



สนข. ครบรอบ ๑๒ ปี

๙ ตุลาคม ๒๕๕๗



"องค์กรนำในการกำหนดทิศทางพัฒนาระบบขนส่งและจราจรของประเทศ"

เวทีความคิด
อุตสาหกรรมการบินฯ



ประมุขภาพกิจกรรม
สนข. คืนความสุขให้ชาวลำปาง



สถิติขนส่งและจราจร
สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2556



หยิบมาเล่า...ระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่

เปิดโลกเทคโนโลยี...กล้องตรวจจับรถฝ่าไฟแดง

ประวัติความเป็นมาของ

วันออกพรรษา

เมื่อพระพุทธเจ้าทรงประทับจำพรรษาอยู่ ณ พระเชตุวันมหาวิหาร กรุงสาวัตถี มีพระภิกษุเหล่านั้นเกรงจะเกิดการขัดแย้งกันจนอยู่ไม่สุขตลอดพรรษา จึงได้ตั้งตักกาว่าจะไม่พูดจา (มุควัตร) เมื่อถึงวันออกพรรษา พระภิกษุเหล่านั้นก็พากันไปเข้าเฝ้าพระพุทธเจ้าที่พระเชตุวันมหาวิหาร กราบอุทธรณ์ถึงทรมตให้ทรงทราบ พระพุทธเจ้าทรงดำทมิ แล้วทรงมีพระบรมพุทธานุญาตให้พระภิกษุกระทำการปวารณาต่อกันว่า

“ภิกษุทั้งหลาย เรานุญาตให้ภิกษุทั้งหลายผู้จำพรรษาแล้ว ปวารณากันในสามลักษณะ คือด้วยการเห็นก็ดี ด้วยการได้ยินก็ดี ด้วยการสงสัยก็ดี”

วันออกพรรษา ตรงกับวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 เป็นสำคัญวันหนึ่งของพระภิกษุสงฆ์ คือ เป็นวันสิ้นสุดการจำพรรษา หรือออกจากพรรษาที่ได้อธิษฐานเข้าจำพรรษาตลอดระยะเวลา 3 เดือน ในวันออกพรรษาในพระไตรปิฎกกล่าวไว้ว่า เป็นวันที่ พระสัมมาสัมพุทธเจ้าเสด็จลงจากสวรรค์ชั้นดาวดึงส์มายังโลกมนุษย์ หลังจากที่พระองค์ได้เสด็จไปจำพรรษา และแสดงพระธรรมเทศนาโปรดเทพบุตรพุทธมารดา ซึ่งอยู่สวรรค์ชั้นดุสิต แต่ลงมาฟังพระธรรมเทศนาที่ชั้นดาวดึงส์

วันออกพรรษา หมายถึงวันที่พ้นจากข้อกำหนดทางพระวินัยที่ต้องอยู่ประจำที่หรือในวัดแห่งเดียวตลอด 3 เดือน ในฤดูฝน กล่าวคือเมื่อพระภิกษุได้อธิษฐานอยู่จำพรรษาในวันแรม 1 ค่ำ เดือน 8 แล้วอยู่ประจำที่หรือวัดนั้นเรื่อยไป จนสิ้นสุดในวันขึ้น 15 ค่ำ เดือน 11 หลังจากวันออกพรรษาแล้วก็สามารถจาริกไปค้างแรมที่อื่นได้

วันออกพรรษา เรียกว่าอย่างหนึ่งว่า **“วันปวารณา”** หรือ **“วันมหาปวารณา”** คือวันที่พระสงฆ์ทำปวารณากรรม คือเปิดโอกาสให้เพื่อนพระภิกษุว่ากล่าวตักเตือนกันด้วยเมตตาจิตได้ เมื่อได้เห็นได้ฟังหรือสงสัยในพฤติกรรมของกันและกัน

ความสำคัญของวันออกพรรษา

- วันออกพรรษา เป็นวันสำคัญของพุทธศาสนา ด้วยเหตุผลดังนี้
1. หลังจากวันออกพรรษาพระสงฆ์ได้รับพระบรมพุทธานุญาตให้จาริกไปค้างแรมที่อื่นได้
 2. เมื่อออกพรรษาแล้วพระสงฆ์จะได้นำความรู้จากหลักธรรมและประสบการณ์ที่ได้รับระหว่างพรรษาไปเผยแพร่แก่ประชาชน
 3. ในวันออกพรรษาพระสงฆ์ได้ทำปวารณา เปิดโอกาสให้เพื่อนพระภิกษุว่ากล่าวตักเตือนเรื่องความประพฤติของตนเพื่อให้เกิดความบริสุทธิ์ ความเคารพนับถือและความสามัคคีกัน
 4. พุทธศาสนิกชนได้นำแบบอย่างไปทำปวารณาเปิดโอกาสให้ผู้อื่นว่ากล่าว ตักเตือนตนเองเพื่อประโยชน์ต่อการพัฒนาตนและสร้างสรรค์สังคมต่อไป

วัตถุประสงค์ของกิจกรรมวันออกพรรษา

1. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับความสำคัญของวันออกพรรษารวมทั้งหลักธรรม เรื่อง ปวารณาและแนวทางปฏิบัติ
2. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนมีทักษะในการคิดและการปฏิบัติตนอย่างถูกต้องในวันออกพรรษา และสามารถเลือกสรรหลักธรรม คือ ปวารณา ไปใช้ในการดำเนินชีวิตเพื่อพัฒนาตนและสังคม
3. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเกิดเจตคติที่ดีต่อวันออกพรรษา และเห็นคุณค่าของการดำเนินชีวิตตามหลักธรรมคือ ปวารณา
4. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเกิดศรัทธา ซาบซึ้งและตระหนักถึงความสำคัญของพระพุทธศาสนา
5. เพื่อให้พุทธศาสนิกชนเป็นพุทธศาสนิกชนที่ดีและปฏิบัติตนตามหน้าที่ของพุทธศาสนิกชนได้อย่างถูกต้อง

บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน ฉบับนี้เป็นฉบับพิเศษ
เนื่องในวาระครบรอบ 12 ปี ๙๑๖ ส.น.ช. ๒๒๖ การก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC ซึ่งตลอด
ระยะเวลาที่ผ่านมา ส.น.ช. ยึดมั่นปรัชญาในการพัฒนาการขนส่งและจราจรให้ก้าวหน้า
ยิ่งขึ้น รวมทั้งริเริ่มและทำนุบำรุงวารสารฯ จะนำความรู้และสาระต่างๆ ในด้านกิจการขนส่งและจราจรรวมทั้ง
ความบันเทิงในแก์ผู้อ่านวารสารฯ ๙๑๖ ส.น.ช. ๒๒๖ ฝากเอาไว้

สำหรับวารสารฉบับพิเศษนี้ เน้นการเตรียมความพร้อมสำหรับประเทศไทยเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
AEC ซึ่งมีคดลัมน์ที่น่าสนใจ อาทิ คดลัมน์บทความพิเศษในเรื่อง การเตรียมความพร้อม ด้าน
โครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับประเทศไทยเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC
๒๒๖ คดลัมน์สุขภาพความดี คือ ด็กสุขภาพและการเตรียมความพร้อมของชายแดนไทยเพื่อ
เชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คดลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยีในเรื่องการสำรวจวิจัยรถไฟฟ้าและรถรางเป็น
เรื่องที่น่าสนใจมากในขณะนี้ ๒๒๖ คดลัมน์ข่าวด่วนและข่าวรถโดยสารสาธารณะ
เมื่อเร็วๆ นี้ รวมทั้งทำนุบำรุงวารสารฯ ได้ประมวลภาพบรรยากาศกิจกรรม “ส.น.ช. ดีใจความสุกใน
ชาวลำปาง รถใช้พลังงานใช้จักรยานทำเรื่อง” ๒๒๖ กิจกรรม “Non Motorized จักรยานเพื่อ
เอกลักษณ์ไทย รถใช้พลังงาน” มาให้ผู้อ่านได้ชมภาพบรรยากาศกันด้วย

สุดท้ายนี้ขอขอบคุณการนับสนุนเป็นอย่างดีจากท่านผู้อ่านทุกท่าน ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถ
เพิ่มเติมความรู้ในเรื่องของการคมนาคมขนส่งของท่านผู้อ่านวารสารฯ ๒๒๖ ขออาราธนาคุณพระศรี
รัตนตรัยช่วยประทานพรให้ผู้อ่านวารสารฯ ฉบับพิเศษ เนื่องในวาระครบรอบ 12 ปี ๙๑๖ ส.น.ช.
พบแต่ความสุก ความเจริญ สุขภาพแข็งแรง รุ่งเรือง ทุกๆ ท่านค่ะ

คณะที่ปรึกษา นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ
รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นายสุจินต์ ทยานุกูล ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก
นายวิจิตร นิมิตรวานิช ผู้อำนวยการสำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร นายสถุภังค์ บริบูรณ์สุข ผู้อำนวยการสำนักแผน
ความปลอดภัย นางประชิด ลิ้มเจริญชาติ ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและการจราจรในภูมิภาค นางสาวกอบกุล โมนา
ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

บรรณาธิการ นางชนินนาถ เก้าสำราญ ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง นายกีรพ
ปุษยาาคม นางสาวดาราวงศ์โต นายวิทยา กอกลิ้น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ กองบรรณาธิการ นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์
นายเผด็จ ประดิษฐเพชร นางดวงเดือน นพรัตน์ นายปริญญญา ถนัดทาง นางสาวจิรัชฎิ ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล ลิ้มสกุล
นายอริฎุ จิตรานุกเคราะห์ นายวีระชน วัชชุม

สารบัญ

เวทีความคิด

อุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน ปัจจัยสู่การเป็น HUB ด้านการขนส่งทางอากาศของไทย ในอาเซียน

หน้า 5-16



หยิบมาเล่า

ระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่

จุดประกายความคิด

ศักยภาพการเตรียมความพร้อมของชายแดนไทย

เพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

เปิดโลกเทคโนโลยี

กล้องตรวจจับรถฝ่าไฟแดง

สถิติขนส่งจราจร

สถิติอุบัติเหตุช่วงเทศกาลปีใหม่ 2556

บทความพิเศษ

การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการ

ระบบขนส่งไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน AEC

ประมวลภาพกิจกรรม

Non motorized จักรยานเพื่อเด็กไทย ลดใช้พลังงาน

สนข. คืบความสุกให้ชาวลำปาง ลดใช้พลังงาน ใช้จักรยานทั้งเมือง

ปกิณกะ

ขับรถเที่ยวอาเซียน ไม่ยุ่งยาก...อย่างที่คิด

รอบรู้ สนข.

ประมวลภาพกิจกรรมของ สนข.

ธรรมะกับชีวิต

ปีใหม่ ทำชีวิตใหม่ “ชีวิตที่เป็นอมตะ”

สัญจรทั่วไทย

ตากมีมากกว่าที่คิด

การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ตอนสวัสดิ์ปีใหม่ 2558

17

20

25

27

29

37

43

48

50

53

55

อุตสาหกรรมการบิน และซ่อมบำรุงอากาศยาน

ปัจจัยสู่การเป็น HUB ด้านการขนส่งทางอากาศของไทยในอาเซียน

บทความนี้เป็นการเสนอความคิดและความเห็นส่วนตัวของผู้เขียน มีจุดมุ่งหมายเพื่อเผยแพร่งาน
ด้านการขนส่งทางอากาศให้ผู้ที่สนใจได้รับทราบและใช้เป็นประโยชน์ในการดำเนินงาน
การเสนอความเห็นในบทความนี้ ไม่มีส่วนเกี่ยวข้องกับหน่วยงานแต่อย่างใด

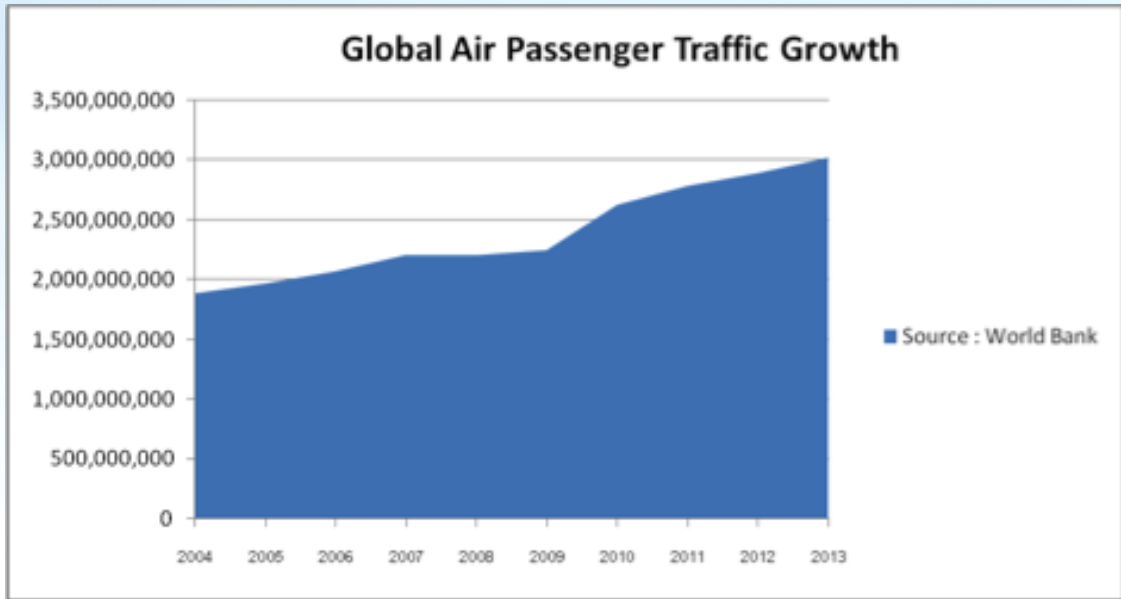


ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน

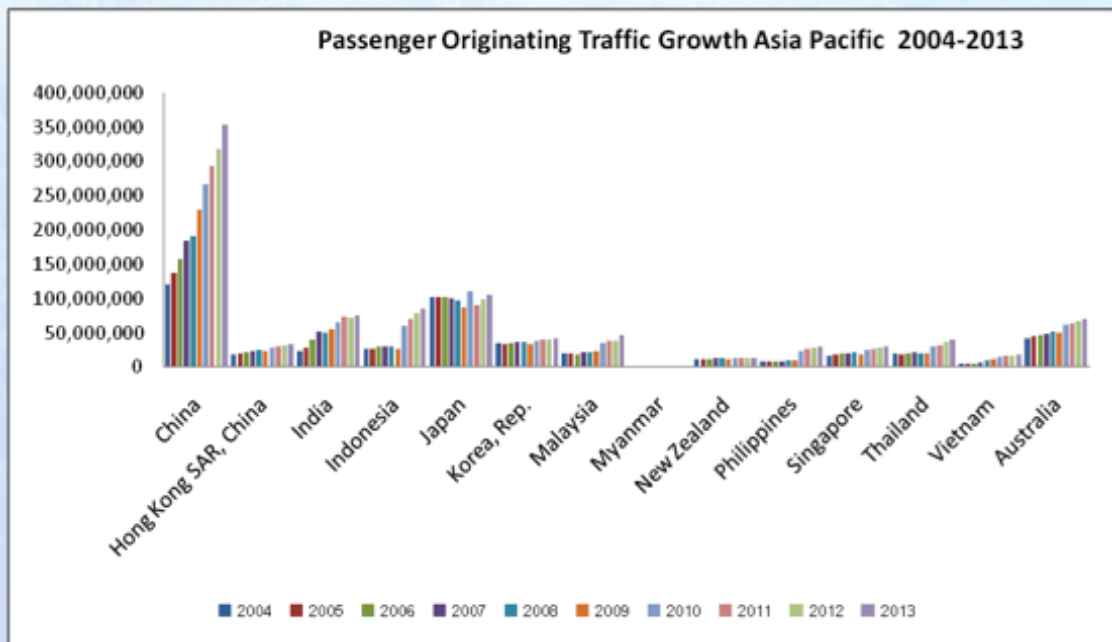
การกำหนดเป้าหมายในการรวมกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียนเพื่อเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนหรือ AEC ในปี พ.ศ. 2558 มีเป้าหมายการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียว (Single Market and Production Base) ส่งผลให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ การลงทุน และแรงงานฝีมืออย่างเสรี ทั้งนี้กิจกรรมที่เกิดขึ้นจะเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทยในการขยายโอกาสทางการค้าและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมขนส่งทางอากาศ รวมไปถึงการเปิดเสรีทางการบินโดยใช้นโยบายตลาดการบินร่วม (Single Aviation Market) จะยิ่งส่งผลในเชิงบวกให้อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งประกอบด้วย อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องใน 4 ประเภท ได้แก่

- ➔ อุตสาหกรรมประกอบกิจการบิน
- ➔ อุตสาหกรรมซ่อมและบำรุงเครื่องยนต์และอากาศยาน
- ➔ อุตสาหกรรมออกแบบและสร้างเครื่องยนต์อากาศยาน
- ➔ อุตสาหกรรมด้านการตลาดอากาศยาน

เมื่อพิจารณาภาพรวมอุตสาหกรรมการบินของโลกในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาปี พ.ศ. 2547-พ.ศ. 2557 มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยที่ปัจจัยหลักของการเติบโตนอกจากการขยายตัวของประชากรแล้ว ยังรวมถึงการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำและการเติบโตของสายการบินในตะวันออกกลางซึ่งมีส่วนทำให้การเดินทางทางอากาศมีราคาถูกลงส่งผลให้การขยายตลาดการเดินทางทางอากาศเติบโตเร็วขึ้น (ดังรูปที่ 1) และในภูมิภาค Asia Pacific การเจริญเติบโตของจำนวนผู้โดยสารตั้งแต่ปี พ.ศ.2547-พ.ศ. 2557 จะอยู่ที่ตลาดจีนเป็นหลัก (ดังรูปที่ 2)

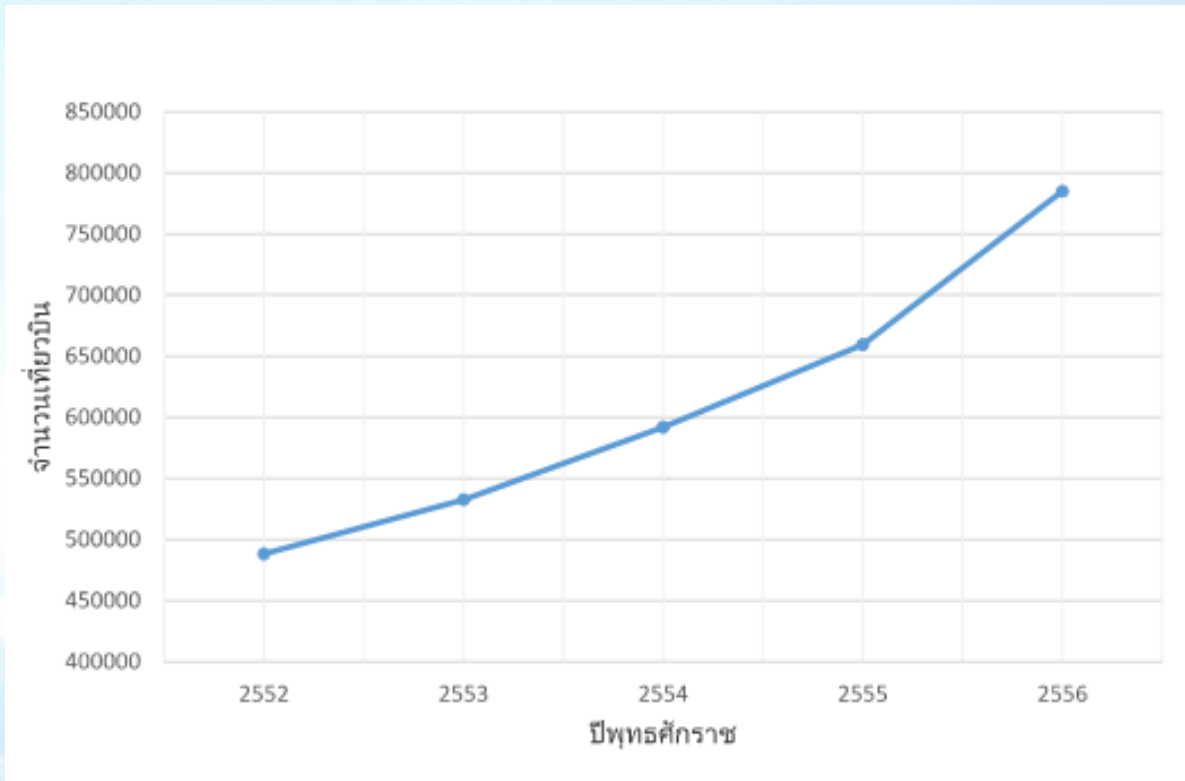


รูปที่ 1 แสดงการเจริญเติบโตของผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก (ที่มา: ธนาคารโลก)



