสวนสัตว์เปิดเขาเขียว ที่มีอยู่อย่างชัดเจนเป็นระยะๆ ถนนจะลัดเลาะไปตามขอบอ่างเก็บน้ำบางพระ ผ่านสนามกอล์ฟบางพระ ขึ้นสะพานข้ามทางหลวงหมายเลข 7 (กรุงเทพฯ-พัทยา) จากนั้นตรงต่อไปอีก 7 กิโลเมตร จนถึงปากทางเข้าสวนสัตว์ฯ สามารถขับรถวนภายในสวนสัตว์ และจอดแวะชมตามจุดต่างๆ ได้โดยสะดวก ส่วนรถสองแถว ก็อยู่ในถนนไปอ่างเก็บน้ำบางพระ ตรงข้ามศาลเจ้า

(5) พัทยา

พัทยาเป็นเมืองท่องเที่ยวชายทะเลที่มีชื่อเสียงมากที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ และเป็นที่รู้จักกันไปทั่วโลก โดยมีสถานที่ท่องเที่ยวทั้งทางบกและทางน้ำ จุดเริ่มต้นของการท่องเที่ยวเริ่มจากทหารอเมริกันได้แวะขึ้นฝั่ง แล้วเข้าบ้านพักตากอากาศที่พัทยาเป็นประจำทุกสัปดาห์ ต่อมาพัทยาจึงได้พัฒนาขึ้นจากหมู่บ้านชายทะเลอันเงียบสงบ กลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวตากอากาศระดับนานาชาติดังที่ปรากฏในปัจจุบัน

หาดพัทยา เป็นหาดทรายที่มีความยาวต่อเนื่องประมาณ 3 กิโลเมตรเศษ โดยแบ่งเป็นพัทยานเหนือ พัทยากลาง และพัทยาใต้ โดยที่หาดพัทยาใต้นั้นถือเป็นศูนย์รวมความเจริญและแสงสี ยามค่ำคืนมีการปิดถนนเป็น Walking Street ให้นักท่องเที่ยวเดินช้อปปิ้งได้โดยสะดวก

ส่วนบริเวณชายหาดก็ร่มรื่น แถวๆหาดพัทยาเหนือเป็นบริเวณที่สงบกว่าส่วนอื่น นักท่องเที่ยวที่ต้องการความเป็นส่วนตัวนิยมไปเล่นน้ำพักผ่อน หรือเล่นกีฬาทางน้ำต่างๆ ส่วนชายหาดพัทยากลางไปถึงพัทยาใต้จะคึกคักคับคั่งกว่า เพราะเป็นย่านธุรกิจ ร้านค้า โรงแรม ห้างสรรพสินค้า ร้านอาหารของที่ระลึก และแหล่งบันเทิงครบวงจร

ที่ตั้ง : อยู่ห่างจากอำเภอเมืองชลบุรีประมาณ 50 กิโลเมตร และห่างจากกรุงเทพฯ 140 กิโลเมตร ช่วงระหว่างอำเภอบางละมุงและอำเภอสัตหีบ

การเดินทาง : รถยนต์ส่วนตัว จากกรุงเทพฯ ใช้ถนนสุขุมวิทเข้าสู่เมืองพัทยา มี 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ สุขุมวิท-พัทยาเหนือ (หลัก กม. 144) สุขุมวิท-พัทยากลาง (หลัก กม. 145-156) และสุขุมวิท-พัทยาใต้ (หลัก กม. 147) ทั้งสามสายจะไปพบกันที่ถนนเลียบหาดพัทยา โดยถนนที่ใช้ท่องเที่ยวย่านเมืองพัทยา คือ ถนนนาเกลือ ผ่านหาดวงอำมาตย์ ปราสาทสังฆกรรม ถนนเลียบชายหาด เป็นวันเวย์ผ่านพัทยาเหนือ พัทยากลาง และพัทยาใต้ ถนนพัทยาสาย 2 จะผ่านแหล่งบันเทิง ที่กิน ที่พักมากมาย ถนนเขาพระบาท เป็นทางไปเที่ยวชมวิวนาเขาพระบาทและต่อไปยังหาดจอมเทียนได้ หรือจากกรุงเทพฯใช้ทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 (Motorway) สายกรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา เริ่มต้นจากด่านพระราม 9 ไปออกที่อำเภอบางละมุง แล้วตรงสู่พัทยา ระยะทาง 124 กิโลเมตรรถโดยสารประจำทางจากกรุงเทพฯ ขึ้นได้ที่สถานีขนส่งสายตะวันออก (เอกมัย) และสถานีขนส่งหมอชิตใหม่ มีรถออกตลอดวัน รถไฟมีสายกรุงเทพฯ-พัทยา-พลูตาหลวง ออกจากสถานีรถไฟหัวลำโพง วันละ 1 เที่ยว เวลา 06.55 น. ถึงสถานีพัทยาเวลา 10.45 น. สถานีรถไฟพัทยาอยู่นอกเมืองพัทยาเชื่อมกับทางเข้าถนนพัทยานอก

(6) สวนเสือศรีราชา

สวนเสือศรีราชา (Sriracha Tiger Zoo) เป็นสถานที่จัดแสดงเสือโคร่งพันธุ์เบงกอลกว่า 200 ตัว รวมทั้งยังมีจระเข้อีกกว่า 100,000 ตัว และสัตว์อื่นๆอีกนานาชนิด นักท่องเที่ยวจะได้ชมการอยู่ร่วมกันของเสือกับหมูและสุนัข มีการแสดงจับจระเข้ การแสดงหมูวิ่งแข่ง ราชินีแมงป่อง ฯลฯ สวนเสือศรีราชาจัดตั้งขึ้นบนพื้นที่กว่า 250 ไร่ เมื่อวันที่ 23 เมษายน พ.ศ. 2540 โดยดำเนินงานอย่างมีมาตรฐานเพื่อพัฒนาพันธุ์สัตว์ อีกทั้งแหล่งท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และนันทนาการ พร้อมให้ความรู้กับนักท่องเที่ยวที่มาเยือน

ความโดดเด่นอีกอย่างหนึ่งของที่นี่ คือ โชว์ละครสัตว์ “Amazing Circus” เป็นการแสดงความสามารถของสัตว์ ประกอบด้วยการแสดงของเสือโคร่ง หมี ลิงชิมแปนซี โจ๊กเกอร์โชว์ ชมความสามารถของเสือโคร่งพันธุ์เบงกอลที่สามารถลอดบ่วงไฟ เดินบนสะพานเชือก ทำตามคำสั่งของครูฝึก และอีกหลายความสามารถ โดยโรงละครสัตว์นี้สามารถบรรจุผู้ชมได้มากถึง 1,500 คน

ที่ตั้ง : เลขที่ 341 หมู่ 3 กม. 20 ทางหลวงสาย 7 (ชลบุรี-พญาสายใหม่) ตำบล
หนองขาม อำเภอสรีราชา

การเดินทาง : อยู่ห่างจากตลาดศรีราชา (ทางไปโรงเรียนอัสสัมชัญศรีราชา) ไป
ตามทางหลวงหมายเลข 3241 ประมาณ 10 กิโลเมตร

(7) เกาะสีซัง

เกาะสีซัง เป็นเกาะขนาดใหญ่ที่มีฐานะเป็นอำเภอหนึ่งของชลบุรี เป็นที่จอดเรือ
สินค้านานาชาติ และเป็นเกาะนำท้องเที่ยวในบรรยากาศท้องถิ่น ซึ่งสามารถแวะท่องเที่ยวในวัน
เดียวหรือพักค้างคืนก็ได้ ชุมชนเกาะสีซังอยู่ทางด้านตะวันออกของเกาะ และเป็นพื้นที่ตั้งท่าเรือเท
ววงค์ (ท่าล่าง) รวมทั้งยังเป็นจุดเริ่มต้นการเดินทางด้วยรถสามล้อเครื่องหรือสกายแล็ปไปสู่จุด
ท่องเที่ยวต่างๆ บนเกาะ จุดท่องเที่ยวสำคัญบนเกาะสีซัง ได้แก่

ศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ ตั้งอยู่บนเขาคยาศิระ ห่างจากท่าเรือเทววงค์ไปทางด้านเหนือ
ของเกาะ เป็นสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ชาวเกาะสีซังให้ความเคารพนับถือ ลักษณะเป็นถ้ำซึ่งดัดแปลงเป็นศา
สนสถาน ที่ผสมผสานด้วยสถาปัตยกรรมจีนและไทย ภายในมีศาลเจ้าพ่อเฮ้งเจีย ศาลเจ้าแม่
กวนอิม วิหารพระสังกัจจายน์ ฯลฯ ช่วงเทศกาลตรุษจีนจะมีผู้คนมาบวงสรวงกันอย่างเนืองแน่น
เชื่อกันว่าถ้าใครได้มาไหว้ครบ 3 ครั้งใน 3 ปี จะร่ำรวย จากบริเวณศาลสามารถมองเห็นทิวทัศน์
บ้านเรือนด้านหน้าเกาะได้อย่างชัดเจน

รอยพระพุทธรบาท อยู่บนยอดเขาเหนือศาลเจ้าพ่อเขาใหญ่ จำลองขึ้นจากรอยพระ
พุทธรบาทที่สร้างขึ้นในสมัยพระเจ้าอโศกมหาราช เมื่อปี พ.ศ. 500 มีความยาวสองเศษ ทำจาก
หินชนวน สมเด็จฯ กรมพระยาดำรงราชานุภาพทรงนำมาจากวัดพุทธคยา ประเทศอินเดีย แล้ว
อัญเชิญไปประดิษฐานไว้บนยอดเขา นอกจากนี้ยังมีพระบรมสารีริกธาตุให้สักการบูชาอีกด้วย จุด
ชมวิวยอดเขาพระพุทธรบาทสามารถชมอาทิตย์อัสดงได้งดงามมาก เพราะจะมองเห็นตัวเกาะสีซังทั้ง
เกาะ รวมถึงเกาะขามใหญ่ และทัศนียภาพทะเลโดยรอบ

ช่องเขาขาด และหาดหินกลม ตั้งอยู่ด้านหลังเกาะ ชาวบ้านจึงเรียกกันติดปากว่า
“หลังเกาะ” หากนั่งเรือผ่านจะเห็นเป็นช่องเขา ในบริเวณนี้มีสะพานสำหรับเดินชมทิวทัศน์ ซึ่ง
มองเห็นพระอาทิตย์อัสดงได้อย่างงดงาม นอกจากนี้ยังมีหาดหินกลมที่เต็มไปด้วยก้อนหินขนาด
ต่างๆมากมาย ในอดีตหาดหินกลมเคยเป็นสถานที่ตั้งพลับพลาที่ประทับชมทิวทัศน์ของรัชกาลที่ 5

ศิวาจารย์ ตั้งอยู่ข้างสนามฟุตบอลโรงเรียนเกาะสีซัง เป็นแผ่นหินขนาดใหญ่จารึก
เรื่องการสร้างพระราชฐานบนเกาะสีซัง

แก่งจัน ลักษณะเป็นศาลาโบราณ มีรูปมังกรและนกยูงประดับอยู่ตามยอด เกลย เป็นที่ประทับชั่วคราวของรัชกาลที่ 5 ครั้งพระองค์เสด็จประพาส ปัจจุบันได้รับการบูรณะขึ้นใหม่ จนกลับคืนความงามดังเดิม

พระจุฑาธุชราชฐาน อยู่ห่างจากท่าเรือเทววงศ์ลงมาทางใต้ของเกาะ สร้างขึ้นใน สมัยรัชกาลที่ 5 เพื่อเป็นที่ประทับฤดูร้อน ภายในบริเวณมีภูมิทัศน์สวยงาม ด้านหน้าเป็นชายหาด ท่าวัง ถัดขึ้นไปเป็นตึกวัฒนา พระตำหนักทรงปั้นหยา เรือนไม้ลวดลายขนมปังจิง ตึกผ่องศรีหรือ ศาลาแปดเหลี่ยม ตึกเขียว (เรือนมรดกสุทธิ) ตึกอภิรมย์ และวัดอภัยภูถ้ำก้นนิมิตบนยอดเขา ซึ่ง ก่อสร้างตามแบบสถาปัตยกรรมไทยผสมตะวันตก ส่วนพระราชวังทำด้วยไม้สักได้รื้อไปก่อสร้าง เป็นพระที่นั่งวิมานเมฆที่กรุงเทพฯ

หาดเขาถ้ำพัง อยู่ทางด้านตะวันตกของเกาะ เป็นชายหาดกว้าง สะอาด และ สวยงาม เม็ดทรายละเอียด น้ำใสสะอาดเหมาะแก่การลงเล่นน้ำ

วัดจุฬาทิศธรรมสภารามวรวิหาร เป็นพระอารามหลวงซึ่งรัชกาลที่ 5 โปรดเกล้าฯ ให้สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2435 เพื่อเฉลิมพระเกียรติสมเด็จพระเจ้าฟ้าจุฑาธุชธราดิลก ในวาระที่ประสูติ ณ เกาะสีชัง วัดนี้ตั้งอยู่บริเวณเชิงเขาาศิระ มีโบสถ์ หอระฆัง พระพุทธรูปจำลอง และพระ ประธานปางมารวิชัยที่งดงาม

ที่ตั้ง : อยู่ห่างจากชายฝั่งทะเลอำเภอศรีราชาประมาณ 12 กิโลเมตร

การเดินทาง : เดินทางโดยเรือเมล์จากศรีราชา ใช้เวลาประมาณ 45 นาที โดยขึ้น เรือได้ที่ท่าเรือจันทน์ ถนนเฉลิมพลในอำเภอศรีราชา มีเรือโดยสารไปเกาะสีชังทุกวัน ระหว่าง เวลา 07.00-20.00 น. ออกทุกๆชั่วโมง อัตราค่าโดยสาร คนละ 20 บาท และจากเกาะสีชังกลับเข้า ฝั่งศรีราชา มีเรือวิ่งตั้งแต่ 06.00-18.00 น. มีเรือออกทุกๆชั่วโมง

(8) Underwater World พัทยา

อันเดอร์วอเตอร์ เวิลด์ พัทยา (Underwater World Pattaya) เป็นสถานที่ ท่องเที่ยวซึ่งทำให้ผู้มาเยือนเหมือนกับได้เดินทางดำดิ่งลงสู่โลกใต้ทะเล โดยเริ่มจากชายฝั่งอันเป็น หาดทรายและแก่งหิน ลงลึกไปยังคงปะการังสีสนสดใส จนถึงท้องทะเลลึก นักท่องเที่ยวจะได้เข้า ชมในอุโมงค์ซึ่งสร้างเป็นทางลอดไปในอะควาเรียมขนาดใหญ่ ที่จำลองสภาพแวดล้อมธรรมชาติ ได้ทะเลไว้สวยงามและใกล้ชิด

อันเดอร์วอเตอร์ เวิลด์ พัทยา เปิดดำเนินการมาตั้งแต่วันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ. 2546 ในเนื้อที่ 12 ไร่ และมีสัตว์น้ำมากกว่า 4,500 ตัว จาก 200 กว่าชนิด โดยจัดแสดงสัตว์น้ำไว้ในอาคารได้อย่างน่าตื่นตาตื่นใจ มีการสร้างเป็นอุโมงค์กระจกใสที่ยาวมากกว่า 100 เมตร นับเป็น อุโมงค์กระจกใสที่ยาวที่สุดของเอเชีย มีสัตว์ทะเลหลายชนิดจัดแสดง ตั้งแต่สัตว์ขนาดเล็กอย่าง

ปลาการ์ตูน ม้าน้ำ ไปจนถึงสัตว์อย่างฉลาม กระเบนขนาดใหญ่ และนากเล็กเล็บสั้น เป็นต้น นอกจากนี้ยังมีบ่อสัมผัส (Touch Pool) ให้นักท่องเที่ยวจุ่มมือลงไปสัมผัสสัตว์ทะเลที่มีนิสัยเป็นมิตรบางชนิดได้อย่างปลอดภัย อาทิ ปลาดาว ฉลามกบ ฯลฯ

ที่ตั้ง : เลขที่ 22/22 หมู่ 11 หลัก กม. 151 ริมถนนสุขุมวิท ตำบลหนองปรือ อำเภอบางละมุง (ช่วงจอมเทียน)

การเดินทาง : อันเดอร์วอเตอร์ เวิลด์ พัทยา ตั้งอยู่ริมถนน สามารถเข้าถึงได้โดยสะดวก ทั้งรถยนต์ส่วนตัว และรถโดยสารประจำทาง

(9) ปราสาทสังฆกรรม

ปราสาทสังฆกรรม (Sanctuary of Truth) ตั้งอยู่ ณ บริเวณอ่าววงพระจันทร์ แหลมราชเวช ตำบลนาเกลือ ในเนื้อที่ 80 ไร่ งดงามด้วย “สถาปัตยกรรมไม้ขนาดใหญ่ที่สุดของโลก” ชาวบ้านโดยทั่วไปเรียกว่า “วังโบราณ” บ้างก็เรียกตามวัสดุของตัวอาคารว่า “ปราสาทไม้” แต่เจ้าของความคิดและผู้ดำเนินการก่อสร้าง คือ คุณเล็ก วิริยะพันธุ์ (ผู้ก่อตั้งเมืองโบราณ จังหวัดสมุทรปราการ) เรียกอาคารแห่งนี้ว่า “ปราสาทสังฆกรรม”

ปราสาทสังฆกรรมเริ่มก่อสร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2524 จวบจนปัจจุบันก็ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ ตัวปราสาทสร้างด้วยไม้ทั้งหมด ไม่มีโลหะหรือปูนเข้ามาปะปน ยกเว้นส่วนฐานที่เป็นคอนกรีต มีการใช้ระบบเข้าเดือยไม้แบบไทย หรือใส่สลักไม้ตามภูมิปัญญาโบราณ ตัวปราสาทเป็นทรงจัตุรมุข สูง 100 เมตร กว้าง 100 เมตร และสลักลวดลายอย่างวิจิตรพิสดาร ทั้งภายนอกและภายใน กล่าวกันว่างามดั่งเทพนิมิต สะท้อนแนวคิดนามธรรมออกมาแต่เป็นรูปธรรมให้สัมผัสได้ สื่อถึงความสำคัญของศาสนาและปรัชญาตะวันออก

ที่ตั้ง : เลขที่ 206/2 หมู่ 5 แหลมราชเวช อ่าววงพระจันทร์ ตำบลนาเกลือ อำเภอบางละมุง ห่างจากพัทยาใต้ประมาณ 5 กิโลเมตร

การเดินทาง : ทางเข้าอยู่บริเวณซอยนาเกลือ 12 ตรงเข้าไปจนเกือบสุดซอย มีซุ้มประตูขนาดใหญ่ของปราสาทสังฆกรรมอยู่ทางขวามือ

(10) สวนนงนุช

สวนนงนุช (Nong Nooch Tropical Botanical Garden) เป็นสถานที่พักผ่อนหย่อนใจในพื้นที่กว่า 1,500 ไร่ ภายในมีสวนไม้ดอกไม้ประดับนานาชนิด เช่น สวนกล้วยไม้ เฟิน สับปะรดสี สวนไม้พุ่มไม้ตัด สวนปาล์มจากทั่วทุกมุมโลก สวนตะบองเพชรและไม้อบน้ำ สวนบอนไซ สวนเฟื่องฟ้า สวนโมก สวนน้ำพุ สวนหิน สวนฝรั่ง สวนผีเสื้อ สวนรถไฟจำลอง สโตนเฮนจ์ ฯลฯ พร้อมทั้งพักผ่อนเรือไม้สักทรงไทย มีห้องประชุมสัมมนา สวนสัตว์ และศูนย์

แสดงศิลปวัฒนธรรมไทย ประกอบด้วยการฟ้อนรำพื้นเมือง ศิลปะการต่อสู้ป้องกันตัว กีฬาพื้นบ้าน และการแสดงของช้าง

เดิมพื้นที่สวนนงนุชเคยเป็นสวนผลไม้มาก่อน กระทั่งปี พ.ศ. 2497 คุณพิสิทธ์ และคุณนงนุช ต้นสัจจา ได้ซื้อที่ดินบริเวณนี้ไว้ แล้วจัดเป็นสวนให้ประชาชนเข้าชม โดยเปิดอย่างเป็นทางการเมื่อปี พ.ศ. 2523 ปัจจุบันนี้สวนนงนุชกลายเป็นสถานที่ท่องเที่ยวระดับแนวหน้าในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีนักท่องเที่ยวจากทั่วทุกมุมโลกเข้าเยี่ยมชมประมาณวันละ 2,000 คน

ที่ตั้ง : เลขที่ 34/1 หมู่ 7 นาจอมเทียน อำเภอสัตหีบ

การเดินทาง : อยู่ห่างจากปากทางเข้าพัทยาใต้ 18 กิโลเมตร โดยแยกซ้ายจากถนนสุขุมวิท บริเวณ กม. 163 เข้าไปประมาณ 3.5 กิโลเมตร

(11) เกาะล้าน

เกาะล้าน เป็นเกาะที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวมานานหลายสิบปีแล้ว เนื่องจากอยู่ใกล้กับพัทยา จึงเดินทางถึงกันได้โดยสะดวก ตัวเกาะล้านมีความยาว 5 กิโลเมตร กว้าง 2 กิโลเมตร มีชายหาดที่สวยงามหลายแห่ง ส่วนใหญ่คึกคักไปด้วยนักท่องเที่ยวที่มาเล่นน้ำ ดูปะการัง เล่นกีฬาทางน้ำ เช่น เรือลากรัม (พาราเซลลิ่ง) เรือสกี สกู๊ตเตอร์ โดยเฉพาะที่หาดตาแหวน หาดทองกลาง หาดนวล และหาดเทียน ส่วนหาดแสมบรรยากาศเงียบสงบกว่าหาดอื่น บริเวณเกาะล้านและเกาะเล็กๆโดยรอบ อย่างเกาะครก-เกาะสาก เป็นแหล่งดำน้ำดูปะการัง ทั้งแบบน้ำตื้นและน้ำลึก รวมทั้งยังเป็นสถานที่ฝึกเรียนดำน้ำ และแหล่งตกปลาที่สำคัญ

จุดท่องเที่ยวสำคัญบนเกาะล้าน ได้แก่

ท่าหน้าบ้าน เป็นท่าเรือของชุมชนเกาะล้าน ซึ่งนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเรือเมล์ จะไปถึง เมื่อมองย้อนกลับไปฝั่งจะเห็นเมืองพัทยาและหาดจอมเทียนที่มีตึกสูงเรียงรายตลอดแนวชายฝั่ง นับเป็นจุดชมเมืองพัทยาที่สวยงามแปลกตาไปอีกแบบหนึ่ง

หาดแสม เป็นหาดทรายขาวเนียนละเอียดทอดยาวประมาณ 800 เมตร เป็นแหล่งดำน้ำดูปะการังที่ดี ในอดีตเคยมีการพบแร่ทองคำและเป็นที่มาของชื่อแหลมทอง ทางหัวหาดด้านเหนือมีศาลเจ้าแม่แหลมทองที่ชาวเกาะล้านเคารพสักการะ

หาดเทียน อยู่ด้านเหนือของแหลมทอง ชายหาดหันหน้าตรงหัวเกาะไม้ ตัวหาดทรายขาวยาว 500 เมตร ริมหาดมีต้นไม้ร่มรื่น และเป็นแหล่งดำน้ำตื้นที่สวยงาม

หาดตาแหวน เป็นหาดที่มีความสวยงาม ทรายขาวเนียนละเอียดทอดยาว 800 เมตร น้ำใส คึกคักด้วยนักท่องเที่ยวและเครื่องเล่นทางน้ำ เป็นจุดหลักของกลุ่มทัวร์ที่มาลงเล่นน้ำ และกินอาหาร ไม่เหมาะสำหรับนักท่องเที่ยวที่รักสงบ ถ้าสนใจควรวาโอกาสไปเที่ยวหลัง 16.00 น. เมื่อกรุ๊ปทัวร์เดินทางกลับหมดแล้ว

หาดทองหลาง อยู่ต่อเนื่องกับหาดตาแหวนทางด้านทิศเหนือ โดยมีแหลมหินก้อน อยู่ แต่ทางรถยนต์ต้องเข้าถนนละเส้นทางกัน บรรยากาศของหาดนี้มักคึกคักไปด้วยกรุ๊ปทัวร์คล้าย หาดตาแหวน แต่เบาบางกว่า ชายหาดมีความยาวประมาณ 500 เมตร

หาดสังวาล เป็นชายหาดเล็กๆ ยาวเพียง 150 เมตร มีหาดทรายขาวละเอียดและ น้ำใส เหนือชายหาดร่มรื่นด้วยต้นไม้ใหญ่ นับเป็นชายหาดที่เหมาะสมสำหรับคนรักสงบอย่างแท้จริง

หาดนวล อยู่ในส่วนใต้สุดของเกาะล้าน ตัวหาดยาวประมาณ 350 เมตร ทรายไม่ ขาวสวยเหมือนหาดอื่น แต่เป็นจุดดำน้ำตื้นที่ดี และเป็นบริเวณที่พบแร่ศักดิ์สิทธิ์ที่ชาวเกาะล้านเชื่อ ว่าเป็นเหล็กไหลชนิดหนึ่ง นิยมนำมาทำเครื่องรางพดติดตัว เพื่อให้แคล้วคลาดจากอันตรายต่างๆ

เกาะสาก-เกาะครก เกาะสากเป็นเกาะเล็กๆ รูปเกือบม้ายู่ทางเหนือของเกาะล้าน ห่างกันเพียง 600 เมตร มีหาดทรายขาวสวยยาวประมาณ 250 เมตร อยู่ด้านเหนือของเกาะ สงบ เงียบเป็นส่วนตัวมาก ต้องเหมาเรือจากเกาะล้านไป หรือเหมาจากพัทยานาคาเท่ากับไปเกาะล้าน มี บ้านพักเปิดบริการ แต่ต้องโทร. จองล่วงหน้าประมาณ 1 สัปดาห์ นอกจากนี้ยังควรเตรียมอาหารสด และเครื่องปรุงไปด้วย ส่วนเครื่องครัวที่บ้านพักมีให้สำหรับที่เกาะครกนั้นมีหาดทรายเล็กๆ ไม่ เหมาะสำหรับลงเล่นน้ำ แต่นักท่องเที่ยวนิยมดำน้ำดูปะการัง ซึ่งอาจไม่คุ้มกับค่าเหมาเรือไป

ที่ตั้ง : ตั้งอยู่ห่างจากชายฝั่งออกไปราว 7.5 กิโลเมตร

การเดินทาง : นั่งเรือโดยสารประมาณ 45 นาที แต่ถ้าเป็นเรือเร็วใช้เวลาเพียง 15 นาที มีเรือโดยสารออกจากท่าพญาใต้ไปเกาะล้านทุกวัน เที่ยวไป ตั้งแต่เวลา 10.00-18.30 น. เที่ยวกลับ มี 2 รอบ เวลา 12.00 น. และ 14.00 น. อัตราค่าโดยสาร คนละ 20 บาท ที่เกาะล้านเรือ จอดบริเวณท่าหน้าบ้าน หากเดินทางต่อไปชายหาดอื่น สามารถเช่าเรือหางยาวหรือรถรับจ้าง นอกจากนี้ยังมีบริการเรือเร็วให้เช่าอยู่ทั่วไปตามชายหาดพญา อัตราค่าเช่าประมาณ 1,500-2,000 บาท สามารถแวะเที่ยวได้หลายหาด แล้วแต่จะตกลงกัน

(12) เขาชีจรรย์

เขาชีจรรย์ เป็นเขาหินปูน เดิมมีการระเบิดหินนำไปใช้ในการก่อสร้าง ต่อมา สมเด็จพระญาณสังวร ทรงเสียดายลักษณะภูมิทัศน์อันสง่างามของเขาภูนี้ จึงมีพระดำริที่จะ อนุรักษ์ไว้ และได้ดำเนินการสร้างพระพุทธรูปแกะสลักในลักษณะของพระพุทธรูปที่ใหญ่ที่สุดในโลก เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว เนื่องในวโรกาสมหามงคลทรงครองสิริ ราชสมบัติครบ 50 ปี ใน พ.ศ. 2539 โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวพระราชทานนาม พระพุทธรูปนี้ว่า “พระพุทธรูปมหาวิรุฒตโมภาสศาสดา” แปลว่า “พระพุทธรูปเจ้าทรงเป็นศาสดาที่ รุ่งเรืองสว่างประเสริฐดุจดั่งมหาวิรุฒ”

พระพุทธรูปและสลักหน้าผาเขาจิจรรย์เป็นพระพุทธรูปปางมารวิชัย เลียนแบบพระพุทธรูปราชูปถัมภ์ ศิลปะสุโขทัยผสมล้านนา มีความสูง 109 เมตร หน้าตักกว้าง 70 เมตร ฐานบัวหรือบัลลังก์สูง 21 เมตร รวมความสูงขององค์พระและบัลลังก์ทั้งสิ้น 130 เมตร โดยเป็นการระเบิดเจาะเนื้อหินให้เป็นลายเส้น แล้วใช้โมเสกทองประดับเข้าไปตามรอยเส้น เมื่อแสงอาทิตย์ส่องมาต้องหน้าผา จึงเกิดประกายสีทองราวกับองค์พระกำลังเปล่งประกาย ด้านหน้าองค์พระมีลานอเนกประสงค์ สวนร่มรื่น สระบัว และสวนหิน ในเนื้อที่ 15 ไร่

ที่ตั้ง : บ้านเขาจิจรรย์ อำเภอสตึก ตำบลห่างจากวัดญาณสังวราราม ไปประมาณ 5 กิโลเมตร

การเดินทาง : จากวัดญาณสังวราราม ไปตามทางเดียวกับวิหารเขียน ผ่านวิหารเขียนไปตามเส้นทางหลัก และมีป้ายบอกทางไปอีก 3 กิโลเมตร หรือจากถนนสุขุมวิท เข้าทางแยกที่เลขแยกวัดญาณสังวรารามไปราว 500 เมตร เส้นทางจะตรงถึงเขาจิจรรย์ ระยะทางจากถนนสุขุมวิท 6 กิโลเมตร

(13) ฐานทัพเรือสตึก

ฐานทัพเรือสตึกเป็นบ้านของราชานาวีที่ใหญ่ที่สุดในฝั่งอ่าวไทย ถือกำเนิดขึ้นจากพระราชดำริในพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อ พ.ศ. 2457 ครั้งประพาสเลียบชายฝั่งทะเลตะวันออก ได้ทอดพระเนตรเห็นว่าชายฝั่งบริเวณนี้มีชัยภูมิดีเยี่ยม สามารถสร้างฐานจอดเรือรบได้ จวบจนปัจจุบันฐานทัพเรือสตึกได้พัฒนา และเปิดพื้นที่บางส่วนให้ประชาชนได้เข้ามาท่องเที่ยว เช่น

หาดตงตาล เป็นชายหาดโค้งยาวไปตามขอบอ่าวสตึก โดยเริ่มตั้งแต่ที่ว่าการอำเภอสตึกเข้าไปในกองเรือยุทธการ ริมชายหาดเรียงรายไปด้วยต้นตาลขนาดใหญ่ ประชาชนทั่วไปนิยมมานั่งพักผ่อน ชมอาทิตย์อันแดง และรับประทานอาหาร นอกจากนี้เวียงทะเลด้านหน้าหาดยังเหมาะสำหรับการเล่นเรือใบและวินด์เซิร์ฟ

