สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม

ISSN 1906-3601 : ปีที่ 9 ฉบับที่ 3 กรกฎาคม - กันยายน 2560

การคมนาคมกับฤดูฝน



กฎหมายใหม่ และบทลงโทษ
ที่นักดื่มควรรู้ ถ้าเมาแล้วขับ





การฝึกซ้อม แผนป้องกันและบรรเทาภัย
ในภาคคมนาคม กระทรวงคมนาคม



การขนส่งทางรถไฟ
ของราชอาณาจักรกัมพูชา



เทคโนโลยีติดตามรถหาย
ระบบติดตามและจับขโมย
ผ่านดาวเทียม GPS



หน้าฝนเที่ยวไหนดี ?

การศึกษา
การเก็บค่าผ่านทาง
รองรับประชาคม
เศรษฐกิจอาเซียน





ความหมายของวันเข้าพรรษา

ความหมายของวันเข้าพรรษา

การเข้าพรรษา หมายถึง การอธิษฐานอยู่ประจำที่ไม่เที่ยวจาริกไปยังสถานที่ต่างๆ เว้นแต่มีกิจจำเป็นจริง ๆ ซึ่งเป็นพุทธบัญญัติที่พระภิกษุทุกรูปจะต้องปฏิบัติตาม ช่วงจำพรรษาจะอยู่ในช่วงฤดูฝนคือ วันแรม 1 ค่ำ เดือนแปด (8) ถึง วันขึ้น 15 ค่ำ เดือนสิบเอ็ด (11) ของทุกปี ดังนั้น วันเข้าพรรษา จึงเป็นวันที่พระภิกษุในพระพุทธศาสนาอยู่ประจำในวัด และไม่ไปค้างแรมในที่อื่น ตลอด 3 เดือน ในฤดูฝน

ประวัติของวันเข้าพรรษา

วันเข้าพรรษา มีความสำคัญต่อพุทธศาสนิกชนและเป็นวันสำคัญของพระพุทธศาสนา ซึ่งถือว่าเป็นกรณียกิจพิเศษสำหรับพระภิกษุสงฆ์ จะมีการประชุมกันในพระอุโบสถ ไหว้พระสวดมนต์ ขอขมาซึ่งกันและกัน เสร็จแล้วก็ประกอบพิธีเข้าพรรษา ภิกษุจะอธิษฐานใจตนเองว่า ตลอดฤดูกาลเข้าพรรษานี้ตนเองจะไม่ไปไหน

ชาวบ้าน กลุ่มหนึ่งพากันกล่าวตำหนิพระสงฆ์ ที่เดินย่ำไปเหยียบข้าวกล้าของชาวนาเสียหาย ไม่ยอมหยุดยั้งแม้ในระหว่างฤดูฝน เพราะแม้แต่ฝูงนกยังหยุดพักผ่อนไม่ท่องเที่ยวไปไหน และเมื่อเรื่องนี้ทราบถึงพระพุทธเจ้าพระองค์จึงทรงรับสั่งให้พระสงฆ์ประชุมแล้วจึงทรงบัญญัติเรื่องการเข้าพรรษาไว้ว่า **“อนุชานามิ ภิกขะเว อุปะคันตุง”** หมายถึง **“ภิกษุทั้งหลาย เราอนุญาตให้พวกเธออยู่จำพรรษา”**

สาเหตุที่พระพุทธเจ้าทรงอนุญาตให้พระสงฆ์จำพรรษาอยู่ที่วัดตลอด 3 เดือน เพื่อให้พระสงฆ์ได้หยุดพักเพื่อเผยแพร่ศาสนาไปตามสถานที่ต่าง ๆ เพราะอยู่ในช่วงฤดูฝน จะเป็นไปด้วยความยากลำบาก และเพื่อป้องกันความเสียหายจากการอาจเดินเหยียบย่ำธัญพืชของชาวบ้านที่ปลูกลงแปลงในฤดูฝน และเป็นช่วงเวลาหรือโอกาสสำคัญในรอบปีที่พระสงฆ์จะได้มาอยู่จำพรรษารวมกันเพื่อศึกษาพระธรรมวินัยจากพระสงฆ์ที่ทรงความรู้ ได้แลกเปลี่ยนประสบการณ์และสร้างความสามัคคีในหมู่คณะสงฆ์ด้วย

พุทธศาสนิกชนชาวไทย ได้เริ่มบำเพ็ญกุศลเนื่องในเทศกาลเข้าพรรษานี้ ตั้งแต่สมัยกรุงสุโขทัยเป็นราชธานี ดังข้อความในศิลาจารึกของพ่อขุนรามคำแหงมหาราชว่า “พ่อขุนรามคำแหงเจ้าเมืองสุโขทัยนี้ทั้งชาวแม่ชาวเจ้า ทั้งท่วยปั่วท่วยนาง ลูกเจ้าลูกขันทั้งสิ้นทั้งหลายทั้งหญิงทั้งชายฝูงท่วยมีศรัทธาในพุทธศาสน์ มักทรงศีล เมื่อพรรษาทุกคน” ซึ่งนอกจากการรักษาศีลแล้ว พุทธศาสนิกชนไทยยังได้บำเพ็ญกุศลอื่น อย่างการถวาย เตียงตั่ง เสื่อสาด ผ้าจำนำพรรษา อาหารหวานคาวยารักษาโรค และธูปเทียนจำนำพรรษาเพื่อบูชาพระรัตนตรัยในเดือนแปด (8)

ในปี พ.ศ. 2551 รัฐบาลได้ประกาศให้วันเข้าพรรษาเป็น **“วันงดดื่มสุราแห่งชาติ”** อีกด้วย และประกาศห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ทั่วราชอาณาจักรในปีถัดมาทั้งนี้เพื่อรณรงค์ให้ชาวไทยตั้งสัจจะอธิษฐานงดการดื่มสุราในวันเข้าพรรษาและในช่วง 3 เดือนระหว่างฤดูเข้าพรรษา เพื่อเป็นการส่งเสริมค่านิยมที่ดีให้แก่สังคมไทย

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

บทบรรณาธิการ

สวัสดีค่ะท่านผู้อ่านวารสาร **“นโยบายการขนส่งและจราจร”** ทุกท่าน เข้าสู่เดือนกรกฎาคม 2560 ผ่านมาแล้วมากกว่า 8 เดือน นับจากวันที่ 13 ตุลาคม 2559 ซึ่งพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มหิตลาธิเบศรามาธิบดี จักรีนฤบดินทร สยามินทราธิราช บรมนาถบพิตร เสด็จสวรรคต ประชาชนชาวไทยยังอยู่ในภาวะโศกเศร้าอาลัย และยังคงเดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช อย่างต่อเนื่อง หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน ได้จัดบริการและการอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพตลอดระยะเวลาที่ผ่านมา รวมทั้งได้จัดกิจกรรมเพื่อน้อมรำลึกถึงพระมหากรุณาธิคุณอย่างหาที่สุดมิได้ ทั้งนี้ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ขอน้อมนำพระบรมราโชวาท และพระราชดำรัสของพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช มาเป็นแนวทางในการปฏิบัติงานเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมของประเทศต่อไป

วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ ขอแนะนำคอลัมน์ที่น่าสนใจ เช่น คอลัมน์คมนาคมก้าวไกล เรื่องแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศประเด็นท้าทายกับการนำมาประยุกต์ใช้ในบริบทของไทย คอลัมน์มุมมองขนส่งและจราจร เรื่องผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประจำปี2560 คอลัมน์เวทีความคิด เรื่องการศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับ AEC คอลัมน์จุดประกายความคิด เรื่องการฝึกซ้อม แผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม กระทรวงคมนาคม คอลัมน์หยิบมาเล่า เรื่องการขนส่งทางรถไฟของราชอาณาจักรกัมพูชา และคอลัมน์เปิดโลกเทคโนโลยี เรื่องเทคโนโลยีติดตามรถหาย เป็นต้น

สุดท้ายนี้ กองบรรณาธิการ หวังเป็นอย่างยิ่งว่าวารสารนโยบายการขนส่งและจราจร ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์และสามารถเพิ่มพูนความรู้เกี่ยวกับการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศให้กับท่านผู้อ่านทุกท่านนะคะ แล้วพบกันใหม่ฉบับหน้าค่ะ สวัสดีค่ะ

คณะผู้จัดทำ

คณะที่ปรึกษา **นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ** ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายชยธรรม์ พรหมศร** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์** รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร **นายวิจิตต์ นิมิตรวานิช** นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ **นายสุจินต์ ทยานุกูล** ผู้อำนวยการกองจัดระบบการจราจรทางบก **นายเริงศักดิ์ ทองสม** ผู้อำนวยการกองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร **นางสาวลักษณวดี ธนามี** ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร **นายเผด็จ ประดิษฐเพชร** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม **นายพิเชฐ คุณาธรรมรักษ์** ผู้อำนวยการสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง **นายสฤษฎ์พงศ์ บริบูรณ์สุข** ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย **นายยืนยง ตั้งเปรมศรี** ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน **นายนิรันดร์ เกตุแก้ว** ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

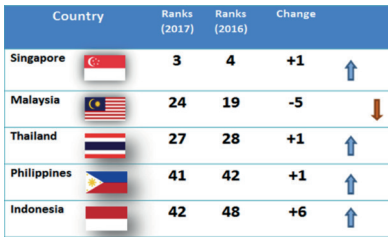
บรรณาธิการ นางสาวอัญชุลี ศิโรรัตนรังษี ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

ฝ่ายจัดการวารสาร นางสาวพนิดา เขียวงามดี นายกวีภพ ปุษปาคม

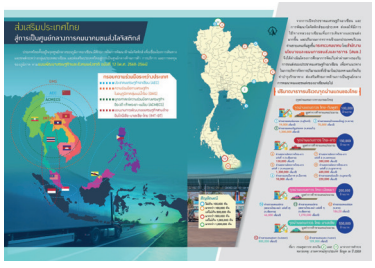
กองบรรณาธิการ นายวิทยา กอกลิ่น นายชัชวาล ทรัพย์สมบูรณ์ นางสาวนฤมล อุดบุญ
นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์ นางดวงเดือน นพรัตน์ นายอธิภู จิตรานุเคราะห์
นายปริญญา ถนัดทาง นางสาวจิรังรัก ห้วยหงษ์ทอง นายชัชวาล สิมะสกุล

สารบัญ

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม



Country	Ranks (2017)	Ranks (2016)	Change
Singapore	3	4	+1
Malaysia	24	19	-5
Thailand	27	28	+1
Philippines	41	42	+1
Indonesia	42	48	+6











5 คมนาคมก้าวไกล
- แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศ ประเด็นท้าทายกับการนำมาประยุกต์ใช้ในบริบทของไทย

15 มุมมองขนส่งและจราจร
- ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศประจำปี 2560 โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ

21 เวทีความคิด
- การศึกษาการเก็บค่าผ่านทางรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

27 จุดประกายความคิด
- การฝึกซ้อม แผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม กระทรวงคมนาคม

31 หยิบมาเล่า
- การขนส่งทางรถไฟของราชอาณาจักรกัมพูชา

37 ประมวลภาพ
- สนข. จัดกิจกรรมบริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชน เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

41 เปิดโลกเทคโนโลยี
- เทคโนโลยีติดตามรถหาย ระบบติดตามและจับขโมยผ่านดาวเทียม GPS

43 สัญจรทั่วไทย
- หน้าฝน...เที่ยวไหนดี

47 สถิติขนส่งและจราจร
- สรุปยอด สถิติอุบัติเหตุ บาดเจ็บ-เสียชีวิต 7 วันอันตราย สงกรานต์ 2560

49 ปกิณกะ
- กฎหมายใหม่ และบทลงโทษ ที่นักดื่มควรรู้ ถ้าเมาแล้วขับ

51 รอบรั้ว สนข.
- ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

53 ธรรมะกับชีวิต
- ธรรมะในวันเข้าพรรษา



แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศ ประเด็นท้าทายกับการนำมาประยุกต์ใช้ในบริบทของไทย

ชัยวัฒน์ สังขภาคย์
กลุ่มแผนการลงทุน สำนักแผนงาน

บทนำ

คำถามที่คงจะเกิดขึ้นในใจผู้รับจัดการขนส่งสินค้าหรือเจ้าของสินค้า ขณะนี้น่าจะเกี่ยวกับความพยายามแสวงหาแนวทางลดต้นทุนการขนส่งภายใต้รูปแบบการขนส่งจากต้นทางไปยังปลายทางได้อย่างเหมาะสมกับคุณลักษณะเฉพาะของสินค้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจ ด้วยเหตุนี้เองการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Shipping หรือ Short Sea Shipping) นับเป็นหนึ่งในทางเลือกรูปแบบการขนส่งที่นานาประเทศให้ความสนใจในการพัฒนาเพื่อส่งเสริมการค้าชายฝั่ง การเดินทางและการท่องเที่ยวชายฝั่ง โดยเฉพาะประเทศที่มีชายฝั่งทะเลเป็นระยะทางยาวและมีเมืองเศรษฐกิจสำคัญที่ตั้งอยู่ชายทะเล รวมถึงประเทศที่มีลักษณะเป็นเกาะแก่งที่ต้องพึ่งพาการขนส่งชายฝั่งทะเลที่มีการเชื่อมโยงระหว่างเกาะต่าง ๆ และระหว่างแผ่นดินใหญ่กับเกาะ โดยในกรณีของประเทศไทย จากการศึกษาข้อมูลสถิติการขนส่งที่รวบรวมโดยกระทรวงคมนาคมและใช้ข้อมูลที่จัดเก็บจากกรมศุลกากร พบว่า ในปี 2555 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งชายฝั่งที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 4.4 โดยในปี 2554 มีปริมาณการขนส่ง 41.27 ล้านตัน เพิ่มขึ้นเป็น 44.26 ล้านตัน 45.44 ล้านตัน และ 46.67 ล้านตัน ในปี 2555 2556 และ 2557 ตามลำดับ สินค้าหลักที่มีการขนส่งชายฝั่งทะเลของไทยประมาณร้อยละ 80 เป็นสินค้าปิโตรเลียม ร้อยละ 11 เป็นสินค้าคอนเทนเนอร์ และที่เหลืออีกร้อยละ 9 เป็นสินค้าอื่นๆ เช่น เคมีภัณฑ์ ผลิตภัณฑ์โลหะ สินค้าเกษตร ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และซีเมนต์ เป็นต้น ดังนั้นจึงขอเชิญท่านผู้อ่านมาร่วมกันเรียนรู้ผ่านมุมมองกรณีศึกษาการขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศ

กรณีศึกษาการขนส่งชายฝั่งของสหภาพยุโรป : ต้นแบบการขนส่งชายฝั่งของโลก

การพัฒนาระบบการขนส่งชายฝั่ง (Short Sea Shipping) ถือเป็นประเด็นหลักประการหนึ่งในการกำหนดกรอบนโยบายการพัฒนาภาคการขนส่งของกลุ่มประเทศสหภาพยุโรป (European Union - EU) มานับตั้งแต่ปี ค.ศ. 1995 (พ.ศ. 2538) ภายหลังจากการรวมตัวของประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป เนื่องจากประมาณร้อยละ 43 ของปริมาณสินค้า (หน่วยวัดเป็นจำนวนตัน-กิโลเมตร โดยมีระยะทางเฉลี่ยการขนส่ง 1,385 กิโลเมตร ขณะที่การขนส่งทางถนน การขนส่งทางราง และการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศมีระยะทางเฉลี่ย 100 270 และ 300 กิโลเมตร ตามลำดับ) ซึ่งขนส่งอยู่ภายในภูมิภาค EU ต้องพึ่งพาอาศัยระบบการขนส่งชายฝั่งและแม่น้ำระหว่างประเทศ (โดยการขนส่งทางถนนมีสัดส่วนร้อยละ 42 การขนส่งทางรางมีสัดส่วนร้อยละ 10 และการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศมีสัดส่วนร้อยละ 5)



ภาพแสดงเส้นทางการขนส่งสินค้าชายฝั่งภายในประเทศ

EU กำหนดวัตถุประสงค์ในการส่งเสริมการเดินเรือชายฝั่งอยู่ 3 ประการ ได้แก่ (1) ส่งเสริมการเดินเรือชายฝั่งเพื่อสร้างความยั่งยืนของการขนส่งเนื่องจากเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม ประหยัด สามารถลดปัญหาการจราจรแออัดทางถนนและลดการปล่อยมลภาวะทางอากาศ เช่น คาร์บอนไดออกไซด์ คาร์บอนมอนอกไซด์ ไนโตรเจนออกไซด์ ซัลเฟอร์ไดออกไซด์ เมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน (2) ใช้การพัฒนา การขนส่งชายฝั่งเป็นเครื่องมืออำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป โดยเฉพาะระหว่างประเทศสมาชิก EU ที่อยู่บนแผ่นดินใหญ่กับพื้นที่/อาณาเขตของหลายประเทศที่มีสภาพทางกายภาพเป็นเกาะ เช่น อังกฤษ ไอร์แลนด์ เดนมาร์ก อิตาลี ไซปรัส สวีเดน เป็นต้น และ (3) เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งให้สอดคล้องกับความต้องการขนส่งสินค้าหรืออุปสงค์ในปัจจุบันและอนาคตที่ปรับตัวเพิ่มขึ้นตามแนวโน้มสภาวะการเติบโตทางเศรษฐกิจ

มาตรการสำคัญที่ EU ใช้เป็นเครื่องมือในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่ง

การปรับภาพลักษณ์ของการขนส่งชายฝั่ง เพื่อให้ผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียปรับเปลี่ยนทัศนคติจากเดิม ซึ่งเห็นว่าภาพลักษณ์ของการขนส่งชายฝั่งเป็นการขนส่งที่โบราณ ล้าสมัย และตามไม่ทันนวัตกรรมระบบโลจิสติกส์การขนส่ง โดย EU สนับสนุนให้อุตสาหกรรมพาณิชยนาวีและหน่วยงานภาครัฐของประเทศสมาชิก ดำเนินมาตรการสื่อสารให้ข้อมูลข่าวสารเพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติของผู้ใช้บริการเสียใหม่และเสริมสร้างความน่าเชื่อถือได้ว่าการขนส่งชายฝั่งของ EU เป็นหนึ่งในรูปแบบการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ตรงต่อเวลา มีความยืดหยุ่นในการปรับตัว มีความถี่การให้บริการที่พอเพียง ตอบสนองต่อความคาดหวังของเจ้าของสินค้าในระดับสูง

อำนวยความสะดวกทางการขนส่ง โดยปรับปรุงรูปแบบเอกสารและพิธีการขนส่งชายฝั่งของแต่ละประเทศให้มีรูปแบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกันหรือใกล้เคียงกัน ตลอดจนปรับลดกระบวนการขั้นตอนพิธีการด้านการขนส่งให้ลดลงเพื่อให้สามารถแข่งขันกับการขนส่งทางถนนที่มีเอกสารและพิธีการขนส่งที่ไม่ซับซ้อน โดยอ้างอิงกับแนวทางปฏิบัติของอนุสัญญาการอำนวยความสะดวกทางการขนส่งทางน้ำขององค์การทางทะเลระหว่างประเทศ (IMO FAL) รวมถึงการใช้ระบบการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์ในการแจ้งเรือเข้าและออก

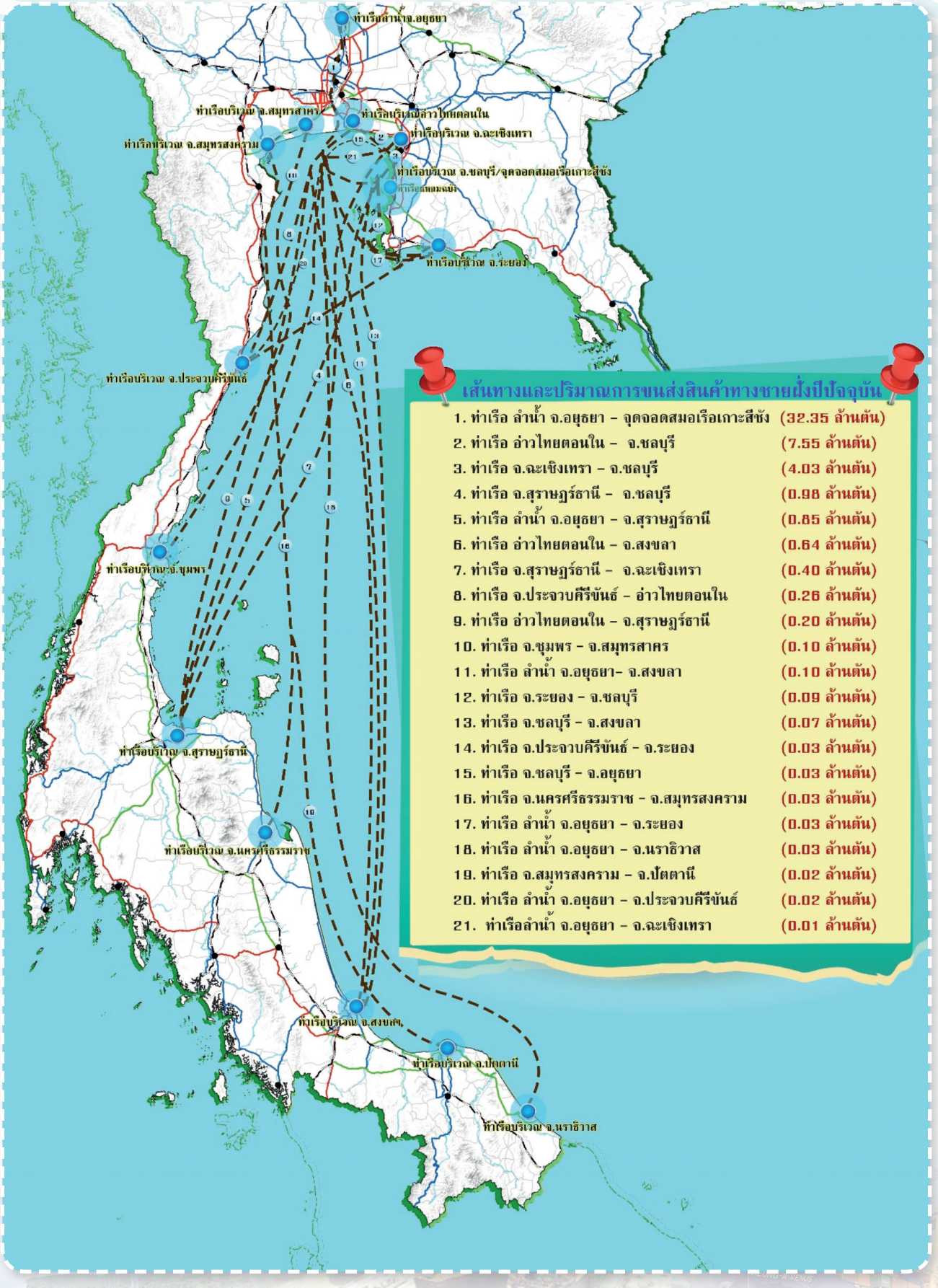
ลดปัญหาการแออัดคับคั่งในบริเวณท่าเรือ โดยขยายโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือและลดระยะเวลาที่เรือ รอคอยเข้าเทียบท่าและระยะเวลาที่เรืออยู่ในเขตพื้นที่หน้าท่า ตลอดจนปรับรูปแบบการคิดอัตราค่าภาระและค่าธรรมเนียมการใช้ท่าเรือให้มีความโปร่งใสสอดคล้องกับโลกาภิวัตน์ทางการค้าที่มีการแข่งขันเสรีเพิ่มมากขึ้น รวมถึงส่งเสริมให้ท่าเรือขนาดใหญ่ เช่น Rotterdam, Antwerp, Hamburg, Lisbon, Genoa, Gothenburg, Bremen และ Valencia มีการจัดให้มีเขตพื้นที่พิเศษเพื่อรองรับกิจกรรมทางธุรกิจการขนส่งด้วยเรือชายฝั่ง สนับสนุนการใช้นำร่องเอกชน และให้นายเรือที่ได้รับใบอนุญาต/ประกาศนียบัตรสามารถนำร่องได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องใช้นำร่องที่หน่วยงานภาครัฐกำหนด

การจัดเวทีแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อคิดเห็นในระดับชาติและภูมิภาค เพื่อให้สายการเดินเรือ ท่าเรือ หน่วยงานภาครัฐและผู้ใช้บริการในประเทศและในภูมิภาคสหภาพยุโรปมีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและข้อคิดเห็นเพื่อการพัฒนาโดยมีเวทีที่จัดตั้งขึ้นเป็นประจำตลอดจนขอให้แต่ละประเทศสมาชิกแต่งตั้งผู้แทนสำหรับเป็นผู้ประสานงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร รวมถึงมีการจัดตั้งเวทีหารือระดับอนุภูมิภาค เช่น อนุภูมิภาคเมดิเตอร์เรเนียน เวทีทะเลดำ และเวทีทะเลบอลติก เป็นต้น

สนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนาการเดินเรือชายฝั่งในสหภาพยุโรป โดยสามารถใช้เงินจากกองทุน Trans European Network Financing เพื่อจัดทำโครงการศึกษาวิจัยพัฒนาในส่วนที่เกี่ยวข้อง

การดำเนินนโยบายเปิดเสรีการเดินเรือชายฝั่ง โดยอนุญาตให้เรือของชาติภาคีใดๆ ในสมาชิกสหภาพยุโรปสามารถทำการเดินเรือชายฝั่งและเดินเรือในน่านน้ำประเทศสมาชิกสหภาพยุโรปได้ เพื่อส่งเสริมการแข่งขันในการให้บริการพาณิชยนาวีภายในสหภาพยุโรป ตลอดจนอนุญาตให้มีการขนส่งสินค้าผ่านแดนทางน้ำได้โดยได้รับยกเว้นการตรวจศุลกากร

การส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งชายฝั่งเข้ากับการขนส่งทางถนนและราง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการบริการขนส่งแบบ Door to Door Services โดยสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่เชื่อมต่อเข้ากับการขนส่งทางน้ำ ตลอดจนสนับสนุน การบูรณาการความร่วมมือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน ได้แก่ ผู้ส่งสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งทางถนน ผู้ขนส่งทางราง และสายการเดินเรือ เพื่อนำเสนอบริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรภายใต้ราคาค่าบริการที่สามารถแข่งขันได้



ภาพแสดงเส้นทางและปริมาณการขนส่งสินค้าชายฝั่งในปัจจุบัน

กรณีญี่ปุ่น : ต้นแบบของภูมิภาคเอเชีย

ตลาดการขนส่งชายฝั่งในประเทศญี่ปุ่นมีปริมาณขนส่งในแต่ละปีประมาณ 1,500 - 1,800 ร้อยล้านตัน-กิโลเมตร นับเป็นรูปแบบการขนส่งสินค้าที่ได้รับความนิยมมากเป็นอันดับสองรองจากการขนส่งสินค้าทางถนน โดยสัดส่วนการขนส่งทางชายฝั่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 43.4 ของปริมาณสินค้าที่มีการขนส่งภายในประเทศญี่ปุ่น (การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนร้อยละ 51.3 และการขนส่งทางรางมีสัดส่วนร้อยละ 5) โดยเฉพาะการขนส่งระยะไกลและเป็นการขนส่งข้ามระหว่างเกาะต่างๆ จะต้องพึ่งพาการขนส่งชายฝั่งเป็นหลัก โดยระยะทางเฉลี่ยของการขนส่งชายฝั่งอยู่ประมาณ 486 กิโลเมตร (ขณะที่ระยะทางการขนส่งทางถนนมีค่า 49 กิโลเมตร)

สินค้าหลักที่ขนส่งทางชายฝั่งในญี่ปุ่นจะเป็นสินค้าหนักและเป็นสินค้าอุตสาหกรรมที่ไม่ต้องการความเร่งด่วนในการขนส่ง โดยสินค้าหลักที่ขนส่ง ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม (สัดส่วนร้อยละ 23 ของสินค้าชายฝั่งทั้งหมด) แร่ (21%) โลหะ (12%) ซีเมนต์ (11%) สินค้าอุตสาหกรรมและเครื่องจักร (11%) หิน/ทราย (4%) ถ่านหิน (4%) ที่เหลือเป็นสินค้าอื่นๆ เช่น เคมีภัณฑ์ ปุ๋ย ไม้ สินค้าเกษตร และวัตถุดิบในปี ค.ศ. 2014 ประเทศญี่ปุ่นมีผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งที่มีเรือเป็นของตนเองจำนวน 647 ราย และมีผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งที่เช่าเรือผู้อื่นมาประกอบการเดินเรือจำนวน 1,450 ราย โดยมีจำนวนผู้ประกอบการเดินเรือชายฝั่งที่ได้รับอนุญาตทั้งสิ้น 2,097 ราย นอกจากนี้ ผู้ประกอบการฯ คิดเป็นร้อยละ 46.4 ของทั้งหมดเป็นกิจการที่มีทุนจดทะเบียนมากกว่า 10 ล้านเยนแต่น้อยกว่า 50 ล้านเยน และมีร้อยละ 33.1 เป็นผู้ประกอบการฯ ที่มีทุนจดทะเบียนไม่เกิน 10 ล้านเยน ร้อยละ 7.1 เป็นกิจการเจ้าของคนเดียวที่มีเรือให้บริการเพียง 1 ลำ ขณะที่กิจการขนาดใหญ่ที่มีทุนจดทะเบียนเกินกว่า 300 ล้านเยน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 10.3 (ซึ่งจะมีเรือขนาด 1,000 ตันกรอสขึ้นไป ให้บริการรายละมากกว่า 5 ลำ)

นโยบายที่สำคัญในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งของญี่ปุ่น ได้แก่

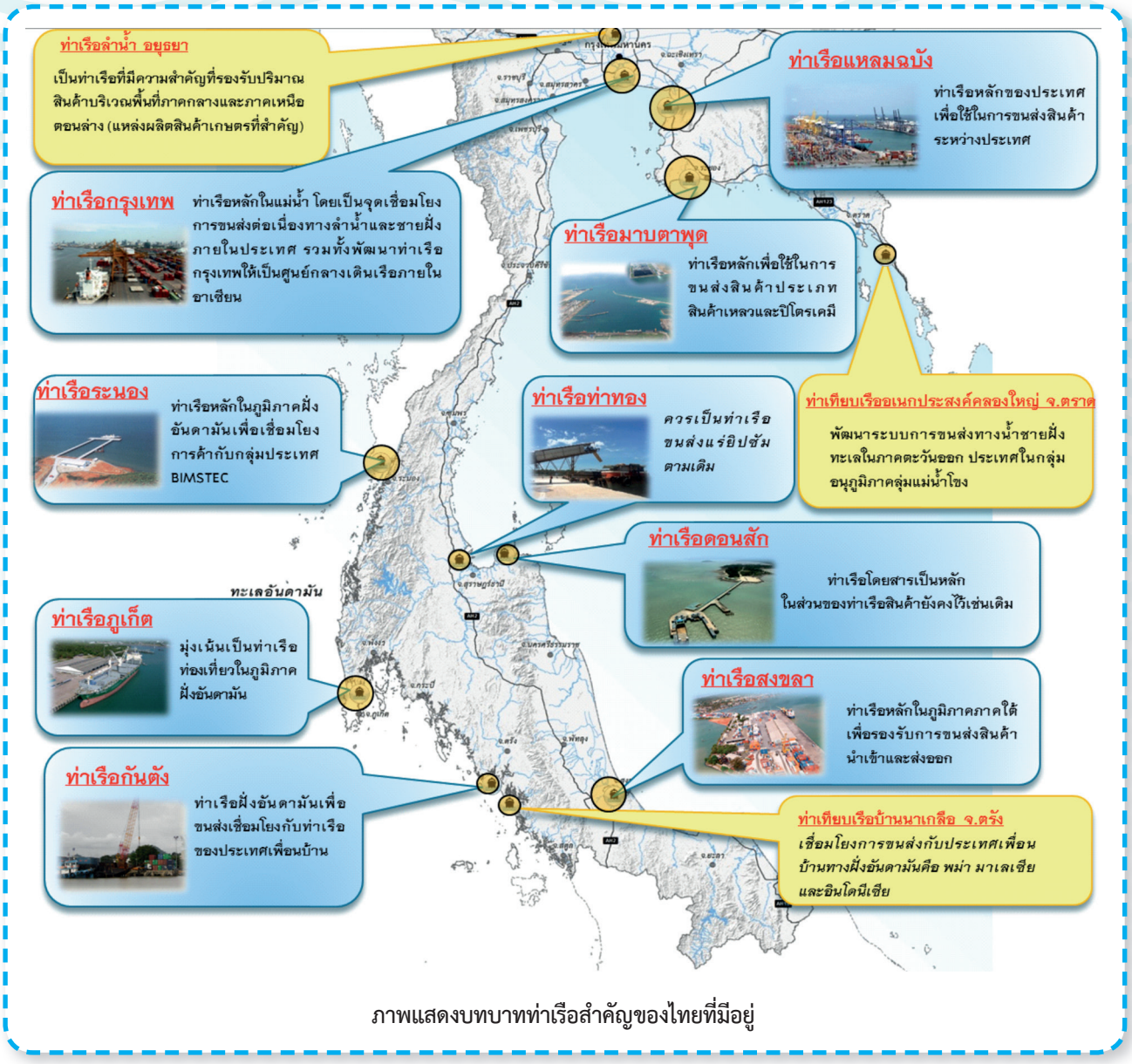
การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง (Modal Shift) เพื่อลดการปล่อยมลพิษทางอากาศ ลดภาวะโลกร้อน ลดปัญหาการจราจรแออัดบนท้องถิ่นโดยเฉพาะการขนส่งด้วยรถบรรทุกบนทางหลวง และเพิ่มประสิทธิภาพการใช้พลังงาน (การใช้เรือชายฝั่ง 1 ลำ สามารถบรรทุกสินค้าได้ 400 ตัน และใช้คนประจำเรือ 6 คน ซึ่งประหยัดกว่าการขนส่งโดยใช้รถบรรทุกเพื่อขนสินค้าจำนวนเท่าเดิม ซึ่งต้องใช้รถบรรทุก 80 คัน และคนขับรถ 80 คน) นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการขนส่งทางน้ำในญี่ปุ่นยังต้องเผชิญกับปริมาณการขนส่งชายฝั่งที่มีแนวโน้มลดลงอันเกิดจากการแข่งขันของการขนส่งทางถนนและราง ทำให้ภาครัฐและเอกชนญี่ปุ่นต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนานวัตกรรมด้านการขนส่งสินค้าแบบใหม่เพื่อดึงดูดให้ผู้ใช้บริการหันกลับมาใช้บริการขนส่งชายฝั่ง

การส่งเสริมความเข้มแข็งในการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการเดินเรือ โดยภาคเอกชนญี่ปุ่นรวมตัวกันเป็นสมาพันธ์สมาคมการเดินเรือชายฝั่งแห่งญี่ปุ่น (Japan Federation of Coastal Shipping Association) ขึ้นประกอบด้วยสมาคมต่างๆ ได้แก่ สมาคมการเดินเรือชายฝั่งแห่งญี่ปุ่น สมาพันธ์สมาคมการเดินเรือชายฝั่งแห่งญี่ปุ่น สมาคมเรือน้ำมันชายฝั่งแห่งญี่ปุ่น สมาคมผู้ประกอบการขนส่งสินค้าชายฝั่งแห่งญี่ปุ่น สมาคมเจ้าของเรือชายฝั่ง ที่เดินในเส้นทางหลักของญี่ปุ่น

การดำเนินมาตรการปกป้องตลาดการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศมิให้มีการเปิดเสรีให้สายการเดินเรือต่างชาติ โดยเน้นย้ำความสำคัญของการปกป้องตลาดการขนส่งภายในประเทศและการธำรงไว้ของมาตรการสงวนสินค้าและผู้โดยสารที่ขนส่งภายในน่านน้ำประเทศและน่านน้ำชายฝั่งให้เฉพาะเรือสัญชาติญี่ปุ่นเท่านั้นที่มีสิทธิขนส่งได้ (Cabotage) ซึ่งเป็นไปตามกฎหมาย Ships Act เพื่อส่งเสริมการจ้างงานคนญี่ปุ่น และการรักษาความมั่นคงของประเทศ อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรการ Cabotage สามารถยกเว้นได้กรณีที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงที่ดิน โครงสร้างพื้นฐาน การขนส่ง ในกรณีที่ในเส้นทางการเดินเรือไม่มีเรือญี่ปุ่นสามารถให้บริการได้ ซึ่งมาตรการ Cabotage ดังกล่าวเป็นมาตรการที่นานาประเทศอย่างเช่น สหรัฐอเมริกา เกาหลีใต้ จีน อินเดีย ไทย ละตินอเมริกา บราซิล อาร์เจนตินา ใช้ในการส่งเสริมการประกอบการเดินเรือภายในประเทศและชายฝั่ง ด้วยเหมือนกัน

พัฒนาระบบการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ เช่น การส่งเสริมสภาพแวดล้อมให้มีการแข่งขันที่เท่าเทียมกัน การตรวจสอบระบบการจัดการมลพิษทางทะเล การตรวจสอบการปล่อยคราบน้ำมันและสิ่งปฏิกูลลงทะเล การบริหารระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง

การพัฒนาคนประจำเรือ โดยส่งเสริมการว่าจ้างคนญี่ปุ่นเป็นคนประจำเรือเพื่อสร้างงาน การรักษาสวัสดิการและคุ้มครองการทำงานของคนญี่ปุ่นบนเรือ การสร้างหลักประกันความมั่นคงแก่คนประจำเรือที่อยู่ในวัยหนุ่มสาวว่าจะได้รับการว่าจ้างงานจนเกษียณ ส่งเสริมการวางแผนอาชีพคนประจำเรือ การพัฒนาระบบ On the Job Training (OJT) การรับนักศึกษาโรงเรียนอาชีวศึกษาและวิทยาลัยเทคนิคขึ้นมาทำงานบนเรือเพื่อหาประสบการณ์ และการยกระดับความรู้และทักษะการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ (เนื่องจากแรงงานคนประจำเรือชาวญี่ปุ่นส่วนใหญ่เป็นผู้สูงอายุ โดยมากกว่าร้อยละ 50 ของคนประจำเรือชาวญี่ปุ่นจะมีอายุมากกว่า 50 ปี)



ภาพแสดงบทบาทท่าเรือสำคัญของไทยที่มีอยู่

กรณีมาเลเซีย : แถวหน้าของอาเซียน[1]

ประเทศมาเลเซียเริ่มพัฒนากิจการพาณิชยนาวีอย่างมากตลอด 4 ทศวรรษที่ผ่านมา ทั้งการพัฒนากองเรือพาณิชย์ โดยเฉพาะเรือน้ำมันและก๊าซ และกิจการต่อเนื่องกับการเดินเรือ อาทิ ท่าเรือ อู่เรือ การผลิตอุปกรณ์การเดินเรือ การออกแบบเรือ การจัดการเรือ ที่ปรึกษาธุรกิจพาณิชยนาวี ธุรกิจอบรมพัฒนาบุคลากรพาณิชยนาวี สถาบันการเงินเฉพาะด้านพาณิชยนาวี สถานีตู้สินค้า (Container Freight Station - CFS) การพัฒนาแท่นขุดเจาะและผลิตน้ำมันกลางทะเล และการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างแท่นผลิตน้ำมันกลางทะเลกับฝั่ง

นอกจากนี้ ประเทศมาเลเซียมีทำเลที่ตั้งอยู่บริเวณช่องแคบมะละกา ซึ่งเชื่อมระหว่างฝั่งตะวันออกกับตะวันตกของทวีปเอเชีย ส่งผลให้กิจกรรมขนถ่ายสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยมาเลเซียมีท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ติดอันดับ 20 แรกของโลก ได้แก่ Port Klang และ Tanjung Pelapas ตลอดจนมีท่าเรือ Bintulu Port รัฐซาลาวัค ซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกก๊าซธรรมชาติเหลวที่ใหญ่ที่สุดของโลก และท่าเรือ Johor Port ซึ่งเป็นท่าเรือส่งออกน้ำมันปาล์มที่ใหญ่ที่สุดของโลก ทำให้รัฐบาลมาเลเซียให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวีอย่างมาก เนื่องจากมีความสำคัญต่อการยกระดับขีดความสามารถทางการแข่งขันของประเทศ การจ้างงาน และการค้าระหว่าง ประเทศกว่าร้อยละ 95 ต้องพึ่งพาระบบการขนส่งทางทะเล โดยรัฐบาลใช้งบประมาณถึงร้อยละ 44 ที่จัดสรรให้แก่กระทรวงคมนาคมในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางทะเล

[1] เรียบเรียงเนื้อหาบางส่วนจากเอกสารประกอบการฝึกอบรมทางวิชาการของ รศ. จักรกฤษณ์ ดวงพัสตรา ผู้อำนวยการสถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ภายใต้โครงการศึกษาเพื่อยกระดับการพัฒนาประสิทธิภาพระบบโครงข่ายการขนส่งสินค้าชายฝั่งของไทย เมื่อวันที่ 22 มีนาคม 2560

ประเทศมาเลเซียนับเป็นชาติทางทะเล (Maritime Nation) ที่มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 18 ของโลกวัดจากปริมาณการค้าทางทะเล อีกทั้งมีกองเรือขนาดใหญ่เป็นอันดับ 19 ของโลก โดยมีระวางเรือของเรือขนาด 1,000 GRT ขึ้นไป รวม 14.1 ล้าน GRT โดยกองเรือส่วนใหญ่เป็นเรือคอนเทนเนอร์ รองลงมา ได้แก่ เรือขนส่งน้ำมันและก๊าซ เรือขนส่งสินค้าทั่วไป และเรือสินค้าเทกองแห้ง ตามลำดับ โดยสายการเดินเรือที่สำคัญของมาเลเซีย ได้แก่ Malaysian International Shipping Corporation (MISC) Berhad โดยมีกิจการพลังงานแห่งชาติ คือ PETRONAS เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ในสายการเดินเรือถึงร้อยละ 65 โดย MISC ทำธุรกิจพาณิชยนาวีครบวงจรทั้งเป็นเจ้าของเรือ เดินเรือ เป็นเจ้าของและดำเนินการแท่นผลิตน้ำมันกลางทะเล เดินเรือน้ำมันและก๊าซ รับขนส่งพลังงานและเคมีภัณฑ์ ซ่อมเรือ ดัดแปลงเรือ ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า คลังสินค้า โลจิสติกส์และกระจายสินค้า โรงเรียนสอนการเดินเรือ และงานวิศวกรรมโครงสร้างอื่นๆ โดยมีกองเรือรวม 115 ลำ และมีระวางเรือรวมกันมากกว่า 15 ล้านเดทเวทตัน (DWT) นอกจากนี้ ยังมีบริษัทเดินเรืออื่นๆ ที่สำคัญในภูมิภาค เช่น Scomi Marine, Tanjung Offshore และ Alam Maritim ที่ให้บริการเดินเรือระหว่างแท่นผลิตน้ำมันกลางทะเล และ Johan Shipping และ PDZ Line ที่ให้บริการเรือลำเลียงขนสินค้าคอนเทนเนอร์