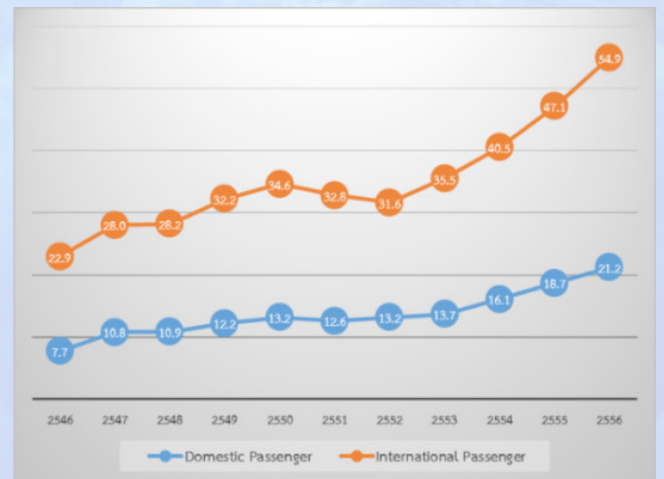
รูปที่ 2 การเติบโตของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

สำหรับประเทศไทยศูนย์วิจัยกสิกรไทยคาดว่าภาพรวมธุรกิจการบินของไทยในปี พ.ศ. 2556 – พ.ศ. 2558 มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากปัจจัยที่กำลังจะก้าวเข้าสู่การเป็น AEC ธุรกิจการบินอาเซียน นโยบายเปิดน่านฟ้าเสรี และการขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airline) ทั้งในประเทศและในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยในปี พ.ศ. 2556 มีจำนวนเที่ยวบินทำการบินผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองรวมทั้งสิ้น 440,178 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16 เมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา ซึ่งการจราจรทางอากาศในประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องตลอดไปจนถึงปีพ.ศ. 2565 (ดังรูปที่ 3)



รูปที่ 3 จำนวนเที่ยวบินในประเทศไทยทั้งหมดในช่วงปีพ.ศ. 2552-2556

นอกจากนี้ จากปัจจัยจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นของประเทศไทยยังส่งผลให้จำนวนอากาศยานพาณิชย์ในประเทศเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดด ซึ่งถือเป็นการเพิ่มโอกาสในการพัฒนาให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคได้ (ดังรูปที่ 4)









รูปที่ 4 จำนวนอากาศยานจดทะเบียนในประเทศไทย พ.ศ. 2554-2556

อุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่ตอบสนองทั้งเป้าหมายทางสังคม เศรษฐกิจ การเมืองและความมั่นคง และเกิดผลประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อม เช่น การยกระดับขีดความสามารถในการผลิตและออกแบบ ผ่านการลงทุนใหม่ การถ่ายทอดเทคโนโลยีจากพันธมิตรต่างชาติ การลดปัญหาสมองไหล การสร้างงาน การเพิ่มความหลากหลายให้กับประเภทผลิตภัณฑ์เพื่อการส่งออกและลดการนำเข้า และการเพิ่มความเข้มแข็งและขีดความสามารถในการพึ่งพาตนเองเพื่อความมั่นคง

ภูมิภาคต่างๆ ทั่วโลก มีการจัดตั้งกลุ่มอุตสาหกรรมการบินที่มีความเข้มแข็ง โดยมีความครอบคลุมตั้งแต่การออกแบบอากาศยาน การผลิตชิ้นส่วน การประกอบอากาศยาน ทำอากาศยานศูนย์ซ่อมบำรุง รวมถึงการผลิตบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญสำหรับอุตสาหกรรมการบิน แต่อย่างไรก็ตามกลุ่มอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียมีศักยภาพที่จะรองรับอัตราการเติบโตของอุตสาหกรรมได้ไม่เพียงพอ

กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน ประเทศอิตาลี	
 	<ul style="list-style-type: none"> ● ออกแบบอากาศยาน ● อวกาศยาน ● การบิน ● สื่อสารการบิน
กลุ่มอุตสาหกรรมการบิน ประเทศบราซิล	
	<ul style="list-style-type: none"> ● ออกแบบอากาศยาน ● อวกาศยาน
กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน ประเทศสิงคโปร์	
	<ul style="list-style-type: none"> ● ออกแบบอากาศยาน ● ซ่อมบำรุง ● การบิน ● สื่อสารการบิน
กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน ประเทศฝรั่งเศส	
	<ul style="list-style-type: none"> ● ออกแบบอากาศยาน ● อวกาศยาน ● ระบบเทคโนโลยีการบิน
กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยาน สหราชอาณาจักร	
	<ul style="list-style-type: none"> ● ออกแบบอากาศยาน ● ซ่อมบำรุง ● บริการการบิน

รูปที่ 5 แสดงกลุ่มอุตสาหกรรมการบินและอากาศยานประเทศต่างๆ ที่สำคัญ

วิวัฒนาการของอุตสาหกรรมการบิน และซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทย

การพัฒนาการผลิตอากาศยานของประเทศไทยมีมาตั้งแต่เกือบ 100 ปี โดยมีวิวัฒนาการมาจากกิจกรรมทางทหารและพัฒนาไปยังกิจกรรมภาคพลเรือน โดยสรุปดังนี้

ปี พ.ศ. 2454 กระทรวงกลาโหมได้ส่งบุคลากรไปศึกษาวิชาการบินและการช่างอากาศที่ประเทศฝรั่งเศส เมื่อปี 2454 และได้เดินทางกลับประเทศไทยภายหลังสิ้นสุดการศึกษาพร้อมกับเครื่องบิน ที่กระทรวงกลาโหมได้สั่งซื้อ และนักบินที่สำเร็จการศึกษาจากประเทศฝรั่งเศสได้ใช้เครื่องบินที่เป็นสมบัติของชาติแสดงการบินถวายหน้าพระที่นั่งพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว เมื่อวันที่ 13 มกราคม 2456 ดังนั้น ประเทศไทยจึงได้กำหนดให้วันที่ 13 มกราคม ของทุกปีเป็น “วันการบินแห่งชาติ”

ปี พ.ศ. 2458 กองบินทหารบกได้ประกอบอากาศยานแบบเบเรเกต์สำเร็จเป็นครั้งแรกและสามารถทำการบินได้

ปี พ.ศ. 2470 ประเทศไทยสามารถวิจัยและพัฒนาผลิตเครื่องบินเป็นผลสำเร็จ โดยกองโรงงาน กรมอากาศยาน พันโทหลวง เวชยันต์รังสฤษดิ์ (มุณี มหาสันตนะ) ได้ออกแบบและสร้างเครื่องบินทิ้งระเบิด แบบ 2 (นาม “บริพัตร”) สำเร็จในปี พ.ศ. 2470 จำนวน 12 ลำ มีสมรรถนะสามารถทำการบินไปเจริญสัมพันธไมตรีถึงประเทศเวียดนามและประเทศอินเดีย และอีก 10 ปีต่อมา คือวันที่ 9 เมษายน 2480 กระทรวงกลาโหมก็ได้ยกฐานะกรมทหารอากาศขึ้นเป็นกองทัพอากาศ

แต่การพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินของประเทศในช่วงนี้ขาดความต่อเนื่องและหยุดชะงักด้วยปัจจัยภายในด้านนโยบายรัฐและความมั่นคง ปัจจัยภายนอกที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา ทำให้กิจกรรมการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนในภาคการทหารจำกัดอยู่เฉพาะในส่วนงานวิจัยและพัฒนาของกรมช่างอากาศกองทัพอากาศ โดยไม่มีการเปิดสายการผลิตอากาศยานเพื่อใช้งานอย่างต่อเนื่อง

สำหรับภาคพลเรือนกิจกรรมในอุตสาหกรรมการบินมีการลงทุนเฉพาะในส่วนของการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Aircraft Components Manufacturing) และการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Aircraft Maintenance, Repair and Overhaul: MRO)

ปี พ.ศ. 2525 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เปิดโรงงานซ่อมอากาศยาน (Depot-Level Maintenance) ที่ทำอากาศยานดอนเมืองเพื่อเพิ่มศักยภาพการซ่อมบำรุงเครื่องบินลำตัวกว้าง



รูปที่ 6 อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานของประเทศไทย กองโรงงาน กรมอากาศยาน ทำอากาศยานดอนเมือง

ปี พ.ศ. 2528 ลงทุนก่อสร้างอาคารและติดตั้งเครื่องจักรเพื่อขยายขีดความสามารถในการซ่อมใหญ่สำหรับเครื่องบินระดับลำตัวกว้างจนสามารถซ่อมใหญ่ระดับ C-Check และ D-Check ได้เป็นผลสำเร็จ และมีแผนจะผลิตชิ้นส่วนอากาศยานป้อนบริษัท GE เพื่อหารายได้เสริม โดยกำหนดเริ่มต้นจากชิ้นส่วนง่ายๆ อย่างไรก็ตามต่อมาได้มีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารทำให้โครงการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานต้องหยุดชะงักลงและล้มเลิกในเวลาต่อมา

ปี พ.ศ. 2542 เนื่องจากศูนย์ซ่อมใหญ่ที่ทำอากาศยานดอนเมืองมีพื้นที่ไม่เพียงพอสำหรับขยายโครงการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จึงได้ก่อตั้งศูนย์ซ่อมที่สนามบินอู่ตะเภา มุ่งเน้นเฉพาะการซ่อมใหญ่ระดับ C-Check และ D-Check และต่อมาได้ก่อสร้างศูนย์ซ่อมแห่งที่ 3 ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถจอดเครื่องบินโบอิง 747 พร้อมกัน 5 ลำหรือจอดเครื่องบินแอร์บัส A 380 พร้อมกัน 3 ลำ

ปี พ.ศ. 2546 คณะรัฐมนตรีมีมติจัดตั้งบริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด (Thai Aviation Industries : TAI) เพื่อเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของกองทัพและหน่วยงานราชการที่สนามบินดอนเมือง เป็นฐานหลัก และใช้พื้นที่กองทัพบกจังหวัดสระบุรีเพื่อซ่อมบำรุงอากาศยานปีกหมุน อย่างไรก็ตาม ขีดความสามารถของ TAI ยังคงจำกัดอยู่ที่ภาคอุตสาหกรรมป้องกันประเทศ (Defense) การซ่อมบำรุงถูกจำกัดอยู่ในส่วนที่จำเป็นเร่งด่วน ซึ่ง TAI ได้รับใบอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนให้สามารถทำการซ่อมบำรุงอากาศยาน ในระดับ

A-Check ถึง C-Check ปัจจุบัน TAI ได้ให้บริการการซ่อมบำรุงทั่วไปกับสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น Air Asia, Air Asia X และ Nok Air เป็นต้น และจะจัดสร้างโรงเก็บ/ซ่อมบำรุงอากาศยานที่ดอนเมืองเพิ่มเพื่อรองรับตลาดการซ่อมบำรุงอากาศยานจากสายการบินต้นทุนต่ำ

การพัฒนาจนถึงปัจจุบัน อุตสาหกรรมการผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทยยังอยู่ในระดับที่เป็นการเน้นแรงงานหรือ Labor Intensive โดยมีขีดความสามารถอยู่ในระดับ Tier 3 และ Tier 4¹ ของห่วงโซ่อุปทานอุตสาหกรรมการผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยาน ขณะที่ภาคเอกชนได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรมกลุ่มนี้เพิ่มขึ้น ปัจจุบันมีผู้ประกอบการในประเทศที่ให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยานและชิ้นส่วนที่ได้รับการรับรองหน่วยซ่อมบำรุง (Repair Stations) จากกรมการบินพลเรือน จำนวน 37 ราย โดยมีฝ่ายช่างของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นรายใหญ่ที่สุด และ Thai Aviation Industries (TAI) เป็นอันดับถัดมา ผู้ผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่เป็นบริษัทต่างชาติ อาทิ บริษัท Triumph Aviation Services และ บริษัท Ducommum เป็นต้น ในส่วนของอากาศยานปีกหมุนมี บริษัท Eurocopter มาตั้งศูนย์ซ่อมเฮลิคอปเตอร์ของบริษัท Advance Aviation และลูกค้าย่อยรายอื่น อย่างไรก็ตามการพัฒนา ยังคงมีข้อจำกัดและไม่มียุทธศาสตร์ที่ชัดเจนในการพัฒนาเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนเช่น มาเลเซีย อินโดนีเซีย และสิงคโปร์ ทำให้การพัฒนาอุตสาหกรรมอากาศยานของประเทศไทยก้าวหน้าช้ากว่าเพื่อนบ้านเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน



รูปที่ 7 ศูนย์ซ่อมอากาศยาน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

¹Tier 1 คือ ผู้ผลิตอากาศยาน

Tier 2 คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนหรืออุปกรณ์เพื่อจัดส่งให้ผู้ผลิต Tier 1 ใช้ขีดความสามารถในการผลิตระดับสูง

Tier 3 คือ ผู้ผลิตชิ้นส่วนย่อย

Tier 4 คือ ผู้ผลิตวัตถุดิบหรือชิ้นส่วน



แนวทางการส่งเสริมและสนับสนุน อุตสาหกรรมการบินและการซ่อมบำรุง อากาศยานของประเทศไทย

การส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานของประเทศไทยให้เป็นรูปธรรม จำเป็นต้องดำเนินการให้ครอบคลุมในทุกด้าน ได้แก่ ด้านนโยบายและการส่งเสริม ด้านการกำกับดูแล ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเทคโนโลยีและการวิจัย ด้านบุคลากร ประกอบด้วย



รูปที่ 8 ประเด็นการส่งเสริมและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน

1. นโยบายและการส่งเสริม

เป็นนโยบายของประเทศที่เกี่ยวข้องทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรม และการขนส่งทางอากาศ เช่น นโยบายรัฐบาล กระทรวงคมนาคม หรือคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน เป็นต้น เพื่อใช้วางแผนทางการส่งเสริมหรือจัดซื้ออุปสรรคต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน ดังจะเห็นได้ว่า ในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมารัฐบาลได้ให้ความสำคัญแก่อุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง เป็นต้นว่าได้กำหนดเป็นนโยบายของรัฐบาลที่แถลงต่อรัฐสภาเพื่อผลักดันและพัฒนาอุตสาหกรรมการบินไว้รวมทั้งการให้สิทธิประโยชน์ที่สำคัญของสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน อาทิ

รัฐบาลนายสมัคร สุนทรเวช ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551
“พัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ทำอากาศยานภูมิภาคและอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก”

รัฐบาลนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2551
“พัฒนาทำอากาศยานสากล ทำอากาศยานภูมิภาค และอุตสาหกรรมการบินของไทยเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศชั้นนำของเอเชียและของโลก”

รัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 30 ธันวาคม 2551
“กำหนดพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และธุรกิจเกี่ยวเนื่องเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของทวีปเอเชีย”

รัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร ได้แถลงนโยบายต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554
“พัฒนาทำอากาศยานสากลทำอากาศยานภูมิภาคและอุตสาหกรรมการบินของไทยรวมทั้งเพิ่มความสามารถทำอากาศยานสุวรรณภูมิให้รองรับผู้โดยสารจากปีละ ๔๕ ล้านคนเป็นปีละ ๖๕ ล้านคนขึ้นไปเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชียและโลก”

ในรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร มีความชัดเจนในการดำเนินการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย รัฐบาลโดยกระทรวงคมนาคมมีนโยบายส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมอากาศยานของภูมิภาคเอเชีย เนื่องจากประเทศไทยมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์และอุตสาหกรรมสนับสนุนต่างๆ เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมอิเล็กทรอนิกส์ เป็นต้น จึงทำให้ประเทศไทยมีศักยภาพและความพร้อมในการพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและ/หรือศูนย์ซ่อมอากาศยานของภูมิภาค ซึ่งการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมจะทำให้เกิดการจ้างงาน การถ่ายทอดเทคโนโลยี และการใช้ประโยชน์จากฐานอุตสาหกรรมต่อเนื่องอื่นๆ กระทรวงคมนาคมจึงเสนอแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา เพื่อให้การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและ/หรือศูนย์ซ่อมอากาศยานเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ซึ่งการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยได้ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมาแล้วเสร็จ

ต่อมาในคราวประชุมคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ครั้งที่ 1/2555 เมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2555 ได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมและศูนย์ซ่อมอากาศยาน จำนวน ๓ คณะประกอบด้วย

1. คณะอนุกรรมการศึกษาแผนธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยานและโครงการจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยาน โดยมีกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัทการบินไทยจำกัด (มหาชน) เป็นประธานอนุกรรมการ ซึ่งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาแผนธุรกิจอุตสาหกรรมอากาศยานและโครงการจัดตั้งศูนย์ซ่อมอากาศยาน (ดำเนินการแล้วเสร็จ)

2. คณะอนุกรรมการจัดทำแผนด้านการผลิตและพัฒนา/ส่งเสริมศักยภาพบุคลากรในอุตสาหกรรมอากาศยานและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยมีผู้ว่าการสถาบันการบินพลเรือนเป็นประธานอนุกรรมการ ซึ่ง สถาบันการบินพลเรือนมีแผนจะดำเนินการจ้างที่ปรึกษาเพื่อศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบิน สภาพแวดล้อมสภาพทางธุรกิจสภาพตลาดและการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินและศึกษาความต้องการบุคลากรด้านการบินในประเทศ (ยังไม่มีดำเนินการ)

3. คณะอนุกรรมการจัดทำแผนการพัฒนาด้านสิทธิประโยชน์โดยมีเลขาธิการคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนเป็นประธานอนุกรรมการ ซึ่งคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนจะจัดทำข้อเสนอมาตรการที่ชัดเจนในเรื่องของการทบทวนสิทธิประโยชน์ของไทยที่มีอยู่ในปัจจุบัน การเปรียบเทียบสิทธิประโยชน์ของไทยกับประเทศเพื่อนบ้านการศึกษากลไกการให้สิทธิประโยชน์ที่เหมาะสมและกลไกการบริหารจัดการและแก้ไขกฎหมายการให้สิทธิประโยชน์

การดำเนินงานของคณะอนุกรรมการทั้ง 3 คณะยังไม่มีความชัดเจนเนื่องจากมีการเปลี่ยนรัฐบาล ประกอบกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้เสนอขอรับการจัดสรรงบประมาณปี 2557 เพื่อศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยวงเงิน 75 ล้านบาท และรัฐบาลพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ได้ผลักดันให้เรื่องดังกล่าวเป็นนโยบายสำคัญของรัฐบาลและเป็นโครงการเร่งด่วนที่ต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จโดยเร็ว

แนวทางการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินที่สำคัญ

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน ได้กำหนด «ยุทธศาสตร์ใหม่» ว่าด้วยการปรับเปลี่ยน ทิศทางการส่งเสริมการลงทุนเพื่อปรับโครงสร้างเศรษฐกิจไทย พร้อมจัดทำ «ข้อเสนอ» การส่งเสริมการลงทุนและการให้สิทธิประโยชน์ในระยะ 5 ปีข้างหน้า ตั้งแต่ พ.ศ 2556-2560 ในรูปแบบใหม่ ๆ เพื่อดึงดูดการลงทุนจากนักลงทุนทั้งภายในประเทศและนักลงทุนจากต่างประเทศในโครงการภายใต้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีประเด็นของการส่งเสริมการลงทุนในประเทศอาเซียน มีข้อตกลงสำคัญที่เรียกว่า ASEAN Comprehensive Investment Agreement (ACIA) ที่ควรต้องนำมาพิจารณาประกอบการเสนอปรับปรุงหรือแก้ไขหรือการออกกฎหมายใหม่ เพื่อส่งเสริมการลงทุนโดยเฉพาะธุรกิจการบินทั้งการผลิตและการบริการของไทยในภูมิภาคนี้ ซึ่ง ACIA ได้เสนอแนวความคิดการเปิดเสรีและส่งเสริมการลงทุนในอาเซียนโดย นักลงทุนอาเซียนและนอกอาเซียน ปัจจุบัน สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้ให้การส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานที่สำคัญ ดังนี้

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 4/2547 ลงวันที่ 31 มีนาคม 2547

“กำหนดให้การส่งเสริมประเภท 4.7 กิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยาน รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานหรือเครื่องใช้อากาศยาน โดยกำหนดให้เป็นกิจการที่ให้ความสำคัญและเป็นประโยชน์ต่อประเทศเป็นพิเศษ โดยเป็นกิจการพัฒนาทักษะ เทคโนโลยี และนวัตกรรม (STI - SKILL TECHNOLOGY & INNOVATION) อยู่ในข่ายได้รับสิทธิและประโยชน์ด้านภาษีอากรสูงสุด คือ ยกเว้นอากรขาเข้าและยกเว้นภาษีเงินได้นิติบุคคล 8 ปี และไม่จำกัดวงเงินและไม่จำกัดการถือหุ้นของต่างชาติ”

ประกาศคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนที่ 2/2551 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2551

“กำหนดให้การส่งเสริมประเภท 4.7 กิจการผลิตหรือซ่อมอากาศยาน รวมทั้งชิ้นส่วนอุปกรณ์อากาศยานหรือเครื่องใช้อากาศยาน ที่ตั้งอยู่นอกเขตกรุงเทพมหานคร เป็นกิจการอยู่ในข่ายได้รับสิทธิและประโยชน์พิเศษด้านเขตส่งเสริมการลงทุนเป็นการเพิ่มเติม เป็นต้นว่าลดหย่อนภาษีเงินได้นิติบุคคลกึ่งหนึ่งในปีที่ 9 - 13”

การที่สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนกำหนดนโยบายข้างต้น โดยเห็นว่าเป็นกิจการที่มีมูลค่าเพิ่มสูง และประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการผลิตหรือซ่อมอากาศยานและชิ้นส่วนในภูมิภาค เนื่องจากศักยภาพของอุตสาหกรรมสนับสนุนพัฒนาขึ้นมาจากอุตสาหกรรมยานยนต์ ปัจจุบันสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุนได้อนุมัติให้การส่งเสริมการลงทุนไปแล้ว 24 โครงการ จำนวน 19 บริษัท โดยเป็นการลงทุนของไทยข้างมากเพียง 5 บริษัท ที่เหลือเป็นบริษัทที่ต่างชาติถือหุ้นข้างมาก ส่วนใหญ่เป็นการลงทุนของสหรัฐอเมริกาและยุโรป

2. การกำกับดูแล

การกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยเน้นด้านความปลอดภัย (Safety) ความสมควรเดินอากาศ (Airworthiness) และเศรษฐศาสตร์ (Economic) รวมทั้ง ระบบควบคุมคุณภาพที่เกี่ยวข้องกับการสร้างและการซ่อมบำรุงอากาศยานให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล

3. โครงสร้างพื้นฐาน

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน อาทิ โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานในประเทศไทย โครงสร้างพื้นฐานของระบบการขนส่งในประเทศไทย เช่น จุดส่งออก ท่าเรือ นิคมอุตสาหกรรมที่มีอยู่ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการขนส่งภายในห่วงโซ่อุปทานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4. เทคโนโลยีและงานวิจัย

การพัฒนาเทคโนโลยีและงานวิจัยที่สามารถส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินและการซ่อมบำรุงอากาศยาน

5. บุคลากร

การยกระดับขีดความสามารถและความรู้ของบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินและการซ่อมบำรุงอากาศยานให้ได้มาตรฐานและได้รับการรับรองตามกฎหมาย เช่น ช่างประจำอากาศยาน (Flight engineer license) เป็นต้น รวมทั้งพัฒนาขีดความสามารถของสถาบันการศึกษาในการเรียนการสอนและการฝึกอบรมเพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน





ปัจจัยสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรมการบิน และซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย

จากที่กล่าวมาข้างต้นจะเห็นได้ว่า การส่งเสริมและผลักดันอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องและเรื่องดังกล่าวไม่ใช่เรื่องใหม่สำหรับประเทศไทย ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมารัฐบาลได้พยายามให้ความสำคัญมาโดยตลอด แต่ก็ยังชะงักงันด้วยปัจจัยหลายประการ อย่างไรก็ตาม รัฐบาลได้ตระหนักถึงความสำคัญของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งจะส่งผลต่อการเป็น hub ของประเทศไทย จึงได้มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย ซึ่งจะได้มีการวิเคราะห์ในเชิงลึกเพื่อคัดเลือกประเภทอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยาน เป้าหมาย ตลอดจนคัดเลือกพื้นที่สร้างนิคมอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานที่เหมาะสมกับขีดความสามารถและทรัพยากรที่มีอยู่ของประเทศไทย ซึ่งผู้เขียน มีความเห็นว่าปัจจัยสู่ความสำเร็จของอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทย ควรให้ความสำคัญทั้งในระดับนโยบายและองค์ประกอบที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการขนส่งทางอากาศคู่ขนานกันไป ทั้งด้านการส่งเสริม การกำกับดูแล โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยง และการพัฒนาเทคโนโลยี รวมถึงบุคลากร และควรเร่งดำเนินการเพื่อให้แล้วเสร็จโดยเร็วให้รองรับการพัฒนาได้อย่างมีประสิทธิภาพ **โดยเฉพาะจุดเริ่มต้นของความสำเร็จในเรื่องนี้** คือ การจุดประกายและผลักดันในระดับนโยบาย รัฐบาลจะต้องมีนโยบายในการพัฒนาและมาตรการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินและซ่อมบำรุงอากาศยานที่ชัดเจนและต่อเนื่อง รวมทั้งมีแผนการดำเนินงานหรือ (roadmap) ที่ชัดเจนโดยเฉพาะการผลักดันการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมอากาศยานเนื่องจากการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินเป็นแนวทางหนึ่งซึ่งประเทศต่างๆ ใช้ดำเนินการประสบความสำเร็จ เช่น รัฐบาลสิงคโปร์จึงได้ก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรม Seletar Aerospace Park (SAP) ขนาดพื้นที่ประมาณ 2,000 ไร่ ติดกับสนามบิน Seletar Airport ทางตะวันตกเฉียงเหนือของประเทศ ซึ่งนอกจากรองรับการลงทุนในอุตสาหกรรมผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยานแล้วยังกำหนดเป็นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาสำหรับนักบินและช่างเทคนิคในด้านอากาศยาน ส่วนรัฐบาลมาเลเซียได้สนับสนุนการก่อตั้งนิคมอุตสาหกรรมในนาม Malaysia International Aerospace Centre (MIAC) ที่ท่าอากาศยาน Sultan Abdul Aziz Shah (SAAS) เป็นท่าอากาศยานเดิมของกรุงกัวลาลัมเปอร์ก่อนจะย้ายไปตั้งในสถานที่แห่งใหม่นิคมอุตสาหกรรมแห่งนี้ได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อปี 2548 โครงการประกอบด้วยการซ่อมบำรุงและยกเครื่องเครื่องบินทหารและพลเรือน ศูนย์เครื่องบินเช่าเหมาลำและเครื่องบินส่วนตัวสำนักงานขายในภูมิภาคสำหรับผู้ผลิตเฮลิคอปเตอร์ ศูนย์ฝึกอบรมในด้านการบินและศูนย์ผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินและอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ด้านการบิน (Avionics) ทั้งนี้ สำหรับประเทศไทย มีความพร้อมอยู่ในระดับหนึ่งแล้ว โดยเฉพาะมีโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยาน โครงข่ายการขนส่งเชื่อมโยง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่มีการบูรณาการแล้ว ในปัจจุบันและในอนาคตที่จะพัฒนาเพิ่มเติมตามกรอบยุทธศาสตร์พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย (พ.ศ. 2558-2565) พร้อมทั้งจะพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งในเบื้องต้นหากสามารถคัดเลือกพื้นที่ที่เหมาะสมและอุตสาหกรรมเป้าหมายได้อย่างถูกต้อง จะช่วยกระตุ้นการพัฒนาได้รวดเร็วยิ่งขึ้น **“MOVING FASTER TO BE THE ASEAN AIR TRANSPORT HUB”**

เอกสารอ้างอิง

1. “ไทยกับการเป็นศูนย์กลางธุรกิจการบินอาเซียน” จากเว็บไซต์ <http://www.uasean.com/kerobow01/812>
2. บทบาทของการขนส่งทางอากาศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศและประชาคมอาเซียน” จากเว็บไซต์ <http://www.aerothai.co.th/anc/presentation/2/2.WorkshopANC12.pdf>
3. สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. **การจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินและศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)**. กรุงเทพมหานคร. 2557
4. ข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอื่นๆ ได้แก่ สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ การนิคมอุตสาหกรรม สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน กระทรวงคมนาคม สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมการบินพลเรือน ฯลฯ

ระบบขนส่งสาธารณะ เมืองเชียงใหม่



เก็บตกจากที่ประชุมคณะอนุกรรมการจัดระบบการจราจรทางบกจังหวัดเชียงใหม่ (อจร.จังหวัดเชียงใหม่) ครั้งที่ 2/2557 เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2557 ณ ห้องประชุม 3 ชั้น 3 ศาลากลางจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมี รอง พอ.สนข. (นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ) และเจ้าหน้าที่ สนข. ได้เข้าร่วมการประชุมดังกล่าว โดยมีผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่ (นายสุริยะ ประสาทบัณฑิตย) เป็นประธานการประชุม ซึ่งมีสาระสำคัญเกี่ยวกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเมืองเชียงใหม่ นำมาเล่าสู่กันฟัง ดังนี้

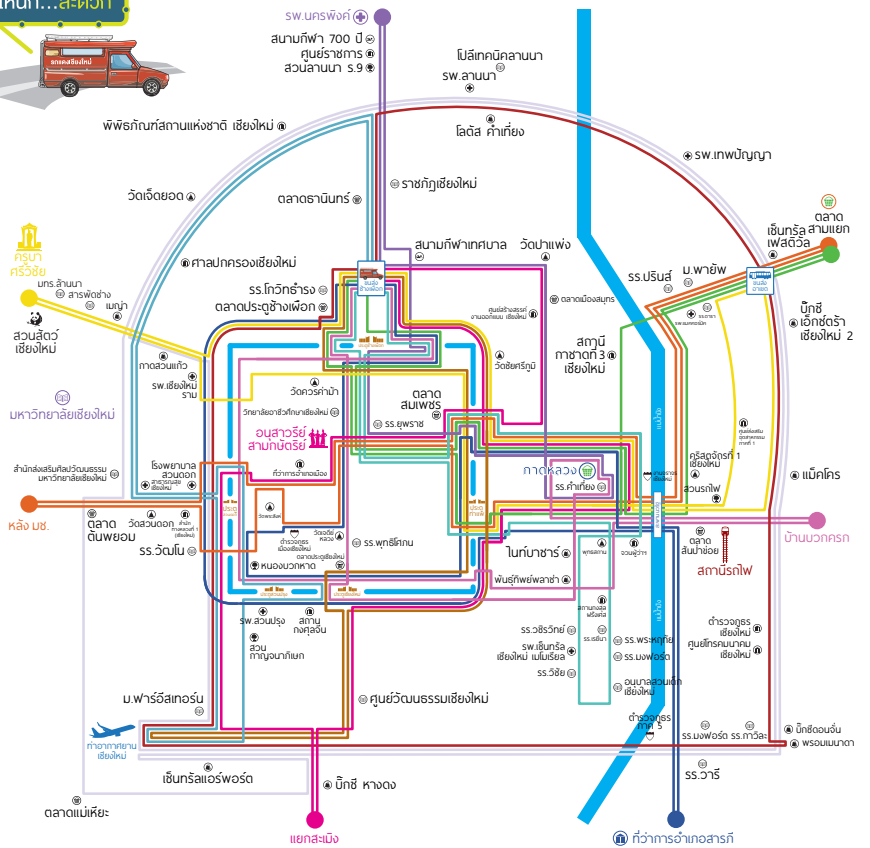
จังหวัดเชียงใหม่ได้รายงานให้ที่ประชุมทราบว่า ในการประชุมคณะกรรมการอำนวยการจัดระเบียบรถโดยสารสาธารณะจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งมี พลตรีศรายุทธ รัสสี ผู้บัญชาการกองกำลังรักษาความสงบ มณฑลทหารบกที่ 33 (มทบ.33) เป็นประธาน และนายสุริยะ ประสาทบัณฑิตย ผู้ว่าราชการจังหวัดเชียงใหม่เป็นรองประธาน มีมติให้วันที่ 1 สิงหาคม 2557 เป็นวันเริ่มให้บริการจัดระเบียบการขนส่งสาธารณะรูปแบบใหม่ของเมืองเชียงใหม่ โดยกำหนดให้รถโดยสารที่วิ่งมาจากอำเภอต่างๆ มีจุดจอดปลายทาง ที่สถานีขนส่งช้างเผือกเพียงแห่งเดียว และให้สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด รวมทั้งเทศบาลนครเชียงใหม่ จัดรถโดยสารรับช่วงต่อในเขตเมือง ดังนี้

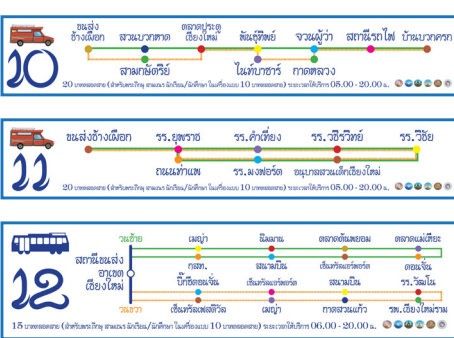
(1) รถสองแถวแดง สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด จัดเดินรถจำนวน 11 เส้นทางๆ ละ 50 คัน ระหว่างเวลา 05.00-20.00 น. มีรถออกทุกๆ 20 นาที (ขาไป และขากลับ) ค่าโดยสาร 20 บาท ตลอดสาย สำหรับพระภิกษุ สามเณร นักเรียน/ นักศึกษา ในเครื่องบิน 10 บาทตลอดสาย โดยมีเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- (1.1) เส้นทาง สาย 1 หลังมหาวิทยาลัยเชียงใหม่-กาดสามแยกสันทราย
- (1.2) เส้นทาง สาย 2 ห้วยแก้ว-สถานีขนส่งอาเขต
- (1.3) เส้นทาง สาย 3 สถานีขนส่งช้างเผือก-ประตูท่าแพ-สนามบิน
- (1.4) เส้นทาง สาย 4 สถานีขนส่งช้างเผือก-นิมมาน-สนามบิน
- (1.5) เส้นทาง สาย 5 สถานีขนส่งช้างเผือก-วนขวา-เซนทรัลเฟสติวัล
- (1.6) เส้นทาง สาย 6 สถานีขนส่งช้างเผือก-กาดหลวง-เทศบาลหนองควาย
- (1.7) เส้นทาง สาย 7 สถานีขนส่งช้างเผือก-โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย-กาดสามแยกสันทราย
- (1.8) เส้นทาง สาย 8 สถานีขนส่งช้างเผือก-ศูนย์ราชการ-โรงพยาบาลนครพิงค์
- (1.9) เส้นทาง สาย 9 สถานีขนส่งช้างเผือก-หนองลีแจ้งสารภี
- (1.10) เส้นทาง สาย 10 สถานีขนส่งช้างเผือก-บ้านบวกครก
- (1.11) เส้นทาง สาย 11 สถานีขนส่งช้างเผือก-โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย-โรงเรียนมงฟอร์ตประถม



แผนที่เส้นทางเดินรถขนส่งสาธารณะ





สายที่ 1
สายที่ 2
สายที่ 3
สายที่ 4
สายที่ 5
สายที่ 6
สายที่ 7
สายที่ 8
สายที่ 9
สายที่ 10
สายที่ 11
สายที่ 12 (รถเมลล์ขาว)

สัญลักษณ์

- สถานศึกษา
- สถานสาธารณะ
- ตลาด
- ศาลากลาง
- โรงพยาบาล
- สนามกีฬา
- ห้างสรรพสินค้า
- หน่วยงานราชการ

แผนที่เดินรถดำเนินการโดย

ขนส่งจังหวัดเชียงใหม่ ศูนย์บริการผู้พิการ

สนับสนุนงบประมาณโดย

สำนักงานบริหารการส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศเขตพัฒนาพิเศษภาคตะวันออก 1

(2) รถปรับอากาศ เทศบาลนครเชียงใหม่ จัดเดินรถจำนวน 2 เส้นทางๆ ละ 3 คัน ระหว่างเวลา 16.00-20.00 น. มีรถออกทุก 20 นาที ค่าโดยสาร 15 บาท ตลอดสาย พระภิกษุ สามเณร นักเรียน ในเครื่องแบบ 10 บาท ดังนี้

- (2.1) เส้นทาง สาย 12 สถานีขนส่งอาเขต-สนามบิน (วนซ้าย)
- (2.2) เส้นทาง สาย 12 สถานีขนส่งอาเขต-สนามบิน (วนขวา)

(3) รถสองแถวแดงเสริมพิเศษ สหกรณ์นครลานนาเดินรถ จำกัด สำหรับนักเรียน/ นักศึกษา ในเครื่องแบบ จำนวน 3 เส้นทาง โดยกำหนดช่วงเวลาเดินรถ ช่วงเช้าระหว่างเวลา 06.00-09.00 น. และช่วงเย็นระหว่างเวลา 15.00-18.00 น. ค่าโดยสาร 10 บาทตลอดสาย ดังนี้

- (3.1) สายที่ 1 พ. สถานีขนส่งช่างเผือก-มหาวิทยาลัยเชียงใหม่-มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงใหม่
- (3.2) สายที่ 2 พ. สถานีขนส่งช่างเผือก-โรงเรียนปิ่นสร้อยแยลล์วิทยาลัย-โรงเรียนดาราวิทยาลัย
- (3.3) สายที่ 3 พ. สถานีขนส่งช่างเผือก-โรงเรียนยุพราชวิทยาลัย-โรงเรียนวัฒโนทัยพายัพ

สำหรับระยะที่ 2 จะมีการเพิ่มเส้นทางเดินรถเชื่อมโยงในสถานที่สำคัญต่างๆ อาทิ เช่น ไนท์ซาฟารี ฟิชสวนโลก ศูนย์ประชุมนานาชาติฯ สนามกีฬา 700 ปี เป็นต้น





ศักยภาพและการเตรียมความพร้อมของชายแดนไทย

เพื่อเชื่อมต่อประเทศเพื่อนบ้าน

อนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร ได้มีการประชุมโดยเชิญหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ข้อมูลประกอบการพิจารณา จำนวน 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 20 สิงหาคม 2557 และ วันที่ 26 สิงหาคม 2557 ซึ่งที่งานวารสาร “นโยบายขนส่งและจราจร” ขอรายงานผลการดำเนินงาน เพื่อให้ผู้อ่านได้ทราบและเป็นความรู้ ดังนี้

1) แนวคิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด้านศุลกากร เนื่องจากการกำหนดเขตพื้นที่และกิจกรรมที่จะพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษยังไม่มีความชัดเจนในขณะนี้ จำเป็นต้องมีผลการพิจารณาอนุกรรมการด้านสิทธิประโยชน์ ขอบเขตพื้นที่ และศูนย์บริการเบ็ดเสร็จด้านการลงทุน อนุกรรมการด้านโครงสร้างพื้นฐานฯ จึงกำหนดแนวทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยให้พื้นที่ด้านศุลกากร/จุดผ่านแดนเป็นตัวแทนพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษที่จะพัฒนาไปก่อน เนื่องจากเป็นประตูการค้าสำคัญตามนโยบาย กนพ. ที่จะต้องเชื่อมโยงกับโครงข่ายคมนาคมหลักของประเทศ

2) ภาพรวมการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร และนิคมอุตสาหกรรม โดยมีเป้าประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านต่าง ๆ ในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษและบริเวณใกล้เคียงให้มีคุณภาพดี สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักของประเทศ ประกอบด้วย (สิ่งที่ส่งมาด้วย 3)

	โครงการ	ลงทุน (ล้านบาท)
โครงสร้างพื้นฐานคมนาคม	42 (ระยะเร่งด่วน 19 โครงการ)	123,011.93
โครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร	13 โครงการ	5,229.18
โครงสร้างพื้นฐานนิคมอุตสาหกรรม	5 โครงการ	11,103.00
รวม	60 โครงการ	139,344.11

3) แผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม

อนุกรรมการฯ ได้จัดลำดับความสำคัญของแผนงานด้านโครงสร้างคมนาคมที่จำเป็นรวม 42 โครงการ วงเงินลงทุน 123,011.93 ล้านบาท ประกอบด้วย

3.1) แผนงานหลัก (ระยะเร่งด่วน) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) สนับสนุนกิจกรรมขนส่งหลักในพื้นที่ เพื่อแก้ปัญหาคอขวดและเติมโครงข่ายให้มีความสมบูรณ์ (Missing Link) 2) เชื่อมโยงประตูการค้าหลักและโครงข่ายหลักของประเทศ 3) สอดคล้องตามกิจกรรมเขตเศรษฐกิจพิเศษที่ สศช. ศึกษาไว้เบื้องต้น และ 4) โครงการมีความพร้อมหรือมีความจำเป็นเร่งด่วน (เต็มขีดความสามารถโครงข่าย) รวม 21 โครงการ วงเงิน 39,298.45 ล้านบาท

3.2) แผนงานรอง (ระยะต่อไป) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) สนับสนุนแนวเส้นทางหลัก และ 2) โครงการขาดพร้อมแต่มีความจำเป็น อยู่ระหว่างการศึกษาคความเหมาะสม/ ออกแบบรายละเอียด/ ศึกษาวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม รวม 21 โครงการ วงเงิน 83,713.48 ล้านบาท

พื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ	แผนหลัก (ระยะเร่งด่วน)		แผนรอง (ระยะต่อไป)		รวม	
	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)	โครงการ	วงเงิน (ล้านบาท)
ชายแดนจังหวัดตาก	6	8,963.52	9	1,535.41	15	10,498.93
ชายแดนจังหวัดสระแก้ว	4	6,365.83	2	1,426.02	6	7,791.85
ชายแดนจังหวัดตราด	3	3,595.10	2	571.85	5	4,166.95
ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	6	6,324.02	3	2,033.44	8	8,357.46
ชายแดน อ.สะเดา จ.สงขลา	1	14,009.98	3	42,602.61	4	56,612.59
ชายแดน อ.ป่าดงเบขาร์ จ.สงขลา	1	40	2	35,544.15	2	35,584.15
รวม	21	39,298.45	21	83,713.48	42	123,011.93

หมายเหตุ เป็นการประมาณวงเงินเบื้องต้น โครงการบางส่วนอยู่ระหว่างการศึกษาค่าความเหมาะสม และยังไม่มีการศึกษาความเหมาะสม

4) แผนปรับปรุงด้านบุคลากร/จุดผ่านแดน

4.1) โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด้านบุคลากรและจุดผ่านแดน รวม 13 โครงการ 5,229.18 ล้านบาท

พื้นที่พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ	โครงการ	ปีดำเนินการ	วงเงิน (ล้านบาท)	สถานะโครงการ
ชายแดนจังหวัดตาก	โครงการก่อสร้างด้านบุคลากรแม่สอด แห่งที่ 2	57-61	820.00	เตรียมจ้างศึกษา
	โครงการปรับปรุงพื้นที่หน้าท่าอากาศยานแม่สอด เป็นลานตรวจปล่อยสินค้าศุลกากร	58 (งบกลางปี)	26.00	พร้อมดำเนินงานเมื่อมีงบประมาณ
ชายแดนจังหวัดสระแก้ว	โครงการก่อสร้างด่านอรัญประเทศ แห่งที่ 2	57-61	1,320.00	เตรียมจ้างศึกษา
ชายแดนจังหวัดตราด	โครงการก่อสร้างด่านพรมแดนคลองใหญ่ (จุดผ่านแดนบ้านหาดเล็ก)	58	50.00	สำรวจออกแบบ
	โครงการขยายพื้นที่ลานตรวจคอนเทนเนอร์สินค้า	59	40.00	-
	โครงการก่อสร้างอาคารสำนักงาน และสร้างบ้านพักอาศัยเจ้าหน้าที่ ตม.	59	36.31	มีแบบรายละเอียด
ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัยด้านศุลกากรมุกดาหาร	58-60	72.00	มีแบบรายละเอียด
ชายแดน อ.สะเดา จังหวัดสงขลา	โครงการปรับปรุงด่านพรมแดนสะเดา (เดิม)	56-58	117.00	อยู่ระหว่างปรับปรุง
	โครงการปรับปรุงด่านพรมแดนสะเดาแห่งใหม่	-	2,605.87	เจรจากับประชาชนที่ได้รับผลกระทบ
ชายแดน อ.ป่าดงเบขาร์ จังหวัดสงขลา	โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการ (ระยะที่ 1)	58	30.00	ออกแบบรายละเอียด
	โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการ (เพิ่มเติม)	58 (งบกลางปี)	20.00	
	โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการ (ระยะที่ 2)	59	50.00	มีแบบรายละเอียด
	โครงการก่อสร้างอาคารที่พักอาศัย	59-60	42.00	มีแบบรายละเอียด
รวมวงเงิน			5,229.18	



4.2) การบริหารจัดการบริการภายในด้านศุลกากรและจุดผ่านแดน โดยมีวัตถุประสงค์สนับสนุนงานด้านบุคลากรจัดสรรอัตรากำลังเพื่อดำเนินการจัดทำจุดบริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service) และขยายเวลาเปิดด่านพรมแดนเพิ่มขึ้น จำนวน 119 อัตรา วงเงิน 19.278 ล้านบาทต่อปี

4.3) การเพิ่มประสิทธิภาพงานตรวจคนเข้าเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อการอำนวยความสะดวกแรงงานผ่านแดนและประโยชน์ติดตามข้อมูลด้านความมั่นคง จึงเห็นชอบในหลักการที่จะพัฒนาระบบไบโอผ่านแดนทางอิเล็กทรอนิกส์ในรูปแบบ smart card ซึ่งจะบรรเทาปัญหาการแรงงานอพยพและแรงงานตามฤดูกาลได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5) แผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรม

5.1) แผนการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมเพื่อรองรับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจ และประมาณการความต้องการใช้น้ำ และไฟฟ้า ดังนี้

พื้นที่พัฒนา เขตเศรษฐกิจพิเศษ	กิจกรรม	ขนาดพื้นที่ (ไร่)	ความต้องการ ไฟฟ้า (KVA)	ความต้องการ น้ำประปา (ล้านลบ.ม./ปี)	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
ชายแดนจังหวัดตาก	กลุ่มอุตสาหกรรมแรงงานเข้มข้น เช่น สิ่งทอ เกษตรกรรม เพอร์นิเจอร์ ศูนย์กระจายสินค้า และ SMEComplex	5,603 (แบ่งการลงทุนเป็น 3 ระยะ)	280,150	8.18 – 14.32	5,603
ชายแดนจังหวัดสระแก้ว	ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์	1,500 (แบ่งการลงทุนเป็น 2 ระยะ)	30,000	2.19 – 3.83	1,500
ชายแดนจังหวัดตราด	นิคมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวบริการและโลจิสติกส์ (มีข้อจัดเรื่องความมั่นคง)	1,500 (แบ่งการลงทุนเป็น 2 ระยะ)	30,000	2.19 – 3.83	1,500
ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร	ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ และ SME Complex	2,000 (แบ่งการลงทุนเป็น 2 ระยะ)	100,000	2.92 – 5.11	2,000
ชายแดนจังหวัดสงขลา	ศูนย์กระจายสินค้าและโลจิสติกส์ และ SME Complex (มีการพัฒนาที่ อ.หาดใหญ่ แล้ว)	500	25,000	0.73 – 1.27	500
รวม					11,103

5.2) แผนการดำเนินงานพัฒนานิคมอุตสาหกรรม

ต.ค.-ธ.ค. 57	ม.ค.-ก.พ. 58	มี.ค.-พ.ค. 58	มิ.ย.58-พ.ค. 59	มิ.ย. 59-ธ.ค. 60	ม.ค. 61
ศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้น	เสนอคณะกรรมการ กนผ. อนุมัติ	เสนอ ครม. อนุมัติโครงการ	FS ออกแบบรายละเอียด EIA	ก่อสร้าง	เปิดให้บริการ

6) ประเด็นสำคัญอื่นๆ ที่จะต้องสร้างความชัดเจน

6.1) พื้นที่ตั้งสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 จังหวัดตาก กระทรวงคมนาคมได้มีการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบก่อสร้างสะพานดังกล่าวร่วมกับฝ่ายเมียนมาร์โดยมีความคืบหน้าในระดับหนึ่งคาดว่าจะออกแบบแล้วเสร็จในเดือนกันยายน 2557 ดังนั้น เพื่อสามารถเริ่มต้นงานก่อสร้างได้ภายในปี พ.ศ. 2559 ตามแผนงานและความต้องการของภาคเอกชน ควรมอบหมายกระทรวงการต่างประเทศเริ่มกระบวนการเจรจากับฝ่ายเมียนมาร์อย่างเป็นทางการได้โดยเร็ว

6.2) พื้นที่ตั้งด่านถาวรแห่งใหม่ จังหวัดสระแก้ว กรณีการพัฒนาจุดผ่านแดนหนองเอี่ยน-สติงบท ให้เป็นด่านถาวรแห่งใหม่ ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการร่วมไทย-กัมพูชา (Joint Committee: JC) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552 ซึ่งเป็นข้อเสนอของฝ่ายกัมพูชาและฝ่ายไทยได้ให้ความเห็นชอบปีพ.ศ. 2553 โดยนายกรัฐมนตรียุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS) ได้แจ้งยืนยันกับฝ่ายกัมพูชาไว้แล้ว ประกอบกับมีการแต่งตั้งคณะทำงานร่วมไทย-กัมพูชา





โดยมีรองปลัดกระทรวงมหาดไทยเป็นหัวหน้าฝ่ายไทย และรัฐมนตรีอาวุโสเป็นผู้แทนฝ่ายกัมพูชา ซึ่งได้มีการกำหนดตำแหน่งและสำรวจพื้นที่ร่วมกัน (JC survey) ในปี พ.ศ. 2555 และ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ. หรือ NEDA) ได้ให้ความช่วยเหลือรัฐบาลกัมพูชาในการศึกษาและออกแบบด้านชายแดนฝั่งกัมพูชา ซึ่งมีความก้าวหน้าของงานไปมากแล้ว

ในขณะที่ปัจจุบันพบว่า พื้นที่หนองเอี่ยนเป็นพื้นที่แอ่งลุ่มน้ำ ดังนั้น ในช่วงฤดูฝนอ่างเก็บน้ำของกรมชลประทานจะสามารถรองรับน้ำไว้ได้เพียงร้อยละ 25 เท่านั้น ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 75 ไม่สามารถควบคุมน้ำได้ โดยจะท่วมพื้นที่สูงประมาณ 1.50 เมตร ซึ่งเป็นความเสี่ยงสำคัญในการพัฒนาด่านถาวรแห่งใหม่ และเขตเศรษฐกิจพิเศษด้วย ทั้งนี้ ฝ่ายไทยควรจะกำหนดทำที่เรื่องพื้นที่พัฒนาด่านถาวรให้ชัดเจนด้วย หากมีการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ควรจะได้เร่งนำเสนอนายกรัฐมนตรีเป็นข้อมูลประกอบการเยี่ยมผู้นำประเทศเพื่อนบ้านในโอกาสแรกภายหลังเข้ารับตำแหน่งด้วย

6.3) พื้นที่ป่าไม้ตามมติคณะรัฐมนตรี ความสำเร็จของงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมีความเสี่ยงเรื่องการพัฒนาดินมอดสาหรณมบนพื้นที่ป่า ซึ่งตามข้อกำหนดพื้นที่ป่าไม่สามารถพัฒนาเป็นนิคมอุตสาหกรรมหรือให้เช่าช่วงได้ โดยเฉพาะกรณีพื้นที่อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ซึ่งคณะรัฐมนตรีในคราวประชุมเมื่อวันที่ 19 ตุลาคม 2551 อนุมัติหลักการแนวทางจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด โดยให้กระทรวงพาณิชย์ หรือผู้เกี่ยวข้องเร่งรัดเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่เกี่ยวกับป่าไม้ถาวรตามมติคณะรัฐมนตรี สำหรับใช้ประโยชน์ในการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด ซึ่งยังไม่มีความชัดเจนในปัจจุบัน

7) การแก้ไขปัญหาระยะเร่งด่วน

ปัจจุบันด้านชายแดนแม่สอดมีสภาพแออัดมาก เนื่องจากมีปริมาณจราจรหนาแน่น ทั้งในส่วนการค้าบริเวณตลาดริมเมย รถบรรทุกและรถโดยสารรอคิวตรวจปล่อยที่ด่านศุลกากร เพื่อเป็นการแก้ปัญหาในระยะสั้น อนุกรรมการฯ ได้ให้ความเห็นชอบให้ใช้พื้นที่บริเวณด้านหน้าท่าอากาศยานแม่สอด จำนวน 10 ไร่ ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีการใช้ประโยชน์ ปรับปรุงเป็นลานตรวจปล่อยบรรทุกสินค้า เพื่อลดปริมาณจราจรหน้าด่านในระยะสั้น โดยกรมศุลกากรขอรับการสนับสนุนงบประมาณกลางปี พ.ศ. 2558 จำนวน 26.00 ล้านบาท โดยคาดว่าจะสามารถดำเนินงานให้แล้วเสร็จได้ภายใน 8 เดือน ภายหลังได้รับการจัดสรรงบประมาณ

กล้องตรวจจับ

รถไฟฟ้าไฟแดง

หลายคนคงทราบกันดีว่า...เดี๋ยวนี้คุณตำรวจจราจร เขามีกล้องจับคนทำผิดที่ชอบฝ่าไฟแดง ด้วยระบบตรวจจับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรหรือ Red Light Camera ของกรมตำรวจ ที่ติดตั้งอยู่ตามแยกต่างๆ 35 ทางแยกทั่วกรุงเทพฯ แต่จะติดตามแยกไหนบ้าง? และมันทำงานอย่างไร จนทำให้หลายคนต้องตกใจ เมื่อมีใบสั่งไปถึงที่บ้าน กับบทลงโทษตามกฎหมาย โดยเฉพาะหนักซึ่งที่ชอบฝ่าไฟแดงต้องมาดูกัน

สำหรับการทำงานของเจ้ากล้องที่ว่านี้ ประกอบด้วยระบบควบคุม 2 ส่วน ส่วนแรก ติดตั้งอุปกรณ์เลเซอร์ตรวจจับการกระทำความผิดบริเวณทางแยก กล้องสามารถถ่ายภาพ และมองเห็นสภาพแวดล้อมในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง โดยจะมีรายละเอียดความเร็วรถ ทะเบียนรถ วันเวลาที่กระทำความผิดสถานที่ในทางแยกที่เกิดเหตุ ซึ่งภาพแสดงช่องจราจรที่กระทำความผิดและซูมป้ายทะเบียนรถให้เห็นชัดเจน



ภาพดังกล่าวเหล่านั้น จะถูกประมวลผลด้วยคอมพิวเตอร์ส่งข้อมูลไปศูนย์ควบคุมกลาง จนท.จะตรวจสอบข้อมูล ทะเบียนยานพาหนะของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ เมื่อได้ชื่อ ที่อยู่ เจ้าของรถแล้ว จึงให้พนักงานสอบสวนส่งหมายเรียกแจ้งข้อหาให้มาชำระค่าปรับ ระบบสามารถตรวจจับรถที่ใช้ความเร็วขณะผ่านแยกได้สูงสุดถึง 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตรวจจับได้ทุกช่องทั้งรถขนาดใหญ่ หรือเล็กอย่างจักรยานยนต์บันทึก 24 ชั่วโมง ไม่ว่าจะกลางวันหรือกลางคืน

แต่หลายคนคงสงสัยว่า... หากเราขับมาแล้วอยู่ในช่วงระหว่างไฟเหลืองที่กำลังจะแดง (คาบลูกคาบดอก) แล้วจะโดนใบสั่งจากกล้องคุณตำรวจรึเปล่า?

ที่จริงแล้วตามกฎหมายจราจรเมื่อเห็นไฟเหลืองนั้น แสดงว่า.. ให้รถทำการเตรียมหยุด แต่หลายคนเข้าใจผิดว่า ไฟเหลืองคือให้รีบเร่งไปก่อนจะเจอไฟแดง “ผิด” สำหรับการจับความผิดของกล้องนั้นจะเริ่มจับ เมื่อล้อรถแตะเส้นขาวในขณะที่รถวิ่งผ่านแยกโดยที่สัญญาณไฟจราจรเป็นสีแดง ด้วยระบบเลเซอร์ตรวจจับ ฉะนั้นหากเห็นไฟเหลืองก็ให้เตรียมหยุด หรือหยุดรอที่หลังเส้นขาว ไม่ใช่รีบเร่งเพื่อให้พ้นไฟแดง เพราะหากดวงจู้ อาจเจอใบสั่งที่บ้านได้นะจ๊ะ





35 แยกที่ใช้กล้องวงจรปิดจับรถฝ่าไฟแดง จะมีแยกไหนบ้าง ?