ท่าเทียบเรือจุกเสม็ด เป็นท่าเรือน้ำลึกซึ่งกองทัพเรือใช้เป็นท่าจอดเรือรบสำคัญหลายลำ ไม่ว่าจะเป็นเรือหลวงจักรีนฤเบศร เรือหลวงสิมิลัน และเรือหลวงพระพุทธรูปอดฟ้า นักท่องเที่ยวสามารถเข้าไปชมและถ่ายภาพได้เฉพาะพื้นที่ที่กำหนด คือ บริเวณท่าเรือ รวมถึงศาลฟ้าของเรือหลวงจักรีนฤเบศร แต่อย่างไรก็ตาม บางช่วงเวลาเรือเหล่านี้จะออกปฏิบัติหน้าที่ จึงควรสอบถามไปล่วงหน้าก่อน

หาดนางรำ-หาดนางรอง อยู่ใกล้ท่าเทียบเรือจุกเสม็ด โดยแยกจากทางหลวงหมายเลข 3 เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข 3126 ไปประมาณ 5 กิโลเมตร ถ้าตรงเข้าไปจนถึงก็จะถึงท่าเทียบเรือจุกเสม็ด แต่ถ้าเลี้ยวซ้ายไปอีกเพียงเล็กน้อยก็จะถึงหาดนางรำ-หาดนางรอง โดยหาด

นางรำมีความยาวประมาณ 500 เมตร เนื้อทรายขาวละเอียดเนียน ริมหาดมีป่าสนร่มรื่น พร้อมร้านอาหารและบ้านพัก หน้าหาดไม้ลี้กจึงเหมาะลงเล่นน้ำหรือเล่นเรือใบ ส่วนหาดนางรองอยู่ติดกัน เป็นแนวหาดสั้นๆที่เงียบสงบกว่า ริมหาดมีโขดหิน ทรายขาว และน้ำใสดี

เขาแหลมปู่เจ้า ตั้งอยู่บริเวณใต้สุดของโค้งอ่าวเตยงาม สามารถขับรถขึ้นไปได้ เพื่อสักการะศาลกรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ซึ่งสร้างขึ้นเมื่อ พ.ศ. 2503 ใกล้ๆกันมีกระโจมไฟชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ลักษณะเป็นประภาคารรูปครึ่งวงกลมสูง 19.50 เมตร ใช้ส่องสว่างให้เป็นจุดสังเกตแก่คนเรือในยามค่ำคืน โดยทหารเรือต่างขนานนามให้ว่า “ดวงประทีปแห่งท้องทะเลไทย” นอกจากนี้ยังมีจุดชมวิวเขาแหลมปู่เจ้า ที่สามารถมองเห็นอ่าวสัทธิ์ อ่าวเตยงาม เกาะพระ เกาะเตาหม้อ รวมถึงอ่าวไทยได้อย่างงดงาม

ศูนย์อนุรักษ์พันธุ์เต่าทะเล ตั้งอยู่ริมหาดจุกเสม็ด ในเขตหน่วยบัญชาการต่อสู้ อากาศยานและรักษาฝั่ง เป็นศูนย์เพาะเลี้ยงและอนุบาลลูกเต่าทะเลที่ได้จากเกาะคราม โดยนำมาอนุบาลไว้ 3-6 เดือน แล้วจึงปล่อยคืนสู่ทะเล ศูนย์นี้ประกอบด้วย 3 ส่วน คือ อาคารนิทรรศการ อนุบาลเต่า และบ่ออนุบาลลูกเต่าทะเล เปิดให้เข้าชมตั้งแต่เวลา 08.00-16.30 น. ทุกวัน โดยไม่เสียค่าใช้จ่ายใดๆ

อ่าวเตยงาม (อ่าวนาวิกโยธิน) เดิมชื่ออ่าวตากัน หรืออ่าวทุ่งไก่อ๊ต เป็นหาดทรายขาวละเอียดเนื้อเนียนติดกับท้องทะเลสีคราม ยาวประมาณ 2 กิโลเมตร ในอดีตริมหาดเต็มไปด้วยต้นเตยทะเล ซึ่งยังพบบทเห็นได้ในปัจจุบัน อ่าวเตยงามนี้ไม่ลาดเอียงมาก น้ำไม่ลึก จึงเหมาะจะลงเล่นน้ำ ชาวจีนเชื่อว่าอ่าวเตยงามคือ “สะดือมังกร” เพราะน้ำในอ่าวจะไหลเวียนจากแหลมปู่เจ้าเข้าสู่อ่าว นับเป็นจุดก่อเกิดพลังธรรมชาติ นอกจากนี้ที่นี่ยังมีอนุสรณ์สถาน ซึ่งพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวได้ทรงเรือใบเข้าอ่าวไทยจากอำเภอหัวหิน มาถึงอ่าวเตยงาม เมื่อวันที่ 19 เมษายน พ.ศ. 2509 เป็นระยะทางกว่า 60 ไมล์ทะเล เพียงลำพังพระองค์เดียว

พิพิธภัณฑ์นาวิกโยธิน ตั้งอยู่ที่อ่าวเตยงาม เป็นอาคารชั้นเดียวใช้จัดแสดงประวัติความเป็นมาของราชนาวีไทย ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เปิดให้เข้าชมทุกวัน ตั้งแต่เวลา 09.00-12.00 น. และ 13.00-16.00 น. โดยไม่เสียค่าเข้าชม ภายในอาคารแบ่งเป็น 6 ห้องจัดแสดง และมีสวนกลางแจ้งด้วย

หาดทรายแก้ว ตั้งอยู่ภายในเขตโรงเรียนชุมพลทหารเรือ เป็นหาดทรายที่สวยที่สุดช่วงหนึ่งของสัทธิ์ เพราะมีเนื้อทรายขาวสะอาดเนื้อเนียนทอดยาวกว่า 1 กิโลเมตร อีกทั้งน้ำทะเลมีสีครามสดใส ริมหาดมีบ้านพัก ร้านอาหาร นวดแผนไทย และกิจกรรมทางน้ำหลากหลาย

ที่ตั้ง : เขตอำเภอสัทธิ์

การเดินทาง : จากอำเภอเมืองชลบุรี ใช้ทางหลวงหมายเลข 3 ประมาณ 86 กิโลเมตร จนถึงตัวอำเภอสัตหีบ จากนั้นวิ่งเข้าถนนเส้นเลียบบหาด จนเข้าสู่เขตทหารเรือ

(14) วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร

วัดญาณสังวรารามวรมหาวิหาร เป็นพระอารามหลวงที่สร้างขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2519 เพื่อถวายสมเด็จพระญาณสังวรฯ สมเด็จพระสังฆราช และต่อมาพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงรับเป็นองค์อุปถัมภ์ บริเวณทางเข้าวัดมีศาลานานาชาติ ซึ่งเป็นสถาปัตยกรรมประจำชาติของประเทศต่างๆ ตั้งอยู่เรียงรายริมสระน้ำ ภายในบริเวณวัดมีมณฑปประดิษฐานรอยพระพุทธรูปปางจำลอง พระเจดีย์ใหญ่บรรจุพระบรมสารีริกธาตุของพระสัมมาสัมพุทธเจ้า และพระธาตุของพระอรหันต์สาวก วิหารพระญาณเรศร์ วิหารพระศรีอริยมตไตรย พระพุทธไพรีพินาศ ฯลฯ และด้วยสภาพภูมิศาสตร์ที่ตัววัดตั้งอยู่บนเนินเขาสูง จึงสามารถมองออกไปเห็นทัศนียภาพของเขตวัดจรดเมืองพัทยาได้กว้างไกลสุดสายตา

ที่ตั้ง : อยู่ริมอ่างเก็บน้ำบ้านอำเภอ อำเภอสัตหีบ ห่างจากหาดจอมเทียนประมาณ 15 กิโลเมตร

การเดินทาง : จากหาดจอมเทียนหรือพัทยาไปตามถนนสุขุมวิท มุ่งหน้าอำเภอสัตหีบ ผ่านชุมชนบ้านอำเภอไปเล็กน้อย สังเกตหลัก กม. 160 เลขไปอีกราว 500 เมตร เลี้ยวซ้ายไปตามป้ายบอกทางไปวัดญาณฯ อีก 5 กิโลเมตร

(15) สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา

สถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล มหาวิทยาลัยบูรพา เป็นพิพิธภัณฑ์สัตว์น้ำที่มีชื่อเสียงมานานหลายสิบปีแล้ว โดยเฉพาะมีตู้กระจกขนาดใหญ่ที่เรียกว่าอะควาเรียม เลี้ยงปลาทะเลและสิ่งมีชีวิตหลากหลายชนิดหลากสีไว้ให้ชม สถาบันแห่งนี้มีเนื้อที่ราว 30 ไร่ ภายในแบ่งออกเป็น 3 ส่วน คือ พิพิธภัณฑ์วิทยาศาสตร์ทางทะเล สถานเลี้ยงสัตว์น้ำเค็มไว้จัดแสดง และห้องปฏิบัติการวิจัยวิทยาศาสตร์ทางทะเล (ส่วนนี้ไม่เปิดให้นักท่องเที่ยวเข้าชม)

อะควาเรียมหรือตู้กระจกแสดงสัตว์น้ำของที่นี่อยู่บริเวณชั้นล่างของอาคาร โดยมีเส้นทางเป็นวงรอบไม่ย้อนกลับทางเดิมจัดไว้ให้ชม ปัจจุบันมีตู้กระจกอยู่มากถึง 43 ตู้ ตั้งแต่ตู้ขนาดเล็กบรรจุน้ำ 500 ลิตร ไปถึงขนาดมหึมาบรรจุน้ำ 2 แสนลิตร โดยจัดแสดงเริ่มตั้งแต่สัตว์ชายฝั่งทะเล ไปจนถึงสิ่งมีชีวิตในแนวปะการัง และเขตทะเลลึก อาทิ เต่าทะเล ฉลาม ปลาการ์ตูน ดอกไม้ทะเล ปลานกแก้ว ปลาผีเสื้อ ปลากระรัง ปลาข้างเหลือง ม้าน้ำ ปลาสิงโต ปลาปักเป้า ปลาไหลทะเล กุ้งพยาบาล ปูชนิดต่างๆ ปลาดาว กระเบน หอยเม่น ฯลฯ นับเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่เหมาะสมสำหรับการมาเป็นครอบครัว เพื่อร่วมกันเรียนรู้เกี่ยวกับธรรมชาติ

ปัจจุบันด้านหลังสถาบันวิทยาศาสตร์ทางทะเล กำลังมีการจัดสร้างอาคาร “โครงการโลกใต้ทะเล” โดยองค์การบริหารส่วนจังหวัด คาดว่าจะเปิดให้เข้าชมได้ในปลายปี พ.ศ. 2522 นี้ และน่าจะกลายเป็นแหล่งเรียนรู้เกี่ยวกับระบบนิเวศของโลกใต้ทะเลที่สำคัญอีกแห่งหนึ่งของไทยในอนาคต

ที่ตั้ง : เลขที่ 169 ถนนลงหาดบางแสน ตำบลแสนสุข อำเภอเมืองชลบุรี ตั้งอยู่ด้านหน้าทางเข้าของมหาวิทยาลัยบูรพา ก่อนถึงหาดบางแสน 1 กิโลเมตร และห่างจากตัวเมืองชลบุรีประมาณ 12 กิโลเมตร

การเดินทาง : ผู้ที่ไม่มีรถยนต์ส่วนตัว สามารถขึ้นรถประจำทางสายชลบุรี-บางแสน-หนองมน จากนั้นลงต่อรถสองแถวเข้าหาดบางแสน แล้วลงที่ด้านหน้าของมหาวิทยาลัยบูรพา

(16) เมืองจำลองสยาม

เมืองจำลองสยาม (Mini Siam) เริ่มต้นโครงการด้วยการค้นคว้าข้อมูลตั้งแต่ปี พ.ศ. 2528 เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2529 ปัจจุบันเป็นสถานที่จำลองปูชนียสถานและโบราณสถานที่สำคัญของทั้งไทยและต่างประเทศ ด้วยอัตราส่วนย่อ 1 ต่อ 25 โดยแบ่งเป็นเมืองจำลองสยาม และเมืองจำลองยุโรป ภายในพื้นที่ขนาด 29 ไร่ เช่น วัดพระศรีรัตนศาสดาราม วัดมหาธาตุสุโขทัย อุทยานประวัติศาสตร์อยุธยา อนุสาวรีย์ประชาธิปไตย อนุสาวรีย์ชัยสมรภูมิ สะพานข้ามแม่น้ำแคว สะพานพระราม 9 ปราสาทหินพิมาย วัดอรุณราชวราราม สะพานท้าวเวรภัย วัดจตุรพักตรพิมาน หอไอเฟล หอเอนพีซ่า และเทพีเสรีภาพ เป็นต้น มาเที่ยวที่นี่เพียงแห่งเดียว จึงเหมือนกับได้เดินทางทั่วไทยและทั่วโลกภายในวันเดียว

ที่ตั้ง : ริมถนนสุขุมวิท หลัก กม. 143 อำเภอบางละมุง ถ้ามายังจากเมืองชลบุรีจะอยู่ช่วงก่อนถึงแยกเลี้ยวเข้าพัทยาเหนือ

การเดินทาง : สามารถมาถึงได้โดยสะดวก ทั้งรถยนต์ส่วนตัวและรถประจำทางสายชลบุรี-พัทยา เนื่องจากตั้งอยู่ริมถนนใหญ่ เมื่อลงรถแล้วก็สามารถเข้าไปซื้อบัตร แล้วเข้าสู่ส่วนจัดแสดงได้เลย

(17) วิหารเซียน

วิหารเซียน (อนเนกกุลศาลา) เป็นแหล่งรวมงานศิลปะไทย-จีนชั้นสูงที่สำคัญยิ่งของประเทศไทย อาคารใหญ่มีรูปทรงเป็นวิหารแบบจีนสูงสามชั้น มีกลุ่มศาลาเก๋งเป็นบริวารโดยรอบ การจัดวางตำแหน่งของสิ่งปลูกสร้างมีทิศทางถูกต้องตามหลักวิชาภูมิลักษณะหรือฮวงจุ้ย ส่วนการประดับตกแต่งภายในอาคารเป็นไปตามคตินิยมและความเชื่อทางเทววิทยาของชาวจีน จึงเป็นงานที่มีเอกลักษณ์เฉพาะตัวอย่างสูง

วิหารเขียนมีชื่อภาษาจีนว่า “ต้า ผู้ อี้” เริ่มก่อสร้างเมื่อปี พ.ศ. 2531 เพื่อเฉลิมพระเกียรติพระบาทสมเด็จพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ในวาระที่ทรงเจริญพระชนมพรรษาครบ 5 รอบ โดยอาจารย์สง่า กุลกอบเกียรติ ได้รับพระบรมราชานุญาตให้ก่อสร้างวิหารเขียนขึ้นในบริเวณโครงการพัฒนาพื้นที่วัดญาณสังวราราม อันเนื่องมาจากพระราชดำริ ใช้พื้นที่ประมาณ 7 ไร่ การดำเนินงานในครั้งนี้นี้พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้พระราชทานฤกษ์ในการก่อสร้าง และพระราชทานนามอาคารว่า “อเนกกุศลศาลา” การก่อสร้างใช้เวลา 4 ปี 6 เดือน โดยพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ได้เสด็จพระราชดำเนินมาทรงเปิดเมื่อวันที่ 24 ธันวาคม พ.ศ. 2536 มีสถานที่สำคัญ เช่น หอเขียนหรือหอกลางเป็นที่ประดิษฐานรูปหล่อปิดทองของลือท่งปิง พิพิธภัณฑจัดแสดงศิลปะจีนและวัตถุโบราณล้ำค่า รวมถึงรูปสลักหินแกรนิตขนาดใหญ่จากจีนหลายสิบชิ้น เป็นต้น

ที่ตั้ง : อยู่ใกล้วัดญาณสังวราราม ริมอ่างเก็บน้ำบ้านอำเภอ ห่างจากวัดญาณฯ ประมาณ 2 กิโลเมตร

การเดินทาง : ใช้เส้นทางเดียวกับที่ไปวัดญาณสังวราราม มีทางแยกขวามืออ่างเก็บน้ำบ้านอำเภอ ช่วงก่อนถึงวัดญาณฯ ประมาณ 500 เมตร เลี้ยวขวาไปตามป้ายบอกทางจะเห็นอาคารทรงจีนโดดเด่นอยู่ริมฝั่งตรงข้าม

(18) เขาพิงญา

เขาพิงญา หรือเขาพิงญา หรือเขาพิงญา มีจุดชมวิวซึ่งสามารถมองเห็นเมืองพิงญาได้ทั้งหมด อยู่ในเขตของสถานีวิทยุโทรทัศน์ สทท. 5 พงษ์ เปิดให้เข้าชมได้ตั้งแต่เช้าตรู่จนถึงดึก มีนักท่องเที่ยวขึ้นไปชมวิวกันเป็นจำนวนมาก โดยจุดสำคัญของเขาพิงญามี 2 แห่งด้วยกัน คือ

ยอดเขาพิงญา มีลานชมวิวกว้างและม้านั่งโดยรอบ พร้อมกล้องส่องทางไกลแบบหยอดเหรียญ จากจุดนี้สามารถเห็นเมืองพิงญาได้อย่างกว้างไกล ทั้งตึกสูง บ้านเรือนหนาแน่น เรือท่องเที่ยวที่จอดลอยลำอยู่ในอ่าวพิงญา รวมทั้งเห็นเกาะล้าน บรรยากาศชวนเพลิดเพลิน ลมเย็นสบาย ในช่วงค่ำจะเห็นแสงไฟของเมืองพิงญาสว่างไสว

อนุสาวรีย์กรมหลวงชุมพรเขตอุดมศักดิ์ ตั้งอยู่บริเวณเดียวกับลานชมวิว เป็นประติมากรรมรูปหล่อเหมือนจริง สีดำสนิท ในเครื่องแบบทหารเรือเต็มยศพลเรือเอก มีผู้คนมากราบไหว้ตลอดทั้งวัน

ที่ตั้ง : ยอดเขาพิงญา พงษ์ใต้ ห่างจากย่านเมืองพิงญา 2 กิโลเมตร

การเดินทาง : ไปตามถนนพิงญาสาย 2 มุ่งหน้าทิศใต้ผ่านแยกไปหาดจอมเทียน จากนั้นตรงต่อไปขึ้นเขาชันผ่านสวนเฉลิมพระเกียรติ จนถึงสามแยกบนเขาที่มีป้ายมดำวาง เลี้ยวขวาจะพบ

กับทางขึ้นเขาพิทยายูด้านขวา มีถนนไปจนถึงยอดเขา ซึ่งเป็นที่ตั้งของสถานีวิทยุ สท. 5 จอดรถไว้ได้ทั้งในและนอกสถานี

(19) ศูนย์ศึกษาธรรมชาติและอนุรักษ์ป่าชายเลน เพื่อการท่องเที่ยวเชิงนิเวศ

จังหวัดชลบุรี

ศูนย์ศึกษาธรรมชาติและอนุรักษ์ป่าชายเลนฯ มีเนื้อที่ประมาณ 300 ไร่ จัดเป็นพื้นที่ป่าชายเลนที่สมบูรณ์ที่สุดผืนสุดท้ายของจังหวัดชลบุรีที่หลงเหลืออยู่ โดยทางสำนักงานป่าไม้จังหวัดชลบุรี ได้จัดสร้างศูนย์ฯ นี้ขึ้น เพื่ออนุรักษ์ผืนป่าให้คงอยู่ พร้อมให้ความรู้ประชาชนควบคู่กันไปด้วย มีการจัดทำเส้นทางเดินศึกษาธรรมชาติเป็นสะพาน ไม้ยาว 2,300 เมตร ซึ่งจัดเป็นสะพานไม้ที่ยาวที่สุดในประเทศไทย และมีสวนสุขภาพบริเวณด้านหน้าของศูนย์ฯ เพื่อให้ประชาชนทั่วไปได้มาออกกำลังกาย

นอกจากผู้เข้าชมจะได้พบเห็นคงคืน โกงกางที่ขึ้นอยู่อย่างหนาแน่น และช่วยกำบังคลื่นลมทะเลได้เป็นอย่างดีแล้ว เรือนรากโกงกางเหล่านี้ยังกลายเป็นแหล่งอนุบาลสัตว์น้ำ อีกทั้งช่วยดักให้สารอินทรีย์ในน้ำตกตะกอนได้อีกด้วย ถ้าสังเกตให้ดีจะพบหอย ลูกปลา ปลาตีน ปู ก้ามดาบ กุ้ง นกกินเปี้ยว รวมถึงปูพันธุ์ใหม่ชื่อ “หยกฟ้า” และมีนกยางบินวนเวียนมาดักข่มจับปลาเป็นอาหารด้วย

ที่ตั้ง : หมู่ 3 ตำบลเสม็ด อำเภอเมืองชลบุรี ถนนเลียบรินป่าชายเลน

การเดินทาง : จากถนนสุขุมวิท เลี้ยวขวาที่แยกศรีฯ จนถึงถนนเลียบรินป่าชายเลนแล้ว เลี้ยวซ้าย ศูนย์ฯ อยู่ตรงข้ามกับสำนักงานป่าไม้จังหวัดชลบุรี

2.2.8 อุตสาหกรรม

(1) ท่าเรือแหลมฉบัง

ท่าเรือน้ำลึกแหลมฉบัง เป็นท่าเรือหลักในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ตั้งอยู่ในเขตเทศบาลนครแหลมฉบัง อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี อยู่ภายใต้การดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทยในเรื่องการบริหารท่าเรือโดยรวม และมีเอกชนรับผิดชอบในเรื่องปฏิบัติการ เปิดดำเนินการท่าเทียบเรือ B1 เป็นท่าแรกเมื่อวันที่ 21 มกราคม พ.ศ. 2534 โดยท่าเรือแหลมฉบังได้รับการสนับสนุนส่งเสริมจากรัฐบาลในการเป็นท่าเรือหลักของประเทศแทนท่าเรือกรุงเทพฯ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2539 ในปี พ.ศ. 2551 มีปริมาณขนถ่ายสินค้าทั้งสิ้น 4,629,244.70 เมตริกตัน มีปริมาณเรือเทียบท่ากว่า 8,118 ลำ

บริเวณโดยรอบท่าเรือแหลมฉบังได้รับการพัฒนาให้เป็น เขตเศรษฐกิจแหลมฉบัง ซึ่งมีการพัฒนาที่พักอาศัย สาธารณูปโภค การคมนาคมขนส่ง นิคมอุตสาหกรรม ตลอดจนศูนย์ราชการ เพื่อการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเศรษฐกิจที่สำคัญในอนาคต

(2) ครกหินอ่างศิลา

ครกหินอ่างศิลา ได้รับความนิยมนอย่างมากจนกลายเป็นสัญลักษณ์ของชาวตำบลอ่างศิลา ตั้งแต่อดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากครกหินอ่างศิลามีจุดเด่นอยู่ที่หินมีความแข็งแกร่ง ดำแล้วไม่เป็นทราย และมีสีขาวนวล หรือเหลืองอ่อน เนื่องจากลักษณะภูมิประเทศตำบลอ่างศิลาประกอบด้วยหินอัคนี เป็นประเภทหินแกรนิต และหินทราย หินแกรนิตที่พบแทรกตัวขึ้นมาสลับระหว่างหินชั้น ซึ่งพบมากตามแหล่งที่เป็นหาดกับฝั่งทะเล และจากการที่มีหินแกรนิตซึ่งมีสีขาวนวล สีเหลืองอ่อน และมีความแข็งแกร่งเช่น นอกจากนี้ยังมีผลิตภัณฑ์จากหินอีกหลายชนิด เช่น หินลับมีด หินแกะเป็นรูปสัตว์ สิงห์ ช้าง ม้า และอื่น ๆ

(3) เครื่องจักสานพนัสนิคม

เครื่องจักสาน เป็นของดีของอำเภอพนัสนิคม สามารถหาซื้อได้ที่ตลาดเครื่องจักสานพนัสนิคม ซึ่งตั้งอยู่บริเวณถนนเกาะแก้ว หลังตลาดสดเทศบาลเมืองพนัสนิคม (ตลาดเก่า) ส่วนใหญ่เป็นการผลิตเครื่องใช้จำเป็นในครัวเรือน ซึ่งได้พัฒนารูปแบบให้เหมาะสมสำหรับเป็นเครื่องประดับบ้านได้ด้วย ปัจจุบันมีการตั้งศูนย์ส่งเสริมฝีมือการจักสานด้วยไม้ไผ่ ตามโครงการพระราชดำริ ที่สำคัญมีการส่งไปจำหน่ายที่ศูนย์ศิลปาชีพสวนจิตรลดาเป็นประจำ

2.3 การทบทวนแผนงานและนโยบายของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

2.3.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)

ซึ่งสามารถสรุปแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 1 – 10 ได้คร่าวๆ ดังนี้

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ.2504 - 2509) : เป็นยุคทองของการวางแผนเศรษฐกิจ เน้นเฉพาะด้านเศรษฐกิจเป็นสำคัญ โดยเฉพาะการลงทุนในสิ่งก่อสร้างขั้นพื้นฐานในรูปแบบของระบบคมนาคมและขนส่ง ระบบเขื่อนเพื่อการชลประทานและพลังงานไฟฟ้า สาธารณูปการ ฯลฯ รัฐทุ่มเททรัพยากรเข้าไปเพื่อการปูพื้นฐานให้มีการลงทุนในด้านเอกชนเป็นหลัก สภาวะเศรษฐกิจของประเทศในช่วงนั้นขึ้นอยู่กับภาคเกษตร ข้าว ยางพารา ไม้สัก ดิบุก ซึ่งเศรษฐกิจขยายตัว 8 % ต่อปี (เป้าหมาย 5%) และได้ดำเนินโครงการเขื่อนเจ้าพระยา และก่อสร้างเขื่อนภูมิพล ส่วนอัตราการเพิ่มของประชากรสูงขึ้นประมาณร้อยละ 3 ต่อปี

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2510 – 2514) : เป็นยุคทองของการพัฒนา ซึ่งก็ได้ยึดแนวทางแผน 1 โดยขยายขอบเขตของแผนให้ครอบคลุมถึงการ

พัฒนาของรัฐโดยสมบูรณ์กระจายให้บังเกิดผลไปทั่วประเทศ เน้นเขตทุรกันดารและห่างไกลความเจริญ และมีโครงการพิเศษนอกเหนือไปจากหน้าที่ปกติของกระทรวง ทบวง กรมต่างๆ เช่น โครงการพัฒนาภาค โครงการเร่งรัด พัฒนาชนบทและโครงการช่วยเหลือชาวนา ฯลฯ สภาวะเศรษฐกิจในช่วงนั้น ได้เกิดปัญหาความแตกต่างด้านรายได้ มีช่องว่างรายได้เพิ่มขึ้น เศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 7.2 ต่อปี เศรษฐกิจถดถอยหลังจากขยายตัวมาเป็น 10 ปี ประชาชนได้รับประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานไม่เท่าเทียมกันและอยู่ในวงจำกัด และการเพิ่มจำนวนของประชากรในอัสสัลดต่อความเป็นอยู่ของประชากรโดยรวม

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 (พ.ศ.2515 – 2519) : เป็นการพัฒนาสังคมควบคู่กับเศรษฐกิจ โดยรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจ โดยรักษาอัตราการขยายตัวของปริมาณเงินตรา รักษาระดับราคาสินค้าที่จำเป็นต่อการครองชีพ รักษาเสถียรภาพทางการเงินระหว่างประเทศ ได้ส่งเสริมการส่งออกและปรับปรุง โครงสร้างการนำเข้า ทั้งนี้ทั้งนั้นยังได้ทำการปรับปรุงโครงสร้างทางเศรษฐกิจและยกระดับการผลิต เร่งรัดการส่งออกและทดแทนสินค้านำเข้า ปรับงบลงทุนในโครงการก่อสร้างมาสนับสนุนการลงทุนเพื่อใช้ประโยชน์จากโครงการขั้นพื้นฐานที่มีอยู่ และยังกระจายรายได้และบริการทางสังคม โดยลดอัตราค่าเพิ่มประชากร กระจายบริการเศรษฐกิจและสังคมสู่ชนบท ปรับปรุงสถาบันและองค์กรทางด้านเกษตรและสินเชื่อ รักษาระดับราคาสินค้าเกษตรเอาไว้ ส่วนสภาวะเศรษฐกิจในช่วงนั้น ได้เกิดปัญหาการกระจายรายได้ และความไม่เท่าเทียมในการเข้าถึงบริการรัฐมีความรุนแรง เศรษฐกิจขยายตัว 6.5 % ราคาน้ำมันเพิ่มขึ้น 4 เท่า (วิกฤตน้ำมันครั้งแรก) และอัตราเงินเฟ้อสูงถึง 15.5% การเมืองมีความผันผวนเปลี่ยนแปลงรัฐบาลบ่อยครั้ง ราคาสินค้าเกษตรตกต่ำการว่างงานเพิ่มขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 4 (พ.ศ.2520 – 2524) : เป็นช่วงที่เร่งฟื้นฟูเศรษฐกิจและสังคม จึงได้เน้นการฟื้นฟูเศรษฐกิจของประเทศโดยมุ่งขยายการผลิตสาขาเกษตร ปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมการผลิตเพื่อส่ง - ออก มีการกระจายรายได้และการมีงานทำในภูมิภาค มีมาตรการกระตุ้นอุตสาหกรรมที่ซบเซา รักษาดุลการชำระเงินและการขาดดุลงบประมาณ นอกจากนี้ยังมีการเร่งบูรณะและปรับปรุงการบริหารทรัพยากรหลักของชาติ รวมทั้งการนำเอาทรัพยากรธรรมชาติมาใช้โดยเฉพาะที่ดิน แหล่งน้ำ ป่าไม้และแหล่งแร่ เร่งรัดการปฏิรูปที่ดินจัดสรรแหล่งน้ำในประเทศ อนุรักษ์ทะเลหลวง สำรวจและพัฒนาแหล่งพลังงานในอ่าวไทยและภาคใต้ฝั่งตะวันออก สภาวะเศรษฐกิจและสังคมในช่วงนั้นยุคการเมืองมีความรุนแรง พรรคคอมมิวนิสต์ขยายตัว การพัฒนาด้านประสิทธิภาพการผลิตภาคเกษตรต่ำ เศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 7.4 เงินเฟ้อสูงถึงร้อยละ 11.7 และขาดดุลการค้า ทรัพยากรธรรมชาติเสื่อมโทรมรวมถึงการ

