

โครงการศึกษา การจัดเก็บค่าผ่านทาง รองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน



กระทรวงคมนาคม



สำนักนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร



บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่น จำกัด



บริษัท สแตรทีจีวัน อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด

รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)

19 กรกฎาคม 2560



หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

สรุประยะเวลาสัญญาการศึกษาโครงการ

1

2

3

4



บริษัท ทีเอ็ม คอนซัลติ้ง เอนจิเนียริง
แอนด์ แมเนจเม้นท์ จำกัด



บริษัท ดาวฤกษ์ คอมมูนิเคชั่นส์ จำกัด



บริษัท สแตรทิจีวัน อินเทอร์เน็ตเนชั่นแนล จำกัด





วัตถุประสงค์ของโครงการ

1

เพื่อศึกษา
พฤติกรรมและ
คาดการณ์ปริมาณ
การขนส่งข้าม
พรมแดนที่จะ
เกิดขึ้นในอนาคต

2

เพื่อวิเคราะห์
ประเมินผลกระทบ
การขนส่งข้าม
พรมแดนที่มีต่อ
ประเทศไทย
โดยเฉพาะบริบท
ภาคการขนส่ง ซึ่ง
รวมถึงด้านการ
บำรุงรักษาทาง
ผลกระทบด้าน
สิ่งแวดล้อม และ
ความปลอดภัย

3

เพื่อศึกษาความ
เหมาะสมทาง
เศรษฐกิจ สังคม
และสิ่งแวดล้อม
เพื่อการจัดเก็บค่า
ผ่านทางและใช้ทาง
สำหรับการขนส่ง
ข้ามพรมแดน

4

เพื่อวิเคราะห์
ทางเลือกในการ
บริหารจัดการ
แนวทาง วิธีการ
เพื่อควบคุมกำกับ
ดูแลการขนส่งข้าม
พรมแดนและ
ผลกระทบที่คาดว่าจะ
เกิดขึ้น

5

เสนอแนะนโยบาย
และแผนการ
ปฏิบัติการ (Action
Plan) เพื่อนำแผน
ไปสู่การปฏิบัติ



ผลกระทบและประโยชน์ที่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง



ผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC

ผลกระทบต่อความเสียหายของสภาพถนนและผิวทาง ใช้งบประมาณ
รักษาสภาพถนนเฉลี่ย 15,000 ล้านบาทต่อปี



ผลกระทบจากมลภาวะสิ่งแวดล้อม ต้องเสียค่าฟื้นฟูสภาพแวดล้อม

และค่ารักษาผู้ป่วยที่เกิดจากก๊าซพิษที่ปล่อยออกจากรถประมาณ 250 ล้านบาทต่อปี



ผลกระทบที่เกิดจากความรุนแรงและอุบัติเหตุ ต้องใช้งบประมาณ

ในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้น ประมาณ 2,473 ล้านบาทต่อปี

ที่มา: โครงการศึกษาจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบทางหลวง
เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ของกรมทางหลวง

การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง



ประโยชน์ของการจัดเก็บค่าผ่านทาง

ชดเชยภาระและงบประมาณของภาครัฐที่สูญเสียไปกับการบำรุงรักษาทาง
สร้างจุดติดตามยานพาหนะที่เข้ามาในประเทศ เพื่อป้องกันการก่อการร้าย



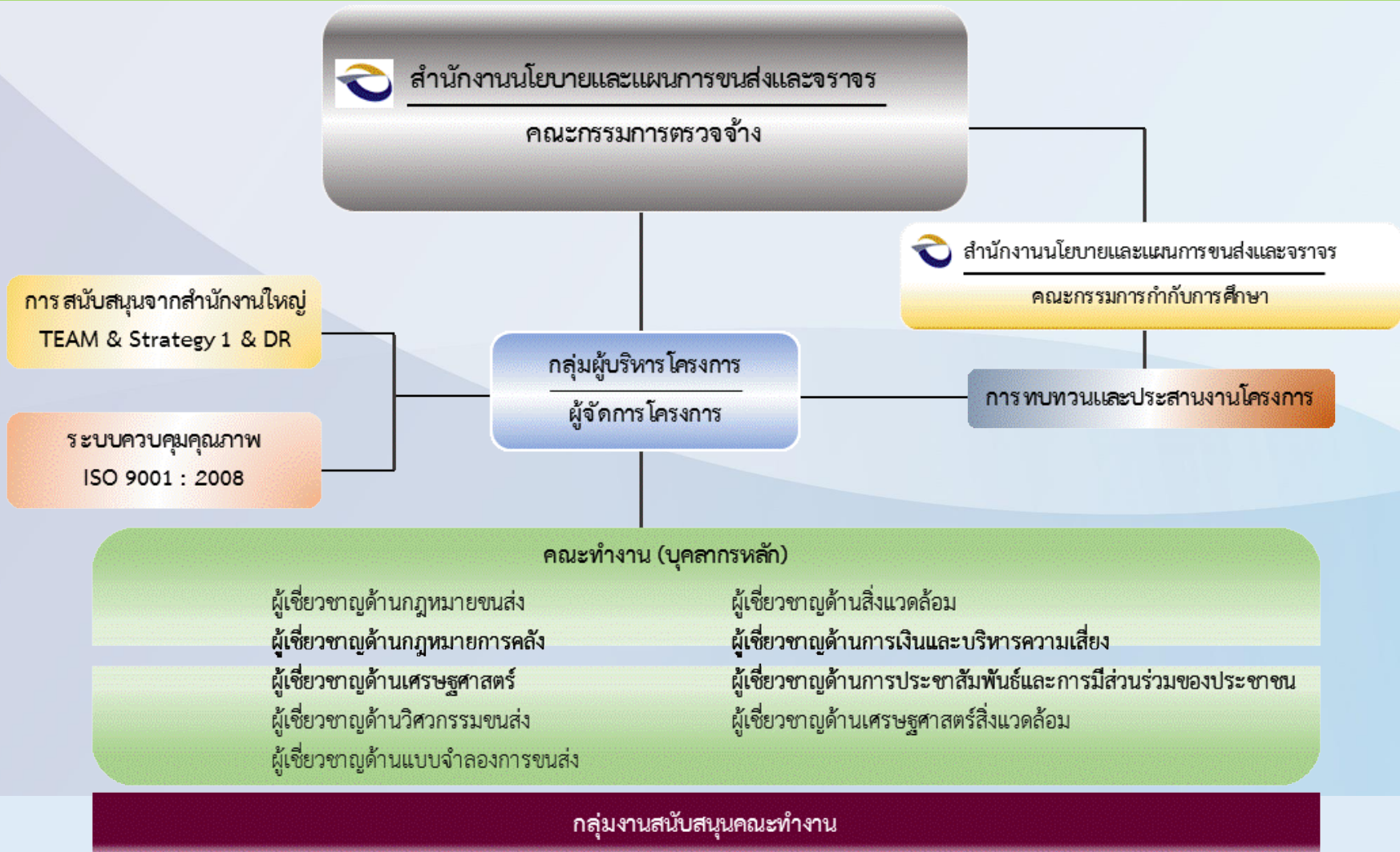
และอาชญากรรมข้ามชาติ



เพิ่มประสิทธิภาพการจากระบบบาราราสู่มาตรฐานระดับสากล

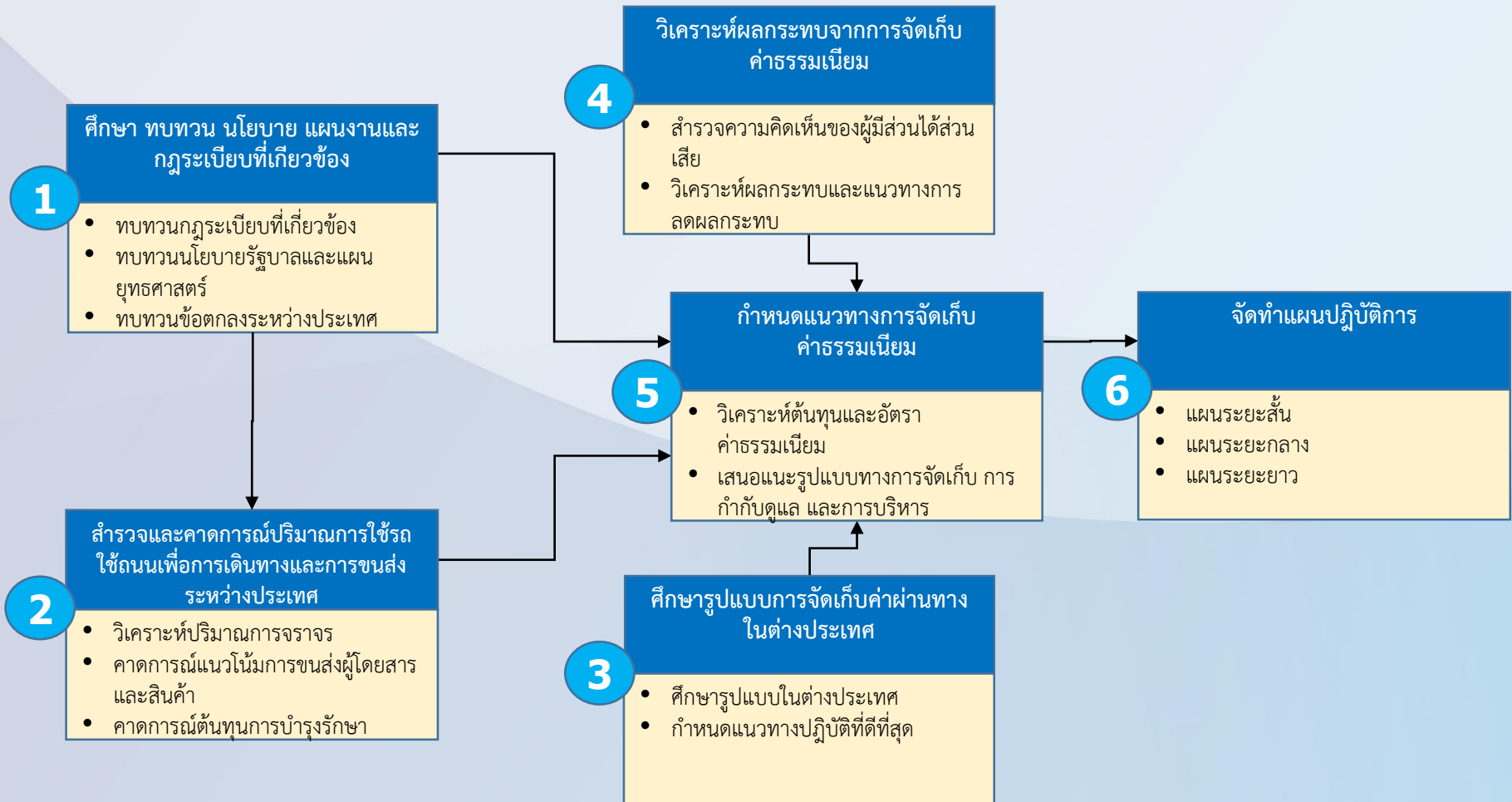


ผังโครงสร้างการบริหารโครงการ





วิธีการศึกษา





แผนงานและสิ่งส่งมอบ



	April				May				Jun				July				Aug				Sep				Oct				Nov			
	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4	w1	w2	w3	w4
1 ทบทวน นโยบาย แผนงาน และกฎระเบียบต่างๆ	█	█	█	█																												
2 ศึกษาสำรวจและวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้าม	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																				
3 กรณีศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																				
4 การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█																
5 กำหนดแนวทางการจัดเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดถนนจากการผ่านทางขนส่งข้ามพรมแดน													█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█				
6 แผนปฏิบัติการ (Action Plan)																					█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█	█
รายงานเบื้องต้น (Inception Report)				★																												
รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)												★												★								
รายงานขั้นกลาง (Interim Report)																																
รายงานข้อเสนอแนะกรณีศึกษาระบบ VEP และ RC ของมาเลเซีย												★																				
ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)																																★
รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)																																★
สัมมนาเพื่อนำโครงการ																●																
Focus Group 4 ครั้ง																																
สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการ																																●



รายละเอียดสิ่งส่งมอบ

ลำดับ	รายงาน / เอกสารประกอบ	ระยะเวลาปฏิบัติงาน (เดือน)									จำนวน (ชุด)	
		1	2	3	4	5	6	7	8		
1	รายงานเบื้องต้น (Inception Report)	★										25
2	รายงานความก้าวหน้า (Progress Report)			★								25
3	รายงานชั้นกลาง (Interim Report)					★						25
4	รายงานข้อเสนอแนะกรณีศึกษาระบบ VEP และ RC ของประเทศมาเลเซีย			★								25
5	ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)							★				25
6	รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)								★			60
7	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาไทย								★			60
8	รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report) ฉบับภาษาอังกฤษ								★			60
9	แผ่นบันทึกข้อมูล (DVD) E-Book								★			10
10	Portable Hard Disk								★			3
11	สื่อประชาสัมพันธ์เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจสาระสำคัญของโครงการ											
11.1	สื่อและบอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ Mobile Unit			▲ ₁		▲ ₂		▲ ₃				3
11.2	เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ			▲ ₁		▲ ₂		▲ ₃				1,200
11.3	วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา											
	- ชุดที่ 1 ใช้ประกอบการสัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ			■								1
	- ชุดที่ 2 ใช้ประกอบการสัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการ							■				1
11.4	Websit ประชาสัมพันธ์โครงการ	★										1
12	เอกสารสรุปผลการสัมมนา											
	- ชุดที่ 1 สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการ			■								
	- ชุดที่ 2 สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus Group) 4 ครั้ง				■							-
	- ชุดที่ 2 สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาโครงการ							■				-

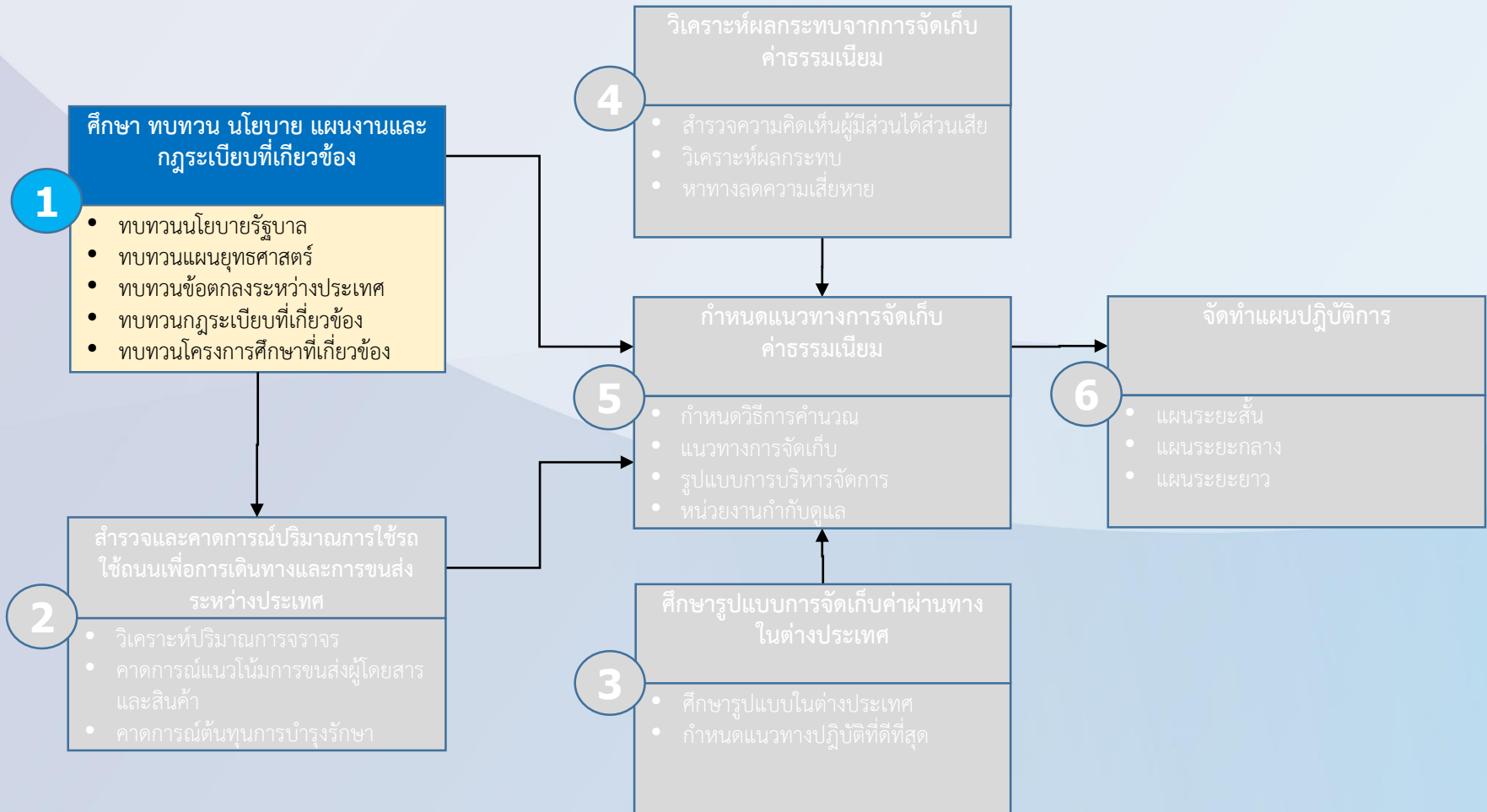


หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



วิธีการศึกษา



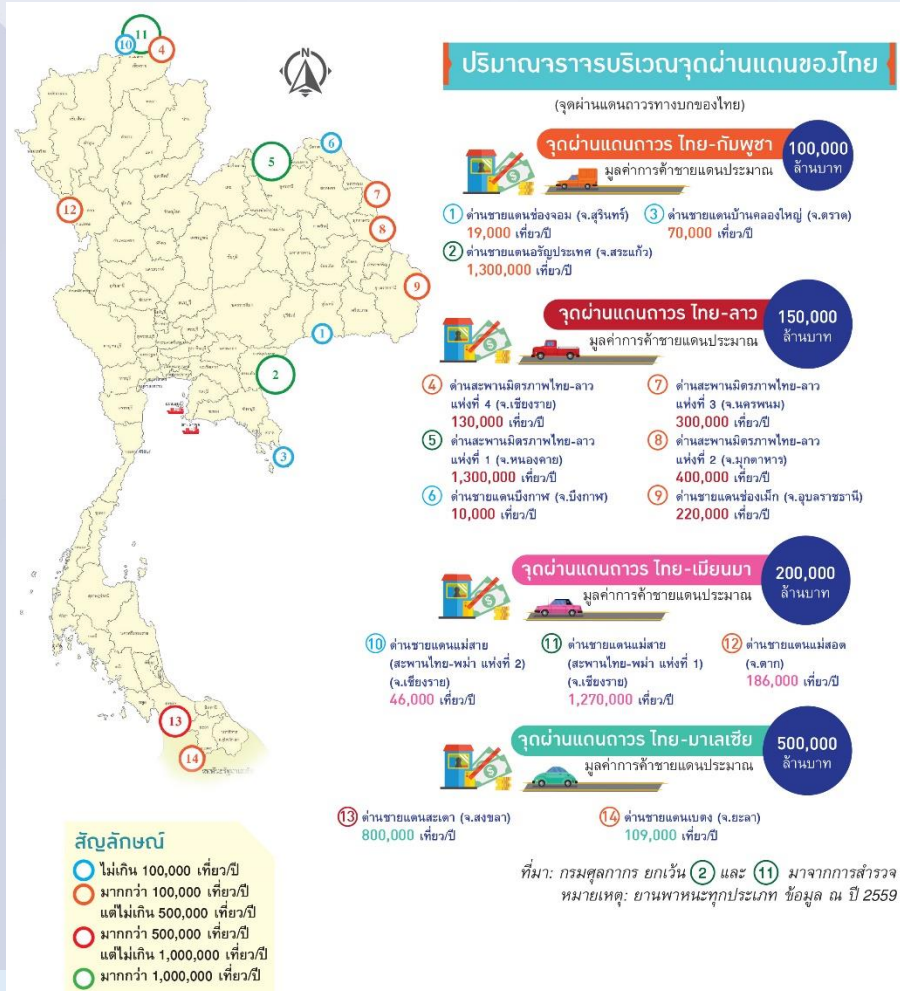


กรอบการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง





จำนวนด่านชายแดนและนิยามของประเภทการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง



ประเทศ	จำนวนจังหวัด	ด่านถาวร	จุดผ่อนปรน	รวม
กัมพูชา	7	6	11	17
ลาว	12	13	29	42
เมียนมาร์	10	4	15	19
มาเลเซีย	4	6	0	6
รวม	32	29	55	84

ที่มา: กระทรวงมหาดไทย

1

VEP (Vehicle Entry Permit)

ค่าธรรมเนียมการขออนุญาตนำรถเข้ามาใน
ราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว

2

RC (Road Charge)

ค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวง



ค่าธรรมเนียมการนำรถเข้ามาในราชอาณาจักร และ ค่าธรรมเนียมการใช้ถนน หลวงและสะพาน

กรณีของค่าธรรมเนียมการนำรถเข้ามาในราชอาณาจักร (VEP) สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกับรถต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยได้ (เว้นแต่ได้รับการยกเว้นตามข้อตกลงหรือมติ ครม.)

- กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานรับผิดชอบ
- การกำหนดอัตราที่จะจัดเก็บเป็นไปตามประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่อง กำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการ และเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถ และเครื่องหมายการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราว เพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559
- รายได้จัดส่งองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

กรณีของค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหลวงและสะพาน (Road Charge)

- กรมทางหลวง (พรบ. กำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ยานยนต์บนทางหลวงและสะพาน พ.ศ. 2497)
- กรมทางหลวงยังไม่เคยจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนนหลวงในลักษณะของถนนที่เป็นพื้นที่เปิด



การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าชั่วคราว

ประกาศกรมการขนส่งทางบก เรื่องกำหนดหลักเกณฑ์ วิธีการและเงื่อนไขในการขออนุญาต การอนุญาต ระยะเวลาในการใช้รถและ เครื่องหมายแสดงการใช้รถที่นำเข้ามาในราชอาณาจักรเป็นการชั่วคราวเพื่อใช้ในการท่องเที่ยวหรือการอื่นใดที่มีความจำเป็นเฉพาะกรณี พ.ศ. 2559

รถต่างประเทศต้องขออนุญาตนำรถเข้าไทย



ยกเว้นรถประเทศลาว มาเลเซีย และสิงคโปร์ รถประจำถิ่นของประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยไม่ต้องขออนุญาตนำเข้า

อย่างไรก็ตาม เมื่อรถประเทศลาว มาเลเซีย และสิงคโปร์ไม่ต้องขออนุญาตในการนำรถเข้าประเทศไทย จึงยังไม่ถูกจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมการนำรถเข้า ดังนั้นหากประเทศไทยต้องการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าจากประเทศลาว มาเลเซียและ สิงคโปร์ ประเทศไทยต้องมีกฎหมายกำหนดจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าจากประเทศดังกล่าว เช่น ออกประกาศกรมการขนส่งทางบก เป็นต้น



การนำรถจดทะเบียนในต่างประเทศเข้าราชอาณาจักรไทย

ประเทศพม่า

- รถส่วนตัว ต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาตามประกาศกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๘
- รถบรรทุกไม่สามารถนำเข้ามาได้ เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งระหว่างประเทศของไทย

ประเทศมาเลเซีย

- รถส่วนตัว นำเข้าในไทยได้โดยไม่จำกัดด้านและท้องที่
- รถโดยสาร นำเข้าบริเวณด่านทั้ง ๕ ด่าน จังหวัดชายแดนภายใต้ ไม่เกินไม่เกินอำเภอเมืองของจังหวัดที่นำเข้ามาตามประกาศกรมการขนส่งฉบับที่ ๗/๒๕๒๘
- รถบรรทุก ไม่สามารถนำเข้ามาในไทยได้ เว้นแต่ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการขนส่งระหว่างประเทศ



ประเทศลาว

- รถส่วนตัว รถโดยสาร และรถบรรทุกสามารถนำเข้ามาได้ตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางถนนระหว่างไทยและลาว ทั้งนี้มีข้อจำกัดเกี่ยวกับเส้นทางการขนส่ง

ประเทศกัมพูชา

- รถส่วนตัวต้องขออนุญาตในการนำเข้ามาตามประกาศกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๘
- รถโดยสาร สามารถนำเข้าได้บริเวณจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต ตามบันทึกความเข้าใจ
- รถบรรทุก นำเข้าได้บริเวณจุดผ่านแดนอรัญประเทศ-ปอยเปต ตามบันทึกความเข้าใจ



การศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

เส้นทางที่มีการเก็บค่าใช้ถนน (Road Charge)



ค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน

- การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพานเป็นไปตามพระราชบัญญัติกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพาน พ.ศ. ๒๕๔๗
ทั้งนี้ ในประเทศไทยนั้น การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้นายยนต์รับทางหลวงและสะพานจะจัดเก็บต่อเมื่อรถเข้ามาใช้เส้นทางที่ประเทศไทยกำหนด

- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 1
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 2
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 3
- สะพานมิตรภาพไทย-ลาว 4

ประเภทรถ	อัตราเงินไทย	อัตราเงิน สปป.ลาว
รถยนต์นั่ง	20 บาท	6,000 กีบ
รถบรรทุกเล็ก	30 บาท	9,000 กีบ
รถโดยสารขนาดเล็ก	50 บาท	15,000 กีบ
รถโดยสารขนาดใหญ่	100 บาท	30,000 กีบ
รถ 6 ล้อ	150 บาท	45,000 กีบ
รถบรรทุก 10 ล้อ	200 บาท	60,000 กีบ
รถ 10 ล้อขึ้นไป	300 บาท	90,000 กีบ