- | | | |
|------------------------------------|---|----------------------|
| 1. แยกถนนวิทย์-เพลินจิต | 14. สี่แยกตากสิน | 27. แยกราชประสงค์ |
| 2. แยกรามคำแหง-ศรีนครินทร์ | 15. สี่แยกบ้านแขก | 28. แยกอโศก-สุขุมวิท |
| 3. แยกรัชดาภิเษก-ลาดพร้าว | 16. แยกโพธิ์แก้วบนถนนนวมินทร์ | 29. แยกนรินทร |
| 4. แยกอโศกเพชร | 17. แยกพัฒนาการตัดกับซอยรามคำแหง 24 | 30. แยกบางพลัด |
| 5. แยกคลองตัน | 18. แยกร่มเกล้าถนนร่มเกล้า | 31. แยกวงศ์สว่าง |
| 6. สี่แยกราชวิถี-ถนนสามเสน (ซังอี) | 19. แยกประเวศบนซอยสุขุมวิท 77 (ถ.อ่อนนุช) | 32. แยกเกียกกาย |
| 7. สี่แยกพญาไท | 20. แยกเหม่งจ๋ายถ.ประชาอุทิศ | 33. แยกมัสกวัน |
| 8. สี่แยกโชคชัย 4 | 21. แยกท่าพระ ถ.จรัญสนิทวงศ์ | 34. แยก จ.ป.ร. |
| 9. สี่แยกนิตา | 22. แยกศุลกากรถ.สุนทรโกษา | 35. แยกสามย่าน |
| 10. สี่แยกอรุณรังษี | 23. แยกอภัยภูธร | |
| 11. สี่แยกประดิพัทธ์ | 24. แยกประชานุกูล ถ.ประชาชื่น | |
| 12. สี่แยกรัชดา-พระราม 4 | 25. แยกบางโพธิ์ถ.ประชาราษฎร์สาย 1 | |
| 13. สี่แยกสาทร | 26. แยกบ้านม้า | |

แล้วเพื่อนๆ ละเคยฝ่าไฟแดงตามแยกเหล่านี้บ้างรึป่าว ระวังนะอาจเจอใบสั่งตามตัวถึงบ้าน แล้วจะหาว่าเราไม่เตือน หากกระทำความผิดตามกฎจราจร

ในการจับผู้กระทำความผิดฝ่าไฟแดงตามสี่แยกที่มีกล้องจับ โดยจะมี การจับ 3 กรณี ดังนี้

1. ฝ่าสัญญาณไฟแดง (นอกจากนี้พวกที่ฝ่าไฟเหลืองก็มีโทษเช่นเดียวกับฝ่าไฟแดง แต่จะไม่ตัดแต้ม)
2. จอดติดสัญญาณไฟแดงทับเส้นขาวด้านหน้า
3. จอดรถติดสัญญาณไฟคล่อมช่องทาง (คล่อมเส้นขาว)

การเสียค่าปรับ ค่าปรับมีอัตราเดียว 500 บาท เป็นความผิดตาม พ.ร.บ.จราจรทางบก ข้อหาขับรถฝ่าฝืนสัญญาณจราจรไฟสีแดง มาตรา 22 (2) มีโทษตามมาตรา 152 ปรับไม่เกิน 1,000 บาท และตัดแต้ม 40 คะแนนใครเสี่ยงความผิดเอากระดาษปิดป้ายทะเบียนหวังหลบเลี่ยงโดนปรับเพิ่ม และคาดว่า...กล้องเหล่านี้จะติดเพิ่มในอีกหลายๆ จุดตามแยกทั่วกรุงเทพฯ เพื่อคอยดูแลความเรียบร้อยบนท้องถนน

ขอบคุณข้อมูล : trafficpolice.go.th , scaleclub.freeforums.org , blog.fukduk.tv

สถิติอุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ ปี 2556 ทัวประเทศไทย ระหว่างวันที่ 27 ธันวาคม 2555 - 2 มกราคม 2556

เรียงตามจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ

ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
1	เชียงใหม่	141	147	14	1	เชียงใหม่	141	147	14	1	นครปฐม	71	66	18
2	เชียงราย	113	113	7	2	เชียงราย	113	113	7	2	นครราชสีมา	69	61	15
3	นครสวรรค์	96	99	14	3	ตรัง	92	106	2	3	เชียงใหม่	141	147	14
4	ตรัง	92	106	2	4	นครสวรรค์	96	99	14	4	นครสวรรค์	96	99	14
5	เพชรบูรณ์	89	87	11	5	นครศรีธรรมราช	83	95	4	5	กรุงเทพมหานคร	30	28	13
6	ราชบุรี	83	84	8	6	เพชรบูรณ์	89	87	11	6	ชุมพร	23	30	12
7	นครศรีธรรมราช	83	95	4	7	สุพรรณบุรี	80	85	5	7	เพชรบูรณ์	89	87	11
8	สุพรรณบุรี	80	85	5	8	ราชบุรี	83	84	8	8	ระยอง	20	17	11
9	บุรีรัมย์	75	79	10	9	บุรีรัมย์	75	79	10	9	บุรีรัมย์	75	79	10
10	สุราษฎร์ธานี	73	77	7	10	พิษณุโลก	71	79	4	10	ขอนแก่น	47	51	10
11	นครปฐม	71	66	18	11	สุราษฎร์ธานี	73	77	7	11	ภูเก็ต	27	24	9
12	สงขลา	71	75	7	12	สงขลา	71	75	7	12	ราชบุรี	83	84	8
13	พิษณุโลก	71	79	4	13	มหาสารคาม	68	70	7	13	อ่างทอง	25	32	8
14	นครราชสีมา	69	61	15	14	สุรินทร์	60	68	5	14	นนทบุรี	21	13	8
15	มหาสารคาม	68	70	7	15	สมุทรสาคร	62	68	2	15	เสียงราย	113	113	7
16	ลำพูน	64	62	2	16	นครพนม	59	67	1	16	สุราษฎร์ธานี	73	77	7
17	ประจวบคีรีขันธ์	62	68	2	17	นครปฐม	71	66	18	17	สงขลา	71	75	7
18	สมุทรสาคร	60	68	5	18	ประจวบคีรีขันธ์	63	63	4	18	มหาสารคาม	68	70	7
19	สุรินทร์	59	67	7	19	ร้อยเอ็ด	58	62	7	19	ร้อยเอ็ด	58	62	7
20	นครพนม	58	58	1	20	ลำพูน	64	62	2	20	เพชรบุรี	45	41	7
21	ร้อยเอ็ด	58	62	7	21	นครราชสีมา	69	61	15	21	พระนครศรีอยุธยา	40	48	7
22	ลพบุรี	56	58	5	22	ลพบุรี	56	58	5	22	หนองบัวลำภู	25	33	7
23	อุดรธานี	53	56	5	23	อุดรธานี	53	56	5	23	จันทบุรี	45	46	6
24	น่าน	53	54	1	24	ปราจีนบุรี	46	56	3	24	ปทุมธานี	44	42	6
25	พะเยา	49	48	5	25	น่าน	53	54	1	25	ชลบุรี	36	30	6
26	ขอนแก่น	47	51	10	26	ขอนแก่น	47	51	10	26	สุพรรณบุรี	80	85	5
27	ตาก	47	48	5	27	พระนครศรีอยุธยา	40	48	7	27	สุรินทร์	60	68	5
28	ประจวบคีรีขันธ์	46	45	3	28	พะเยา	49	48	5	28	ลพบุรี	56	58	5
29	เพชรบุรี	45	41	7	29	ตาก	47	48	5	29	อุดรธานี	53	56	5
30	จันทบุรี	45	41	6	30	แพร่	42	48	3	30	พะเยา	49	48	5
31	พิจิตร	45	41	5	31	สระแก้ว	41	47	3	31	ตาก	47	48	5
32	ปทุมธานี	44	42	6	32	นราธิวาส	42	47	2	32	กระบี่	47	45	5
33	ลำปาง	42	40	4	33	จันทบุรี	45	46	6	33	พิจิตร	45	41	5
34	แพร่	42	48	3	34	พัทลุง	40	46	4	34	กำแพงเพชร	23	21	5
35	นราธิวาส	42	47	2	35	กระบี่	47	45	5	35	นครศรีธรรมราช	83	95	4
36	สระแก้ว	41	47	3	36	ปทุมธานี	44	42	6	36	พิษณุโลก	71	79	4
37	พระนครศรีอยุธยา	40	48	7	37	เพชรบุรี	45	41	7	37	ประจวบคีรีขันธ์	63	63	4
38	พัทลุง	40	46	4	38	พิจิตร	45	41	5	38	ลำปาง	42	40	4
39					39	ลำปาง	42	40	4	39	พัทลุง	40	46	4

เรียงตามจำนวนผู้บาดเจ็บ

เรียงตามจำนวนผู้เสียชีวิต

เรียงตามจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ

เรียงตามจำนวนผู้บาดเจ็บ

เรียงตามจำนวนผู้เสียชีวิต

ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)	ลำดับ	จังหวัด	จำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
40	กาญจนบุรี	40	39	4	40	กาญจนบุรี	40	39	4	40	กาญจนบุรี	40	39	4
41	อุทัยธานี	37	39	1	41	อุทัยธานี	37	39	1	41	สุโขทัย	27	25	4
42	ชลบุรี	36	30	6	42	ชัยนาท	27	35	2	42	สิงห์บุรี	21	20	4
43	กรุงเทพมหานคร	30	28	13	43	ปัตตานี	28	35	1	43	ศรีสะเกษ	14	13	4
44	มุกดาหาร	29	28	1	44	หนองบัวลำภู	25	33	7	44	ฉะเชิงเทรา	4	4	4
45	ปัตตานี	28	35	1	45	อ่างทอง	25	32	8	45	ปราจีนบุรี	46	56	3
46	สกลนคร	28	30	1	46	กาฬสินธุ์	26	32	1	46	แพร่	42	48	3
47	ภูเก็ต	27	24	9	47	ชุมพร	23	30	12	47	สระแก้ว	41	47	3
48	สุโขทัย	27	25	4	48	ชลบุรี	36	30	6	48	เลย	24	25	3
49	ชัยนาท	27	35	2	49	สกลนคร	28	30	1	49	อุบลราชธานี	10	12	3
50	กาฬสินธุ์	26	32	1	50	พังงา	19	30	0	50	สมุทรปราการ	5	5	3
51	อ่างทอง	25	32	8	51	สตูล	25	29	1	51	ตรัง	92	106	2
52	หนองบัวลำภู	25	33	7	52	กรุงเทพมหานคร	30	28	13	52	ลำพูน	64	62	2
53	สตูล	25	29	1	53	มุกดาหาร	29	28	1	53	สมุทรสาคร	62	68	2
54	เลย	24	25	3	54	แม่ฮ่องสอน	21	27	1	54	นราธิวาส	42	47	2
55	ชุมพร	23	30	12	55	สุโขทัย	27	25	4	55	ชัยนาท	27	35	2
56	กำแพงเพชร	23	21	5	56	เลย	24	25	3	56	สระบุรี	11	9	2
57	อุดรธานี	23	24	0	57	ภูเก็ต	27	24	9	57	นครพนม	59	67	1
58	นนทบุรี	21	13	8	58	อุดรธานี	23	24	0	58	น่าน	53	54	1
59	สิงห์บุรี	21	20	4	59	กาฬสินธุ์	23	21	5	59	อุทัยธานี	37	39	1
60	แม่ฮ่องสอน	21	27	1	60	กำแพงเพชร	21	20	4	60	มุกดาหาร	29	28	1
61	ระยอง	20	17	11	61	สิงห์บุรี	20	17	11	61	ปัตตานี	28	35	1
62	พังงา	19	30	0	62	ระยอง	16	16	0	62	สกลนคร	28	30	1
63	ระนอง	16	16	0	63	ระนอง	15	15	1	63	กาฬสินธุ์	26	32	1
64	บึงกาฬ	15	15	1	64	บึงกาฬ	15	13	8	64	สตูล	25	29	1
65	ศรีสะเกษ	14	13	4	65	ศรีสะเกษ	14	13	4	65	แม่ฮ่องสอน	21	27	1
66	ยะลา	13	13	1	66	ยะลา	13	13	1	66	บึงกาฬ	15	15	1
67	สระบุรี	11	9	2	67	อุบลราชธานี	10	12	3	67	ยะลา	13	13	1
68	อุบลราชธานี	10	12	3	68	สมุทรสงคราม	9	11	1	68	สมุทรสงคราม	9	11	1
69	สมุทรสงคราม	9	11	1	69	สระบุรี	11	9	2	69	อำนาจเจริญ	3	2	1
70	สมุทรปราการ	5	5	3	70	สมุทรปราการ	5	5	3	70	ยโสธร	2	2	1
71	ฉะเชิงเทรา	4	4	4	71	นครนายก	2	5	0	71	ชัยภูมิ	1	0	1
72	อำนาจเจริญ	3	2	1	72	ฉะเชิงเทรา	4	4	4	72	อุดรธานี	23	24	0
73	ยโสธร	2	2	1	73	อำนาจเจริญ	3	2	1	73	พังงา	19	30	0
74	นครนายก	2	5	0	74	ยโสธร	2	2	1	74	ระนอง	16	16	0
75	ชัยภูมิ	1	0	1	75	หนองคาย	1	1	0	75	นครนายก	2	5	0
76	หนองคาย	1	1	0	76	ชัยภูมิ	1	0	1	76	หนองคาย	1	1	0
77	ตราด	0	0	0	77	ตราด	0	0	0	77	ตราด	0	0	0
รวม		3176	3329	365	รวม		3176	3329	365	รวม		3176	3329	365



การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

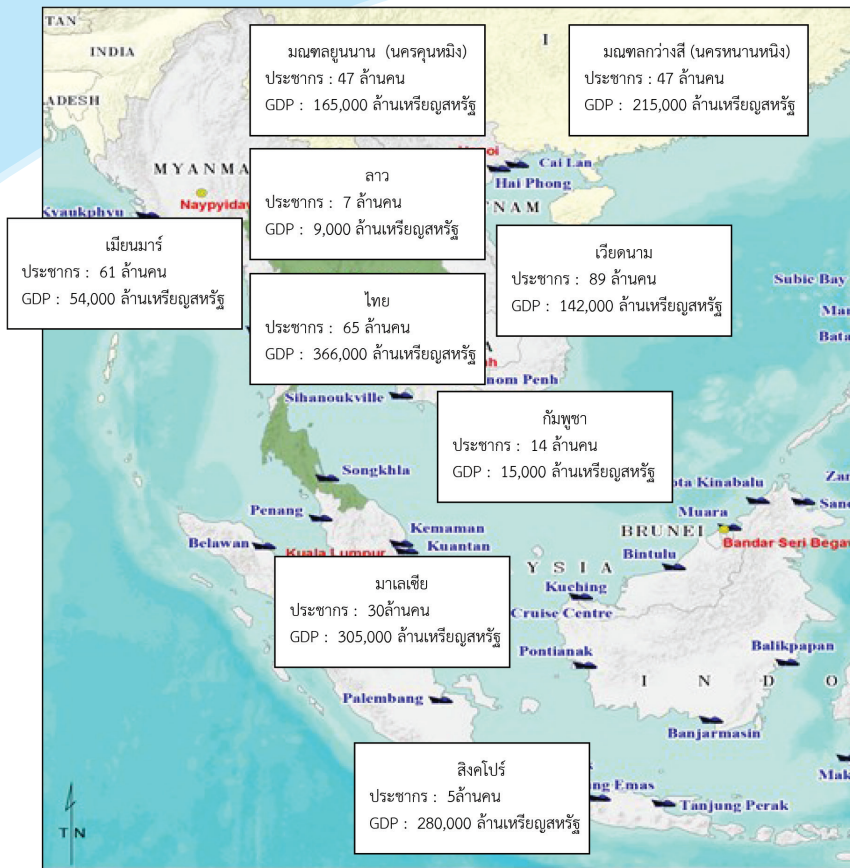
เป้าหมายการพัฒนาการขนส่งเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน(AEC)



ปริมาณการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศ มีความสัมพันธ์โดยตรงกับศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งจากการวิเคราะห์พบว่า ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจหลักที่สำคัญของภูมิภาค AEC ในปัจจุบันนั้นมีความสัมพันธ์โดยตรงกับจีนตอนใต้ (หรือบางครั้งเรียกว่าจีนตะวันออก) ทั้งนี้ จีนตะวันตกมีพื้นที่กว้างใหญ่มาก คิดเป็นพื้นที่ถึงร้อยละ 71.5 ของพื้นที่ทั้งประเทศจีน มีประชากรรวมกันทั้งสิ้น 370 ล้านคน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 28 ของประชากรทั้งประเทศ และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คิดเป็นร้อยละ 18.3 ของทั้งประเทศจีน มณฑลที่นับว่ามีอิทธิพลต่ออาเซียน ได้แก่ มณฑลกว่างซีและมณฑลหูหนาน เนื่องจากมีระยะทางใกล้กับอาเซียนมากกว่ามณฑลที่เหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลหูหนานนั้นอยู่ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ประเทศไทยมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางโครงข่ายทางถนนอาเซียน เพื่อเชื่อมต่อไปยังประเทศสมาชิกอาเซียนได้สะดวก ตลอดจนเชื่อมโยงไปยังจีนตะวันตกโดยเฉพาะมณฑลกว่างซีและมณฑลหูหนาน และยังสามารถใช้

ประเทศไทยเป็นเส้นทางเชื่อมระหว่างฝั่งทะเลอันดามันและมหาสมุทรแปซิฟิกได้อีกด้วย

ประชากรของทั้งสองมณฑลรวมกันมีจำนวนประมาณ 94 ล้านคน มีค่า GDP รวมกันกว่า 380,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นับว่าเป็นตลาดการค้าที่ใหญ่มากที่สุดในภูมิภาคนี้ รองลงมา คือ ประเทศเวียดนามซึ่งมีประชากรกว่า 89 ล้านคน ทั้งนี้เส้นทางของไทยที่สามารถเชื่อมโยงไปยังมณฑลหูหนานของจีน ได้แก่ เส้นทาง R3A ผ่านทางอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย และเส้นทาง R3B ผ่านทาง อำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย ส่วนเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงไปยังกรุงฮานอยของเวียดนามและมณฑลกว่างซีของจีน คือ เส้นทาง R8 R9 และ R12 ซึ่งผ่านทางจังหวัดมุกดาหารและจังหวัดนครพนม ตามลำดับ ดังนั้นเส้นทางขนส่งด้านทิศเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทยจึงเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจในอนาคต นอกจากนั้นในภูมิภาคทางตอนใต้ของประเทศไทยที่ติดกับพรมแดนมาเลเซีย และต่อเนื่องไปยังประเทศสิงคโปร์นั้นมีความสำคัญไม่แพ้กัน โดยมีมูลค่า GDP รวมกันถึงกว่า 590,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แม้ว่าจะมีประชากรรวมกันประมาณ 35 ล้านคน ดังแสดงในรูปที่ 1



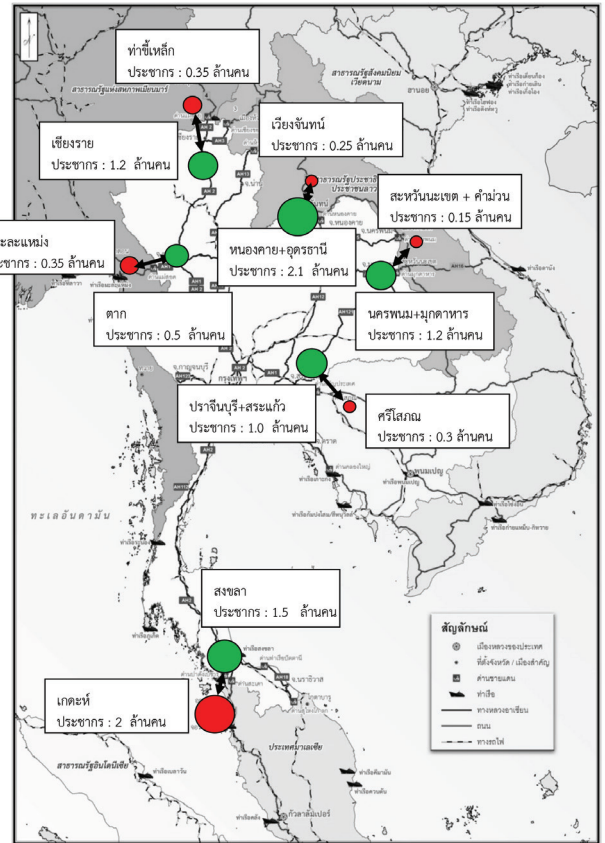
รูปที่ 1 ศักยภาพและความเชื่อมโยงด้านการขนส่งระหว่างประเทศไทยกับศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการผลิตหลักของภูมิภาคอาเซียนบวกจีน (AEC+China)

เมื่อพิจารณาแนวโน้มด้านการท่องเที่ยวซึ่งเป็นแหล่งรายได้ที่สำคัญของประเทศไทย พบว่าการขนส่งของประเทศไทย ทั้งทางถนน รถไฟทะเล และอากาศ มีศักยภาพในการรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวที่คาดว่าจะขยายตัวเพิ่มสูงขึ้นมากในอนาคต โดยการขนส่งทางอากาศจะมีอัตราการเติบโตสูงอีกหลายปี ส่วนการขนส่งทางถนนจะมีสัดส่วนสูงขึ้น จากผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยจะมีจำนวนการเดินทางขาเข้าและขาออกในปี พ.ศ. 2558 รวมประมาณ 40 ล้านคน และในปี พ.ศ. 2563 รวมกันประมาณ 50 ล้านกว่าคน โดยประเทศไทยมีแหล่งดึงดูดการท่องเที่ยวที่สำคัญในทุกภูมิภาคของประเทศ สำหรับประเทศเพื่อนบ้านมีแหล่งดึงดูดในการท่องเที่ยว ดังต่อไปนี้

- ประเทศเมียนมาร์ ได้แก่ เมืองย่างกุ้ง กรุงเนปิดอว์ และมัณฑะเลย์
- ประเทศลาว ได้แก่ กรุงเวียงจันทน์ เมืองหลวงพระบาง และปากเซ
- ประเทศเวียดนาม ได้แก่ กรุงฮานอยและนครโฮจิมินห์
- ประเทศกัมพูชา ได้แก่ กรุงพนมเปญ เสียมราฐ และเกาะกง
- ประเทศมาเลเซีย ได้แก่ กรุงกัวลาลัมเปอร์

ดังแสดงตำแหน่งของแหล่งดึงดูดการท่องเที่ยวของประเทศไทย ประเทศเพื่อนบ้าน และสถิติการท่องเที่ยวจากประเทศเพื่อนบ้านที่เข้ามาในประเทศไทย เมื่อปี พ.ศ. 2555 ในรูปที่ 2

ในอดีตที่ผ่านมา การค้าบริเวณเมืองชายแดนของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านเป็นการพึ่งพาอาศัย ปัจจัยทางการตลาดและทางการผลิตซึ่งกันและกัน ในลักษณะของเมืองคู่แฝด (Twin City) ซึ่งมีอัตราการเติบโตสูงขึ้นทุกปี อย่างไรก็ตาม ผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 จะถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าของการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเมืองคู่แฝดระหว่างกันอีกต่อไป แต่จะมีการเชื่อมโยงข้ามพื้นที่ระหว่างกันภายในภูมิภาคเสมือนเป็นประเทศเดียวกัน คือ ประเทศอาเซียน เนื่องจากภายใต้แนวคิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) นั้นมีเป้าหมายในการรวมกลุ่มสมาชิกอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียวทางเศรษฐกิจกล่าวคือ มีการเปิดเสรีเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการระหว่างกัน เปิดเสรีด้านการลงทุนระหว่างกัน เปิดเสรีการเคลื่อนย้ายแรงงานที่มีทักษะ เปิดเสรีด้านการเคลื่อนย้ายเงินทุน เป็นต้น ซึ่งมีอยู่จำนวนมากไม่น้อยที่เป็นลักษณะเมืองบริวารรอบประเทศไทยและมีศักยภาพในการพัฒนาและเจริญเติบโต โดยสามารถแสดงในรูปที่ 3

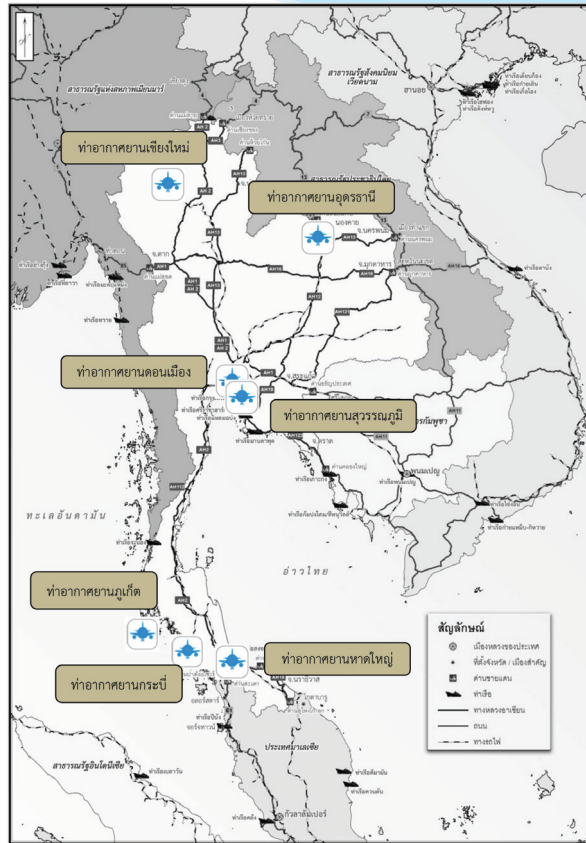


รูปที่ 2 สถิติการท่องเกี่ยวใในปัจจุบัน จากวิสัยทัศน์อาเซียนรวมกับจีน (AEC+China)

รูปที่ 3 ศักยภาพของเมืองคู่แฝด (twin city) ในปัจจุบัน

จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) ในการพัฒนาระบบขนส่งของไทยเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

		ปัจจัยภายใน	
		S : จุดแข็ง	W : จุดอ่อน
ปัจจัยภายนอก	O : โอกาส	<ol style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณประตูการค้าเพื่อรองรับการส่งออกสินค้าของประเทศไทยกับการเติบโตของตลาดโดยเฉพาะสินค้าทางการเกษตรของประเทศไทยและฐานการผลิตของทวีปเอเชีย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจรเพื่อรองรับธุรกิจการให้บริการของประเทศไทย การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งทางลําน้ำเพื่อสินค้าทางการเกษตรและความเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อเชื่อมต่อไปยังเขตจอตเรือศรีราชา การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณจุดผ่านแดนให้ใช้เวลาข้ามแดนน้อยที่สุด การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเส้นทางการค้าเชื่อมต่อแนวเหนือใต้ของประเทระหว่างประเทศจีนและประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับเส้นทางการค้าเชื่อมต่อแนวตะวันออกและตะวันตกของประเทศ การส่งเสริมสนับสนุน ให้ความรู้การวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ การเป็นพันธมิตรทางธุรกิจ การร่วมทุนกับบริษัทขนส่ง (Horizontal cooperation) และผู้ใช้บริการต่างชาติ (Vertical cooperation) 	<ol style="list-style-type: none"> การพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง Multi-Modal Transfer Facility บริเวณด่านการค้าชายแดน หรือประตูการค้า และสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางราชการขนส่ง การพัฒนาเส้นทางจากแหล่งผลิตสินค้าทางการเกษตรเชื่อมโยงระหว่าง การขนส่งทางน้ำกับทางบกและทางอากาศ การพัฒนามาตรฐานและโครงข่ายการขนส่งทางรางจุดพรมแดนภาคเหนือกับประเทศเมียนมาร์ การพัฒนามาตรฐานและโครงข่ายการขนส่งทางรางจุดพรมแดนภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับประเทศลาว การพัฒนาระบบการขนส่งทางถนนให้มีความปลอดภัย (Safe System) และทำให้เกิดวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safe Culture) การส่งเสริมสนับสนุนการฝึกอบรมแรงงานที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์ไทยและต่างชาติ ในระดับปฏิบัติการ การส่งเสริมการพัฒนาทรัพยากรบุคคลไทยด้านโลจิสติกส์ในระดับบริหาร การจัดตั้งศูนย์การให้คำปรึกษาด้านการลงทุน การวางแผนธุรกิจ การให้คำปรึกษาด้านกฎหมาย ภาษี และด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับภาคการให้บริการขนส่งแก่ผู้ประกอบการ
	T : อุปสรรค	<ol style="list-style-type: none"> การพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานรถไฟความเร็วสูงและความเชื่อมโยงโครงข่ายเพื่ออำนวยความสะดวก ลดต้นทุนการขนส่ง ลดช่องว่างทางเศรษฐกิจ การสร้างมาตรฐานและการประเมินระดับคุณภาพการให้บริการด้านการขนส่งของผู้ประกอบการไทย 	<ol style="list-style-type: none"> การพัฒนาจุดรวบรวมสินค้าจากแหล่งผลิตให้ใกล้กับประตูการค้า การยกระดับความปลอดภัยในการเดินทาง การพัฒนาทุกระเบียบ พิจารณาและข้อกำหนดให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน การพัฒนาระบบมาตรฐานการจราจรและขนส่งของภูมิภาคอาเซียนให้เป็นแบบอย่างเดียวกัน การแก้ไขและพัฒนากฎหมายการบังคับใช้ในประเทศเกี่ยวกับการขนส่ง เช่น พรบ.สภาขนส่งสินค้าทางบก แห่งประเทศไทย



**ท่าอากาศยานนานาชาติที่มีศักยภาพ
รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน**

วิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ และยุทธศาสตร์เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

วิสัยทัศน์ (Vision): เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงการค้าและการบริการของอาเซียน ที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย นำเชื่อถือ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

พันธกิจ (Mission): พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ การขนส่งระบบโลจิสติกส์และการจราจรของประเทศไทยให้ทั่วถึง เพียงพอ และมีประสิทธิภาพในระดับสากล ในการเชื่อมโยง ภูมิภาคอาเซียนสู่ประชาคมโลก รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ที่ช่วยรักษาสีเขียวของสิ่งแวดล้อมของโลก

1. เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อ การขนส่ง (Connectivity) ระหว่างฐานการผลิต เมืองเศรษฐกิจหลักภายในประเทศ และ ประตูการค้าภายในประเทศ รวมถึงเชื่อมโยง ไปยังสมาชิกอาเซียนและตลาดโลกอย่าง ทั่วถึง เพื่อสนับสนุนการเป็นตลาดและฐาน การผลิตเดียวกัน

2. พัฒนาระบบขนส่งให้เพียงพอ (Availability) สามารถตอบสนองความต้องการ ทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทางของ ผู้โดยสาร

3. พัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficiency) ทั้งสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด นำเชื่อถือ และเป็นมิตรกับ สิ่งแวดล้อม

ยุทธศาสตร์ที่ 1
การเพิ่มขีดความสามารถของ ประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)

ยุทธศาสตร์ที่ 2
การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)

ยุทธศาสตร์ที่ 3
การกำกับดูแลการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน (Regulation of Cross Border Transport and Transit)

ยุทธศาสตร์ที่ 4
การอำนวยความสะดวกแก่ ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ข้ามแดนและผ่านแดน (Facilitation of Cross Border Transport and Transit Service Providers)

แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับ
การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
ยุทธศาสตร์ที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)	
<p>กลยุทธ์ที่ 1.1 : เพิ่มขีดความสามารถของด่านพรมแดนทางบกในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานสากล</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานที่ 1.1.1 : สำรองพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพิ่มเติมเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต 75 - แผนงานที่ 1.1.2 : ปรับปรุงด่านพรมแดนเดิมควบคู่กับการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนไปยังพื้นที่แห่งใหม่เพื่อแยกตรวจคนและสินค้าออกจากกัน 2,958 - แผนงานที่ 1.1.3: ก่อสร้างด่านพรมแดนแห่งใหม่ทดแทนด่านเดิมที่มีพื้นที่จำกัด 1,937 	
<p>กลยุทธ์ที่ 1.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานที่ 1.2.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง 89,436 - แผนงานที่ 1.2.2: เพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือกรุงเทพ 1,154 - แผนงานที่ 1.2.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือมาตาพุดเพื่อรองรับปริมาณขนส่งสินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าปิโตรเคมี และสินค้าอุปโภคบริโภค 6,000 - แผนงานที่ 1.2.4: ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 - - แผนงานที่ 1.2.5: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ฝั่งอ่าวไทย 13,900 - แผนงานที่ 1.2.6: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราเพื่อสนับสนุนการขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน 45,300 	
<p>กลยุทธ์ที่ 1.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศในปัจจุบัน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานที่ 1.3.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 94,500 - แผนงานที่ 1.3.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ต 7,800 - แผนงานที่ 1.3.3 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง 10,000 - แผนงานที่ 1.3.4 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่ 2,200 - แผนงานที่ 1.3.5 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานหาดใหญ่ 2,000 - แผนงานที่ 1.3.6 : พัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการบินของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับเส้นทางการบินภายในอาเซียน 700 - แผนงานที่ 1.3.7 : พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่เพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานร่วมกับท่าอากาศยานภูเก็ต 2,000 	
ยุทธศาสตร์ที่ 2: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (Development of Transport Infrastructure and Facilities)	
<p>กลยุทธ์ที่ 2.1: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน</p> <ul style="list-style-type: none"> - แผนงานที่ 2.1.1 : ขยายทางหลวงสายหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนนรองรับ AEC 18,000 - แผนงานที่ 2.1.2: พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 313,400 - แผนงานที่ 2.1.3: พัฒนาพัฒนาระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการขนส่งและโลจิสติกส์ (Safe Road System) 2,660 - แผนงานที่ 2.1.4: พัฒนาจุดพักรถริมทางเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย 6,300 	

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
- แผนงานที่ 2.1.5: พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณด่านพรมแดน เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ	14,150
กลยุทธ์ที่ 2.2: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าและฐานการผลิต	
- แผนงานที่ 2.2.1 : พัฒนารถไฟทางคู่	410,040
- แผนงานที่ 2.2.2 : พัฒนารถไฟความเร็วสูง	1,343,000
- แผนงานที่ 2.2.3 : พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายตามแนวพื้นที่	1,500
กลยุทธ์ที่ 2.3: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางลำน้ำและชายฝั่ง	
- แผนงานที่ 2.3.1: ขุดลอกร่องน้ำเพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าในลำน้ำให้สามารถเชื่อมโยงไปยังท่าเรือหลัก	10,000
- แผนงานที่ 2.3.2: พัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง	1,100
ยุทธศาสตร์ที่ 3: การกำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)	
กลยุทธ์ที่ 3.1: กำกับดูแลการขนส่งข้ามแดนเพื่อควบคุมรถที่ผ่านเข้าออกประเทศไทย	
- แผนงานที่ 3.1.1 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความมั่นคง	50
- แผนงานที่ 3.1.2 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความปลอดภัย	50
- แผนงานที่ 3.1.3 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความเป็นธรรม	30
กลยุทธ์ที่ 3.2: บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน	
- แผนงานที่ 3.2.1 : บริหารจัดการหน่วยงานของด่านพรมแดนให้มีประสิทธิภาพ	20
- แผนงานที่ 3.2.2 : ขยายเวลาการให้บริการเพื่อให้เหมาะสมกับด่านพรมแดน	20
- แผนงานที่ 3.2.3 : เก็บค่าธรรมเนียมเพื่ออำนวยความสะดวกที่ด่านพรมแดน	10
- แผนงานที่ 3.2.4 : พัฒนาป้ายจราจรเพื่อรองรับ AEC	500
- แผนงานที่ 3.2.5 : เจริญเพิ่มเส้นทางสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ	-
ยุทธศาสตร์ที่ 4: การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน (Facilitation of Cross Border Transport for Logistics Service Providers)	
กลยุทธ์ที่ 4.1 : อำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน	
- แผนงานที่ 4.1.1: หน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเจรจาธุรกิจ	20
- แผนงานที่ 4.1.2: สนับสนุนให้มีกิจการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียน	100
กลยุทธ์ที่ 4.2 : ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศของไทย	
- แผนงานที่ 4.2.1: สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้าร่วมทุนในกิจการของรัฐ	-
- แผนงานที่ 4.2.2: ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ของไทย	-
กลยุทธ์ที่ 4.3 : อำนวยความสะดวกสำหรับการประกันภัยด้านการขนส่งระหว่างประเทศ	
- แผนงานที่ 4.3.1: พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องประกันภัย	-
- แผนงานที่ 4.3.2: จัดตั้งบริษัทประกันภัยที่ได้มาตรฐานสูงในประเทศสมาชิกอาเซียน	-

แผนงาน/โครงการ	งบประมาณ (ล้านบาท)
- แผนงานที่ 4.3.3: เพิ่มความสะดวกในการประสานงานของระบบประกันภัย	5
กลยุทธ์ที่ 4.4 : ฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	
- แผนงานที่ 4.4.1: สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์	200
- แผนงานที่ 4.4.2: เพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รถบรรทุกมืออาชีพ	50
กลยุทธ์ที่ 4.5 : พัฒนาศูนย์ข้อมูลการขนส่งในกลุ่มอาเซียนเพื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	
- แผนงานที่ 4.5.1: พัฒนาฐานข้อมูลที่ช่วยสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์	50
- แผนงานที่ 4.5.2: พัฒนาคู่มือการเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์	30

งบประมาณรวมทั้งหมด 2.40 ล้านบาท





NON MOTORIZED

จักรยานเพื่อเด็กไทย ลดใช้พลังงาน

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๑ สิงหาคม ๒๕๕๗ ณ ชุมชนหัวตะเข้ เขตลาดกระบัง กรุงเทพมหานคร นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผอ.สนช. เป็นประธานในพิธีเปิดโครงการ “Non motorized จักรยานเพื่อเด็กไทย ลดใช้พลังงาน” เนื่องในโอกาส สนช. ครบรอบ 12 ปี โดยได้มอบจักรยานให้แก่ผู้แทนชุมชนหัวตะเข้ โรงเรียนศึกษาพัฒนา โรงเรียนเซนต์จิมคิลป์ และโรงเรียนพรตพิทยพยัต และได้เปิดจุดจอดจักรยาน ณ บ้านต้นมะขาม และกิจกรรมรณรงค์ติดป้ายส่งเสริมการใช้จักรยาน พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนช. เข้าร่วมพิธีดังกล่าว





สนข. คืบความสุขให้ชาวลำปาง



ลดใช้พลังงาน ใช้จักรยานทั้งเมือง

เมื่อวันพุธที่ 6 สิงหาคม 2557 ณ สวนสาธารณะเขากลางคันนคร จังหวัดลำปาง นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ผอ.สนข.) และนายศุภชัย เอี่ยมสุวรรณ รองผู้ว่าราชการจังหวัดลำปาง ร่วมกันเปิดโครงการ “สนข. คืบความสุขให้ชาวลำปาง ลดใช้พลังงาน ใช้จักรยานทั้งเมือง” โดยได้มอบจักรยานให้แก่หน่วยงานต่างๆ และร่วมขี่จักรยาน และติดป้ายส่งเสริมการใช้จักรยาน พร้อมด้วยคณะผู้บริหาร ข้าราชการ เจ้าหน้าที่ สนข. โดยมีหน่วยงานท้องถิ่นในสังกัดกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สื่อมวลชน ชมรมจักรยาน ประชาชนทั่วไป เข้าร่วมงานดังกล่าว





ขับรถเที่ยวอาเซียน ไม่ยุ่งยาก อย่างที่คิด

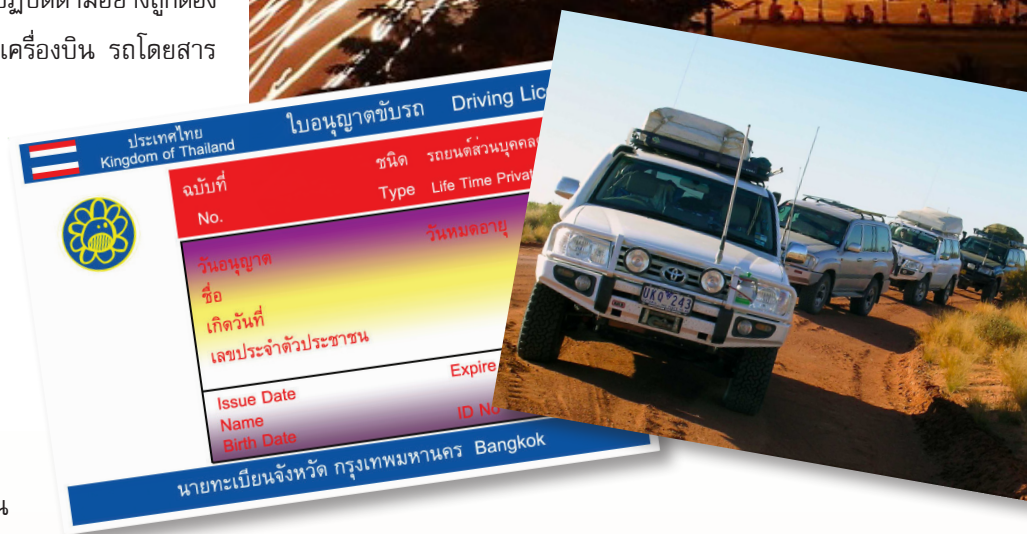


ปี 2558 ประเทศไทยจะเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asean Economic Community) หรือ AEC โดยมี 10 ประเทศที่เป็นประเทศที่เป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนร่วมกัน ประกอบด้วยประเทศพม่า กัมพูชา สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย เวียดนาม ลาว พิลิปปินส์ และบรูไนดารุสซาลาม การเดินทางไปมาหาสู่กันภายใน 10 ประเทศนี้ บางประเทศยังต้องขออนุญาตเข้าประเทศจากสถานทูตของประเทศนั้นๆ ที่ประจำอยู่ในประเทศไทยก่อน โดยกำหนดจำนวนวันที่จะสามารถอยู่ได้ในประเทศนั้นด้วย อย่างเช่น กัมพูชา กับพม่า อนุญาตให้พำนักอยู่ในประเทศได้ 3 เดือน ค่าจัดทำวีซ่า 1,000 บาท เหมือนกัน แต่ถ้าเข้ากัมพูชาที่ด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว หรือ เข้าพม่าที่ด่านท่าขี้เหล็ก เชียงราย ด่านเกาะสอง-ระนอง และด่านข้ามแม่น้ำเมยที่จังหวัดตาก โดยเข้าไปไม่เกิน 3 กิโลเมตรก็ไม่ต้องทำวีซ่า ส่วนประเทศที่สามารถพำนักอาศัยอยู่ได้ 30 วัน โดยไม่ต้องขอวีซ่า ก็มีอินโดนีเซีย ลาว มาเลเซีย สิงคโปร์ เวียดนาม ประเทศที่พำนักอยู่ได้ 21 วัน ได้แก่ พิลิปปินส์ และประเทศสุดท้าย บรูไนดารุสซาลาม สามารถพำนักอยู่ได้ 14 วัน

การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะยิ่งทำให้การเดินทางไปมาหาสู่กันระหว่างประเทศเพื่อนบ้านใกล้เรือนเคียงไม่ยากเย็นอะไร หากมีการเตรียมพร้อมเรื่องเอกสาร ฎีกาและปฏิบัติตามอย่างถูกต้องก็สามารถเดินทางได้โดยสะดวก ไม่ว่าจะโดยเครื่องบิน รถโดยสาร หรือขับรถยนต์เข้าไปเองซึ่งช่วงหลัง ๆ ก็เป็นที่นิยมกันมาก พี่น้องคนไทยเราหลายกลุ่มหลายก๊วน ก็จัดทริปคาราวานรถยนต์เข้าไปท่องเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านกันมากขึ้นโดยเฉพาะลาวเพราะค่อนข้างไปมาสะดวก วัฒนธรรมและภาษาพูดใกล้เคียงกัน มีความรู้สึกเป็นพี่เป็นน้องใกล้ชิดกันมากกว่าประเทศอื่นๆ

ก่อนที่จะตัดสินใจขับรถเข้าไปเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้าน ก็ควรได้ศึกษาเรียนรู้เส้นทาง การจราจร กฎระเบียบ วัฒนธรรม ในการใช้รถใช้ถนนของประเทศนั้นๆ ไว้ด้วยในประเทศรอบบ้านเราก็มีแต่มาเลเซียเท่านั้นที่ใช้รถพวงมาลัยขวาขับเลนซ้ายเหมือนบ้านเรา ส่วนกัมพูชาและลาวใช้รถพวงมาลัยซ้ายขับเลนขวาแปลกหน่อยก็พม่าที่ส่วนใหญ่กว่าร้อยละ 90 ใช้รถพวงมาลัยขวาแต่ขับเลนขวาซึ่งออกจะยุ่งยากในการขับให้ปลอดภัยพอสมควรถ้าต้องไปขับรถในพม่าก็ควรเพิ่มความระมัดระวังให้มากๆ น้อย

เมื่อตัดสินใจว่าจะขับรถยนต์เข้าไปเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ก็มีสิ่งที่จะต้องเรียนรู้และเตรียมพร้อม รถที่จะนำเข้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านจะต้องไม่ค้างชำระภาษีรถประจำปี และหากติด



ไฟแนนซ์ต้องมีหนังสือยินยอมของไฟแนนซ์ให้นำรถออกนอกประเทศได้ สำหรับในเรื่องของเอกสารที่จะเป็นหลักฐานแสดงตัวตนท่านและรถยนต์ของท่านต่อเจ้าหน้าที่ของประเทศนั้นๆ ได้แก่

- หนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ หรือ พาสปอร์ตรถเล่มสีม่วง เครื่องหมายแสดงประเทศหรือ สติกเกอร์ ตัว T
- หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ
- ใบอนุญาตขับรถที่เป็นภาษาอังกฤษ หรือ Smart Card
- แผ่นป้ายทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษ
- ใบคู่มือจดทะเบียนรถหรือเล่มทะเบียนรถฉบับตัวจริง
- พาสปอร์ตหรือหนังสือเดินทางระหว่างประเทศ ที่มีอายุเหลือไม่น้อยกว่า 6 เดือน



ในการขอหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ เครื่องหมายแสดงประเทศ หนังสือรับรองการตรวจสภาพรถ ใบอนุญาตขับรถ Smart Card ที่เป็นภาษาอังกฤษ ท่านสามารถยื่นขอได้ที่สำนักงานขนส่งทุกแห่งทั่วประเทศ ส่วน แผ่นป้ายทะเบียนรถที่เป็นภาษาอังกฤษจะยื่นขอได้เฉพาะที่สำนักงานขนส่งที่รถของท่านจดทะเบียนไว้เท่านั้น สำหรับเอกสารหลักฐานที่ใช้ประกอบการยื่นขอเอกสารดังกล่าวที่ท่านต้องเตรียมไปให้ครบถ้วนได้แก่ สำเนาใบคู่มือจดทะเบียนรถ บัตรประจำตัวประชาชนของเจ้าของรถหรือผู้ครอบครองรถที่มีชื่อในเล่มทะเบียนหรือสำเนาหนังสือรับรองการจดทะเบียนนิติบุคคลในกรณีที่เป็นรถนิติบุคคล และถ้าไม่ได้อ้างอิงก็ต้องทำหนังสือมอบอำนาจพร้อมสำเนาบัตรประจำตัวประชาชนทั้งของท่านที่เป็นเจ้าของรถและของผู้ที่ท่านมอบหมายให้ไปทำด้วย นอกจากนี้ ให้นำรถคันที่ท่านต้องการนำไปยังประเทศเพื่อนบ้านไปเข้ารับการตรวจสภาพด้วย

เมื่อไปถึงสำนักงานขนส่งให้ไปติดต่อที่ฝ่ายทะเบียนรถเขียนใบคำร้องขออนุญาตพาหนะออกนอกราชอาณาจักร จากนั้นฝ่าย

ทะเบียนรถจะให้ท่านนำรถไปตรวจสภาพกับฝ่ายตรวจสภาพรถภายในสำนักงานขนส่ง เสร็จแล้วก็นำเอกสารที่ฝ่ายตรวจสภาพรถลงบันทึกรับรองให้กลับไปให้ฝ่ายทะเบียนรถอีกครั้ง แล้วรอการดำเนินการทางเอกสาร ซึ่งท่านจะได้รับหนังสืออนุญาตระหว่างประเทศ หรือ พาสปอร์ตรถเล่มสีม่วง ค่าธรรมเนียม 50 บาท พร้อมป้ายเครื่องหมายแสดงประเทศหรือสติ๊กเกอร์รูปตัว T (Thailand) 2 แผ่นให้ท่านติดไว้ที่กระจกรถด้านหน้า และด้านหลังเมื่อวิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถภายในวันเดียว ส่วนป้ายทะเบียนรถภาษาอังกฤษซึ่งมีค่าธรรมเนียม 200 บาท ท่านจะได้รับป้ายนับจากวันที่ยื่นเรื่องประมาณ 15 วัน ให้ท่านติดสวมทับป้ายทะเบียนรถภาษาไทยเวลาวิ่งในประเทศเพื่อนบ้าน แต่ถ้ากลับเข้าประเทศไทยแล้วก็ต้องถอดเก็บขึ้นใช้ป้ายทะเบียนรถภาษาไทยให้ถูกต้อง มิฉะนั้นเจ้าหน้าที่ตำรวจเรียกจับปรับได้

สำหรับการทำใบอนุญาตขับรถแบบ Smart Card เข้าใจว่าคนรุ่นใหม่คงมีกันหมดแล้วยกเว้นผู้ที่มีใบอนุญาตขับรถแบบดั้งเดิมที่

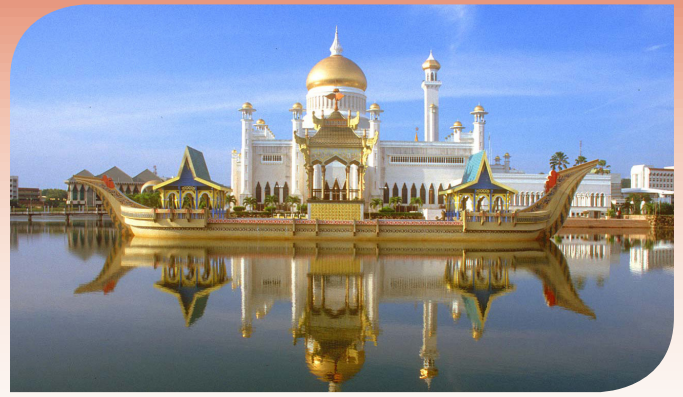


เป็นกระดาษ ซึ่งจะไม่มียกแม่เหล็กสำหรับเก็บข้อมูลท่านต้องเปลี่ยนเป็นแบบ Smart Card ที่มีภาษาอังกฤษกำกับถึงจะนำไปใช้ชั้บรถในประเทศอาเซียนทั้ง 10 ประเทศได้ค่าธรรมเนียมในการขอเปลี่ยนเป็น Smart Card รวมค่าถ่ายรูปด้วยฉบับละ 205 บาท วันหมดอายุยึดตามวันที่ในใบชั้บที่ฉบับเดิมถ้าท่านได้ใบชั้บที่แบบตลอดชีพ Smart Card ก็จะมีอายุตลอดชีพด้วยเช่นกัน แต่ถ้าท่านคิดที่จะไปชั้บรถเที่ยวในประเทศอื่นนอกเหนือจากประเทศอาเซียน ท่านต้องทำใบอนุญาตชั้บที่รถสากล จะเป็นรูปเล่มคล้ายพาสปอร์ตรถ ค่าธรรมเนียม 505 บาท ต่ออายุปีต่อปี ซึ่งต้องใช้เอกสารเพิ่มเติมนอกเหนือจากบัตรประจำตัวประชาชนใบอนุญาตชั้บรถที่มีอายุ 5 ปี หรือตลอดชีพแล้ว โดยต้องมีสำเนาพาสปอร์ตหรือหนังสือเดินทางระหว่างประเทศ พร้อมรูปถ่ายขนาด 2 นิ้ว จำนวน 2 รูปด้วย แต่ก็มีพิเศษกว่าใบอนุญาตชั้บรถสากลแทนได้

เมื่อเอกสารรถและใบอนุญาตชั้บรถครบถ้วน ก่อนถึงวันเดินทางท่านควรเตรียมพร้อมสภาพตัวรถให้พร้อมรับการเดินทางไกล ตรวจสอบทุกระบบให้มั่นใจว่าทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ หากไม่

สมบูรณ์ ไปเกราะหว่างเดินทางอยู่ในประเทศเพื่อนบ้าน คงยุ่งยาก วุ่นวายและเสียค่าใช้จ่ายสูงเกินความเป็นจริง ชั้บรถเที่ยวครั้งนี้อาจไม่สนุกสนานอย่างที่ตั้งใจไว้ เผลอ ๆ อาจได้อุบัติเหตุเป็นของแถมกลับประเทศไทย

อีกสิ่งที่สำคัญคือท่านต้องค้นคว้าหาข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับการเดินทางไปเที่ยวในประเทศเพื่อนบ้านให้มากที่สุด ศึกษาเส้นทางที่ต้องวิ่งผ่าน สภาพเส้นทางเป็นแบบไหน รถของท่านสามารถวิ่งผ่านหรือลุยได้มากน้อยแค่ไหน เพราะในบางประเทศยังมีถนนที่เป็นทางดินลูกรัง เป็นหลุมเป็นบ่อรถประเภทออฟโรดเท่านั้นถึงจะเอาอยู่ และยังรวมถึงสถานที่พัก โรงแรม บั้มน้ำมัน บั้มแก๊ส หาข้อมูลเตรียมแผนเดินทางให้ดี ศึกษากฎหมายที่เกี่ยวข้องและขั้นตอนดำเนินการที่ด่านตรวจคนเข้าเมือง ทั้งฝั่งประเทศไทยและฝั่งประเทศเพื่อนบ้านให้เข้าใจ จะได้ปฏิบัติได้ถูกต้องและไม่เสียเวลาโดยไม่จำเป็น ซึ่งส่วนใหญ่จะมีเอกสารหลัก ๆ ที่ต้องกรอกรายละเอียดเกี่ยวกับยานพาหนะ บั้บชั้บคนประจำยานพาหนะ และบางประเทศต้องทำประกันภัยด้วย



เกร็ดความรู้สำหรับการขับขี่รถ ในประเทศเพื่อนบ้าน

ลาว

- บั๊มน้ำมันยังไม่มีการใช้โซฮอล์ หรือ ก๊าซ LPG , NGV ให้บริการ
- รถห้ามติดตั้งไฟสปอร์ตเพิ่มเติม ยกเว้นสปอร์ตไลท์ตัดหมอกซึ่งเป็นอุปกรณ์มาตรฐานที่ติดตั้งมากับรถจากโรงงานผู้ผลิต
- ในกรณีเกิดอุบัติเหตุเฉี่ยวชนกับรถขนาดเล็กกว่า กฎหมายลาวจะถือว่ารถที่มีขนาดใหญ่เป็นฝ่ายผิดเสมอ

กัมพูชา

- ตรวจสอบสภาพของถนน รายละเอียดการเดินทาง และความปลอดภัยของสถานที่ที่จะไปให้ดี

พม่า

- บางพื้นที่ที่มีการจำกัดเขตสำหรับชาวต่างชาติและบางพื้นที่ต้องผ่านระบบการจัดการอนุญาตของรัฐ
- ระบบการจราจรซับซ้อนด้านขวา ต้องเพิ่มความระมัดระวังในการขับรถข้ามถนนและเดินเท้าให้มาก

มาเลเซีย

- รถที่จะเข้ามาเลเซียทุกคันต้องมีไฟเบรก ดวงที่สาม
- ฟิล์มกรองแสงต้องไม่เกิน 60 %



รอบรู้ สนข.





ประมวลภาพกิจกรรม “โครงการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ประจำปี 2557”

ณ ไทยไดมอนด์แลนด์ แก่งกระจาน คันทรีคลับรีสอร์ท จังหวัดเพชรบุรี นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผอ.สนข. เป็นประธานในพิธีเปิด โครงการฝึกอบรมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติงานของข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ประจำปี 2557 โดยได้ร่วมกันสร้างฝายชะลอน้ำ ณ บ้านพุทธสวรรค์ อ.แก่งกระจาน จ.เพชรบุรี และได้ร่วมแสดงมุทิตาจิตพร้อมมอบของที่ระลึกให้แก่ นายชาญชัย สุวิสุทธะกุล รองปลัดกระทรวงคมนาคม ที่จะเกษียณอายุราชการในปี 2557 พร้อมคณะผู้บริหาร ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. โดยบรรยากาศเป็นไปด้วยความอบอุ่นและความสนุกสนาน

ปีใหม่ ทำชีวิตใหม่

“ชีวิตก็เป็นอมตะ”

การที่จะมีความสุขแท้จริงนั้น มิใช่อยู่ที่การปรารถนาแล้วได้สมปรารถนาทุกอย่าง หากเป็นเช่นนั้นไม่แต่อยู่ที่ว่าเราทำอย่างไรจะรู้จักว่าสมควรแก่ความปรารถนาของเราแล้วทำให้ได้อยู่ได้เป็นสุข ทำจิตใจของเราให้เป็นสุขได้ อันนั้นก็จะทำให้ได้ความสุขที่แท้จริง ความสุขแท้มิใช่อยู่ที่การสนองความปรารถนาเรื่อยไปที่ไม่จบสิ้น อีกประการหนึ่งที่ง่าย ๆ ก็คือ ให้มีความปรารถนาที่ชอบธรรม เอาธรรมะมาเป็นเครื่องจำกัดความปรารถนา คือ มนุษย์ปรารถนาสิ่งใหม่เข้ามาอยู่เรื่อย ๆ ก็จะต้องรู้จักปฏิบัติให้ถูกต้องต่อเรื่องความใหม่และความเก่า ความใหม่บางทีเราก็ไม่อาจจะได้เรื่อยไปยกตัวอย่างง่าย ๆ ร่างกายของเรา เราไม่สามารถจะให้เป็นร่างกายที่ใหม่ได้ตลอดเวลา เมื่อวันเวลาล่วงผ่าน มันก็เป็นไปตามธรรมชาติ ตอนแรกก็ต้องมีการเจริญเติบโตขึ้นไป เมื่อเติบโตขึ้นสู่วัยหนุ่มสาวแล้ว ต่อจากนั้นก็ต้องมีความชราเข้ามาเบียดเบียนครอบงำร่างกายของเราก็เสื่อมโทรมลงไป ทีนี้ถ้าเราปรับใจไม่ได้เราต้องการแต่ความใหม่เรื่อยไป ก็เกิดอาการขัดแย้งกับความปรารถนา เพราะคนเราไม่อาจจะได้ใหม่เรื่อยไป แต่จะต้องเจอกับเก่าด้วย เพราะมีสิ่งที่จำเป็นจะต้องเก่า และสิ่งใหม่

ที่มีก็ต้องกลายเป็นเก่า นอกจากนั้นก็มีสิ่งเก่าที่เราจะต้องเข้าไปเกี่ยวข้อง เพราะเราอยู่ในโลก

โลกนี้เป็นเรื่องของสังขาร สังขารนั้นมีหลักธรรมดาว่า ย่อมเป็นไปตามกฎของพระไตรลักษณ์ คือ มีความไม่เที่ยง เป็นทุกข์ เป็นอนัตตา ต้องเปลี่ยนแปลง มีความเกิดขึ้น ตั้งอยู่ดับไป ใหม่แล้วก็กลายเป็นเก่าเมื่อเราจำเป็นต้องประสบพบกับสิ่งที่เก่า เราจะทำอย่างไร ความเก่า-ใหม่ที่แท้จริงอยู่ที่ไหนความเก่าที่เป็นสภาวะตามธรรมชาติของสังขารนี้ ก็อย่างหนึ่ง แต่ความเก่าความใหม่ที่มีผลต่อจิตใจของเรานี้ อยู่ที่จิตใจของเรานี้เองแท้ ๆ

ถ้าเรามีความรู้สึกหดหู่ ใจคอไม่สบาย จิตใจว่าเหวหงอยเหงา ก็เป็นลักษณะของจิตใจที่เก่า ถ้าเป็นจิตใจที่สดชื่น เบิกบานมองใส อันนี้ก็จิตใจที่ใหม่

ถ้ารู้หลักนี้แล้ว เราก็ทำความใหม่ให้เกิดขึ้นได้เสมอ คือทำใจของเราให้ใหม่อยู่เสมอ เพราะฉะนั้น สิ่งทั้งหลายจะเก่าก็ไม่มีปัญหาอะไรมาก ถ้าเรารู้จักทำใจของเราให้ใหม่อยู่เสมอแม้แต่การที่เราเรามากำหนดกันว่า ให้มีปีใหม่ ทั้งๆที่วันเดือน ปี ก็หมุนเวียนอยู่ธรรมดาอย่างนั้น มันก็เป็นอุบายอย่าง

หนึ่งของชาวโลก ที่จะทำจิตใจของตนให้เบิกบานผ่องใส มีความร่าเริง เมื่อมองลึกลงไปก็จะเห็นว่า ที่ชาวโลกเขามีความเบิกบานผ่องใสสดชื่นนั้น เป็นด้วยอะไร ก็เป็นด้วยจิตใจของเขาเอง ไม่ใช่เป็นเพราะวันเก่าวันใหม่อะไรจริงเลย