ให้บริการทางสังคมไม่เพียงพอและไม่ทั่วถึง และประเทศไทยยกระดับกลายเป็นประเทศกำลังพัฒนาที่มีรายได้อันกลาง จากประเทศรายได้ต่ำ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 5 (พ.ศ.2525 – 2529) : เป็นยุคที่ได้มีการแก้ไขปัญหาและปรับสู่การพัฒนายุคใหม่ โดยที่ยึดพื้นที่เป็นหลักในการวางแผนเพื่อกำหนดแผนงานและโครงการให้มีผลทางปฏิบัติทั้งภาครัฐและภาคเอกชน เช่น พื้นที่เป้าหมายเพื่อพัฒนาชนบท พื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก พื้นที่เมืองหลัก ฯลฯ เน้นการรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจการเงินของประเทศเป็นพิเศษโดยการเร่งระดมเงินออม สร้างวินัยทางเศรษฐกิจ การเงิน และการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจต่าง ๆ เช่น ปรับโครงสร้างการเกษตร ปรับโครงสร้างอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกและกระจายอุตสาหกรรมไปสู่ส่วนภูมิภาค ปรับโครงสร้างการค้าต่างประเทศและบริการ ปรับโครงสร้างการผลิตและการใช้พลังงาน ฯลฯ มีการเน้นความสมดุลในการแก้ไขปัญหาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ แก้ไขปัญหาความยากจนในชนบทแล้วหลังโดยกำหนดพื้นที่ เป้าหมาย 286 อำเภอและกิ่งอำเภอ ซึ่งสถานะเศรษฐกิจในช่วงนั้นขยายตัวต่ำเทียบกับช่วงแผนฯ ที่ผ่านมา เพียงร้อยละ 5.4 ต่อปี แต่รัฐบาลสามารถกระจายบริการสังคมได้กว้างขวางมากขึ้น เช่น โรงพยาบาลประจำอำเภอ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 6 (พ.ศ.2530 – 2534) : เป็นช่วงที่มีการจัดทำแผนสู่ระดับกระทรวง แนวคิดและลักษณะของแผนนี้ เน้นวัตถุประสงค์ทั้งทางด้านเศรษฐกิจและสังคม เริ่มใช้วิธีการวางแผนในลักษณะแผนงานทั้งหมด 10 แผนงานเริ่มให้ความสำคัญมากขึ้นต่อการสนับสนุนการวางแผนจากระดับล่างขึ้นมาข้างบน และให้ความสำคัญต่อการปรับปรุงการบริหารและบทบาทบทบาทของรัฐในการบริหารประเทศ ส่วนด้านแนวทางการพัฒนาเน้นการขยายตัวของระบบเศรษฐกิจควบคู่ไปกับการรักษาเสถียรภาพของเงินการคลัง โดยเน้นการระดมเงินออมในประเทศ เน้นการใช้จ่ายภาครัฐอย่างประหยัดและมีประสิทธิภาพ และเน้นบทบาทภาคเอกชนในการพัฒนา เน้นการพัฒนาฝีมือแรงงานและคุณภาพชีวิต เน้นการเพิ่มบทบาทองค์กรประชาชนในท้องถิ่นเพื่อพัฒนาทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม เริ่มแผนหลักการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีบทบาทบทบาทรัฐในการพัฒนาประเทศ มีแผนพัฒนารัฐวิสาหกิจ มุ่งปรับโครงสร้างการผลิตและการตลาดของประเทศให้กระจายตัวมากขึ้น เน้นการนำบริการพื้นฐานที่มีอยู่แล้วมาใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ พัฒนาเมืองและพื้นที่เฉพาะ กระจายความเจริญสู่ภูมิภาคขยายขอบเขตพัฒนาชนบทครอบคลุมทั่วประเทศ เขตล้าหลัง 5,787 หมู่บ้าน เขตปานกลาง 35,514 หมู่บ้าน และเขตก้าวหน้า 11,612 หมู่บ้าน ซึ่งสถานะเศรษฐกิจอยู่ในช่วงที่หนี้ต่างประเทศลดลง มีทุนสำรองเพิ่มขึ้นทำให้เศรษฐกิจฟื้นตัว และขยายตัวร้อยละ 10.9 ต่อปี (สูงสุด

ในรอบ 25 ปีที่ผ่านมา) การจ้างงานภาคอุตสาหกรรมและบริการเพิ่มขึ้น ปัญหาความเหลื่อมล้ำ รายได้ระหว่างกลุ่มครัวเรือน และชนบทกับเมืองมากขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 7 (พ.ศ.2535 – 2539) : เริ่มแนวคิดการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเน้นการรักษาอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่อง และมีเสถียรภาพ เน้นการกระจายรายได้ และการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและชนบท เน้นการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ คุณภาพชีวิต และสิ่งแวดล้อม เน้นการพัฒนากฎหมาย รัฐวิสาหกิจ และระบบราชการ สภาวะเศรษฐกิจในช่วงนี้ประชากรมีรายได้ต่อหัวเพิ่มถึง 28 เท่าจากแผนฯ 1 เป็น 77,000 บาท เศรษฐกิจขยายตัวร้อยละ 8.1 ต่อปี เงินเฟ้อเฉลี่ย 4.8 % ทุนสำรอง USD 38 700 ล้าน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540 – 2544) : เป็นจุดเปลี่ยนสำคัญของการวางแผนพัฒนาประเทศและเป็นแผนปฏิรูปความคิดและคุณค่าใหม่ของสังคมไทยที่ให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม และมุ่งให้ “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” และใช้เศรษฐกิจเป็นเครื่องมือช่วยพัฒนาให้คนมีความสุขและมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น พร้อมทั้งปรับเปลี่ยนวิธีการพัฒนาแบบแยกส่วนมาเป็นบูรณาการแบบองค์รวม เพื่อให้เกิดความสมดุลระหว่างการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมอย่างไรก็ตามในปีแรกของแผนฯ ประเทศไทยต้องประสบวิกฤตเศรษฐกิจอย่างรุนแรง และส่งผลกระทบต่อคนและสังคมเป็นอย่างมาก จึงต้องเร่งฟื้นฟูเศรษฐกิจให้มีเสถียรภาพมั่นคง และลดผลกระทบจากวิกฤตที่ก่อให้เกิดปัญหาการว่างงานและความยากจนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว สภาวะเศรษฐกิจในช่วงนี้ได้เกิดวิกฤตเศรษฐกิจปี 2540 หนี้ต่างประเทศและหนี้สาธารณะเพิ่มขึ้น

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 9 (พ.ศ.2545 – 2549) : ได้บัญญัติ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” มาเป็นปรัชญานำทางในการพัฒนาและบริหารประเทศ ควบคู่ไปกับกระบวนการพัฒนาแบบบูรณาการเป็นองค์รวมที่มี “คนเป็นศูนย์กลางการพัฒนา” ต่อเนื่องจากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 8 โดยให้ความสำคัญกับการแก้ปัญหาจากวิกฤตเศรษฐกิจให้ลุกล่วง และสร้างฐานเศรษฐกิจภายในประเทศให้เข้มแข็งและมีภูมิคุ้มกันต่อกระแสการเปลี่ยนแปลงจากภายนอก ขณะเดียวกันมุ่งการพัฒนาที่สมดุลทั้งด้านตัวคน สังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อมเพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและความอยู่ดีมีสุขของคนไทย ผลการพัฒนาประเทศในระบอบแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 9 สรุปได้ว่า ประสบความสำเร็จที่น่าพอใจเศรษฐกิจของประเทศขยายตัวได้อย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 5.7 ต่อปี เสถียรภาพทางเศรษฐกิจปรับตัวสู่ความมั่นคง ความยากจนลดลง ขณะเดียวกันระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนดีขึ้นมาก อันเนื่องมาจากการดำเนินการเสริมสร้างสุขภาพอนามัย การมีหลักประกันสุขภาพที่มีการปรับปรุงทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ โดยครอบคลุมคนส่วนใหญ่ของประเทศ และการลดลงของปัญหาสุขภาพจิต แต่เศรษฐกิจไทยยังไม่

เข้มแข็งและอ่อนไหวต่อความผันผวนของปัจจัยภายนอก ขณะที่ยังมีปัญหาด้านคุณภาพการศึกษา ความยากจนและความเหลื่อมล้ำทางรายได้ ความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินและความโปร่งใสในการบริหารจัดการของภาครัฐ ที่ยังต้องให้ความสำคัญในการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2550 – 2554) : เป็นแผนระยะปานกลางที่ชี้ทิศทางการพัฒนาของประเทศ โดยมีแนวคิดพื้นฐานคือ “คนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา” และหลัก “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ให้ความสำคัญกับ “การสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมจากทุกภาคส่วนในสังคม” และให้ความสำคัญกับการสร้างเสริมภูมิคุ้มกันและสร้างมูลค่าเพิ่มให้ทุนสำคัญในสังคมไทย โดยมีวิสัยประเทศไทย มุ่งพัฒนาสู่ “สังคมอยู่เย็นเป็นสุขร่วมกัน (Green and Happiness Society) คนไทยมีคุณธรรมนำความรอบรู้ รู้เท่าทันโลก ครอบครัวยุบอุ่น ชุมชนเข้มแข็ง สังคมสันติสุข เศรษฐกิจมีคุณภาพ เสถียรภาพ และเป็นธรรมชาติสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพ และทรัพยากรธรรมชาติยั่งยืน อยู่ภายใต้ระบบบริหารจัดการประเทศที่มีธรรมาภิบาล ดำรงไว้ซึ่งระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข และอยู่ในประชาคมโลกได้อย่างมีศักดิ์ศรี” สภาวะเศรษฐกิจและสังคมในช่วงนี้ได้เกิดการเตรียมพื้นที่ใหม่ (SSB) เพื่อรองรับการพัฒนาอุตสาหกรรม การเมืองและเศรษฐกิจผันผวน สังคมแตกความสามัคคี สภาพเศรษฐกิจเข้าสู่ภาวะถดถอย จากทั้งปัจจัยภายในและภายนอก

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 เป็นฉบับที่เสนอต่อคณะรัฐมนตรี ซึ่งถือว่าเป็นฉบับที่สมบูรณ์ที่สุดในตอนนี้ สรุปได้ใจความว่า

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559) : มุ่งพัฒนาภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และขับเคลื่อนให้บังเกิดผลในทางปฏิบัติที่ชัดเจนยิ่งขึ้นในทุกระดับ ชีดคนเป็นศูนย์กลางของการพัฒนา ให้ความสำคัญกับการสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในสังคม พัฒนาประเทศสู่ความสมดุลในทุกมิติ อย่างบูรณาการ และเป็นองค์รวม

วิสัยทัศน์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 : กำหนดให้เป็น “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง”

ยุทธศาสตร์ของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ประกอบด้วย

1. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม มุ่งสร้างโอกาสการเข้าถึงปัจจัยการประกอบอาชีพ ทั้งแหล่งทุน โครงสร้างพื้นฐานและทักษะความรู้ที่จะเป็นฐานการประกอบอาชีพที่มั่นคงนำไปสู่การยกระดับคุณภาพชีวิตให้ทุกคนในสังคมไทย และมีความเท่าเทียมกันในการเข้าถึงบริการทางสังคมที่มีคุณภาพและสามารถดำรงชีวิตอยู่ได้อย่างมีศักดิ์ศรี ประชาชนทุกคนได้รับการคุ้มครองสิทธิพื้นฐานอันพึงมีพึงได้ เข้าถึงกระบวนการยุติธรรมอย่างเสมอภาค รวมทั้ง

สร้างความโปร่งใสในกระบวนการตัดสินใจของระบบบริหารราชการแผ่นดินบนพื้นฐานของการใช้หลักนิติธรรม หลักคุณธรรมและจริยธรรม และหลักผลประโยชน์ส่วนรวมของประเทศ สนับสนุนให้ภาคีการพัฒนาทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมแก้ไขปัญหาค่าความเหลื่อมล้ำและลดความขัดแย้งในสังคมไทยและดำรงชีวิตอยู่ในสังคมอย่างเป็นน้ำหนึ่งใจเดียวกัน มีแนวทางสำคัญ ดังนี้

1.1 การจัดบริการทางสังคมให้ทุกคนตามสิทธิที่มีพึงได้ เน้นการสร้างภูมิคุ้มกันระดับปัจเจกและสร้างการมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจในการพัฒนาประเทศ โดยพัฒนาช่องทางการเข้าถึงบริการสาธารณะอย่างทั่วถึงเพื่อสร้างโอกาสให้กลุ่มด้อยโอกาสสามารถเข้าถึงบริการสาธารณะที่มีคุณภาพอย่างเท่าเทียมและทั่วถึง สนับสนุนการจัดหาที่อยู่อาศัยของผู้มีรายได้น้อยและการเข้าถึงระบบสาธารณสุขโลก พัฒนาระบบสวัสดิการทางสังคม พัฒนาระบบการเงินฐานรากและระบบการออมที่หลากหลาย เสริมสร้างเจตคติด้านความเสมอภาคระหว่างหญิงและชาย ปรับปรุงฐานข้อมูลที่สะท้อนคุณภาพบริการสาธารณะและพัฒนาช่องทางการเผยแพร่เพื่อการคุ้มครองผู้บริโภคด้านบริการสาธารณะ

1.2 การเสริมสร้างพลังให้ทุกภาคส่วนสามารถเพิ่มทางเลือกการใช้ชีวิตในสังคมและสร้างการมีส่วนร่วมในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และการเมือง ได้อย่างมีคุณค่าและศักดิ์ศรี โดยเสริมสร้างพลังทางสังคมให้ทุกคนสามารถแสดงออกทางความคิดอย่างสร้างสรรค์ เพิ่มศักยภาพและขีดความสามารถของชุมชนในการจัดการปัญหาของชุมชนด้วยตัวเอง สนับสนุนการรวมกลุ่มอาชีพที่สอดคล้องกับศักยภาพของพื้นที่ ส่งเสริมให้ภาคเอกชน ภาคประชาสังคม และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นเป็นพลังร่วมในการพัฒนาสังคมไทย พัฒนาช่องทางให้ประชาชนเข้าถึงข้อมูลข่าวสารการปฏิบัติงานภาครัฐ การดำเนินโครงการขนาดใหญ่ การจัดสรรทรัพยากร และมีส่วนร่วมในการตรวจสอบค่าใช้จ่ายภาครัฐ ส่งเสริมบทบาทสตรีในทางการเมืองโดยกำหนดให้เป็นพันธกิจสำคัญของแผนพัฒนาสตรีในช่วงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ปรับปรุงและพัฒนากฎหมายเพื่อการคุ้มครองผู้บริโภครวมทั้งการบังคับใช้อย่างเข้มงวด

1.3 การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทยสามารถจัดการความเสี่ยงและสร้างโอกาสในชีวิตให้แก่ตนเอง โดยปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้มีฐานการพัฒนาที่ทั่วถึงและยั่งยืน พร้อมทั้งเศรษฐกิจฐานรากที่มีความหลากหลายและแข็งแกร่งมากขึ้น ส่งเสริมการจัดสรรทรัพยากรให้เกิดความเป็นธรรม พัฒนาการใช้ประโยชน์เทคโนโลยีสารสนเทศในการพัฒนาอาชีพและยกระดับคุณภาพชีวิต ส่งเสริมบทบาทของภาคธุรกิจเอกชนในการเสริมสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมแก่คนในสังคมไทย ยกกระดับคุณภาพของระบบการคุ้มครองทางสังคมให้ครอบคลุมทุกคน สอดคล้องกับความต้องการและความจำเป็น

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน มุ่งพัฒนาคุณภาพคนไทยทุกกลุ่มวัยให้มีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีระเบียบวินัย มีจิตสำนึกวัฒนธรรมที่ดีงาม และรู้คุณค่าความเป็นไทย มีโอกาสและสามารถเรียนรู้ตลอดชีวิต มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง และเป็นพลังทางสังคมในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ยกระดับการพัฒนาคุณภาพการศึกษาไทยให้ได้มาตรฐานสากล และเพิ่มโอกาสทางการศึกษาและการเรียนรู้ในรูปแบบที่หลากหลาย และเสริมสร้างสภาพแวดล้อมทางครอบครัว ชุมชน และสังคมให้มั่นคงและเอื้อต่อการพัฒนาคนอย่างสอดคล้องกับบริบทการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต มีแนวทางสำคัญ ดังนี้

2.1 ปรับโครงสร้างและกระจายตัวประชากรให้เหมาะสม โดยส่งเสริมคู่สมรสที่มีศักยภาพและความพร้อมให้มีบุตรเพิ่มขึ้นและรักษาระดับอัตราเจริญพันธุ์ไม่ให้ต่ำกว่าระดับที่เป็นอยู่ปัจจุบัน รวมทั้งสนับสนุนการกระจายตัวและส่งเสริมการตั้งถิ่นฐานของประชากรให้เหมาะสมสอดคล้องกับศักยภาพ โอกาส และทรัพยากรธรรมชาติของพื้นที่

2.2 พัฒนาคุณภาพคนไทยให้มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง โดยพัฒนาคุณภาพคนไทยทุกช่วงวัย สนับสนุนกระบวนการเรียนรู้สู่วัฒนธรรมการเกื้อกูล เสริมสร้างทักษะให้คนการเรียนรู้ต่อเนื่องตลอดชีวิต การต่อยอดสู่นวัตกรรมความรู้ การฝึกฝนจนเกิดความคิดสร้างสรรค์ การเปิดใจกว้างพร้อมรับทุกความคิดเห็น และการปลูกฝังจิตใจที่มีคุณธรรม มีระเบียบวินัย ควบคู่กับการพัฒนาคนด้วยการเรียนรู้ในศาสตร์วิทยาการให้สามารถประกอบอาชีพได้อย่างหลากหลาย สอดคล้องกับแนวโน้มการจ้างงานในอนาคต รวมทั้งการพัฒนาต่อยอดตามศักยภาพและความถนัด รวมทั้งสร้างจิตสำนึกของประชาชนให้มีความรับผิดชอบต่อสังคม โดยสร้างความตระหนักถึงการเคารพกฎหมาย หลักสิทธิมนุษยชน การสร้างค่านิยมให้มีพฤติกรรมการผลิตและบริการที่รับผิดชอบต่อสิ่งแวดล้อม การสร้างความรู้ความเข้าใจและจิตสำนึกในการอนุรักษ์พลังงาน เพื่อนำไปสู่การสร้างสังคมน่าอยู่

2.3 ส่งเสริมการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพอย่างเป็นองค์รวม ควบคู่กับการพัฒนาคุณภาพระบบบริการสาธารณสุข โดยสร้างเสริมสุขภาพคนไทยให้มีความสมบูรณ์แข็งแรงทั้งร่างกายและจิตใจ พัฒนาความรู้และทักษะในการดูแลสุขภาพของตนเอง ครอบครัว ชุมชน และลดปัจจัยเสี่ยงจากสภาพแวดล้อมที่มีผลต่อสุขภาพ รวมทั้งมุ่งสร้างกระบวนการมีส่วนร่วมในการพัฒนา นโยบายสาธารณะที่เอื้อต่อสุขภาพ การใช้ประโยชน์จากยาสมุนไพรเพื่อการป้องกันและการรักษาเบื้องต้น และการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในการสื่อสารสังคมเพื่อส่งเสริมสุขภาพเชิงรุก พัฒนาระบบบริการสาธารณสุขให้มีคุณภาพอย่างทั่วถึง โดยเฉพาะระบบบริการขั้นพื้นฐาน ควบคู่กับการส่งเสริมการแพทย์ทางเลือก การพัฒนาด้านเวชศาสตร์ผู้สูงอายุ การพัฒนาระบบฐานข้อมูล

สุขภาพของประเทศ การพัฒนาบุคลากรด้านสาธารณสุขให้เหมาะสมทั้งการผลิต การกระจายด้านสาธารณสุข ค่าตอบแทน และการอำนวยความสะดวกในชีวิตความเป็นอยู่เพื่อเป็นสิ่งจูงใจให้บุคลากรมีการกระจายที่เหมาะสม รวมทั้งการใช้มาตรการการเงินการคลังเพื่อสุขภาพที่มีคุณภาพและยั่งยืน

2.4 ส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยกระตุ้นให้เกิดวัฒนธรรมการเรียนรู้ด้วยการสร้างกระแสสังคมให้การเรียนรู้เป็นหน้าที่ของคนไทยทุกคน สร้างนิสัยใฝ่รู้รักการอ่านตั้งแต่วัยเด็ก และส่งเสริมการเรียนรู้ร่วมกันของคนต่างวัย ควบคู่กับการส่งเสริมให้องค์กร กลุ่มบุคคล ชุมชน ประชาชน และสื่อทุกประเภทเป็นแหล่งเรียนรู้อย่างสร้างสรรค์ สื่อสารด้วยภาษาที่เข้าใจง่าย ส่งเสริมการศึกษาทางเลือกที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้เรียน สร้างปัจจัยสนับสนุนให้เกิดการเรียนรู้ตลอดชีวิต

2.5 เสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม โดยส่งเสริมความเข้มแข็งของสถาบันหลักทางสังคม พัฒนาบทบาทของสถาบันทางสังคมให้เอื้อต่อการพัฒนาคน และสร้างค่านิยมให้คนไทยภาคภูมิใจในวัฒนธรรมไทย และยอมรับความแตกต่างของความหลากหลายทางวัฒนธรรม เพื่อลดปัญหาความขัดแย้งทางความคิด และสร้างความเป็นเอกภาพในสังคมตลอดจนสร้างเครือข่ายความร่วมมือทางวัฒนธรรมร่วมกับประชาคมโลก โดยเฉพาะประชาคมอาเซียน เพื่อให้เกิดการไหลเวียนทางวัฒนธรรมในรูปแบบการแลกเปลี่ยนเรียนรู้ เพื่อส่งเสริมความเข้าใจระหว่างประชาชนในการเรียนรู้ประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร

3. ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน มุ่งให้ภาคเกษตรเป็นฐานการผลิตที่มีความมั่นคงและมีการเติบโตอย่างมีประสิทธิภาพ สามารถผลิตสินค้าเกษตร อาหาร และพลังงาน ที่มีมูลค่าเพิ่ม มีคุณภาพ มาตรฐาน ปลอดภัย และมีปริมาณเพียงพอับความต้องการของตลาดในระดับราคาที่เหมาะสมและเป็นธรรม โดยให้ความสำคัญกับความมั่นคงด้านอาหารเป็นลำดับแรก พัฒนาคุณภาพชีวิตและเสริมสร้างความมั่นคงในอาชีพและรายได้เกษตรกรให้มีความเข้มแข็งและยั่งยืน รวมทั้งสนับสนุนครัวเรือนและองค์กรเกษตรกรให้มีความเข้มแข็งและสามารถพึ่งพาตนเองได้อย่างยั่งยืน และส่งเสริมชุมชนและเกษตรกรให้มีส่วนร่วมและสนับสนุนความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน รวมถึงสามารถพึ่งพาตนเองได้ มีแนวทางสำคัญดังนี้

3.1 พัฒนาศูนย์การผลิตภาคเกษตรให้เป็นฐานการผลิตภาคเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน โดยรักษา ปกป้อง และคุ้มครองพื้นที่ที่มีศักยภาพทางการเกษตรและสนับสนุนให้เกษตรกรรายย่อย มีที่ดินเป็นของตนเองหรือมีสิทธิทำกินในที่ดิน เร่งรัดให้มีการจัดซื้อที่ดินจากเอกชนมาดำเนินการปฏิรูปเพื่อเกษตรกร และใช้มาตรการทางภาษีเพื่อบังคับหรือจูงใจให้บุคคลผู้ถือครองที่ดินไว้เป็น

จำนวนมาก ให้นำมาทำประโยชน์ในพื้นที่ดังกล่าวมากขึ้น รวมทั้งสนับสนุนการกระจายการถือครองที่ดินอย่างเท่าเทียมและเป็นธรรม เร่งรัดการจัดให้มีองค์กรและระบบบริหารจัดการที่ดินให้เป็นรูปธรรมโดยเร็ว พัฒนาศูนย์การเรียนรู้ที่เป็นฐานการผลิตภาคการเกษตร ทั้งในเรื่องการฟื้นฟูคุณภาพของทรัพยากรดินให้มีความอุดมสมบูรณ์ การบริหารจัดการน้ำอย่างบูรณาการและการเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำภาคการเกษตร พื้นฟูและส่งเสริมค่านิยมและวัฒนธรรมที่ดีของชุมชน โดยเฉพาะวิถีชีวิตและวัฒนธรรมทางการเกษตรที่ให้ความสำคัญกับการดูแลทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นฐานการผลิตทางการเกษตร

3.2 **เพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพการผลิตภาคเกษตร** โดยสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาพันธุ์พืช พันธุ์สัตว์และสัตว์น้ำ ที่สามารถเจริญเติบโตได้อย่างมีประสิทธิภาพรองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาของภาคเอกชน สนับสนุนการผลิตทางการเกษตรที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ ธรรมชาติสร้างความเข้าใจให้เกษตรกรใช้สารเคมีอย่างถูกวิธีตามหลักวิชาการ และสนับสนุนการใช้สารชีวภาพให้มากขึ้น ปรับปรุงบริการขั้นพื้นฐานเพื่อการผลิตให้ทั่วถึง ส่งเสริมการผลิตที่คงไว้ซึ่งความหลากหลายของพันธุ์พืชและสัตว์ที่เหมาะสมกับสภาพภูมิอากาศและสิ่งแวดล้อมของประเทศ และสนับสนุนการทดลองวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีต่างๆ อย่างต่อเนื่อง พัฒนาและเสริมสร้างองค์ความรู้ วิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เหมาะสมทางการเกษตร รวมทั้งสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมให้แก่เกษตรกรอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง

3.3 **สร้างมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรตลอดห่วงโซ่การผลิต** โดยสนับสนุนการผลิตและบริการของชุมชนในการสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าเกษตร อาหาร และพลังงาน ส่งเสริมสถาบันการศึกษาในพื้นที่เข้าร่วมทำการศึกษาวิจัยกับภาคเอกชน ควบคู่กับการใช้มาตรการด้านสินเชื่อผ่อนปรนและมาตรการด้านภาษีเพื่อสนับสนุนให้เกษตรกรและผู้ประกอบการนำองค์ความรู้นวัตกรรม และเทคโนโลยีการผลิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม บนฐานความคิดริเริ่มสร้างสรรค์มาใช้ในการสร้างมูลค่าเพิ่ม สนับสนุนการยกระดับคุณภาพมาตรฐานสินค้าเกษตรและอาหาร และมาตรฐานระบบการผลิตสินค้าเกษตรให้เทียบเท่าระดับสากล รวมทั้งควบคุม ดูแลกระบวนการตรวจรับรองคุณภาพอย่างเข้มงวด ส่งเสริมและพัฒนาการเพาะเลี้ยงสัตว์น้ำเศรษฐกิจ เพิ่มมูลค่าผลผลิตด้านปศุสัตว์ให้สูงขึ้น สร้างแรงจูงใจให้เกษตรกรผลิตสินค้าเกษตรและอาหารตามมาตรฐานที่กำหนด รวมทั้งการผลิตสินค้าเกษตรอินทรีย์ตามมาตรฐานเกษตรอินทรีย์ ส่งเสริมระบบตลาดกลางสินค้าเกษตรและตลาดซื้อขายสินค้าเกษตรล่วงหน้าให้เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมภาคเอกชนและองค์กรชุมชนเข้ามามีบทบาทร่วมกันบริหารจัดการระบบสินค้าเกษตรและอาหาร

การเพิ่มมูลค่า และการจัดการด้านการตลาด ร่วมกับสถาบันเกษตรกร สนับสนุนการพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ของภาคเกษตรที่เชื่อมโยงตลอดห่วงโซ่อุปทาน

3.4 สร้างความมั่นคงในอาชีพและรายได้ให้แก่เกษตรกร โดยพัฒนาระบบการสร้างหลักประกันด้านรายได้ของเกษตรกรให้มีความมั่นคง และให้ครอบคลุมเกษตรกรทั้งหมด ควบคู่ไปกับการเพิ่มประสิทธิภาพการผลิต เร่งพัฒนาระบบประกันภัยพืชผลการเกษตร ให้สามารถคุ้มครองความเสี่ยงด้านการผลิตทางการเกษตรจากทุกภัยพิบัติให้กับเกษตรกรในทุกพื้นที่ที่ส่งเสริมระบบการทำเกษตรแบบมีพันธสัญญาที่เป็นธรรมแก่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง ยกกระดับคุณภาพชีวิต และความเป็นอยู่ของเกษตรกรให้ดีขึ้น สร้างแรงจูงใจให้เยาวชน หรือเกษตรกรรุ่นใหม่ และแรงงานที่มีคุณภาพเข้าสู่อาชีพ พัฒนาสถาบันเกษตรกรและวิสาหกิจชุมชนให้เป็นกลไกสนับสนุนการพึ่งพาตนเองของเกษตรกร ได้อย่างแท้จริง เสริมสร้างความเข้มแข็งให้กับเกษตรกรรายย่อยที่ได้รับผลกระทบจากการนำเข้าสินค้าเกษตรและอาหารที่มีต้นทุนต่ำ อันเป็นผลจากข้อตกลงการค้าเปิดการค้าเสรี

3.5 สร้างความมั่นคงด้านอาหารและพัฒนาพลังงานชีวภาพในระดับครัวเรือนและชุมชน โดยส่งเสริมให้มีการปลูกป่าโดยชุมชนและเพื่อชุมชนเพิ่มขึ้น ส่งเสริมให้เกษตรกรทำการเกษตรกรรมอย่างยั่งยืนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการจัดการและเผยแพร่องค์ความรู้และการพัฒนาด้านอาหารศึกษาทุกรูปแบบอย่างต่อเนื่องและทั่วถึง สนับสนุนการสร้างเครือข่ายการผลิตและการบริโภคที่เกื้อกูลกัน ในระดับชุมชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียงกัน ส่งเสริมการนำวัตถุดิบทางการเกษตรที่ผลิตได้ในชุมชนและที่เหลือใช้จากการเกษตร มาผลิตเป็นพลังงานทดแทนใช้ในระดับครัวเรือนและชุมชน สนับสนุนการผลิตพลังงานทดแทนภายในชุมชน โดยการสนับสนุนองค์ความรู้ด้านเทคโนโลยีการผลิตพลังงานทดแทน ส่งเสริมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพื้นที่ให้เป็นเครื่องมือในการสร้างความเข้มแข็งด้านอาหารให้กับเกษตรกรและชุมชนอย่างเป็นระบบ

4. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างยั่งยืนและมีคุณภาพ มุ่งปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืนและมีคุณภาพ รักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจและสร้างระบบการแข่งขันเสรีและเป็นธรรม ให้ไทยเป็นประเทศผู้นำการผลิตสินค้าและบริการบนฐานปัญญา นวัตกรรม ความคิดสร้างสรรค์ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ในภูมิภาคอาเซียน มีแนวทางสำคัญดังนี้

4.1 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจโดยใช้ความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ และภูมิปัญญา เป็นพื้นฐานสำคัญในการขับเคลื่อนสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนและมีคุณภาพ โดยปรับโครงสร้างการค้า และการลงทุนให้สอดคล้องกับการขยายตัวทางเศรษฐกิจของเอเชีย ตะวันออกกลาง แอฟริกาและ

เศรษฐกิจภายในประเทศ ปรับปรุงโครงสร้างภาคบริการให้สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มกับสาขาบริการที่มีศักยภาพและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บนฐานของความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม ส่งเสริมการพัฒนาเมืองสร้างสรรค์ เสริมสร้างศักยภาพของผู้ประกอบการและบุคลากรเพื่อเพิ่มมูลค่าของสินค้าและบริการทุกสาขา พัฒนาระบบการเงินเพื่อสนับสนุนการลงทุนและการพัฒนาอุตสาหกรรมสร้างสรรค์ ส่งเสริมการจดทะเบียน การใช้ และการคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา สนับสนุนการศึกษาวิจัย พัฒนาภาคเกษตร บนฐานของการเพิ่มผลผลิตภาพในการผลิตและยกระดับการสร้างมูลค่าเพิ่มด้วยเทคโนโลยีและกระบวนการที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงปรับปรุงฟื้นฟูคุณภาพดินและเพิ่มประสิทธิภาพการใช้น้ำ สนับสนุนการผลิตทางการเกษตรที่สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ พัฒนาคุณภาพมาตรฐานของผลิตภัณฑ์แปรรูปสินค้าเกษตร เพิ่มมูลค่าสินค้าเกษตร และพัฒนาปัจจัยแวดล้อมด้านการเกษตร พัฒนาภาคอุตสาหกรรม ที่มุ่งการปรับปรุงโครงสร้างอุตสาหกรรมให้ยั่งยืนและมีคุณภาพ

4.2 การพัฒนาระบบการแข่งขันที่เท่าเทียมและเป็นธรรม โดยพัฒนาปัจจัยการผลิต ให้เอื้อต่อการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจ พัฒนาแรงงานและตลาดแรงงานให้สอดคล้องกับภาคการผลิตและบริการ พัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม ให้เป็นพลังขับเคลื่อนการปรับปรุงโครงสร้างเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน ที่เน้นการนำความคิดสร้างสรรค์ทรัพย์สินทางปัญญา วิจัยและพัฒนา ไปต่อยอด ถ่ายทอด และประยุกต์ใช้ประโยชน์ทั้งเชิงพาณิชย์ สังคม และชุมชน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรมให้ทั่วถึงและเพียงพอทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพในลักษณะของความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ โดยผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ พัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟ ปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้นและสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารที่ทันสมัย พัฒนาศักยภาพการให้บริการนำอุปโภคบริโภคทั้งในเชิงปริมาณและคุณภาพที่มีมาตรฐานสากลครอบคลุมทั้งในเขตเมืองและพื้นที่ชนบท สร้างความมั่นคงด้านพลังงาน โดยส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาดและพัฒนาพลังงานทางเลือก กำกับดูแลกิจการพลังงานให้มีราคาที่เหมาะสม มีเสถียรภาพ และเป็นธรรม กำหนดโครงสร้างราคาพลังงานทดแทนที่เหมาะสมส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาการผลิตพลังงานจากแหล่งธรรมชาติ เพิ่มประสิทธิภาพการใช้งลังงานในทุกระดับ ปฏิรูปกฎหมาย และกฎระเบียบต่างๆ ทางเศรษฐกิจ

4.3 การบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพ โดยการบริหารจัดการด้านการเงิน โดยดำเนินนโยบายการเงินที่มีความเหมาะสมกับสถานการณ์แวดล้อมและทันต่อเหตุการณ์ เพิ่มบทบาทตลาดทุนในระบบเศรษฐกิจ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางการเงิน โดยการปรับปรุงกฎหมาย ภาษี กฎระเบียบ การกำกับดูแล และการบันทึกบัญชี พัฒนากลไกในการเฝ้าระวังความผันผวนทางเศรษฐกิจ และพัฒนาระบบเตือนภัยแบบองค์รวม เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการเงินทุนระหว่างประเทศ เพิ่มบทบาทของสกุลเงินเอเชียในตลาดระหว่างประเทศ รักษาระดับการออมและการลงทุน (ดุลบัญชีเดินสะพัด) ของประเทศให้เหมาะสมกับการเติบโตทางเศรษฐกิจ และอยู่ในระดับที่สามารถป้องกันความเสี่ยงจากวิกฤติในอนาคตได้บริหารจัดการด้านการคลัง ปรับปรุงระบบการจัดเก็บรายได้ของประเทศ เพิ่มประสิทธิภาพของการจัดสรรและการบริหารงบประมาณ ป้องกันความเสี่ยงทางการคลัง พัฒนาประสิทธิภาพการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจ เสริมสร้างความเข้มแข็งทางการคลังของภาคองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น (อปท.)