ที่มา: เอกสารประวัติสะพานมิตรภาพไทยลาว แขวงการทางหนองคาย



ประเด็นสำคัญเกี่ยวกับความตกลงระหว่างประเทศที่จะมีผลต่อการกำหนดค่าธรรมเนียม: หลักการไม่เลือกปฏิบัติ

ความตกลงระหว่างประเทศ	ผลต่อการกำหนดค่าธรรมเนียม VEP และ RC
<p>๑. ความตกลงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง พิธีสาร ๒ กำหนดหลักเกณฑ์ไม่เลือกปฏิบัติระหว่างประเทศภาคีในการเก็บค่าธรรมเนียม ทั้งนี้ประเทศมาเลเซีย ไม่เป็นประเทศภาคีในความตกลงดังกล่าว จึงไม่นำมาบังคับใช้แก่ประเทศมาเลเซีย</p>	<p>สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าราชอาณาจักรไทย และค่าใช้ทางได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าราชอาณาจักรและค่าใช้ทางนี้ต้องมีกฎหมายให้อำนาจในการเรียกเก็บ และต้องเรียกเก็บรถในประเทศภาคีอื่นๆ และรถในประเทศอย่างเท่าเทียมกัน ทั้งนี้จะใช้บังคับเฉพาะประเทศภาคี</p>
<p>๒. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน หลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่งตามข้อ ๒ เป็นหลักที่ให้สิทธิประโยชน์อย่างเท่าเทียมกันระหว่างประเทศภาคีในการขนส่งข้ามแดนของภาคีสัญญาอื่น ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียยังไม่ได้ให้สัตยาบัน จึงยังไม่มีผลผูกพันระหว่างไทยและมาเลเซีย</p>	<p>สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าราชอาณาจักรไทย และค่าใช้ทางได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า ต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างประเทศภาคีและประเทศอื่น ทั้งนี้ผูกพันเฉพาะประเทศที่ให้สัตยาบันแล้วเท่านั้น</p>
<p>๓. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน หลักปฏิบัติอย่างชาติที่ได้รับอนุเคราะห์ยิ่งข้อ ๒ เป็นหลักที่ให้สิทธิประโยชน์อย่างเท่าเทียมกันระหว่างประเทศภาคีในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ทั้งสิบประเทศภาคีลงนามและให้สัตยาบันครบถ้วนในกรอบความตกลง (Agreement) แล้ว แต่ประเทศภาคียังไม่ได้ตกลงในสาระสำคัญตามพิธีสาร (Protocols) ที่เกี่ยวกับกรอบความตกลงอาเซียนฯ ดังนั้นกรอบความตกลงอาเซียนในเรื่องนี้จึงยังไม่มีผลใช้บังคับ</p>	<p>สามารถจัดเก็บค่าธรรมเนียมการนำรถเข้าราชอาณาจักรไทย และค่าใช้ทางได้ ภายใต้เงื่อนไขว่า ต้องไม่เลือกปฏิบัติระหว่างประเทศภาคีและประเทศอื่น</p>



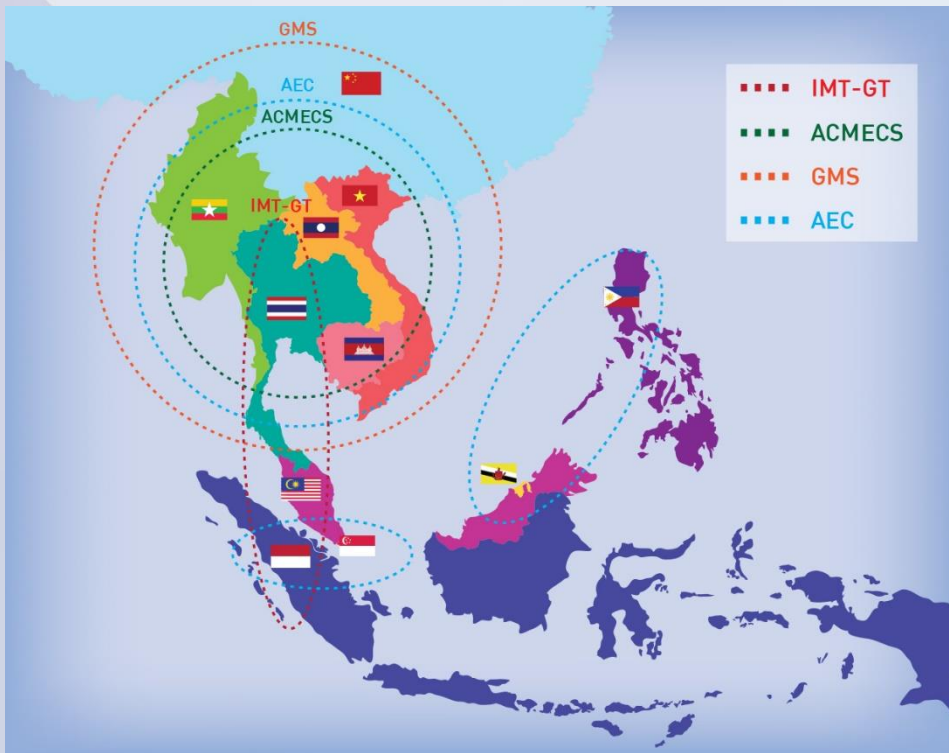
ประเด็นสำคัญในการศึกษาการระเบียบที่เกี่ยวข้อง

- การจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางกับรถต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยสามารถดำเนินการได้ทันที เนื่องจากมีกฎหมายรองรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในปัจจุบันอยู่แล้ว
- การกำหนดอัตราที่จะจัดเก็บยังไม่มีหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ที่ชัดเจน
- การให้เอกชนเข้าร่วมดำเนินการในกระบวนการจัดเก็บบางส่วนหรือทั้งหมดสามารถทำได้ โดยกระบวนการพิจารณาทางกฎหมายขึ้นอยู่กับระดับมูลค่าของการลงทุนของโครงการ
- สามารถจัดตั้งกองทุนเพื่อการบริหารเงินที่ได้จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางได้ โดยใช้อำนาจตาม พ.ร.บ. การบริหารทุนหมุนเวียน พ.ศ. 2558



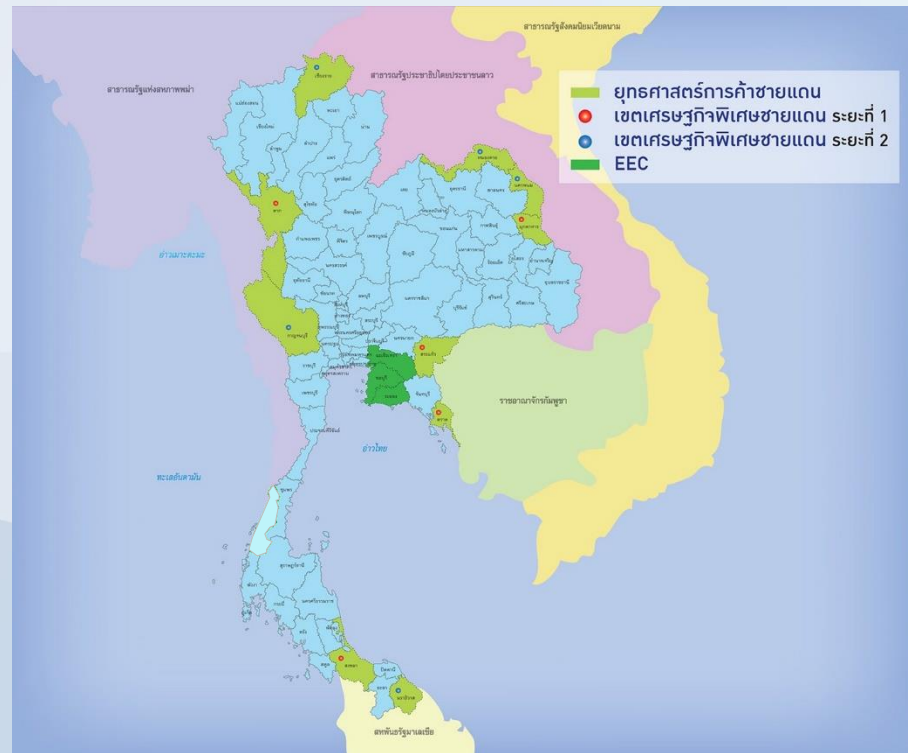
การศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานที่เกี่ยวข้อง

นโยบาย ยุทธศาสตร์ กรอบความร่วมมือ และแผนงานด้านเศรษฐกิจและสังคม



กลุ่มนโยบาย และกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ

- ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)
- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)
- แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)



กลุ่มนโยบาย และยุทธศาสตร์ของไทย

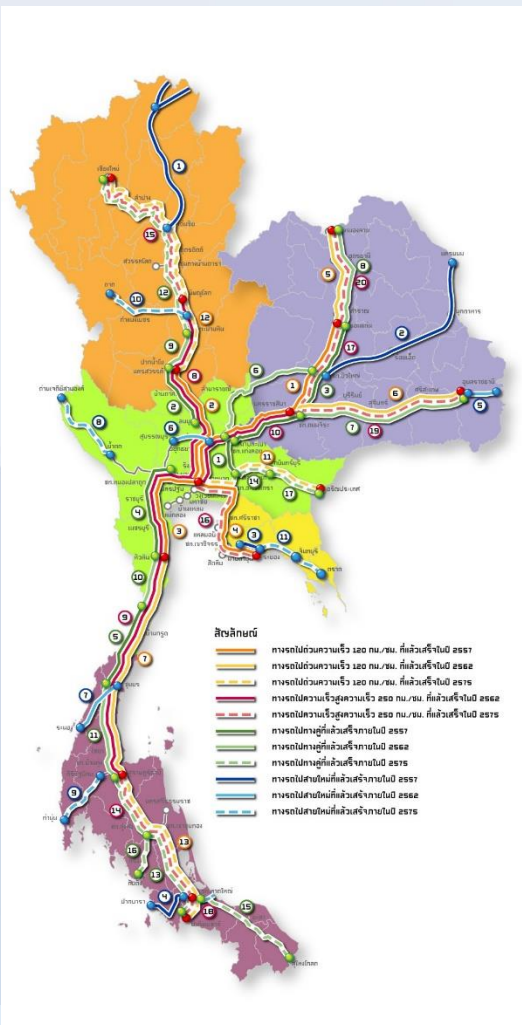
- ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)



การศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานที่เกี่ยวข้อง



โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนระยะ 20 ปี



การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแผนแม่บทฯ เมื่อสิ้นสุดปี 2575

- การรถไฟแห่งประเทศไทย
- 1 สายกรุงเทพฯ-ขอนแก่น
 - 2 สายกรุงเทพฯ-นครสวรรค์
 - 3 สายกรุงเทพฯ-หัวหิน
 - 4 สายกรุงเทพฯ-ระยอง
 - 5 สายขอนแก่น-หนองคาย
 - 6 สายนครราชสีมา-อุบลราชธานี
 - 7 สายฉะเชิงเทรา-สุราษฎร์ธานี
 - 8 สายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา
 - 9 สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา
 - 10 สายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา
 - 11 สายนครสวรรค์-เชียงใหม่
 - 12 สายสุราษฎร์ธานี-ปากเกร็ด
 - 13 สายสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่
 - 14 สายฉะเชิงเทรา-เชียงใหม่
 - 15 สายกรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา-ระยอง
 - 16 สายนครราชสีมา-ขอนแก่น
 - 17 สายทวาย-ปากเกร็ด
 - 18 สายนครราชสีมา-อุบลราชธานี
 - 19 สายขอนแก่น-หนองคาย
- การรถไฟภาคใต้
- 1 ภูเก็ต-คลองใหญ่
 - 2 สมุทร-นครสวรรค์-ปากน้ำ
 - 3 น่าน-กรุงเทพฯ-นครราชสีมา-ขอนแก่น
 - 4 นครปฐม-หัวหิน
 - 5 ปรากฏ-ศรีษะเกษ-ชุมพร
 - 6 ภูเก็ต-ภูเก็ต
 - 7 อุบลราชธานี-อุบลราชธานี
 - 8 หนองคาย-หนองคาย
 - 9 ปากน้ำ-กรุงเทพฯ-ขอนแก่น
 - 10 หัวหิน-ปรากฏ-ศรีษะเกษ
 - 11 ชุมพร-สุราษฎร์ธานี
 - 12 นครราชสีมา-เชียงใหม่
 - 13 สุราษฎร์ธานี-ปากเกร็ด
 - 14 คลองใหญ่-ภูเก็ต
 - 15 หัวหิน-สุพรรณบุรี
 - 16 ภูเก็ต-ภูเก็ต
 - 17 ภูเก็ต-ภูเก็ต-คลองใหญ่
- การรถไฟภาคเหนือ
- 1 สายเชียงใหม่-เชียงใหม่
 - 2 สายเชียงใหม่-เชียงใหม่-น่าน
 - 3 สายน่าน-กรุงเทพฯ-ระยอง
 - 4 สายสงขลา-ปากน้ำ
 - 5 สายอุบลราชธานี-ฉะเชิงเทรา
 - 6 สายน่าน-กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี
 - 7 สายชุมพร-ระยอง
 - 8 สายน่าน-กรุงเทพฯ-เชียงใหม่
 - 9 สายสุราษฎร์ธานี-ปากน้ำ
 - 10 สายฉะเชิงเทรา-กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา
 - 11 สายระยอง-กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา

กลุ่มแผนยุทธศาสตร์ และแผนพัฒนาด้านจราจรและขนส่งภายในประเทศ

- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ.2556-2560)
- แผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคมเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์ ของไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556-2560)
- แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565
- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
- แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564
- แผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2559-2563
- แผนหลักการพัฒนาาระบบขนส่งและจราจร พ.ศ. 2554-2563
- แผนการบริหารจัดการชายแดนด้านความมั่นคง (พ.ศ.2559-2564)
- แผนพัฒนาโครงข่ายทางหลวงอาเซียน

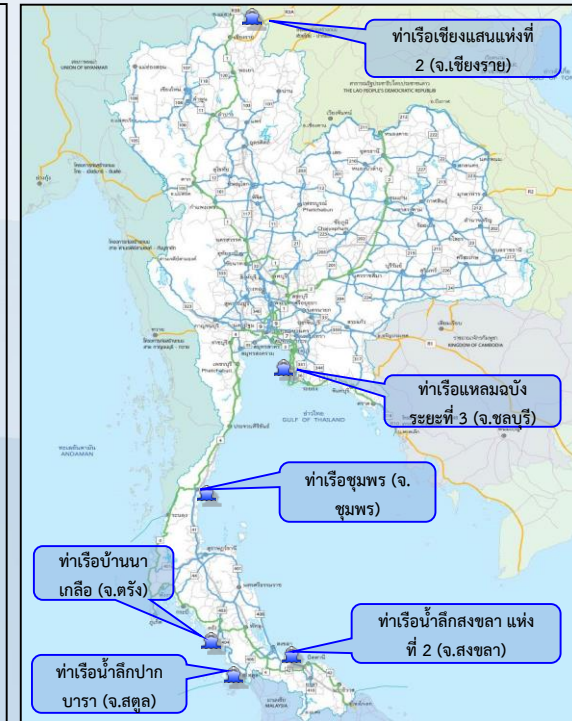
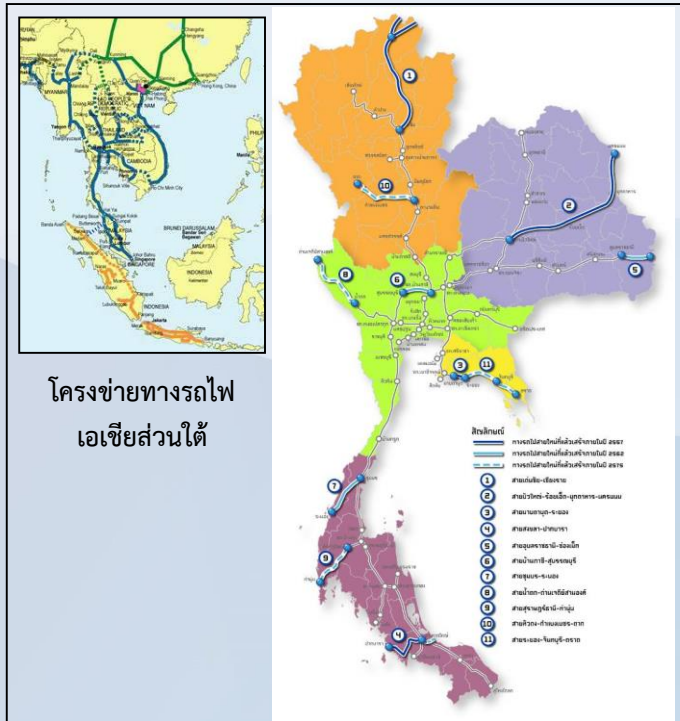
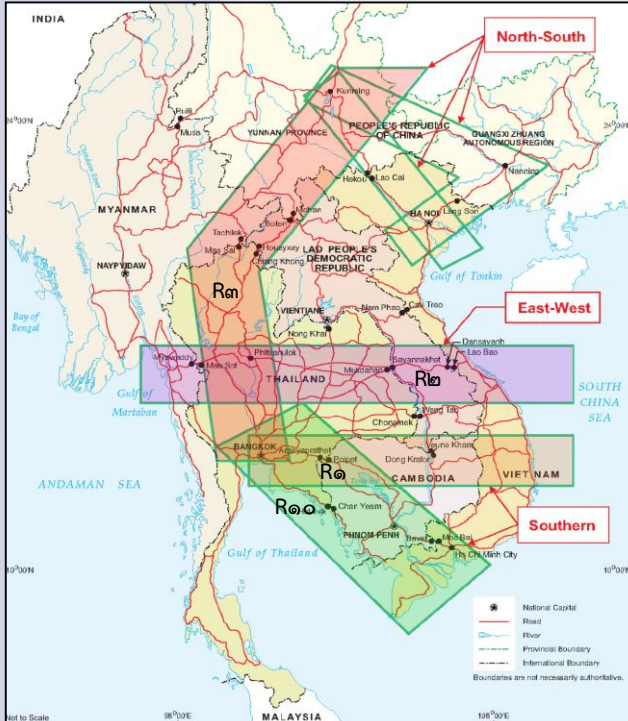
ความสอดคล้องต่อโครงการฯ ของนโยบายและแผนงานด้านขนส่งและจราจรเหล่านี้ จะมุ่งเน้นการพัฒนาประตูการค้าชายแดน รวมถึงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านจราจรและขนส่ง เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจสู่การค้าชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน



การศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานที่เกี่ยวข้อง

นโยบาย ยุทธศาสตร์ และแผนงานด้านการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และโครงสร้างพื้นฐานด้านจราจรและขนส่ง

กลุ่มแผนพัฒนาภายใต้ความร่วมมือระหว่างประเทศ (ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง : GMS, ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง : ACMECS, การพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย: IMT-GT และความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ : BIMS-TEC)



โครงข่ายการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง GMS

แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบรางเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคภายใต้แผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเอเชีย (Trans-Asian Railway)

แผนการพัฒนาทำเรือเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค



การศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานที่เกี่ยวข้อง และการนำไปใช้

แผนงานการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ จะทำให้เกิดการเจริญเติบโตของเมือง ส่งผลให้เกิดความต้องการในการเดินทางและขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ เมื่อการเจริญเติบโตมีเพิ่มมากขึ้น จึงเกิดแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับเจริญเติบโตเหล่านั้น ซึ่งแผนงานเหล่านี้จะเป็นตัวกำหนดทิศทางการเติบโต ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาจะนำแผนงานที่เกี่ยวข้องดังกล่าวมาประกอบการคาดการณ์ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าในอนาคต

แผนงาน นโยบาย และกรอบความร่วมมือด้านเศรษฐกิจและสังคม

- ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
- ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)
- ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจอิระวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (ACMECS)
- แผนงานการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย อินโดนีเซีย-มาเลเซีย-ไทย (IMT-GT)
- ยุทธศาสตร์การค้าชายแดน
- การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ
- โครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

เกิดการเจริญเติบโต ด้านเศรษฐกิจและสังคม การเจริญเติบโตของเมือง โดยเฉพาะพื้นที่ประตูการค้าหลักที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ไทย-ลาว ไทย-เมียนมา ไทย-กัมพูชา และไทย-มาเลเซีย ส่งผลให้ความต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้น

แผนงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์

- โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองตามแผนระยะ 20 ปี
- โครงการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟตามแผนแม่บทฯ เมื่อสิ้นสุดปี 2575
- โครงข่ายการขนส่งทางถนนภายใต้กรอบความร่วมมือ GMS
- แผนการพัฒนาโครงข่ายระบบรางเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาคภายใต้แผนพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเอเชีย (Trans-Asian Railway)
- แผนการพัฒนาท่าเรือเพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค

เกิดแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ เพื่อรองรับเจริญเติบโต ซึ่งแผนงานเหล่านี้จะเป็นตัวกำหนดทิศทางการเติบโต ทิศทางและรูปแบบการเดินทางและขนส่งสินค้า เช่นการพัฒนาโครงข่ายทางถนน การพัฒนาโครงข่ายทางราง และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือ เป็นต้น



การศึกษา ทบทวน โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง : โครงการศึกษา จัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาทางหลวง
เพื่อรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (กรมทางหลวง)

ผลกระทบด้านจราจรจากการเข้าสู่ AEC บนทางหลวงอาเซียน

1) ผลกระทบต่อความเสียหายของสภาพถนนและผิวทาง

ใช้งบประมาณปกติเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 15,000 ล้านบาท หากปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น 4% และ 11% ต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นอีก 1,000 ล้านบาท และ 4,000 ล้านบาท ในการรักษาสภาพถนนให้ใช้งานได้คงเดิม

2) ผลกระทบจากมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม

ภาระในการฟื้นฟูสภาพแวดล้อมและค่ารักษาพยาบาลผู้ป่วยที่เกิดจากก๊าซพิษที่ปล่อย ออกจากรถประมาณ 250 และ 259 ล้านบาท/ปี

3) ผลการวิเคราะห์ความรุนแรงของอุบัติเหตุ

งบประมาณในการเยียวยาผลกระทบที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ จราจร รวมถึงผลกระทบต่อผลผลิตของชาติจากอุบัติเหตุประมาณ 2,473 ล้านบาท/ปี

4) ผลกระทบทางสังคม จะอยู่ในเชิงคุณภาพ เช่น อันตรายจากการขนส่งสินค้า อันตราย การแพร่ระบาดของเชื้อโรคและสิ่งผิดกฎหมายบริเวณชายแดนและจุดพักรถบรรทุก เป็นต้น

แนวทางการลดผลกระทบจากการเข้าสู่ AEC

1) การเก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดถนน

ระยะสั้น (0-3 ปี) เก็บค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดถนนแบบเหมาจ่ายจากรถบรรทุกต่างชาติและรถบรรทุกไทยขาเข้าเนื่องจากในช่วงเริ่มต้นที่การยอมรับยังมีน้อย อัตราค่าธรรมเนียมควรถูกกำหนดให้ต่ำกว่าที่ผลการศึกษาแนะนำ

ระยะกลาง (3-7 ปี) เก็บแบบเหมาจ่ายในอัตราเดียวกับระยะสั้น แต่เริ่มนำร่องการเก็บอัตราค่าธรรมเนียมแบบคิดตามระยะทางในบางเส้นทาง และทดลองเป็นช่วงสั้นๆ โดยเสนอแนะในอัตราระหว่าง 2.307-2.566 บาท/กิโลเมตร/คัน

ระยะยาว (มากกว่า 7 ปี ขึ้นไป) เก็บค่าธรรมเนียมตามระยะทาง 2.307-2.566 บาท/กิโลเมตร/คัน โดยนำมาปรับใช้ในหลายเส้นทางมากขึ้น โดยผู้ประกอบการขนส่งเริ่มมีการยอมรับมากขึ้น เนื่องจากเริ่มเห็นถึงประโยชน์ที่ได้รับกลับมา

2) การพัฒนาจุดพักรถบรรทุกริมทางหลวง 39 แห่ง

อัตราค่าธรรมเนียมบำรุงรักษาดถนนที่ ทล. ควรใช้ สำหรับรถบรรทุก

ควรจะมีค่าอยู่ระหว่าง 2.307-2.566 บาท/กม./คัน



การศึกษา ทบทวน โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษาที่เกี่ยวข้อง : การศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ.2558 (สนข.)

1. การวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจของไทยและแนวโน้มด้านการขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การเติบโตของมูลค่าส่งออกและนำเข้าสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนของไทยและประเทศเพื่อนบ้าน

ประเทศ	2558		2563	
	ส่งออก (ล้านบาท)	นำเข้า (ล้านบาท)	ส่งออก (ล้านบาท)	นำเข้า (ล้านบาท)
ไทย - ลาว	84,024	39,661	139,856	57,071
ไทย - เมียนมา	41,638	8,538	71,285	13,613
ไทย - กัมพูชา	50,245	6,707	97,747	13,832
ไทย - มาเลเซีย	450,188	195,646	597,059	249,991

การเติบโตของ
จำนวนการเดินทาง

จำนวนการเดินทาง (ล้านคน)	2558				2563			
	ขาเข้า		ขาออก		ขาเข้า		ขาออก	
	ไทย	ต่างชาติ	ไทย	ต่างชาติ	ไทย	ต่างชาติ	ไทย	ต่างชาติ
จำนวนการเดินทาง (ล้านคน)	11.28	32.76	11.37	32.05	14.81	43.02	14.94	42.08

2. การศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของมาตรฐานการเก็บค่าธรรมเนียมของยานพาหนะ การศึกษานี้ได้คำนวณต้นทุนภายนอกเพียงสองชนิดเท่านั้น ได้แก่ **ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง** และ **ต้นทุนสภาพแวดล้อม** เนื่องจากการคำนวณต้นทุนอุบัติเหตุให้เป็นตัวเลขที่แน่นอนทำได้ยากมาก และการนำต้นทุนอุบัติเหตุรวมเข้าเป็นค่าธรรมเนียมจะทำให้ค่าผ่านทางที่ได้มีมูลค่าสูงมาก

ค่าธรรมเนียมการใช้ทาง

ประเภทรถ	ต้นทุนบำรุงรักษาทาง (บาท/คัน-กิโลเมตร)	ต้นทุนสภาพแวดล้อม (บาท/คัน-กิโลเมตร)	ค่าธรรมเนียมการใช้ทาง (บาท/คัน-กิโลเมตร)
รถเล็ก	0.7468	0.1366	0.8834
รถโดยสาร	1.3383	0.3432	1.6815
รถบรรทุก	1.725	0.3472	2.0722

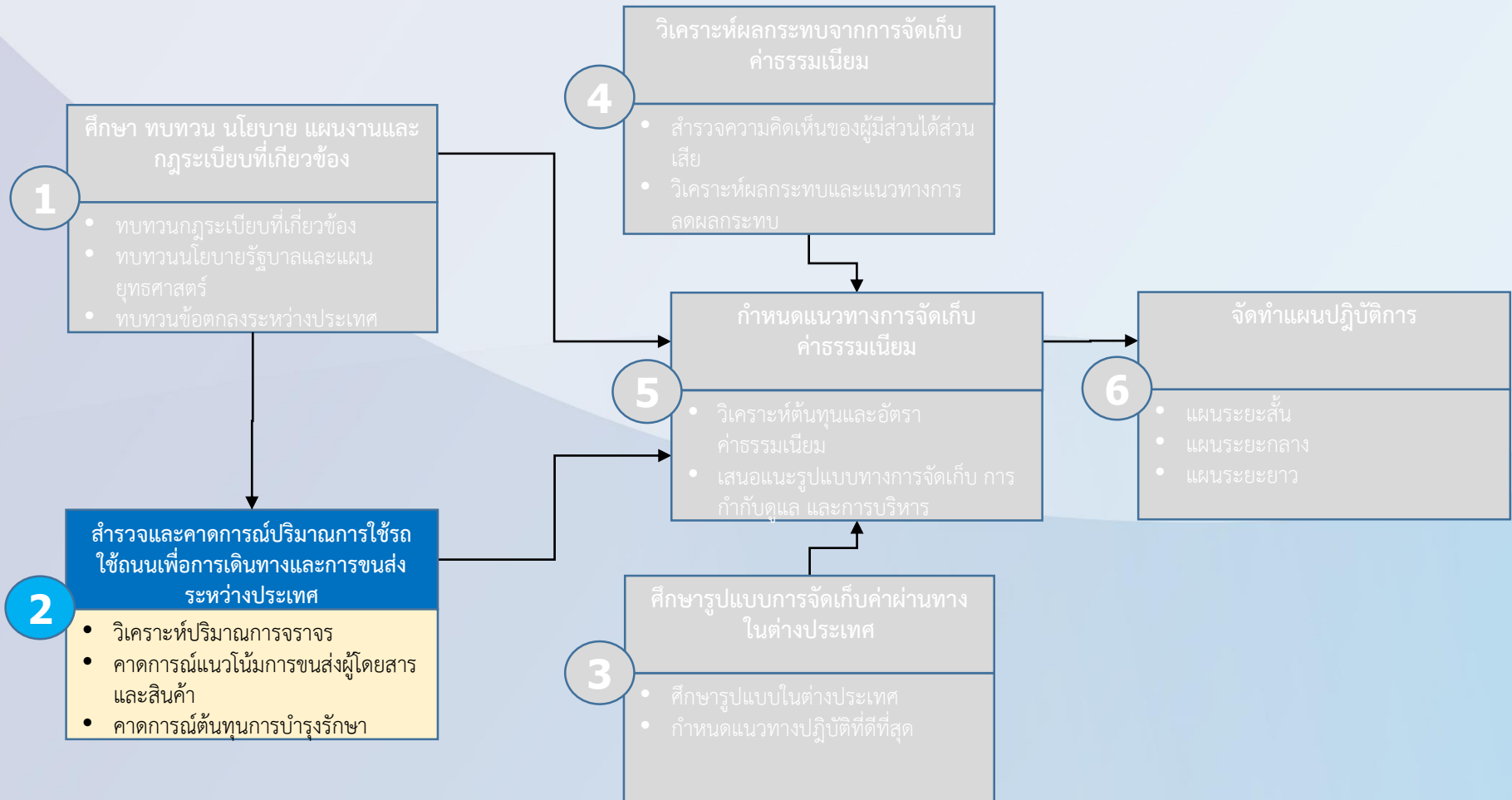


หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



วิธีการศึกษา





แนวทางการดำเนินงานศึกษาจราจร

รวบรวมข้อมูล

- การรวบรวมข้อมูลด้านจราจรและโครงข่ายคมนาคม
- การรวบรวมข้อมูลทางด้านเศรษฐกิจและสังคม
- การรวบรวมแผนพัฒนาโครงการที่เกี่ยวข้อง

การปรับปรุงแบบจำลอง

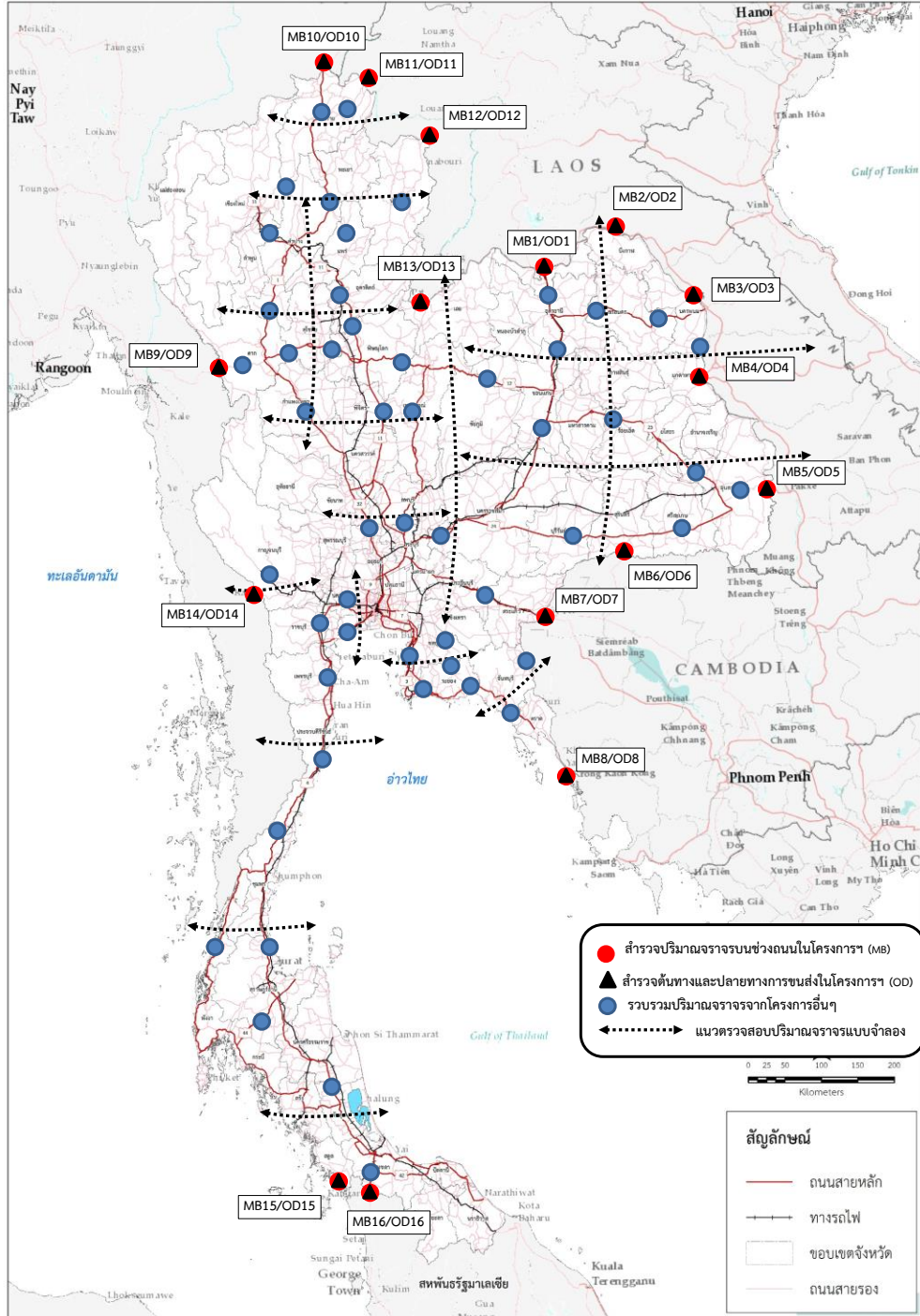
การคาดการณ์ปริมาณจราจร ที่ต้องการผ่านด่านพรมแดน

วิเคราะห์สนับสนุนการคิดอัตราค่าผ่านทาง ที่เหมาะสมของโครงการ

การสำรวจและรวบรวมปริมาณจราจร บริเวณด่านถาวร

- การสำรวจข้อมูลทั้งหมด 16 จุด วันทำงานและวันหยุด ทำการสำรวจตั้งแต่เวลาเริ่มเปิดด่าน - ปิดด่าน
- ทำการสำรวจแล้วเมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2560 ถึงวันที่ 16 มิถุนายน 2560

จุดสำรวจ	ตำแหน่ง	ช่วงเวลา
MB1/OD1	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อ.เมือง จ.หนองคาย	6.00-22.00
MB2/OD2	ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ	6.00-18.00
MB3/OD3	ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน	6.00-22.00
MB4/OD4	ด่านสะพานมิตรภาพ 2 อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	6.00-22.00
MB5/OD5	ด่านชายแดนช่องเม็ก อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.อุบลราชธานี	6.00-20.00
MB6/OD6	ด่านชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์	6.00-22.00
MB7/OD7	ด่านชายแดนอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว	6.00-22.00
MB8/OD8	ด่านชายแดนคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด	6.00-22.00
MB9/OD9	ด่านชายแดนแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก	6.00-20.00
MB10/OD10	ด่านชายแดนแม่สาย และ สะพานข้ามแม่น้ำแห่งที่ 2	6.00-21.00
MB11/OD11	ด่านชายแดนเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	6.00-20.00
MB12/OD12	ด่านชายแดนห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	8.00-20.00
MB13/OD13	ด่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย	6.00-18.00
MB14/OD14	ด่านชายแดนพุนนัง อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	6.00-18.00
MB15/OD15	ด่านชายแดนป่าดงเบงกาลี อ.สะเดา จ.สงขลา	5.00-21.00
MB16/OD16	ด่านชายแดนสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา	5.00-23.00





วิธีการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน



การสำรวจปริมาณจราจรบนช่วงถนน (MB) นับปริมาณจราจรที่เข้า-ออก บริเวณด่าน

การสำรวจจุดต้นทางและปลายทางการเดินทาง (OD) ใช้แบบสอบถามสัมภาษณ์บริเวณด่าน



ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน



กระทรวงคมนาคม

สำนักนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

ปริมาณจราจรรวมประมาณ 38,150 เที่ยวต่อวัน (16 จุด)

- รถจักรยานยนต์ 2-3 ล้อ ร้อยละ 30
- รถยนต์ 4 ล้อ ร้อยละ 55
- รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป ร้อยละ 15

จุดสำรวจ	ตำแหน่งด่าน	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (เที่ยวต่อวัน หรือคันต่อวัน)			
		รถจักรยานยนต์ ขนาด 2-3 ล้อ	รถยนต์ ขนาด 4 ล้อ	รถบรรทุก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	รวม
MB1	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อ.เมือง จ.หนองคาย	0	3,571 (40 : 60)	671 (80 : 20)	4,242
MB2	ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ	0	21 (40 : 60)	13 (100 : 0)	34
MB3	ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน	0	453 (40 : 60)	666 (80 : 20)	1,119
MB4	ด่านสะพานมิตรภาพ 2 อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	0	1,147 (20 : 80)	302 (90 : 10)	1,449
MB5	ด่านชายแดนช่องเม็ก อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.อุบลราชธานี	0	393 (50 : 50)	239 (95 : 5)	632
MB6	ด่านชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์	1,373 (5 : 95)	992 (15 : 85)	24 (90 : 10)	2,389
MB7	ด่านชายแดนอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว	2,646 (10 : 90)	1,409 (15 : 85)	595 (100 : 0)	4,650
MB8	ด่านชายแดนคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด	44 (70 : 30)	283 (75 : 25)	99 (90 : 10)	426
MB9	ด่านชายแดนแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก	0	1,527 (25 : 75)	664 (60 : 40)	2,192
MB10	ด่านชายแดนแม่สาย 1 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	3,076 (10 : 90)	2,391 (25 : 75)	0	5,467
MB10	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำแ่งที่ 2 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	0	0	136 (100 : 0)	136
MB11	ด่านชายแดนเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	0	117 (45 : 55)	219 (100 : 0)	336
MB12	ด่านชายแดนห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	0	118 (90 : 10)	25 (100 : 0)	143
MB13	ด่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย	0	289 (20 : 80)	173 (70 : 30)	469
MB14	ด่านชายแดนพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	87 (100 : 0)	247 (100 : 0)	13 (100 : 0)	347
MB15	ด่านชายแดนปางดงเบซาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา	3,149 (75 : 25)	4,241 (70 : 30)	467 (75 : 25)	7,857
MB16	ด่านชายแดนสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา	1,980 (80 : 20)	3,369 (50 : 50)	910 (80 : 20)	6,259

หมายเหตุ : ช่วงเวลาทำการสำรวจจราจรจะทำการสำรวจตั้งแต่เวลาเปิด - ปิด ด่านพรมแดน

(xx::xx) คือ (รถทะเบียนประเทศไทย : รถทะเบียนต่างประเทศ)



ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน ไทย-ลาว



ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB11 ด่านชายแดนเชียงของ จ.เชียงราย		-		-		-
		117		57		60
		219		106		113
	รวม	336	ออก	60	เข้า	113

ปริมาณจราจรรวม 122,588 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB12 ด่านชายแดนห้วยโก๋น จ.น่าน		-		-		-
		118		58		60
		25		16		9
	รวม	143	ออก	60	เข้า	9

ปริมาณจราจรรวม 52,299 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB13 ด่านสะพานมิตรภาพ แม่น้ำเหือง จ.เลย		-		-		-
		289		158		131
		173		77		96
	รวม	469	ออก	96	เข้า	131

ปริมาณจราจรรวม 171,289 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB1 ด่านสะพานมิตรภาพ ไทย-ลาว จ.หนองคาย		-		-		-
		3,571		1,639		1,932
		671		463		208
	รวม	4,242	ออก	208	เข้า	1,932

ปริมาณจราจรรวม 1,548,486 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB2 ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ		-		-		-
		21		11		10
		13		6		7
	รวม	34	ออก	7	เข้า	10

ปริมาณจราจรรวม 12,619 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB3 ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน		-		-		-
		453		234		339
		666		219		327
	รวม	1,119	ออก	327	เข้า	339

ปริมาณจราจรรวม 408,279 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB4 ด่านสะพานมิตรภาพ 2 จ.มุกดาหาร		-		-		-
		1,147		587		560
		302		154		148
	รวม	1,449	ออก	148	เข้า	560

ปริมาณจราจรรวม 529,041 คัน/ปี

ปริมาณจราจรจากการสำรวจ หน่วย(คัน/วัน)

MB5 ด่านชายแดนช่องเม็ก จ.อุบลราชธานี		-		-		-
		393		210		183
		239		141		98
	รวม	632	ออก	98	เข้า	183

ปริมาณจราจรรวม 230,836 คัน/ปี

การเดินทางระหว่าง ไทย-สปป.ลาว 8,400 คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 22



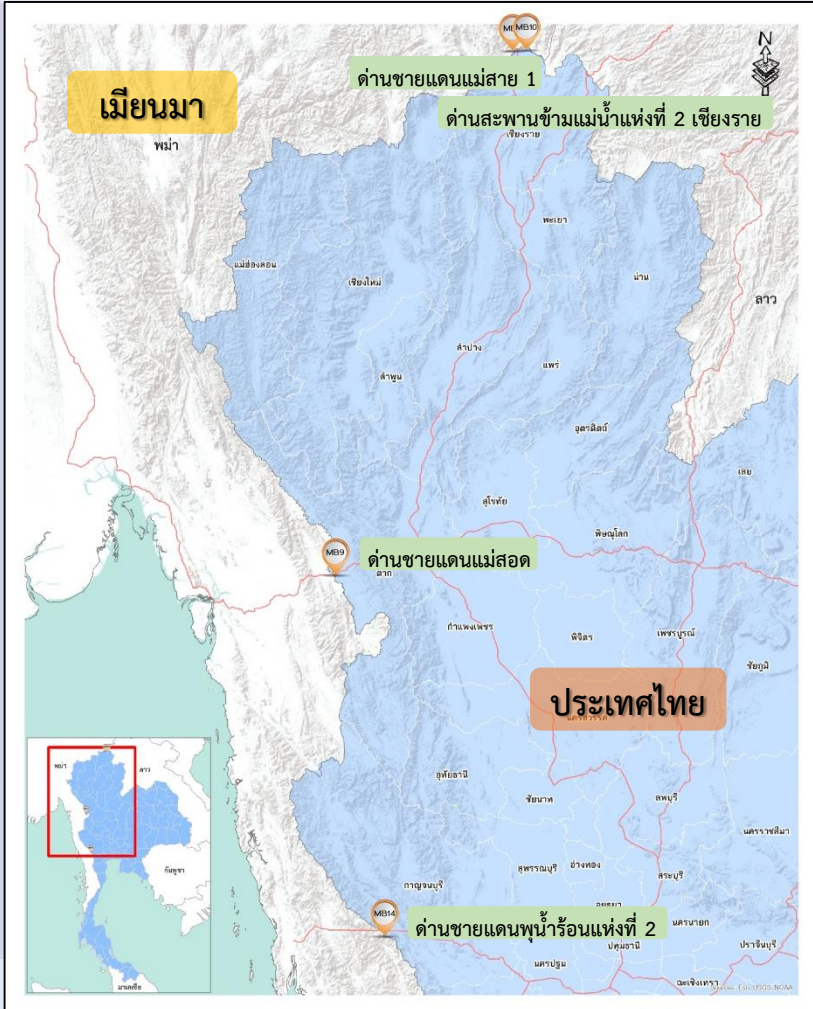
ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน ไทย-มาเลเซีย



การเดินทางระหว่าง ไทย-มาเลเซียประมาณ 14,000 คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 37 และด่านชายแดนปาดังเบซาร์มีรถเข้าออกมากที่สุดคือ 7,800 คัน/วัน โดยรถ 4 ล้อและรถตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป มีการจราจรเข้า-ออกใกล้เคียงกัน



ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน ไทย-เมียนมา



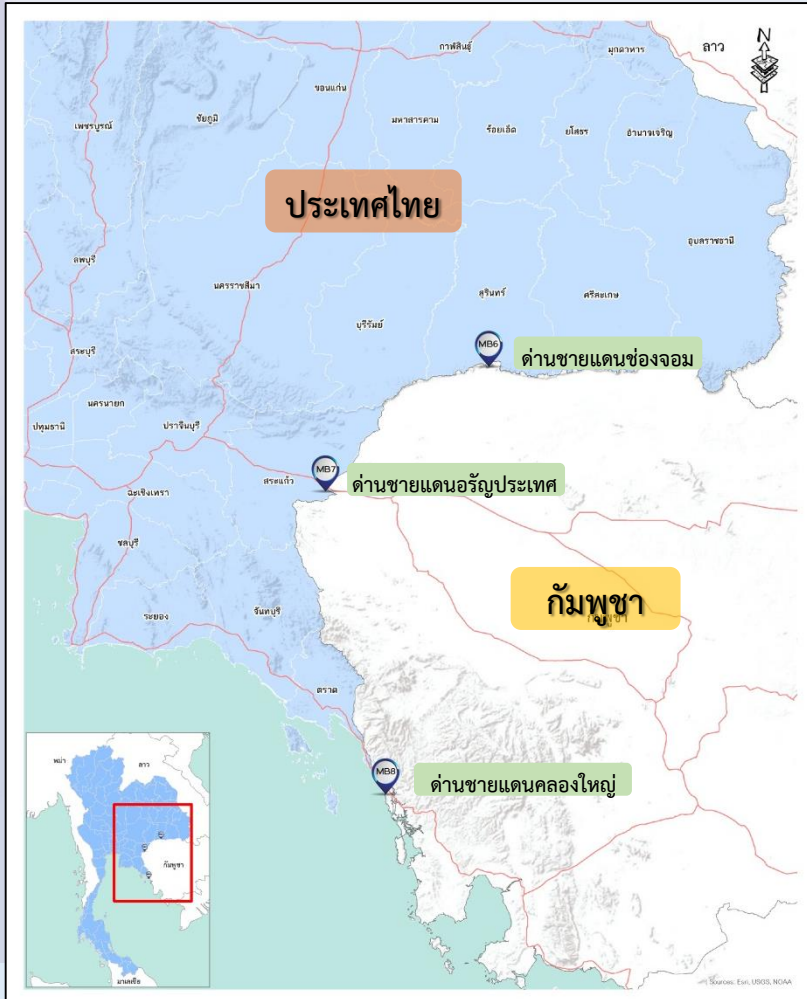
-



การเดินทางระหว่าง ไทย-พม่า 8,100 คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 21



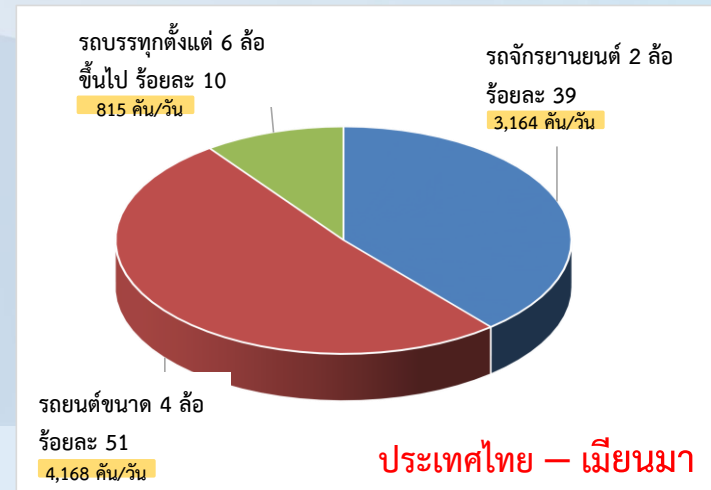
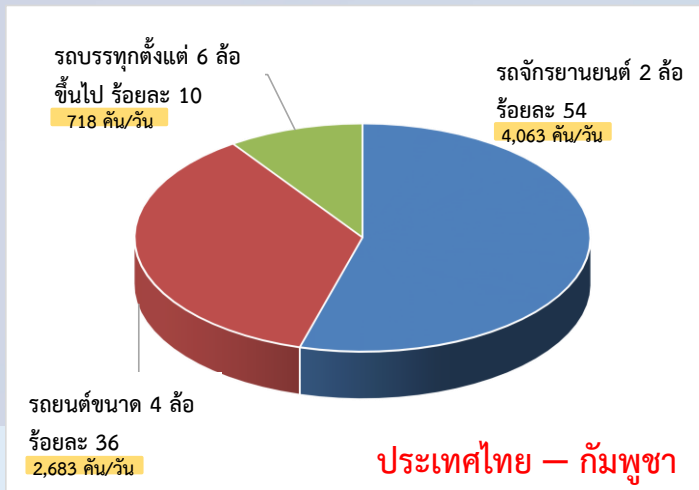
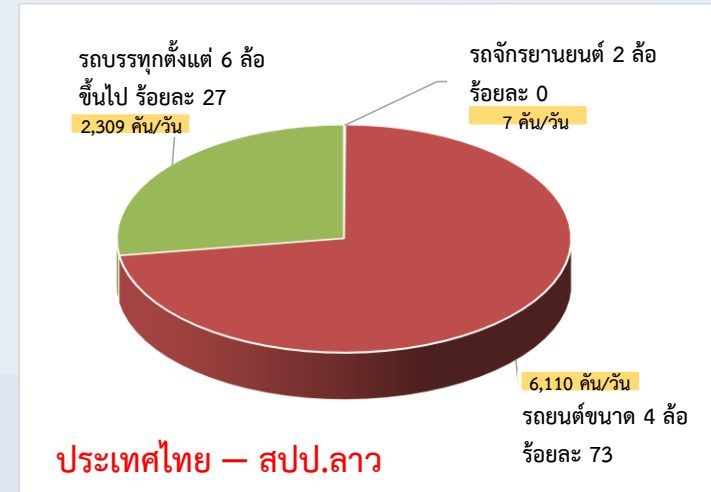
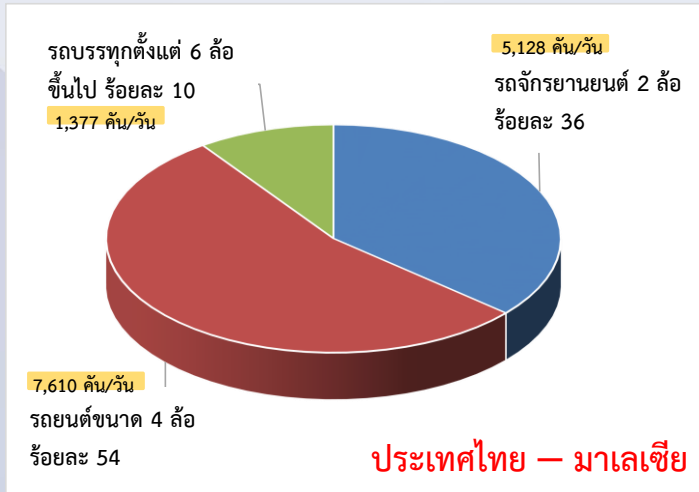
ผลการสำรวจปริมาณจราจรบริเวณด่านพรมแดน ไทย-กัมพูชา