รัฐบาลมาเลเซีย โดยกระทรวงการขนส่งมาเลเซีย (Ministry of Transport) ให้ความสำคัญกับการพัฒนากิจการพาณิชยนาวี โดยมีหน่วยงานราชการภายใต้กระทรวงการขนส่งมาเลเซียที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ กรมเจ้าท่า และในส่วนของการพิจารณาออกใบอนุญาตประกอบการเดินเรือภายในประเทศ จะอยู่ภายใต้อำนาจของคณะกรรมการออกใบอนุญาตประกอบการเดินเรือภายในประเทศ (Domestic Shipping Licensing Board - DSLB) ทำหน้าที่จัดระเบียบและควบคุมการออกใบอนุญาตประกอบการเดินเรือภายในประเทศ ตามกฎหมายส่งเสริมการใช้มาตรการสงวนสินค้า Cabotage Policy ที่เริ่มใช้ตั้งแต่ปี 2523 (ค.ศ.1980) ออกตามความในพระราชบัญญัติการพาณิชยนาวี (Merchant Shipping Ordinance 1952 - MSO1952) ในทางปฏิบัติ รัฐบาลมอบอำนาจให้ DSLB รับผิดชอบควบคุมการออกใบอนุญาตการเดินเรือภายในประเทศระหว่างท่าเรือใดๆ ภายในน่านน้ำมาเลเซียหรือเขตเศรษฐกิจจำเพาะ EEZ ของประเทศมาเลเซีย

คณะกรรมการ DSLB มีหน้าที่

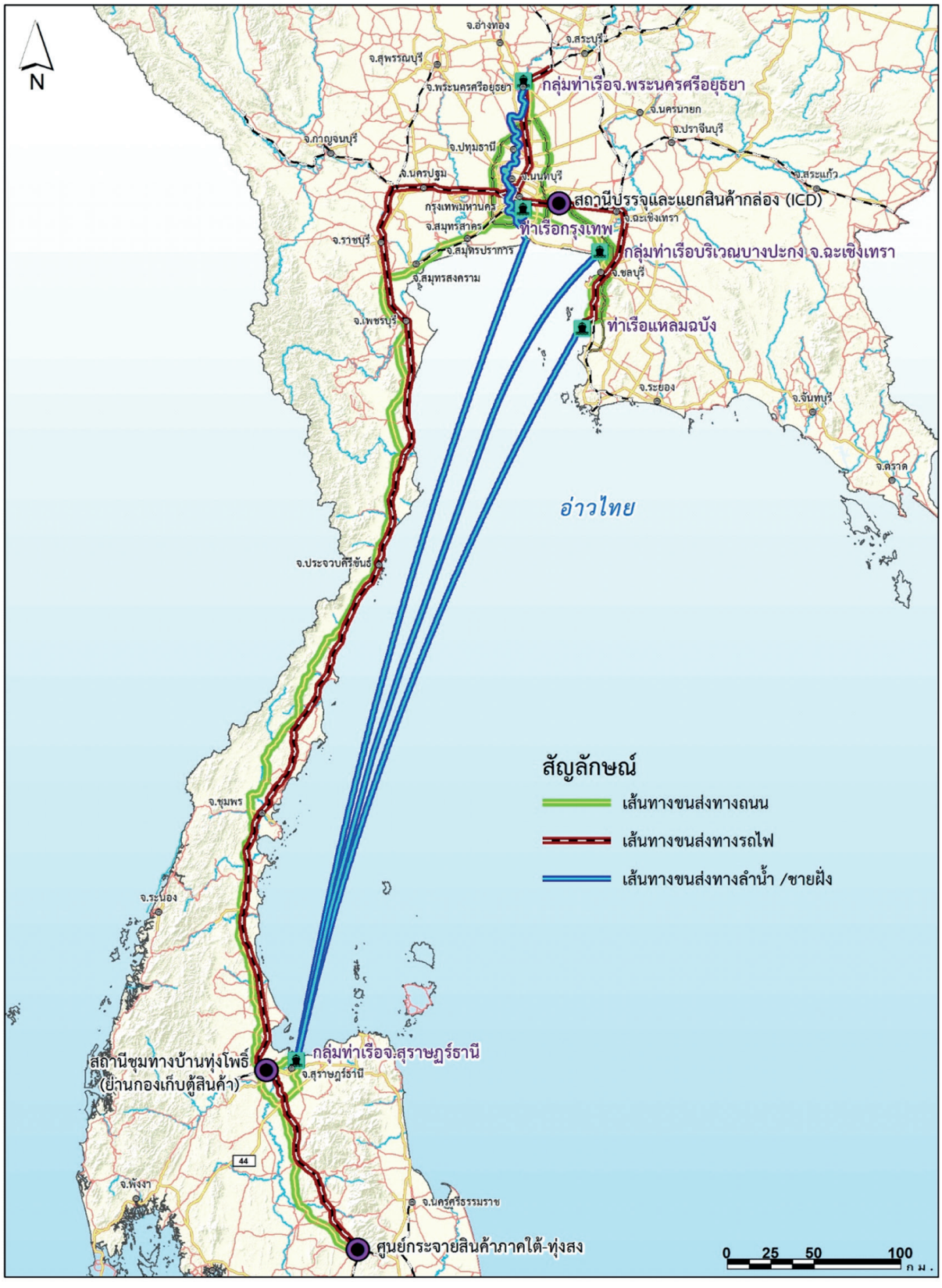
1) กำหนดระเบียบพิธีการและค่าธรรมเนียมในยื่นขอใบอนุญาตการเดินเรือในน่านน้ำมาเลเซีย

2) กำหนดเงื่อนไขการขอรับใบอนุญาตฯ และทำหน้าที่พิจารณาเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่งลงนามในใบอนุญาตเดินเรือ โดยคณะกรรมการ DSLB สามารถกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ในการให้ใบอนุญาตประกอบการเดินเรือ เช่น ประเภทสินค้า/ผู้โดยสารที่สามารถทำการขนส่งได้ ระยะเวลาการขนส่งที่ได้รับอนุญาตฯ และอัตราค่าระวางขนส่งที่สามารถเรียกเก็บจากผู้ใช้บริการได้

3) กำหนดบทลงโทษผู้กระทำผิดกฎระเบียบภายใต้วงเงินไม่เกิน 10,000 ริงกิต หรือโทษจำคุกไม่เกิน 1 ปี หรือทั้งจำทั้งปรับ

นอกจากนี้ ตามกฎหมายพาณิชยนาวีของมาเลเซีย (ข้อ 65KA) ห้ามเรือต่างชาติเข้ามาทำการค้าในน่านน้ำมาเลเซียและ EEZ ยกเว้นได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการขนส่ง โดยนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือที่นำเรือต่างชาติเข้ามาทำการค้าในน่านน้ำมาเลเซียโดยไม่ได้รับอนุญาตจะต้องเสียค่าปรับไม่เกิน 10,000 ริงกิต นอกจากนี้ กฎหมายฯ ยังกำหนดให้เรือทุกลำที่จะประกอบการขนส่งในน่านน้ำจะต้องได้รับอนุญาตจากคณะกรรมการ DSLB โดยหากนายเรือ เจ้าของเรือ หรือตัวแทนเรือนำเรือที่ไม่ได้รับอนุญาตจาก DSLB เข้ามาให้บริการในน่านน้ำมาเลเซียจะต้องเสียค่าปรับไม่เกิน 10,000 ริงกิต อย่างไรก็ตาม หากเป็นเรือที่มีระวางไม่เกิน 15 ตันเน็ท (NRT) ก็ไม่ต้องขออนุญาต รวมถึงเรือที่นำมาใช้ในราชการ และเรือที่จดทะเบียนและได้รับอนุญาตในรัฐซาบาห์ และรัฐซาราวัคก็ไม่อยู่ในขอบเขตที่ต้องขออนุญาตจาก DSLB

จากกรณีศึกษาของประเทศมาเลเซียแม้มาเลเซียจะมีระดับการเปิดตลาดการค้าในภาพรวมของเศรษฐกิจมากกว่า แต่กลับพบว่าในส่วนของการเดินเรือในภายในประเทศและชายฝั่งนั้น มาเลเซียกลับมีนโยบายป้องกันในระดับที่มากกว่าไทยและอาเซียน โดยมาเลเซียมีความชัดเจนในการใช้มาตรการ Cabotage มาอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี 2523 อย่างไรก็ตาม DSLB อาจพิจารณาผ่อนผันให้ใบอนุญาตประกอบกิจการเดินเรือในมาเลเซียแก่เรือชักธงมาเลเซียที่มีคนต่างด้าวเป็นผู้มีอำนาจบริหารกิจการได้ โดยมีเงื่อนไขว่า เช่น ต้องนำเรือมาจดทะเบียนเรือระหว่างประเทศในมาเลเซียโดยหากเป็นเรือน้ำมัน/เรือสินค้าเทกองจะต้องมีอายุน้อยกว่า 15 ปี และเรือประเภทอื่นๆ จะต้องมีอายุน้อยกว่า 20 ปี และต้องมีผู้จัดการเรือเป็นคนสัญชาติมาเลเซียซึ่งมีถิ่นพำนักถาวรในมาเลเซีย และเป็นกิจการที่จัดตั้งในมาเลเซียและมีสำนักงานใหญ่ตั้งอยู่ในมาเลเซีย และต้องมีทุนจดทะเบียนขั้นต่ำที่ชำระแล้วไม่น้อยกว่าร้อยละ 10 ของมูลค่าตัวเรือ แต่ต้องมีมูลค่าทุนจดทะเบียนขั้นต่ำที่ชำระแล้วรวมไม่น้อยกว่า 1 ล้านริงกิต (ประมาณ 9.7 ล้านบาท)



Path: D:\Project\ธานี\map\03-1-60 เส้นทางขนส่งท่าเรือสุราษฎร์ธานี

ภาพแสดงแนวเส้นทางการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพต่อการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าชายฝั่ง
ระหว่าง จังหวัดสุราษฎร์ธานีและพื้นที่โดยรอบ กับ พื้นที่บริเวณอ่าวไทยตอนบน

ประเด็นท้าทาย : การนำข้อปฏิบัติที่ดีในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศมาประยุกต์ใช้กับไทย

จากการศึกษาวิเคราะห์ข้อมูลการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งของต่างประเทศในเชิงภาพรวม อาทิ สหภาพยุโรป ญี่ปุ่น และมาเลเซีย มีมุมมองที่ประเทศไทยควรนำข้อปฏิบัติที่ดีของต่างประเทศ (Best Practices) เพื่อนำมาปรับใช้ในการพัฒนาระบบขนส่งชายฝั่งของไทย ดังนี้

- ควรมีการกำหนดนโยบายและมาตรการส่งเสริมที่ชัดเจนและเป็นรูปธรรมในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและชายฝั่ง เพื่อส่งเสริมการพัฒนาการขนส่งอย่างยั่งยืน การขนส่งที่ประหยัด เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และลดปัญหาการจราจรแออัดและอุบัติเหตุทางถนน
- ควรมีการยกระดับภาพลักษณ์ของการขนส่ง เพื่อปรับเปลี่ยนการรับรู้ดั้งเดิมของลูกค้าและบุคคลทั่วไป ที่ติดกับการรับรู้ภาพลักษณ์ของการขนส่งชายฝั่งว่าเป็นการขนส่งที่โบราณ ล้าสมัย และไม่ทันกับนวัตกรรม ของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ โดยควรชูจุดเด่นด้านความประหยัดและปลอดภัยในการขนส่ง โดยเฉพาะกลุ่มสินค้าหนัก สินค้าที่ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่งมากนัก สินค้ามูลค่าต่ำถึงปานกลาง และสินค้าที่มีการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่จังหวัดที่อยู่ติดชายทะเล
- ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งชายฝั่งเข้ากับการขนส่งทางถนนและราง เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการที่ต้องการบริการขนส่งแบบ Door to Door Services โดยสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง เช่น ถนน รางรถไฟ ให้เชื่อมต่อเข้ากับการขนส่งทางน้ำ
- ส่งเสริมความเข้มแข็งในการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการเดินเรือ และส่งเสริมการบูรณาการความร่วมมือระหว่างผู้ที่เกี่ยวข้องในห่วงโซ่อุปทาน ได้แก่ ผู้ส่งสินค้า ตัวแทนรับจัดการขนส่งสินค้า ผู้ขนส่งทางถนน ผู้ขนส่งทางราง และสายการเดินเรือ เพื่อนำเสนอบริการโลจิสติกส์ที่ครบวงจรภายใต้ราคาค่าบริการที่แข่งขันได้
- ปกป้องตลาดการขนส่งชายฝั่งภายในประเทศมิให้มีการเปิดเสรีให้สายการเดินเรือต่างชาติ โดยเน้นย้ำความสำคัญของการปกป้องตลาดการขนส่งภายในประเทศและการธำรงไว้ของมาตรการสงวนสินค้าและผู้โดยสารที่ขนส่งภายในน่านน้ำประเทศ น่านน้ำชายฝั่ง และเขตเศรษฐกิจจำเพาะ ให้เฉพาะเรือสัญชาติไทยเท่านั้นที่มีสิทธิขนส่งได้ (Cabotage) เพื่อส่งเสริมการจ้างงานคนไทย การใช้เรือไทย และการรักษาความมั่นคงของประเทศ อย่างไรก็ตาม การใช้มาตรการ Cabotage สามารถยกเว้นได้กรณีที่ได้รับอนุญาตจากกระทรวงคมนาคมในกรณีที่ในเส้นทางการเดินเรือฯ ไม่มีเรือไทยสามารถให้บริการได้
- พัฒนาระบบการบริหารจัดการของผู้ประกอบการ เช่น การส่งเสริมสภาพแวดล้อมให้มีการแข่งขันที่เท่าเทียมกัน การตรวจสอบระบบการจัดการมลพิษทางทะเล การตรวจสอบการปล่อยคราบน้ำมันและสิ่งปฏิกูลลงทะเล การบริหารระบบการจัดการความปลอดภัยในการขนส่ง
- พัฒนาคนประจำเรือ โดยส่งเสริมการว่าจ้างคนไทยเป็นคนประจำเรือเพื่อสร้างงาน การรักษาสวัสดิการและคุ้มครองการทำงานของคนไทยบนเรือ ส่งเสริมการวางแผนอาชีพคนประจำเรือ การพัฒนาระบบ On the Job Training (OJT) การรับนักศึกษาโรงเรียนอาชีวศึกษาและวิทยาลัยเทคนิคขึ้นมาทำงานบนเรือเพื่อหาประสบการณ์ และการยกระดับความรู้และทักษะการทำงานบนเรือของคนประจำเรือ
- ส่งเสริมกิจกรรมการต่อและซ่อมเรือในประเทศไทย เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งของอุตสาหกรรม พาณิชยนาวี และเพื่อให้มีอู่ต่อและซ่อมเรือที่สามารถรองรับการให้บริการแก่กิจการเดินเรือชายฝั่ง
- ส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำภายในประเทศ อาทิ การให้สัมปทานบริหารการขนถ่ายสินค้าที่ท่าเรือบางแห่งของรัฐ เพื่อยกระดับประสิทธิภาพการให้บริการ โลจิสติกส์และลดต้นทุนการให้บริการ

สุดท้ายผู้เขียนมีความเห็นว่า การก่อสร้างหรือพัฒนาท่าเรือใดๆ ขึ้นมา จำเป็นจะต้องให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการใช้ประโยชน์ท่าเรือควบคู่กันไปตั้งแต่เริ่มแรก ให้สามารถเป็นเครื่องมือสนับสนุนการพัฒนากิจกรรมทางเศรษฐกิจหรือกลไกที่ตอบสนองต่อความต้องการขนส่งสินค้าได้อย่างแท้จริง รวมทั้งจำเป็นอย่างยิ่งต้องพัฒนาเครือข่ายร่วมกันระหว่างผู้ประกอบการบริหารท่าเรือกับเจ้าของสินค้าหรือผู้ผลิตสินค้าและผู้รับจัดการขนส่งสินค้า ทั้งนี้การเกิดขึ้นและดำรงอยู่ของท่าเรือจะต้องมิได้มุ่งหวังเพื่อแสวงหารายได้เข้ารัฐเป็นหลัก โดยเฉพาะบทบาทของภาครัฐต่อกรณีการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งชายฝั่งควรพิจารณาความเหมาะสมและเป็นไปได้ ต่อการจัดให้มีท่าเรือสำหรับขนส่งสินค้าชายฝั่งเป็นการเฉพาะ (ฝั่งทะเลอ่าวไทย) เพื่อเป็นท่าเรือสาธารณะสำหรับเชื่อมโยงเส้นทางการขนส่ง ระหว่างพื้นที่ภาคใต้กับภาคตะวันออก (ท่าเรือแหลมฉบังอยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง : ท่าเทียบเรือ A กำหนดเปิดใช้บริการได้ประมาณกลางปี 2561) และภาคกลางของประเทศ สนับสนุนส่งเสริมให้เกิดการรวบรวมสินค้าในปริมาณการขนส่งที่มากเพียงพอในพื้นที่ฐานการผลิตหรือเขตเศรษฐกิจพิเศษต่อการผลักดันเหนี่ยวนำจูงใจให้เกิดการปรับเปลี่ยนรูปแบบมาใช้การขนส่งสินค้าทางชายฝั่งมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้เพราะลำพังการปล่อยให้ภาคเอกชนก่อสร้างท่าเรือขนสินค้าของตนเองแต่เพียงฝ่ายเดียว ยากต่อการบริหารจัดการระบบโครงข่ายเชื่อมโยงพื้นที่หลังท่าให้เป็นไปอย่างมีระเบียบแบบแผนทำให้การขนส่งชายฝั่งเปรียบเสมือนบอนไซไม่ตายแต่เลี้ยงไม่โต





ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประจำปี 2560 โดยสถาบันการจัดการนานาชาติ

(International Institute for Management Development : IMD)

นางสาวกตัญชลี จินา
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ

1. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถการแข่งขันในภาพรวม

เมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2560 ที่ผ่านมา สถาบันการจัดการนานาชาติ หรือที่รู้จักกันในนามของ IMD หรือ International Institute for Management Development ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ โดย IMD World Competitiveness Center ได้เผยแพร่รายงาน IMD World Competitiveness Yearbook 2017 หรือรายงานการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศต่างๆ 63 ประเทศทั่วโลก โดยจากผลการจัดอันดับในปี 2560 พบว่า ประเทศฮ่องกงยังคงเป็นประเทศที่ครองลำดับการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศเป็นอันดับ 1 ติดต่อกันเป็นปีที่ 2 ตามมาด้วยประเทศสวิตเซอร์แลนด์ อยู่ในอันดับที่ 2 ส่วนอันดับที่ 3 คือ ประเทศสิงคโปร์ อันดับที่ 4 คือ ประเทศสหรัฐอเมริกา และอันดับที่ 5 คือ ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยจากภาพรวมผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ประจำปี 2560 แสดงในรูปที่ 1

The IMD World Competitiveness Ranking 2017 | **One year change**

WDCR 2017	Country	WDCR 2016	Change	
1	Hong Kong SAR	1	-	-
2	Switzerland	2	-	-
3	Singapore	4	+1	↗
4	USA	3	-1	↘
5	Netherlands	8	+3	↗
6	Ireland	7	+1	↗
7	Denmark	6	-1	↘
8	Luxembourg	11	+3	↗
9	Sweden	5	-4	↘
10	UAE	15	+5	↗
11	Norway	9	-2	↘
12	Canada	10	-2	↘
13	Germany	12	-1	↘
14	Taiwan	14	-	-
15	Finland	20	+5	↗
16	New Zealand	16	-	-
17	Qatar	13	-4	↘
18	China Mainland	25	+7	↗
19	United Kingdom	18	-1	↘
20	Iceland	23	+3	↗
21	Australia	17	-4	↘
22	Israel	21	-1	↘
23	Belgium	22	-1	↘
24	Malaysia	19	-5	↘
25	Austria	24	-1	↘
26	Japan	26	-	-
27	Thailand	28	+1	↗
28	Czech Republic	27	-1	↘
29	Korea Rep.	29	-	-
30	Estonia	31	+1	↗
31	France	32	+1	↗
32	Kazakhstan	47	+15	↗

WDCR 2017	Country	WDCR 2016	Change	
33	Lithuania	30	-3	↘
34	Spain	34	-	-
35	Chile	36	+1	↗
36	Saudi Arabia	-		
37	Cyprus	-		
38	Poland	33	-5	↘
39	Portugal	39	-	-
40	Latvia	37	-3	↘
41	Philippines	42	+1	↗
42	Indonesia	48	+6	↗
43	Slovenia	43	-	-
44	Italy	35	-9	↘
45	India	41	-4	↘
46	Russia	44	-2	↘
47	Turkey	38	-9	↘
48	Mexico	45	-3	↘
49	Bulgaria	50	+1	↗
50	Romania	49	-1	↘
51	Slovak Republic	40	-11	↘
52	Hungary	46	-6	↘
53	South Africa	52	-1	↘
54	Colombia	51	-3	↘
55	Peru	54	-1	↘
56	Jordan	53	-3	↘
57	Greece	56	-1	↘
58	Argentina	55	-3	↘
59	Croatia	58	-1	↘
60	Ukraine	59	-1	↘
61	Brazil	57	-4	↘
62	Mongolia	60	-2	↘
63	Venezuela	61	-2	↘

รูปที่ 1 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศประจำปี 2560
ที่มา : www.imd.org

ซึ่งจากรูปที่ 1 จะเห็นได้ว่า มีประเทศที่มีอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันเปลี่ยนแปลงจากปี 2559 จำนวน 10 ประเทศ โดยประเทศที่มีอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันเปลี่ยนแปลงมากที่สุด 3 อันดับแรก ได้แก่ อันดับที่ 1 ประเทศคาซัคสถาน (สูงขึ้นจากปี 2559 15 อันดับ) อันดับที่ 2 ประเทศจีน (สูงขึ้นจากปี 2559 7 อันดับ) และอันดับที่ 3 ประเทศอินโดนีเซีย (สูงขึ้นจากปี 2559 6 อันดับ)

2. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถการแข่งขันใน 5 ประเทศอาเซียน