5. ยุทธศาสตร์การสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม มุ่งเพิ่มศักยภาพในการใช้ประโยชน์จากความได้เปรียบด้านที่ตั้งของประเทศในเชิงยุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นจุดศูนย์กลางในภูมิภาคอาเซียนและเอเชียแปซิฟิก เสริมสร้างประโยชน์ของไทยในด้านการค้า การลงทุน การเงินและโอกาสด้านการตลาดระหว่างประเทศ ในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน รวมทั้งเชื่อมโยงด้านการค้าการลงทุนกับมหาอำนาจทางเศรษฐกิจใหม่ และผลักดันบทบาทของไทยให้เป็นส่วนสำคัญของความร่วมมือในการพัฒนาภายใต้กรอบต่างๆ ได้แก่อนุภูมิภาคอาเซียน อาเซียนและพันธมิตร รวมทั้งเอเชียแปซิฟิก มีแนวทางสำคัญ ดังนี้

5.1 พัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ โดยพัฒนาบริการขนส่งและโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล ปรับปรุงกฎระเบียบการขนส่งคนและสินค้าที่เกี่ยวข้อง เพื่อลดจำนวนเอกสาร ต้นทุนการดำเนินงาน และระยะเวลาที่ใช้ในกระบวนการขนส่งผ่านแดนและข้ามแดน พัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มศักยภาพของภาคเอกชนไทยทั้งในด้านทักษะภาษาต่างประเทศ และความรู้ด้านการบริหารจัดการ โลจิสติกส์ เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน/เขตเศรษฐกิจชายแดน ตลอดจนเชื่อมโยงระบบการผลิตกับพื้นที่ตอนในของประเทศ

5.2 พัฒนาฐานลงทุน โดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันในอนุภูมิภาค โดยพัฒนาพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เพื่อเป็นฐานการพัฒนาด้านอุตสาหกรรม การเกษตรและการแปรรูปการเกษตร

และการท่องเที่ยวในภูมิภาค พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนให้มีบทบาทการเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนที่พัฒนาต่อเนื่องและพื้นที่ใหม่ บูรณาการแผนพัฒนาพื้นที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเชื่อมโยงแผนพัฒนาเพื่อให้บรรลุประโยชน์ร่วมทั้งในด้านความมั่นคงและเสถียรภาพของพื้นที่

5.3 สร้างความพร้อมในการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน โดยพัฒนาความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคธุรกิจเอกชนที่มีศักยภาพในการร่วมพัฒนาบุคลากรในทุกภาคส่วนเศรษฐกิจ ภาคการผลิต อุตสาหกรรมแปรรูป รวมทั้งผู้ประกอบการขนาดกลางและขนาดย่อม (SME) เสริมสร้างความเข้มแข็งให้สถาบันการศึกษาทั้งของรัฐและเอกชนให้มีมาตรฐานเป็นที่ยอมรับในระดับสากลตลอดจนการยกระดับทักษะฝีมือแรงงาน ทักษะด้านภาษา/ความรู้ด้านภาษา ขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรม กำหนดมาตรฐานขั้นพื้นฐานของคุณภาพสินค้าและบริการ เพื่อป้องกันสินค้า/บริการนำเข้าที่ไม่ได้คุณภาพทั้งในประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

5.4 เร่งรัดการใช้ประโยชน์จากข้อตกลงการค้าเสรีที่มีผลบังคับใช้แล้ว โดยสร้างองค์ความรู้ให้กับภาคธุรกิจ โดยเฉพาะผู้ได้รับผลกระทบทั้งเชิงบวกและลบ เพื่อให้สามารถพัฒนาศักยภาพและโอกาสของตนเองในการใช้ประโยชน์จากการเปิดการค้าเสรี โดยเฉพาะอย่างยิ่งภาคธุรกิจขนาดกลางและขนาดย่อมได้รับการสนับสนุน เยียวยาและดูแลจากรัฐในกรณีที่ไม่สามารถปรับตัวได้ทัน

6. ยุทธศาสตร์การจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน มุ่งเพื่ออนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เพียงพอต่อการรักษาสมดุลของระบบนิเวศ และเป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ ขับเคลื่อนการผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ประเทศก้าวไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ สร้างภูมิคุ้มกัน และเตรียมความพร้อมในการรองรับและปรับตัวต่อผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ และประเด็นสิ่งแวดล้อมโลก สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติ มีการคุ้มครองรักษาผลประโยชน์ของประเทศจากข้อตกลงและพันธกรณีระหว่างประเทศ มีแนวทางสำคัญ ดังนี้

6.1 การอนุรักษ์ ฟื้นฟู และสร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม โดยคุ้มครอง ป้องกัน รักษา ฟื้นฟูพื้นที่ป่าไม้ และเขตอนุรักษ์ พัฒนาระบบฐานข้อมูลระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ และการจัดการองค์ความรู้ ปรับปรุงการบริหารจัดการที่ดินทั้งระบบ กระจ่ายการถือครองที่ดินให้เกิดความเป็นธรรม เร่งรัดพัฒนาและฟื้นฟูคุณภาพดิน วางระบบการบริหารจัดการทรัพยากรทางทะเลและชายฝั่ง เร่งรัดการบริหารจัดการน้ำแบบบูรณาการรวมทั้งพัฒนาปรับปรุงและฟื้นฟูแหล่งน้ำ พัฒนาและส่งเสริมให้เกิดการใช้น้ำอย่างมีประสิทธิภาพ คุ้มค่า และไม่ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม จัดทำแผนแม่บทโครงสร้างพื้นฐานด้านทรัพยากรน้ำเพื่อการ

อุปโภค บริโภคอย่างเป็นระบบ และ ส่งเสริมการอนุรักษ์ ใช้ประโยชน์จากทรัพยากรชีวภาพ และ แบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม ส่งเสริมการอนุรักษ์พันธุกรรมท้องถิ่น โดยองค์กรชุมชน ปรับปรุงกฎระเบียบให้เอื้อต่อการเข้าถึงและการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชีวภาพรวมทั้งการสร้างนวัตกรรมจากทรัพยากรชีวภาพ เพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ภายใต้กลไกการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม รวมทั้งการสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจจากนวัตกรรมและการใช้ประโยชน์ทรัพยากรชีวภาพอย่างยั่งยืน

6.2 การปรับกระบวนการพัฒนาและขับเคลื่อนประเทศไปสู่การเป็น เศรษฐกิจและสังคมคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการปรับโครงสร้างการผลิตของประเทศสู่เศรษฐกิจคาร์บอนต่ำและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงานใน ภาคขนส่งการพัฒนาเมืองที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเน้นการวางผังเมืองที่ผสมผสานวัฒนธรรม สังคม ระบบนิเวศเข้าด้วยกัน การปรับพฤติกรรมการบริโภคสู่สังคมคาร์บอนต่ำที่เป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม

6.3 การยกระดับขีดความสามารถในการรับมือและปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลง สภาพภูมิอากาศ เพื่อให้สังคมมีภูมิคุ้มกัน โดยพัฒนาองค์ความรู้เกี่ยวกับผลกระทบ และการปรับตัว รองรับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พัฒนาเครื่องมือในการบริหารจัดการเพื่อรับมือกับความท้าทายจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ พัฒนาศักยภาพชุมชนให้เข้มแข็งพร้อมรับมือกับการ เปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ

6.4 เตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับภัยพิบัติทางธรรมชาติ โดยจัดทำแผนที่เพื่อ บ่งชี้พื้นที่เสี่ยงภัยทั้งในระดับประเทศ ภูมิภาคและจังหวัด และจัดลำดับความเสี่ยงพื้นที่เสี่ยง พัฒนา ยกระดับการจัดการภัยพิบัติให้มีประสิทธิภาพ สามารถรองรับแนวโน้มการเกิดภัยพิบัติที่รุนแรงใน อนาคต พัฒนาระบบฐานข้อมูล ระบบการสื่อสาร โทรคมนาคม ส่งเสริมการพัฒนาวิทยาศาสตร์และ เทคโนโลยีด้านการจัดการภัยพิบัติ วางระบบเพื่อส่งเสริมการดำเนินงานของภาคส่วนต่างๆ พัฒนา ระบบงานอาสาสมัครของประเทศอย่างจริงจัง และมีมาตรฐานตามหลักสากล สนับสนุนภาคเอกชน สถานประกอบการ โรงเรียน และท้องถิ่น ให้มีการเตรียมความพร้อม จัดทำแผนปฏิบัติการรองรับ ภัยพิบัติ การอพยพ วางระบบปฏิบัติการสำรองในระดับองค์กร และการฝึกซ้อมรับมือภัยพิบัติอย่าง สม่าเสมอ

6.5 สร้างภูมิคุ้มกันด้านการค้าจากเงื่อนไขด้านสิ่งแวดล้อมและวิกฤติภาวะ โลก ร้อน โดยติดตามและเฝ้าระวังมาตรการการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมที่อาจส่งผลกระทบต่อการค้าและ การลงทุนเตรียมมาตรการรองรับผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจากมาตรการทางการค้าและข้อตกลง ระหว่างประเทศเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ศึกษาผลกระทบและกำหนดแผนกลยุทธ์

รายสินค้า รวมทั้งกำหนดมาตรการเยียวยาในสินค้าและธุรกิจที่เกี่ยวข้อง ส่งเสริมให้ผู้ส่งออกทำการบ่อนฟูตพรีนซ์ สร้างแรงจูงใจให้เกิดอุตสาหกรรมใหม่ๆ

6.6 การควบคุมและลดมลพิษ เพื่อสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดีให้กับประชาชน โดยลดปริมาณมลพิษทางอากาศ เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการขยะและน้ำเสียชุมชน พัฒนาระบบการจัดการของเสียอันตราย ขยะอิเล็กทรอนิกส์ และขยะติดเชื้อ ลดความเสี่ยงอันตราย การรั่วไหล และการเกิดอุบัติเหตุจากสารเคมี พัฒนาระบบเตือนภัย แจ้งเหตุฉุกเฉิน และระบบการจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุด้านมลพิษ ทั้งระดับประเทศและระดับท้องถิ่น รวมทั้งพัฒนาศักยภาพบุคลากรในการตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน ตลอดจนกำหนดมาตรการรักษา เยียวยาและฟื้นฟูสิ่งแวดล้อมและผู้ที่ได้รับผลกระทบเมื่อมีเหตุอุบัติเหตุด้านมลพิษ โดยจัดให้มีกองทุนเยียวยาและฟื้นฟูผู้ที่ได้รับผลกระทบและสิ่งแวดล้อมโดยระดมทุนจากผู้ผลิต ผู้ประกอบการ และโรงงานผู้ก่อมลพิษ รวมทั้งกำหนดการใช้มาตรการทางการคลังที่เหมาะสม สอดคล้องตามหลักการผู้ก่อมลพิษเป็นผู้จ่าย

6.7 การพัฒนาระบบการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใสและเป็นธรรมอย่างบูรณาการ โดย พัฒนาชุมชนให้เข้มแข็ง และส่งเสริมสิทธิชุมชนในการเข้าถึงและใช้ประโยชน์ทรัพยากรธรรมชาติอย่างสมดุลและยั่งยืน สนับสนุนกระบวนการมีส่วนร่วมและพัฒนาศักยภาพของท้องถิ่นและชุมชน ปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมและบังคับใช้อย่างเสมอภาคเป็นธรรม ปรับนโยบายการลงทุนภาครัฐให้เอื้อต่อการอนุรักษ์และฟื้นฟูทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ผลักดันให้มีการจัดเก็บภาษีสิ่งแวดล้อม ปฏิรูปการบริหารจัดการงบประมาณของประเทศ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างมีประสิทธิภาพ และลดการก่อมลพิษ การสร้างรายได้จาการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและหลากหลายทางชีวภาพ

แนวทางการบริหารจัดการแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 สู่การปฏิบัติ

1. สร้างความรู้ความเข้าใจให้ทุกภาคส่วนตระหนักถึงความสำคัญและพร้อมเข้าร่วมในการผลักดันแผนฯ 11 ไปสู่การปฏิบัติ โดยจัดทำแนวทางการสื่อสารประชาสัมพันธ์ให้ทุกภาคส่วนตระหนักและยอมรับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และสร้างความเข้าใจให้ภาคการเมืองในเป้าประสงค์และแนวทางของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และผลักดันให้ภาคการเมืองนำประเด็นการพัฒนาสำคัญไปผสมผสานในการจัดทำนโยบาย รวมทั้งจัดทำคู่มือการแปลงแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 เผยแพร่ให้ภาคีการพัฒนารับรู้

2. สร้างความเชื่อมโยงระหว่างแผนฯ 11 นโยบายรัฐบาล แผนการบริหารราชการแผ่นดิน และแผนระดับอื่นๆ โดย สศช. กำหนดประเด็นการพัฒนาสำคัญภายใต้ยุทธศาสตร์ของแผนฯ 11 ที่ จะขับเคลื่อนให้สำเร็จในระยะ 5 ปีของแผน อาทิ สังคมสงบสุข ภาคเกษตรเข้มแข็งเศรษฐกิจสีเขียว

เศรษฐกิจสร้างสรรค์ บูรณาการประเด็นการพัฒนาภายใต้ยุทธศาสตร์ที่มีความเชื่อมโยงกัน และจัดทำเป็นแผนการลงทุนหรือแผนพัฒนาเฉพาะด้านที่ตอบสนองการพัฒนาในหลายมิติ เชื่อมโยงแนวคิดพื้นฐาน ยุทธศาสตร์ ประเด็นพัฒนาสำคัญ และแผนพัฒนาเฉพาะด้านภายใต้แผนฯ 11 เข้ากับนโยบายรัฐบาล แผนการบริหารราชการแผ่นดิน และแผนระดับต่างๆ จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบประมาณแบบมีส่วนร่วม โดยบูรณาการสาระสำคัญของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 และการพัฒนาระบบประมาณที่สอดคล้องกัน รวมถึงกำหนดแนวทางพัฒนาระบบประมาณสนับสนุนแผนพัฒนาจังหวัด/กลุ่มจังหวัด และท้องถิ่นภายใต้แนวทางการพัฒนาภาคที่เชื่อมโยงกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ผลักดันให้ภาคเอกชนนำประเด็นการพัฒนาสำคัญในแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 พิจารณาประกอบการจัดทำแผนการลงทุน

3. เสริมสร้างบทบาทของทุกภาคส่วนให้สามารถขับเคลื่อนแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 ได้

อย่างมีประสิทธิภาพ อาทิ พัฒนาศักยภาพประชาชนให้มีบทบาทสำคัญในกระบวนการพัฒนาสร้างความเข้มแข็งของชุมชนให้พร้อมรับมือกับความเปลี่ยนแปลง เสริมสร้างความเข้มแข็งให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นทุกรูปแบบ ผลักดันให้สถาบันการศึกษาในพื้นที่เข้าร่วมพัฒนาชุมชนให้มากขึ้น สนับสนุนให้เอกชนมีบทบาทนำในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมที่ดี ปรับบทบาทภาครัฐทั้งทัศนคติและวิธีการดำเนินงาน

2.3.2 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (พ.ศ. 2552 – 2556)

มีการจัดทำแผนหลัก แผนแม่บท แผนการลงทุน ด้านการขนส่งและจราจร ในระดับประเทศ รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามแผน ศึกษา เสนอแนะนโยบาย และกำหนดมาตรการ มาตรฐานด้านการจัดระบบการจราจรทางบก ให้สอดคล้องกับแผนหลักด้านการขนส่งและจราจร วิเคราะห์ กลั่นกรองความเหมาะสมของแผนงานและโครงการจัดระบบการจราจรทางบกเสนอต่อคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก รวมทั้งการดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกและกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง ซึ่งแผนยุทธศาสตร์ของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร มีดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ที่มีความถูกต้อง เหมาะสม เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างยั่งยืน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดย

คำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้แนะแนวทางการเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการขนส่งและจราจร

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : การพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร การจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) และทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรมีประสิทธิภาพ

2.3.3 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554-2563)

มีเป้าประสงค์เชิงยุทธศาสตร์และแนวทางการดำเนินงานที่สำคัญ ดังนี้

เป้าประสงค์ที่ 1 เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hub for Connectivity) โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่ง (Hub) ที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยง (Spoke) รวมถึงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเดินทางและการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าปริมาณการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทยจะเพิ่มมากขึ้น ส่งผลทำให้การค้าระหว่างประเทศของไทยขยายตัว มูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้น และในท้ายที่สุดประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคตระหนักถึงบทบาททางเศรษฐกิจและการเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทย

เป้าประสงค์ที่ 2 เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดี เชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) โดยการปรับปรุงและเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจ การกำหนดรูปแบบและแนวเส้นทางขนส่งหลักระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจภายในประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพเชิงพื้นที่และชุมชน ซึ่งผลลัพธ์การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจจะได้รับความสะดวก รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ และต้นทุนการขนส่งลดลง ส่งผลทำให้มีโอกาสทางธุรกิจเพิ่มขึ้นและเศรษฐกิจในระดับพื้นที่สามารถเติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน

เป้าประสงค์ที่ 3 เพื่อพัฒนาปรับปรุงการเดินทางและการขนส่งให้มีความปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ โดยการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะที่สำคัญ คือ ต้องให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่า จำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจะลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งจะลดลงเช่นเดียวกัน ส่งผลทำให้

ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมลดลง ตลอดจนผู้ที่เกี่ยวข้องโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เนื่องจากการเดินทางและการขนส่งมีความปลอดภัย

เป้าประสงค์ที่ 4 เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) โดยการส่งเสริมและสนับสนุนให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ ในขณะที่เดียวกันก็ส่งเสริมให้มีการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยี เพื่อให้มีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะช่วยให้ปริมาณการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่งลดลง โดยเฉพาะคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ส่งผลทำให้ลดผลกระทบที่มีต่อภาวะโลกร้อน ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เนื่องจากการประหยัดต้นทุนด้านพลังงานและค่าชดเชยจากการทำให้เกิดภาวะโลกร้อน

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

เป้าประสงค์ที่ 6 เพื่อเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) ในการเดินทางและการขนส่ง โดยการปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทาง และการบริหารจัดการจราจร รวมทั้งสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและลดเวลาในการเดินทาง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่งจะลดลง ความแน่นหนาและความตรงต่อเวลาในการเดินทางและขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้น ส่งผลทำให้สภาพการจราจรคล่องตัวมากยิ่งขึ้น และลดความสูญเสียจากการจราจรติดขัด

2.3.4 แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี (พ.ศ.2553 - 2556)

วิสัยทัศน์จังหวัดชลบุรี

“ชลบุรีนำอยู่คู่เศรษฐกิจชั้นนำ”

พันธกิจ

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ทุกด้าน
2. สร้างภูมิคุ้มกันในสังคม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน

3. บริหารจัดการระบบนิเวศน์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจทุก ๆ ด้าน
5. บริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาล และทันสมัย

ประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 : พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัย มั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่ รองรับความเปลี่ยนแปลง

เป้าประสงค์

1. สังคมเข้มแข็งและมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
2. มีระบบผังเมืองในการบริหารท้องถิ่น

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละของประชาชนในจังหวัดชลบุรี มีความรู้สึกว่าจังหวัดชลบุรีมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
2. ร้อยละของประชาชนที่มีส่วนร่วมต่อกิจกรรมการพัฒนาสังคม
3. ร้อยละของท้องถิ่นที่มีระบบผังเมืองในการบริหาร

กลยุทธ์

1. พัฒนาประสิทธิภาพระบบการป้องกันความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
2. การส่งเสริมการวางระบบผังเมืองและการพัฒนาท้องถิ่น
3. จัดการระบบส่งเสริมประชาชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 : การเสริมสร้างระบบชุมชนและสถาบันครอบครัวให้เข้มแข็งและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้มีความสุข ประชาชนมีความรู้ คู่คุณธรรม นำเศรษฐกิจพอเพียงเป็นสังคมแห่งการเรียนรู้

เป้าประสงค์

1. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
2. ชุมชนเข้มแข็งสามารถพึ่งตนเอง
3. สถาบันครอบครัวมีความเข้มแข็ง
4. ประชาชนมีความรู้คู่คุณธรรม นำเศรษฐกิจพอเพียงเพิ่มขึ้น

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละของประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดีตามเกณฑ์

2. ร้อยละของชุมชนที่เข้มแข็ง สามารถพึ่งตนเองได้เพิ่มขึ้น
3. ร้อยละของสถาบันครอบครัวที่มีความเข้มแข็งเพิ่มขึ้น
4. ร้อยละของประชาชนที่มีความรู้คู่คุณธรรม น้อมนำเศรษฐกิจพอเพียงเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมระบบสวัสดิการชุมชน ใช้ควบคุมทุกชุมชน
2. ส่งเสริมให้ครอบครัวอบอุ่น โดยยึดหลักคุณธรรม จริยธรรมและปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง
3. ส่งเสริมกิจกรรมการมีส่วนร่วมของครอบครัวและชุมชน
4. ส่งเสริมหลักเศรษฐกิจพอเพียงในการดำรงชีวิต

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมให้เกิดความสมดุลในระบบนิเวศน์และการใช้ประโยชน์

เป้าประสงค์

1. จำนวนพื้นที่ที่ได้บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมเพิ่มขึ้น
2. เพิ่มระบบเตือนภัย ป้องกันภัย และฟื้นฟูและบำบัดภัยพิบัติจากธรรมชาติและสถานประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละของพื้นที่ที่ได้บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมเพิ่มขึ้น
2. จำนวนระบบเตือนภัย ป้องกันภัย และฟื้นฟูและบำบัดภัยพิบัติจากธรรมชาติและสถานประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมและพัฒนากระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนในการร่วมบริหาร จัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
2. เร่งรัดการฟื้นฟูและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ
3. เร่งรัดการพัฒนาาระบบเตือนภัย ป้องกันภัย และฟื้นฟูและบำบัดภัยพิบัติจาก ธรรมชาติและสถานประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 : ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนสามารถรองรับความต้องการของตลาด

เป้าประสงค์

1. การท่องเที่ยวมีการขยายตัว ไม่เอารัดเอาเปรียบ
2. สามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้จากการท่องเที่ยว
2. ร้อยละที่ลดลงของข้อร้องเรียนด้านการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยว
3. ร้อยละที่บุคลากร/สถานประกอบการ ได้รับการพัฒนาให้รองรับนักท่องเที่ยว

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมระบบการท่องเที่ยว โดยเน้นพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวให้มีความปลอดภัย
2. สร้างจิตสำนึกผู้ประกอบการ/บุคลากรทางการท่องเที่ยว ให้มีคุณธรรมจริยธรรม
3. พัฒนาบุคลากร/สถานประกอบการ ให้สามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ ๆ ได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 : พัฒนาอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

เป้าประสงค์

1. ยกระดับแรงงานสู่ Technical Base /Knowledge base
2. การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวให้มีประสิทธิภาพ
3. ชลบุรีเมืองอุตสาหกรรมเชิงนิเวศน์ (Eco City)
4. ผู้ประกอบการ SMEs มีความสามารถในการแข่งขัน
5. ชุมชนมีกองทุนในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรม

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของแรงงานที่ได้รับการยกระดับแรงงานสู่ Technical Base /Knowledge base
2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของโครงการแก้ไขปัญหาแรงงานต่างด้าว

3. จำนวนนิคมอุตสาหกรรมที่เข้าสู่ระบบ Eco City
4. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของรายได้ที่ SMEs ที่ได้รับการส่งเสริมความสามารถในการแข่งขัน
5. จำนวนชุมชนที่มีกองทุนในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรม

กลยุทธ์

1. ส่งเสริมพัฒนาระบบการพัฒนาแรงงานให้สามารถเข้าสู่ Technical Base /Knowledge base
2. วางระบบการบริหารจัดการแรงงานต่างด้าว
3. ส่งเสริมอุตสาหกรรมเชิงนิเวศน์ (Eco City)
4. พัฒนา SMEs โดยวิทยาการสมัยใหม่ ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน
5. สร้างความสัมพันธ์อันดีระหว่างประชาชนกับภาคอุตสาหกรรมในการร่วมพัฒนากองทุนในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดจากภาคอุตสาหกรรม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 : ปรับเปลี่ยนภาคเกษตรสู่ระบบเกษตรคุณภาพและมูลค่าสูง และพัฒนาเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรให้เข้มแข็ง

เป้าประสงค์

1. ภาคเกษตรสามารถปรับเปลี่ยนสู่ระบบเกษตรคุณภาพและมูลค่าสูง
2. เกษตรกรและสถาบันเกษตรกรมีความเข้มแข็ง

ตัวชี้วัด

1. ร้อยละของเกษตรกร/ฟาร์ม ที่ได้รับการพัฒนาให้เข้าสู่ระบบเกษตรคุณภาพและมูลค่าสูง
2. ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของเกษตรกรและสถาบันเกษตรกรที่มีความเข้มแข็งเพิ่มขึ้น

กลยุทธ์

1. พัฒนาระบบการส่งเสริมและปรับเปลี่ยนสู่ระบบเกษตรคุณภาพและมูลค่าสูง
2. พัฒนาเกษตรกร/กลุ่มเกษตรกร ให้มีความเข้มแข็งโดยเน้นรายปัญหา

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 : พัฒนาระบบผังเมือง ระบบ Logistics โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด
เข้าประสงค์

- การเพิ่มขึ้นของระบบผังเมือง ระบบ Logistics โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด

ตัวชี้วัด

- ร้อยละที่เพิ่มขึ้นของระบบผังเมืองระบบ Logistics โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด

กลยุทธ์

1. การส่งเสริมและให้ใช้ประโยชน์จากระบบผังเมือง
2. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจ โดยเน้นประโยชน์ของประชาชนและการกระตุ้นเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 8 : ส่งเสริมทุกภาคส่วนให้มีการดำเนินงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล

เข้าประสงค์

- หน่วยงานภาครัฐและเอกชนยึดหลักธรรมาภิบาลในการดำเนินงาน

ตัวชี้วัด

- ร้อยละของหน่วยงานภาครัฐและเอกชนยึดที่หลักธรรมาภิบาลในการดำเนินงาน

กลยุทธ์

- ส่งเสริมทุกภาคส่วนให้มีการดำเนินงาน โดยยึดหลักธรรมาภิบาล ด้วยการมีส่วนร่วมในการตรวจสอบ และออกความเห็น

บทที่ 3 การดำเนินงาน

3.1 พื้นที่ศึกษา

พื้นที่ศึกษาจะมุ่งเน้นไปที่หน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องกับโครงการ โดยมุ่งเน้นไปที่หน่วยงานหลัก ซึ่งมีหน่วยงานที่แบ่งออกเป็นกลุ่มตามนี้

- 1.) กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปกครอง
 - แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติ การปกครองจังหวัดชลบุรี ฯลฯ
- 2.) กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย
 - ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล ฯลฯ
- 3.) กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการหรือให้บริหารด้านการขนส่ง
 - กรมการขนส่งทางบก ท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ
- 4.) กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน
 - กรมทางหลวง สำนักงานทางหลวงชนบท ฯลฯ