การเดินทางระหว่าง ไทย-กัมพูชา 7,400 คันต่อวัน คิดเป็นร้อยละ 20 โดยการจราจรมากที่สุดคือ ด้านชายแดนรัฐประเทศ จ.สระแก้ว อยู่ที่ 4,600 คันต่อวัน



ผลการสำรวจสัดส่วนของรถแต่ละประเภทที่เข้า-ออกประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน



ผลการสำรวจการเดินทางเฉลี่ยของรถที่เข้า-ออกด่านพรมแดน (รถสัญชาติไทย)

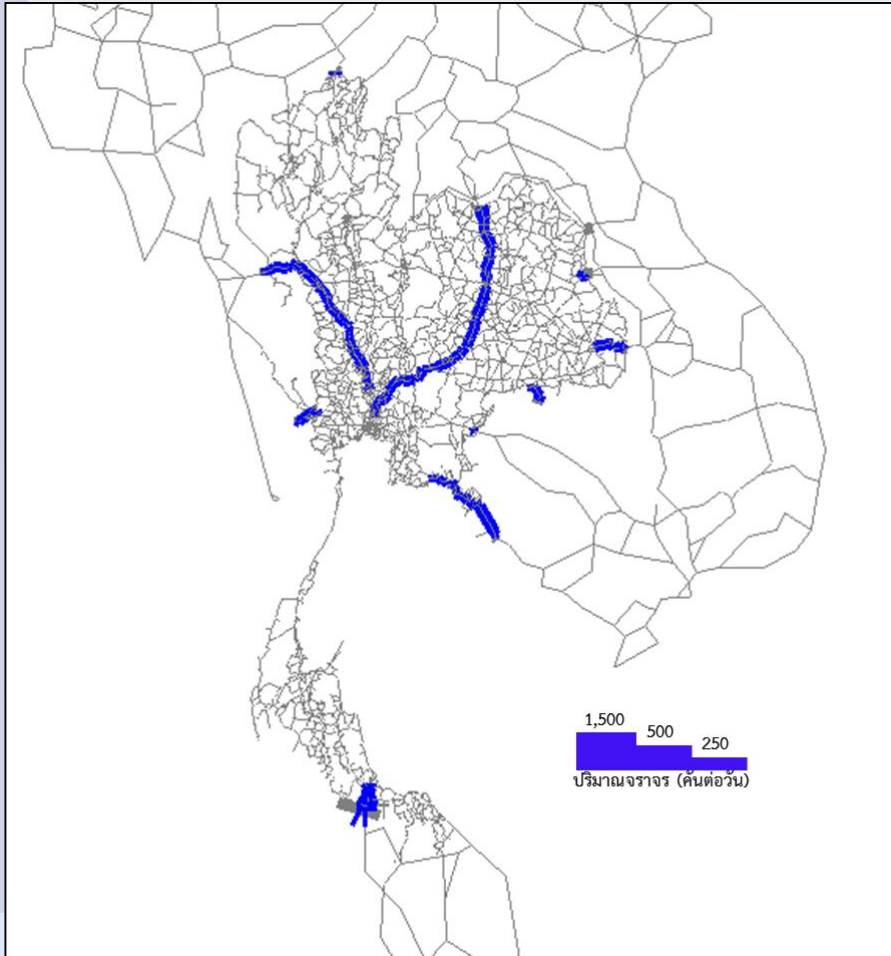
- รถยนต์ ขนาด 4 ล้อ การเดินทางด่านพรมแดนประเทศไทยกับกัมพูชา มีระยะทางการเดินทางเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ สปป.ลาว เมียนมา และ มาเลเซีย ซึ่งมีระยะทางเฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 142 134 115 และ 42 กิโลเมตรต่อคัน ตามลำดับ
- รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป พบว่าการเดินทางเข้า-ออกเพื่อขนส่งสินค้า การเดินทางระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว มีระยะทางการเดินทางเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ กัมพูชา มาเลเซีย และเมียนมา ซึ่งมีระยะทางเฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 473 183 173 และ 136 กิโลเมตรต่อคัน ตามลำดับ

จุดสำรวจ	ตำแหน่งด่าน	รถยนต์ขนาด 4 ล้อ		รถบรรทุก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	
		คันต่อวัน	การเดินทางเฉลี่ย (กม./คัน)	คันต่อวัน	การเดินทางเฉลี่ย (กม./คัน)
MB1	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อ.เมือง จ.หนองคาย	1,428	139	537	451
MB2	ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ	8	85	13	591
MB3	ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน	181	135	533	421
MB4	ด่านสะพานมิตรภาพ 2 อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	229	136	272	432
MB5	ด่านชายแดนช่องเม็ก อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.อุบลราชธานี	197	283	227	419
MB6	ด่านชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์	149	114	22	95
MB7	ด่านชายแดนอรุณประเทศ อ.อรุณประเทศ จ.สระแก้ว	211	42	595	205
MB8	ด่านชายแดนคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด	212	270	89	249
MB9	ด่านชายแดนแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก	382	291	398	375
MB10	ด่านชายแดนแม่สาย 1 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	598	36	0	N/A
MB10	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำแ่งที่ 2 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	0	N/A	136	102
MB11	ด่านชายแดนเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	53	25	219	501
MB12	ด่านชายแดนห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	106	127	25	554
MB13	ด่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย	58	145	121	415
MB14	ด่านชายแดนพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	247	133	13	65
MB15	ด่านชายแดนป่าดงเบงชาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา	2,969	39	350	39
MB16	ด่านชายแดนสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา	1,685	45	728	306

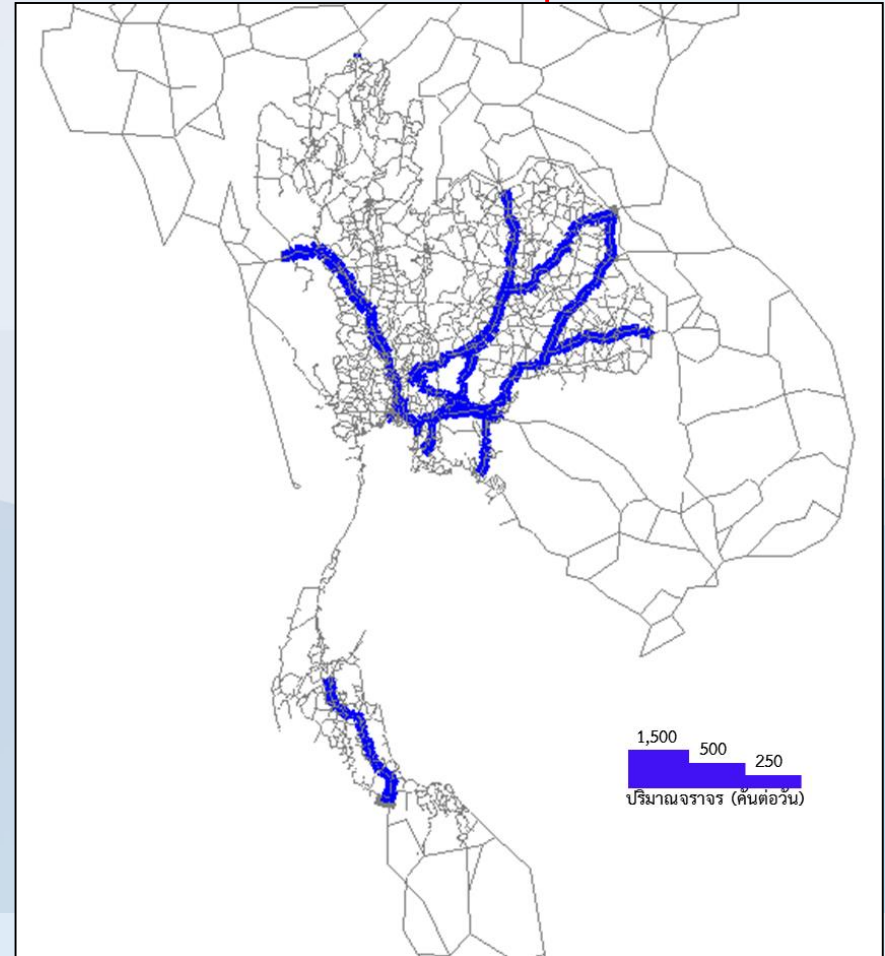


ผลการสำรวจเส้นทางการเดินทางจากด่านชายแดน (รถสัญชาติไทย)

รถยนต์ 4 ล้อ



รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป



ผลการสำรวจการเดินทางเฉลี่ยของรถที่เข้า-ออกด่านพรมแดน (รถไม่ใช่สัญชาติไทย)

- รถยนต์ ขนาด 4 ล้อ การเดินทางด่านพรมแดนประเทศไทยกับกัมพูชา มีระยะทางการเดินทางเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ สปป.ลาว มาเลเซีย และเมียนมา ซึ่งมีระยะทางทางเฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 55 53 40 และ 6 กิโลเมตรต่อคัน ตามลำดับ
- รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป พบว่าการเดินทางเข้า-ออกเพื่อขนส่งสินค้า การเดินทางระหว่างประเทศไทยกับมาเลเซีย มีระยะทางการเดินทางเฉลี่ยสูงสุด รองลงมาได้แก่ สปป.ลาว กัมพูชา และเมียนมา ซึ่งมีระยะทางทางเฉลี่ยต่อคันเท่ากับ 98 34 34 และ 5 กิโลเมตรต่อคัน

จุดสำรวจ	ตำแหน่งด่าน	รถยนต์ ขนาด 4 ล้อ		รถบรรทุก ตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป	
		คันต่อวัน	การเดินทางเฉลี่ย (กม./คัน)	คันต่อวัน	การเดินทางเฉลี่ย (กม./คัน)
MB1	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว อ.เมือง จ.หนองคาย	2,143	42	134	10
MB2	ด่านชายแดนบึงกาฬ จ.บึงกาฬ	13	5	0	N/A
MB3	ด่านสะพานมิตรภาพ นครพนม-คำม่วน	272	17	133	53
MB4	ด่านสะพานมิตรภาพ 2 อ.เมืองมุกดาหาร จ.มุกดาหาร	918	39	30	50
MB5	ด่านชายแดนช่องเม็ก อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.อุบลราชธานี	197	137	12	96
MB6	ด่านชายแดนช่องจอม อ.กาบเชิง จ.สุรินทร์	843	52	2	52
MB7	ด่านชายแดนอรัญประเทศ อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว	1,198	30	0	N/A
MB8	ด่านชายแดนคลองใหญ่ อ.คลองใหญ่ จ.ตราด	71	84	10	49
MB9	ด่านชายแดนแม่สอด อ.แม่สอด จ.ตาก	1,145	18	266	18
MB10	ด่านชายแดนแม่สาย 1 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	1,793	7	0	N/A
MB10	ด่านสะพานข้ามแม่น้ำแควที่ 2 อ.แม่สาย จ.เชียงราย	0	N/A	0	N/A
MB11	ด่านชายแดนเชียงของ อ.เชียงของ จ.เชียงราย	64	46	0	N/A
MB1	ด่านชายแดนห้วยโก๋น อ.เฉลิมพระเกียรติ จ.น่าน	12	79	0	N/A
MB13	ด่านสะพานมิตรภาพแม่น้ำเหือง อ.ท่าลี่ จ.เลย	231	56	52	64
MB14	ด่านชายแดนพุน้ำร้อน อ.เมือง จ.กาญจนบุรี	0	N/A	0	N/A
MB15	ด่านชายแดนป่าดงเบขาร์ อ.สะเดา จ.สงขลา	1,272	40	117	83
MB16	ด่านชายแดนสะเดา อ.สะเดา จ.สงขลา	1,685	39	182	113



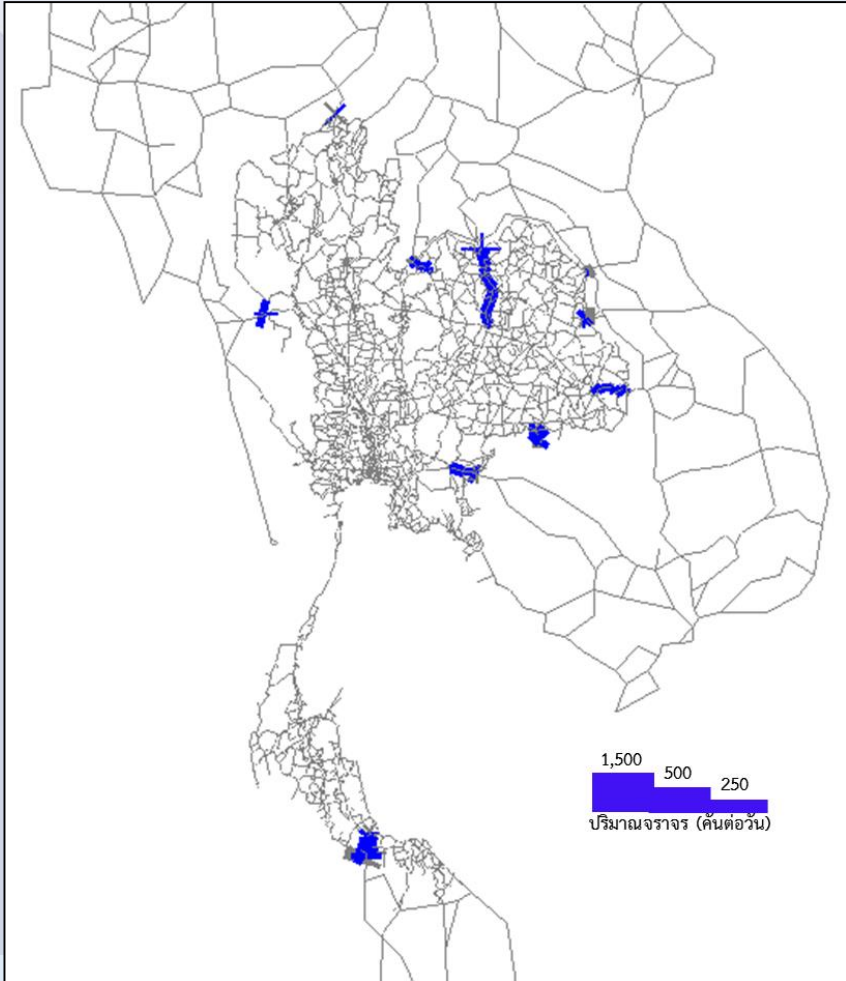
กระทรวงคมนาคม



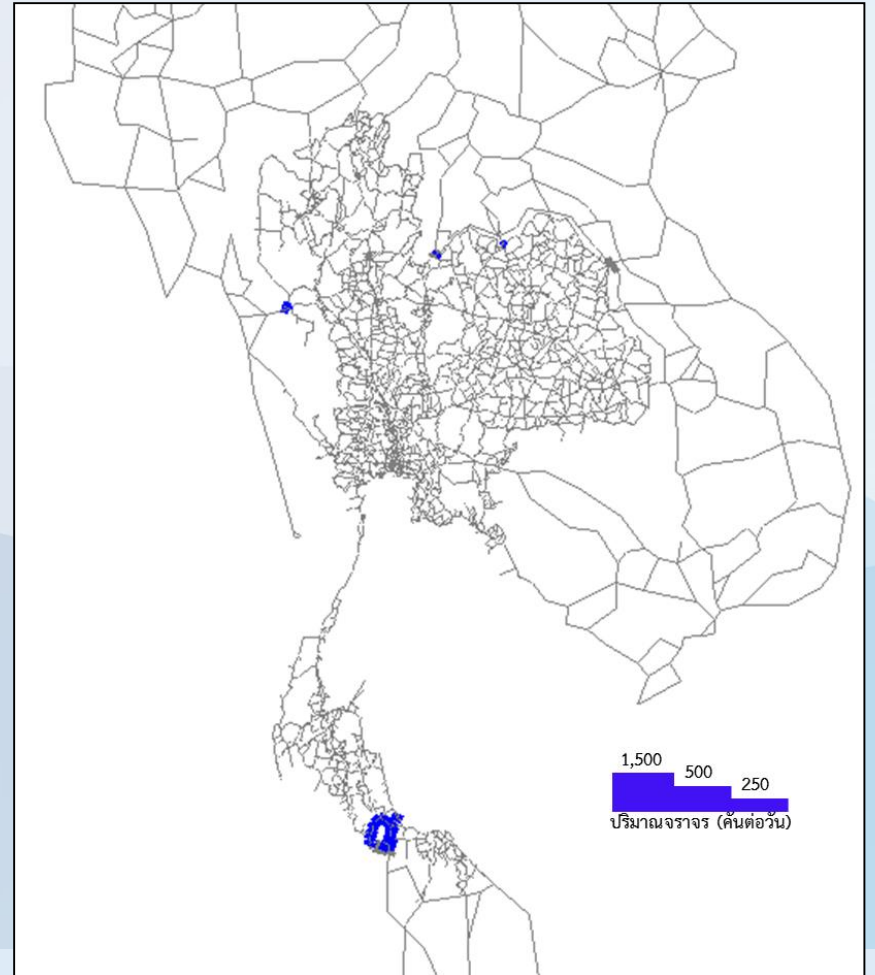
สำนักนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

ผลการสำรวจเส้นทางการเดินทางจากด่านชายแดน (รถไม่ใช่สัญชาติไทย)

รถยนต์ 4 ล้อ



รถบรรทุกตั้งแต่ 6 ล้อขึ้นไป





การพยากรณ์การขนส่งสินค้าเข้าและออกด่านชายแดน และการเดินทางผ่านเข้า-ออกด่านชายแดน

แบบจำลองจะแบ่งเป็น 2 ส่วนคือ แบบจำลองการขนส่งสินค้าเข้าและออกด่านชายแดน และแบบจำลองการเดินทางเข้าและออกด่านชายแดน

โดยแทนที่จะคาดการณ์ปริมาณสินค้า/น้ำหนักสินค้าโดยตรงซึ่งมีความคลาดเคลื่อนได้เนื่องจากเทคโนโลยีการขนส่งและตัวสินค้าที่เปลี่ยนแปลงไป ในการศึกษานี้จะใช้มูลค่าการค้าชายแดนเป็นตัวแทน (Proxy) ของปริมาณสินค้า/น้ำหนักสินค้า อีกทั้งข้อมูลมูลค่าการค้าชายแดนที่รวบรวมได้ยังสมบูรณ์กว่าข้อมูลปริมาณสินค้า/น้ำหนักสินค้า เช่นเดียวกัน การเดินทางโดยรถส่วนบุคคล รถสาธารณะจะใช้การเดินทางของคนผ่านด่านเข้า-ออกแทน ด้วยเหตุผลที่ว่า การเข้า-ออกของคนมีการบันทึกไว้ ข้อมูลมีความสมบูรณ์กว่าข้อมูลปริมาณรถผ่านเข้า-ออก และประเภทรถที่ผ่านเข้า-ออก อาจจะเปลี่ยนแปลงไปตามนโยบายแต่ละประเทศ ตัวแปรอิสระที่เกี่ยวข้องที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองประกอบด้วย

1

จำนวนประชากรของประเทศคู่ค้าที่ติดกับชายแดน จำนวนประชากรของกลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ห่างออกไป และจำนวนประชากรของประเทศไทย

2

ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศคู่ค้าที่ติดกับชายแดน ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของกลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ห่างออกไป และผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศไทย

3

ความหนาแน่นของประชากรของประเทศคู่ค้าที่ติดกับชายแดน ความหนาแน่นของประชากรของกลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ห่างออกไป และความหนาแน่นของประชากรของประเทศไทย

4

รายได้ต่อหัวของประชากรของประเทศคู่ค้าที่ติดกับชายแดน รายได้ต่อหัวของประชากรของกลุ่มประเทศคู่ค้าที่อยู่ห่างออกไป และรายได้ต่อหัวของประชากรของประเทศไทย

$$Y = a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X_k + C$$



การพยากรณ์การขนส่งสินค้าเข้าและออกด่านชายแดน และการเดินทางผ่านเข้า-ออกด่านชายแดน (ต่อ)

ตัวอย่างสมการ



$$Y = C + a_1 X_1 + a_2 X_2 + \dots + a_k X_k$$

โดยที่

Y = ตัวแปรตาม

$X_1, X_2 \dots X_k$ = ตัวแปรอิสระ

$a_1, a_2 \dots a_k$ = ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

C = ค่าคงที่

ตารางแบบจำลอง
มูลค่าการนำเข้า
สินค้าผ่านด่าน
ชายแดน

ตัวแปรอิสระ	มูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)			
	มาเลเซีย	เมียนมาร์	สปป.ลาว	กัมพูชา
จำนวนประชากรของประเทศไทย (ล้านคน)	31.0424 (7.75)	5.5852 (1.34)	22.7899 (3.93)	5.0849 (4.37)
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศไทย มาเลเซีย (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	0.393485 (2.35)	-	-	-
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศไทย เมียนมาร์ (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	-	1.28137 (1.25)	-	-
ค่าคงที่	-1920.85 (-6.95)	-327.08 (-1.24)	-1448.38 (-3.84)	-321.89 (-4.25)
Adjusted R-square	0.9213	0.3552	0.743	0.8187

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บ หมายถึง t-statistic



การพยากรณ์การขนส่งสินค้าเข้าและออกด่านชายแดน และการเดินทางผ่านเข้า-ออกด่านชายแดน (ต่อ)

ตารางแบบจำลองมูลค่า

การนำเข้าสินค้าผ่านด่านชายแดน

ตัวแปรอิสระ	มูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)			
	มาเลเซีย	เมียนมาร์	สปป.ลาว	กัมพูชา
จำนวนประชากรของประเทศไทย (ล้านคน)	31.0424 (7.75)	5.5852 (1.34)	22.7899 (3.93)	5.0849 (4.37)
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศไทย (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	0.393485 (2.35)	-	-	-
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของประเทศไทย (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	-	1.28137 (1.25)	-	-
ค่าคงที่	-1920.85 (-6.95)	-327.08 (-1.24)	-1448.38 (-3.84)	-321.89 (-4.25)
Adjusted R-square	0.9213	0.3552	0.743	0.8187

ตารางแบบจำลองมูลค่า

การส่งออกสินค้าผ่านด่านชายแดน

ตัวแปรอิสระ	มูลค่าการค้าผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)			
	มาเลเซีย	เมียนมาร์	สปป.ลาว	กัมพูชา
ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในของกลุ่มประเทศอียู (พันล้านเหรียญสหรัฐ)	0.035107 (1.64)	-	-	-
จำนวนประชากรของประเทศไทย (ล้านคน)	-	23.260 (23.99)	-	-
จำนวนประชากรของ สปป.ลาว (ล้านคน)	-	-	79.809 (5.86)	-
จำนวนประชากรของประเทศไทย (ล้านคน)	-	-	-	39.785 (5.93)
ค่าคงที่	-201.922 (-0.67)	-1105.037 (-22.26)	-430.536 (-4.62)	-517.363 (-5.07)
Adjusted R-square	0.2509	0.9914	0.8697	0.8721

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บ หมายถึง t-statistic



การพยากรณ์การขนส่งสินค้าเข้าและออกด่านชายแดน และการเดินทางผ่านเข้า-ออกด่านชายแดน (ต่อ)

ตารางแบบจำลองการเดินทาง ของคนเข้าด่านชายแดน

ตัวแปรอิสระ	การเดินทางของคนผ่านด่านชายแดน (พันคน)			
	มาเลเซีย	เมียนมาร์	สปป.ลาว	กัมพูชา
จำนวนประชากรของ ประเทศมาเลเซีย (ล้านคน)	528.160 (8.06)	-	-	-
จำนวนประชากรของ ประเทศเมียนมาร์ (ล้านคน)	-	260.070 (4.52)	-	-
จำนวนประชากรของ สปป.ลาว (ล้านคน)	-	-	1608.206 (19.34)	-
จำนวนประชากรของ ประเทศกัมพูชา (ล้านคน)	-	-	-	1118.747 (13.28)
ค่าคงที่	-12282.35 (-6.37)	-12621.6 (-4.38)	-8215.134 (-14.95)	-13876.37 (-11.15)
Adjusted R-square	0.9276	0.8293	0.9868	0.9723

ตารางแบบจำลองการเดินทาง ของคนออกจากด่านชายแดน

ตัวแปรอิสระ	การเดินทางของคนผ่านด่านชายแดน (พันคน)			
	มาเลเซีย	เมียนมาร์	สปป.ลาว	กัมพูชา
จำนวนประชากรของ ประเทศมาเลเซีย (ล้านคน)	525.823 (8.41)	-	-	-
จำนวนประชากรของ ประเทศเมียนมาร์ (ล้านคน)	-	229.752 (3.50)	-	-
จำนวนประชากรของ สปป.ลาว (ล้านคน)	-	-	1490.925 (12.42)	-
จำนวนประชากรของ ประเทศกัมพูชา (ล้านคน)	-	-	-	1079.946 (11.03)
ค่าคงที่	-12177.69 (-6.61)	-11267.87 (-3.42)	-7481.29 (-9.43)	-13351.78 (-9.23)
Adjusted R-square	0.9331	0.7373	0.9684	0.9602