ในปี 2560 เมื่อพิจารณาเฉพาะประเทศในอาเซียน 5 ประเทศ มีผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในภาพรวม เรียงตามลำดับดังนี้ ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย ฟิลิปปินส์ และอินโดนีเซีย และหากพิจารณาด้านการเปลี่ยนแปลงการจัดอันดับ พบว่า อินโดนีเซียมีอันดับดีขึ้นถึง 6 อันดับ ขณะที่ สิงคโปร์ ไทย และฟิลิปปินส์ ดีขึ้น 1 อันดับ และมาเลเซียเป็นประเทศเดียวในกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีอันดับลดลงจากอันดับที่ 19 เป็นอันดับที่ 24 ในปี 2560 แสดงในรูปที่ 2

Country	Ranks (2017)	Ranks (2016)	Change
Singapore	3	4	+1
Malaysia	24	19	-5
Thailand	27	28	+1
Philippines	41	42	+1
Indonesia	42	48	+6

รูปที่ 2 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในกลุ่มประเทศอาเซียน ประจำปี 2560
ที่มา : www.tma.or.th

3. ผลการจัดอันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศไทยอาเซียน

ในช่วงระยะ 5 ปีที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยมีผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ประเทศไทยให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ไม่ว่าจะเป็นภาครัฐ ภาคเอกชน ตลอดจนประชาชนที่มีส่วนเกี่ยวข้องเห็นความสำคัญและร่วมกันดำเนินกิจกรรมเพื่อขับเคลื่อนให้อันดับขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศเป็นไปอย่างมีระบบและต่อเนื่อง ซึ่งในปี 2560 ประเทศไทยมีประเด็นท้าทายที่จะต้องดำเนินการเพื่อให้ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศสูงขึ้น ใน 5 ประเด็นหลัก ได้แก่

1. การปฏิรูปทางการเมืองและสังคมโดยรวมอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดความสามัคคีและความมั่นคงทางสังคม

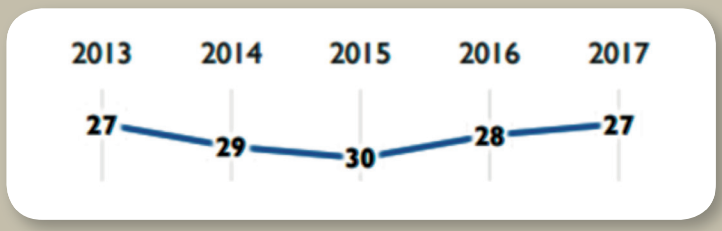
2. สร้างขีดความสามารถด้านนวัตกรรมเพื่อเพิ่มผลผลิตและสร้างมูลค่าเพิ่มในภาคส่วนที่สำคัญ

3. การปฏิรูประบบการศึกษาเพื่อให้แรงงานมีทักษะที่จำเป็นสำหรับอนาคต

4. เพิ่มบทบาทของภาครัฐในการสนับสนุนเป้าหมายระดับชาติ เช่น Thailand 4.0

5. พัฒนาแฟลตฟอร์มดิจิทัลเพื่ออำนวยความสะดวกในรูปแบบใหม่ของธุรกิจและบริการของภาครัฐ

จากรูปที่ 3 จะเห็นได้ว่าผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย เมื่อเทียบกับปี 2559 ดีขึ้น 1 อันดับ คือ จากอันดับที่ 28 เป็นอันดับที่ 27



รูปที่ 3 ผลการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย 5 ปีย้อนหลัง
ที่มา : www.tma.or.th

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับของประเทศไทยตามปัจจัยหลักที่ใช้ในการจัดอันดับรวม 4 ด้าน ได้แก่ สภาวะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance) ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency) ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency) และโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) พบว่า **ปัจจัยที่มีอันดับดีที่สุด คือ สภาวะทางเศรษฐกิจ ซึ่งอยู่ในอันดับที่ 10 เพิ่มขึ้น 3 อันดับจากปี 2559 ในขณะที่ปัจจัยด้านประสิทธิภาพของภาครัฐมีอันดับที่ 20 เพิ่มขึ้น 3 อันดับเช่นเดียวกัน ส่วนปัจจัยด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจและโครงสร้างพื้นฐานมีอันดับคงเดิมไม่เปลี่ยนแปลง โดยมีอันดับที่ 25 และ 49 ตามลำดับในปี 2560** โดยมีรายละเอียดของแต่ละด้าน ดังนี้

3.1 สภาวะทางเศรษฐกิจ (Economic Performance)



อันดับหมวดย่อย	2016	2017
เศรษฐกิจภายในประเทศ	37	33
การค้าระหว่างประเทศ	6	3
การลงทุนระหว่างประเทศ	28	37
การจ้างงาน	3	3
ระดับราคาและค่าครองชีพ	45	28

ผลการจัดอันดับด้านสภาวะทางเศรษฐกิจในปี 2560 พบว่า ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 10 โดยประเทศไทยมีปัจจัยย่อยที่มี**อันดับดีขึ้น** 3 ด้าน ได้แก่ **เศรษฐกิจภายในประเทศ (Domestic Economy)** ที่ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 33 จากอันดับที่ 37 ในปี 2559 **การค้าระหว่างประเทศ (International Trade)** อยู่ในอันดับที่ 3 จากอันดับที่ 6 ในปี 2559 และ **ราคาและค่าครองชีพ (Prices)** ที่อันดับดีขึ้นมากจากอันดับที่ 45 เป็นอันดับที่ 28 ในขณะที่ด้านการจ้างงาน (Employment) ยังอยู่ในอันดับที่ดีมาก คือ อันดับที่ 3 เช่นเดียวกับปีก่อน ส่วนปัจจัยย่อยที่มีอันดับลดลง คือ การลงทุนระหว่างประเทศ (International Investment) จากอันดับที่ 28 ในปี 2559 เป็นอันดับที่ 37 ในปี 2560 เมื่อพิจารณาจุดเด่นของประเทศไทยยังคงเป็นด้านที่เกี่ยวกับการจ้างงาน รายได้จากการท่องเที่ยว และความมั่นคงของบัญชีเดินสะพัด ส่วนประเด็นที่ยังต้องส่งเสริมการพัฒนา คือ ด้านรายได้ประชาชาติต่อหัวของประชากรที่อยู่ในอันดับที่ 54 ด้านค่าครองชีพ ความเสี่ยงจากการย้ายฐานการผลิต และด้านการลงทุนทางตรงจากต่างประเทศ และการไปลงทุนในประเทศอื่น เป็นต้น

3.2 ประสิทธิภาพของภาครัฐ (Government Efficiency)



อันดับหมวดย่อย	2016	2017
ฐานะการคลัง	10	11
นโยบายภาษี	5	4
กรอบการบริหารภาครัฐ	33	30
กฎหมายด้านธุรกิจ	44	38
กรอบการบริหารด้านสังคม	44	44

ด้านประสิทธิภาพของภาครัฐ ผลการจัดอันดับในปี 2560 มีอันดับที่ดีขึ้นอย่างต่อเนื่องใน 3 ปีที่ผ่านมา โดยในปี 2560 อยู่ในอันดับที่ 20 ซึ่งจะเห็นได้ว่าปัจจัยย่อยมีอันดับที่ดีขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ **กฎหมายด้านธุรกิจ (Business Legislation)** ที่ดีขึ้นถึง 6 อันดับ จากปี 2559 โดยขึ้นมาอยู่ในอันดับที่ 38 จากอันดับที่ 44 ในปี 2559 และ**ด้านกรอบการบริหารภาครัฐ (Institution Framework)** ที่ขึ้นมาเป็นอันดับที่ 30 จากอันดับที่ 33 นอกจากนี้ **ด้านนโยบายภาษี (Tax Policy)** นั้นยังคงมีอันดับที่สูงกว่าเดิม โดยขึ้นมาอยู่ในอันดับ 4 ในปี 2560

ในหมวดนี้ ร้อยละ 50 ของการประมวลผลการจัดอันดับมาจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารในภาคธุรกิจซึ่งส่วนใหญ่มีอันดับที่สูงขึ้น จึงสะท้อนให้เห็นว่ามาตรการต่างๆ ที่รัฐดำเนินการ เช่น การแก้ไขกฎระเบียบและปรับปรุงขั้นตอนการดำเนินงานของหน่วยงานรัฐให้มีความสะดวกต่อการดำเนินธุรกิจ การให้สิทธิประโยชน์ด้านการลงทุน การปรับตัวของนโยบายภาครัฐ รวมถึงความคล่องตัวในการดำเนินนโยบาย ได้รับการยอมรับจากผู้ตอบแบบสำรวจ ส่วนประเด็นที่ยังต้องปรับปรุงในหมวดนี้ ได้แก่ ต้นทุนการปลดออกจากงาน (Redundancy Costs) กำแพงภาษี (Tariff barriers) และ ระยะเวลาในการเริ่มต้นธุรกิจ (Start-up days) เป็นต้น

3.3 ประสิทธิภาพของภาคธุรกิจ (Business Efficiency)



อันดับหมวดย่อย	2016	2017
ผลิตภาพและประสิทธิภาพ	43	41
ตลาดแรงงาน	5	8
การเงิน	23	24
การบริหารจัดการ	26	20
ทัศนคติและค่านิยม	23	23

ผลการจัดอันดับด้านประสิทธิภาพของภาคธุรกิจในปี 2560 ประเทศไทยได้อันดับที่ 25 ไม่เปลี่ยนแปลงเมื่อเทียบกับปีก่อนหน้า อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาปัจจัยย่อย พบว่ามีปัจจัยย่อยที่อันดับดีขึ้น 2 ปัจจัย ได้แก่ **ด้านการจัดการ (Management Practices) และ ด้านผลิตภาพและประสิทธิภาพ (Productivity & Efficiency)** ในขณะที่ด้านตลาดแรงงาน และด้านการเงินมีอันดับลดลง ส่วนด้านทัศนคติและค่านิยมมีอันดับคงเดิม

3.4 โครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure)



อันดับหมวดย่อย	2016	2017
โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป	35	34
โครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยี	42	36
โครงสร้างพื้นฐานด้านวิทยาศาสตร์	47	48
สาธารณสุขและสิ่งแวดล้อม	52	57
การศึกษา	52	54

ผลการจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยยังอยู่ในอันดับค่อนข้างต่ำ และไม่เปลี่ยนแปลงจากปีก่อน คือ อยู่ในอันดับที่ 49 อย่างไรก็ตามมีปัจจัยย่อย 2 ด้านที่อันดับดีขึ้น ได้แก่ **โครงสร้างพื้นฐานทางเทคโนโลยี (Technological Infrastructure)** ดีขึ้น 6 อันดับ และ**โครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure)** ที่ปรับตัวดีขึ้น 1 อันดับ

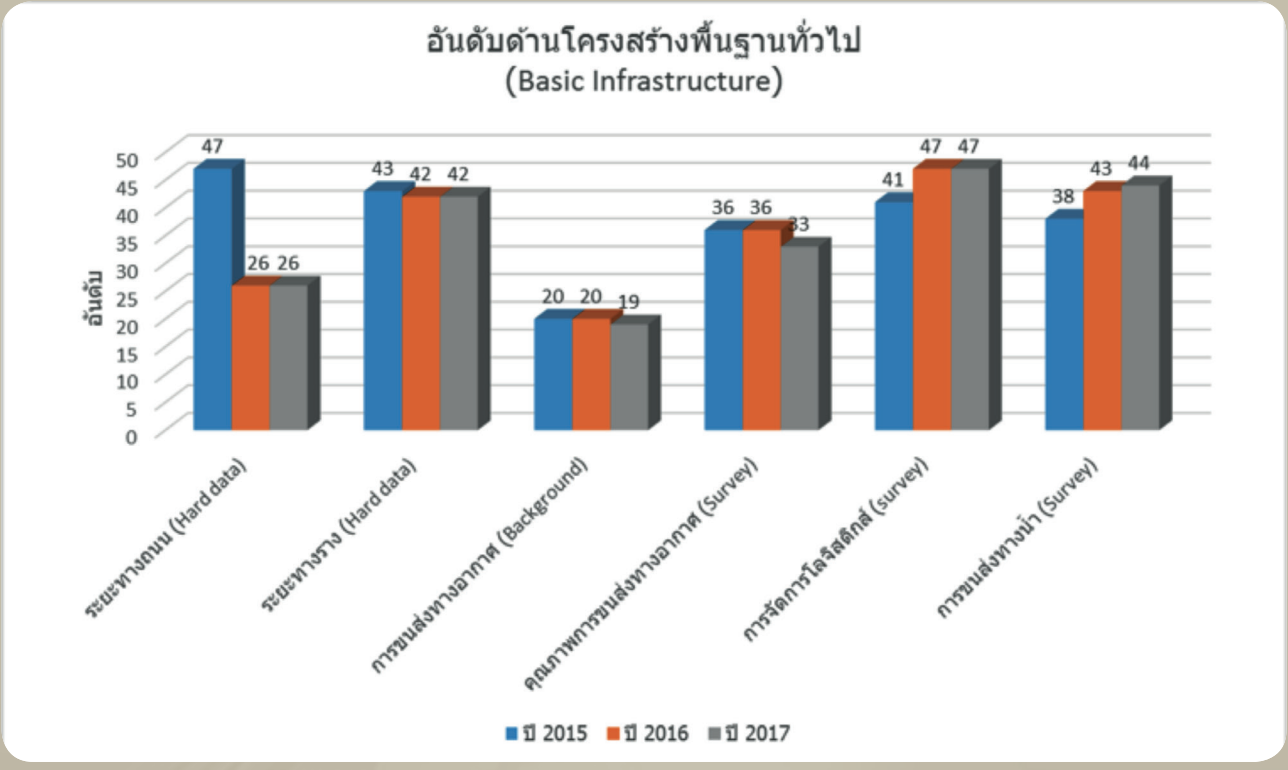
เมื่อพิจารณาหมวดย่อยด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) จะประกอบไปด้วยปัจจัยย่อยๆ จำนวน 25 ปัจจัย ซึ่งปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคมมีจำนวน 6 ปัจจัย ได้แก่

ลำดับ	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม	ความหมาย	การเก็บข้อมูล
1	ระยะทางถนน (Roads)	ความหนาแน่นของโครงข่ายถนน (กิโลเมตรของถนนต่อตารางกิโลเมตรของพื้นที่ประเทศ) (Density of the network, km roads/square km land area)	Hard data
2	ระยะทางราง (Railroads)	ความหนาแน่นของโครงข่ายรถไฟ (กิโลเมตรต่อตารางกิโลเมตร) (Density of the network, km per square km)	Hard data
3	การขนส่งทางอากาศ (Air Transportation)	จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการโดยบริษัทหลัก (Number of passengers carried by main companies, thousands)	Background Information
4	คุณภาพการขนส่งทางอากาศ (Quality of air transportation)	คุณภาพของการขนส่งทางอากาศที่ส่งเสริมการพัฒนาธุรกิจ (Quality of air transportation encourages business development)	Executive Opinion Survey
5	การจัดการโลจิสติกส์ (Logistics management)	การจัดการโลจิสติกส์ที่สนับสนุนการพัฒนาธุรกิจ (Logistics management supports business development)	Executive Opinion Survey
6	การขนส่งทางน้ำ (Water transportation)	การขนส่งทางน้ำ (อ่าว, คลอง ฯลฯ) ที่เป็นไปตามข้อกำหนดของธุรกิจ (Water transportation (Harbors, canals, etc.) meets business requirements)	Executive Opinion Survey

เมื่อพิจารณาผลการจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม ย้อนหลัง 3 ปี พบว่า ปัจจัยที่มีการเปลี่ยนแปลงอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) อย่างชัดเจนที่สุด คือ ระยะทางถนน (Roads) ซึ่งเกิดจากการประสานความร่วมมือของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับระยะทางถนนในประเทศไทย ได้แก่ กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท การทางพิเศษแห่งประเทศไทย กรุงเทพมหานคร และกรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น เพื่อดำเนินการปรับปรุงข้อมูลระยะทางถนนให้มีความเป็นปัจจุบันมากที่สุด ส่วนปัจจัยระยะทางราง (Rail roads) ยังคงเห็นการเปลี่ยนแปลงอันดับขีดความสามารถค่อนข้างน้อยเนื่องจากในช่วงนี้ประเทศไทยอยู่ระหว่างการพัฒนาโครงข่ายทางรางซึ่งจะเห็นผลการเปลี่ยนแปลงในอีก 3 - 5 ปีข้างหน้า ส่วนปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics management) และการขนส่งทางน้ำ (Water transportation) เป็นข้อมูลจากการสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารตั้งแต่ระดับกลางจนถึงระดับสูงทั้ง 63 ประเทศ ดังนั้นหากจะพัฒนาอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันของปัจจัยการจัดการโลจิสติกส์ (Logistics management) และปัจจัยการขนส่งทางน้ำ (Water transportation) ให้เพิ่มขึ้นจะต้องดำเนินการสื่อสารและประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนรับทราบความก้าวหน้าของการดำเนินงานของภาครัฐเพื่อให้เกิดความรับรู้ เข้าใจ ร่วมกันซึ่งจะสะท้อนไปยังแบบสำรวจความคิดเห็นของผู้บริหารต่อไป

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับกระทรวงคมนาคม	อันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป		
	ปี 2015	ปี 2016	ปี 2017
ระยะทางถนน (Hard data)	47	26	26
ระยะทางราง (Hard data)	43	42	42
การขนส่งทางอากาศ (Background)	20	20	19
คุณภาพการขนส่งทางอากาศ (Survey)	36	36	33
การจัดการโลจิสติกส์ (survey)	41	47	47
การขนส่งทางน้ำ (Survey)	38	43	44

ที่มา : IMD World Competitiveness yearbook 2017



รูปที่ 4 ผลการจัดอันดับด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป (Basic Infrastructure) ย้อนหลัง 3 ปี

การศึกษาการเก็บค่าผ่านทาง รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

โดย กลุ่มโลจิสติกส์การขนส่ง สำนักแผนงาน

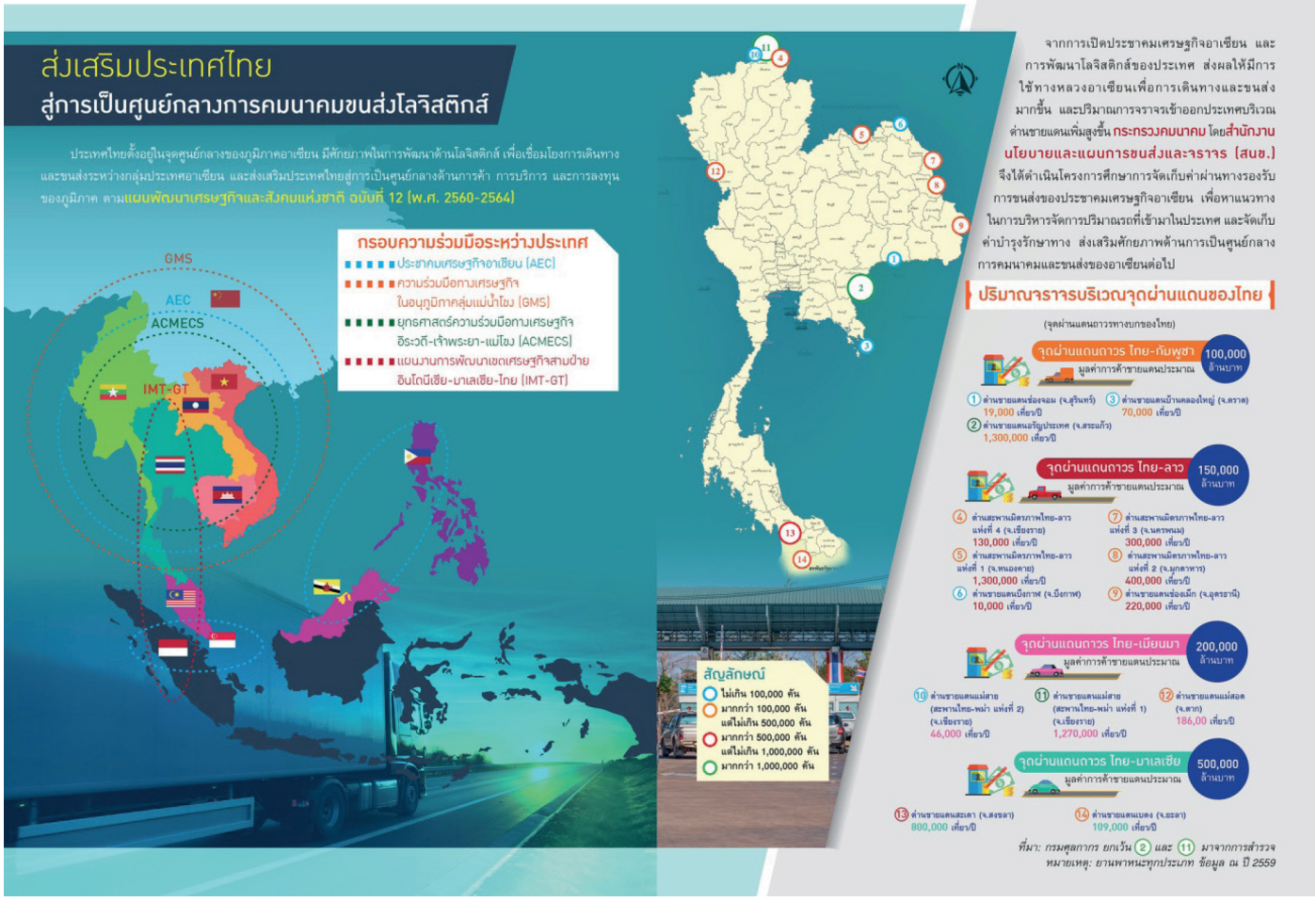


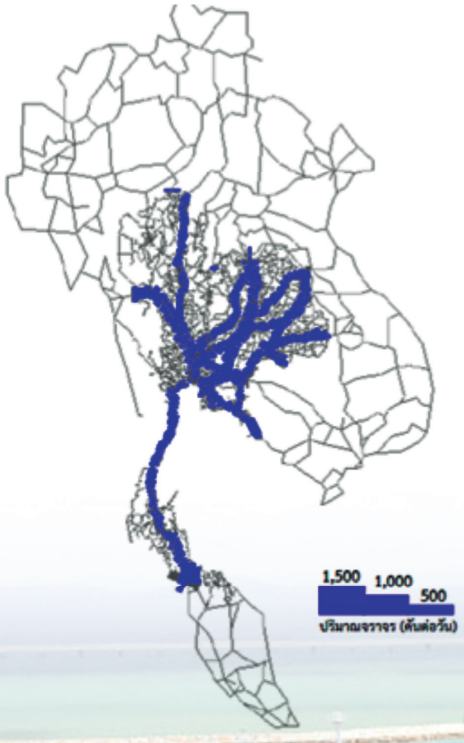




การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยง (Connectivity) โดยเฉพาะในส่วนของภาคโลจิสติกส์ ซึ่งอาศัยภูมิศาสตร์ประเทศไทยที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคมีเส้นทางเชื่อมต่อสำคัญระหว่างกลุ่มประเทศเมียนมาร์ สปป.ลาว เวียดนาม และกัมพูชา สู่กลุ่มประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ ที่จะมีการขนส่งทางบกเป็นเส้นทางสำคัญ รวมทั้งขยายการขนส่งทางน้ำไปสู่อินโดนีเซีย บรูไน ฟิลิปปินส์ สถิติการค้าระหว่างประเทศพบว่า ปัจจุบันประเทศไทยมีสัดส่วนการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านสูงขึ้นมาก และมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องมีถึงกว่าร้อยละ 10 ต่อปี