ประกอบด้วยหน่วยงานต่าง ๆ ดังนี้

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับงานทบทวนแผน

ลำดับ	หน่วยงาน
1	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
3	กระทรวงคมนาคม
4	กรมการขนส่งทางบก
5	กรมทางหลวง
6	กรมทางหลวงชนบท
7	สำนักงานจังหวัดชลบุรี
8	กรมโยธาธิการและผังเมือง(ชลบุรี)
9	สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี
10	แขวงทางหลวงชลบุรี (สำนักงานทางหลวงที่ 12)
11	สำนักงานทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)

ตารางที่ 3.1 ตารางแสดงชื่อหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสำหรับงานทบทวนแผน (ต่อ)

ลำดับ	หน่วยงาน
12	การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี)
13	ท่าเรือแหลมฉบัง
14	เทศบาลนครแหลมฉบัง
15	ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี)

3.2 ขั้นตอนการรวบรวมข้อมูล

1. ตรวจสอบหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับโครงการสำหรับการทบทวนแผน โดยแบ่งหน่วยงานออกเป็นกลุ่มย่อย ดังนี้

- กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการปกครอง แผนและนโยบาย
- กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการบังคับใช้กฎหมาย
- กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการหรือให้บริการด้านการขนส่ง
- กลุ่มหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการก่อสร้างและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน

2. ทำการรวบรวมข้อมูลของหน่วยงาน

3. นำข้อมูลที่ของหน่วยงานต่างๆมาทบทวนแผนและโครงการ

4. วิเคราะห์ภาพรวมของแผนและโครงการ

5. จัดทำบทสรุปและข้อเสนอแนะ

3.3 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพโดยการเปรียบเทียบ (Constant Comparison)

การวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบ คือ การใช้วิธีการเปรียบเทียบ โดยการนำข้อมูลมาเทียบเป็นปรากฏการณ์ วิธีการนี้ สามารถทำได้โดยการที่ผู้วิจัยสังเกต หรือรวบรวมข้อมูลได้หลายๆ อย่าง แล้วนำมาแยกตามชนิด นำมาเปรียบเทียบกันโดยทำตารางหาความสัมพันธ์จากสิ่งต่างๆ เหล่านั้น และสรุปผลออกมา ผลที่ได้จากการวิเคราะห์ด้วยวิธีการนี้จะทำให้ได้ข้อสรุปที่มีความเป็นนามธรรมมากขึ้นและครอบคลุมหรือสามารถใช้อ้างอิงเนื้อหาที่เหมาะสม ทั้งนี้โดยทั่วไปการวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบมักจะกระทำภายหลังจากได้ทำการวิเคราะห์จำแนกหรือจัดกลุ่มข้อมูลแล้ว หลังจากนั้นจึงนำข้อมูลไปใส่ในตาราง ทำการสรุปลักษณะร่วมกันและลักษณะที่แตกต่างกันของข้อมูลเหล่านั้น วิธีการวิเคราะห์โดยการเปรียบเทียบ

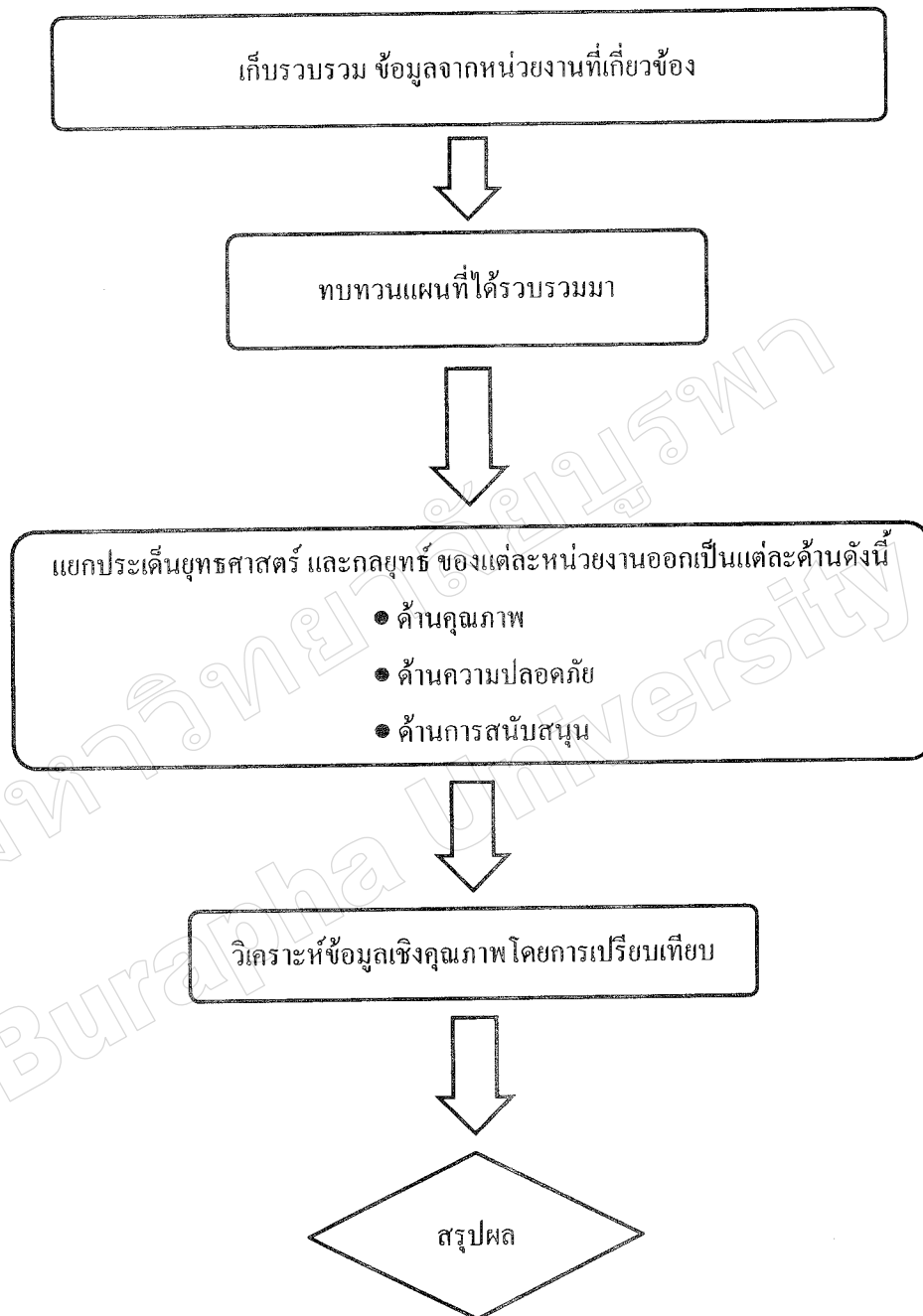
ขั้นตอนในการวิเคราะห์ย่อย ๆ 4 ขั้นตอนดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 จัดชุดของเนื้อหาใส่ตาราง ในขั้นตอนนี้เป็นการนำข้อมูลที่ได้ทำการวิเคราะห์จำแนกไว้มาใส่ในตารางเพื่อแยกประเด็นต่างๆ ของแต่ละแผนงาน โดยแยกประเด็น ในแต่ละเหตุการณ์

ขั้นตอนที่ 2 การเปรียบเทียบเนื้อหา หลังจากนำเนื้อหาใส่ตารางแล้วดำเนินการเปรียบเทียบระหว่างเนื้อหาที่ได้รับการบันทึกตารางโดยการจำแนกประเด็นต่าง ๆ เหมือนกันเพื่อทำการเปรียบเทียบซึ่งกันและกัน ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบระหว่างเนื้อหา แล้วดำเนินการสรุปสิ่งที่บันทึกได้ไว้ก่อน ซึ่งข้อสรุปเหล่านี้ก็คือข้อสรุปย่อยๆ นั่นเอง

ขั้นตอนที่ 3 ประมวลผลข้อมูลแต่ละชุด แต่ละประเด็นของข้อมูลเข้าด้วยกัน ในขั้นตอนนี้เป็นการนำเหตุการณ์แต่ละชุดที่จัดลงตารางตามประเด็นต่าง ๆ มาเปรียบเทียบกับกันเพื่อหาลักษณะร่วมและลักษณะที่แตกต่างกัน หลังจากนั้นก็เขียนสรุปบรรยายเชื่อมโยงข้อมูลเหตุการณ์แต่ละชุดเข้าด้วยกัน เป็นการสังสมข้อค้นพบ หรือข้อสรุปย่อย ๆ จากการเปรียบเทียบประเภทของข้อมูลและคุณลักษณะของประเภทซึ่งกันและกัน เมื่อเปรียบเทียบแล้ว ก็จะเริ่มเชื่อมโยงข้อมูลเหล่านั้น ทำให้เกิดความสัมพันธ์และเกิดเป็นแนวคิดย่อยๆ ขึ้น

ขั้นตอนที่ 4 ขยายวงของการเปรียบเทียบแล้วเลือกเนื้อหาที่เป็นคุณเจสำคัญ และจะใช้กรอบแนวคิดที่ได้จากการสรุปลักษณะความสัมพันธ์ของข้อมูลในเหตุการณ์ต่างๆ ตามขั้นตอนที่ 3 มาพิจารณาเหตุการณ์อื่นๆ ที่มีอยู่เมื่อขยายวงของการเปรียบเทียบออกไป คุณสมบัติที่ได้คล้ายคลึงและที่แตกต่างกันของข้อมูลก็ยังคงมีความชัดเจนมากขึ้น ซึ่งทำให้พบข้อสรุป



รูปที่ 3.1 ขั้นตอนการดำเนินงาน

บทที่ 4

ผลการศึกษา

4.1 การทบทวนแผนด้านขนส่ง

ได้ทำการทบทวนแผนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง โดยแบ่งหมวดหมู่ที่จะนำมาเป็นประเด็นเปรียบเทียบในแต่ละแผน ดังนี้

- ด้านคุณภาพ คำนึงถึงความสะดวก รวดเร็ว การเข้าถึง ศักยภาพของโครงข่ายที่ดี รวมทั้งทางด้านบริการ และศักยภาพขององค์กรซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาระบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

- ด้านความปลอดภัย คำนึงถึงความปลอดภัยของระบบ โครงสร้างพื้นฐาน มีการตรวจสอบคุณภาพ มาตรฐานของอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่ง เพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัย และปรับปรุงสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพ ปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

- ด้านการสนับสนุน คำนึงถึงนโยบายการสนับสนุน ส่งเสริม ประชาสัมพันธ์ การจัดอบรม บุคลากรและประชากรท้องถิ่น รวมทั้งปัจจัยต่างๆที่เป็นตัวเร่งส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบขนส่ง

4.1.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)

●ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5.1 "การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ" มีการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ให้มีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานตามสากล ปรับปรุงการขนส่งคนและสินค้ารวมทั้งพัฒนาบุคลากรในธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์

●ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5.6 "การมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการสร้างสังคมนานาชาติที่มีคุณภาพชีวิต ป้องกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคร้าย" ส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและความพร้อมในการป้องกันภัยที่อาจส่งผลกระทบต่อคุณภาพของประชากร ซึ่งรวมถึงการระมัดระวังในการคมนาคมอีกด้วย

●ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5.2 "การพัฒนาฐานลงทุนโดยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาค" จากการพัฒนาฐานลงทุนในภูมิภาคต่างๆของประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งถือว่าเป็นตัวสนับสนุนและมีความจำเป็น

ที่ต้องพัฒนาโครงสร้างของระบบขนส่ง อาทิ เส้นทางขนส่ง คุณภาพของท้องถนน พัฒนาความ
คุณภาพต่างๆในการขนส่งคนและสินค้า ไม่ว่าจะเป็นความสะดวก ความรวดเร็ว ความปลอดภัย ซึ่ง
การที่ต้องพัฒนาระบบขนส่งนั้นมีส่วนช่วยให้การติดต่อ เช่น การติดต่อซื้อขาย การขนส่งสินค้าทาง
เศรษฐกิจ ฯลฯ ดำเนินไปอย่างสะดวก

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5.9 “การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการลงทุน
และการประกอบธุรกิจในเอเชียรวมทั้งเป็นฐานความร่วมมือในการพัฒนาภูมิภาค” การที่ส่งเสริม
ให้ไทยเป็นฐานการลงทุนจำเป็นต้องมีสิทธิประโยชน์และการอำนวยความสะดวกในทุกๆด้าน และ
เพื่อให้การติดต่อในการเดินทางเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องมีการพัฒนาในด้านการ
ให้บริการของระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

4.1.2 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (พศ. 2552 – 2556)

•ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อ
ใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด
โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุน
ภารกิจของกระทรวงคมนาคม

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้แนะ
แนวทาง การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และ
มาตรฐาน ด้านการขนส่งและจราจร

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร การจัดการ
องค์ความรู้ (Knowledge Management) และทรัพยากรบุคคล เพื่อให้บุคลากรมีประสิทธิภาพ

•ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อ
ใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด
โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุน
ภารกิจของกระทรวงคมนาคม

•ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน มาตรการ และ
มาตรฐานที่มีความถูกต้องเหมาะสม เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างยั่งยืน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้นำแนวทาง การเพิ่ม ประสิทธิภาพการดำเนินงานและการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการ ขนส่งและจราจร

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานหลักด้านการขนส่งอีกหลายหน่วยงาน ที่ยึดแผนยุทธศาสตร์ของ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นต้นแบบ และยังมีความสอดคล้องกันในหลาย ด้าน ซึ่งได้แก่

4.1.2.1 แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2554 – 2563)

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 (1.1)การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของ โครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ (1.2)การเสริมสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง ผลที่ตามมาคือปริมาณการเดินทางผ่านประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มมา กขึ้น ดังนั้นจำเป็นต้องพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่ง เพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มี ประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน ส่งผลให้การขนส่งบน เส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจมีความสะดวกรวดเร็วและน่าเชื่อถือมากขึ้น

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงระบบ ขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่ง สาธารณะส่งผลให้ผู้โดยสารระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มมากขึ้น

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 (6.1)การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อ ลดปัญหาคอขวดและลดปัญหาการจราจรติดขัด (6.2)การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ จราจร เพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่ง

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 (3.1)การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐาน ยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง (3.2)การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึกและทักษะ เรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทางและการ ขนส่ง

๑ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 (1.1) การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการขนส่งระหว่างประเทศ (1.2) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งผล จำเป็นต้องสนับสนุนให้มีการพัฒนาระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับการเดินทางและการขนส่งที่เพิ่มมากขึ้น

4.1.2.2 กรมการขนส่งทางบก

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 “การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ” มีการพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ เช่น การพัฒนาเส้นทางรถโดยสารประจำทางให้ครอบคลุมทุกพื้นที่ มีการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนอื่นๆ พัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสารให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สะดวก มีการพัฒนาให้มีรูปแบบการให้บริการที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เชื่อถือได้ และสร้างความพึงพอใจแก่ผู้ใช้บริการ เป็นต้น

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 “การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” เพื่อเสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

๑ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 “การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ” มีการพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อเพิ่มช่องทางในการให้บริการประชาชนรวมถึงการให้ความสำคัญกับแผนกลยุทธ์การพัฒนานุเคราะห์ในองค์กร โดยเน้นการจัดหากำลังคนและการจัดการความรู้ในสาขาที่ขาดแคลน ส่งผลให้เกิดการพัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และหลากหลายมากขึ้น

4.1.2.3 กรมทางหลวง

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “การรักษาและพัฒนาคุณภาพการใช้บริการของระบบทางหลวง” มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับงานทาง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวกรวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆอย่างมีประสิทธิภาพ

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “การพัฒนาทางหลวงที่ปลอดภัย” มีการให้ความสำคัญต่องานอำนวยความสะดวกทางถนนเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง และบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

๑ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ” มีการบูรณาการแผนงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีทางหลวงที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์

4.1.2.4 กรมทางหลวงชนบท

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านงานทางยังมีความจำเป็นต้องได้รับ การพัฒนาเพิ่มและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน” พัฒนาโครงข่ายทางให้สมบูรณ์อย่างพอเพียง เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดเวลาในการเดินทาง

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานงานทางและบริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ” ให้โครงข่ายทางมีการพัฒนาเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นเพื่อตอบสนองต่อการเข้าถึง และเกิดความสะดวก รวดเร็ว ในการคมนาคม

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “การบำรุงโครงข่ายทางอย่างยั่งยืน” ทำการพัฒนาปรับปรุง และบำรุงโครงข่ายทางอยู่เสมอ เช่น การตรวจสอบคุณภาพถนน รวมทั้งอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง เช่น ป้ายจราจร ครา สัญลัักษณ์ต่างๆ เป็นต้น เพื่อให้โครงข่ายทางมีสภาพพร้อมใช้งานได้ดีตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย

•ด้านกานับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ “ความเข้มแข็งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น” องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความพร้อมด้านวิชาการงานทางที่จะพัฒนาเพื่อสามารถถ่ายทอดความรู้ที่มีให้กับประชาชนได้เรียนรู้การใช้รถใช้ถนนอย่างถูกต้อง

4.1.3 จังหวัดชลบุรีและหน่วยงานภายใน

•ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 7 “พัฒนาระบบผังเมืองระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด” มีการพัฒนาระบบผังเมือง โครงข่ายคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำเพื่อรองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของจังหวัด บริหารการจัดทำผังเมืองและพัฒนาตามผังที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบโดยการบูรณาการ และพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ

•ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 “พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัยมั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่ รองรับความเปลี่ยนแปลง” มีการส่งเสริมการวางระบบผังเมืองและการพัฒนาท้องถิ่นซึ่งการมีระบบผังเมืองที่ดี มีส่วนช่วยในการลดอุบัติเหตุทั้งจากการขนส่ง และอาชญากรรม

นอกจากนี้ยังมีหน่วยงานภายในจังหวัดชลบุรี ที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งอีกหลายหน่วยงาน เช่น

4.1.3.1 กรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี

•ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 ชุมชนมีการวางผังเมืองเพื่อใช้ในการควบคุมดูแลพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งเสริมสนับสนุนจัดทำแผนพัฒนาเมืองตามมาตรฐานผังเมืองแบบมีส่วนร่วม

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การวางแผนและพัฒนาตามผังเมืองให้เมืองหน้าอยู่ ส่งเสริมสนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานของรัฐ/ชุมชนมีความรู้ความเข้าใจการวางแผนและจัดทำสาธารณูปโภค

•ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยในอาคาร โดย

ส่งเสริมสนับสนุนการใช้กฎหมายกรมโยธาธิการและผังเมืองให้เป็นเมืองที่น่าอยู่และอาคารความปลอดภัย รวมไปถึงมีการกำกับดูแลด้วยมาตรการทางกฎหมายให้ประชาชนมีความปลอดภัยในอาคารอีกด้วย

๑ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง ส่งเสริมให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ ชุมชน ผังชุมชน ให้มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องมีประสิทธิภาพตลอดเวลา สนับสนุนดำเนินการ

4.1.3.2 สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 มีการให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐานมีความสะดวกรวดเร็วทั่วถึงประหยัดและเชื่อถือได้

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 มีการส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน

4.1.3.3 แขวงทางหลวงชลบุรี (สำนักงานทางหลวงที่ 12)

๑ด้านคุณภาพ

การจัดทำระบบควบคุมงานตรวจสอบคุณภาพประเมินผลให้เป็นมาตรฐาน กลดยุทธส่งเสริมด้านความปลอดภัยการกำกับดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย แนวทางการปฏิบัติงาน คือ การซ่อมบำรุงรักษาเป็นประจำสม่ำเสมอรวมทั้งงานปรับปรุงเสริมเติมด้านความปลอดภัย

จัดทำระบบควบคุมงาน ตรวจสอบคุณภาพประเมินผลให้เป็นมาตรฐาน กำกับดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย

4.1.3.4 สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)

๑ด้านคุณภาพ

พัฒนาและเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงชนบท ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัดแบบบูรณาการ และเชื่อมต่อ โครงสร้างพื้นฐานและบริการคมนาคม ให้เข้าถึงทุกพื้นที่ของเขตพื้นที่ที่ต้องรับผิดชอบ เพื่อเกิดความสะดวก

๑ด้านความปลอดภัย

บำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้ไร้หลุมบ่อและจุดเสี่ยงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ เพราะสภาพถนนจึงต้องบำรุงรักษาให้มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ

๑ด้านการสนับสนุน

ถ่ายทอดและเป็นพี่เลี้ยงองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวงชนบท เพื่อให้มีความเข้าใจตรงกันเรื่องการก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง

4.1.3.5 การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี)

๑ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนระบบขนส่งให้มีประสิทธิภาพ (ท่าเรือ, เขื่อน, ขุดลอก) โดยทำให้มีความปลอดภัยและเพียงพอ ต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการผลิตบุคลากรพาณิชยนาวี ให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานให้เป็นมาตรฐานสากลและเป็นที่ยอมรับในด้านพาณิชยนาวี

๑ด้านความปลอดภัย

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนามาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้ได้มาตรฐาน เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแลความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำเพื่อให้เกิดความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย

๑ด้านการสนับสนุน

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำให้สามารถแข่งขันได้และสามารถเชื่อมโยงกับระบบอื่น ทำให้การขนส่งมีประสิทธิภาพเพิ่มขึ้น

4.1.3.6 ท่าเรือแหลมฉบัง

๑ด้านคุณภาพ

การจัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพาณิชยนาวี และภายในองค์กรเพื่อให้บริการและควบคุม ตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของท่าเรือแหลมฉบัง การเตรียมความพร้อมด้านการมีบทบาทในระบบการขนส่ง

๑ด้านความปลอดภัย

การจัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพาณิชยนาวีและการตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ

๑ด้านการสนับสนุน

ผู้ลงทุนเช่าหรือร่วมลงทุนในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ในกิจการต่อเนื่องและธุรกิจใหม่สอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของท่าเรือแหลมฉบังด้านการสนับสนุนนโยบายการสนับสนุนระบบเศรษฐกิจ

4.1.3.7 เทศบาลนครแหลมฉบัง

•ด้านคุณภาพ

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 เป็นยุทธศาสตร์ในด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค โดยมีการปรับปรุงก่อสร้าง บำรุงรักษา ถนน สะพาน ทางเดินเท้า ท่าเทียบเรือ ฯลฯ นั้นเป็นสิ่งที่อำนวยความสะดวก

จากประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ เนื่องจากแหลมฉบังเป็นเมืองของอุตสาหกรรมทางน้ำ จึงมีการปรับปรุงภูมิทัศน์กำจัดของเสียที่เกิดขึ้นบนบกและทะเล ฯลฯ เพื่อเป็นการกำจัดมลพิษให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์

4.1.3.8 ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี)

•ด้านคุณภาพ

การกำกับอำนวยความสะดวกและให้คำแนะนำการเดินทางเรือเข้า – ออก ในเขตท่าเรือต่างๆ แผนของศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี)

•ความปลอดภัย

การประสานงานกับหน่วยงานด้านความปลอดภัยทางทะเล และเป็นศูนย์ประสานงานด้านความปลอดภัยและป้องกันภัย

4.2 การเปรียบเทียบแผนด้านการขนส่ง

ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงความแตกต่างของแต่ละหน่วยงาน/แผน

หน่วยงาน/แผนงาน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
• แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11	✓	✓	✓
• สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	✓	✓	✓
• แผนหลักการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร	✓	✓	✓
• กรมการขนส่งทางบก	✓	✓	✓
• กรมทางหลวง	✓	✓	✓
• กรมทางหลวงชนบท	✓	✓	✓

ตารางที่ 4.1 ตารางแสดงความแตกต่างของแต่ละหน่วยงาน/แผน (ต่อ)

• จังหวัดชลบุรี	✓	✓	
• กรมโยธาธิการและผังเมือง	✓	✓	✓
• สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี	✓	✓	
• แขวงทางหลวงชลบุรี (สำนักทางหลวงที่ 12)	✓	✓	
• สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)	✓	✓	✓
• การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี)	✓	✓	
• ท่าเรือแหลมฉบัง	✓	✓	✓
• เทศบาลนครแหลมฉบัง	✓		
• ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี)	✓	✓	

บทที่ 5

บทสรุปและข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุป

หน่วยงานในจังหวัดชลบุรี ได้แก่ สำนักงานจังหวัดชลบุรี กรมโยธาธิการและผังเมือง สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี แขวงการทางชลบุรี (สำนักทางหลวงที่ 12) สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี) การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี) ท่าเรือแหลมฉบัง เทศบาลนครแหลมฉบัง ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี) จากผลการทบทวนแผนด้านการขนส่งซึ่งประกอบด้วยด้านต่างๆ ทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ ด้านคุณภาพ ด้านความปลอดภัย ด้านการสนับสนุน ซึ่งทุกหน่วยงานมีแผนและนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านคุณภาพ แต่มีหน่วยงานที่ขาดด้านความปลอดภัย ได้แก่ เทศบาลนครแหลมฉบัง หน่วยงานที่ขาดด้านการสนับสนุน ได้แก่ แผนของจังหวัดชลบุรี แผนของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี แผนของแขวงทางชลบุรี (สำนักทางหลวงที่ 12) แผนของเทศบาลนครแหลมฉบัง และแผนของศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี) โดยอ้างอิงจากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติกับแผนของสำนักงานนโยบายและการขนส่งและจราจร

แต่อย่างไรก็ดี โดยรวมแล้วจังหวัดชลบุรีมีแผนทางด้านการขนส่งเฉพาะหน่วยงานที่เกี่ยวข้องโดยหลักเพียงเท่านั้น แต่หน่วยงานที่ไม่ได้เกี่ยวข้องโดยตรงค่อนข้างขาดแผนด้านการขนส่งพอสมควร แม้บางหน่วยงานจะพบว่ามีความมีแผนทางด้านการขนส่งแต่ก็ยังขาด Action plan และการปฏิบัติอย่างจริงจัง

5.2 ข้อเสนอแนะ

ควรทำการวิเคราะห์และทบทวนแผนด้วยวิธี SWOT เพิ่มเติม เพื่อให้ได้รับข้อมูลที่มีความแตกต่างของจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาส ภัยคุกคาม ของแต่ละหน่วยงานและแต่ละองค์กรมากขึ้น

บรรณานุกรม

กรมขนส่งทางบก, 2553, ผลการทบทวนวิสัยทัศน์ พันธกิจ ยุทธศาสตร์ฯ กรมการขนส่งทางบก,
เอกสารแนบ, กระทรวงคมนาคม

กรมทางหลวง, 2553. แขวงทางหลวงบุรี สำนักงานทางหลวงที่ 12. ตุลาคม 5, 2555

<http://www.doh.go.th/WEB/hwyorg42200/index42200.htm>

กรมโยธาธิการและผังเมือง, 2555, สำนักงานโยธาธิการและผังเมือง. ตุลาคม 6, 2555:

[http://www.dpt.go.th/chonburi/main/index.php?option=com_content&view=article&id=2
&Itemid=6](http://www.dpt.go.th/chonburi/main/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=6)

กรมเจ้าท่า, 2551, ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล. ตุลาคม 5, 2555

<http://www.vtsmd.com/home.html>

กรมเจ้าท่า, 2549, สำนักงานการขนส่งทางน้ำที่ 6 สาขาชลบุรี. ตุลาคม 10, 2555

http://www.md.go.th/main_page/

กรมการขนส่งทางบก, 2551, แผนปฏิบัติการราชการ. ตุลาคม 10, 2555 :

http://www.dlt.go.th/th/index.php?option=com_content&view=section&id=20&Itemid=4

กลุ่มวิชาการขนส่ง, 2553, แผนปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีประจำปีงบประมาณ
พ.ศ.2553, หนังสือราชการ, สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี

เทศบาลนครแหลมฉบัง, 2553, ยุทธศาสตร์และแนวทางการพัฒนา. ตุลาคม 10, 2555

: http://www.lcb.go.th/data.php?menu_id=203

ท่าเรือแหลมฉบัง, 2555, การรักษความปลอดภัย. พฤศจิกายน 2, 2555:

[http://www.laemchabangport.com/index.php?option=com_content&view=category&layo
ut=blog&id=55&Itemid=174&lang=th](http://www.laemchabangport.com/index.php?option=com_content&view=category&layout=blog&id=55&Itemid=174&lang=th)

ประกาศสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี, 2552, เรื่อง วิสัยทัศน์ ค่านิยมและวัฒนธรรมของสำนัก
ขนส่งจังหวัดชลบุรีลงวันที่ 12 พฤษภาคม 2552

สถาบันวิจัยและให้คำปรึกษาแห่งมหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, 2554, แผนปฏิบัติการกระทรวง
คมนาคม พ.ศ. 2554 – 2563, หนังสือราชการ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและ
จราจร

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554, แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติฉบับที่สิบเอ็ด พ.ศ. 2555 – 2563, หนังสือราชการ, สำนักนายกรัฐมนตรี
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2554, แผนกลยุทธ์สำนักงานนโยบายและ

แผนการขนส่งและจราจรพ.ศ. 2552-2556, หนังสือราชการ, ฉบับทบทวน, กระทรวงคมนาคม

สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี, 2553, แผนปฏิบัติงานสำนักงานเขตจังหวัดชลบุรี. ตุลาคม 10, 2555 <http://chonburi.dlt.go.th/main.html>

สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี), 2555, สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี). พฤศจิกายน 2, 2555: <http://drr3.drr.go.th/>

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

มหาวิทยาลัยบูรพา

ภาคผนวก

Burapha University

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก ก.

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

กรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี

วิสัยทัศน์

“พัฒนาจังหวัดให้ทุกชุมชนน่าอยู่ คู่เศรษฐกิจชั้นนำและประชาชนมีความปลอดภัยในอาคาร”

พันธกิจ

1. กำหนดหลักเกณฑ์และมาตรฐานการใช้ที่ดินเพื่อรักษาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้ครอบคลุมทั่วทั้งจังหวัด
2. ส่งเสริมให้มีการจัดทำ ปรับปรุงและกำกับดูแลการผังเมืองให้เหมาะสมกับการพัฒนาเมือง
3. ส่งเสริมสนับสนุนการใช้กฎหมายด้านผังเมืองและโยธาธิการให้มีประสิทธิภาพเพื่อให้เมืองน่าอยู่และอาคารปลอดภัย
4. สร้างการมีส่วนร่วมกับภาครัฐและเอกชนในการเอากระบวนการผังเมืองไปใช้ในการพัฒนาพื้นที่ตามความต้องการของชุมชนและสอดคล้องกับหลักเศรษฐกิจพอเพียง
5. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการด้านโยธาธิการและการจัดรูปที่ดินเพื่อพัฒนาเมือง

ยุทธศาสตร์

1. ชุมชนมีการวางผังเมืองเพื่อใช้ในการควบคุมและพัฒนาพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน
2. การวางและพัฒนาตามผังเมืองให้เมืองน่าอยู่
3. การส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยในอาคาร
4. การพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์

1. ส่งเสริม สนับสนุนดำเนินการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น / ชุมชนมีผังชุมชน
2. ส่งเสริม สนับสนุนจัดทำแผนพัฒนาเมืองและการพัฒนาเมืองตามมาตรฐานผังเมืองแบบมีส่วนร่วม

3. ส่งเสริม สนับสนุนให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานของรัฐ/ชุมชน มีความรู้ ความเข้าใจการวางและจัดทำระบบสาธารณูปโภคและสาธารณูปการ

อำนาจหน้าที่

1. ดำเนินการ สนับสนุน ให้คำปรึกษา และบริการทางวิชาการเกี่ยวกับการผังเมืองและโยธาธิการ ที่อยู่ในขอบเขตอำนาจหน้าที่ของกรม แก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
2. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องและองค์กรปกครองส่วน ท้องถิ่นหรือที่ได้รับมอบหมาย

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล

วิสัยทัศน์

1. บริการประชาชนด้วยใจ รวดเร็ว โปร่งใส และตรวจสอบได้
2. พัฒนาระบบงานและการจัดการข้อมูลให้ทันสมัย และมีประสิทธิภาพ
3. กำกับดูแล ตรวจสอบความปลอดภัยทางน้ำและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือให้สัมฤทธิ์ผล
4. เตรียมพร้อมปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือสำหรับเหตุฉุกเฉินตลอดเวลา
5. เสริมสร้างบุคลากรให้ใฝ่รู้ ประพฤติชอบและมีความพอเพียง

กลยุทธ์

1. ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของเรือและท่าเรือเพื่อจัดทำแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ
2. ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยของเรือและท่าเรือในการปฏิบัติการเพื่อรักษาความปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุภัยคุกคาม
3. ประสานงานแจ้งระดับการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือตามสภาวการณ์และแจ้งข้อมูลเมื่อมีการเปลี่ยนระดับรักษาความปลอดภัยแก่เรือธงชงไทย ท่าเรือ และเรือต่างชาติ ขณะเดินทางเข้ามายังท่าเรือหรือเมืองท่าในน่านน้ำไทย
4. เป็นศูนย์ประสานงานด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อรับแจ้งเหตุภัยคุกคามที่เกิดขึ้นกับเรือหรือท่าเรือตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอความช่วยเหลือ

อำนาจหน้าที่

1. กำกับ อำนาจความสะอาด และให้คำแนะนำ การเดินเรือเข้า-ออก ในเขตท่าเรือต่างๆ
2. ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของเรือและท่าเรือเพื่อจัดทำแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ

3. ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ในการปฏิบัติการเพื่อรักษาความปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุภัยคุกคาม
4. ประสานงานแจ้งระดับการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือตามสภาวะการณ์และแจ้ง ข้อมูลเมื่อมีการเปลี่ยนระดับรักษาความปลอดภัยแก่เรือธงของไทย ท่าเรือ และเรือต่างชาติ ขณะ เดินทางเข้ามายังท่าเรือหรือเมืองท่าในน่านน้ำไทย
5. เป็นศูนย์ประสานงานด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อรับแจ้ง เหตุภัยคุกคามที่เกิดขึ้นกับเรือหรือท่าเรือตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอ ความช่วยเหลือ

การขนส่งทางน้ำที่ 6 (ชลบุรี)

วิสัยทัศน์

เป็นองค์การที่มุ่งการพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีให้ปลอดภัย สะดวก มีประสิทธิภาพ ตามมาตรฐานสากล

พันธกิจ

ส่งเสริมการพัฒนา ระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวีให้มีการเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งอื่นๆ ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และสินค้า ท่าเรือ อุเรือ กองเรือ ไทย และกิจการเกี่ยวเนื่อง เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง และปลอดภัย ตลอดจนการสนับสนุนภาคการส่งออกให้มีความเข้มแข็ง โดยมีอำนาจหน้าที่ ดังนี้

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่าด้วยการเดินเรือในน่านน้ำไทย กฎหมายว่าด้วยเรือไทย กฎหมายว่าด้วยการป้องกันเรือ โคนกัน กฎหมายว่าด้วยการส่งเสริมการพาณิชยนาวี กฎหมายว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง
2. ศึกษาและวิเคราะห์เพื่อพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ
3. ส่งเสริมและพัฒนาเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำและการพาณิชยนาวี
4. ดำเนินการจัดระเบียบการขนส่งทางน้ำและกิจการพาณิชยนาวี
5. ร่วมมือและประสานงานกับองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านการขนส่งทางน้ำ การพาณิชยนาวี และในส่วนที่เกี่ยวกับอนุสัญญาและความตกลงระหว่างประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตามที่กฎหมายกำหนดให้เป็นอำนาจหน้าที่ของกรมหรือตามที่รัฐมนตรี หรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำให้สามารถแข่งขันได้

2. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งทางน้ำตามธรรมชาติเพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ (ท่าเรือ, เขื่อน, บุคคอก)
3. พัฒนามาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้ได้มาตรฐาน
4. พัฒนาการผลิตบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพตามเกณฑ์ มาตรฐาน

กลยุทธ์

1. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบ โลจิสติกส์ให้เพียงพอต่อเนื้อ่งอย่างมี ประสิทธิภาพ ตลอดจนเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งระบบอื่น
2. พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัย เพียงพอต่อเนื้อ่งและมีประสิทธิภาพตลอดจนเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น
3. เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับ ดูแลความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำเพื่อให้เกิดความ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยรวมทั้งกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านการพาณิชย์นาวี
4. เร่งรัด ผลิต พัฒนาบุคลากร และจัดหาเครื่องมืออุปกรณ์ เพื่อสนับสนุนกิจการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวี

เป้าประสงค์

1. มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำและการเชื่อม โยงส่งเสริมการขนส่งระบบ โลจิสติกส์อย่างบูรณาการ
2. ประชาชนได้ใช้ระบบการจราจรขนส่งทางน้ำที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย
3. ระบบการขนส่งทางน้ำมีความปลอดภัยรวมทั้งสนับสนุนการพาณิชย์นาวี
4. บุคลากรด้านพาณิชย์นาวีมีคุณภาพ เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐาน

อำนาจหน้าที่

1. พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนระบบ โลจิสติกส์
2. พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ เพื่อให้ประชาชนเกิดความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งอื่น สอดคล้องการพัฒนาอย่างบูรณาการ
3. กำกับ ดูแล และให้บริการเพื่อให้เกิดความสะดวก และปลอดภัยบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีที่ได้รับพัฒนาให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

เทศบาลนครแหลมฉบัง

ยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค
 - 1.1 ก่อสร้างปรับปรุง บำรุงรักษาถนน สะพาน ทางเดินเท้า ท่อระบายน้ำ ทำเทียบเรือ ฯลฯ
 - 1.2 ติดตั้งขยายไฟฟ้าสาธารณะ
 - 1.3 ขยายเขตวางท่อประปา
 - 1.4 พัฒนาระบบจราจร
2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ
 - 2.1 การบริหารจัดการและพัฒนาศักยภาพทรัพยากรธรรมชาติและคุณภาพสิ่งแวดล้อม โดยการมีส่วนร่วมและบูรณาการในทุกระดับ
 - 2.2 เพิ่มประสิทธิภาพการจัดการมูลฝอย และสิ่งปฏิกูลอย่างครบวงจร ตลอดจนการลดมลภาวะ การจัดการของเสียที่เกิดขึ้นบนบกและในทะเล โดยส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ภาครัฐ ภาคประชาชนและสามารถนำผลพลอยได้จากการดำเนินงานมาใช้ประโยชน์
 - 2.3 เพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ การป้องกันและควบคุมมลพิษจากขยะ น้ำเสีย ฝุ่นละออง ก๊าซ และเสียง ให้อยู่ในระดับมาตรฐาน
 - 2.4 การอนุรักษ์ การปกป้อง พื้นฟู และจัดการความหลากหลายทางชีวภาพ ที่อยู่อาศัยของสัตว์ รวมถึงการจัดการทรัพยากรน้ำ และทรัพยากรธรรมชาติ ให้เป็นไปอย่างสมดุล และสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาที่ยั่งยืน โดยเน้นการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน
 - 2.5 นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาประยุกต์ใช้ในการปฏิบัติงานด้านการบริหารจัดการ และการควบคุมคุณภาพสิ่งแวดล้อม รวมทั้งเพิ่มความสะดวก รวดเร็วในการบริการประชาชน
 - 2.6 ป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมจากการประกอบการฆ่าสัตว์
 - 2.7 จัดระบบการประมง สร้างความมั่นคงด้านอาหาร และส่งเสริมการค้ารังชีวิตของประชากร
 - 2.8 การป้องกันและจัดการอันตรายที่เกิดขึ้นจากธรรมชาติและมนุษย์สร้างขึ้น
 - 2.9 ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบเขตเทศบาลฯ
3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านเศรษฐกิจ
 - 3.1 ส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างอาชีพและเพิ่มรายได้ให้แก่ประชาชน
 - 3.2 จัดตั้งศูนย์แสดงสินค้า ร้านค้าชุมชน

- 3.3 อำนวยความสะดวกแก่นักลงทุนที่จะมาลงทุนในเขตเทศบาลฯ โดยมอบปัจจัยพื้นฐานในการพัฒนาให้กับนักลงทุน
- 3.4 พัฒนาส่งเสริมคุณภาพและสุขภาพของอาหารและสถานประกอบการของผู้ประกอบการร้านอาหารและแผงลอยให้ถูกสุขลักษณะ สะอาด และปลอดภัย
- 3.5 จัดตั้งศูนย์ข้อมูลเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจ

4. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านสังคม

- 4.1 ส่งเสริมการศึกษา บุคลากร และกระบวนการเรียนการสอนทุกรูปแบบ ทั้งในและนอกระบบที่เน้นผู้เรียนเป็นสำคัญ ตลอดจนสนับสนุนการเรียนรู้ตลอดชีวิต ที่สอดคล้องกับวิถีชีวิตในท้องถิ่นกับวิถีชีวิตในท้องถิ่น
- 4.2 สร้างสภาพแวดล้อมแหล่งเรียนรู้การศึกษาวิจัยและนวัตกรรมใหม่ที่เอื้อต่อการเรียนรู้แบบบูรณาการทั้งในและนอกระบบ โดยส่งเสริมนิสัยรักการอ่านตั้งแต่เด็กจนตลอดชีวิต และสร้างแหล่งบริการองค์ความรู้ที่สอดคล้องกับลักษณะเฉพาะของเทศบาลฯ รวมทั้งกิจกรรมทางด้านสังคม ศาสนา วัฒนธรรม และการกีฬา
- 4.3 พัฒนาแหล่งเรียนรู้ เพื่อส่งเสริมคุณภาพการศึกษา
- 4.4 จัดทำเอกสารทางวิชาการเพื่อส่งเสริมการจัดการเรียนรู้และประเมินผลการจัดการศึกษา
- 4.5 ส่งเสริมการกีฬา และนันทนาการแก่ประชาชน ชาวชน ในท้องถิ่น
- 4.6 จัดกิจกรรมเสริมสร้างเด็กเพื่อให้เกิดกระบวนการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยการพัฒนาให้มีความรู้คู่คุณธรรมและจริยธรรมตั้งแต่เด็กแรกเกิดและให้ความสำคัญแก่การสร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมครอบครัวอบอุ่น ปลูกฝังความรู้ให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ สังคมและเทคโนโลยี
- 4.7 เพิ่มประสิทธิภาพในการให้ความช่วยเหลือด้านสังคมสงเคราะห์และจัดการด้านสวัสดิการให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ด้อยโอกาส เด็ก ชาวชน สตรี ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้ป่วยเอดส์
- 4.8 ส่งเสริมการสร้างชุมชนเข้มแข็งครอบครัวอบอุ่นมีความเอื้ออาทรในชุมชนเพื่อป้องกันและแก้ไขปัญหายาเสพติด
- 4.9 ส่งเสริมและสนับสนุนให้ชาวชนและประชาชนมีความรู้ด้านเทคโนโลยีและสารสนเทศ

5. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านสาธารณสุข

- 5.1 พัฒนาระบบบริการและการประกันสุขภาพให้มีคุณภาพทั่วถึงและเป็นธรรมเสริมสร้างการมีส่วนร่วมในการสร้างสุขภาพและการพัฒนาระบบบริการสุขภาพในชุมชน
- 5.2 เสริมสร้างศักยภาพ คุณแล และสนับสนุนการมีส่วนร่วมของเครือข่ายคุ้มครองผู้บริโภค
- 5.3 พัฒนาระบบบริการด้านสาธารณสุข โดยมุ่งเน้นผลสัมฤทธิ์ให้มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน
- 5.4 ส่งเสริมสุขภาพและควบคุมป้องกันโรค โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน

6. ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการเมืองการบริหาร

- 6.1 สนับสนุนกลุ่มต่าง ๆ ในชุมชนให้เข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมต่างๆ เพื่อกระตุ้น ประชาชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนา
- 6.2 พัฒนาจัดตั้งและสนับสนุนให้มีที่ทำการชุมชนหรือศาลาเอนกประสงค์
- 6.3 พัฒนาปรับปรุงระบบการบริหาร การบริการ และข้อมูลสารสนเทศ เพิ่มประสิทธิภาพ สถานที่การให้บริการ
- 6.4 พัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงานของพนักงานและ พนักงานจ้าง
- 6.5 ส่งเสริมและสนับสนุนให้มีสถานที่อุปกรณ์ เครื่องมือเครื่องใช้ที่ทันสมัย เหมาะสมและเพียงพอต่อการปฏิบัติงาน
- 6.6 สร้างและพัฒนาเครือข่ายการดูแลและป้องกันอุบัติเหตุและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
- 6.7 เผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารและการปฏิบัติงานของทางราชการอย่างต่อเนื่อง
- 6.8 เสริมสร้างจิตสำนึกและความตระหนักในระบอบประชาธิปไตย
- 6.9 เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดเก็บรายได้ของเทศบาลฯ
- 6.10 ประเมินประสิทธิภาพ ประสิทธิผล และความพึงพอใจของประชาชนต่อการดำเนินงานของเทศบาลฯ
- 6.11 ส่งเสริมความรู้ กฎระเบียบ กฎหมายแก่ประชาชน รวมทั้งรวบรวมข้อมูล ต่าง ๆ เพื่อเป็นแหล่งค้นคว้าเสริมสร้างความรู้สู่ประชาชน

เป้าประสงค์

1. เพื่อพัฒนาเส้นทางคมนาคม เครื่องหมายจราจร สะพาน ระบบระบายน้ำ ขยายพื้นที่การให้บริการด้านประปา ติดตั้งและขยายเขตไฟฟ้าสาธารณะให้เพียงพอต่อความต้องการของประชาชน
2. เพื่อพัฒนาบ้านเมืองให้สะอาดสวยงาม คุณภาพชีวิตของประชาชนในเขตเทศบาล ฯ มีความเป็นอยู่ดีขึ้น
3. เพื่อพัฒนาการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอย่างคุ้มค่าและรักษาสิ่งแวดล้อม
4. เพื่อปรับภูมิทัศน์เมืองให้สวยงาม
5. เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนมีอาชีพและรายได้เพียงพอต่อการดำรงชีวิต
6. เพื่อบริการด้านการศึกษา กีฬาและเทคโนโลยีให้มีคุณภาพ และตอบสนองความต้องการของประชาชน
7. เพื่อการอนุรักษ์เผยแพร่และปลูกฝังศิลปวัฒนธรรม ศาสนา และภูมิปัญญาท้องถิ่น
8. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดูแลผู้ด้อยโอกาส เด็ก เยาวชน สตรี ผู้สูงอายุ ผู้พิการ และผู้ป่วยเอดส์
9. เพื่อสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชน
10. เพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในท้องถิ่น
11. เพื่อให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในกิจกรรมต่างๆ และตรวจสอบในการบริหารท้องถิ่น
12. เพื่อพัฒนาบุคลากรของท้องถิ่นอย่างต่อเนื่อง และมีรูปแบบการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ
13. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการที่ดี
14. เพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน

โครงการ

1. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.ถนนอ่าวทอง(เริ่มจากสี่แยกซอย 10)(ชุมชนวัดมโนรม)
2. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยบ้านนางละม้าย (หนองพังพวย)
(ชุมชนบ้านทุ่งกรด)
3. โครงการก่อสร้างฝิวจราจรและสะพานถนน10/3(ชุมชนบ้านซากกระปอก)
4. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยข้างบ้านคุณบุญปลูก (ข้างเบต้าฮิลล์)

5. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยหลังอ่าวอุดมการช่าง(ชุมชนบ้านห้วยเล็ก)
6. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยตรงข้ามหมู่บ้านวาสนา(ชุมชนบ้านชากกระปอก)
7. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.และท่อระบายน้ำ ถนนท่อน้ำ ช่วง 2 (ชุมชนบ้านหนองขาม)
8. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำข้างที่ทำการชุมชนหนองขาม(ชุมชนบ้านหนองขาม)
9. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยบ้านคาบรุ่งเรือง(ชุมชนหมู่บ้านแหลมทอง)
10. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำและขยายเขตประปาซอยหอพักชุดิมา
11. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยข้างหอพักวิสุทท์หลังตลาดเมืองทอง
12. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำและขยายเขตประปาซอยเยื้องกับสถานีสูบน้ำเมืองใหม่
13. โครงการก่อสร้างท่อระบายน้ำบริเวณสี่แยกหนองเป็ดหาย
14. โครงการก่อสร้างคาคคลองข้างสะพานสามแยกถนนสายเก้ากิโล
15. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยบ้านนายสมรด(ข้างบ้านนายเขต)(ชุมชนวัดพระประธานพร)
16. โครงการติดตั้งสัญญาณไฟกระพริบพลังงานแสงอาทิตย์บริเวณชุมชนเมืองใหม่แหลมฉบังในถนนเมืองใหม่เหนือ
17. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยศูนย์ฝึก่อบรมแผนก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำถนนเชื่อมระหว่างถนนบายพาสกับถนนหลังหมู่บ้านแพมีลี
18. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมท่อระบายน้ำ ซอยแยกสุขาภิบาล 3
19. โครงการขยายเขตประปา ถนนหน้าร้านเจ้าแดงแกงป่า, ซ.เขาหิน 1, ซ.หงส์ทอง ,ข้างทางรถไฟสายเก้ากิโล, ซ.เขาพู
20. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยแยกถนนจากอ่าวอุดม ไปป้อมเจ้าทซอย1

21. โครงการก่อสร้างถนนค.ส.ล.พร้อมขยายประปาซอยแยกจากถนนอ่าวอุดมไปป้อมเจ้าช.2(ช.สูงแอม)
22. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำซอยบ้านคุณเปี่ยม
23. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.หน้าวัดแหลมฉับัง
24. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล.บริเวณสี่แยกบ้านนายกฯ
25. โครงการก่อสร้างท่อระบายน้ำที่เชื่อมต่อจากถนนสุขุมวิทมายังสะพานถนนหนองสะเดา
26. โครงการขยายเขตประปาซอยพูนสิน ,ซอยแยกถนนห้วยเล็ก, ซอยบ้านทุ่ง
27. โครงการก่อสร้างถนน ค.ส.ล. พร้อมรางวีและท่อระบายน้ำ ซอยงามนรินทร์

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

แผนการทางที่ 12

วิสัยทัศน์

“องค์กรที่เป็นเลิศด้านงานทางในเรื่องการบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อให้ผู้ใช้ทางหลวงสะดวกและปลอดภัย ซึ่งผลักดันให้กรมทางหลวงเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางถนน”

พันธกิจ

" กำกับดูแลทางหลวง บริหารจัดการ เน้นการแก้ไขปรับปรุงและบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อก่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัย และพัฒนางานบำรุงรักษาทางหลวงให้ยั่งยืน"

เป้าประสงค์

1. เพื่อสนับสนุนการบำรุงรักษาทางให้เป็นไปตามมาตรฐานของกรมทางหลวง เป็นที่ยอมรับของประชาชน
2. เพื่อยกระดับมาตรฐานงานทางให้เป็นสากล
3. เพื่อส่งเสริมและพัฒนาบุคลากรให้เต็มศักยภาพ บริหารด้วยระบบคุณธรรมและความยุติธรรม
4. เพื่อให้ผู้ใช้ทางหลวงและสังคมโดยรวมมีคุณภาพชีวิตที่ดี

กลยุทธ์

1. บริหารงบประมาณอย่างมีประสิทธิภาพและโปร่งใส
2. เปลี่ยนบทบาทเป็นผู้กำกับดูแล
3. มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานทาง
4. ลดขั้นตอนการปฏิบัติงาน กระจายอำนาจ ปรับขนาดองค์กรให้เหมาะสม
5. จัดทำระบบควบคุมงาน ตรวจสอบคุณภาพ ประเมินผลให้เป็นมาตรฐาน
6. กำกับดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย
7. ส่งเสริมและกระตุ้นให้มีแรงจูงใจในการเรียนรู้ ให้เกิดนวัตกรรมในงานวิชาการและงานบริหารอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง
8. เพิ่มคุณภาพชีวิตของบุคลากร

9. ทำการประชาสัมพันธ์เชิงรุก สร้างความเป็นมิตรกับประชาชน

โครงการ

1. โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามสี่แยกบ้านบึงพัฒนา
2. โครงการก่อสร้างขยายช่องจราจร ทางหลวงหมายเลข 3 ตอนเถียงเมืองชลบุรี
3. โครงการก่อสร้างสะพานลอยข้ามทางแยกที่ อ.บ้านบึง

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

แผนปฏิบัติงานของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553

วิสัยทัศน์

”สำนักงานขนส่งจังหวัดเป็นองค์กรต้นแบบในการให้บริการที่มีความเป็นเลิศด้วย ความ สะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นธรรม”

ยุทธศาสตร์

1. การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโต
2. การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางหลวงให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ท้าทาย ประหยัด และเชื่อถือได้
3. การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้ถนน
4. การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ เพื่อให้ประชาชนผู้รับผิดชอบเกิดความพึงพอใจสูงสุด

อำนาจหน้าที่

มีหน้าที่รับผิดชอบในการสำรวจรวบรวมจัดทำสถิติ และวิเคราะห์ข้อมูลการขนส่ง เพื่อจัดทำแผนและจัดระเบียบการขนส่งภายในจังหวัด กำหนดปรับปรุงยกเลิกเส้นทางการเดินรถ และเงื่อนไขเกี่ยวกับการประกอบการขนส่งประจำทาง การขนส่งโดยสารขนาดเล็ก การดำเนินการด้านใบอนุญาตประกอบการขนส่งทุกประเภท การวางแผนและตรวจตราปราบปรามผู้กระทำความผิดตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ การดำเนินงานส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง การประชาสัมพันธ์และการ ให้คำปรึกษา แนะนำเกี่ยวกับกฎหมาย ระเบียบข้อบังคับต่าง ๆ ในการปฏิบัติงานแก่เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง จังหวัดชลบุรี และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

ฉบับที่สิบเอ็ด

พ.ศ. ๒๕๕๕ – ๒๕๕๙

วิสัยทัศน์

“สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรม และมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง”

พันธกิจ

1. สร้างสังคมเป็นธรรมและเป็นสังคมที่มีคุณภาพ ทุกคนมีความมั่นคงในชีวิต ได้รับการคุ้มครองทางสังคมที่มีคุณภาพอย่างทั่วถึงและเท่าเทียม มีโอกาสเข้าถึงทรัพยากรและกระบวนการยุติธรรมอย่างเสมอภาค ทุกภาคส่วนได้รับการเสริมพลังให้สามารถมีส่วนร่วมในกระบวนการพัฒนา ภายใต้ระบบบริหารจัดการภาครัฐที่โปร่งใส เป็นธรรม
2. พัฒนาคุณภาพคนไทยให้มีคุณธรรม เรียนรู้ตลอดชีวิต มีทักษะและการดำรงชีวิตอย่างเหมาะสมในแต่ละช่วงวัย สถาบันทางสังคมและชุมชนท้องถิ่นมีความเข้มแข็ง สามารถปรับตัวรู้เท่าทันกับการเปลี่ยนแปลง
3. พัฒนาฐานการผลิตและบริการให้เข้มแข็งและมีคุณภาพบนฐานความรู้ ความคิดสร้างสรรค์ และภูมิปัญญา สร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน ปรับปรุงโครงสร้างการผลิตและการบริโภคให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พร้อมสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม
4. สร้างความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการมีส่วนร่วมของชุมชน รวมทั้งสร้างภูมิคุ้มกันเพื่อรองรับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศและภัยพิบัติทางธรรมชาติ

ยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรมในสังคม

- 1.1 การสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคมให้ทุกคนในสังคมไทยควบคู่กับการเสริมสร้างขีดความสามารถในการจัดการความเสี่ยงและสร้างโอกาสในชีวิตให้แก่ตนเอง
 - 1.2 การจัดบริการทางสังคมให้ทุกคนตามสิทธิขั้นพื้นฐาน เน้นการสร้างภูมิคุ้มกันระดับปัจเจกและสร้างการมีส่วนร่วมในกระบวนการตัดสินใจในการพัฒนาประเทศ
 - 1.3 การเสริมสร้างพลังให้ทุกภาคส่วนสามารถเพิ่มทางเลือกการใช้ชีวิตในสังคมและมีส่วนร่วมในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และการเมืองได้อย่างมีคุณค่าและศักดิ์ศรี
 - 1.4 การสานสร้างความสัมพันธ์ของคนในสังคมให้มีคุณค่าร่วมและตระหนักถึงผลประโยชน์ของสังคม และเสริมสร้างการบริหารราชการแผ่นดินที่มีประสิทธิภาพ โปร่งใส มีระบบตรวจสอบและการรับผิดชอบที่รัดกุม
- 2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาคนสู่สังคมแห่งการเรียนรู้ตลอดชีวิตอย่างยั่งยืน**
- 2.1 การปรับโครงสร้างและการกระจายตัวประชากรให้เหมาะสม
 - 2.2 การพัฒนาคุณภาพคนไทยให้มีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง
 - 2.3 การส่งเสริมการลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพอย่างเป็นองค์รวม
 - 2.4 การส่งเสริมการเรียนรู้ตลอดชีวิต
 - 2.5 การเสริมสร้างความเข้มแข็งของสถาบันทางสังคม
- 3. ยุทธศาสตร์ความเข้มแข็งภาคเกษตร ความมั่นคงของอาหารและพลังงาน**
- 3.1 การพัฒนาทรัพยากรธรรมชาติที่เป็นฐานการผลิตภาคเกษตรให้เข้มแข็งและยั่งยืน
 - 3.2 การเพิ่มประสิทธิภาพและศักยภาพการผลิตภาคเกษตร
 - 3.3 การสร้างมูลค่าเพิ่มผลผลิตทางการเกษตรตลอดห่วงโซ่การผลิต
 - 3.4 การสร้างความมั่นคงในอาชีพและรายได้ให้แก่เกษตรกร
 - 3.5 การสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพัฒนาพลังงานชีวภาพในระดับครัวเรือนและชุมชน
 - 3.6 การปรับระบบบริหารจัดการภาครัฐเพื่อเสริมสร้างความมั่นคงด้านอาหารและพลังงาน
- 4. ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน**
- 1.1 การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การพัฒนาที่มีคุณภาพและยั่งยืน
 - 1.2 การพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี วิจัย และนวัตกรรม
 - 1.3 การพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันที่มีประสิทธิภาพ เท่าเทียม และเป็นธรรม
 - 1.4 การบริหารจัดการเศรษฐกิจส่วนรวมอย่างมีประสิทธิภาพ

เป้าประสงค์

2. เพื่อเสริมสร้างสังคมที่เป็นธรรมและเป็นสังคมสันติสุข
3. เพื่อพัฒนาคนไทยทุกกลุ่มวัยอย่างเป็นองค์รวมทั้งทางกาย ใจ สติปัญญา อารมณ์คุณธรรม จริยธรรม และสถาบันทางสังคมมีบทบาทหลักในการพัฒนาคนให้มีคุณภาพ
4. เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างมีเสถียรภาพ คุณภาพ และยั่งยืน มีความเชื่อมโยงกับเครือข่ายการผลิตสินค้าและบริการบนฐานปัญญา นวัตกรรม และความคิดสร้างสรรค์ในภูมิภาคอาเซียน มีความมั่นคงทางอาหารและพลังงาน การผลิตและการบริโภคเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม นำไปสู่การเป็นสังคมคาร์บอนต่ำ
5. เพื่อบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เพียงพอต่อการรักษาสมดุลของระบบนิเวศ และเป็นฐานที่มั่นคงของการพัฒนาประเทศ

ยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 – 2558

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

พันธกิจ

พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแล และบูรณาการ การขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทัวถึง คู่ค้า และเป็นธรรม

ยุทธศาสตร์

1. ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งภายในประเทศและพัฒนาจุดเชื่อมต่อกับ ประเทศเพื่อนบ้าน

พัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ระหว่างพื้นที่เศรษฐกิจเชื่อมโยง แต่ละภูมิภาคของประเทศ รวมทั้งเขตพื้นที่เศรษฐกิจชายแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านให้เหมาะสม กับศักยภาพและขีดความสามารถเชิงพื้นที่ สอดคล้องกับความหนาแน่นของปริมาณจราจรตามลำดับ ความสำคัญ จำเป็น แรงจูงใจ ซึ่งผลลัพธ์การขนส่งบนเส้นทางหลักเชื่อมโยงพื้นที่ศูนย์กลางเศรษฐกิจกับ เมืองในภูมิภาค และชนบทให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว มีความน่าเชื่อถือ เพิ่มโอกาสทางธุรกิจ เป็น เครื่องมือในการกระจายความเจริญสู่ภูมิภาคอย่างยั่งยืน เตรียมความพร้อมรองรับการเข้าสู่ประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558

2. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์การขนส่ง

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการตลอดจนปัจจัยที่ชักนำก่อให้เกิดการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบ การขนส่งทางรางและทางน้ำในเส้นทางที่เหมาะสมและเป็นไปได้ หรือผลักดันให้การขนส่งทางถนน และทางอากาศเป็นส่วนสนับสนุนให้การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเกิดประสิทธิภาพ และมีบูรณาการ มากยิ่งขึ้น และส่งเสริมพัฒนาระบบการจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ให้เป็นเครื่องมือสำคัญสำหรับ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ นำไปสู่การเคลื่อนย้ายและส่งมอบสินค้าตามกรอบ ระยะเวลาที่กำหนด ตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมี ต้นทุนที่เหมาะสมและแข่งขันได้

3. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย

ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะที่สำคัญ คือ ต้องให้มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้คาดว่าจะจำนวนอุบัติเหตุจากการขนส่งจะลดลง จำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บและผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งจะลดลงเช่นเดียวกัน ส่งผลทำให้ความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคมลดลง เนื่องจากการเดินทางและการขนส่งมีความปลอดภัย

4. ยุทธศาสตร์การพัฒนาการให้บริการระบบขนส่งเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต

พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะที่เชื่อถือได้เข้าถึงสะดวก และมีค่าโดยสารที่เหมาะสมการปรับปรุงระบบการขนส่งเชื่อมโยงกับการขนส่งสาธารณะ และการส่งเสริมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อทดแทนการใช้ยานพาหนะส่วนบุคคลในการเดินทาง สนับสนุนผลักดันให้จำนวนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะเพิ่มขึ้น สักส่วนค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะต่อรายได้จะลดลง ส่งผลทำให้การเดินทางสะดวกและรวดเร็วขึ้น รวมทั้ง ปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาคอขวด เชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางในเขตเมืองกับพื้นที่ชนบทให้ได้ รับความสะดวกส่งเสริมให้ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้ คาดว่าจะสามารถลดความสูญเสียจากเวลาที่ใช้ในการเดินทางและการขนส่ง ช่วยแก้ไขปัญหาการจราจรให้มีความคล่องตัวกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบันส่งผลให้มีความแน่นอนและความตรงต่อเวลาในการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