หมายเหตุ: ค่าในวงเล็บ หมายถึง t-statistic



การคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคมในอนาคต

ที่ปรึกษาได้ทำการศึกษาทบทวนสมมติการคาดการณ์ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่มีผลต่อปริมาณจราจร จากโครงการรายงานการศึกษา วิเคราะห์ คาดการณ์ปริมาณการเดินทางและขนส่งสินค้าภายในประเทศและระหว่างประเทศภายหลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จัดทำโดยกรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม ในปีพ.ศ. 2558 ซึ่งได้ทำการวิเคราะห์และคาดการณ์สภาพเศรษฐกิจและสังคมของไทยและประเทศเพื่อนบ้านที่มีการขยายตัวในระยะยาว ตามบทความวิชาการเรื่อง “ASEAN 2030: Toward a Borderless Economic Community” โดยธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB, 2012)



ผลพยากรณ์ของประเทศสมาชิกอาเซียนใน ปี พ.ศ. 2560-2580

เมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศโดยรอบที่ติดกับประเทศไทย พบว่าเมียนมามีประชากรมากที่สุด ปี พ.ศ.2560 มี 52.65 ล้านคน และเพิ่มขึ้นถึงปี พ.ศ.2580 เฉลี่ยร้อยละ 0.6 รองลงมาคือ มาเลเซีย กัมพูชา และ สปป.ลาว ส่วน GDP PER CAPITA at Market Price พบว่า สิงคโปร์ มีค่ามากที่สุด ในปี พ.ศ. 2560 เท่ากับ 51,431 US \$ และเพิ่มขึ้นถึงปี พ.ศ.2580 เฉลี่ยร้อยละ 2.8 รองลงมาคือ บรูไน ดารุสซาลาม และ มาเลเซีย ตามลำดับ

ประเทศ	GDP PER CAPITA at Market Price (US \$)		จำนวนประชากร (ล้านคน)		ความหนาแน่นเฉลี่ยประชากร (คนต่อตารางกิโลเมตร)	
	ปี 2560	ปี 2580	ปี 2560	ปี 2580	ปี 2560	ปี 2580
บรูไน ดารุสซาลาม	28,740	71,813	0.43	0.55	74	95
กัมพูชา	1,309	5,178	16.01	21.56	88	119
อินโดนีเซีย	3,895	14,806	261.99	337.18	138	177
สปป.ลาว	2,051	7,374	7.30	10.63	31	45
มาเลเซีย	9,623	31,832	32.20	45.11	98	137
เมียนมา	1,375	6,832	52.65	59.85	78	88
ฟิลิปปินส์	3,102	9,818	106.28	157.93	355	527
สิงคโปร์	51,431	89,507	5.68	6.78	7,993	9,549
เวียดนาม	2,306	8,205	93.61	112.15	282	338
จีน	8,481	25,701	1,390.85	1,564.04	145	163
ไทย	6,265	17,070	66.09	71.63	129	140

ผลการพยากรณ์การมูลค่าการค้าและการเดินทางของคนผ่านด่านชายแดน

มูลค่าการค้าผ่านแดนในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2560-2565 มีอัตราการขยายตัวเป็นอย่างมาก อันเนื่องจากการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ การเปลี่ยนแปลงทั้งกฎระเบียบและโครงสร้างพื้นฐาน มูลค่าการนำเข้าเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ 8 ถึงร้อยละ 10 ต่อปี ส่วนมูลค่าการส่งออกเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 7 ต่อปี แต่อัตราการเพิ่มขึ้นลดลงอย่างต่อเนื่องหลังจากปี พ.ศ.2565 จนถึงปี พ.ศ.2580 ส่วนการเดินทางของคนผ่านเข้าออกด่านชายแดน มีแนวโน้มเช่นเดียวกับมูลค่าการค้า แต่อัตราการเพิ่มน้อยกว่าโดยในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2560-2565 มีอัตราการขยายตัวร้อยละ 5 ถึงร้อยละ 8 ต่อปี ลดลงอย่างต่อเนื่องจนถึงปี พ.ศ.2580

รายละเอียด	ประเทศ	ปี พ.ศ.				
		2560-2565	2565-2570	2570-2575	2575-2580	2560-2580
มูลค่าการค้านำเข้า ผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)	มาเลเซีย	8.03%	5.93%	5.77%	5.75%	6.37%
	เมียนมาร์	8.73%	7.19%	7.39%	7.59%	7.73%
	สปป.ลาว	10.11%	5.74%	4.51%	3.64%	5.97%
	กัมพูชา	9.34%	5.45%	4.33%	3.52%	5.64%
มูลค่าการค้าส่งออก ผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)	มาเลเซีย	4.87%	4.47%	4.17%	3.94%	4.36%
	เมียนมาร์	5.93%	4.70%	3.92%	3.38%	4.48%
	สปป.ลาว	6.62%	5.41%	4.64%	4.11%	5.19%
	กัมพูชา	7.13%	5.61%	4.69%	4.07%	5.37%
ปริมาณการเดินทางของคนออก จากด่านชายแดน (พันคน)	มาเลเซีย	5.65%	4.76%	4.15%	3.72%	4.57%
	เมียนมาร์	7.22%	5.45%	4.41%	3.72%	5.19%
	สปป.ลาว	5.85%	4.93%	4.31%	3.87%	4.73%
	กัมพูชา	6.07%	4.98%	4.27%	3.77%	4.77%
ปริมาณการเดินทางของคนเข้า ด่านชายแดน (พันคน)	มาเลเซีย	5.60%	4.72%	4.13%	3.70%	4.53%
	เมียนมาร์	8.10%	5.92%	4.70%	3.92%	5.65%
	สปป.ลาว	5.64%	4.79%	4.21%	3.80%	4.61%
	กัมพูชา	6.01%	4.94%	4.24%	3.75%	4.73%



หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



ประเด็นสำคัญในการทบทวนรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในต่างประเทศ

หัวข้อ	กรอบการวิเคราะห์
การเก็บค่าธรรมเนียม	มีการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางระหว่างประเทศหรือไม่
วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	วัตถุประสงค์หลักและจุดมุ่งหมายของการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมระหว่างประเทศ (ถ้ามี)
การแบ่งแยกบทบาท	มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ระหว่างผู้กำหนดนโยบาย (Policy Maker) ผู้กำกับดูแล (Regulator) และผู้ดำเนินการ (Operator) หรือไม่
ผู้ดำเนินการจัดเก็บ	ใครเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียม หน่วยงานของรัฐ หรือเอกชน
ระดับของการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการ	มีการให้เอกชนมีส่วนร่วมในการดำเนินการหรือไม่ หากมีระดับของการให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม (Public Private Partnership) อยู่ในระดับไหน
การแบ่งแยก VEP กับ RC	มีการแยกการจัดเก็บค่าผ่านทาง (Vehicle Entry Permission Fee) และ ค่าใช้ทาง (Road Charge) หรือไม่
การแยกประเภทรถที่จัดเก็บ	มีการแยกอัตราการจัดเก็บค่าธรรมเนียมตามประเภทรถหรือไม่อย่างไร เช่น รถยนต์ส่วนบุคคล รถบรรทุก หรือรถมอเตอร์ไซด์
เทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บ	เทคโนโลยีที่นำมาใช้ในการดำเนินการจัดเก็บ



กระทรวงคมนาคม



สำนักงานนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร

กรณีศึกษา: ประเทศมาเลเซีย



หน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้ดำเนินการในการดำเนินการจัดเก็บ VEP&RC

หน่วยงานภาครัฐ

หน่วยงานภาคเอกชน

ผู้กำหนดนโยบาย



กระทรวงคมนาคม

TCSens Sdn Bhd

ผู้รับเหมาหลัก

ผู้ดำเนินการจัดเก็บ



สำนักงานขนส่งทางถนน

(Road Transport Department; JPJ)

DNeX RFID Sdn Bhd

ผู้รับเหมาย่อย

หน่วยงานกำกับดูแลที่เกี่ยวข้อง



ผู้ถือหุ้นรายใหญ่

สำนักงานตำรวจแห่งชาติมาเลเซีย กรมศุลกากรมาเลเซีย สำนักงานทางหลวงมาเลเซีย

รัฐบาลมาเลเซียได้มีการว่าจ้าง TCSens Sdn Bhd. (Dnex RFID) ให้เป็นผู้รับเหมาในการติดตั้งระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีให้กับภาครัฐในการจัดเก็บ VER&RC รวมไปถึงในฐานะที่ปรึกษาและพัฒนาาระบบไปจนถึงการบำรุงรักษาเป็นเวลา 5 ปี ภายใต้สัญญามูลค่ารวม 104.3 ล้านริงกิตมาเลเซีย



กรณีศึกษา: ประเทศมาเลเซีย



อัตราค่าธรรมเนียมการจัดเก็บ VEP&RC



(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)



(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)

การเก็บค่าธรรมเนียมจะกระทำผ่าน Touch and Go Card ซึ่งเป็นระบบเดียวกับที่ใช้ในการผ่านทางด่วนและค่าธรรมเนียมๆต่างในมาเลเซีย



(ที่มาภาพประกอบ The Star Malaysia)

ประเภทยานพาหนะ	รถยนต์	รถจักรยานยนต์	รถที่มีใบอนุญาตส่งสินค้า	รถบริการสาธารณะ
ค่าธรรมเนียม	ครั้งละ 20 ริงกิต	ยกเว้น	ยกเว้น	ยกเว้น

*สำหรับยานพาหนะที่ยังไม่ได้มีการขอใบอนุญาต VEP จะมีค่าธรรมเนียมในการออก VEP เพิ่มอีก 10 ริงกิต

ยานพาหนะที่ลงทะเบียนในระบบ VEP แล้วจะได้รับ VEP RFID tag ซึ่งเป็นระบบระบุตัวตนอัตโนมัติที่บรรจุข้อมูลของยานพาหนะและบันทึกการเคลื่อนไหวของยานพาหนะแต่ละคัน โดยการขอ VEP แต่ละครั้งมีอายุ 5 ปี และการขออนุญาตแต่ละครั้งมีค่าธรรมเนียม 10 ริงกิต



กรณีศึกษา: ประเทศสิงคโปร์



สิงคโปร์จัดเก็บ Reciprocal Road Charge (RRC), VEP และ GVP โดยมีภาครัฐนำ โดย Land Transport Authority ภายใต้กระทรวงการขนส่ง (Ministry of Transport) เป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บรวมไปถึงการออกกฎระเบียบข้อบังคับทั้งหมด

Reciprocal Road Charge (RRC)

ตั้งแต่วันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2560 ที่ผ่านมา สิงคโปร์ได้เริ่มมีการจัดเก็บ Reciprocal Road Charge (RRC) จากรถยนต์ต่างประเทศเป็นจำนวน **6.4 เหรียญสิงคโปร์ดอลลาร์**ต่อการเข้าประเทศสิงคโปร์ในแต่ละครั้ง ซึ่งเป็นอัตราที่เทียบเท่ากับ Road Charge ของมาเลเซียที่ 20 ริงกิต

Vehicle Entry Permit (VEP)

ทางการสิงคโปร์ได้เริ่มใช้มาตรการในการเก็บค่าธรรมเนียมการขออนุญาตนำยานพาหนะเข้าประเทศ (VEP) มาตั้งแต่ปี ค.ศ. 1973 มีค่าธรรมเนียม VEP คิดเป็นวันละ 35 ดอลลาร์สิงคโปร์/วัน สำหรับรถยนต์ทุกประเภทและ 4 ดอลลาร์สิงคโปร์/วัน สำหรับจักรยานยนต์ โดยมีการยกเว้นค่าธรรมเนียมในช่วง วันจันทร์-ศุกร์ เวลา 17.00 น. - 02.00 น. วันเสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการ อย่างไรก็ตามยานพาหนะทางบกทั้งหมดได้รับ **การยกเว้นค่าธรรมเนียม VEP** ในกรณีดังนี้

- ได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียม VEP เป็นเวลา 10 วันต่อปี ต่อคัน
- ไม่เสียค่าธรรมเนียมในวันหยุดราชการของสิงคโปร์
- ไม่เสียค่าธรรมเนียมระหว่างช่วงเวลา 5 โมงเย็นถึง ตี 2 ของวันจันทร์ถึงศุกร์
- ไม่เสียค่าธรรมเนียม VEPในวันหยุดเสาร์-อาทิตย์



กรณีศึกษา: ประเทศสิงคโปร์



ประเภทยานพาหนะ	ค่าธรรมเนียม VEP เก็บที่ด่านตรวจ Tuas และ Woodlands	
	จันทร์-ศุกร์ (2.00 น. – 17.00 น.)*	จันทร์-ศุกร์ (17.00 น. – 2.00 น. *), เสาร์-อาทิตย์ และวันหยุดราชการของสิงคโปร์
รถยนต์	S\$35 /วัน	ยกเว้นค่าธรรมเนียม VEP
รถจักรยานยนต์	S\$4 /วัน	

หมายเหตุ : ยกเว้นในช่วงโรงเรียนปิดเทอมช่วงกลางปีและปลายปี ทางกาารสิงคโปร์จัดเก็บค่าธรรมเนียม VEP ตั้งแต่ 2.00 น. – 12.00 น.

Goods Vehicle Permit (GVP)

สำหรับรถบรรทุกเพื่อขนส่งสินค้าทะเบียนต่างประเทศ (Goods Vehicle) จะต้องมีการขอ Goods Vehicle Permit (GVP) โดยมีค่าธรรมเนียมเรียกเก็บ 40 เหรียญสิงคโปร์ดอลลาร์ต่อเดือนสำหรับรถบรรทุกและ 40 เหรียญสิงคโปร์ดอลลาร์ต่อเดือนสำหรับรถโดยสารสาธารณะ

ประเภทยานพาหนะ	ค่าธรรมเนียม
รถบรรทุกสินค้า - GVP (Good Vehicle Permit)	S\$40 ต่อเดือน
รถโดยสารสาธารณะ - PSVP (Public Service Vehicle Permit)	S\$5 ต่อเดือน



กรณีศึกษา: ประเทศสหรัฐอเมริกา - เม็กซิโก



การขับรถเข้าประเทศเม็กซิโก

ตั้งแต่ปี 2011 ทางกรมเม็กซิโก ได้ประกาศใช้มาตรการให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่เดินทางข้ามชายแดนประเทศเม็กซิโก จากสหรัฐต้องขอใบอนุญาตนำเข้ายานพาหนะชั่วคราว หรือ Temporary Import Permit (TIP) ซึ่งเป็นการลงทะเบียนยานพาหนะกับหนังสือเดินทางของผู้ขับเพื่อยืนยันว่าผู้ขับขี่พาหนะจะไม่นำรถมาขายในเม็กซิโก รวมทั้งผู้ขับขี่ยานพาหนะจะต้องเดินทางออกจากเม็กซิโกตามเวลาที่กำหนดซึ่งมีค่าธรรมเนียมเท่ากับ 52.2 เหรียญสหรัฐโดยประมาณ โดยเมื่อได้รับใบอนุญาตนี้ ทางกรมจะให้สติ๊กเกอร์แปะกระจกรถและเอกสารทางการ **ทั้งนี้ผู้ขับขี่ยานพาหนะได้รับยกเว้นไม่ต้องขอใบอนุญาต TIP ในกรณีที่**

- ขับยานพาหนะเข้าในประเทศเม็กซิโกไม่เกินเขต Free Zone หรือ Border Zone หรือเท่ากับระยะเกินจาก 16 ไมล์จากชายแดนสองประเทศ
- ขับยานพาหนะเข้าไปในพื้นที่ คาบสมุทร the Baja California และพื้นที่ยกเว้นอื่น ๆ



การขับรถเข้าสหรัฐอเมริกา

ส่วนสหรัฐไม่มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านแดน ยกเว้นกรณีการสมัครเป็นสมาชิกโครงการ SENTRI เพื่อใช้เลนข้ามชายแดน พิเศษ ซึ่งมีการเก็บค่าธรรมเนียมการดำเนินการสมัครเท่ากันสำหรับทุกคนโดยไม่ได้แบ่งประเภทรถยนต์



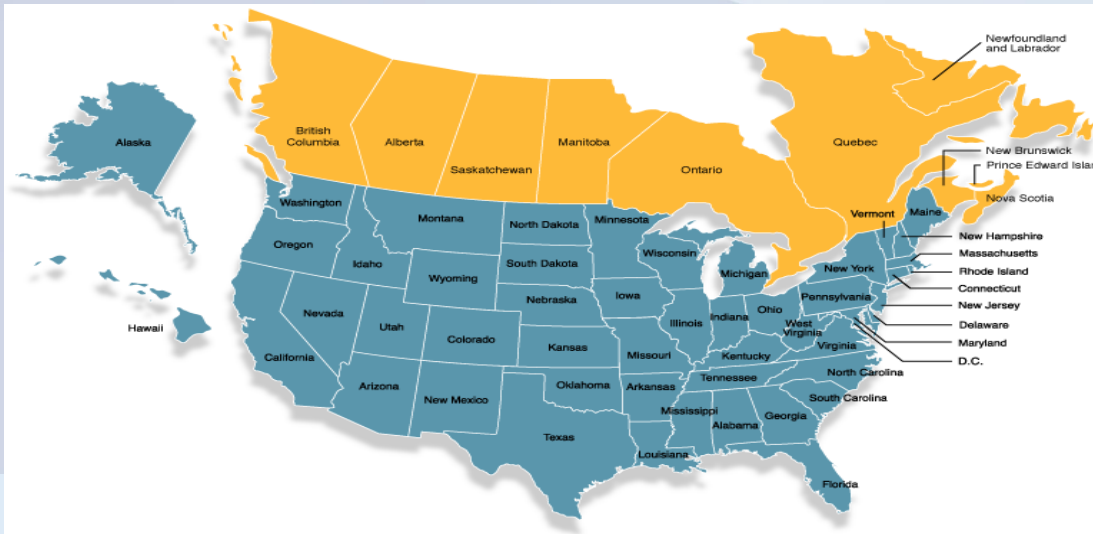
กรณีศึกษา: ประเทศสหรัฐอเมริกา - แคนาดา



การขับรถผ่านระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

การเดินทางข้ามชายแดนระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดามีการเก็บค่าใช้ทางเช่นกัน ซึ่งเรียกว่า border crossing toll charge โดยจะมีการเรียกเก็บเฉพาะในบางด่านชายแดนโดยจะมีการเรียกเก็บเฉพาะในบางด่านพรมแดนที่เป็นการข้ามผ่านสะพาน หรืออุโมงค์ และมีอัตราค่าธรรมเนียมการใช้ทางหรือ TOLL CHARGE แตกต่างกันไปในแต่ละมลรัฐ ของทั้งสองประเทศ

อย่างไรก็ดียานพาหนะที่ข้ามชายแดนจากแคนาดาเข้ามายังสหรัฐและสหรัฐไปยังแคนาดา ไม่จำเป็นต้องมีการลงทะเบียน Vehicle Entry Permission (VEP) ยกเว้นในกรณีที่ยานพาหนะบรรทุกสิ่งของที่เป็นอันตรายในปริมาณมาก จำเป็นต้องลงทะเบียนลงทะเบียนกับ Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCA) เพื่อรับเลขระบุตัวตนของกระทรวงคมนาคมสหรัฐ (USDOT Number)



ชายแดนของประเทศแคนาดาและสหรัฐ ประกอบด้วยชายแดนทางบกและชายแดนทางน้ำ ซึ่งมีพื้นที่ของ 13 มลรัฐในสหรัฐและ 8 เขตจังหวัดในแคนาดาที่ติดต่อกัน บางส่วนเป็นพื้นที่เขตป่าและภูเขาซึ่งทางการสองประเทศไม่อนุญาตให้มีการข้ามชายแดนได้



กรณีศึกษา: ประเทศสหรัฐอเมริกา - แคนาดา



การเก็บค่าธรรมเนียมระหว่างประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

สำหรับในบางด้านชายแดนที่มีการจัดเก็บค่าใช้ทาง รัฐบาลของแต่ละมลรัฐและหน่วยงานของ รัฐบาลกลางแคนาดาจะร่วมกันจัดตั้ง คณะกรรมการหรือฝ่ายบริหารสะพานหรืออุโมงค์สำหรับข้ามชายแดน ขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ในการบริหารและกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการจัดเก็บ ค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดอย่างเช่น Sault Ste. Marie Bridge Authority (SSMBA) มีลักษณะเป็นคณะกรรมการ อำนวยการร่วม ภายใต้บริษัท รัฐวิสาหกิจของแคนาดาและสำนักคมนาคมรัฐมิชิแกน (MDOT) โดยจัดตั้งผ่านความตกลงระหว่างรัฐบางขึ้นมาทำหน้าที่เป็นผู้กำหนดนโยบาย การบริหารจัดการสะพาน Sault Ste. Marie International Bridge ข้ามรัฐ Michigan ของสหรัฐและเขตจังหวัด Ontario ของแคนาดา

ตัวอย่างอัตราค่าธรรมเนียมการใช้ทางข้ามชายแดนผ่านสะพาน International Bridge จาก รัฐมิชิแกน ประเทศสหรัฐอเมริกา ไปยัง ออนทARIO ประเทศแคนาดา

ประเภทยานยนต์	สกุลเงินเหรียญสหรัฐ	สกุลเงินแคนาดา
รถยนต์, รถจักรยานยนต์, รถบรรทุก ขนาดเล็ก	\$3.50	\$4.70
รถบัสโดยสารและรถบรรทุก 6 ล้อ	\$9.00	\$12.20
รถที่มีส่วนต่อเติมของการอยู่อาศัย (Recreational Vehicle)	\$6.00	\$8.2



กรณีศึกษา: ประเทศในกลุ่ม EU

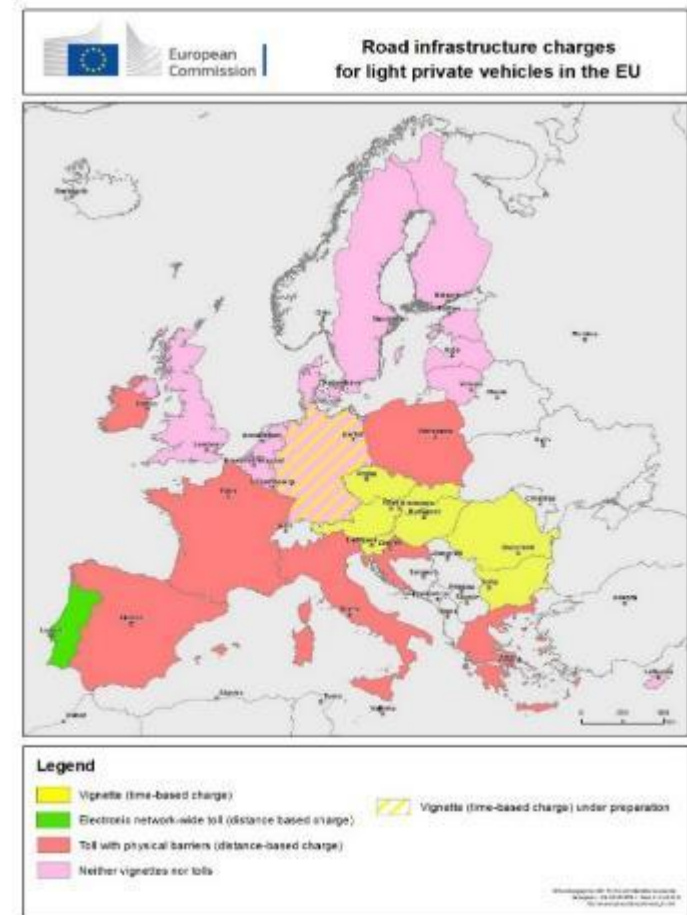


การขับรถผ่านระหว่างประเทศในสหภาพยุโรป

ทางการสหภาพยุโรป (อียู) เป็นอีกหนึ่งกลุ่มประเทศที่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง (Road Charge) ซึ่งแต่ละประเทศจะมีอิสระในการดำเนินนโยบายการจัดเก็บขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตามการดำเนินการจัดเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆในยุโรปจะต้องได้รับการเห็นชอบคณะกรรมการของกลุ่มสหภาพยุโรป (European Commission) โดยในปัจจุบันยังไม่มีเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับการขับรถจากประเทศนอกสหภาพยุโรปเข้ามาในสหภาพยุโรปโดยเฉพาะ

สำหรับการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในยุโรป แบ่งเป็น 3 ประเภท คือ (รายละเอียดแต่ละประเภทในหน้าถัดไป)

1. Road toll ค่าใช้ทางแบบทั่วไปจ่ายที่ด่านเก็บเงินเมื่อใช้ทางพิเศษซึ่งจะเป็นการเก็บตามระยะทางซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศ
2. Vignette โดย vignetteจะเป็นลักษณะของการการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางตามระยะเวลาของการใช้ถนนที่ถูกกำหนดให้ต้องมีการชำระ vignette
3. ค่าใช้ทางที่ยานพาหนะต้องขับผ่านด่านกั้นและมีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางผ่าน ระบบอิเล็กทรอนิกส์





กรณีศึกษา: ประเทศในกลุ่ม EU



ตารางสรุปรูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในกลุ่มสหภาพยุโรป