รายละเอียด	ประเทศ	ปี พ.ศ.				
		2560	2565	2570	2575	2580
มูลค่าการค้านำเข้าผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)	มาเลเซีย	252.53	371.62	495.72	656.25	867.78
	เมียนมาร์	134.75	204.81	289.81	414.01	596.96
	สปป.ลาว	57.70	93.39	123.48	153.96	184.12
	กัมพูชา	14.14	22.11	28.82	35.62	42.35
มูลค่าการค้าส่งออกผ่านด่านชายแดน (พันล้านบาท)	มาเลเซีย	250.34	317.61	395.20	484.76	588.20
	เมียนมาร์	119.52	159.41	200.60	243.13	287.05
	สปป.ลาว	152.00	209.46	272.59	341.95	418.15
	กัมพูชา	119.73	168.94	221.96	279.07	340.60
ปริมาณการเดินทางของคนออกจากด่านชายแดน (พันคน)	มาเลเซีย	4,723.89	6,219.11	7,845.79	9,615.50	11,540.80
	เมียนมาร์	1,069.80	1,515.82	1,976.37	2,451.92	2,942.97
	สปป.ลาว	3,523.16	4,681.07	5,953.20	7,350.81	8,886.30
	กัมพูชา	4,038.13	5,422.02	6,912.81	8,518.77	10,248.79
ปริมาณการเดินทางของคนเข้าด่านชายแดน (พันคน)	มาเลเซีย	4,753.29	6,241.89	7,861.38	9,623.25	11,540.04
	เมียนมาร์	827.45	1,221.48	1,628.34	2,048.45	2,482.26
	สปป.ลาว	3,400.96	4,474.43	5,653.79	6,949.48	8,372.98
	กัมพูชา	3,941.40	5,277.29	6,716.38	8,266.64	9,936.66





ผลการจัดเก็บข้อมูลภาคการขนส่งพบว่า ภายหลังเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนดังกล่าวมีการใช้เส้นทางหลวงภายในประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ส่งผลกระทบให้เส้นทางเกิดการชำรุดบ่อยครั้ง รวมถึงผลกระทบทางอ้อม เช่น การสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจากอุบัติเหตุ ปัญหาด้านมลภาวะสิ่งแวดล้อม ประเทศไทยต้องแบกรับภาระต้นทุนค่าบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อมมาโดยตลอด

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ริเริ่มงานศึกษาการจัดเก็บค่าผ่านทางรองรับการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนเพื่อนำไปสู่การการปฏิบัติ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ

(1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมและคาดการณ์ปริมาณการขนส่งข้ามพรมแดนที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

(2) เพื่อวิเคราะห์ประเมินผลกระทบการขนส่งข้ามพรมแดนที่มีต่อประเทศไทย โดยเฉพาะบริบทภาคการขนส่ง ซึ่งรวมถึงด้านการบำรุงรักษาทาง ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และความปลอดภัย

(3) เพื่อศึกษาความเหมาะสมทางเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อการจัดเก็บค่าผ่านทางและใช้ทางสำหรับการขนส่งข้ามพรมแดน

(4) เพื่อวิเคราะห์ทางเลือกในการบริหารจัดการ แนวทาง วิธีการ เพื่อควบคุมกำกับดูแลการขนส่งข้ามพรมแดนและผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้น และ

(5) เสนอแนะนโยบายและแผนปฏิบัติการ (Action Plan) เพื่อนำแผนไปสู่การปฏิบัติ

จากการศึกษาในเบื้องต้นพบว่า ปัจจุบันการจราจรผ่านด่านชายแดนของ 14 ด่านชายแดนสำคัญ มีปริมาณสูงถึง 6.16 ล้านคัน-เที่ยว/ปี โดยคาดว่าจากปริมาณการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้านที่จะเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน 1.1 ล้านล้านบาท เป็น 2.03 ล้านล้านบาท และการเดินทาง เพิ่มขึ้นจาก 26 ล้านคน-เที่ยว เป็น 44.5 ล้านคน-เที่ยว ในอีก 10 ปี จะเป็นผลให้มีปริมาณการเดินทางและขนส่งเพิ่มขึ้นเป็นอย่างมาก โดยมีการประมาณค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาทางจากยานพาหนะต่างประเทศสูงถึง 15,000 ล้านบาท/ปี (งบประมาณเพื่อซ่อมบำรุงทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบทสูงกว่าปีละ 1 แสนล้านบาท)



ปัจจุบันหลายประเทศได้มีการเรียกเก็บค่าผ่านทางจากยานพาหนะต่างประเทศแล้ว ทั้งในทวีปยุโรป อเมริกา สำหรับประเทศสมาชิกอาเซียนบางประเทศได้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการเข้าประเทศและการใช้ทางแล้ว โดยล่าสุดมาเลเซียได้เริ่มนำระบบใบอนุญาตเข้าประเทศ (Vehicle Entry Permit: VEP) มาใช้ประกอบกับการเรียกเก็บค่าใช้ถนน (Road Charge: RC) กับรถต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศมาเลเซีย โดยเมื่อวันที่ 1 พฤศจิกายน 2559 ที่ผ่านมา มาเลเซียได้ใช้ระบบนี้กับประเทศสิงคโปร์ ซึ่งเริ่มนำมาใช้เฉพาะในส่วนของ RC ยังไม่มีการติด VEP (แผ่น RFID) กับรถยนต์ของประเทศสิงคโปร์ ดังนั้น การจัดเก็บ RC ที่เรียกเก็บผ่านบัตรเติมเงิน Touch'n Go (บัตรเติมเงินทางด่วนของประเทศมาเลเซีย) โดยรถของประเทศสิงคโปร์จะเข้าประเทศมาเลเซียจะต้องจ่ายทั้ง RC และค่าทางด่วน นอกจากนี้ มาเลเซียได้แจ้งว่า อาจจะมีการนำระบบ VEP มาใช้บริเวณด่านพรมแดนทั้ง 8 ด่าน ระหว่างไทยและมาเลเซียในช่วงกลางปี 2560 และจะขยายนำมาใช้กับด่านพรมแดนระหว่างมาเลเซีย-บรูไน และมาเลเซีย-อินโดนีเซีย ต่อไปตามลำดับ สำหรับผลกระทบจากการเรียกเก็บค่าผ่านทางของยานพาหนะต่างประเทศของมาเลเซียพบว่า เมื่อการประกาศเรียกเก็บจริงมีปริมาณจราจรผ่านด่านลดลงจากเดิมถึงร้อยละ 20 อย่างไรก็ตามเมื่อผ่านไปอีก 2 เดือน กลับพบว่า ปริมาณจราจรได้เพิ่มกลับมาสู่ระดับปกติ จึงสามารถสรุปได้ในเบื้องต้นว่า การเรียกเก็บค่าผ่านทางดังกล่าวเกือบจะไม่มีผลกระทบต่อภาคการค้าและการท่องเที่ยวระหว่างมาเลเซียและสิงคโปร์

ตารางเปรียบเทียบการเรียกเก็บค่าผ่านทางของยานพาหนะต่างประเทศ

	มาเลเซีย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา - เม็กซิโก	สหรัฐอเมริกา - แคนาดา	สหภาพยุโรป
บทบาทผู้กำหนดนโยบายและผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐเป็นผู้กำหนดนโยบายและดำเนินการจัดเก็บโดยมีเอกชนเป็นที่ปรึกษา	รัฐเป็นผู้กำหนดนโยบายและดำเนินการจัดเก็บ	รัฐเป็นผู้กำหนดนโยบายและดำเนินการจัดเก็บ	มีความแตกต่างกันตามการตกลงของแต่ละมลรัฐ	รัฐบาลกลางของแต่ละประเทศเป็น ผู้กำหนดนโยบาย โดยต้องไม่ขัดแย้งกับนโยบายกลางของสหภาพยุโรป
ผู้จัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	รัฐบาลเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บ	แตกต่างกันในแต่ละมลรัฐ มีเอกชนมีส่วนร่วมในบางมลรัฐ	แตกต่างกันในแต่ละประเทศโดยส่วนใหญ่ดำเนินการโดยรัฐบาลหรือรัฐวิสาหกิจ
การมีส่วนร่วมของภาคเอกชน	เอกชนบำรุงรักษาระบบผ่านสัญญาสัมปทาน 5 ปี	ไม่มีส่วนร่วมจากภาคเอกชน	ไม่มีส่วนร่วมจากภาคเอกชน	เอกชนมีส่วนร่วมในการจัดเก็บในรูปแบบสัมปทาน	ไม่มีเอกชนมีส่วนร่วมในการจัดเก็บ



	มาเลเซีย	สิงคโปร์	สหรัฐอเมริกา - เม็กซิโก	สหรัฐอเมริกา - แคนาดา	สหภาพยุโรป
การแบ่งแยก VEP กับ RC	มีการแบ่งแยกชัดเจน ระหว่าง VEP และ RC	มีการแบ่งแยกชัดเจน ระหว่าง VEP และ RC	ไม่มีการจัดเก็บ RC โดยมีค่าธรรมเนียมผ่านทางชั่วคราวในเม็กซิโก	ไม่มีการจัดเก็บ VEP แต่มีการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางในแต่ละมลรัฐ	ไม่มีการจัดเก็บ VEP แต่มีการเก็บค่าธรรมเนียมใช้ทางที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศ
การจัดแบ่งการจัดเก็บค่าธรรมเนียม	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะและช่วงเวลา	เก็บค่าธรรมเนียมเท่ากันในทุกประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะ	มีการจัดเก็บแยกตามประเภทของยานพาหนะและระยะเวลา
เทคโนโลยีที่ใช้ในการจัดเก็บ	RFID Technology	RFID Technology	การตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ และ RFDI ในกรณีที่สมัคร SENTRI Card	การตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ และ RFDI ในกรณีที่สมัคร SENTRI Card	การตรวจสอบจากเจ้าหน้าที่ และ ANPR (Automatic Number Plate Recognition)

ผลจากการรับฟังความเห็นผู้เกี่ยวข้องในเบื้องต้นผ่านการสัมมนาเชิงวิชาการ พบว่า โดยรวมผู้เข้าร่วมสัมมนาเห็นด้วยที่จะนำระบบเก็บค่าผ่านทางกับยานพาหนะต่างประเทศบนทางหลวงสายหลักของไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประโยชน์ด้านความมั่นคงเป็นหลัก และด้านเศรษฐกิจเป็นปัจจัยประกอบ รวมทั้งมีประเด็นข้อคิดเห็นสำคัญประกอบด้วย

- อัตราเรียกเก็บค่าผ่านทางควรมีหลายรูปแบบ เช่น เก็บตามระยะทาง เก็บตามระยะเวลา และเก็บตามวัตถุประสงค์การใช้ทาง เป็นต้น

- ปัจจุบันภาคอุตสาหกรรมรายย่อยของไทยได้รับผลกระทบจากต้นทุนค่าแรงงานที่สูงขึ้น การจัดเก็บค่าผ่านทางจะเพิ่มต้นทุนการขนส่งแก่สินค้าต่างประเทศ ซึ่งเป็นประโยชน์ต่อผู้ผลิตสินค้ารายย่อยในประเทศ

- เห็นด้วยกับการนำเทคโนโลยีมาใช้ติดตามยานพาหนะที่เข้ามาในไทย ทำให้สามารถติดตามและควบคุมรถได้ และยังสามารถตรวจสอบชนิดของสินค้า ซึ่งจะช่วยป้องกันการขนส่งสินค้าหรือวัตถุอันตรายได้อีกด้วย





• ควรพิจารณาระเบียบวิธีปฏิบัติของหน่วยงานราชการต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้ในการกำหนดระเบียบวิธีการบริหารจัดการด่านเก็บค่าผ่านทาง ให้เกิดความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการมากที่สุด

• ผลประโยชน์การจัดเก็บค่าผ่านทางอาจไม่สะท้อนต่อต้นทุนการบำรุงรักษาทางหลวง จึงควรประเมินผลประโยชน์ด้านความปลอดภัย สิ่งแวดล้อม และความมั่นคงด้วย

การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมผ่านแดนของยานพาหนะต่างประเทศจะเป็นประโยชน์ในเรื่องของ

(1) ระบบติดตามยานพาหนะต่างประเทศเพื่อสนับสนุนภาระกิจด้านความมั่นคง

(2) เป็นการส่งเสริมให้เกิดการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากถนนไปสู่ทางรางและน้ำมากยิ่งขึ้น จากการจัดการอุปสงค์การขนส่งทางถนน (demand management) ตลอดจน

(3) ลดภาระความเสียหายจากอุบัติเหตุ สิ่งแวดล้อม และค่าบำรุงรักษาทางจากการใช้ยานพาหนะต่างประเทศที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ดี เรื่องดังกล่าวเป็นประเด็นละเอียดอ่อนที่อาจสร้างผลกระทบได้ทั้งในภาคธุรกิจการท่องเที่ยว การค้าชายแดน ตลอดจนความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องมีการศึกษารายละเอียดในทุกมิติให้มีความรอบคอบและรับฟังความเห็นผู้มีส่วนได้เสียในวงกว้างอีกครั้ง ก่อนที่จะนำไปสู่บทสรุปข้อเสนอแนะเพื่อประกอบการตัดสินใจในระดับผู้กำหนดนโยบายต่อไป



การฝึกซ้อม

แผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคม กระทรวงคมนาคม

ด้วยแผนการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยแห่งชาติ พ.ศ. 2558 ได้กำหนดให้กระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานหลักในการประสานการปฏิบัติระหว่างส่วนราชการและหน่วยงาน รวมถึงจัดทำแผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินด้านคมนาคมหรือ สปฉ. 1 รวมทั้งกำหนดให้หน่วยงานที่รับผิดชอบ แผนสนับสนุนการปฏิบัติงานในภาวะฉุกเฉินแต่ละด้านต้องจัดให้มีการฝึกการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย อย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง กระทรวงคมนาคมโดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้จัดการฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคมร่วมกับท้องถิ่น และภาคเอกชน (บริษัท ปตท. สผ. สยาม จำกัด) มาแล้ว ตั้งแต่ปี 2553 – 2560 จำนวน 11 ครั้ง ดังนี้













1) บริเวณจุดตัดรถไฟแก่งคอย อำเภอแก่งคอย จังหวัด**สระบุรี** เมื่อปี พ.ศ. **2553**

2) สถานีรถไฟบึงพระ อำเภอเมือง จังหวัด**พิษณุโลก** เมื่อปี พ.ศ. **2555**

3) สถานีรถไฟท่าเรือ อำเภอท่าเรือ จังหวัด**พระนครศรีอยุธยา** เมื่อปี พ.ศ. **2556**

4) บริเวณทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 32 (หน้านิคมอุตสาหกรรมไฮเทค) อำเภอบางปะอิน จังหวัด**พระนครศรีอยุธยา** เมื่อปี พ.ศ. **2556**

5) บริเวณจุดตัดรถไฟใต้ (ใกล้สถานีรถไฟปากน้ำโพ) ทางหลวงหมายเลข 225 (นครสวรรค์-ชุมแสง) อำเภอเมือง จังหวัด**นครสวรรค์** เมื่อปี พ.ศ. **2557**

6) บริเวณทางหลวงหมายเลข 7 กม. 90 (หน้าทางเข้าสนามกอล์ฟเขาเขียวคันทรี่คลับ) ตำบลบางพระ อำเภอศรีราชา จังหวัด**ชลบุรี** เมื่อปี **พ.ศ. 2557**

7) บริเวณจุดตัดรถไฟบางมูลนาก อำเภอบางมูลนาก จังหวัดพิจิตร เมื่อปี **พ.ศ. 2558**

8) บริเวณทางหลวงหมายเลข 12 หลักกิโลเมตรที่ 223 อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก เมื่อปี **พ.ศ. 2558**

9) บริเวณทางหลวงหมายเลข 230 (ถนนเลี่ยงเมืองขอนแก่น) หลักกิโลเมตรที่ 2 อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น เมื่อปี **พ.ศ. 2559**

10) บริเวณทางหลวงหมายเลข 3196 ตำบลโคกกะเทียม อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี เมื่อปี **พ.ศ. 2559**

11) บริเวณสถานีขนส่งผู้โดยสาร อำเภอเมือง จังหวัดชลบุรี เมื่อปี **พ.ศ. 2560**



ทั้งนี้ การฝึกซ้อมแผนป้องกันและบรรเทาภัยในภาคคมนาคมดังกล่าว ทำให้กระทรวงคมนาคม หน่วยงานในสังกัดและหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องได้รับประโยชน์ดังนี้

1. เกิดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น หน่วยงานท้องถิ่น ภาคประชาสังคม เป็นต้น
2. บุคลากรและเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยมีความรู้ ความเข้าใจ และมีความสามารถประสาน/สั่งการ การปฏิบัติตามภารกิจหน้าที่ในความรับผิดชอบได้อย่างมีประสิทธิภาพและทันท่วงที
3. การฝึกซ้อมสถานการณ์จำลองด้วยการฝึกบนโต๊ะและการฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ จะทำให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมทราบจุดบกพร่องและสิ่งที่ต้องปรับปรุงแก้ไข เพื่อรองรับหากเกิดสถานการณ์จริง









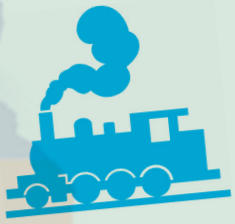








การขนส่งทางรถไฟของ ราชอาณาจักรกัมพูชา



นายพรชัย พัฒนาพงษ์สถิตย์
สำนักแผนความปลอดภัย

1. ข้อมูลทั่วไป

เส้นทางรถไฟในประเทศกัมพูชา ประกอบด้วย 2 เส้นทาง คือ

1) เส้นทางสายใต้จาก พนมเปญ - สีหนุวิลล์ ระยะทาง 266 กม.

2) เส้นทางสายเหนือจาก พนมเปญ - ศรีโสภณ ระยะทาง 338 กม. และเส้นทางช่วงศรีโสภณ - ปอยเปต ระยะทาง 48 กม. รวมระยะทาง 386 กม.