• **จิตใจใหม่สดใส เพราะมีธรรมคำช้อยู่ข้างใน**

ความใหม่ที่เป็นของประณีตก็คือ เวลาขึ้นปีใหม่ ซึ่งเป็นวันที่เรากำหนดกันว่า เป็นสิริมงคลนั้น คนมาแสดงความรักความปรารถนาดีต่อกัน มีไมตรีจิตมิตรภาพอย่างพ่อแม่ก็แสดงเมตตาต่อลูก คนทั้งหลายก็ไปแสดงความเคารพนับถือกัน ส่งความสุขให้แก่กันในปีใหม่ ส่งบัตรอวยพร แสดงความปรารถนาดี คนที่รับก็มีความสุขสดชื่นขึ้นมาจากไมตรีจิตมิตรภาพความปรารถนาดีของผู้อื่นทั้งหมดนี้แสดงว่า ความใหม่ที่มีผลต่อจิตใจอย่างแท้จริง ก็เป็นเรื่องของธรรมะนั่นเอง ความรักความปรารถนาดีต่อกัน หรือไมตรีจิตมิตรภาพนั้นเป็นธรรมอย่างหนึ่ง ธรรมะทำให้จิตใจสดชื่นเบิกบานผ่องใส แล้วความใหม่ก็เกิดขึ้น

ผู้ที่รู้เข้าใจอย่างนี้แล้ว ก็ไม่ต้องรอวันเวลาที่เป็นเรื่องสมมติในทางโลกมาช่วยให้เกิดความใหม่ แต่สามารถเอาธรรมะมาใช้ทำจิตใจของตนให้ใหม่ได้เสมอไปตลอดกาล เมื่อรู้หลักอย่างนี้แล้ว ก็ปฏิบัติธรรม เช่น เมตตา(ความรักความปรารถนาดี) ศรัทธา (ความเชื่อความเลื่อมใสในพระรัตนตรัย) ธรรมเหล่านี้เกิดขึ้นในจิตใจเมื่อไร ก็มีความสุขสดชื่นเบิกบานเมื่อนั้น แล้วก็จะมีความสุขใหม่อยู่เสมอ

• **ใหม่แก่คือธรรม ก็พ้นเก่าพ้นใหม่ เป็นอมตะก็ใหม่แก่ตลอดไป**

ธรรมะที่ว่าใหม่อยู่เสมอ นั่น ว่าที่จริงแล้วคือไม่ขึ้นต่อกาลเวลานั่นเอง ความจริงนั้นธรรมะไม่มีเก่าไม่มีใหม่ เป็นของที่คงอยู่อย่างเดิมตลอดเวลา มีพุทธภาษิตบทหนึ่งว่า **ชีวันติ เว ราชธรา สุจิตตา** ราชธที่ตกแต่งประดับประดาอย่างดี ก็ยังมีวันเก่าคร่ำคร่าไป แต่ **สตถุจ ธมฺโม น ชรฺ อูเปติ** ธรรมะของสัตบุรุษทั้งหลายไม่แก่ชราเลย ธรรมะคือหลักความจริง ความจริงเป็นสิ่งที่ เป็นสิ่งที่ไม่ตาย ไม่รู้จักเก่า และเมื่อไม่เก่า ก็ไม่ใหม่ด้วย เป็นความจริงอยู่อย่างนั้นความตึงามก็เช่นเดียวกัน เราประพุดเมื่อใด ก็เป็นความตึงามเมื่อนั้น เพราะฉะนั้น ธรรมะนี้เป็นสิ่งที่ไม่มีเก่า-ไม่มีใหม่ เป็นความจริงที่ดำรงอยู่ตลอดไป

เราทั้งหลายที่ต้องการให้ตนพ้นจากการครอบงำของกาลเวลาที่ว่าจะเก่าจะใหม่นั้น ก็นำเอาธรรมะเข้ามา



ไว้ในจิตใจของตน ประพุดปฏิบัติตามธรรมะแล้ว ก็จะไม่มีความใหม่ความเก่า แต่จะกลายเป็นอมตะ กลายเป็นไม่ตาย

ชีวิตของเราจะไม่ตาย ด้วยรู้เท่าทันสิ่งทั้งหลาย เหมือนคนที่อยู่เหนือกาลเวลา ไม่มีความเก่าไม่มีความใหม่ กาลเวลาไม่สามารถครอบงำจิตใจของเขาได้ จิตใจของเขาเป็นอิสระหลุดพ้น เพราะปราศจากกิเลส เพราะปราศจากความครอบงำของกาลเวลา ดังที่กล่าวมาแล้ว

เพราะฉะนั้น พุทธศาสนิกชนทั้งหลาย สามารถถือเอาประโยชน์จากเรื่องความเก่าความใหม่ของกาลเวลาได้ทั้งในแง่ที่ว่า **หนึ่ง** ทำตัวเองให้เป็นคนใหม่อยู่ตลอดเวลา ด้วยการมีจิตใจที่สะอาดบริสุทธิ์ผ่องใสเบิกบาน

สอง ทำชีวิตของตนให้เป็นอมตะ เป็นชีวิตที่ไม่ตาย ด้วยการเอาธรรมะที่เป็นสิ่งอันไม่ตาย ที่ไม่ขึ้นต่อกาลเวลานั้น เข้ามาไว้ในจิตใจและการประพุดปฏิบัติของตน



คุณของพรธรรมอย่างหนึ่งนั้น ท่านระบุว่า **“อภาลิโก”** แปลว่าไม่ขึ้นต่อกาลเวลา คือ ไม่ว่าจะประพฤติเวลาใดก็ตาม ก็เกิดผลดีเวลานั้น

เมตตาธรรม ความรักความปรารถนาดี เรานำเข้ามาใส่ไว้ในใจเวลาใด เวลานั้นจิตใจของเราก็สดชื่นเบิกบาน เป็นจิตใจที่ดีงาม

ศรัทธา เราปลูกฝังขึ้นไว้ในใจ นึกถึงพระพุทธเจ้า นึกถึงพระรัตนตรัย นึกถึงบุญกุศลขึ้นมาเวลาใด จิตใจของเราก็ผ่องใสมีพลังขึ้นมาในเวลานั้น

สติ เกิดขึ้นในใจเวลาใด ใจของเราก็มีหลัก สามารถยังหยุดจากความชั่วร้ายทั้งหลายได้ และหันไปหยิบยกเอาสิ่งที่ดีงามขึ้นมาคิดมาทำ

ปัญญา เกิดขึ้นในใจเวลาใด เวลานั้นจิตใจของเราก็สว่างโล่ง รู้เห็น เข้าใจเท่าทันสิ่งทั้งหลายตามความเป็นจริง รู้ทิศทางที่จะเดินหน้าไป

เพราะฉะนั้น ธรรมะจึงเป็นอภาลิโก แปลว่าไม่ขึ้นต่อกาลเวลา และก็ทำให้เป็นอมตะด้วย นี่คือหลักที่จะทำให้พุทธศาสนิกชนได้ประโยชน์จากเรื่องกาลเวลาและความเก่าใหม่นั้น

(เรียบเรียงจากส่วนหนึ่งของหนังสือเรื่องกาลเวลา)

(จาก นิตยสารธรรมลีลา ฉบับที่ 145 มกราคม 2556 โดย พระพรหมคุณาภรณ์(ป.อ.ปยุตฺโต) วัดญาณเวศกวัน จ.นครปฐม)

มีมากกว่าที่คิด



“ธรรมชาติน่ายล ภูมิพลเขื่อนใหญ่ พระเจ้านาคเกรียงไกร เมืองไม้และป่างาม”

เมืองตากในอดีตเป็นเมืองที่มีชาวมอญอยู่มาก่อน ดั้งเดิม หลักฐานศิลปมอญปรากฏอยู่ที่อำเภอบ้านตาก มีประวัติความเป็นมาเก่าแก่ และเป็นหนึ่งในหัวเมืองที่มีอายุชั้ยเกินกว่าสองพันปีขึ้นไป เมื่อมีการอพยพของชนชาติไทยจากลุ่มน้ำแยงซีเกียงตอนใต้ ลงมาตามแนวลำน้ำตาง (ลำน้ำสาละวิน) มีพวกหนึ่งได้ข้ามลำน้ำสาละวิน ผ่านลุ่มน้ำเมยหรือแม่น้ำตองยิ่นเข้ามาทางช่องเขาด้านอำเภอแม่สอดและมาถึงบริเวณที่ปัจจุบันเรียกว่า “เมืองตาก” ผู้นำกลุ่มคนไทยที่อพยพมาตั้งถิ่นฐานที่เมืองตากในยุคนั้น ได้ตั้งตนเป็นกษัตริย์ปกครองสืบทอดต่อเนื่องกันมาจนถึงปี พ.ศ. 560 รัชสมัยพระเจ้าสักดำ ซึ่งเป็นกษัตริย์เมืองตากที่ยิ่งใหญ่มาก มีอาณาเขตที่อยู่ในอำนาจแผ่ไปจนจรดทะเลอันดามันดั่งมีบันทึกในพงศาวดารเหนือกล่าวว่าในรัชสมัยพระเจ้าสักดำนั้นเมืองตากมีการค้าขายกับเมืองอินเดียด้วย

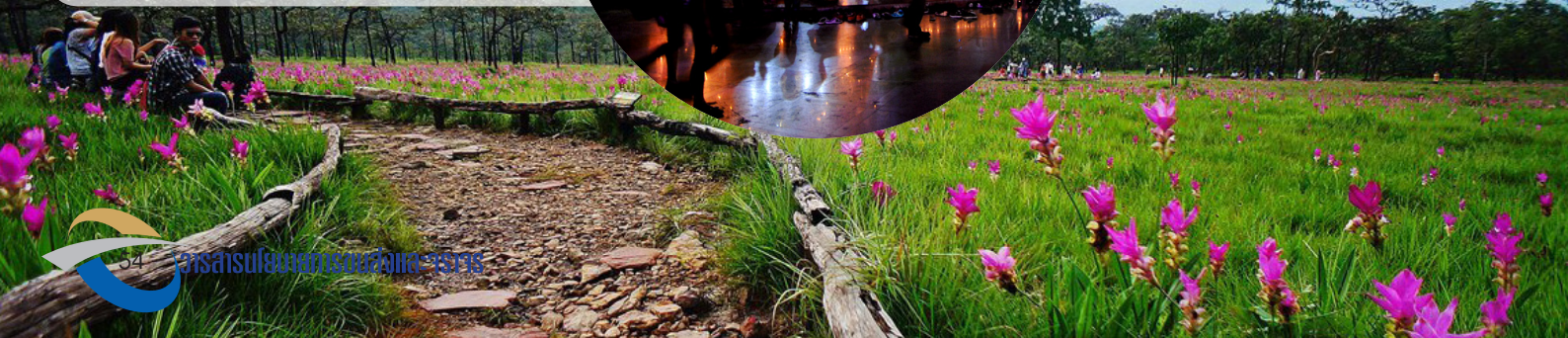
เมืองตาก เป็นจังหวัดที่อยู่ทางภาคเหนือตอนล่าง มีชื่อเดิมว่า “เมืองระแหง” ในอดีตเป็นเมืองที่มีชาวมอญอาศัยอยู่มาก่อน ดั้งเดิมหลักฐานศิลปมอญปรากฏอยู่ ตัวเมืองเดิมตั้งอยู่ที่อำเภอบ้านตาก เมืองนี้สร้างขึ้นก่อนสมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี ต่อมาเมื่อได้สถาปนากรุงสุโขทัยเป็นราชธานีแล้ว เมืองตากมีฐานะเป็นเมืองหน้าด่านที่สำคัญด้านฝั่งตะวันตก และยังเป็นเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับพระมหाराชในอดีตถึง 4 พระองค์ ที่เสด็จมาชุมนุมกองทัพ ณ ดินแดนเมืองตากแห่งนี้ ได้แก่ พ่อขุนรามคำแหงมหาราช สมเด็จพระนเรศวรมหาราช สมเด็จพระนารายณ์มหาราช และสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช ในสมัยกรุงรัตนโกสินทร์พระบาทสมเด็จพระพุทธเลิศหล้านภาลัยได้โปรดเกล้าฯ ให้ย้ายตัวเมืองตากจากฝั่งขวา ของแม่น้ำปิงมายังฝั่งซ้ายบริเวณตำบลบ้านระแหงจนกระทั่งทุกวันนี้

ตาก อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ ประมาณ 426 กิโลเมตร มีเนื้อที่ 10,254,156 ไร่ สภาพภูมิประเทศโดยทั่วไปเป็น ภูเขาและป่าไม้ เป็นจังหวัดที่มีอุทยานแห่งชาติหลายแห่งที่ยังคงความสมบูรณ์ของป่า และธรรมชาติ อาทิ อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช อุทยานแห่งชาติแม่เมย อุทยานแห่งชาติลานสาง และอุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ ตลอดจนมีน้ำตกที่นักท่องเที่ยวรักการผจญภัย และนิยมการล่องแก่งต้องมาเยือนสักครั้ง คือ น้ำตกทีลอซู และน้ำตกทีลอเร นอกจากนี้ความสวยงามตามธรรมชาติแล้ว ยังเป็นจังหวัดที่มีผลผลิตทางการเกษตรที่ขึ้นชื่อทั้งดอกไม้และผลไม้ โดยเฉพาะทับทิม ซึ่งเป็นพันธุ์ที่มีผลใหญ่ และกำลังได้รับความนิยมมาก

จังหวัดตาก เป็นจังหวัดในภาคตะวันตกหรือบางแห่งจัดอยู่ในภาคเหนือตอนล่างของไทย มีพื้นที่มากเป็นอันดับ 4 ของประเทศ แต่มีประชากรเบาบางที่สุดเป็นอันดับ 2 ของประเทศ นับเป็นจังหวัดชายแดนที่สำคัญอีกจังหวัดหนึ่งของไทย มีประวัติศาสตร์เก่าแก่นับแต่สมัยกรุงสุโขทัย ทั้งยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่งดงามหลายแห่งด้วย นอกจากนี้จังหวัดตากยังเป็นจังหวัดที่มีอาณาเขตติดต่อกับจังหวัดอื่น ๆ มากที่สุดในประเทศไทย โดยมีอาณาเขตติดต่อกับ 9 จังหวัด ซึ่งประกอบไปด้วย จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดเชียงใหม่ จังหวัดลำพูน จังหวัดลำปาง จังหวัดสุโขทัย จังหวัดกำแพงเพชร จังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดอุทัยธานี และจังหวัดกาญจนบุรี พร้อมทั้งกันนี้ ยังมีอาณาเขตติดกับประเทศเพื่อนบ้าน อย่างพม่า ซึ่งมีแค่แม่น้ำเมย กั้นขวางอยู่เป็นเส้นแบ่งเท่านั้น จังหวัดตาก เป็นจังหวัดที่มีเรื่องราวเกี่ยวกับประวัติศาสตร์มากมาย ส่วนใหญ่พื้นที่ของจังหวัดตกเป็นภูเขา มีพื้นที่ป่ามากมาย นอกจากนี้ ยังมีสถานที่น่าท่องเที่ยวที่น่าสนใจอีกมากมายหลายแห่ง

สถานที่ท่องเที่ยว

- อุทยานแห่งชาติลานสาง
- น้ำตกทีลอซู
- เจดีย์ยุทธหัตถีพ่อขุนรามคำแหง
- ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสิน
- วนอุทยานแห่งชาติเขาพระบาท
- น้ำพุร้อนแม่กาษา
- ถ้ำแม่อุสุ
- ดอยสอยมาลัย
- วัดดอนแก้ว
- ศาลเจ้าพ่อพระวอ
- เมืองเก่าท่าสองยาง
- อุทยานประวัติศาสตร์เมืองตากเก่า
- น้ำพุร้อนห้วยน้ำหนัก
- ไร่กุหลาบ
- วัดมงคลคีรีเขต
- พระธาตุหินกิวที่ดอยดินจี่
- วัดพระบรมธาตุบ้านตาก
- คอกช้างเผือก
- วัดดอยข่อยเขาแก้ว
- ศาลสมเด็จพระนเรศวร
- ศาลเจ้าพ่อขุนสามชน
- วัดชุมพลคีรี
- เนินพิศวง
- วัดพระพุทธบาทดอยโหล่น
- เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าทุ่งใหญ่นเรศวร
- อุทยานแห่งชาติขุนพะวอ
- อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช
- อุทยานแห่งชาติน้ำตกพาเจริญ
- อุทยานแห่งชาติแม่เมย
- อุทยานแห่งชาติคลองวังเจ้า
- เขื่อนภูมิพล



การ์ตูนรณรงค์วินัยจราจร ๓๐๓ สวัสดิ์ปีใหม่ 2558

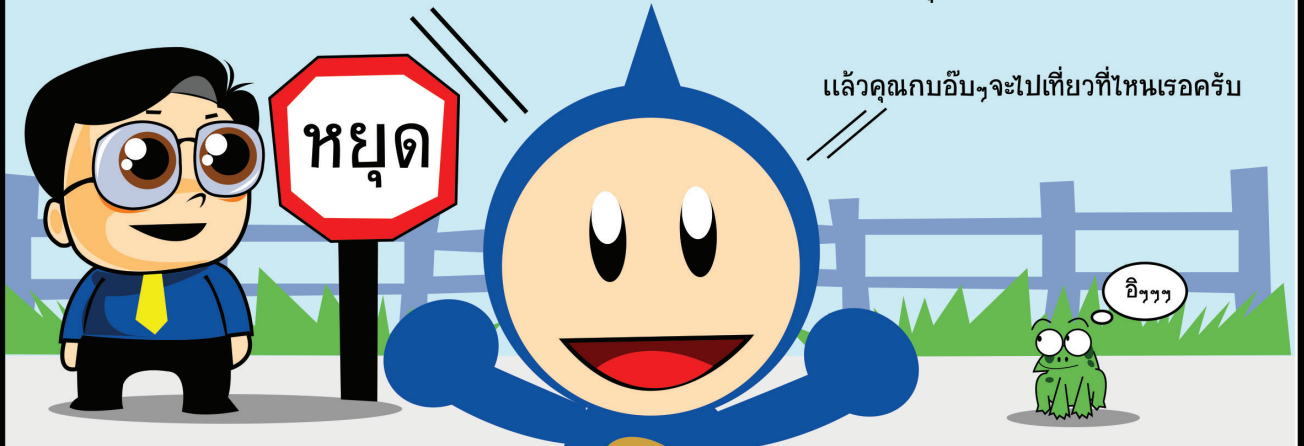
สวัสดิ์ดีปีใหม่ครับผู้อ่านทุกท่าน ผมมีสเตอร์ ส่นข.
มาพร้อมกับความห่วงใยและปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม



ช่วงปีใหม่นี้การเดินทางกลับบ้าน
หรือไปเที่ยวเนี่ยการจราจรหนาแน่นมาก
ต้องเตรียมตัว เตรียมรถกันให้พร้อมนะครับ

จะเตรียมยังไงล่ะ

ไม่อยากเลยครับนายกบอ๊ပ်..เพียงแต่ทุกคนมีวินัย เคารพกฎจราจร มีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง
เพียงเท่านี้เองล่ะครับ..โดยสอดคล้องปฎิญญามอสโคว์ที่ให้ ปี 2554 ถึง ปี2563
เป็น"ทศวรรษแห่งความปลอดภัยบนถนน" ดังนั้นคนไทยจะมีแต่ความสุขและปลอดภัยยิ่งงล่ะครับ



แล้วคุณกบอ๊ပ်จะไปเที่ยวที่ไหนเรอครับ

อึ๊ววว

อ้อ..แล้วอย่าลืมคาดเข็มขัดนิรภัย ตี๋มไม่ขับ ขับไม่โทร ง่วงไม่ฝืน ด้วยนะครับ
รับรอง ปลอดภัยแน่นอน สู้ท้ายนี้สวัสดิ์ดีปีใหม่ 2558 ครับผมมมมม...



Let's Go!

มีสเตอร์ ส่นข.ไปไหน
กบอ๊ပ်ก็จะตามไปทุกที ฮ่าๆวววว

ไปกันให้สิ้ง

โดย:จ๊มแจง