รูปแบบ	ลักษณะ	ประเทศที่มีการจัดเก็บ
Road Toll	การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ในรูปแบบปกติทั่วไป โดยเก็บตามระยะทาง	บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา, โครเอเชีย, ฝรั่งเศส, กรีซ, อิตาลี, นอร์เวย์, โปแลนด์, เซอร์เบียและสเปน
Vignette	เป็นลักษณะของการการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางตามระยะเวลาของการใช้ถนนที่ถูกกำหนดให้ ต้องมีการชำระ vignette	ออสเตรีย, บัลแกเรีย, สาธารณรัฐเช็ก, ฮังการี, มอลโดวา, สวิตเซอร์แลนด์, โรมาเนีย, สโลเวเนีย
Electronic Network	การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางผ่าน ระบบอิเล็กทรอนิกส์	โปรตุเกส
ไม่มีการจัดเก็บ	ประเทศเหล่านี้ไม่มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางหลักแต่อาจจะมีการเก็บค่าธรรมเนียมในการอุโมงค์หรือสะพานต่างๆ	เบลเยียม, เดนมาร์ก, สหราชอาณาจักร, เอสโตเนีย, ฟินแลนด์, ลัตเวีย, ลิทัวเนีย, ลักเซมเบิร์ก, เนเธอร์แลนด์ และสวีเดน
อยู่ในระหว่างการพิจารณา	ปัจจุบันยังไม่มีการเก็บค่าธรรมเนียมใช้ทางต่างๆ แต่อยู่ในระหว่างการพิจารณานำเอา Vignette มาใช้	เยอรมนี



กรณีศึกษา: ประเทศในกลุ่ม EU



ตารางแสดงตัวอย่างอัตราค่า Vignette ในมีการจัดเก็บในบางประเทศของสหภาพยุโรป

	ช่วงระยะเวลา 1 7 วัน	ช่วงระยะเวลา 2 1 เดือน	ช่วงระยะเวลา 3 1 ปี
บัลแกเรีย	5 ยูโร	13 ยูโร	34 ยูโร
สาธารณรัฐเชค	12 ยูโร (10 วัน)	17 ยูโร	57 ยูโร
สโลวาเกีย	10 ยูโร (10 วัน)	14 ยูโร	50 ยูโร
สโลวีเนีย	15 ยูโร	30 ยูโร	110 ยูโร
โรมาเนีย (e-vignette)	3 ยูโร	7 ยูโร	28 ยูโร
สวีตเซอร์แลนด์	1 ปี 40 ฟรังก์สวิส		



สรุปกรณีศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ (1/2)

ประเทศ	มาเลเซีย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา – เม็กซิโก	สหรัฐอเมริกา – แคนาดา	สหภาพยุโรป
มีการเก็บ ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ระหว่างประเทศ หรือไม่	มีการจัดเก็บ RC และ VEP	มีการจัดเก็บ RRC และ VEP	มีในกรณีของการเข้า ประเทศเม็กซิโกเกิน เขตที่กำหนด	มีเฉพาะในการผ่านบาง อุโมงค์หรือสะพาน	ไม่มีการเก็บค่าผ่านทางระหว่าง ประเทศ มีเฉพาะการเก็บ ค่าธรรมเนียมใช้ทางภายในแต่ละ ประเทศ
วัตถุประสงค์ของการ จัดเก็บ	เพื่อความปลอดภัยและ รายได้เข้ารัฐ	เพื่อควบคุมปริมาณ รถยนต์เข้าประเทศ	เพื่อความปลอดภัย และควบคุมปริมาณ รถยนต์	เพื่อบำรุงอุโมงค์หรือ สะพานที่ใช้ผ่านแดน	เพื่อบำรุงทางในแต่ละประเทศ
การแบ่งแยก VEP กับ RC	มีการแบ่งแยกชัดเจน ระหว่าง VEP และ RC	มีการแบ่งแยก ชัดเจน ระหว่าง VEP และ RC	ไม่มีการจัดเก็บ RC โดยมีการ ค่าธรรมเนียมผ่านทาง ชั่วคราวในเม็กซิโก	ไม่มีการจัดเก็บ VEP แต่มี การเก็บค่าธรรมเนียมการ ใช้ทางในแต่ละมลรัฐ	ไม่มีการจัดเก็บ VEP แต่มีการเก็บ ค่าธรรมเนียมใช้ทางที่แตกต่างกัน ในแต่ละประเทศ
การแบ่งบทบาท ระหว่างผู้กำหนด นโยบายและ ผู้ดำเนินการ	รัฐเป็นผู้กำหนดนโยบาย และดำเนินการจัดเก็บ โดยมีเอกชนเป็นที่ ปรึกษาด้านระบบ จัดเก็บ	รัฐเป็นผู้กำหนด นโยบายและ ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐเป็นผู้กำหนด นโยบายและ ดำเนินการจัดเก็บ	มีความแตกต่างกันตาม การตกลงของแต่ละมลรัฐ	รัฐบาลกลางของแต่ละประเทศ เป็นผู้กำหนดนโยบาย โดยต้องไม่ ขัดแย้งกับนโยบายกลางของ สหภาพยุโรป



สรุปกรณีศึกษาการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ (2/2)

ประเทศ	มาเลเซีย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา – เม็กซิโก	สหรัฐอเมริกา – แคนาดา	สหภาพยุโรป
ผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	แตกต่างกันในแต่ละมลรัฐ มีเอกชนมีส่วนร่วมในบางมลรัฐ	แตกต่างกันในแต่ละประเทศ โดยส่วนใหญ่ดำเนินการโดยรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ
การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน	เอกชน (DNex) เป็นที่ปรึกษาและดูแลระบบผ่านสัญญาสัมปทาน 5 ปี	ไม่มีส่วนร่วมจากภาคเอกชน	ไม่มีส่วนร่วมจากภาคเอกชน	เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดเก็บผ่านสัมปทานในเมืองดีทรอยต์	ไม่มีเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดเก็บโดยมีรัฐวิสาหกิจในบางประเทศ
การจัดแบ่งการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ	เก็บค่าธรรมเนียมเท่ากันในทุกประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะและระยะเวลา
เทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บ	RFID Technology	RFID Technology	การตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ และ RFID ในกรณีที่มีบัตร SENTRI Card	RFID Technology	การตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ และ ANPR (Automatic Number Plate Recognition)



หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- **สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธุ์**
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



การจัดสัมมนาและการมีส่วนร่วมของประชาชน

2017



สัมมนาเพื่อแนะนำโครงการและรับฟัง
ความคิดเห็นจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
(ครั้งที่ 1)

วันจันทร์ที่ 26 มิถุนายน 2560

เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องกมลทิพย์ 1 โรงแรมสุโกศล ถนน

ศรีอยุธยา เขตราชเทวี กรุงเทพฯ

ผู้เข้าร่วมประชุม 125 คน



สัมมนาเชิงปฏิบัติการ (Focus
Group) 4 ครั้ง

เป็นการสัมมนาเชิงปฏิบัติการกับ
กลุ่มเป้าหมายเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูล
ความคิดเห็น และมุมมองต่อประเด็น
ต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อการศึกษา

กลุ่มเป้าหมาย : หน่วยงานภาครัฐ
เอกชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียจากการ
เก็บค่าผ่านแดน

สื่อประกอบการสัมมนา

- เอกสารประกอบการสัมมนา
- บอร์ดประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 3

สัมมนาเพื่อนำเสนอผลการศึกษาและรับฟัง
ความคิดเห็นต่อร่างรายงานฉบับสมบูรณ์
(ครั้งที่ 2)

เป็นการสัมมนาเพื่อนำเสนอร่างผลการศึกษา
โครงการ พร้อมทั้งเปิดเวทีเพื่อรับฟัง
ข้อเสนอแนะ ข้อคิดเห็นต่อร่างผลการศึกษา
สำหรับนำมาพิจารณาปรับปรุงร่างผล
การศึกษา ให้สมบูรณ์มากยิ่งขึ้น
กลุ่มเป้าหมาย

หน่วยงานภาคเอกชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
จากการเก็บค่าผ่านแดน สถาบันการศึกษานักวิชาการ ผู้ทรงคุณวุฒิ และสื่อมวลชน
สื่อประกอบการสัมมนา

- แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 2
- เอกสารประกอบการสัมมนา ชุดที่ 2
- บอร์ดประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 2
- วิตทัศน์ ชุดที่ 2



สื่อสิ่งพิมพ์

เอกสารประชาสัมพันธ์โครงการ : แผ่นพับประชาสัมพันธ์โครงการ ชุดที่ 1 ผลิตจำนวน 600 แผ่น

ส่งเสริมประเทศไทย สู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งโลจิสติกส์

ประเทศไทยมีที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เอื้ออำนวยต่อการค้าขายระหว่างประเทศ และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งที่สำคัญของภูมิภาคอาเซียน และเป็นส่วนหนึ่งของห่วงโซ่อุปทานสินค้าที่สำคัญของโลก การพัฒนาการขนส่งสินค้าทางบกและทางน้ำให้มีความปลอดภัยและรวดเร็ว จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค

- ASEAN
- ASEM
- ASEAN-CHINA FTA
- ASEAN-Japan FTA
- ASEAN-Korea FTA
- ASEAN-India FTA
- ASEAN-Australia FTA
- ASEAN-US FTA

ประโยชน์ที่มากกว่าค่าผ่านทาง

จากการเปิดเขตการค้าเสรีอาเซียน และ การพัฒนาห่วงโซ่อุปทานสินค้าทางบกและทางน้ำให้มีความปลอดภัยและรวดเร็ว จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม
ลดการสูญเสียเวลาในการเดินทาง
ลดการสูญเสียเงินตรา
ลดการสูญเสียพลังงาน

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า
ลดการสูญเสียเวลาในการเดินทาง
ลดการสูญเสียเงินตรา
ลดการสูญเสียพลังงาน

เพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคม ลดการสูญเสียเวลาในการเดินทาง

ลดการสูญเสียเวลาในการเดินทาง
ลดการสูญเสียเงินตรา
ลดการสูญเสียพลังงาน

โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทาง
30 กิโลเมตร ครอบคลุม 10 จังหวัด 150 กิโลเมตร
โทร. 0 2915 1515
www.spp.go.th

กรอบความร่วมมือ การขนส่งข้ามพรมแดน

สหประชาชาติ	อาเซียน	กรอบความร่วมมืออื่นๆ
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN
ASEAN	ASEAN	ASEAN

แนวทางการจัดเก็บค่าผ่านทาง ในต่างประเทศ

การเก็บค่าผ่านทางในต่างประเทศมีหลายรูปแบบ เช่น การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Automatic Toll Collection) และการเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Cash Toll Collection)

ประเภทที่ 1: การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ
ใช้เทคโนโลยีการระบุตัวตนของยานพาหนะ เช่น RFID Tag และ License Plate Recognition (LPR) เพื่อระบุตัวตนของยานพาหนะและคิดค่าผ่านทางอัตโนมัติ

ประเภทที่ 2: การเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด
ใช้การเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดผ่านช่องทางชำระเงินอัตโนมัติ (ETC) หรือช่องทางชำระเงินด้วยเงินสด

ประเภทที่ 3: การเก็บค่าผ่านทางแบบผสม
ใช้การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติและเงินสดร่วมกัน

แนวทางการจัดเก็บค่าผ่านทาง

การเก็บค่าผ่านทางในประเทศไทยมีหลายรูปแบบ เช่น การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Automatic Toll Collection) และการเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด (Cash Toll Collection)

ประเภทที่ 1: การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ
ใช้เทคโนโลยีการระบุตัวตนของยานพาหนะ เช่น RFID Tag และ License Plate Recognition (LPR) เพื่อระบุตัวตนของยานพาหนะและคิดค่าผ่านทางอัตโนมัติ

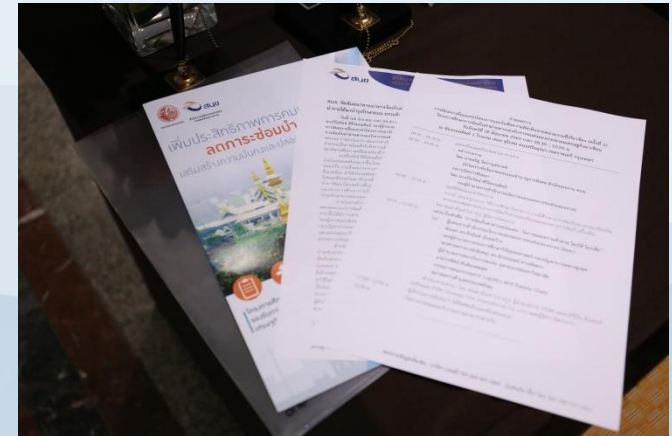
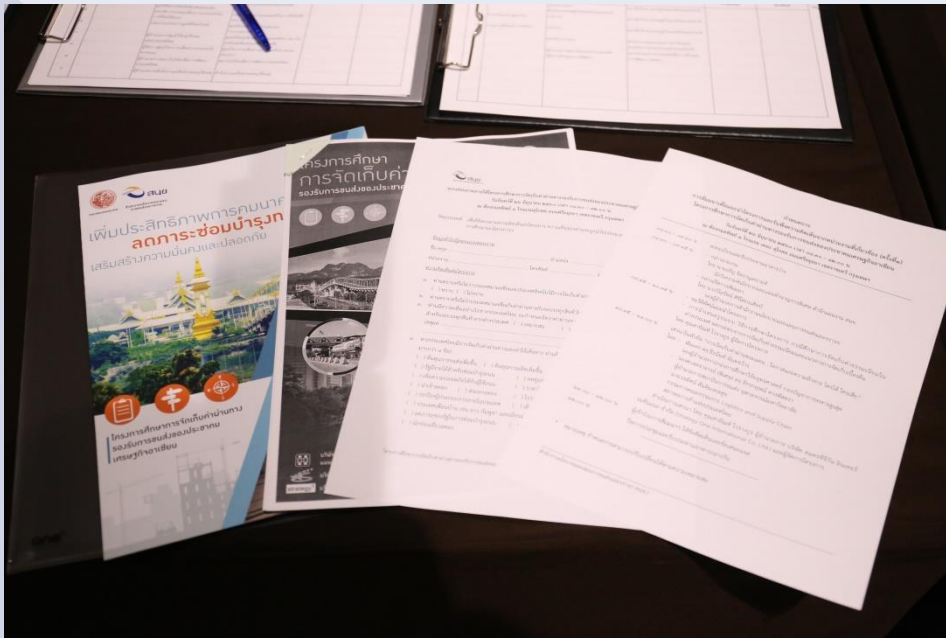
ประเภทที่ 2: การเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสด
ใช้การเก็บค่าผ่านทางแบบเงินสดผ่านช่องทางชำระเงินอัตโนมัติ (ETC) หรือช่องทางชำระเงินด้วยเงินสด

ประเภทที่ 3: การเก็บค่าผ่านทางแบบผสม
ใช้การเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติและเงินสดร่วมกัน



สื่อสิ่งพิมพ์

เอกสารประกอบการสัมมนา : เอกสารประกอบการสัมมนาฯ ครั้งที่ 1



ชุด Press Kit



สื่อสิ่งพิมพ์

บอร์ดประชาสัมพันธ์โครงการ Mobile Unit : บอร์ดประชาสัมพันธ์ ชุดที่ 1





สื่อสิ่งพิมพ์

วีดิทัศน์แสดงผลการศึกษา : วีดิทัศน์ ชุดที่ 1

ส.ป.ช.

จุดผ่านแดนทางบก ไทย-มาเลเซีย
จำนวน 2 ส่วน มูลค่าประมาณ 500,000 ล้านบาท
- ปลายทางเมลaka
- ปลายทางบงกช

ขอบเขตการค้าเงินงาน
LAW

1. ศึกษา ทบทวน นโยบายแผนรวมและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง

โครงการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทาง
รองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

แนวทางเลือกในการบริหารจัดการรายได้
จากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในเบื้องต้น

ทางเลือกที่ 1
หน่วยงานรัฐปัจจุบัน
เป็นผู้ดำเนินการเก็บค่าธรรมเนียม
และจัดส่งไปยังกองทุน

แนวทางเลือกของระบบจัดเก็บค่าผ่านทาง

เทคโนโลยีด้านการจราจร

1. Global Positioning System (GPS) & GPS Tracking System

1. ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Manual Toll Collection System)
2. ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอัตโนมัติ (Automatic Toll Collection System)
3. ระบบเก็บค่าผ่านทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Toll Collection System)



เว็บไซต์ www.thaiborderToll.com

โดเมนเนม : www.thaiborderToll.com

ออนไลน์ : 3 มิถุนายน 2560



หน้าหลัก



ประชาสัมพันธ์ ข้อมูล ความก้าวหน้า และเผยแพร่สื่อประชาสัมพันธ์ของโครงการ



กระทรวงคมนาคม



สำนักนโยบายและแผน
การขนส่งและจราจร





สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การจัดสัมมนาฯ ครั้งที่ 1

- เสนอให้กำหนดอัตราค่าผ่านทางของรถบรรทุกให้เป็นมาตรฐานแก่ต่างประเทศ โดยยังคงรักษาประโยชน์ให้กับผู้ประกอบการขนส่งไทยที่ส่งสินค้าข้ามไป-มาได้
- ในกรณีที่ประเทศเพื่อนบ้านเก็บค่าธรรมเนียมเท่ากับที่ไทยจัดเก็บ ควรพิจารณาประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้จากรถจากต่างประเทศ และควรกำหนดระยะทางที่เข้ามาได้
- ควรพิจารณาอัตราการเก็บค่าผ่านทางในหลายๆ อัตราตามระยะทางที่เข้ามา ยกตัวอย่างเช่น สปป.ลาว มีการเก็บค่าผ่านทางที่แตกต่างกันในแต่ละแขวง ทำให้แต่ละแขวงมีรายได้เพิ่มขึ้น
- การจัดเก็บค่าผ่านทางจะเพิ่มต้นทุนการขนส่งแก่สินค้าจากต่างประเทศ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตสินค้านำเข้าในประเทศไทย
- เห็นด้วยกับการนำเทคโนโลยีมาใช้ติดตามรถที่เข้ามาในไทย ทำให้สามารถติดตามและควบคุมรถได้ และยังสามารถตรวจสอบชนิดของสินค้า ซึ่งจะช่วยป้องกันการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายได้อีกด้วย
- ควรพิจารณาระเบียบวิธีปฏิบัติของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการกำหนดระเบียบวิธีการบริหารจัดการด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้เกิดความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด



สรุปความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ การจัดสัมมนาฯ ครั้งที่ 1

- ไม่ควรเก็บค่าผ่านทางกับรถออกไปส่งสินค้าแล้วกลับเข้ามา
- ปริมาณรถจากต่างประเทศที่เข้ามาในประเทศไทย มีปริมาณน้อย ทำให้รายได้จากการเก็บค่าผ่านทางไม่สะท้อนต่อต้นทุนการบำรุงรักษา การบริหารจัดการ ดังนั้น การกำหนดค่าผ่านทางจึงควร **ประเมินต้นทุนด้านความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และป้องกันการนำเข้าสู่เขตติดเข้ามาในประเทศไทย เข้าไปด้วย**
- ควรดำเนินการศึกษาการจัดค่าผ่านทางในต่างประเทศว่ามีการกำหนดระยะเวลาจัดเก็บอย่างไร เพราะเหตุใดจึงยกเลิกการจัดเก็บ
- **ตามกรอบ WTO ที่ต้องปฏิบัติอย่างเท่าเทียมกัน** ดังนั้น หากประเทศไทยเก็บค่าผ่านทางจากรถที่เข้ามาทางชายแดนต่างๆ **ประเทศเพื่อนบ้านก็สามารถจัดเก็บรถที่มาจากประเทศไทยได้เช่นกัน**
- ควรพิจารณา**ตั้งกองทุนเพื่อบริหารรายได้จากการเก็บค่าผ่านทาง**
- การจัดเก็บค่าผ่านทาง**เป็นเสมือนกำแพงทางการค้า** อาจเป็นอุปสรรคในการร่วมทุนระหว่าง**ประเทศ**

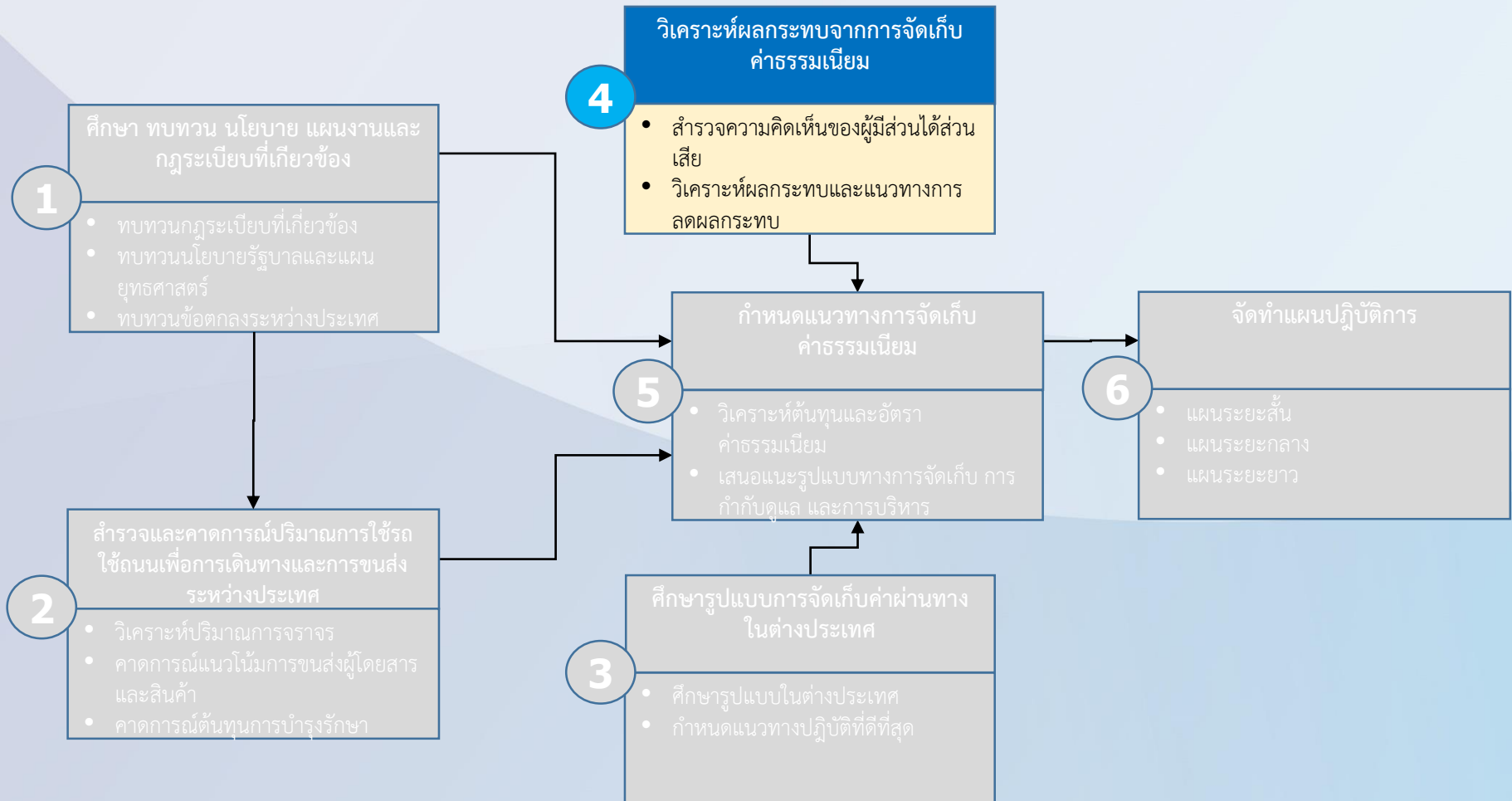


หัวข้อนำเสนอ

- **บทนำ:** วัตถุประสงค์ คณะทำงาน วิธีการศึกษา แผนงาน สิ่งส่งมอบ
- **งานส่วนที่ ๑:** ผลการศึกษา ทบทวน นโยบายแผนงานและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง
- **งานส่วนที่ ๒:** การศึกษาสำรวจ และวิเคราะห์สภาพปัญหาในสถานการณ์ปัจจุบัน และคาดการณ์ปริมาณการใช้รถใช้ถนนเพื่อการขนส่งข้ามพรมแดน
- **งานส่วนที่ ๓:** ผลการศึกษารูปแบบการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางในต่างประเทศ
- **สรุปผลการจัดสัมมนาเพื่อประชาสัมพันธ์**
- **งานส่วนที่ ๔:** การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง



วิธีการศึกษา





การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

การวิเคราะห์ผลกระทบจากการเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง

วัตถุประสงค์ของการศึกษา และ
เป้าหมายที่ต้องการของ สนข.

ข้อมูลที่ได้จากการทบทวนและศึกษาใน
ประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการ

การจัดทำแบบสอบถามเพื่อใช้ในการ
สัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

การระบุและจำแนกกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วน
เสียที่เกี่ยวข้องกับโครงการ

การสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและการ
จัดประชุมเชิงปฏิบัติการ

ข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่มีความเกี่ยวข้อง
ตามที่ได้ระบุและจำแนกไว้ และการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ

ข้อมูลที่ได้จากการทบทวนและศึกษาใน
ประเด็นต่างๆ ที่เกี่ยวข้องของโครงการ

ความรู้ความเชี่ยวชาญ การวิเคราะห์ของ
นักวิเคราะห์และที่ปรึกษาบริษัทฯ

การวิเคราะห์ตามวัตถุประสงค์ของการศึกษา
และเป้าหมายที่ต้องการของ สนข.

การวิเคราะห์ความเสี่ยงและกำหนดแนว
ทางการลดความเสี่ยงตาม 2CM Model

ผลลัพธ์จากการดำเนินงาน

ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทาง ของโครงการ

ความเสี่ยงของโครงการ และการกำหนดแนวทางการลดความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น

ส่วนการเก็บรวบรวมข้อมูล

ส่วนการวิเคราะห์และรายงานผล



การวิเคราะห์ผลกระทบจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการผ่านทาง

สัมภาษณ์เชิงลึกกับกลุ่มเป้าหมาย

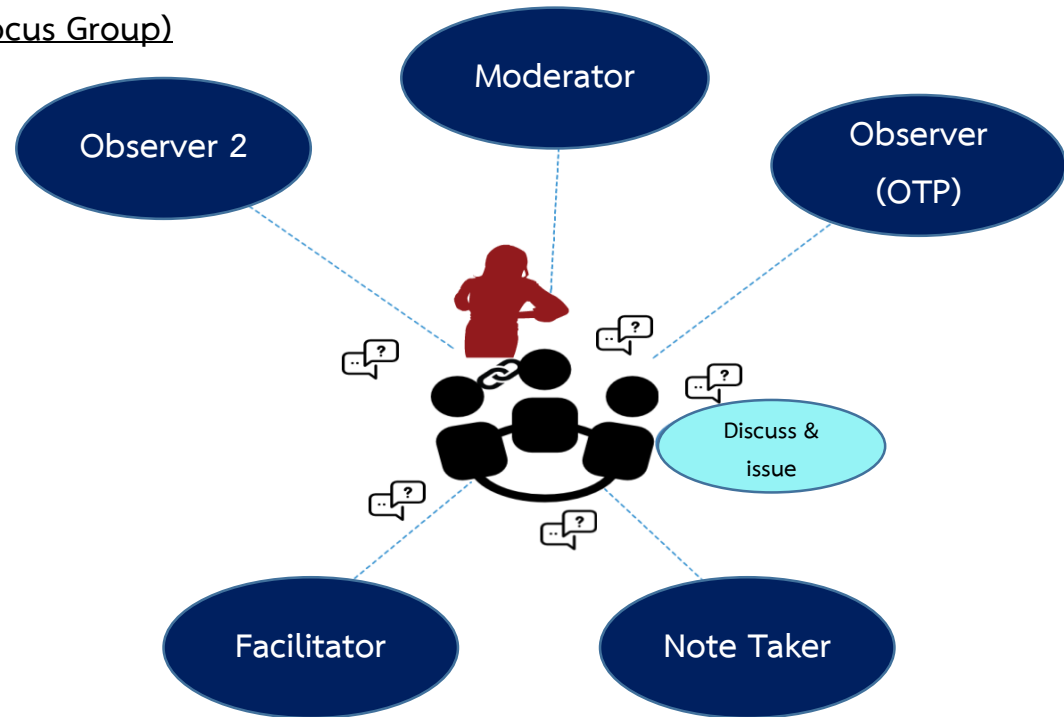
(In Depth Interview)

ที่ปรึกษาจะใช้แบบสอบถามปลายเปิด (Open-ended Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยเน้นให้ผู้ตอบแบบสอบถามตอบได้อย่างอิสระ (Free flow) ซึ่งเนื้อหาในแบบสอบถามจะออกแบบให้เหมาะสมกับบทบาทของผู้ตอบเช่น หน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับ ผู้ประกอบการขนส่ง และท่องเที่ยวประเภทต่างๆ



รูปแบบการจัดประชุมเชิงปฏิบัติการ

(Focus Group)



จังหวัดเป้าหมายที่จะไปจัดประชุมเชิงปฏิบัติการได้แก่ จังหวัดตาก (ด่านแม่สาย), หนองคาย (ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว), สระแก้ว (ด่านอรัญประเทศ), สงขลา (ด่านชายแดนสะเดา)



ขั้นตอนการดำเนินงาน

1

ออกแบบและกำหนดแนวคำถาม

คำถามทั่วไปเกี่ยวกับโครงการ

คำถามเกี่ยวกับผลกระทบต่อหน่วยงาน

คำถามด้านเศรษฐกิจ / สิ่งแวดล้อม/
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

คำถามเกี่ยวกับการตั้งกองทุนบริหาร
รายได้เฉพาะ

2

เชิญกลุ่มเป้าหมาย

การออกจดหมายเชิญ
อย่างเป็นทางการจาก สนช.

การประสานงานติดต่อนัดหมาย

การติดตาม

3

สัมภาษณ์และวิเคราะห์ข้อมูล

การเข้าพบเพื่อสัมภาษณ์

การรวบรวมข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูล



รายชื่อกลุ่มเป้าหมายและความคืบหน้า

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน/ตำแหน่ง	ความคืบหน้า
1	นายนิรันดร แซ่หล่อ	ผู้จัดการทั่วไป บจก. ไทย สตาร์ อินเตอร์ บิซิเนส	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
2	นายณัฐภูมิ เปาวรัตน์	Vice President – Corporate Strategy บมจ.เจดับเบิ้ลยูดี อินโฟโลจิสติกส์	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
3	นายอานนท์ เหลืองบริบูรณ์	รองอธิบดีกรมทางหลวง กรมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
4	นายกิตติ อภิชนปัญญา	กรรมการผู้จัดการ บจก.นายไต้ทรานสปอร์ต(1995)	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
5	นาย ฐศิษฐ์ มีลาย	ผู้จัดการฝ่ายขนส่ง บจก.โทลล์ โลจิสติกส์ (ไทยแลนด์)	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
6	นายบวร วงศ์วัฒนาภานต์	กรรมการผู้จัดการ บจก.ไทยทราเวล อินโฟเซอร์วิส	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว



รายชื่อกลุ่มเป้าหมายและความคืบหน้า (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน/ตำแหน่ง	ความคืบหน้า
7	นายกุลิศ สมบัติศิริ	อธิบดีกรมศุลกากร กรมศุลกากร	นัดหมายวันที่ 14 กรกฎาคม 2560 ภาคเช้า
8	นายสนิท พรหมวงษ์	อธิบดีกรมกรมขนส่งทางบก กรมขนส่งทางบก	กำลังติดตาม
9	นายบุญยฤทธิ์ กัลยาณมิตร	อธิบดีกรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ	นัดหมายวันที่ 19 กรกฎาคม 2560 ภาคเช้า
10	นายสาริศ ตันยะกุล	กรรมการผู้จัดการ บจก.ไฮไลต์เวิลด์ทัวร์	กำลังติดตาม
11	นายณรงค์ เขียดเดช	ผู้ว่าการทางพิเศษแห่งประเทศไทย การทางพิเศษแห่งประเทศไทย	กำลังติดตาม
12	นายธานินทร์ พานิชชีวะ	กรรมการผู้จัดการ บมจ.ทางยกระดับดอนเมือง	นัดหมายวันที่ 21 กรกฎาคม 2560 ภาคเช้า



รายชื่อกลุ่มเป้าหมายและความคืบหน้า (ต่อ)

ลำดับ	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน/ตำแหน่ง	ความคืบหน้า
13	นายคงศักดิ์ ซาครวิโรจน์ นางสาวเพชรดาววัลย์ พัสลุผล	กรรมการผู้จัดการ บจก.พีเค อินเตอร์เฟรด	กำลังติดตาม
14	นายธนิต โสรัตน์	กรรมการผู้จัดการ บจก. วีเชิร์ฟ โลจิสติกส์	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว
15	นาย ศุภฤกษ์	กรรมการผู้จัดการ บริษัทหนุ่มสาวทัวร์ จำกัด	ดำเนินการสัมภาษณ์แล้ว



ความคิดเห็นภาพรวมของผู้ส่วนได้ส่วนเสีย

- รูปแบบในการชำระเงินของนักเดินทางแต่ละประเภทเช่น ผู้ประกอบการขนส่ง ผู้ประกอบการท่องเที่ยว
- การจ่ายแบบเหมาจ่ายรายเดือน รายครั้ง

การอำนวยความสะดวกในการชำระเงิน

อัตราการจัดเก็บ

- รถโดยสารนักท่องเที่ยวควรเก็บตามจำนวนที่นั่ง เช่น รถขนาด 15-20 ที่นั่ง เก็บค่าผ่านทาง 2,000 บาทต่อคัน รถขนาดมากกว่า 25 ที่นั่ง เก็บคันละ 5,000 บาท
- รถขนส่งควรเก็บอัตราไม่เกิน 200 บาทต่อคัน

ต้นทุนการดำเนินการ

- ประสิทธิภาพของบุคลากร เครื่องมือ ระบบต่างๆในการจัดเก็บเพื่อให้ความรวดเร็ว คล่องตัว ไม่เกิดปัญหา การจราจรติดขัดหน้าด่าน

ประสิทธิภาพในการจัดเก็บ

ผลกระทบจากการจัดเก็บฯ

- ต้นทุนขายที่เพิ่มขึ้นประมาณ 10-20% และผลกระทบที่นักท่องเที่ยวและขยายวันเที่ยวในแพคเกจให้คุ้มค่า

ผลประโยชน์ที่เอกชนได้รับ

- จัดตั้งหน่วยงาน องค์กรท้องถิ่นที่มีความน่าเชื่อถือในการบริหารรายได้จากการจัดเก็บฯ เพื่อพัฒนาท้องถิ่น
- กำหนดวัตถุประสงค์ที่ชัดเจน ไม่ทับซ้อน และมีความโปร่งใสในการบริหารรายได้

การพัฒนารายได้จากการจัดเก็บค่าน้ำผ่านทาง

- นักเดินทาง ผู้ประกอบการเอกชนมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางเช่น Rest Area การขยายเวลาการเข้า-ออกด่าน การให้ความช่วยเหลือ 24 ชั่วโมง



ความคิดเห็นภาพรวมของผู้ส่วนได้ส่วนเสีย

- ควรคำนึงถึงหลักความเสมอภาคในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมของแต่ละประเทศ
- เป็นการปรับปรุงและพัฒนาการคมนาคมร่วมกันของกลุ่มประเทศในภูมิภาค

ด้านสิ่งแวดล้อม

- รัฐบาลควรมีศูนย์ควบคุมมลพิษทางอากาศ แหล่งความรู้เรื่องสภาพอากาศ
- การจัดการสิ่งแวดล้อมให้คนในชุมชนสามารถดำรงชีวิตประจำวันได้

ด้าน
ความสัมพันธ์
ระหว่างประเทศ

ผลกระทบด้าน
อื่นๆ

ด้านเศรษฐกิจ

- หากมีการจัดเก็บอาจส่งผลต่อค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันของผู้คนในบริเวณด้าน
- การดูแลสุขภาพจิตภาพ ความเป็นอยู่และการพัฒนาของชุมชนบริเวณนั้นๆ

ด้านสังคม
วัฒนธรรม

- หน่วยงานเอกชนไม่ได้รับผลกระทบจากการจัดเก็บฯ
- นักท่องเที่ยวอาจลดลงและหาทางเลือกในการเดินทาง
- ปริมาณการขนส่งไม่ลดลงเนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีขนส่งต่อเนื่องอยู่แล้ว



ผลลัพธ์ของการสัมภาษณ์

บจก. ไทย สตาร์ อินเตอร์ บิซิเนส

ผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวขาเข้า (Inbound Tourism)

ผลกระทบ	ประเด็นเนื้อหา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดเก็บฯ	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ เห็นด้วยเกี่ยวกับการจัดเก็บแต่ควรมีเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การบริหารการจัดเก็บให้มีประสิทธิภาพ
อัตราการจัดเก็บ	<ul style="list-style-type: none">กำหนดอัตราค่าจัดเก็บแบบเหมาจ่ายตามประเภทของรถ จำนวนที่นั่งของผู้โดยสาร เช่นรถที่นั่งไม่เกิน 20 คน ควรเก็บในอัตรา 2,000 บาท
ต้นทุนแพคเกจทัวร์	<ul style="list-style-type: none">บริษัทฯ ต้องมีการปรับต้นทุนแพคเกจกับพันธมิตรการค้าต้นทาง (เอเจนซีในประเทศจีน)ผลักราคาจัดเก็บฯ ให้กับนักท่องเที่ยว รวมถึงค่าภาษี ค่าประกันความปลอดภัยในระหว่างท่องเที่ยวข้ามแดน
ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ul style="list-style-type: none">หากมีการจัดเก็บฯ ภาครัฐควรอำนวยความสะดวกในการเดินทางข้ามแดนเช่น ความรวดเร็วในการดำเนินการจัดเก็บ ช่องทางในการจัดเก็บที่ไม่ใช่หน้าด่าน เนื่องจากนักท่องเที่ยวต้องการมีเวลาเที่ยวมากขึ้นและไม่ควรเสียเวลากับพิธีการหรือขั้นตอนที่ซับซ้อน ยุ่งยากเจ้าหน้าที่จัดเก็บควรมีประสิทธิภาพ มีความคล่องตัว รวดเร็ว เครื่องมือจัดเก็บทันสมัย



ผลลัพธ์ของการสัมภาษณ์

บมจ.เจดับเบิลยูดี อินโฟโลจิสติกส์

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามแดน

ผลกระทบ	ประเด็นเนื้อหา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดเก็บค่า	<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยให้มีการจัดเก็บฯ เนื่องจากยินดีทำตามกฎของภาครัฐ แต่ยังคงมีความกังวลในเรื่องวัตถุประสงค์ในการจัดเก็บ ควรมีการชี้แจงที่ชัดเจน และประโยชน์ที่เอกชนจะได้รับ
วัตถุประสงค์ของการจัดเก็บ	<ul style="list-style-type: none"> ภาครัฐควรมีการชี้แจงถึงที่มา วัตถุประสงค์ในการจัดเก็บให้ชัดเจนและทำความเข้าใจกับภาคเอกชนโดยเฉพาะอุตสาหกรรมขนส่งและโลจิสติกส์ที่ต้องมีต้นทุนสูงขึ้น
ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	<ul style="list-style-type: none"> ภาครัฐควรมีการกำหนดแนวทางการบริหารรายได้จากการจัดเก็บฯ การตั้งคณะกรรมการบริหารรายได้อย่างเป็นธรรม และมีความโปร่งใสตรวจสอบได้ นอกจากนี้ควรมีโครงการที่เป็นรูปธรรมในการเงินส่วนนี้ไปใช้เพื่อเกิดประโยชน์ทั้งต่อคนในชุมชน ประเทศเพื่อนบ้าน เป็นต้น ผลประโยชน์ที่เอกชนคาดว่าจะได้รับหากมีการจัดเก็บเช่น การขยายเวลาในการขนส่งลำพำนักค้างคืน การมี Rest-Area เพื่ออำนวยความสะดวกให้คนขับรถ ศูนย์ช่วยเหลือนักท่องเที่ยวตลอด 24 ชม เป็นต้น



ผลลัพธ์ของการสัมภาษณ์

บจก.นายไต้ทรานสปอร์ต(1995)

ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและโลจิสติกส์ข้ามแดน ด้านสะเดา

ผลกระทบ	ประเด็นเนื้อหา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดเก็บฯ	<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วย เพื่อที่จะได้เอามาพัฒนาถนนให้ได้เดินทางเข้าออกได้สะดวกมากขึ้น และทางรัฐบาลจะได้มีรายได้ด้วย แต่ต้องคำนึงถึงความรวดเร็วในการจัดเก็บบริเวณหน้าด่าน ให้มีการบริการที่รวดเร็วขึ้นเพื่อป้องกันปัญหาการจราจรที่หนาแน่น
ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> หากมีการจัดเก็บฯไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณการขนส่งเนื่องจากการส่งสินค้าต่อเนื่อง การจัดเก็บฯจะช่วยชดเชยค่าบำรุงทาง การซ่อมแซมถนนและคิดว่าอุบัติเหตุจะน้อยลงเนื่องจากมี CCTV ควบคุมสัญญาณจราจรไปมา
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> เกิดมลภาวะทางเสียง ทางอากาศแน่นอนแต่ยังขาดหน่วยงานที่ทำหน้าที่ตรวจจับ มีศูนย์ควบคุมมลพิษทางอากาศ มีตำรวจคอยให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดอาชญากรรมแก่นักท่องเที่ยว มีการตรวจจับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินเพราะเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดถนนชำรุด
ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> การจัดเก็บฯนี้คิดว่าส่งผลดีกับประเทศเพื่อนบ้านเพราะจะทำให้ประสิทธิภาพของถนนในประเทศอื่นๆดีขึ้นด้วย แต่ละประเทศควรมีอัตราการจัดเก็บที่ไม่เท่ากัน ค่าแรง ค่าครองชีพแตกต่างกัน ซึ่งประเทศอื่นๆก็ต้องทำตามกฎหมายประเทศไทย แต่ก็ไม่ควรตั้งราคาสูงมากเกินไปเพราะแต่ละประเทศระดับความยากจนแตกต่างกัน



ผลลัพธ์ของการสัมภาษณ์

กรมทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง

หน่วยงานภาครัฐที่มีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การก่อสร้างและบำรุงรักษาทาง

ผลกระทบ	ประเด็นเนื้อหา
ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจัดเก็บฯ	<ul style="list-style-type: none"> เห็นด้วยให้มีการจัดเก็บเนื่องจากถนนในประเทศไทยสร้างด้วยภาษีประชาชน หากรถต่างชาติเข้ามาใช้ร่วมก็ควรให้มีการจัดเก็บในด้าน Accident cost
ผลต่อหน่วยงานของท่าน	<ul style="list-style-type: none"> ไม่มีผลกระทบแม้ว่าจะมีการเก็บหรือไม่เก็บ หากนโยบายการจัดสรรงบประมาณไม่มีการเปลี่ยนแปลง สำหรับกรมทางฯ คงไม่มีการขยายเพราะปัจจุบันพื้นที่รับผิดชอบมีจำกัด มีเขต มีแขวงคุมอยู่ในแต่ละที่อยู่แล้ว และการขยายบุคลากรทำได้ยาก แต่อาจจะขยายได้ในรูปแบบการเพิ่มงบประมาณการจ้างเหมา เป็นต้น
ด้านเศรษฐกิจ	<ul style="list-style-type: none"> การจัดเก็บฯ สำหรับกลุ่มท่องเที่ยวค่อนข้างยุ่งยากและควบคุมยากเช่นเที่ยว 5 วันอยู่ต่ออีก 10 วัน การศึกษาควรคำนึงถึงความเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ด้วย อัตราการจัดเก็บควรคำนึงถึงปัจจัยด้านอื่นๆเช่นระยะการเดินทาง วัตถุประสงค์ในการใช้ทาง
ด้านสิ่งแวดล้อม	<ul style="list-style-type: none"> ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมตามปริมาณรถที่เพิ่มมากขึ้นทั้งมลภาวะทางเสียง และทางอากาศ ควรมีการออกกฎ และทำเครื่องหมายเพื่อป้องกันมาตรฐานของรถที่ได้รับการตรวจสอบแล้ว
ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ	<ul style="list-style-type: none"> การจัดเก็บค่าผ่านทางไม่ส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์กับประเทศเพื่อนบ้านเพราะหากประเทศไทยเก็บประเทศอื่นๆ ก็เก็บเช่นกัน และเป็นการเก็บอยู่บนความเสมอภาคในอนุภูมิภาคนี้ ถ้าจะเก็บค่าผ่านทางก็คงจะเก็บตามข้อตกลงที่มีอยู่ และดำเนินการภายใต้ข้อตกลงที่ยอมรับกันอยู่แล้ว หากมีอัตราการเก็บที่แตกต่างกันคิดว่าน่าจะกระทำได้นี้เนื่องจากอยู่บนพื้นฐานของ Fact และอธิบายได้ว่าอัตราดังกล่าวขดเซยค่าอะไรบ้าง



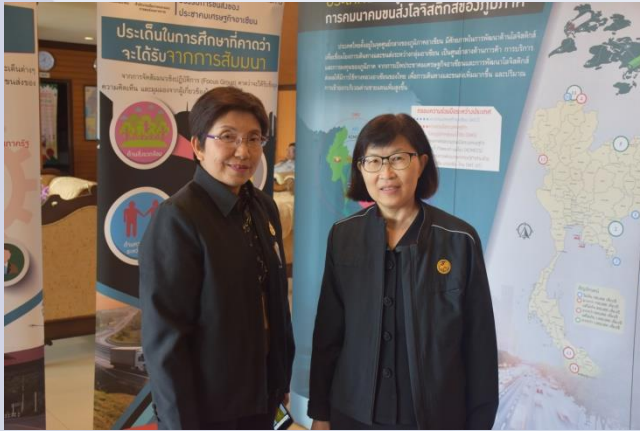
ภาพประกอบหน้าด่านคลองลึก



จังหวัดสระแก้วประกอบด้วยด่านทั้งหมด 3 ด่าน ได้แก่ ด่านศุลกากรอรัญประเทศ ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดสระแก้ว ซึ่งเป็นช่องทางในการขนส่ง ติดต่อซื้อขาย รวมทั้งการแลกเปลี่ยนวัฒนธรรม ซึ่งการเดินทางข้ามผ่านด่านโดยส่วนใหญ่มีการใช้รถยนต์ประเภทต่างๆ ในการเดินทาง จึงทำให้เกิดผลกระทบในด้านต่างๆ ซึ่งปัจจุบันทางจังหวัดสระแก้วได้มีการสร้างด่านหนองเอี่ยนเพื่อเป็นการบรรเทาปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นเหล่านี้ เนื่องจากจะมีการตรวจสอบปริมาณรถเป็นระยะเพื่อลดปัญหาสิ่งแฉดล้อม นอกจากนี้ควรมีการเอกซเรย์รถยนต์เพื่อคัดกรองรถที่มีควันท้า เป็นต้น



ภาพถ่ายประชาสัมพันธ์การจัดประชุม

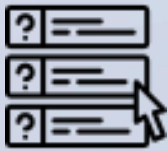
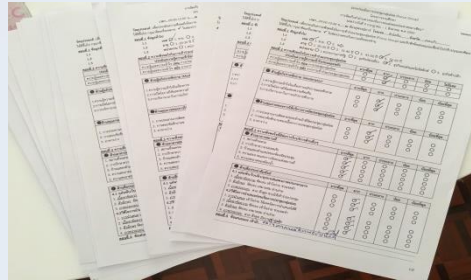




ภาพสื่อสิ่งพิมพ์



แบบประเมินการจัดงาน



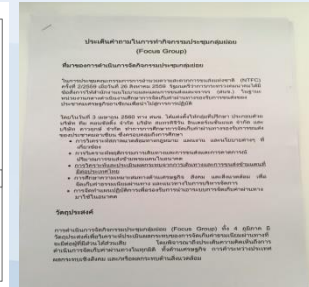
แบบสอบถาม

แบบสำรวจความคิดเห็นประชาชน กรณีศึกษา ID Roadside Interchange (Form-04 Pickup Truck)

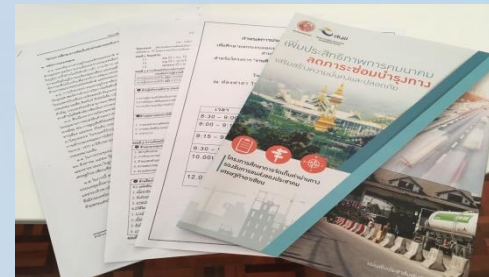
ประเภท	จำนวน	ค่าผ่านทาง	ค่าขนส่ง	ค่าอื่น ๆ	รวม	หมายเหตุ
รถบรรทุก	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท	
รถกระบะ	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท	
รถตู้	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท	
รถจักรยานยนต์	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท	

สรุปผลแบบสอบถาม (Total Choice Survey)

ประเภท	จำนวน	ค่าผ่านทาง	ค่าขนส่ง	ค่าอื่น ๆ	รวม
รถบรรทุก	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท
รถกระบะ	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท
รถตู้	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท
รถจักรยานยนต์	100 คัน	100 บาท	100 บาท	100 บาท	300 บาท



โบรชัวร์และแผ่นพับ





ตัวแทนกล่าวเปิดงานและวัตถุประสงค์ของการจัดงาน



ตัวแทน สนข.กล่าวเปิดงาน



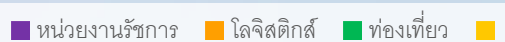
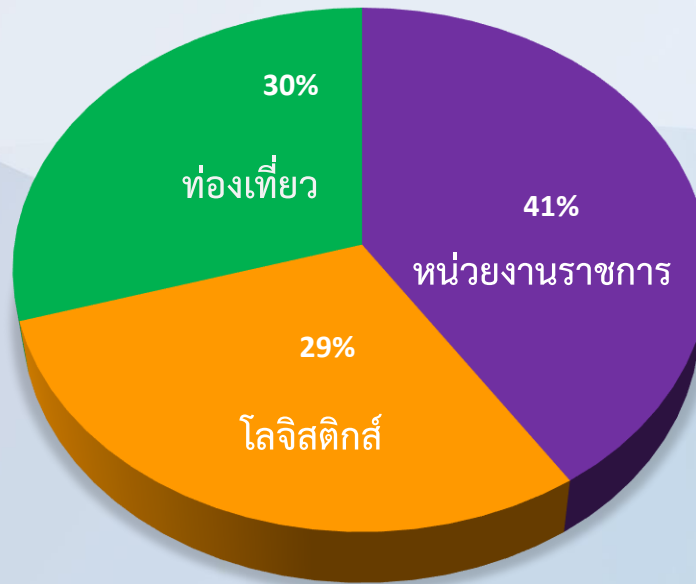
ตัวแทนที่ปรึกษารายงานวัตถุประสงค์การจัดงาน



การประชุมกลุ่มย่อยครั้งที่ 1 จังหวัดสระแก้ว

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group) จัดขึ้นวันที่ 4 กรกฎาคม พ.ศ.2560 ณ โรงแรมอินโดจีน โดยมีผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานภาครัฐ หน่วยงานภาคเอกชน (ขนส่งและการท่องเที่ยว) ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ รวมทั้งสิ้น 27 คน