	Southern Line (SL)	Northern Line (NL)
Length (km.)	266 km.	386 km.
Section	Phnom Penh -Takeo - Kampot -Sihanoukville	Phnom Penh - Kampong Chhnang - Pursat - Battambang - Sisophon - Poipet
Construction Year	ค.ศ. 1960-1969 (พ.ศ. 2503 - 2512)	ค.ศ. 1929 - 1942 (พ.ศ. 2472 - 2485)

สภาพเส้นทางรถไฟทั้ง 2 เส้นทาง เดิมมีสภาพทรุดโทรมเนื่องจากถูกทำลายในช่วงสงครามกลางเมือง ซึ่งเขมรแดงปกครองกัมพูชาระหว่างปี พ.ศ. 2518 - 2522 ทำให้การให้บริการทางรถไฟส่วนใหญ่หยุดให้บริการมาเกือบ 40 ปี ในขณะที่เส้นทางที่พอใช้การได้ ขบวนรถไฟสามารถใช้ความเร็วได้เพียง 15 - 20 กม./ชม. จนกระทั่งเมื่อปี 2551 Asian Development Bank (ADB) และ Australian Development Agency (AusAID) ได้สนับสนุนงบประมาณ 141.60 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อบูรณะโครงข่ายเส้นทางรถไฟและโครงสร้างพื้นฐานระบบรางทั้งหมด รวมทั้งการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าทางรถไฟ (Container Handling Yard) ระหว่างท่าเรือสีหนุวิลล์กับสถานีรถไฟสีหนุ โดยมีเป้าหมายของการบูรณะเส้นทางรถไฟที่เป็นทางเดี่ยวเพื่อให้ทางรถไฟสายเหนือ (NL) สามารถกลับมาใช้งานได้และสามารถรับน้ำหนักขบวนรถสินค้าน้ำหนักลงเพลา 20 ตัน/เพลา โดยใช้ความเร็วสูงสุดได้ที่ 50 กม./ชม. และบูรณะเส้นทางรถไฟสายใต้ (SL) ให้สามารถรับน้ำหนักขบวนรถได้ 15 ตัน/เพลา ทั้งนี้ การบูรณะเส้นทางรถไฟสายใต้ช่วงแรกในเส้นทาง พนมเปญ - ตุกเมียส (Touk Meas) ระยะทาง 118 กม. แล้วเสร็จเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2553 จึงสามารถ



ที่มา : http://www.cambodiainvestment.gov.kh/investors-information/infrastructure/railways.html

เปิดให้บริการขบวนรถไฟขนส่งปูนซีเมนต์ระหว่างกัมปอต - พนมเปญ ความถี่ 1 - 2 ครั้งต่อสัปดาห์ และปรับปรุงเส้นทางสายใต้แล้วเสร็จทั้งหมดในปี 2556 ทำให้สามารถเชื่อมระหว่างพนมเปญ - ท่าเรือสีหนุวิลล์ ส่วนเส้นทางสายเหนือทำได้เพียงจากอำเภอสำโรง (Samrong) จ.อุดรเมียนเจย ถึงอำเภอบาทดวง (Batdeung) จ.กัมปงสะปือ และ ศรีโสภณ (Sisophon) ถึง ปอยเปต จ.บันเตียเมียนเจย โดยยังไม่สามารถปรับปรุงทางรถไฟระหว่างสถานีบาทดวง ถึงศรีโสภณ และจากปอยเปต ถึงชายแดนไทยได้ อย่างไรก็ดี ในปี 2560 ได้มีการขออนุมัติงบประมาณจำนวน 37.40 ล้านเหรียญสหรัฐ เพื่อปรับปรุงทางรถไฟจากสถานี จ.พระตะบอง ถึงสถานีกรุงพนมเปญ

2. สถานะปัจจุบันของการบูรณะและปรับปรุงโครงข่ายทางรถไฟในกัมพูชาเพื่อเชื่อมทางรถไฟไทย

ปัจจุบันกัมพูชาอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาเส้นทางที่ขาดหายไปเพื่อเชื่อมโยงระบบการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยฝ่ายไทยได้ทำการก่อสร้างทางรถไฟช่วงสถานีอรัญประเทศ-คลองลึก รวมสะพานรถไฟอรัญประเทศ - ปอยเปต เสร็จสมบูรณ์แล้วตั้งแต่กรกฎาคม 2559 แต่การก่อสร้างในฝั่งกัมพูชามีความล่าช้า ประกอบกับประสบปัญหาการเวนคืนที่ดินช่วงความยาวประมาณ 1 กิโลเมตร เพื่อการวางรางรถไฟระหว่างเมืองศรีโสภณ กับ จังหวัดพระตะบอง

ซึ่งคาดว่าจะสามารถเจรจากับชาวบ้านในพื้นที่โดยใช้เวลาไม่นาน ทั้งนี้ การเชื่อมต่อทางรถไฟไทยกับทางรถไฟกัมพูชาที่สะพานรถไฟอรัญประเทศ - ปอยเปต ดำเนินการเสร็จเรียบร้อยแล้ว พร้อมกับการเจรจาความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟข้ามแดนไปเมื่อปลายปี 2559 โดยทั้งสองฝ่ายเห็นชอบที่จะใช้สถานีปอยเปต และสถานีอรัญประเทศ เป็นสถานีชั่วคราวในแต่ละฝั่ง โดยที่กัมพูชาจะต้องซ่อมแซมสถานีปอยเปตให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้โดยคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 6 เดือน สำหรับสถานีถาวรนั้น ฝ่ายไทยพิจารณาตั้งสถานีที่บ้านดงงู และฝ่ายกัมพูชาพิจารณาตั้งสถานีที่สตึงบทโดยอยู่ในขั้นตอนของการเจรจาหารือกันในรายละเอียดต่อไป



สะพานรถไฟที่ชายแดนไทย (อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว) เชื่อมฝั่งกัมพูชาที่ปอยเปต

3. การให้บริการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบัน

รัฐบาลกัมพูชาได้ให้สัมปทาน 30 ปี แก่บริษัท Toll Royal Cambodia จำกัด เมื่อเดือนมิถุนายน 2552 โดยเป็นการร่วมทุนระหว่างบริษัท Toll Holdings ของออสเตรเลีย ถือหุ้นร้อยละ 55 และกลุ่ม The Royal Group ของกัมพูชา ถือหุ้นร้อยละ 45 เพื่อให้บริการขนส่งตู้สินค้า วัสดุก่อสร้าง น้ำมันเชื้อเพลิง ถ่านหิน และปูนซีเมนต์ ระหว่างท่าเรือสีหนุวิลล์ / กัมปอต - พนมเปญ นอกจากนี้รัฐบาลกัมพูชายังได้จัดตั้งกรมรถไฟภายใต้กระทรวงโยธาธิการและขนส่ง เมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2552 โดยมีสถานะเป็นหน่วยงานราชการ และจัดตั้งการรถไฟกัมพูชามีฐานะเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ



ภาพแสดงทางรถไฟเชื่อมไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์

ที่มา : http://royal-railway.com/

อย่างไรก็ดี เนื่องจากกัมพูชายังมีจำนวนรถจักรและล้อเลื่อนค่อนข้างน้อยและเก่า บางส่วนได้รับบริจาคมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยและประเทศอื่นๆ ซึ่งต้องนำไปใช้สำหรับการขนส่งสินค้าโดยบริษัท Toll Royal Cambodia จำกัดก่อน รวมทั้งขาดแคลนรถโบกี้โดยสารจึงทำให้มีการเดินขบวนรถไฟโดยสารในบางเส้นทางเท่านั้นและยังไม่สามารถขนส่งผู้โดยสารเป็นประจำได้ตามตารางเดินรถ ยกเว้นในช่วงเทศกาลที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก กรมรถไฟกัมพูชาจึงขอความร่วมมือให้ทางบริษัทฯ นำรถจักรมาพ่วงขบวนรถโบกี้โดยสารเพื่อขนส่งผู้โดยสารกลับภูมิลำเนาเป็นคราวๆ ไป



ภาพสถานีขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (Royal Railway Phnom Penh Dry Port)

ที่มา : http://royal-railway.com/





สถานีรถไฟพนมเปญ



4. การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางรถไฟ (Railway Master Plan) ของกัมพูชา

กัมพูชาได้จัดทำแผนแม่บทการขนส่งทางรถไฟ โดยเสนอให้มีรถไฟสายหลัก 5 สาย รถไฟสายรอง 8 สาย รถไฟความเร็วสูง 4 สาย และทางรถไฟอุตสาหกรรม ซึ่งจะเชื่อมเมืองสำคัญ เช่น กรุงพนมเปญ ปอยเปต (ชายแดนไทย) จ.พระสีหนุ จ.บันเตียเมียนเจย จ.กัมปงจาม จ.กัมปงสะปือ จ.กระแจะ (ชายแดนเวียดนาม) และ จ.สตรึงแตรง (ชายแดนลาว) เข้าด้วยกัน อย่างไรก็ดี ปัจจุบัน รัฐบาลกัมพูชายังมีงบประมาณจำกัดสำหรับการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟ จึงให้ความสำคัญกับรถไฟสายหลักก่อน นอกจากนี้ยังจำเป็นต้องเสริมสร้างความเข้มแข็งขององค์กรด้านการบริหารระบบรางและรถไฟ รวมทั้งการปรึกษาผู้เชี่ยวชาญด้านกฎหมายและกฎระเบียบด้านการรถไฟ ซึ่งเกาหลีใต้ โดย KOICA จะส่งผู้เชี่ยวชาญให้ความช่วยเหลือในด้านนี้แก่กัมพูชา

นอกจากนี้รัฐบาลฝรั่งเศสได้ให้ความช่วยเหลือในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างรถราง (Tram) แก่กัมพูชา โดยบริษัท Systra เป็นผู้ศึกษา ซึ่งพบปัญหาอุปสรรคจากการที่กัมพูชาไม่มีหน่วยงานที่รับผิดชอบเกี่ยวกับการคมนาคมในเขตเมือง (Urban Transit Authority) ซึ่งจำเป็นต้องมีการประสานงานอย่างใกล้ชิดระหว่างเทศบาลกรุงพนมเปญและรัฐบาลกลาง ในขณะเดียวกัน JICA ได้เสนอโครงการระบบรถไฟจากกลางเมืองกรุงพนมเปญไปยังท่าอากาศยานกรุงพนมเปญ และเชื่อมต่อถึงเขตเศรษฐกิจพิเศษกรุงพนมเปญ (Phnom Penh Special Economic Zone) ด้วย

5. โอกาสจากการเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและกัมพูชา

ในอนาคตเมื่อมีการเปิดเดินรถไฟร่วมกันระหว่าง 2 ประเทศ ในเส้นทางกรุงเทพฯ - ฉะเชิงเทรา - คลองสิบเก้า - อรัญประเทศ - ปอยเปต - ศรีโสภณ - พนมเปญ - สีหนุวิลล์ จะสามารถรองรับทั้งการเดินทางท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาได้เป็นอย่างดี จึงเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่มีศักยภาพในเชิงพาณิชย์ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากฝั่งไทยที่จะไปเที่ยวนครวัด นครธม ใน จ.เสียมเรียบ ที่อยู่ห่างจากด่านปอยเปต 150 กม. โดยเดินทางด้วยรถไฟมาจากประเทศไทยถึง จ.ศรีโสภณ กัมพูชา แล้วต่อรถโดยสารโดยใช้ถนนหมายเลข 6 ไปยัง จ.เสียมเรียบได้ ส่วนนักท่องเที่ยวจากกัมพูชาก็สามารถเดินทางมายังแหล่งท่องเที่ยวในภาคตะวันออกและกรุงเทพฯ ได้เช่นกัน นอกจากเส้นทางรถไฟจะช่วยส่งเสริมการท่องเที่ยวแล้วยังช่วยส่งเสริมการค้าระหว่างไทยและกัมพูชาโดยเฉพาะภาคตะวันตกของกัมพูชาที่มีการค้าชายแดนกับไทย เช่น จ.ศรีโสภณ และ จ.พระตะบอง เป็นต้น อย่างไรก็ดี ในด้านการขนส่งสินค้าเนื่องจากเส้นทางรถไฟของกัมพูชาได้ปรับปรุงและเชื่อมไปยังท่าเรือสีหนุวิลล์แล้วเสร็จ หากกัมพูชามีการลงทุนโครงข่ายคมนาคม สิ่งอำนวยความสะดวกและเครื่องมือยกขน รถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งปรับปรุงท่าเทียบเรือให้มีการบริการอยู่ในระดับสากลแล้ว ก็จะเป็นคู่แข่งของท่าเรือแหลมฉบังเนื่องจากที่ตั้งของท่าเรือสีหนุวิลล์มีความได้เปรียบในการที่จะกระจายสินค้าไปยังประเทศลาว และเวียดนามได้ในระยะทางที่สั้นกว่าเมื่อเทียบกับท่าเรือแหลมฉบัง



สนข. จัดกิจกรรมบริการและอำนวยความสะดวก แก่ประชาชน เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่ พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช

นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร นำคณะผู้บริหาร ข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ประจำจุดรับรองประชาชนของกระทรวงคมนาคม บริเวณทางออกประตูเทวาภิรมย์ (ด้านซ้าย) เพื่อให้บริการและอำนวยความสะดวกแก่ประชาชนที่เดินทางมาถวายสักการะพระบรมศพพระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เพื่อถวายเป็นพระราชกุศลแด่พระบาทสมเด็จพระปรมินทรมหาภูมิพลอดุลยเดช เมื่อวันที่ 16 - 22 เมษายน 2560 เวลา 05.00 - 18.00 น.












สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
อำนวยความสะดวกประชาชน


สนข
จุดรับรองประชาชน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
อำนวยความสะดวกประชาชน


ประชาชน












องประชาชน สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
อำนวยความสะดวกประชาชน
สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจร
กระทรวงคมนาคม
สำนักง
ะชาชน

เทคโนโลยีติดตามรถหาย ระบบติดตามและจับขโมย ผ่านดาวเทียม GPS



ปัจจุบันสถิติรถหายนับวันจะตัวเลข พุ่งสูงขึ้นเรื่อยๆ คงเป็นเพราะเศรฐกิจบ้านเรานับวันมีแต่จะฝืดเคืองขึ้น อย่าว่าแต่ **รถใหม่ๆ** จะนับชั่วโมงหายกันแล้ว รถเก่าๆ แบบเจ้าของคิดว่ามันจะหายด้วยหรือ คิดขำๆ ว่ามันจะขโมยไปขายหรือขโมยไปซ่อมกันแน่ก็ยังหาย บางคนบอกว่าแต่งให้มันแนวไปเลย ลองมันขโมยไปไหนเป็นจำได้แน่ พูดไม่ทันขาดคำก็หายเสียแล้วแถมยังไม่มีใครเห็นร่องรอยเลยเสียด้วย รถบัส รถสิบล้อ รถมอเตอร์ไซค์ รถตุ๊กตุ๊ก รถไถ ก็ยังหายเลย ถ้าใครเคยเข้าไปเช็คในเว็บแจ้งรถหายแล้วจะต้องตกใจมันหายได้ทุกรุ่นทุกรูป แบบกันจริงๆ นึกๆแล้วชักเป็นห่วงท่านผู้อ่าน ขึ้นบ้างแล้วสิ มาดูเทคโนโลยีป้องกันรถหายกันดีกว่าครับ

อะไรคือขีดจำกัดของสัญญาณกันขโมยรถยนต์ในปัจจุบัน

- แค่ร้องเตือนเมื่อมีการขโมย
- เจ้าของรถกับรถต้องอยู่ใกล้กับรถมากพอที่จะได้ยินเสียงสัญญาณกันขโมยร้อง
- ขโมยสามารถหยุดการทำงานของสัญญาณกันขโมย และขโมยรถไปได้ในเวลาอันรวดเร็ว
- เมื่อ*รถหาย*ไปแล้วไม่สามารถตามหารถคืนได้

อะไรคือขีดจำกัดของ GPS กันขโมยในปัจจุบัน

- ต้องจ่ายรายเดือน
- ใช้งานยากเพราะการใช้งานทุกอย่างต้องผ่าน SMS เท่านั้น
- จะรู้ว่ารถถูกขโมยก็ต่อเมื่อรถได้หายไปแล้ว
- ขโมยอาจหากล่อง GPS เจอก่อนที่เจ้าของรถจะรู้ว่ารถได้ถูกขโมยและทำลายกล่อง GPS ทีนี้เจ้าของรถก็ไม่สามารถติดตามรถคืนได้





คำแนะนำง่ายๆ ก่อนการเลือกซื้อ GPS กันขโมยให้รถคุณ

1) มีรายเดือนหรือไม่

   รายเดือนจะเป็นภาระผูกพันตลอดอายุการใช้งาน

2) มีรีโมทควบคุมหรือไม่

   ยี่ห้ออื่นๆควบคุมด้วย SMS ฟังแล้วอาจดูดีแต่การส่ง SMS มีค่าใช้จ่าย 2 - 3 บาทต่อครั้ง ถ้าวันหนึ่งจอดรถ 10 ครั้งต้องส่ง SMS ไปเปิดและปิดระบบ 20 ครั้ง ทำให้ต้องเสียค่า SMS 40 - 60 บาทต่อวัน อีกทั้งการควบคุมด้วย SMS จะทำให้เสียเวลาในการส่งข้อความเพื่อเปิดปิดระบบ

3) มีระบบสายไฟ Y-socket หรือไม่

   Y-socket ทำให้ไม่ต้องตัดต่อสายไฟ, ติดตั้งง่าย, สายไฟเรียบร้อยรถไม่ช้ำ และที่สำคัญสำหรับรถใหม่การตัดต่อสายไฟจะทำให้การรับประกันระบบไฟฟ้ารถยนต์หมดไป

GPSLOCK+ ข้ามขีดจำกัดของสัญญาณกันขโมยรถยนต์ และ GPS ในปัจจุบัน

- **รู้ทันทีเมื่อรถกำลังถูกขโมย** (ประตูรถถูกเปิดหรือรถถูกสตาร์ท) ระบบ **GPS กันขโมย**ของ TOD จะโทรหาคุณทันที ไม่ว่าคุณจะอยู่ห่างจากรถแค่ไหนคุณก็รู้ได้ทันทีว่ารถกำลังถูกขโมย (คุณอาจอยู่เชียงใหม่แต่รถจอดที่สนามบินสุวรรณภูมิ คุณก็ยังรู้ได้)
- **โทรแจ้งเตือนเมื่อรถถูกทุบกระจก**
- **สั่งตัดไฟรถยนต์จากมือถือ**เพื่อไม่ให้รถถูกสตาร์ทได้ หรือ สั่งดับเครื่องยนต์เมื่อรถถูกสตาร์ทไปแล้ว
- สามารถโทรขอตำแหน่งปัจจุบันของรถและดูตำแหน่งของรถผ่านมือถือได้ทันที
- ใช้งานง่ายด้วย Remote Control
- **เปิดระบบจับขโมยเต็มรูปแบบ** และดูสามารถดูตำแหน่งของรถแบบ REAL TIME ทุก 10 วินาที ผ่านอินเทอร์เน็ตด้วยตัวคุณเองหรือตำรวจ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายให้เจ้าของรถ ระบบจับขโมยเต็มรูปแบบมีไว้ใช้**เมื่อรถถูกขโมยเท่านั้น** ซึ่งทางทีโอดีเปิดให้ใช้เริ่มต้นเป็นเวลา 3 ชม. หากใน 3 ชม. ยังติดตามหารถไม่ได้ทางเรายินดีช่วยเปิดให้ใช้จนกว่าจะเจอรถโดยไม่มีค่าใช้จ่าย
- ใช้สายไฟระบบ Y-socket ไม่ต้องตัดต่อสายไฟ ผลิตโดยโรงงานผลิตสายไฟรถยนต์ชั้นนำของเมืองไทย
- **ไม่มีรายเดือน!!!**

เปรียบเทียบ GPS กันขโมย

GPS กันขโมยทั่วๆ ไป	GPSLOCK+
ใช้ SMS ในการสั่งการเปิดปิดระบบแจ้งเตือน ซึ่งทำให้เสียค่าส่งและเสียเวลาในการส่ง SMS	ใช้ Remote ในการสั่งเปิดปิดระบบแจ้งเตือน จึงง่ายต่อการใช้งานและไม่มีค่าใช้จ่าย
ใช้ SMS ส่งจากตัวเครื่อง GPS ในการแจ้งเตือนทำให้เสียค่าส่ง SMS และอาจมีความล่าช้าในการรับ SMS	ใช้การโทรโดยตรงจากเครื่อง GPS ทำให้ไม่เสียเงินค่าโทรและแจ้งเตือนได้รวดเร็ว
หากต้องการดูแบบ Real Time จะต้องเสียรายเดือนเพื่อเป็นค่า server	ไม่มีรายเดือน แถมสามารถดูแบบ Real Time ได้เมื่อ**รถหาย**
ใช้ server จากผู้ผลิตในเมืองจีน หรือตั้ง server เองที่บ้าน ซึ่งจะช้ามากและอัตราการล่มของ server สูงมาก	server ที่ตั้งอยู่ใน CATและ LogInfo ซึ่งมีความเร็วในการ Upload สูงถึง 3Gbps (เร็วกว่าเน็ตบ้าน 3000 เท่า) มีทีมวิศวกรดูแล 24 ชั่วโมง
ไม่มีสายY-socket ทำให้ต้องตัดสายไฟรถยนต์	ใช้สาย Y-socket
ไม่มีประกันรถหายหรือประกัน ECU	แถมฟรีประกัน*รถหาย* 3 แสน และประกัน ECU 3 หมื่น จากวิริยะประกันภัย
บริษัทผู้ผลิตหรือผู้จัดจำหน่ายไม่ได้รับการรับรองจาก กสทช.	ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโทรคมนาคมจาก กสทช. อย่างเป็นทางการ

ที่มา : http://www.tod.co.th/GPSLOCK



หน้าฝน เที่ยวไหนดี ?