5. ยุทธศาสตร์บริหารจัดการระบบขนส่งและการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ

บริหารจัดการ กำกับดูแลระบบขนส่งและจราจรให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น ส่งเสริมให้ภาคการขนส่งใช้พลังงานอย่างประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ลดการเดินทางที่ไม่จำเป็น พัฒนาสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในภาคการขนส่ง และองค์ประกอบต่อเนื่องอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้ง ยกระดับกระบวนการพัฒนานโยบาย แผน และบุคลากร ตลอดจนฐานข้อมูลความรู้พื้นฐานที่จำเป็นเพียงพอสำหรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุเป้าหมาย

ท่าเรือแหลมฉบัง

วิสัยทัศน์

การทำเรือแห่งประเทศไทย ท่าเรือแหลมฉบัง มุ่งสู่การเป็นประตูการค้าหลักของประเทศ ที่ให้บริการเป็นเลิศ

สนับสนุนระบบเศรษฐกิจ และสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล

กลยุทธ์

1. ดำเนินการสร้างท่าเทียบเรือบริการ A0 ให้สามารถเปิดดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2549
2. เชิญชวนและสนับสนุนผู้ลงทุนก่อสร้าง บริหาร และประกอบการท่าเทียบเรือเนกประสงค์ A3 และท่าเทียบเรือตู้สินค้าในโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 (C1, C2, D1, D2 และ D3) ให้สามารถเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในปีงบประมาณ 2549 และส่วนที่เหลือครบทุกท่า ภายในปีงบประมาณ 2551
3. จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพาณิชย์นาวี และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และควบคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ
4. ให้ผู้ลงทุนเช่าหรือร่วมลงทุนในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ในกิจการต่อเนื่อง และธุรกิจใหม่
5. เตรียมความพร้อมการเข้าไปมีบทบาทในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบรวมทั้งการเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจการศูนย์รวมและกระจายสินค้า
6. จ้างบริษัทเอกชนดำเนินงานประชาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการตลาดและเสริมภาพลักษณ์ของท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายทั้งในประเทศและต่างประเทศ
7. จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพาณิชย์นาวี และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และควบคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ
8. สำรวจความต้องการตลาดในด้านการบริการต่างๆ ร่วมกับเอกชนผู้ประกอบการทำเพื่อขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุน

หน้าที่ความรับผิดชอบ

ในฐานะเป็นผู้บริหารท่าเรือ (Port Management Body : PMB) ท่าเรือแหลมฉบัง มีหน้าที่รับผิดชอบในการดูแลรักษาและบริหารจัดการสิ่งทหริมทรมย์และอสังหาริมทรมย์ของท่าเรือฯ ควบคุมและส่งเสริมการดำเนินงานท่าเทียบเรือทุกท่าให้เป็นไปตามเป้าหมายและนโยบายของรัฐบาล โดยบริหารและจัดการแรงงานหลักที่สำคัญดังนี้

1. การวางแผนพัฒนาท่าเรือให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
2. การควบคุมกำกับดูแลบริษัทเอกชน และส่งเสริมบริษัทเอกชนให้บริการและประกอบการท่าเทียบเรืออย่างมีประสิทธิภาพ
3. การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก สิ่งสาธารณูปโภคต่างๆ การให้บริการเรือลากจูง และการควบคุมการจราจรทางน้ำภายในอาณาบริเวณ
4. การขนส่งและเก็บรักษาสินค้าอันตราย
5. การบริหารการเงินและการบัญชี
6. การควบคุมรักษาสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย
7. การบริหารและควบคุมระบบคอมพิวเตอร์ภายในท่าเรือ ซึ่งเชื่อมโยงเครือข่ายกับบริษัทเอกชนและการท่าเรือแห่งประเทศไทย รวมทั้งส่วนราชการที่เกี่ยวข้อง
8. การส่งเสริมการตลาดและประชาสัมพันธ์
9. การติดต่อประสานงานและร่วมมือกับองค์กรและท่าเรือระหว่างประเทศ

ภารกิจ

1. บริหารและพัฒนาท่าเรือให้เป็นโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่สำคัญ ให้มีบริการอย่างมีประสิทธิภาพในระดับสากล เพื่อเสริมสร้างความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างยั่งยืน (Sustainable Competitiveness)
2. พัฒนาระบบการขนส่งและการขนถ่ายสินค้า ให้มีโครงข่ายเชื่อมโยง (Logistics Chain) การให้บริการระหว่างท่าเรือ (Port Service Networks) และธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
3. ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาสินทรัพย์อย่างสมดุลในเชิงธุรกิจเอกชนกับเพื่อประโยชน์แห่งรัฐและประชาชน

นโยบาย

1. พัฒนากิจการ การทำเรือแห่งประเทศไทย ทำเรือแหลมฉบัง ให้มีขีดความสามารถในการแข่งขัน
2. สร้างมูลค่าเพิ่มให้กับองค์กร โดยคำนึงถึงการอยู่ร่วมกับสังคมและสิ่งแวดล้อม
3. บริหารงานตามหลักธรรมาภิบาล ที่สามารถควบคุม ตรวจสอบได้

โครงการ

1. ที่ตั้งของท่าเรือติดต่อกับเขตนิคมอุตสาหกรรม เช่นเดียวกับท่าเรือในประเทศอุตสาหกรรมที่พัฒนาแล้วทั่วไป ด้านหลังของท่าเรือแหลมฉบังเป็นเขตนิคมอุตสาหกรรมซึ่งได้รับความสะดวกในการขนส่งและความประหยัดทางด้านต้นทุน การผลิต อันจะทำให้สินค้าออกของประเทศไทยมีโอกาสแข่งขันในตลาดโลก ได้มากขึ้น
2. อุปกรณ์และเครื่องมือที่ทันสมัย อาทิ ปีนจันยกตู้สินค้าหน้าท่า เรดาร์ วิทยุสื่อสารระบบควบคุมการจราจรทางน้ำและระบบคอมพิวเตอร์เพื่อการวางแผนเรือ การจัดเก็บสินค้า การจัดเก็บรายได้ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ใช้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการขนส่งสินค้า
3. ระบบการบริหารงานท่าเรือสมัยใหม่ ท่าเรือแหลมฉบังมีการวางระบบการบริหารงานซึ่งถือว่าเป็นแบบล่าสุดของโลก โดยการว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจากท่าเรือชั้นนำต่างประเทศมาเป็นที่ปรึกษา ทั้งนี้เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของการท่าเรือแห่งประเทศไทย ที่จะให้ท่าเรือนี้สามารถให้บริการที่สะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพสูงสุด
4. มีระบบการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพด้วยองค์ประกอบเหล่านี้ จึงเป็นที่เชื่อมั่นว่าท่าเรือแหลมฉบังจะยังประโยชน์ต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศโดยส่วนรวมอย่างยิ่งหลายประการ กล่าวคือ

ประการที่ 1 ลดต้นทุนการขนส่ง

เรือบรรทุกตู้สินค้าขนาดใหญ่จากทั่วโลก ซึ่งจะเข้ามายังประเทศไทย สามารถเข้ามาเทียบท่าที่ท่าเรือแหลมฉบังได้โดยตรง ไม่ต้องไปถ่ายลำที่เรือนำลึกลงในประเทศอื่น เช่น สิงคโปร์ ฮองกง หรือได้หัวน้ออีกต่อไป ที่ผ่านมามีประมาณกันว่าตู้สินค้า 1 TEU (บรรจุสินค้าประมาณ 12 ตัน) ที่ขนถ่ายลงเรือขนาดเล็กที่ท่าเรือสิงคโปร์ มายังประเทศไทยต้องเสียค่าดำเนินการให้ท่าเรือสิงคโปร์ประมาณ 10,000 บาท เช่นเดียวกับสินค้าขาออกของไทยไปญี่ปุ่น อเมริกา หรือยุโรป

ประการที่ 2 ส่งเสริมการผลิตสินค้าส่งออก

การที่ปัจจุบัน เน้นการใช้เทคโนโลยีขั้นสูงมากยิ่งขึ้น ทำให้สามารถผลิตสินค้าออกมาในปริมาณที่มากกว่าเดิม ขณะที่กลับใช้เวลาน้อยลง ฉะนั้นหากระบบการขนส่งมิได้มีการพัฒนาในระดับที่สอดคล้องกับการพัฒนาของเทคโนโลยี ด้านการผลิตแล้ว ก็จะทำให้เกิดการชะงักงันในด้านการผลิตและการส่งออกของประเทศในระยะยาว การมีท่าเรือน้ำลึกจะช่วยให้การนำเข้าวัตถุดิบและการส่งออกสามารถดำเนินไปได้อย่างประหยัด สะดวก รวดเร็ว ทันเวลา และปลอดภัย ทั้งนี้จะทำให้ประเทศไทยได้รับการยอมรับจากต่างประเทศมากขึ้นด้วย

ประการที่ 3 จูงใจให้ภาคเอกชนมาลงทุนในธุรกิจการขนส่งทางน้ำ

ท่าเรือแหลมฉบังช่วยกระตุ้นการลงทุนของภาคเอกชนในธุรกิจที่เกี่ยวกับท่าเรือ รวมทั้งโรงงานอุตสาหกรรมขนาดเบาที่จะพัฒนาขึ้นในบริเวณท่าเรือ นอกจากนี้ยังเป็นการส่งเสริมให้เอกชนเข้ามาประกอบกิจการท่าเรืออีกด้วย

ประการที่ 4 กระจายรายได้สู่ภูมิภาค

ท่าเรือแหลมฉบังจะช่วยกระจายความเจริญทางเศรษฐกิจออกจากกรุงเทพมหานคร ทำให้เกิดการจ้างงานและเพิ่มรายได้ของประชาชนในภูมิภาคซึ่งสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับปัจจุบัน

ประการที่ 5 รองรับการขยายตัวของการขนส่งทางน้ำ

ท่าเรือแหลมฉบังจะช่วยรองรับปริมาณสินค้าที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นทุกขณะของท่าเรือกรุงเทพ เป็นการลดความแออัดของบริเวณท่าเรือทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ประการที่ 6 เปิดประตูการค้าสู่ภูมิภาคอินโดจีน

การที่ประเทศไทยมีท่าเรือน้ำลึกก่อนประเทศเพื่อนบ้านในอินโดจีน เป็นโอกาสที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์จากการเป็นสถานีขนถ่ายสินค้า สำหรับประเทศเพื่อนบ้านในอนาคต โดยที่ประเทศไทยสามารถที่จะพัฒนาเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจสำหรับประเทศเพื่อนบ้านเหล่านี้ รวมทั้งในเขตภูมิภาคนี้ได้ต่อไป ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2534 เป็นต้นมา ท่าเรือแหลมฉบังได้ทำหน้าที่เป็นประตูการค้าของประเทศ ซึ่งเป็นการขนส่งทางทะเลของไทยให้ก้าวไปสู่ความทันสมัยทัดเทียมกับท่าเรือชั้นนำของโลก

แผนการพัฒนา

โครงการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดทางด้านวิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม สำหรับก่อสร้างท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 (Phase 3)

ปัจจุบันท่าเทียบเรือชุด A, B และ C ได้ก่อสร้างแล้วเสร็จและเปิดบริการแล้วทุกท่า และท่าเทียบเรือชุด D (D1, D2 และ D3) จะแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคม 2554 ซึ่งเมื่อรวมท่าเทียบเรือ ขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ท่าเรือแหลมฉบังจะมีขีดความสามารถรวมเป็น 10.8 ล้าน ทีอียูต่อปี เมื่อพิจารณาจากการพยากรณ์ปริมาณตู้สินค้าของท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งให้เห็นว่า นับจากปี 2558 เป็นต้นไป ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังจะสูงเกิน 10 ล้านทีอียูต่อปี ตามการขยายตัวของการค้าและเศรษฐกิจ ของประเทศ ซึ่งจะเกินกว่าขีดความสามารถรวมของโครงการท่าเรือแหลมฉบังขั้นที่ 1 และขั้นที่ 2 ที่จะสามารถรองรับได้ ดังนั้น ท่าเรือแหลมฉบังจึงควรเร่งดำเนินการจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษาทางด้านวิศวกรรม เศรษฐศาสตร์ และสิ่งแวดล้อมในการออกแบบก่อสร้างโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 ภายในปีงบประมาณ 2553 เพื่อให้ทันต่อปริมาณสินค้าที่จะเพิ่มขึ้นจนเกินขีดความสามารถที่ท่าเรือแหลมฉบังจะรองรับได้ในปี 2558 เนื่องจากบริษัทที่ปรึกษาต้องใช้ระยะเวลาในการศึกษา ออกแบบ และก่อสร้าง ประมาณ 5 ปี และจะสามารถเปิดดำเนินการท่าเทียบเรือชุดแรกได้ในปีที่ 6

งานพัฒนาฐานจอตลอดรทุกในเขตท่าเรือแหลมฉบัง

รัฐบาลมีนโยบายจะเร่งพัฒนาการทำเรือแห่งประเทศไทย ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักของประเทศเป็นประตูเศรษฐกิจที่ให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางน้ำ ซึ่งเป็นส่วนสำคัญของด้านการขนส่งของประเทศ โดยเน้นให้มีการพัฒนาการให้บริการของท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีมาตรฐานเป็นท่าเรือที่ทันสมัยระดับโลก ในการนี้ท่าเรือแหลมฉบังจะต้องพัฒนาระบบการบริหารจัดการเพื่อให้เกิดศักยภาพด้านการให้บริการครบทุกด้าน ซึ่งปัจจุบัน ท่าเรือแหลมฉบัง ได้เกิดปัญหาความแออัดของตู้สินค้าและการจราจรภายในเขตรั่วศุลกากร สาเหตุมาจากการเพิ่มขึ้นของตู้สินค้าที่เข้ามาใช้บริการที่ท่าเรือแหลมฉบัง มีเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนหนึ่งมาจากนโยบายจำกัดตู้สินค้าที่ท่าเรือกรุงเทพ และมีการแข่งขันด้านราคาระหว่างผู้ประกอบการท่าเทียบเรือตู้สินค้าที่จะจูงใจให้ลูกค้าเข้าใช้บริการที่ท่าเทียบเรือของตนเองเป็นจำนวนมาก จากเหตุผลดังกล่าวทำให้เกิดปัญหาการรับตู้สินค้าเกินขีดความสามารถ ซึ่งในการขนส่งจะมีจำนวนรถบรรทุกที่เข้ามารับ-ส่งตู้สินค้าภายในท่าเทียบเรือของผู้ประกอบการที่รับปริมาณตู้สินค้าเกินขีดความสามารถจำนวนมาก โดยจะมีการจอดรออยู่บริเวณนอกท่าและการจอดรอตามไหล่ทางภายในเขตท่าเรือแหลมฉบังทำให้เกิดปัญหาการจราจรแออัด และทำ

ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น บางครั้งยังส่งผลกระทบกับการขนส่งผู้สินค้าของท่าเทียบเรือข้างเคียง ซึ่งท่าเรือแหลมฉบังได้รับการร้องเรียนจากผู้ใช้บริการให้แก้ไขปัญหาดังกล่าวโดยเร็ว

จ้างเหมาเดินสายส่งและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายกระแสไฟฟ้าระบบ 22 KV ภายในสถานีไฟฟ้าย่อย 5

โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ได้ก่อสร้างอาคารสถานีไฟฟ้าย่อย 5 ไว้เพื่อจ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่ง D และผู้เช่าพื้นที่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ด้าน โชน 3 แต่ยังมีได้เดินสายส่งและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายกระแสไฟฟ้าไว้ ทำให้ปัจจุบันพื้นที่ท่าเทียบเรือฝั่ง D และพื้นที่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ด้าน โชน 3 บางส่วน ยังไม่มีกระแสไฟฟ้า ดังนั้นเพื่อรองรับการเปิดให้บริการของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่ง D และผู้เช่าพื้นที่ในโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ชั้นที่ 2 ด้าน โชน 3 เป็นไปด้วยความเรียบร้อย จำเป็นต้องดำเนินการเดินสายส่งและติดตั้งอุปกรณ์ควบคุมการจ่ายกระแสไฟฟ้าระบบ 22 KV ภายในสถานีไฟฟ้าย่อย 5

จ้างเหมาเปลี่ยนทดแทนตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าระบบไกตัดตอนไฟฟ้าแรงสูงเป็นตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าระบบ Switchgear ที่สถานีไฟฟ้าย่อย 3

ปัจจุบันสถานีไฟฟ้าย่อย 3 ได้จ่ายกระแสไฟฟ้าให้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่ง B เป็นจำนวนมาก และตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าภายในสถานีไฟฟ้าย่อย 3 เป็นระบบไกตัดตอนไฟฟ้าแรงสูงซึ่งเป็นระบบเก่าที่ถูกใช้งานมาเป็นเวลานานมากกว่า 10 ปีแล้ว ทำให้ตู้ดังกล่าวอยู่ในสภาพที่เก่าและอุปกรณ์บางอย่างชำรุด การจ่ายกระแสจึงมีประสิทธิภาพไม่ดีเท่าที่ควร และเนื่องจากชิ้นส่วนอุปกรณ์ต่างๆเป็นรุ่นเก่า ซึ่งบางชิ้นไม่สามารถจัดหาอะไหล่มาทำการซ่อมบำรุงรักษาได้ ดังนั้นจึงจำเป็นต้องทำการเปลี่ยนตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าจากระบบไกตัดตอนไฟฟ้าแรงสูง ซึ่งเป็นรุ่นเก่าเดิม มาเป็นตู้จ่ายกระแสไฟฟ้าระบบ Switchgear ซึ่งเป็นระบบที่มีประสิทธิภาพต่อการจ่ายกระแสไฟฟ้าและง่ายต่อการซ่อมบำรุงรักษา เพื่อการจ่ายไฟฟ้าให้กับผู้ประกอบการท่าเทียบเรือฝั่ง B มีเสถียรภาพมากขึ้น

จ้างเหมาติดตั้งตู้ชุมสายโทรศัพท์ของท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อรองรับการใช้บริการติดต่อสื่อสารผ่านระบบโครงข่ายความเร็วสูง

ปัจจุบันระบบการติดต่อสื่อสารภายในพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังใช้สายโทรศัพท์ซึ่งทำจากทองแดงเป็นโครงข่ายสำหรับการเชื่อมโยง ซึ่งโครงข่ายดังกล่าวนี้ได้ถูกก่อสร้างมาเป็นระยะเวลา

มากกว่า 15 ปี แล้ว และพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังอยู่ติดกับทะเล ทำให้สายโทรศัพท์ที่เชื่อมโยงในตู้พักสายโทรศัพท์ส่วนใหญ่อยู่ในสภาพที่ทรุดโทรม อันเกิดจากไอน้ำเค็ม และบางจุดได้ถูกหนูกัดแทะ ดังนั้นระบบการติดต่อสื่อสารภายในพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังจึงมีประสิทธิภาพไม่ดีเท่าที่ควร เป็นเหตุให้การติดต่อสื่อสารภายในพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังหยุดชะงักบ่อยครั้ง และหากผู้ใช้บริการมีความต้องการใช้บริการระบบ โทรศัพท์ความเร็วสูง หรือบริการ Internet จะไม่สามารถรับส่งข้อมูลหรือติดต่อสื่อสารผ่านชุมสายโทรศัพท์ของท่าเรือแหลมฉบังได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยเฉพาะผู้ใช้บริการที่อยู่ห่างจากจุดชุมสายโทรศัพท์ของท่าเรือแหลมฉบังมากกว่า 3 กม. ดังนั้นท่าเรือแหลมฉบังจึงจำเป็นต้องติดตั้งตู้ชุมสายโทรศัพท์เพื่อเป็น โครงข่ายสำหรับการเชื่อมโยงและให้บริการระบบ โทรศัพท์ความเร็วสูง หรือบริการ Internet ได้ครอบคลุมพื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด เพื่อรองรับการขอใช้บริการระบบ โทรศัพท์ความเร็วสูงของผู้ประกอบการท่าและผู้ใช้พื้นที่ของท่าเรือแหลมฉบังที่มีเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง อันเป็นการช่วยเพิ่มรายได้ให้กับท่าเรือแหลมฉบังอีกทางหนึ่ง

จัดซื้อรถดับเพลิงขนาดกลางพร้อมอุปกรณ์ จำนวน 2 คัน (ทดแทน ดพ. 2 และ 3)

ปัจจุบันหน่วยดับเพลิงของท่าเรือแหลมฉบัง มีรถดับเพลิงขนาดกลาง ประจำการจำนวน 3 คัน ซึ่งคันหมายเลข 2 และ 3 จัดซื้อตั้งแต่ปี พ.ศ.2535 ซึ่งอายุของรถยนต์จนถึงปัจจุบันมีอายุการใช้งานนานกว่า 15 ปี ซึ่ง ท่าเรือแหลมฉบัง ได้งบประมาณซ่อมบำรุงตัวรถและอุปกรณ์เป็นประจำทุกปี ในปีปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง ได้รับแจ้งจากบริษัทผู้ผลิตว่าอะไหล่บางตัวได้ยกเลิกแล้ว หากจะซ่อมทำต้องใช้อะไหล่อื่นมาดัดแปลงใช้งานซึ่งอาจเกิดความไม่ปลอดภัยในการปฏิบัติงาน ดังนั้นเพื่อให้การป้องกันและอภัยภัยของท่าเรือแหลมฉบัง มีมาตรฐานและความปลอดภัยในการปฏิบัติงานให้มีประสิทธิภาพสูงสุด ตามแผนปฏิบัติการฉุกเฉินของท่าเรือแหลมฉบัง และเป็นไปตามสัญญาเช่าลงทุนของผู้ประกอบการท่าเทียบเรือ ที่การท่าเรือแห่งประเทศไทยต้องจัดหาอุปกรณ์สำหรับการดับเพลิงโดยค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ท่าเรือแหลมฉบัง สามารถเรียกเก็บจากผู้ประกอบการเอกชนได้ตามสัญญา

โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือบริการของท่าเรือแหลมฉบัง

การท่าเรือแห่งประเทศไทยได้ศึกษารายละเอียดของการก่อสร้างท่าเรือบริการในหลายด้านแล้วพบว่า มีความจำเป็นต้องมีท่าเทียบเรือบริการไว้เป็นการเฉพาะเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการและจัดระเบียบการจอดเรือบริการภายในท่าเรือแหลมฉบัง สถานที่ก่อสร้างที่เหมาะสมที่สุดคือบริเวณแนวเขื่อนหินป้องกันชายฝั่งระหว่างท่าเทียบเรือ B5 และ C3 มีความคุ้มค่าในการลงทุน

มากกว่าตำแหน่งอื่นๆ คือมีวงเงินลงทุนที่ต่ำสุดเพียง 160 ล้านบาท โดยสามารถจอดเรือต่างๆ ได้อย่างเพียงพอ และยังสามารถลดค่าน้ำมันเชื้อเพลิงได้อีกปีละประมาณ 4.23 ล้านบาท

โครงการท่าเรืออิเล็กทรอนิกส์ / e-Port

ตามที่กระทรวงการคลัง ได้จัดสัมมนาเชิงปฏิบัติการเรื่อง “การยกระดับ Logistics เพื่อเพิ่มขีดความสามารถไทย ในเวทีโลก” ระหว่างวันที่ 21-22 สิงหาคม 2547 ณ โรงแรมฮิลตัน อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยมีวัตถุประสงค์ให้เกิดความบูรณาการด้านการวางแผนและการดำเนินงานของภาครัฐและเอกชนในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในระดับนานาชาติต่อไปนั้น และจากผลการสัมมนาได้มีการกำหนดเป็นแผนยุทธศาสตร์ในการพัฒนาระบบ Logistics ของประเทศประกอบด้วย 2 ยุทธศาสตร์สำคัญคือ 1) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface) และ 2) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางอากาศ (Air) โดยในส่วนของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบ Logistics ทางภาคพื้น (Surface) ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ย่อยที่สำคัญ อันหนึ่งได้แก่ “การพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่อุภูมิภาค” เพื่อสร้างความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบกับท่าเรืออื่นในภูมิภาคเดียวกัน โดยพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง (LCB) เพื่อรองรับและดึงดูดปริมาณสินค้าผ่านเข้าออกอินโดจีนและจีนตอนใต้ และพัฒนาท่าเรือสตูล เพื่อรองรับประเทศในแถบเอเชียใต้ตลอดจนขยายขีดความสามารถของ ICD ลาดกระบัง และย่านพหลโยธินเพื่อเชื่อมโยงระบบขนส่ง รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของท่าเรือภูมิภาค

ปัจจัยข้อหนึ่งที่ทำให้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ประสบความสำเร็จ (Key Success Factors) ก็คือ การใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสม การมีเครือข่ายเชื่อมโยงทั้งในและระหว่างประเทศการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศมาเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานและเพื่อเป็นให้บรรลุผลสอดคล้องตามนโยบายการพัฒนาท่าเรือไทยให้เป็น Gateway สู่อุภูมิภาคระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) ที่ทันสมัย จึงนับเป็นปัจจัยสำคัญในการพัฒนาท่าเรือไปสู่ความเป็นท่าเรือสากลที่มีสมรรถภาพสูง สามารถใช้เป็นยุทธศาสตร์ในการแข่งขันกับท่าเรือคู่แข่งในประเทศเพื่อนบ้านและในขณะเดียวกันยังเป็นปัจจัยชี้วัดศักยภาพและความพร้อมของท่าเรือที่จะเชื่อมโยงเข้าสู่ระบบการขนส่งทางทะเลและการขนส่ง ต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-Modal Transport) สมัยใหม่ของโลกที่นับวันจะทวีความซับซ้อน และความละเอียดอ่อนในเทคโนโลยีสำหรับ ใช้ในการแลกเปลี่ยน รวบรวม จัดเก็บ วิเคราะห์ ค้นหา และเผยแพร่ระหว่างหน่วยต่างๆ มากขึ้น ไม่ว่าจะเป็นระหว่างท่าเรือด้วยตัวเองหรือระหว่างท่าเรือกับ Mode การขนส่งอื่นๆ เช่น รถไฟ รถยนต์ เรือชายฝั่ง ICD และระบบ Logistics

ต่างๆ หรือระหว่างท่าเรือกับหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมศุลกากร กระทรวงคมนาคม ผู้ประกอบการท่าเทียบเรือของท่าเรือแหลมฉบัง ตัวแทนเรือและผู้ส่งสินค้า เป็นต้น

จากการที่ E-Logistics ถือเป็นนโยบายของรัฐบาลที่สำคัญในการเสริมสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีได้ร่วมกับกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง โดยมีลักษณะเป็นความร่วมมือระหว่างสามกระทรวงในเรื่องนโยบายที่จะพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าเรือขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ หรือ Electronic Port (e-port) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการ โดยไม่ใช้ระบบเอกสาร (Paperless) ซึ่งจะเริ่มทำเป็นโครงการนำร่องเพียงหนึ่งท่าเทียบเรือก่อน ณ ท่าเรือแหลมฉบัง และเมื่อวันที่ 28 ธันวาคม 2547 ได้มีการบันทึกตกลงให้ความร่วมมือในการปฏิบัติงานตามแผนยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

โครงการนำร่องยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port) ระหว่างกรมศุลกากร การท่าเรือแห่งประเทศไทย และสำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติโดยขอบเขตความร่วมมือนั้น หน่วยงานทั้งสามฝ่ายมีความมุ่งมั่นร่วมกัน ในการปฏิบัติงานตามยุทธศาสตร์เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล และจะร่วมมือในการปฏิบัติงาน โดย ใช้มาตรการในการแลกเปลี่ยนข้อมูล สำหรับอำนวยความสะดวกและรวดเร็วแก่ผู้ใช้บริการ เพื่อลดระยะเวลาและค่าใช้จ่าย โดยมุ่งเน้นระบบไร้เอกสาร (Paperless) ดังนั้นเพื่อตอบสนองนโยบายดังกล่าวของรัฐบาล หน่วยงานทั้งสามฝ่ายจึงมีเจตนารมณ์ร่วมกัน ในการปฏิบัติงานโครงการนำร่องยกระดับท่าเรือแหลมฉบังให้เป็นท่าขนส่งอิเล็กทรอนิกส์ (e-port)

โครงการจ้างเหมาต่อเรือลากจูงขนาดกำลังจุดไม่น้อยกว่า 40 เมตริกตัน จำนวน 1 ลำ

การให้บริการเรือลากจูง ถือเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่ท่าเรือแหลมฉบังจำเป็นต้องจัดหา เพื่อให้บริการแก่เรือสินค้าตลอด 24 ชั่วโมง และเป็นส่วนหนึ่งของกิจกรรมของท่าเรือที่สำคัญ ที่สุดประการหนึ่งในอันที่จะช่วยให้กิจการต่างๆ ของท่าเรือดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ดังนั้นการลงทุนเพื่อการจัดซื้อเรือลากจูงอเนกประสงค์ซึ่งมีมูลค่าสูง การใช้วิธี คำนวณผลตอบแทนการลงทุนของโครงการอาจเป็น โครงการที่ไม่คุ้มค่าแก่การลงทุน แต่หากถือว่าเป็นสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่จำเป็นต้องมี ซึ่งจะก่อให้เกิดรายได้ต่อเนื่องจากกิจกรรมอื่นที่เกี่ยวข้องอย่างมหาศาล ก็มีความจำเป็นต้องมีเรือลากจูงไว้พร้อม ให้บริการได้ตลอดเวลา

ทางหลวงชนบท

วิสัยทัศน์

วิสัยทัศน์ " พัฒนา เพิ่มคุณค่า เดิมต่อ โครงข่ายทางให้สมบูรณ์ อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน "

พันธกิจ

พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่ง การท่องเที่ยว การพัฒนาชายแดน การพัฒนาเมือง อย่างบูรณาการและยั่งยืน แก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางต่อเชื่อม (Missing Link) ทางเลี่ยง (Bypass) และทางลัด (Shortcut) รวมทั้งเป็นพี่เลี้ยง(Mentor) การพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นตลอดจนพัฒนาองค์กรตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทย

ยุทธศาสตร์

1. ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านงานทางยังมีความจำเป็นต้องได้รับ การพัฒนาเพิ่มและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานงานทางและบริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ
3. การบำรุงโครงข่ายทางอย่างยั่งยืน
4. ความเข้มแข็งขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการพัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น

เป้าประสงค์

1. เพิ่มคุณค่าโครงข่ายทางให้สมบูรณ์อย่างพอเพียง
2. โครงข่ายทางและสะพานมีการพัฒนาเชื่อมต่อบริเวณขนส่งอื่นสนองตอบ โลกดิจิทัล
3. โครงข่ายทางและสะพานมีสภาพพร้อมใช้งานได้ดีตามมาตรฐานและมีความปลอดภัย
4. องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นมีความพร้อมด้านวิชาการงานทางที่จะพัฒนา และบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น

อำนาจหน้าที่

1. ดำเนินการตามกฎหมายว่า ด้วยทางหลวง เฉพาะในส่วนที่เกี่ยวข้องกับทางหลวงชนบทรวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างถนน, สะพาน, เส้นทางลัด-ทางเลี้ยว เป็นต้น
2. วิจัยและพัฒนางานก่อสร้าง บรูณะ และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท
3. ดำเนินการจัดทำมาตรฐานและข้อกำหนดทางหลวงชนบท ตลอดจนกำกับและตรวจสอบเพื่อให้มีการดำเนินการตามเกณฑ์มาตรฐานและข้อกำหนด
4. ดำเนินการฝึกอบรมและจัด ทำคู่มือ ตลอดจนให้คำปรึกษาแนะนำเกี่ยวกับวิศวกรรมงานทางแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น
5. ร่วมมือและประสานงานด้านงานทางกับองค์กรและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องทั้งในและนอกประเทศ
6. ปฏิบัติการอื่นใดตาม กฎหมายกำหนดให้เป็นหน้าที่ของกรมหรือตามที่กระทรวงหรือคณะรัฐมนตรีมอบหมาย จากขอบเขตอำนาจหน้าที่ความรับผิดชอบดังกล่าว กรมทางหลวงชนบทได้กำหนด วิสัยทัศน์ พันธกิจ และกลยุทธ์ ในการดำเนินงานโดยสอดคล้องกับนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินตามที่รัฐบาลได้ กำหนดไว้ เช่น โครงการพระราชดำริ โครงการสนับสนุนพัฒนาถนนผังเมือง โครงการสนับสนุนยุทธศาสตร์ Logistics เป็นต้น

แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. 2555-2559

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่ความเป็น นอกระบบชั้นนำด้านงานทาง เชื่อมโยงการขนส่ง อย่างยั่งยืน”

พันธกิจ

- 1) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง และเชื่อมโยงระบบขนส่ง เพื่อสนับสนุนระบบ โลจิสติกส์ภาคการขนส่ง
- (2) พัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- (3) กำกับ ดูแล ปรับปรุง โครงสร้างพื้นฐานทางด้านการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ
- (4) กำกับ ดูแล และปรับปรุงทางหลวง ให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้เส้นทาง
- (5) พัฒนาระบบบริหารจัดการองค์กรให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้องค์กรสามารถตอบสนองต่อพลวัตของการเปลี่ยนแปลงในเชิงบูรณาการ ทั้ง ทางด้านเทคโนโลยี การบริการ สังคมและสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ของแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์ภาคการขนส่ง

1. มีโครงข่ายทางหลวงที่มีศักยภาพรองรับระบบ โลจิสติกส์และการขนส่งหลายรูปแบบอย่างพอเพียง
2. ผู้ใช้บริการโครงข่ายทางหลวงเพื่อการขนส่งและ โลจิสติกส์ได้รับความสะดวกรวดเร็วขึ้น
3. การ ดำ เนิน การ พัฒ นา และ เพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงเป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. มีโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศที่มีศักยภาพรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนที่เปิดในปี 2558
2. มีโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศที่ได้มาตรฐานสากล และผู้ให้บริการได้รับความสะดวก รวดเร็วขึ้น

3. สามารถดำเนินการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศได้ตามแผนงานที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงให้กระจายทั่วทุกภูมิภาค

1. มีโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการดูแลรักษา ปรับปรุงและพัฒนาประสิทธิภาพที่สามารถรองรับการจราจรเพิ่มขึ้นทั่วภูมิภาค

2. ผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

3. สามารถดำเนินการ ดูแลรักษา ปรับปรุง และพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงทั่วภูมิภาคได้ตามแผนงานที่กำหนด

4. สามารถดำเนินการแก้ไขปัญหาภัยพิบัติบนทางหลวงได้ตามแผนที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาและดูแลรักษาทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยอย่างต่อเนื่อง

1. โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย

2. ผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวกและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

3. สามารถดำเนินการด้านความปลอดภัยของทางหลวงตามแผนที่กำหนด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์กร และทรัพยากรบุคคลตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

1. มีการบริหารจัดการแบบองค์รวมตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

2. มีการบริหารทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสม

3. มีการพัฒนาทรัพยากรบุคคลที่เหมาะสม

4. มีระบบฐานข้อมูลและเทคโนโลยีสารสนเทศที่เหมาะสม

5. เป็นองค์กรที่มีความทันสมัยก้าวทันการเปลี่ยนแปลง ตอบสนองสังคม และสิ่งแวดล้อม

กรมการขนส่งทางบก

วิสัยทัศน์

มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน

พันธกิจ

1. จัดระเบียบ พัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางถนน ให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย เป็นธรรม คู่ค้าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมถึงการขนส่งระหว่างประเทศ
2. พัฒนามาตรฐานและกำกับดูแลรถให้มีความปลอดภัยเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับมาตรฐานสากล
3. พัฒนาระบบการป้องกันอุบัติเหตุ และส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน
4. กำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้เป็นไปตามกฎหมาย
5. พัฒนาคุณภาพการให้บริการสู่ความเป็นเลิศ
6. ส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ประเด็นยุทธศาสตร์

1. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
2. การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อ
3. การพัฒนาการบริหารงานและการบริการสู่ความเป็นเลิศ

กลยุทธ์

1. พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน
2. พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนา ระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยมีแนวทางการดำเนินงาน

3. เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการให้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยมีแนวทางการดำเนินงาน
4. พัฒนางานด้านบริการประชาชน โดยมีแนวทางการดำเนินการ

เป้าประสงค์

1. ประชาชนได้ใช้ระบบขนส่งด้วยรถโดยสารสาธารณะที่มีคุณภาพ
2. ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ
3. ผู้ใช้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกได้รับการบริการที่มีคุณภาพ
4. ประชาชนมีความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน
5. ประชาชนมีความพึงพอใจและเชื่อมั่นในองค์กร

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี

วิสัยทัศน์

"สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีเป็นองค์กรต้นแบบในการให้บริการที่มีความเป็นเลิศด้วย ความสะดวกรวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นธรรม"

ยุทธศาสตร์

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโต

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง ประหยัด และเชื่อถือได้

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจารถ เพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด

โครงการ

1. โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถบรรทุกจังหวัดชลบุรี
2. โครงการพัฒนาและส่งเสริมผู้ประกอบการขนส่งด้วยรถโดยสารจังหวัดชลบุรี
3. โครงการตรวจติดตามการประกอบการขนส่งประจำทางในเขตจังหวัดชลบุรี
4. แผนงานการกำหนดปรับปรุงเส้นทางและหรือเงื่อนไขการเดินทางโดยสารประจำทางในเขตจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
5. โครงการรณรงค์ป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
6. โครงการสนามจราจรเยาวชนเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัย สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553

- 7.โครงการก่อสร้างสนามจราจรสำหรับฝึกและทดสอบการขับขีรถเพื่อเสริมสร้างความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนจังหวัดชลบุรี
- 8.โครงการตรวจสอบมลพิษทางอากาศและเสียง
รราชการในเขตจังหวัดชลบุรี
- 9.โครงการรับรองโรงเรียนสอนขับรถจังหวัดชลบุรี
- 10.แผนงานการตรวจสอบปราบปรามและจับกุมรถที่ฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ในเขตจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 11.แผนงานการบำรุงรักษาเครื่องมือตรวจสอบสภาพรถสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 12.แผนงานการตรวจติดตามและกำกับดูแลสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชนในเขตจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 13.แผนงานการออกหน่วยเคลื่อนที่ให้บริการรับชำระภาษีรถประจำปีตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ณ ห้างสรรพสินค้าบิ๊กซีซูเปอร์เซ็นเตอร์ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 14.โครงการขยายเวลาการรับชำระภาษีรถประจำปีตามพ.ร.บ.รถยนต์ ตามโครงการเลื่อนล้อต่อภาษี (Drive Thru For Tax)
- 15.แผนงานการตรวจสอบสภาพรถในสถานที่นอกเวลาราชการสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 16.แผนงานการออกหน่วยรถโมบายให้บริการทดสอบและออกใบอนุญาตขับรถนอกสถานที่ ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 17.โครงการพัฒนาระดับสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ. 2553
- 18.แผนงานการดำเนินการบริหารความเสี่ยงของสำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี ประจำปีงบประมาณ พ.ศ.2553

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร

วิสัยทัศน์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

เป้าประสงค์

1. เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง(Hubs for Connectivity)
2. เพื่อให้มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน(Accessibility)
3. เพื่อปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย(Safety) ในการเดินทางและการขนส่ง
4. เพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly)
5. เพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบขนส่งสาธารณะ Public Transport)

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่มศักยภาพของโครงข่าย และศูนย์กลางการขนส่ง ระหว่างประเทศ
2. เสริมสร้างขีดความสามารถ ในการแข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย
3. การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่การพัฒนาเศรษฐกิจ ไปสู่ภูมิภาค
4. การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง

แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี

วิสัยทัศน์

“ชลบุรีนำอยู่คู่เศรษฐกิจชั้นนำ โดยเป็นเมืองท่าสมัยใหม่
ที่เป็นประตูสู่เศรษฐกิจโลก ฐานอุตสาหกรรมที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
แหล่งผลิตสินค้าเกษตรที่ได้มาตรฐานสากลบนเทคโนโลยีขั้นสูง
สถานที่ท่องเที่ยวระดับนานาชาติ และระบบนิเวศด้านทรัพยากร ธรรมชาติที่ยั่งยืน”

พันธกิจ

1. พัฒนาคุณภาพชีวิตของประชาชน ทุกด้าน
2. สร้างภูมิคุ้มกัน ในสังคม และความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
3. บริหารจัดการระบบนิเวศน์ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
4. ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจทุกๆด้าน
5. บริหารราชการตามหลักธรรมาภิบาล และทันสมัย

ยุทธศาสตร์

1. พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อย ความปลอดภัย มั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองนำอยู่ รองรับ
ความเปลี่ยนแปลง
2. บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมให้ เกิดความ
สมดุลในระบบนิเวศน์และการใช้ประโยชน์
3. ส่งเสริมการท่องเที่ยวให้เกิดความยั่งยืนสามารถรองรับความต้องการของตลาด

กลยุทธ์

1. พัฒนาประสิทธิภาพระบบการป้องกันความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน
2. การส่งเสริมการวางระบบผังเมืองและการพัฒนาท้องถิ่น
3. จัดการระบบส่งเสริมประชาชนให้มีส่วนร่วมในการพัฒนาท้องถิ่น

4. พัฒนาอุตสาหกรรมให้ได้มาตรฐานเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

เป้าประสงค์

1. ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี
2. ชุมชนเข้มแข็งสามารถพึ่งตนเอง
3. สถาบันครอบครัวมีความเข้มแข็ง
4. ประชาชนมีความรู้คู่คุณธรรม น้อมนำเศรษฐกิจพอเพียงเพิ่มขึ้น
5. จำนวนพื้นที่ที่ได้บริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมด้วยกระบวนการมีส่วนร่วมเพิ่มขึ้น
6. เพิ่มระบบเตือนภัย ป้องกันภัย และฟื้นฟูและ บำบัดภัยพิบัติจากธรรมชาติและสถานประกอบการอย่างมีประสิทธิภาพ
7. การท่องเที่ยวมีการขยายตัว ไม่เอารัดเอาเปรียบ
8. สามารถรองรับนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

มหาวิทยาลัยบูรพา
Burapha University

ภาคผนวก ข.

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 – 2559)
 วัตถุประสงค์ : “สังคมอยู่ร่วมกันอย่างมีความสุข ด้วยความเสมอภาค เป็นธรรมและมีภูมิคุ้มกันต่อการเปลี่ยนแปลง”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 5.1 “การพัฒนาความเชื่อมโยงด้านการขนส่งและระบบโลจิสติกส์ภายใต้กรอบความร่วมมือในอนุภูมิภาคต่างๆ”	ยุทธศาสตร์ที่ 5.6 “การมีส่วนร่วมอย่างสำคัญในการสร้างสังคมนานาชาติที่มีคุณภาพชีวิต ป้อนกันภัยจากการก่อการร้ายและอาชญากรรม ยาเสพติด ภัยพิบัติ และการแพร่ระบาดของโรคภัย”	ยุทธศาสตร์ที่ 5.2 “การพัฒนาฐานลงทุน โดยเฉพาะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาค” ยุทธศาสตร์ที่ 5.9 “การส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นฐานการลงทุน และการประกอบธุรกิจในเอเซีย รวมทั้งเป็นฐานความร่วมมือในการพัฒนาภูมิภาค
กลยุทธ์			
นโยบาย			

แผนกลยุทธ์สำนักงานและแผนงานการขนส่งและจราจร (พ.ศ. 2552 – 2556)

วิสัยทัศน์ : “องค์กรนำในการกำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
<p>ยุทธศาสตร์</p> <p>ประเด็น</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 2</p> <p>การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 3</p> <p>การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้แนะแนวทาง การเพิ่มประสิทธิภาพดำเนินงาน และการจัดทำนโยบายแผนงาน</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 2</p> <p>การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 2</p> <p>การศึกษา วิจัย และพัฒนาเทคโนโลยี นวัตกรรม เพื่อใช้ในการวางแผนพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีความสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และประหยัด โดยคำนึงถึงคุณภาพสิ่งแวดล้อม อำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน และสนับสนุนภารกิจของกระทรวงคมนาคม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 1</p> <p>การเสนอแนะนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐานที่มีความถูกต้องเหมาะสม เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรของประเทศอย่างยั่งยืน</p> <p>ยุทธศาสตร์ที่ 3</p> <p>การประสาน ติดตามและประเมินผล เพื่อชี้แนะแนวทาง การเพิ่มประสิทธิภาพดำเนินงาน และการจัดทำนโยบาย แผนงาน มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการขนส่งและจราจร</p>

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านสารสนเทศ
ผู้ทรงคุณวุฒิ	มาตรการ และมาตรฐาน ด้านการขนส่งและ จราจร <u>ยุทธศาสตร์ที่ 4</u> การพัฒนาระบบการบริหารจัดการองค์กร การจัดการองค์ความรู้ (Knowledge Management) และทรัพยากรบุคคล เพื่อให้ บุคลากรมีประสิทธิภาพ		
กลยุทธ์			
นโยบาย			

แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจรกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2554 – 2563)
 วิสัยทัศน์ : “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผน ยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่ 1 1.1) การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่ม ศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการ ขนส่งระหว่างประเทศ 1.2) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย ยุทธศาสตร์ที่ 2 2.1) การพัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพ ระบบขนส่งเพื่อส่งเสริมให้มีการขยายพื้นที่ การพัฒนาเศรษฐกิจไปสู่ภูมิภาค ยุทธศาสตร์ที่ 5 5.1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการ เชื่อมโยงระบบขนส่งสาธารณะอย่างทั่วถึง	ยุทธศาสตร์ที่ 3 3.1) การปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน มาตรฐานยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ให้มีคุณภาพและความปลอดภัยในการ เดินทางและการขนส่ง 3.2) การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ที่มีส่วน เกี่ยวข้องให้มีความรู้ ความเข้าใจ จิตสำนึก และทักษะเรื่องความปลอดภัยด้านการขนส่ง	ยุทธศาสตร์ที่ 1 1.1) การพัฒนาและปรับปรุงเพื่อเพิ่ม ศักยภาพของโครงข่ายและศูนย์กลางการ ขนส่งระหว่างประเทศ 1.2) การเสริมสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขันให้ผู้ประกอบการไทย	

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ และเท่าเทียม ยุทธศาสตร์ที่ 6	6.1) การปรับปรุงและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัด 6.2) การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร		
กลยุทธ์			
นโยบาย			

กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2554 – 2558)

วิสัยทัศน์ : “มุ่งมั่นพัฒนาการขนส่งทางถนน เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 1</p> <p>การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้มีประสิทธิภาพและสนับสนุนความมั่นคงทางเศรษฐกิจ</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 2</p> <p>การพัฒนา ส่งเสริม และกำกับดูแลการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม</p>	<p>ยุทธศาสตร์ที่ 3</p> <p>การพัฒนาการบริหารงานและการบริการผู้ความเป็นเลิศ</p>
กลยุทธ์	<p>- พัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะเพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ</p> <p>- พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ</p>	<p>- เสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน รวมถึงการใช้รถให้เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม</p>	<p>- พัฒนางานด้านบริการประชาชน</p>
นโยบาย			

กรมทางหลวง

วิสัยทัศน์ : “มุ่งสู่ความเป็นองค์กรชั้นนำด้านงานทาง เชื่อมโยงการขนส่ง อย่างยั่งยืน”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - “การรักษาระบบและพัฒนาคุณภาพการให้บริการของระบบทางหลวง” เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงได้รับความสะดวกรวดเร็ว สามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่นๆอย่างมีประสิทธิภาพ 	<ul style="list-style-type: none"> - “การพัฒนาทางหลวงที่ปลอดภัย” เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้โครงข่ายทางหลวงมีความปลอดภัย 	<ul style="list-style-type: none"> - “การพัฒนาระบบทางหลวงเพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ” เพื่อให้มีทางหลวงที่รองรับและสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์
กลยุทธ์	<ul style="list-style-type: none"> - การเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจรบนโครงข่ายทางหลวง - พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ - พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ - การบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงให้อยู่ใน 	<ul style="list-style-type: none"> - การให้ความสำคัญต่องานอำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้ - ปลอดภัยทางถนนเพื่อป้องกันและแก้ไขอุบัติเหตุบนโครงข่ายทางหลวง - การบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน 	<ul style="list-style-type: none"> - บูรณาการแผนงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง - ด้านสิ่งแวดล้อมเพื่อเสริมสร้างคุณภาพชีวิต - และรักษาสีสิ่งแวดล้อมบนโครงข่ายทางหลวง
นโยบาย			

กรมทางหลวงชนบท

วิสัยทัศน์ : “พัฒนาเพิ่มคุณค่า เดิมต่อโครงข่ายทางให้สมบูรณ์อย่างพอเพียงและยั่งยืน เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน *Perfect the national road networks on asustainable basic for the happiness and welfare of the people.*”

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
ยุทธศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - “ระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านงานทางยังมี ความจำเป็นต้องได้รับ การพัฒนาเพิ่มและ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน” เพื่อ เพิ่มคุณค่าโครงข่ายทางให้สมบูรณ์ - “การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานงานทางและ บริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ” เพื่อให้โครงข่ายทางมีการพัฒนาเชื่อมต่อ ระบบขนส่งอื่นสนองตอบ โลจิสติกส์ 	<p>“การบำรุงโครงข่ายทางอย่างยั่งยืน” เพื่อให้โครงข่ายทางและสะพานมีสภาพ พร้อมใช้งานได้ดีตามมาตรฐานและมีความ ปลอดภัย</p>	<ul style="list-style-type: none"> - “ความเข้มแข็งขององค์การปกครองส่วน ท้องถิ่นในการพัฒนาและบำรุงรักษาทาง หลวงท้องถิ่น” เพื่อให้องค์การปกครองส่วน ท้องถิ่นมีความพร้อมด้านวิชาการงานทางที่ จะพัฒนา และบำรุงรักษาทางหลวงท้องถิ่น
กลยุทธ์			
นโยบาย			

แผนพัฒนาจังหวัดชลบุรี (พ.ศ. 2553 – 2556)
 วิสัยทัศน์ : “ชลบุรี นำอยู่ คู่เศรษฐกิจชั้นนำ”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ แผน	ยุทธศาสตร์ที่ 7 พัฒนาระบบผังเมืองระบบโลจิสติกส์ โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำ เพื่อรองรับ การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคมของ จังหวัด	ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาส่งเสริมความสงบเรียบร้อย ความ ปลอดภัย มั่นคง เพื่อให้ชลบุรีเป็นเมืองน่าอยู่ รองรับความเปลี่ยนแปลง	
กลยุทธ์	- พัฒนาระบบผังเมือง โครงข่ายคมนาคม ขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานและแหล่งน้ำเพื่อ รองรับการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม ของจังหวัด - บริหารการจัดทำผังเมืองและพัฒนาตามผัง ที่สอดคล้องกันอย่างเป็นระบบ โดยการบูร ณาการ	- การส่งเสริมการวางระบบผังเมืองและการ พัฒนาท้องถิ่น	

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
กลยุทธ์	- พัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่ง โครงสร้าง พื้นฐานและแหล่งน้ำ - ส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาท่าเรือแหลม จอบัง		
นโยบาย			

กรมโยธาธิการและผังเมืองจังหวัดชลบุรี
วิสัยทัศน์ : “พัฒนาจังหวัดให้ทุกชุมชนน่าอยู่ ผู้เศรษฐกิจชั้นนำและประชาชนมีความปลอดภัยในอาคาร”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	<ul style="list-style-type: none"> - ชุมชนมีการวางผังเมืองเพื่อใช้ในการควบคุมและพัฒนาพื้นที่โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน - การวางและพัฒนาตามผังเมืองให้เมืองน่าอยู่ - การพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - การส่งเสริมการพัฒนาความปลอดภัยในอาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - การพัฒนาองค์กรอย่างต่อเนื่อง
กลยุทธ์	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริม สนับสนุนดำเนินการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ชุมชนมีผังชุมชน - ส่งเสริม สนับสนุนจัดทำแผนพัฒนาเมืองและการพัฒนาเมืองตามมาตรฐานผังเมืองแบบมีส่วนร่วม - ส่งเสริม สนับสนุนให้องค์กรปกครอง 	<ul style="list-style-type: none"> - กำกับดูแลด้วยมาตรการทางกฎหมายให้ประชาชนมีความปลอดภัยในอาคาร 	<ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริม สนับสนุนดำเนินการให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น/ชุมชนมีผังชุมชน

ประเด็น เฉพาะ	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
กลยุทธ์	ส่วนท้องถิ่น/หน่วยงานของรัฐ/ชุมชน มี ความรู้ ความเข้าใจการวางแผนและจัดทำระบบ สาธารณสุขไปไกลและสาธารณสุขบริการ		
นโยบาย			

สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรี
 วิสัยทัศน์ : “สำนักงานขนส่งจังหวัดชลบุรีเป็นองค์กรต้นแบบในการให้บริการที่มีความเป็นเลิศด้วย ความสะดวก รวดเร็ว ถูกต้อง และเป็นธรรม”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริม การขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้ มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง ประหยัด และเชื่อถือได้	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความปลอดภัยและลด ผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ ถนน	
กลยุทธ์			
นโยบาย			

แนวทางการทางทฤษฎี (สำนักทางหลวงที่12)
วิจัยทัศน์: “องค์กรที่เป็นเลิศด้านงานทางในเรืองการบำรุง รักษาทางหลวง สะดวกและปลอดภัย ซึ่งผลักดันให้กรมทางหลวงเป็น ศูนย์กลางการขนส่งทางถนน”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผน			
ยุทธศาสตร์			
กลยุทธ์	<ul style="list-style-type: none"> - มีความพร้อมในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกี่ยวกับงานทาง - ส่งเสริมและกระตุ้นให้มีแรงจูงใจในการเรียนรู้ ให้เกิดนวัตกรรมในงานวิชาการและงานบริหารอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง 	<ul style="list-style-type: none"> - จัดทำระบบควบคุมงาน ตรวจสอบคุณภาพ ประเมินผลให้เป็นมาตรฐาน - กำกับดูแลการใช้ทางหลวงให้เป็นไปตามกฎหมาย 	
นโยบาย			

สำนักทางหลวงชนบทที่ 3 (ชลบุรี)
วิสัยทัศน์: “เป็นองค์กรหลักทางวิศวกรรมงานทาง ที่มุ่งพัฒนาทางหลวงสายรองและทางหลวงชนบทของประเทศไทยให้มีความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบด้วยคุณภาพและมาตรฐานเดียวกันมีความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางอย่างเพียงพอและยั่งยืน”

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์	- พัฒนาและเชื่อมโยงต่อโครงข่ายทางหลวงชนบทให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์จังหวัดบูรณาการ - เชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐาน และบริการคมนาคมอย่างมีบูรณาการ	- บำรุงรักษาทางหลวงชนบทให้ไร้หลุมบ่อและจุดเสี่ยงอันตราย	- ถ่ายทอดความรู้ และเป็นพี่เลี้ยงให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในการก่อสร้าง และบำรุงรักษาทางหลวงชนบท
นโยบาย			

การขนส่งทางน้ำที่ 6
 วิทยุทัศน์ : “เป็นองค์การที่มุ่งการพัฒนากระบวนการขนส่งทางน้ำและพาณิชย์นาวีให้ปลอดภัย สะดวก มีประสิทธิภาพตามมาตรฐานสากล”

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
ยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์ที่ 1 พัฒนาศักยภาพในการขนส่งทางน้ำให้สามารถแข่งขันได้ ยุทธศาสตร์ที่ 2 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานรวมทั้งทางน้ำตามธรรมชาติ เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งทางน้ำให้มีประสิทธิภาพ (ท่าเรือ, เขื่อน, จุดลอก) ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนาการผลิตบุคลากรด้านการพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐาน	ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนามาตรการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางน้ำและการพาณิชย์นาวีให้เต็มมาตรฐาน	- เพิ่มขีดความสามารถในการกำกับดูแล	
กลยุทธ์	- พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน		

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
<p>๕๕๕๕๕</p> <p>กลยุทธ์</p>	<p>เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์ให้เพียงพอต่อเมืองอย่างมีประสิทธิภาพตลอดจนเชื่อมโยงกับระบบการขนส่งระบบอื่น</p> <p>- พัฒนา ปรับปรุง และบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความปลอดภัยเพียงพอต่อเนื่องและมีประสิทธิภาพตลอดจนเชื่อมโยงกับการขนส่งระบบอื่น</p> <p>- จัดหาเครื่องมืออุปกรณ์เพื่อสนับสนุนกิจกรรมส่งทางน้ำละพณิชยนาวิ</p>	<p>ความปลอดภัยในการขนส่งทางน้ำเพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย รวมทั้งกำหนดมาตรการสนับสนุนด้านการพาณิชย์นาวี</p>	
นโยบาย			

ทำเรือแหลมฉบัง

วิสัยทัศน์ : “การทำเรือแห่งประเทศไทย ทำเรือแหลมฉบัง มุ่งสู่การเป็นประตูกำหนดทิศทางของประเทศ ที่ให้บริการเป็นเลิศ สนับสนุนระบบเศรษฐกิจ และ สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผน			
ยุทธศาสตร์			
กลยุทธ์	<p>- จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพณิชยกรรม และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และความคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ</p> <p>- เตรียมความพร้อมการเข้าไปมีบทบาทในระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ รวมทั้งการเข้าไปมีส่วนร่วมในกิจการศูนย์รวมและกระจายสินค้า</p>	<p>- จัดเตรียมระบบคอมพิวเตอร์ เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลในธุรกิจพณิชยกรรม และภายในองค์กร เพื่อให้บริการ และความคุม และตรวจสอบคุณภาพการให้บริการของผู้ประกอบการ</p>	<p>- เชิญชวนและสนับสนุนผู้ลงทุนก่อสร้างบริหาร และประกอบกิจการทำเทียบเรืออเนกประสงค์ A3 และทำเทียบเรือผู้เดินค้า ในโครงการทำเรือแหลมฉบังขั้นที่ 2 (C1, C2, D1, D2 และ D3) ให้สามารถเริ่มเปิดดำเนินการ ได้ภายในปีงบประมาณ 2549 และส่วนที่เหลือครบทุกท่า ภายในปีงบประมาณ 2551</p> <p>- ให้ผู้ลงทุนเช่าหรือร่วมลงทุนในการใช้ประโยชน์จากพื้นที่ว่างเปล่า เพื่อใช้ใน</p>

ประเด็น เลขที่	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
กดยกฐ์			กิจการต่อเนื่อง และธุรกิจใหม่ - จ้างบริษัทเอกชนดำเนินงาน ประทาสัมพันธ์ เพื่อส่งเสริมการตลาดและ เสริมภาพลักษณ์ของท่าเรือแหลมฉบังให้ เป็นที่รู้จักอย่างแพร่หลายทั้งในประเทศและ ต่างประเทศ
นโยบาย			

เทศบาลนครแหลมฉบัง
 วิสัยทัศน์ : “อุตสาหกรรมริมอ่าวไทยคุณภาพ”

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผนยุทธศาสตร์	ยุทธศาสตร์ที่ 1 ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานและสาธารณูปโภค 1.1) ก่อสร้างปรับปรุง บำรุงรักษาถนน สะพาน ทางเดินเท้า ท่อระบายน้ำ ทำเทียบเรือ ฯลฯ		
กลยุทธ์	ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยุทธศาสตร์การพัฒนาด้านการจัดการสิ่งแวดล้อมและการจัดการชายฝั่งแบบบูรณาการ		
นโยบาย	2.9) ปรับปรุงภูมิทัศน์โดยรอบเขตเทศบาลฯ		

ศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล (ชลบุรี)

วิสัยทัศน์ : - บริการประชาชนด้วยใจ รวดเร็ว โปร่งใส และตรวจสอบได้

- พัฒนาระบบงานและการจัดการข้อมูลให้ทันสมัยและมีประสิทธิภาพ

- กำกับดูแล ตรวจสอบความปลอดภัยทางน้ำและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ ให้สัมฤทธิ์ผล

- เตรียมพร้อมปฏิบัติการให้ความช่วยเหลือสำหรับเหตุฉุกเฉินตลอดเวลา

- เสริมสร้างบุคลากรให้รู้ประพฤติชอบและมีคุณภาพเพียง

ตารางที่ 4.16 :ตารางเปรียบเทียบแผน/นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

ประเด็น	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
แผน			
ยุทธศาสตร์			
กลยุทธ์	<ul style="list-style-type: none"> - กำกับ อำนวยความสะดวก และให้คำแนะนำ การเดินเรือเข้า-ออก ในเขตท่าเรือ ต่างๆ 	<ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความมั่นคงและความปลอดภัยของเรือและท่าเรือเพื่อจัดทำแนวทางปฏิบัติเพื่อรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ - ประสานความร่วมมือจากหน่วยงานที่มีหน้าที่เกี่ยวข้องด้านความปลอดภัยของเรือและท่าเรือในการปฏิบัติการณ์เพื่อรักษาความปลอดภัย 	

ตารางที่ 4.16: ตารางเปรียบเทียบแผน/นโยบายที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง(ต่อ)

ประเด็น แผน	ด้านคุณภาพ	ด้านความปลอดภัย	ด้านการสนับสนุน
กลยุทธ์		<p>ปลอดภัย เมื่อเกิดเหตุภัยคุกคาม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ประสานงานแจ้งระดับการรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือตามสถานการณ์ และแจ้งข้อมูลเมื่อมีการเปลี่ยนระดับรักษาความปลอดภัยแก่เรือชกธงไทย ท่าเรือ และเรือต่างชาติ ขณะเดินทางเข้ามายังท่าเรือหรือเมืองทำในน่านน้ำไทย - เป็นศูนย์ประสานงานด้านการป้องกันและรักษาความปลอดภัยของเรือและท่าเรือ เพื่อรับแจ้งเหตุภัยคุกคามที่เกิดขึ้นกับเรือหรือท่าเรือตลอดจนประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อขอความช่วยเหลือ 	
นโยบาย			