จำนวนผู้ที่เข้าร่วมการประชุมย่อยครั้งที่ 1





รายชื่อผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานราชการ

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	นายฉัตรพล พร้อมมูล	นายช่างโยธาอาวุโส	แขวงทางหลวงสระแก้ว
2.	นางนันทยา ใฝ่เมตตา	ขนส่งจังหวัดสระแก้ว	สำนักงานขนส่งจังหวัดสระแก้ว
3.	พ.ต.ท.เสกสรร วัฒนพงษ์	ผู้กำกับการสถานีตำรวจภูธรคลองลึก	สถานีตำรวจภูธรคลองลึก
4.	นายสุรวุฒิ วงษ์สำราญ	กรรมการบริหาร	หอการค้าจังหวัดสระแก้ว
5.	นาย วิบูลย์ อินทร์ผดุง	ประธานชุมชน กม.5 ฝั่งขวา	เทศบาลเมืองอรัญประเทศ
6.	นายวุฒิพงศ์ บ้านโพธิ์	ผู้อำนวยการกองช่าง	องค์การบริหารส่วนจังหวัดสระแก้ว
7.	นายตรีพงษ์ กลั่นทบุระ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดสระแก้ว
8.	นายปกรณ์ ศรีสุวรรณ	ประธานชุมชน กม.3	เทศบาลเมืองอรัญประเทศ
9.	นายรุ่งเกียรติ เกษสม	ผู้แทน	ธ.ป.บ ทภ.1
10.	นาย กรินทร์ คติกำจร	รองนายก	เทศบาลเมืองอรัญประเทศ
11.	ร.ต.อ.อนุวัตร ไตโส	รองสารวัตรจราจร	สภอ. คลองลึก



ผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงาน ราชการ





ความคิดเห็นภาพรวมของหน่วยงานราชการ

- การกำหนดการเก็บค่าผ่านทางให้มีความเสมอภาคและเท่าเทียมกัน
- ยกระดับการขอใบอนุญาตแบบ one stop service
- นโยบายที่อำนวยความสะดวกให้กับผู้ประกอบการ

- การกำหนดมาตรฐานสภาพของรถบรรทุก
- การกำหนดให้มีใบตรวจสภาพรถ
- การคัดกรองรถที่ปล่อยควันดำ



- การเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากความไม่คุ้นชินของพวงมาลัย
- มาตรการความเข้มงวดเรื่องกฎจราจร
- การจัดทำฐานข้อมูลเพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมรถเดินทาง



ความคิดเห็นภาพรวมของหน่วยงานราชการ

ประเด็นที่ 1 ด้านกฎหมายและนโยบาย

- การตอบโต้มาตรการการเก็บค่าธรรมเนียมโดยคำนึงถึงความเสมอภาคในทางปฏิบัติและเป็นมาตรฐานในการขนส่งระหว่างประเทศ
- หน่วยงานนโยบายภาครัฐควรดำเนินการด้านการขออนุญาต การให้ความสะดวกแบบ One Stop Service
- การกำหนดกฎ กติกาให้อยู่บนพื้นฐานแห่งความเท่าเทียมกัน และเป็นการอำนวยความสะดวก ลดต้นทุนให้กับผู้ประกอบการ ไม่เป็นการสร้างภาระเพิ่ม ไม่สร้างเงื่อนไขให้เกิดความล่าช้าในการขนส่งสินค้า

ประเด็นที่ 2 ด้านเศรษฐกิจ

- ควรคำนึงถึงปริมาณรถ ประเภทของรถ วัตถุประสงค์การเดินทางและมีทางเลือกในการจัดเก็บเช่น รายครั้ง รายเดือน

ประเด็นที่ 3 ด้านสังคมและวัฒนธรรม

- ควรมีมาตรการเยียวยาและงบประมาณในการส่งเสริมให้ผู้คนบริเวณด่านชายแดนมีคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ที่ดีกลมกลืนกับสภาพปัจจุบัน



ความคิดเห็นภาพรวมของหน่วยงานราชการ

ประเด็นที่ 4 ด้านสิ่งแวดล้อม

- ควรมีการกำหนดมาตรฐานสภาพรถบรรทุกระหว่างประเทศ มีการออกใบตรวจสภาพรถ การเอกซเรย์และคัดกรองรถที่ปล่อยควันดำ

ประเด็นที่ 5 ด้านความมั่นคง

- การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้งานรถที่มีพวงมาลัยแตกต่างกัน
- ควรมีการเข้มงวดเรื่องกฎหมายจราจร การบังคับจ่ายค่าปรับที่ด่าน
- ควรมีการจัดเก็บข้อมูลเพื่อนำไปวิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ การใช้รถใช้ถนน การมีอุปกรณ์ที่ทันสมัยเพื่อตรวจสอบเกี่ยวกับการพกพาอาวุธปืน และสิ่งของละเมิดลิขสิทธิ์
- การเชื่อมโยงข้อมูลด้านอิเล็กทรอนิกส์ระหว่างกัน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลลักษณะคล้าย Single window เชื่อมข้อมูลที่มีความจำเป็น

ประเด็นที่ 6 ด้านความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

- ประเทศไทยควรพิจารณาอัตราการจัดเก็บที่แตกต่างขึ้นอยู่กับฐานะของประเทศนั้นๆ



รายชื่อผู้เข้าร่วมจากกลุ่มโลจิสติกส์

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	นายกรินทร์ คติกำจร	เจ้าของกิจการ	บริษัท รุ่งขนส่ง จำกัด
2.	นายศุภชัย เดียวสมบูรณ์กิจ	กรรมการผู้จัดการ	หจก.วังสมบูรณ์ทรานสปอร์ต
3.	คุณอมรชัย เทียงทอง	ผู้จัดการสาขา	ทีพีโลจิสติกส์
4.	คุณฐานิต ทรัพย์เจริญ	กรรมการผู้จัดการ	หจก.ฐานิตทรัพย์เจริญ
5.	Sinpanida	ผู้แทน	ขนส่งกัมพูชา
6.	คุณตะวันนา ออกแมน	ผู้แทน	ตาลทองขนส่ง
7.	คุณหรรพนธ์ พนิหลัก	ผู้แทน	หจก.จิระศักดิ์ ขนส่ง
8.	คุณสุรวุฒิ วงศ์สำราญ	เจ้าของกิจการ	หอกการค้าจังหวัดสระแก้ว



รายชื่อผู้เข้าร่วมกลุ่มท่องเที่ยว

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	คุณณัฐวุฒิ ดวงรัตน์	กรรมการผู้จัดการ	หจก.มาตาสระแก้วทัวร์
2.	คุณประภาพันท์ กอแก้ว	กรรมการผู้จัดการ	บจก.พลอยสยามทัวร์
3.	คุณเพลินจิตร์ บ่อเงิน	ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท ทราเวล มาร์ท แบงกอก จำกัด
4.	คุณกิตติพร ทองเฟื่อง	กรรมการผู้จัดการ	บริษัท อรัญศรีโสภณ ทราเวล
5.	Po Sakha	Manager	VET (กัมพูชา)
6.	คุณ ดี ศี มอม	เจ้าของกิจการ	หงส์เทพขนส่ง (กัมพูชา)
7.	คุณพะยอม ศรีลาแพทย์	ผู้จัดการทั่วไป	ไม้เอก ทัวร์
8.	คุณกรนุช ลีลาศรีสง่า	ผู้แทน	บริษัท ทับทิมสยาม ทราเวล เซอร์วิส

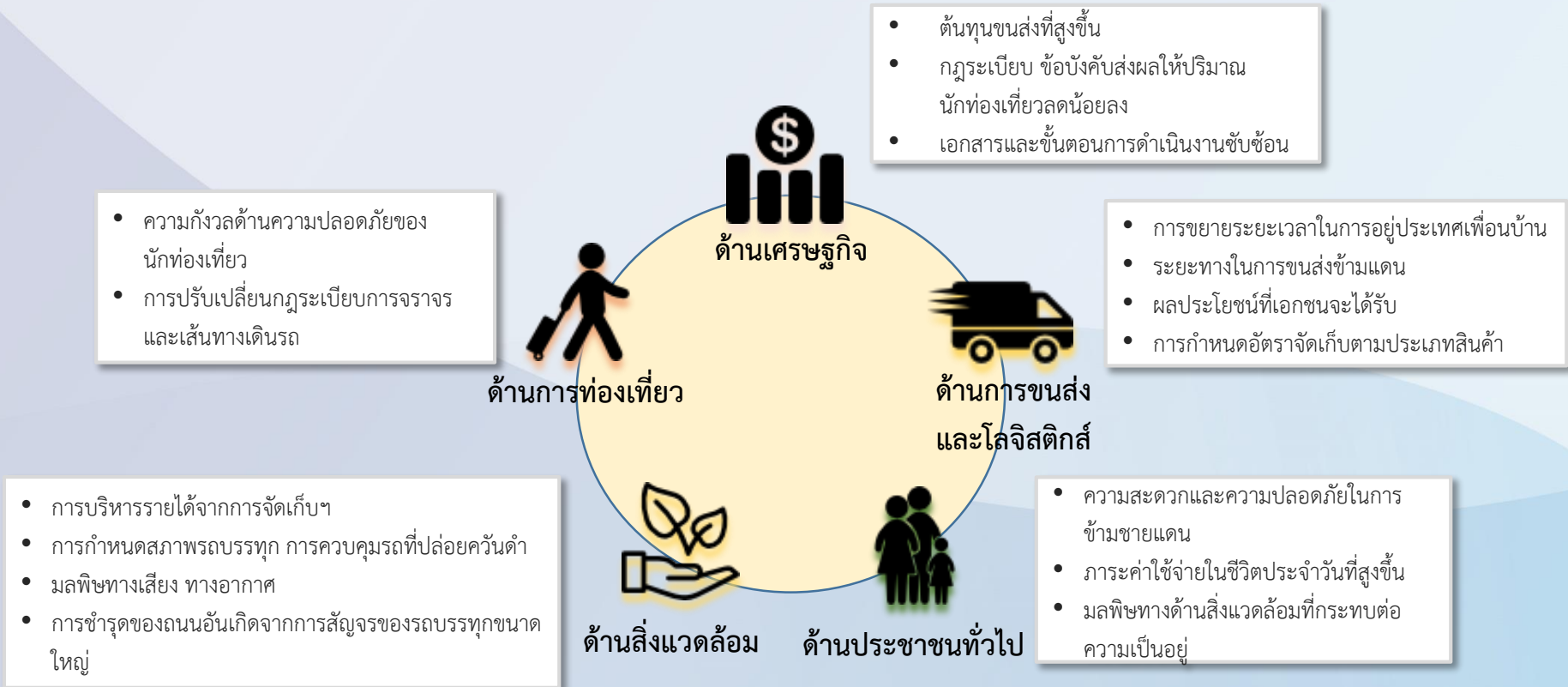


ผู้เข้าร่วมประชุมจากหน่วยงาน เอกชน (ท่องเที่ยว ขนส่งและโลจิสติกส์ ค้าปลีก) ทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ





ความคิดเห็นภาพรวมของหน่วยงานเอกชน





ความคิดเห็นภาพรวมโดยภาคเอกชน (ท่องเที่ยว ขนส่งและโลจิสติกส์ ค้าปลีก) ทั้งไทยและชาวต่างชาติ

หน่วยงานเอกชนในจังหวัดสระแก้ว ประกอบด้วยหน่วยงานด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ และหน่วยงานการท่องเที่ยวโดยส่วนใหญ่จะมีการใช้รถบรรทุกทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ในการขนส่งผ่านด่านเพื่อประกอบธุรกิจและบริการ ดังนั้นหน่วยงานภาคเอกชนจึงมีความสำคัญอย่างมากต่อระบบเศรษฐกิจในจังหวัดสระแก้ว

ประเด็นที่ 1 ด้านเศรษฐกิจและการค้าชายแดน

- ต้นทุนค่าขนส่งสูงขึ้น ทำให้แนวโน้มในการค้าและการส่งออกลดน้อยลง
- ข้อจำกัดเกี่ยวกับกฎระเบียบและข้อบังคับในการเข้าประเทศอาจจะส่งผลกระทบต่อจำนวนนักท่องเที่ยวและการค้าชายแดน
- ขั้นตอนในการขอเอกสารหรือติดต่อดำเนินการที่จะเข้ามาเที่ยวในประเทศที่ซับซ้อน

ประเด็นที่ 2 ด้านการท่องเที่ยว

- มีความกังวลเรื่องความปลอดภัย
- การเปลี่ยนแปลงเรื่องกฎระเบียบการจราจร เส้นทางการเดินทาง



ความคิดเห็นภาพรวมโดยภาคเอกชน (ท่องเที่ยว ขนส่งและโลจิสติกส์ ค้าปลีก) ทั้งไทยและชาวต่างชาติ

ประเด็นที่ 3 ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

- การขยายระยะเวลาในการอยู่ในประเทศฝั่งเพื่อนบ้าน
- ระยะทางในการนำรถขนส่งข้ามแดน
- การอำนวยความสะดวกต่างๆ ผลประโยชน์ที่เอกชนจะได้รับ
- อัตราการจัดเก็บที่เหมาะสมสำหรับสินค้าประเภทต่างๆ

ประเด็นที่ 4 ด้านสิ่งแวดล้อม

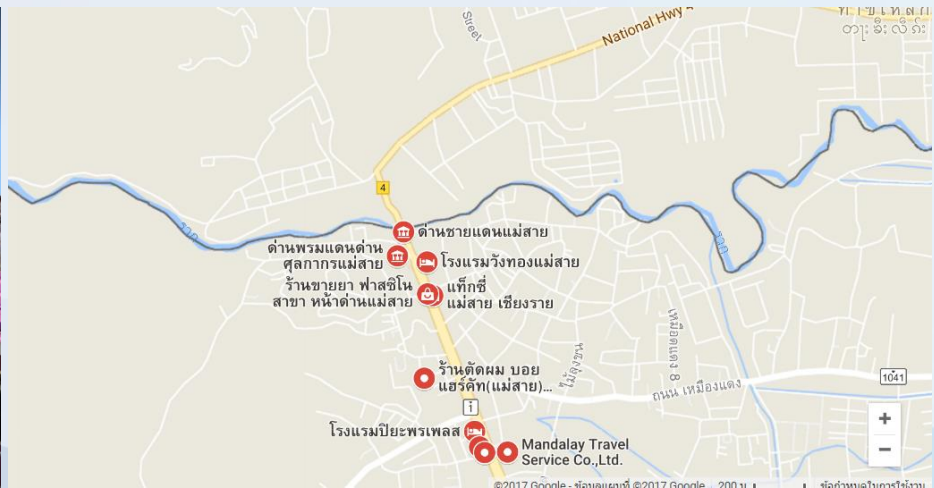
- การบริหารรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทาง
- ข้อตกลงเรื่องสภาพรถบรรทุก การคัดกรองและควบคุมรถที่มีควันดำ
- ปัญหาเรื่องมลภาวะทางเสียง มลภาวะทางอากาศ รวมทั้งผลกระทบเกี่ยวกับการที่รถขนส่งหรือรถบรรทุกขนาดใหญ่มีผลทำให้ถนนชำรุด

ประเด็นที่ 5 คำถามสำหรับประชาชนทั่วไป

- ความปลอดภัยและความสะดวกสบายในการข้ามชายแดน
- ภาระเรื่องค่าใช้จ่ายในชีวิตประจำวันเพิ่มขึ้น
- มลพิษด้านสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพและความเป็นอยู่



ผลสรุปเบื้องต้นการประชุมกลุ่มย่อยด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย



ด่านแม่สายอยู่ ณ บริเวณทางเหนือสุดของประเทศไทย ถูกวางเป็น GMS Trading City (เมืองการค้า) ซึ่งมีมีสะพานเชื่อมพรมแดนติดกับจังหวัดท่าขี้เหล็กของเมียนมาร์ เป็นจุดเชื่อมโยงระหว่างไทย เมียนมาร์ และจีน ดังนั้นพื้นที่เศรษฐกิจบริเวณนี้ได้รับอิทธิพลจากประเทศจีนเป็นอย่างมาก



ผลสรุปเบื้องต้นการประชุมกลุ่มย่อยด้านแม่สาย จังหวัดเชียงราย



สภาพการจราจรในชุมชนเมือง มีรถส่วนบุคคล ทะเบียนเมียนมาร์วิ่งเข้ามาภายในเขตเมือง ส่วนใหญ่จะมีสภาพเป็นรถเก่า (รถมือสองนำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น พวงมาลัยขวาเหมือนประเทศไทย)





ผลสรุปเบื้องต้นการประชุมกลุ่มย่อยด้านแม่สาย จังหวัดเชียงราย





รายชื่อผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานราชการ

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	คุณพัชรินทร์/คุณวรุณยุพา	นักวิชาการขนส่งจังหวัดเชียงราย	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงราย
2.	นายนิกรณ เจริณูแสน	ผู้อำนวยการหมวดทางหลวงชนบทเชียงราย	แขวงทางหลวงชนบทเชียงราย
3.	นาย กฤษฎา ธีรัฐดี	หัวหน้าฝ่ายสืบสวนด้านศุลกากรเชียงของ	ด่านศุลกากรเชียงของ
4.	นาง พรหมภัสสร ฐณัฐรัฐดี	นักวิชาการด่านศุลกากรเชียงแสน	ด่านศุลกากรเชียงแสน
5.	นายสุรชาติ สอาดเอี่ยม	ปลัดนายอำเภอแม่สาย	อำเภอแม่สาย
6.	นางกนกวรรณ สุขศิริ	ด่านแม่สาย	สำนักงานออกหนังสือผ่านแดน อำเภอแม่สาย (ที่ว่าการอำเภอ)
7.	นาย เสริมศักดิ์ วงศ์วิเศษ	นักวิชาการท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัด	ท่องเที่ยวและกีฬาจังหวัดเชียงราย
8.	คุณวิชัย พิมพ์อุบล	ผช ม.3 ตำบลเวียงพางคำ	ผช ม.3 ตำบลเวียงพางคำ
9.	คุณสมพิศ เทียนมิ่งมาตย์	ผช ม.10 ตำบลเวียงพางคำ	ผช ม.10 ตำบลเวียงพางคำ
10.	ร.ต.อ.เดชชนะ อรุณนพรัตน์	สารวัตรตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงราย
11.	ร.ต.อ.อรรณพ เอ็บอัม	รอง สว.ด่าน ตม.เชียงแสน	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดเชียงแสน



รายชื่อผู้เข้าร่วมจากหน่วยงานราชการ

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
12.	นายสหรัฐ จเรดาท	เจ้าหน้าที่ทางหลวงชนบท	แขวงทางหลวงชนบทเชียงราย
13.	นายยุทธนา ทาคำปู	นักจัดการงานทั่วไป ปฏิบัติการ	เทศบาลนครเชียงราย
14.	นายรังพงษ์ มั่นธราบ	หอการค้าแม่สาย	หอการค้าแม่สาย
15.	น.ส.พรฟ้า ศรีศรกำพล	ผช.ม.1	ม.1 ต.เวียง
16.	น.ส.นวพร พณปัญญา	ม.ว. ต.แม่สาย	อำเภอแม่สาย



รายชื่อผู้เข้าร่วมกลุ่มท่องเที่ยว

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	นายณัฐกิตติ์ ต๊ะต่องใจ	ผู้จัดการ	จตุพรทัวร์
2.	นายอินทร์ ศรีออน	กรรมการผู้จัดการ	ห้างหุ้นส่วนจำกัด อินทร์ คาร์พอร์เรนท์ทัวร์
3.	นายศักสิทธิ์ วุฒินนท์ชัย	ตัวแทน	บ.เชียงรายอาลีทัวร์
4.	นายจิระวุฒิ อภิเสริมทรัพย์	ประธาน	หจก.วิวเชียงรายเซอร์วิส
5.	นายภาคิน ทรงศุระกิจ	ประธาน	หจก.วิวเชียงรายเซอร์วิส
6.	นายภิรมณ์ สมพง	สมาชิก	หจก.วิวเชียงรายเซอร์วิส
7.	นายศิวดล สนวนนิล	ผู้จัดการ	เชียงรายสไมล์ทัวร์
8.	คุณช่อลดา มาลสุข	ผู้จัดการ	หจก.รวมมิตรเชียงรายทัวร์
9.	คุณดารุณิณีย์ วงศ์วิชัย	ผู้จัดการ	ศิริทัวร์



รายชื่อผู้เข้าร่วมจากกลุ่มโลจิสติกส์

ลำดับที่	ชื่อ-นามสกุล	ตำแหน่ง	หน่วยงาน/สังกัด
1.	คุณธนกร โชคชัยชาญพัฒนา	ผู้จัดการ	จตุพรทัวร์
2.	คุณชำนาญ จันทะวาร	ที่ปรึกษา	Success ทัวร์
3.	MTR	เจ้าของกิจการ	
4.	คุณกนกศักดิ์ อารีย์	ผู้จัดการสาขาแม่สายและหัวหน้าหน่วยงานสาขาแม่สาย	บริษัท นิมซีเส็งขนส่ง 1988 จำกัด
5.	นายสมชาย ทองคำคุณ	กรรมการผู้จัดการใหญ่	บริษัท ชัยพัฒนาขนส่ง เชียงใหม่ จำกัด
6.	นายประภาส ทองคำคุณ	รองกรรมการผู้จัดการ	บริษัท ชัยพัฒนาขนส่ง เชียงใหม่ จำกัด
7.	กมลพร รุจิพรรณ	กรรมการผู้จัดการและผู้จัดการ	บจก. ไทยก๊อตลัก อินเทอร์เน็ต
8.	น.ส.พรฟ้า ศรีศรกำพล	เจ้าของกิจการ	ร้านชื่อเจริญ
9.	นายณรงค์เดช วัฒนาศิริไพบูลย์	ผู้จัดการ	บ.ดอยตุงขนส่ง



ความคิดเห็นภาพรวมของหน่วยงานราชการ

- ควรให้กระบวนการทางด้านเอกสารต่างๆ มีความรวดเร็ว
- เป็นห่วงเรื่องการติดตั้งระบบจัดเก็บแล้วจะทำให้เกิดปัญหาการจราจรคับคั่งหน้าด่านเพิ่มขึ้น

ด้านกฎหมายและนโยบาย

- ควรเก็บค่าธรรมเนียมเพราะยานพาหนะที่เข้าประเทศไทยมีสภาพเก่า ขาดการบำรุงรักษาที่ดี สร้างมลภาวะให้กับประเทศ
- นำรายได้จากการจัดเก็บมาชดเชยเรื่องอุบัติเหตุ (เห็นด้วยกับการตั้งเป็นกองทุน)



- คาดว่าจะมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจชายแดนในระยะแรก
- คาดว่านักท่องเที่ยวจะลดลง
- ไม่ควรเก็บเกิน 300 บาท หากเกินอาจจะกระทบต่อท่องเที่ยว
- ควรมีการทำประกันภัยด้วยเหมือนลาว

- ไม่เห็นผลกระทบที่ชัดเจน เนื่องจากปัจจุบันมีการค้าชายแดนที่มีความหลากหลายอยู่แล้ว

- ควรดูคู่ว่าเก็บหรือไม่ เพื่อไม่ให้ถูกตอบโต้ (ซึ่งจะเสียเปรียบ)

- การตรวจสอบยานพาหนะข้ามแดนควรมีความเชื่อมโยงกัน
- ควรมีระบบติดตามรถผ่านแดน (Transit)



ความคิดเห็นภาพรวมของภาคเอกชน



- คาดว่านักท่องเที่ยวจะลดลง
- เสียผลประโยชน์จากนักท่องเที่ยวชาวจีนที่เข้ามาเที่ยวไม่ได้ (มีกำลังซื้อสูง)
- ควรมีการอบรมนักท่องเที่ยวที่ขับรถข้ามแดน

- ควรให้มีการจัดทำประกันภัยรถยนต์เข้าประเทศ
- ควรจัดตั้งเป็นกองทุนเพื่อชดเชยด้านสิ่งแวดล้อม

ด้านการท่องเที่ยว

ด้านสิ่งแวดล้อม

ด้านประชาชนทั่วไป



ด้านเศรษฐกิจ

- ต้นทุนขนส่งที่สูงขึ้น
- กฎระเบียบ ข้อบังคับส่งผลให้ปริมาณนักท่องเที่ยวลดน้อยลง
- เอกสารและขั้นตอนการดำเนินงานซับซ้อน
- ควรมีการจัดเก็บหลายอัตราแยกประเทศ



ด้านการขนส่ง
และโลจิสติกส์

- เห็นด้วยกับการติดตั้งระบบ GPS (เพราะรถท่องเที่ยวติดเกือบทุกคันอยู่แล้ว) ช่วยลดอุบัติเหตุ
- ควรตั้งจุดจัดเก็บแบบ One Stop Services

- ควรนำรายได้จากการจัดเก็บค่าผ่านทางมาชดเชยอุบัติเหตุ หรือชำบำรุงทาง แล้วแต่ใครเป็นคนจัดเก็บ



การดำเนินการครั้งต่อไป (Next Step)

การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview)



- ติดตามและสัมภาษณ์กับกลุ่มเอกชน (ท่องเที่ยว) จำนวน 2 ราย
- ติดตามและสัมภาษณ์กับกลุ่มเอกชน (โลจิสติกส์) จำนวน 1 ราย
- ติดตามและสัมภาษณ์สัมภาษณ์กับกรมขนส่งทางบก
- ติดตามและสัมภาษณ์สัมภาษณ์กับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย
- ติดตามและสัมภาษณ์สัมภาษณ์กับทางยกระดับดอนเมือง
- จัดทำรายงานสรุปผลการสัมภาษณ์ และจัดทำรายงานฉบับสมบูรณ์



การดำเนินการครั้งต่อไป (Next Step)

การประชุมกลุ่มย่อย (Focus Group)



- ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยที่ด่านหนองคาย จ.หนองคาย ในวันที่ 25 กรกฎาคม 2560 เวลา 09.00-12.00 น
- ดำเนินการจัดประชุมกลุ่มย่อยที่ด่านสะเดา จ.สงขลา ในวันที่ 1 สิงหาคม 2560 เวลา 09.00-12.00 น
- จัดทำรายงานสรุปผลการประชุมและจัดทำรายงานวิเคราะห์ผลกระทบ