เรามีสถานที่ท่องเที่ยวแนะนำมาฝากสำหรับเพื่อน ๆ ที่กำลังวางแผนการท่องเที่ยวต้อนรับฤดูแห่งสายฝนและไอหมอกกันอยู่

ช่วงฤดูฝนนอกจากความชุ่มฉ่ำของสายฝนที่โปรยปรายลงมาแล้ว ความเฉอะแฉะเลอะเทอะ เปียกปอน อาจทำให้ใครหลาย ๆ คนมักชะลอการเที่ยวในช่วงนี้ไปโดยปริยาย อาจเพราะรู้สึกไม่สะดวกสบาย อีกทั้งพอจะทำอะไรก็ดูเหมือนติดขัดไปซะหมด ซึ่งจริงๆ แล้วฤดูฝนแบบนี้กลับมีความงดงามของธรรมชาติซุกซ่อนอยู่ และน้อยคนนักที่จะได้สัมผัสอ๊ะ ๆ แต่ถ้าคุณอยากออกไป **“เที่ยวหน้าฝน”** และยังมีคำถามว่า **“หน้าฝนเที่ยวไหนดี”** ทีมงานวารสารฯ มีสถานที่ท่องเที่ยวหน้าฝนสุดงดงาม 5 สถานที่ มาฝากกันค่ะ

1. อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม อำเภอเทพสถิต & อุทยานแห่งชาติไทรทอง อำเภอหนองบัวระเหว จังหวัดชัยภูมิ



ทุก ๆ ปี ในช่วงต้นฤดูฝน ประมาณปลายเดือนมิถุนายนจนถึงเดือนสิงหาคม จังหวัดชัยภูมิจะคึกคักเป็นพิเศษ เพราะสีชมพูจะบานในใจของคนที่รักดอกไม้ นั่นคือ เทศกาลชมทุ่งดอกกระเจียว ณ อุทยานแห่งชาติป่าหินงามและอุทยานแห่งชาติไทรทอง ในตอนแรกผมเองก็ไม่คิดจะไปที่นี่เลย แต่พอได้ไปก็ไปถึง 2 ปีติดต่อกัน สิ่งที่ได้เห็น คือ ความแตกต่างที่เราคาดไม่ถึงของสวนดอกไม้ที่ถูกจัดวางให้สวยงามกับสวนดอกไม้ ขนาดใหญ่ที่เกิดขึ้น จากธรรมชาติ ที่ทำให้หลายคนเดินทางมาที่แห่งนี้ แนะนำให้ขึ้นไปแต่เช้ามืดนะครับ เพราะจะได้เห็นบรรยากาศของดอกไม้เคล้าไปกับสายหมอกเย็น ๆ ไปดูทุ่งกระเจียวที่ป่าหินงามแล้วขับรถมาอีกประมาณ 80 กิโลเมตร ก็จะได้เห็นอีกหนึ่งบรรยากาศของทุ่งกระเจียวที่ผลิดอกบานชูช่อสวยสดงดงาม เต็มทั่วท้องทุ่งไม่แพ้กับที่อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม แม้การชมทุ่งกระเจียวในที่แห่งนี้จะต้องใช้แรงเท้าในการเดินชมมากกว่าทุ่งแรก แต่คุณจะประทับใจแน่นอนกับธรรมชาติของทุ่งกระเจียวที่นี่ สิ่งที่แตกต่างกัน ก็คือ ทุ่งดอกกระเจียวของอุทยานแห่งชาติไทรทองสภาพโดยทั่วไปจะยังคงความเป็นธรรมชาติมากกว่าที่อุทยานแห่งชาติป่าหินงาม แต่ถ้าเรื่องความสะดวกสบายแล้วต้องยกให้ที่ป่าหินงาม



2. วังน้ำเขียว อำเภอวังน้ำเขียว จังหวัดนครราชสีมา

พูดถึงวังน้ำเขียว หลายคนคงรู้สึกชินคงเป็นเพราะว่าอยู่ใกล้ ๆ เลยไปได้บ่อย ๆ หรือรู้สึกว่ามันหมดความเขียวแล้วแต่เชื่อไหม ? พอฤดูฝนเริ่มทำงาน วังน้ำเขียวก็กลับมามีชีวิตใหม่อีกครั้ง ภูเขาเริ่มกลับมามีสีเขียว มีรีสอร์ทที่พักหลายที่ที่ตอบสนองต่อการพักผ่อนในวันหยุด มีวิวให้เลือกหลายแบบ อาจจะเป็นวิวที่เห็นขุนเขา หรือจะเป็นวิวของอ่างเก็บน้ำ และไม่ว่าจะผ่านมานานแค่ไหนผมยังจำความรู้สึกแบบนั้นได้ดี ความรู้สึกของจุดเริ่มต้นการเดินทางของผมเมื่อสี่ปีที่แล้ว จุดชมวิวที่ผมชอบไปก็จะมีผาเก็บตะวัน ผาชมตะวัน นอกจากนั้นยังมีจุดชมวิวอยู่ใกล้ ซึ่งเป็นรอยต่อระหว่าง อำเภอนาดี จังหวัดปราจีนบุรี กับวังน้ำเขียว นั่นคือ ขุนเขาแห่งทับลาน ที่สามารถมองเห็นวิวได้จากรีสอร์ทในบริเวณนั้น รวมทั้งอ่างเก็บน้ำทับลานที่ไปกี่ครั้งก็ประทับใจเสมอ



3. อุทยานแห่งชาติทองผาภูมิ อำเภอทองผาภูมิ จังหวัดกาญจนบุรี

มันคือ 1 ใน 3 ของอุทยานแห่งชาติที่ผมชอบมากที่สุด ด้วยความงดงามของทิวทัศน์และความอุดมสมบูรณ์ของป่าไม้ในฤดูฝน ผมรู้สึกมาตลอดว่าถ้าผมมาที่นี่วันไหนก็แล้วแต่ ผมจะได้เห็นความสวยงามของท้องทะเลแห่งขุนเขา และได้เห็นสายหมอกสีขาวแห่งทะเลหมอกอยู่เสมอ ตลอดเส้นทางตั้งแต่รู้สึกขับขึ้นเขา สองข้างทางเต็มไปด้วยภูเขาสวย ๆ และมีจุดชมวิวหนึ่งที่สวยมาก คือ จุดชมวิว กม.12 ซึ่งอยู่ก่อนถึงที่ว่าการอุทยาน ประมาณ 6 กิโลเมตร แล้วขับรถต่อไปอีกนิดก็ถึงอุทยานแห่งชาติทองผาภูมิ ภายในตัวอุทยานจะมีจุดชมวิวที่สวยงามมาก คือจุดชมวิวเนินกูดดอยและจุดชมวิวเนินช้างเผือก ผมไปที่นี่มา 4 ครั้ง ในรอบ 3 ปี และได้มีโอกาสนอนบ้านทาร์ซานในตัวอุทยาน มันเป็นประสบการณ์ที่ดีมาก จากตัวอุทยานขับรถไปอีก 7 กิโลเมตร ก็จะถึงหมู่บ้านอีต่องที่อยู่ท่ามกลางหุบเขาและสายหมอก ผมชอบมาที่นี่มาก เพราะมีจุดชมวิวที่สวยที่สุดอยู่ตรงนี้ มันคือ เนินช้างศึกนั่นเอง



4. เขาค้อ อำเภอเขาค้อ จังหวัดเพชรบูรณ์

แค่คิดว่าจะไปเพชรบูรณ์ แป๊บ ๆ ก็มาถึงเขาค้อแล้ว อากาศที่นี่เย็นสบาย เปิดเพลงเพราะ ๆ ฟังแล้วขับรถชมวิวไปเรื่อยๆ ภูเขาทางโน้นก็เขียว ภูเขาทางนี้ก็เขียว มองไปทางไหนก็สดชื่นไปหมด จากประสบการณ์ 3 ปีครึ่งกับการเดินทางมาเขาค้อ 20 กว่าครั้ง ก็บอกอะไรผมได้เยอะ โดยเฉพาะช่วงเวลาที่ต้องลุ้น นั่นก็คือ ลุ้นว่าฝนจะตกไหม เพราะความลับของที่นี่มันจะมาตอนหลังฝนหยุดตก แล้วสักพักผมก็เริ่มเห็นหมอกไอน้ำที่ค่อย ๆ ผุดขึ้นมาจากเทือกเขาทีละนิด กลายมาเป็นทะเลหมอกที่เห็นทีไรก็ตื่นเต้นได้ทุกที จนรู้สึกไปเที่ยวเขาค้อหน้าฝนทีไร ไม่เคยมีครั้งไหนที่ไม่เคยเจอทะเลหมอก แม้ช่วงที่ไปโชคไม่ดีฝนไม่ตก แต่ก็ยังมีทะเลหมอกในตอนเช้าทุกที นั่นคงเป็นเพราะความลับของที่นี่แน่ ๆ และถ้ามีใครถามผมว่าไปเขาค้อช่วงไหนสวยที่สุด ผมก็ตอบด้วยความมั่นใจว่าไปหน้าฝนนี่แหละสวยที่สุดอย่างไม่ต้องสงสัย





และความลับอีกอย่างหนึ่งของการเที่ยวหน้าฝนที่เขาค้อ คือ นักท่องเที่ยวน้อยมากหรือแทบไม่มีเลย ไม่ต้องแย่งกันกิน ไม่ต้องแย่งกันใช้ และไม่ต้องแย่งกันถ่ายรูป นอกจากบรรยากาศดี ๆ ทะเลหมอกสวย ๆ ยังประหยัดได้อีก เพราะที่พักก็พากันลดราคาจากราคาปกติลงมาเท่าตัวเลย อยู่ในหลักร้อยปลาย ๆ หรือพันนิด ๆ และที่พักสไตล์ที่ผมชอบ คือ บ้านพักที่อยู่รอบจุดชมวิวทะเลหมอก ที่สามารถมองเห็นทะเลหมอกได้จากที่พักโดยไม่ต้องขับรถไปไหนไกล ความลับของเขาค้อมักจะมาพร้อมกับความมหัศจรรย์ของธรรมชาติอยู่เสมอ นั่นก็คือ จุดชมวิวมากมายที่ทำให้ใครหลายคนได้โลดแล่นไปกับความสนุก ความตื่นเต้น ความประทับใจในแบบที่ต้องมาดูให้เห็นกับตาในฤดูฝนเท่านั้น

1. จุดชมวิวตะวันยามเช้าและชมทะเลหมอก ณ วัดกองเนียม เป็นจุดชมวิวที่อยู่ริมถนนสาย 2196 อยู่ใกล้ ๆ กับหอสมุดแห่งชาติ หรืออยู่เยื้อง ๆ กับทางขึ้นอนุสรณ์สถานผู้เสียสละเขาค้อ มันเป็นความลับที่ผมมอบให้แม่ในปีที่ผ่านมากับอีกช่วงเวลาแห่งความทรงจำที่สวยที่สุดในเช้าวันนั้น

2. จุดชมวิวทะเลหมอกยามเช้าริมถนน 2196 เหนืออ่างเก็บน้ำรัตนัย เป็นจุดชมวิวหลักของเขาค้อเลย และผมมักจะชอบหามุมมองใหม่ ๆ ในการดูทะเลหมอกที่นี่เสมอ กับเส้นทางชมทะเลหมอกระยะทาง 3 - 5 กิโลเมตร ลากยาวไปถึงสามแยกที่เลี้ยวซ้ายลงไปอ่างเก็บน้ำรัตนัย ไม่ว่าจะเป็นจุดชมวิวข้างทาง ด้านหลังที่ทำการไปรษณีย์ หรือตามที่พักรีสอร์ทต่าง ๆ ที่ออกแบบให้เราสามารถชมวิวทะเลหมอกได้จากห้องนอน หรือระเบียงบ้านส่วนตัวเลยทีเดียว







3. จุดชมทะเลหมอกริมถนนหลวงสาย 12 พิษณุโลก-หล่มสัก ณ ตำบลแคมป์สน โซนภูเขาผาซ่อนแก้ว โซนนี้ต้องบอกเลยว่าภูเขาสวยมาก ยังจำตอนที่ขับรถผ่านหลังจากฝนหยุดตก แล้วทะเลหมอกก็ผุดขึ้นในตอนเย็น มันน่าทึ่งแบบที่ใครหลายคนไม่เคยได้เห็นกัน หรือจะเป็นตอนเช้ากับภาพของผมที่ขับรถไล่ล่าชมทะเลหมอกของภูเขาแถบนี้ มันเหลือเชื่อมากที่ได้เห็นความลับของที่นี่ โดยเฉพาะตอนที่ขับรถขึ้นไป ดูทะเลหมอกบนสันเขาผาซ่อนแก้ว แล้วเห็นทะเลหมอกมหาศาลที่กำลังโอบล้อมวัดผาซ่อนแก้วไว้ หรือจะเป็นสถานที่ชมวิวริมข้างทาง กับร้านกาแฟเล็ก ๆ ที่จะทำให้คุณหลงรักวิวริมถนนสายนี้อย่างแน่นอน



5. ภูทับเบิก อำเภอหล่มเก่า จังหวัดเพชรบูรณ์

เวลามาเที่ยวเขาค้อแล้วก็ไม่ควรพลาดภูทับเบิก หรือตรงกันข้าม...มาเที่ยวภูทับเบิกก็ไม่ควรพลาดเขาค้อ เพราะมันอยู่ไม่ไกลกัน ห่างกันไม่ถึง 100 กิโลเมตร นอกจากทุ่งกะหล่ำปลีสีเขียวที่มองเห็นตลอดทั้งหุบเขาแล้ว อากาศในช่วงหน้าฝนยังเย็นสบายไม่แพ้ในช่วงฤดูหนาว เมฆลอยต่ำ ๆ ลอยไปลอยมาเหมือนอยู่ท่ามกลางสายหมอก แถมยังมีทะเลหมอกหน้าฝนให้ได้ลุ้นกันตลอดทั้งวัน โดยเฉพาะในตอนเช้าที่ต้องลุ้นกับทะเลหมอกที่ทำให้ผมต้องขึ้นไปภูทับเบิกนับสิบครั้งในช่วง 3 ปีที่ผ่านมา มันสนุกมากตอนที่ได้เห็นทะเลหมอก มันเป็นมุมมองที่อลังการแบบที่ใครหลาย ๆ คนนึกไม่ถึง แถมบ้านพักก็มีให้เลือกตามใจชอบเลย ผมยังจำได้ดีกับภาพของผมที่วิ่งไปตรงนั้นที วิ่งไปตรงนี้ทีเพื่อดูทะเลหมอกหลาย ๆ จุด แล้วก็เก็บภาพบรรยากาศที่สวยที่สุดในตอนนั้นกลับบ้านมา



ดังนั้น มาเที่ยวเพชรบูรณ์อย่าพลาดเที่ยวภูทับเบิกนะครับ ไม่อย่างนั้นน่าเสียดายแย่เลย ส่วนใครที่ชอบกะหล่ำปลีควรทราบวงจรการปลูกและการเก็บเกี่ยวด้วยนะครับ จะได้ไม่พลาดช่วงเวลาสวย ๆ กะหล่ำปลีมีอายุในการปลูก 3 เดือน แล้วจะทำการเก็บไปขาย ปลูกเดือนเมษายนเก็บไปขายเดือนกรกฎาคม ปลูกเดือนกรกฎาคมเก็บไปขายเดือนตุลาคม กะหล่ำปลีจะมีให้ชมสวย ๆ ในช่วงเดือนมิถุนายนและเดือนกันยายน แต่ปัจจุบันสภาพอากาศเปลี่ยนแปลงไปแล้ว ควรโทรศัพท์สอบถามที่ศูนย์บริการนักท่องเที่ยวก่อนไปนะครับ

ที่มา : https://travel.kapook.com/view93801.html



สรุปยอด สถิติอุบัติเหตุ บาดเจ็บ-เสียชีวิต 7 วันอันตราย สงกรานต์ 2560





สรุปอุบัติเหตุทางถนนรวม 7 วัน ตั้งแต่วันที่ 11 - 17 เม.ย. เกิดอุบัติเหตุรวม 3,690 ครั้ง โดยมีสาเหตุสูงสุด 3 อันดับแรกจากการเมาแล้วขับ 1,589 ครั้ง ขับรถเร็ว 1,028 ครั้ง และตัดหน้ากระชั้นชิด 547 ครั้ง ประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด 2 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ 3,230 คัน รถปิกอัพ 260 คัน แยกเป็น รถส่วนบุคคล 3,428 คัน รถโดยสารสาธารณะ 230 คัน รถบรรทุก 21 คัน พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เสียชีวิตและบาดเจ็บ 5 อันดับแรก ได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย เมาแล้วขับ ขับรถเร็ว ตัดหน้ากระชั้นชิด และรถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ผู้เสียชีวิตรวม 390 ราย แยกเป็น เสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุ 198 ราย และเสียชีวิตที่โรงพยาบาล 171 ราย ระหว่างนำส่งโรงพยาบาล 21 ราย

ส่วนสาเหตุที่ทำให้เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ ขับรถเร็ว 146 ราย เมาแล้วขับ 124 ราย และทัศนวิสัยไม่ดี 77 ราย ประเภทรถที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก ได้แก่ รถจักรยานยนต์ 284 ราย ไม่สวมหมวกนิรภัย 163 ราย รองลงมาได้แก่ รถปิกอัพ 49 ราย รถเก๋ง 27 ราย สถานะของผู้เสียชีวิตเป็นผู้ขับขี่ 270 ราย ผู้โดยสาร 84 ราย คนเดินถนน 22 ราย ส่วนจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสะสมสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี 161 ครั้ง

จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตสะสมสูงสุด ได้แก่ นครราชสีมา 17 ราย จังหวัดที่มีผู้บาดเจ็บสะสมสูงสุด ได้แก่ อุดรธานี 168 คน จังหวัดที่ไม่มีผู้เสียชีวิต 4 จังหวัด ได้แก่ กระบี่ นราธิวาส แม่ฮ่องสอน และสมุทรสงคราม จังหวัดที่ไม่มีผู้บาดเจ็บ 1 จังหวัด ได้แก่ ชัยภูมิ

ขณะที่การวิเคราะห์สถิติอุบัติเหตุในช่วงวันที่ 11 - 17 เม.ย. 2560 พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ เมาแล้วขับ ร้อยละ 43.06 ขับรถเร็ว ร้อยละ 27.86 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 84.91 รถปิกอัพ ร้อยละ 6.83 ส่วนใหญ่เกิดในเส้นทางตรง ร้อยละ 63.71 ถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 36.07 บนถนนใน อบต./หมู่บ้าน ร้อยละ 36.02 ส่วนจังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดคือ นครราชสีมา 17 ราย

สรุปภาพรวม จำนวนอุบัติเหตุ และจำนวนผู้บาดเจ็บ เพิ่มขึ้นกว่าปีที่แล้ว เป็นเพราะมีการใช้รถออกเดินทางมากขึ้นกว่าปีที่แล้ว รวมมีรถวิ่งบนถนนสงกรานต์ที่ผ่านมา กว่า 7ล้าน 9แสนคัน (เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว 5 - 6%)

อย่างไรก็ตาม แม้จำนวนอุบัติเหตุจะมากขึ้น แต่ที่จำนวนผู้เสียชีวิตลดลง 11.76% โดยเฉพาะการเสียชีวิต ณ จุดเกิดเหตุลดลงเหลือ 50% เป็นเพราะความรุนแรงของอุบัติเหตุลดลง เป็นผลมาจากการคุมเข้มการใช้รถ ไม่ว่าจะเป็นเรื่องการให้คาดเข็มขัดนิรภัย การคุมเข้มรถโดยสารสาธารณะ และห้ามนั่งท้ายกระบะเกิน 6 คน

สถิติอุบัติเหตุ วันที่ 11 - 17 เม.ย. 60

อุบัติเหตุสะสม	3,600 ครั้ง
เสียชีวิต	390 ราย (ลดลง 11.76%)
บาดเจ็บ	3,808 ราย
ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	- จักรยานยนต์ 84.91% - รถกระบะ 6.83%
จังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด	อุดรธานี 161 ครั้ง
จังหวัดที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุด	นครราชสีมา 17 ราย







ที่มา : http://morning-news.bectero.com/social-crime/18-Apr-2017/100788

กฎหมายใหม่ และบทลงโทษ ที่นักดื่มควรรู้ ถ้าเมาแล้วขับ







รู้หรือยังว่าเมาแล้วขับเจอโทษหนักขึ้นกว่าเดิม เรื่องสำคัญที่นักดื่มต้องเตือนตัวเอง ถ้าเมาแล้วอย่าขับรถ

ประเทศไทยเป็นอีกหนึ่งประเทศที่ติดอันดับต้นๆ การเกิดอุบัติเหตุจากการเมาแล้วขับ แม้ทางรัฐเองก็มีกฎหมายข้อบังคับต่าง ๆ ออกมาเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุเหล่านี้ แต่ก็ดูเหมือนว่ายังไม่ค่อยได้ผลเท่าไรนัก เมื่อดูจากสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกิดจากการเมาแล้วขับยังเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ดังนั้น จึงนำข้อมูลเรื่องข้อกฎหมายและอัตราค่าปรับมาแจกแจงให้นักดื่มได้รับรู้กัน

โดยเมื่อวันที่ 4 มกราคม 2560 รัฐมนตรีได้อนุมัติ พ.ร.บ. จราจรฉบับใหม่มาเป็นที่เรียบร้อยและเพิ่มบทลงโทษสำหรับกรณีเมาแล้วขับ จากเดิมจำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับ 5,000 บาท ถึง 20,000 บาท เป็นอัตราบทลงโทษใหม่ จำคุกไม่เกิน 1 ปี ปรับขั้นต่ำ 10,000 ถึง 20,000 บาท หรือทั้งจำทั้งปรับ นอกจากนี้ยังให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่มีกำหนดไม่น้อยกว่า 6 เดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาต จนถึงการยึดรถที่ใช้ไม่เกิน 7 วัน

นอกจากบทลงโทษของผู้ที่เมาแล้วขับแล้ว หากเกิดเหตุจนทำให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจยังมีโทษ จำคุก 1 - 5 ปี ปรับ 20,000 - 100,000 บาท และพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 1 ปี หรือถูกเพิกถอนไปเลย

และหากเมาแล้วขับจนเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายอย่างสาหัส จะมีโทษเพิ่มขึ้นเป็น จำคุก 2 - 6 ปี ปรับ 40,000 - 120,000 บาท พักใช้ใบอนุญาตขับขี่ไม่น้อยกว่า 2 ปี หรือเพิกถอน แต่หากผู้นั้นถึงแก่ความตาย โทษจะเปลี่ยนเป็น จำคุก 3 - 10 ปี ปรับ 60,000 - 200,000 บาท รวมทั้งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ฉะนั้น ขอแนะนำว่าหากเรารู้ตัวว่าจะต้องขับขี่เดินทางก็ไม่ควรดื่มหรือหลีกเลี่ยงการดื่มแอลกอฮอล์จะดีที่สุดครับ เพราะตามกฎหมายแล้ว หากเรามีแอลกอฮอล์ เกินกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ในร่างกาย หากถูกเรียกเพื่อขอตรวจวัดแล้วพบค่าเกินก็ถือว่ามีความผิด







หลายท่านอาจสงสัยว่าปริมาณ 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะเท่ากับเท่าไร หรือสังเกตได้หรือไม่ โดยค่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ที่เกิดขึ้นจากการดื่ม เทียบได้ดังนี้



* เบียร์ 1 กระป๋อง = แอลกอฮอล์ 330 มิลลิกรัม
* ไวน์ 1 แก้ว = 100 มิลลิกรัม
* เหล้า 3 ฝา = 30 มิลลิกรัม
* 1 ดื่มมาตรฐาน = เครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ประมาณ 10 กรัม
* 1 ดื่มมาตรฐาน = 1 ชั่วโมงขับออก



รู้แบบนี้แล้ว นักดื่มทั้งหลายก็ควรมีสติในการดื่มแต่ทางที่ดีแล้ว หากดื่มก็ไม่ควรขับขี่ หากต้องการเดินทางจริง ๆ ก็อาจจะใช้บริการแท็กซี่ หรือหาที่พักนอนพักให้ร่างกายกลับมาปกติก่อนจะดีที่สุดปลอดภัยทั้งตัวเองและเพื่อนร่วมเดินทางบนท้องถนนอีกด้วย

ที่มา: https://hilight.kapook.com/view/151819

ใกล้เข้ามาแล้วนะครับ กับเทศกาลวันแม่ ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทางทีมงานวารสารฯ ของ สนข. จะทำหน้าที่ในการนำเสนอข้อมูล ข่าวสาร และเกร็ดความรู้ต่างๆ ที่เป็นประโยชน์ด้านการขนส่งและจราจรแก่ผู้อ่านต่อไปนะครับ ฉบับนี้ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับ ผอ. ทั้งสามท่านที่ได้รับการแต่งตั้งด้วยความเคารพอย่างสูงครับ รวมทั้งยังมีข้าราชการบรรจุใหม่มาแนะนำให้ท่านรู้จักกันอีกเช่นเคยนะครับ



นายนิรันดร์ เกตุแก้ว
ผู้อำนวยการสำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค

พี่ๆ น้องๆ ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับพี่นิรันดร์ ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ผอ.สสภ. ด้วยนะครับ พวกเราคงจะคุ้นเคยกับท่านผู้ใหญ่ใจดีคนนี้ ที่มีความรู้ความสามารถในหลายด้านเลยนะครับ



นางสาวอัญชุลี ศิโรรัตนรังษี
ผู้อำนวยการสำนักบริหารกลาง

พวกเราชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับพี่อัญชุลี ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ผอ.สบก. คนใหม่ด้วยนะครับ ชาว สนข. น่าจะคุ้นเคยกันอย่างดีในฐานะหัวหน้ากลุ่มบริหารทรัพยากรบุคคล ที่ใจดีและเป็นกันเองมากๆ อีกด้วยครับ



นางสาวลักษณวดี ธนามี
ผู้อำนวยการศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

ชาว สนข. ขอแสดงความยินดีกับพี่ลักษณวดี หรือที่เรารู้จักกันในนามว่า พี่ติ่ง ที่ได้รับการแต่งตั้งเป็น ผอ.ศทท. ด้วยนะครับ ขอให้ ผอ.ประสบความสำเร็จในหน้าที่การงาน และพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร ให้ดียิ่งขึ้นไปนะครับ



ว่าที่ร้อยเอก ศุภวัฒน์ ไชยประพันธ์
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการสำนักแผนความปลอดภัย (สผป.)

หนุ่มมาดเข้มของ สผป. คนนี้ชื่อนวล เป็นชาวจังหวัดนครศรีธรรมราช จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ และระดับปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ปฏิบัติหน้าที่ ในกลุ่มพัฒนาความปลอดภัย



นางสาวณัฐยา โสดยิ้ม
นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการกองจัดระบบการจราจรทางบก (กจร.)

น้องใหม่ของ กจร. ชื่อเล่นว่ามิ้งค์ เป็นชาวจังหวัดกระบี่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาวิชาการบัญชี จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ และระดับปริญญาโท คณะเศรษฐศาสตร์ สาขาวิชาเศรษฐศาสตร์เกษตรและทรัพยากร จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในฝ่ายนโยบายและแผนการจราจร



นางสาวพัชรี ศึกขยาด

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักแผนงาน (สผง.)

สาวคนนี้ของ สผง. ชื่อเล่นว่าก้อย เป็นชาวจังหวัดอุดรธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะเทคโนโลยี สาขาวิชาเทคโนโลยีอาหาร จากมหาวิทยาลัยขอนแก่น และระดับปริญญาโท คณะวิทยาลัยบัณฑิตศึกษาการจัดการ สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยขอนแก่น ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มติดตาม และประเมินผล



นางสาวภัทรวรรณ รามสูต

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (สสภ.)

สาวหน้าใสคนนี้ของ สสภ. ชื่อเล่นว่ามิว เป็นชาวจังหวัดเชียงใหม่ จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิทยาศาสตร์ สาขาคณิตศาสตร์ จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ และระดับปริญญาโท คณะบริหารธุรกิจ สาขาบริหารธุรกิจ จากมหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มนโยบายและยุทธศาสตร์การขนส่งและจราจรในภูมิภาค



นางสาวภัทรา สามารถ

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักแผนงาน (สผง.)

สาวคนล่าสุดของ สผง. ชื่อเล่นว่าปุยฝ้าย เป็นชาวจังหวัดอุบลราชธานี จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมการผลิต จากมหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมอุตสาหการ จากมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มแผนมหภาค



นายสุขพัฒน์ เทียมปฐม

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศทท.)

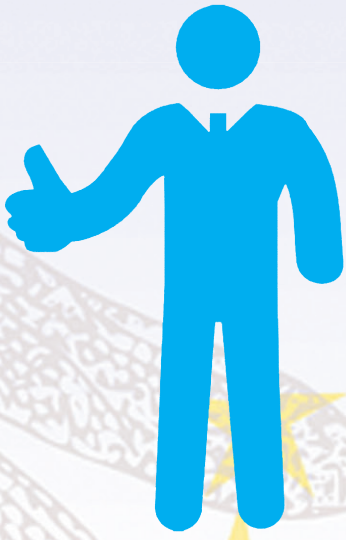
สมาชิกคนล่าสุดของ ศทท. ชื่อปอง เป็นชาวจังหวัดนครปฐม จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จากมหาวิทยาลัยมหิดล และระดับปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ สาขาวิศวกรรมโยธา จากจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มพัฒนาระบบข้อมูลสารสนเทศ



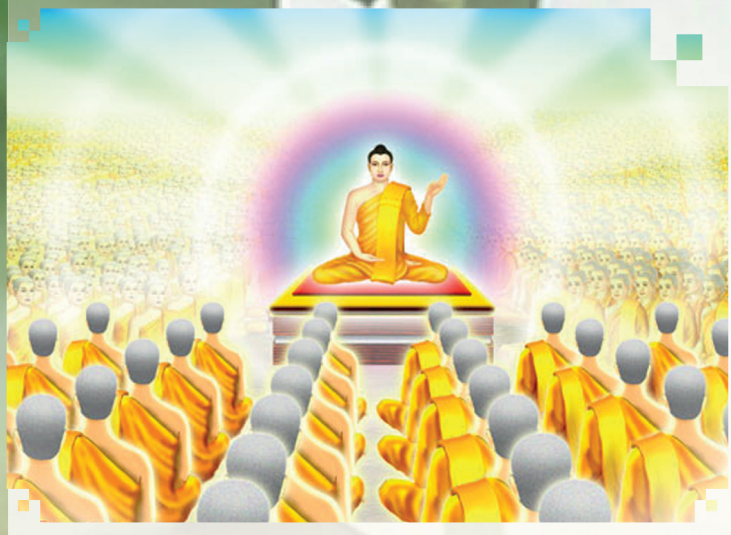
นายกิตติคุณ จิตยานันท์

นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ
สำนักงานโครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม (สตร.)

หนุ่มหล่อของ สตร. คนนี้ชื่อป๊อ เป็นชาวกรุงเทพมหานคร จบการศึกษาระดับปริญญาตรี คณะบริหารธุรกิจ สาขาการจัดการ จากมหาวิทยาลัยหอการค้าไทย และระดับปริญญาโท คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สาขานโยบายสาธารณะและการจัดการเชิงกลยุทธ์ จากสถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์ (NIDA) ปฏิบัติหน้าที่ในกลุ่มกำกับและบริหารระบบตั๋วร่วม



เข้าพรรษา เข้าถึงธรรม ฝึกฝนอบรมจิตใจให้สะอาดบริสุทธิ์



ในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา พระภิกษุสงฆ์ต่างแสวงหาสถานที่สัปปายะที่เหมาะสมต่อการบำเพ็ญเพียร ทำภาวนาตลอดไตรมาส ทำใจให้หยุดนิ่ง เพิ่มพูนความบริสุทธิ์กาย วาจา ใจ เพื่อจะได้เป็นเนื้อนาบุญของชาวโลก ตลอดพรรษาท่านจึงฝึกฝนอบรมจิตใจให้สะอาดบริสุทธิ์ โดยไม่ไปแรมราตรีที่ไหน แต่จะแสวงหาทางแห่งความบริสุทธิ์ภายใน ซึ่งเริ่มต้นที่ศูนย์กลางกายฐานที่ 7 นี่เอง

ในฤดูเข้าพรรษา ตามพุทธประเพณีที่ประพฤติปฏิบัติสืบต่อกันมานั้น นอกจากจะกำหนดขอบเขตที่จำพรรษาแล้ว ผู้รู้ทั้งหลายยังกำหนดขอบเขตของใจให้อยู่ในวงกาย คือ อยู่ในปริมณฑลรอบตัว ด้วยการน้อมใจมาตั้งไว้ที่ศูนย์กลางกายตลอดเวลา มีสติไม่ให้เผลอออกนอกตัว เพราะยิ่งดำเนินจิตเข้าสู่กลางภายในได้มากเท่าไร ความสุขและความบริสุทธิ์ ก็จะเพิ่มพูนทับทวีมากยิ่งขึ้นไปตามลำดับ

นอกจากนี้ ท่านจะถือเอาโอกาสนี้ ศึกษาพระปริยัติธรรม รวมทั้งนักธรรมบาลีให้แตกฉานควบคู่ไปด้วย คือ ศึกษาทั้งปริยัติ ปฏิบัติ และปฏิเวธ เพื่อจะได้มีความรู้แนะนำสั่งสอนตนเองและชาวโลก ให้ได้รู้แจ้งในธรรมด้วย การเข้าพรรษาในสมัยพุทธกาล ถือว่าเป็นช่วงเวลาที่สำคัญมาก พระสงฆ์ในหลายๆ วัด ท่านจะตั้งกติกาที่จะเป็นเหตุให้การปฏิบัติธรรมได้ผลยิ่งขึ้นไป

* ดังเช่นในครั้งพุทธกาล สมัยหนึ่ง พระมหาปาละ ซึ่งเคยเป็นลูกเศรษฐีมาก่อน แต่ว่ามีจิตเลื่อมใสในพระพุทธศาสนา จึงได้สละชีวิตทางโลก มุ่งตรงต่อเส้นทางธรรม เพื่อแสวงหาทางที่จะหลุดพ้นจากกิเลสอาสวะ เมื่อบวชแล้วท่านได้ตั้งใจปฏิบัติธรรมอย่างจริงจัง

คราวหนึ่ง ท่านเดินทางไปหาสถานที่จำพรรษาตามชนบทกับคณะสงฆ์หมู่ใหญ่ เพื่อจะได้ใช้เวลาปฏิบัติธรรมให้เต็มที่ ครั้นชาวบ้านในละแวกนั้นเห็นพระมาโปรดถึงบ้าน ต่างเกิดจิตเลื่อมใสพากันอาราธนาให้ท่านอยู่จำพรรษาในหมู่บ้านแห่งนั้น พร้อมกับปวารณาตนว่า “ถ้าพระภิกษุสงฆ์ทั้งหมดจำพรรษาอยู่ที่นี่ ก็จะช่วยกันอุปัฏฐากดูแลไม่ให้ท่านลำบาก และจะตั้งใจรักษาศีลเจริญภาวนาตามที่พระสั่งสอน”

พระมหาปาละเห็นว่า หมู่บ้านแห่งนี้เหมาะต่อการทำความเพียร วัดก็อยู่ไม่ไกลบ้าน ทั้งยังไม่มีเสียงดังรบกวน ไม่มีคนพลุกพล่าน ทุกคนในหมู่บ้านก็มีจิตศรัทธาเลื่อมใส จึงตกลงที่จะจำพรรษาที่วัดนั้นด้วยกันหมดทุกรูป



ในวันเข้าพรรษา ท่านได้ปรึกษากับคณะสงฆ์ในวัดว่า “ภายใน พรรษานี้ พวกเราจะตั้งใจปฏิบัติธรรมให้บรรลุธรรมด้วยวิธีการใดบ้าง” แต่ละรูปต่างบอกวิธีการทำความเพียรของตน เช่น จะตั้งใจรักษาศีลให้บริสุทธิ์ แล้วทำสมาธิทุกวันไม่ให้ขาด จะไม่มัวมานั่งจับกลุ่มพูดคุยกันในเรื่องไร้สาระ เป็นต้น พระเถระก็อนุโมทนาในความตั้งใจดีของภิกษุแต่ละรูป ส่วนตัวท่านได้ประกาศในท่ามกลางสงฆ์ว่า ท่านมาบวชในช่วงที่อายุมากแล้ว ตลอดพรรษานี้จึงตั้งใจว่าจะเร่งรีบทำความเพียร โดยจะอยู่ในอิริยาบถ 3 เท่านั้น คือ นั่ง เดิน ยืน แต่จะไม่นอนเป็นอันขาด

นอกจากนี้ ท่านยังได้กำชับอีกว่า “พวกเราเรียนพระกัมมัฏฐานจากพระ ผู้มีพระภาคเจ้าแล้ว ควรเป็นผู้ไม่ประมาท เพราะพระพุทธเจ้าไม่ทรงสรรเสริญความเกียจคร้าน แต่ทรงยินดีกับผู้ที่ตั้งใจปรารภความเพียร ดังนั้นเราทั้งหลายจะต้องตั้งใจบำเพ็ญเพียรให้ยิ่งๆ ขึ้นไป” จากนั้นพระเถระก็ตั้งใจทำความเพียรอย่างจริงจัง โดยไม่ยอมจำวัดตลอด 1 เดือน

ต่อมา ดวงตาของท่านเกิดอาการอักเสบ ด้วยความที่ท่านอายุมากแล้ว อีกทั้งกรรมเก่าในอดีตตามมาให้ผล ท่านจึงปวดลูกนัยน์ตามาก น้ำตาไหลอยู่ตลอดเวลา ภิกษุที่คอยอุปัฏฐากท่าน จึงไปปรึกษาแพทย์ในหมู่บ้าน แพทย์ได้ปรุงยามาให้ท่านหยอดตา แต่พระเถระไม่ยอมนอนหยอดตา เพราะเกรงจะผิดสัจจะที่ได้ตั้งจิตอธิษฐานว่าจะไม่นอน ดังนั้นท่านจึงนั่งหยอดตา ทำให้ไม่หายจากโรค เมื่อแพทย์รู้ข่าวว่าพระเถระยังไม่หาย ก็สงสัยว่าปกติยาหยอดตาที่ปรุงพิเศษนี้ หยอดเพียงครั้งเดียวก็หายแล้ว แต่ทำไมพระเถระถึงยังไม่หาย เมื่อรู้ว่าพระเถระไม่ยอมนอนหยอดตา จึงขอร้องท่านว่า “ขอให้พระคุณเจ้านอนหยอดตาเถิด ถ้าไม่นอนก็รักษาไม่หาย”

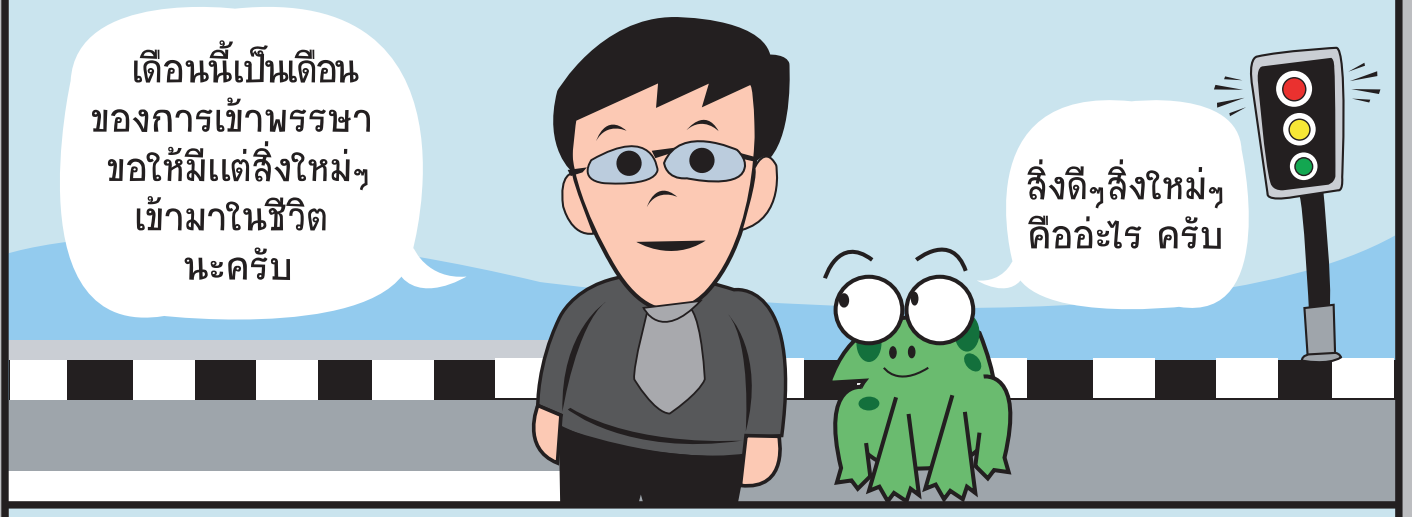
พระเถระก็ยังคงนั่งหยอดตา ไม่ยอมเหยียดหลังลงนอน ท่านเตือนสติตนเองว่า “สังสารวัฏนี้ยาวไกลยิ่งนัก ไม่มีใครกำหนดเบื้องต้น ท่ามกลาง และที่สุดได้ ถ้าเรามัวมาห่วงแต่ดวงตา เราคงจะไม่หลุดพ้นจากกิเลสอาสวะไปได้ ฉะนั้นเราจะไม่ยอมเห็นแก่ดวงตาคู่นี้”

หลังจากแพทย์กลับไปแล้ว ท่านได้ตั้งใจทำสมาธิภาวนาต่อไป โดยปล่อยวางความยึดมั่นถือมั่นในโลกภายนอก แล้วทำใจหยุดนิ่งเข้าสู่กลางภายในเรื่อยไป เมื่อล่วงพ้นมัชฌิมยาม ดวงตาทั้งสองของท่านก็แตกดับไป พร้อมๆ กับดวงธรรมภายในที่สว่างไสวขึ้นมาแทนที่ ท่านได้เข้าถึงธรรมกายอรหัต หมดกิเลสเป็นพระอรหันต์ในคืนนั้นเอง

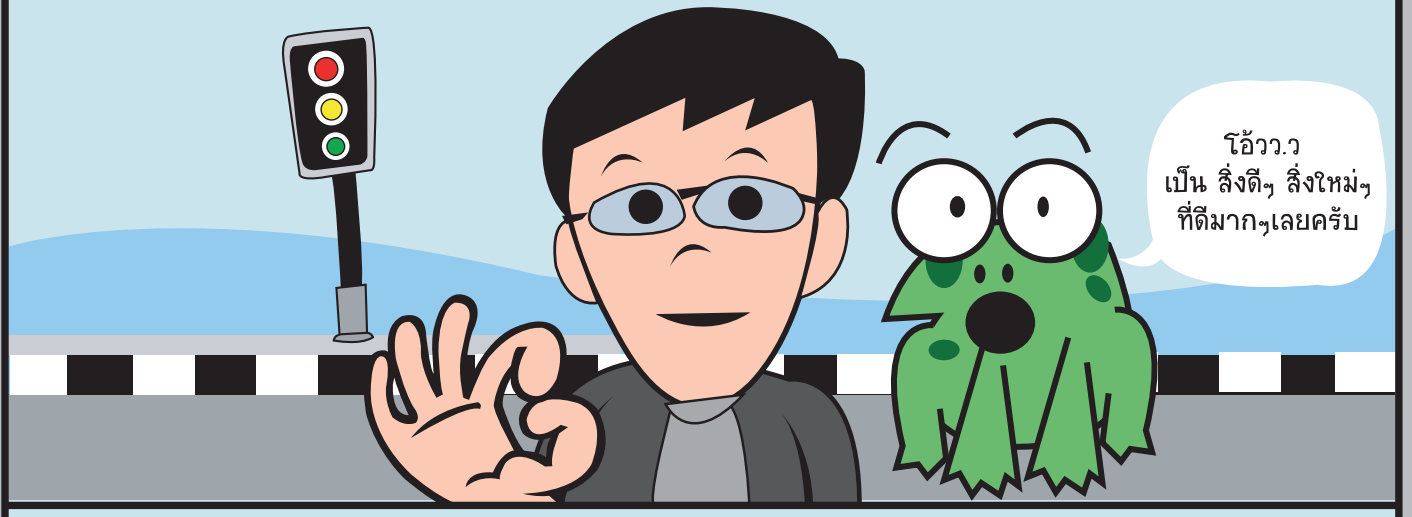
ที่มา : https://www.dmc.tv/pages/buddha_biography/20100716_Buddhist_Lent_Day.html

การ์ตูนรณรงค์วินัยการจราจร ตอน... ดื่มไม่ขับ ลดเหล้า เข้าพรรษา

สวัสดีผู้อ่านทุกท่าน ผมมิสเตอร์ชัยวัฒน์ มาพร้อมกับความชุ่มฉ่ำ ความห่วงใย และปรารถนาดีอีกเช่นเคยครับผม



ง่ายมากเลยครับ นอกจากการสร้างวินัยในการใช้รถใช้ถนน สร้างจิตสำนึกห่วงใยผู้ร่วมทาง รวมทั้งรักษากฎจราจร ให้กับตัวเองยังไงล่ะครับ คุณกบ อ๊บ อ๊บ



แล้วถ้าถือโอกาส ลด ละเลิก การดื่มสรุา ในช่วงเทศกาลเข้าพรรษา หรือเลิกตลอดไปได้ ก็จะดีมากๆเลยครับ



โดย:จุ๊บแจง

กระทรวงคมนาคมขอขอบคุณทุกท่านที่



"ขับรถช้า เปิดไฟหน้า คาดเข็มขัด"



ขับรถไม่เร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด



เปิดไฟหน้าเวลากลางวัน



คาดเข็มขัดนิรภัย

จิตสำนึกความปลอดภัย...สร้างได้ด้วยตัวคุณเอง

สนข
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม