

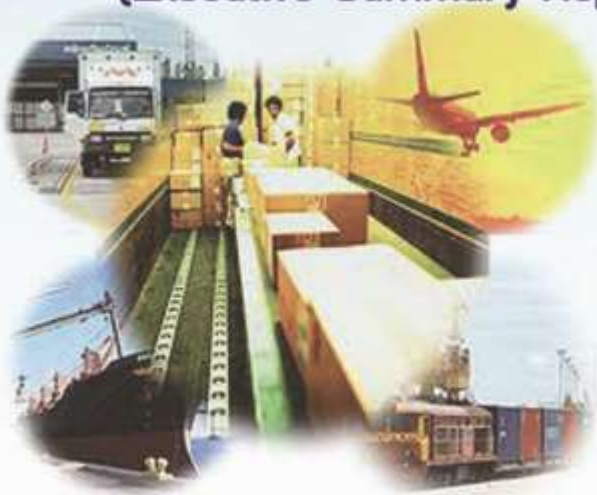


สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

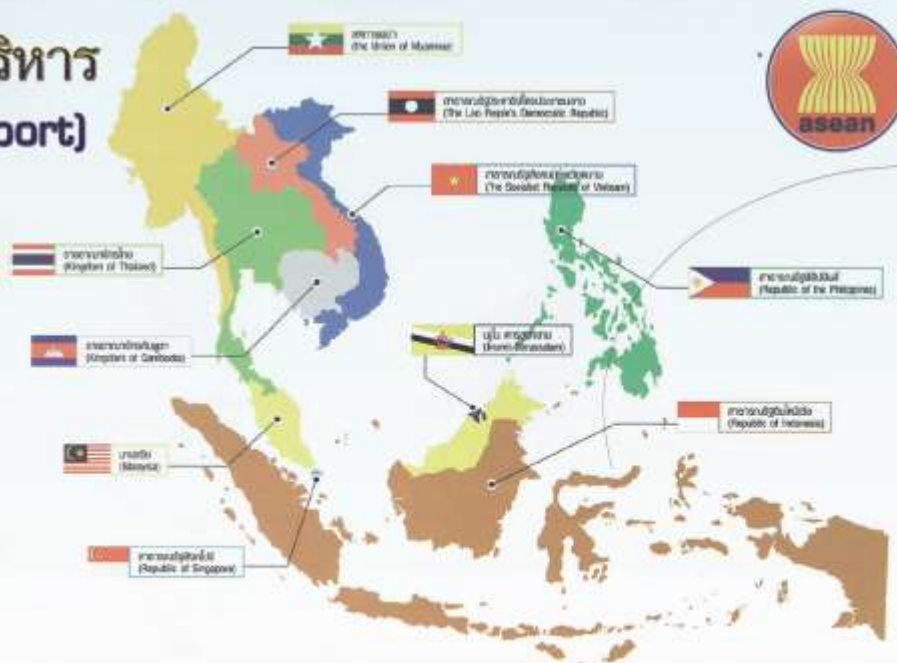
กระทรวงคมนาคม

ศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อม ด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร (Executive Summary Report)



เสนอโดย



บริษัท ทรานส์คอนซัลท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

2T Consulting and Management

บริษัท ทู ที คอนซัลติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

กระทรวงคมนาคม

ศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อม
ด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย
สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
(ASEAN Economic Community : AEC)

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร
(Executive Summary Report)

เสนอโดย



บริษัท ทราเวลคอนซัลท์ จำกัด



มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี

2T Consulting and Management

บริษัท ฟู ที คอนซัลติ้ง แอนด์ เมเนจเม้นท์ จำกัด

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๘

สารบัญ

	หน้า
1. บทนำ	
1.1 เหตุผลและความจำเป็น	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา	2
1.3 ขอบเขตการศึกษา	2
1.4 แนวคิดการศึกษาโครงการ	4
2. สถานภาพระบบคมนาคมขนส่งของไทยตามกรอบความร่วมมือด้านคมนาคมขนส่งของประชาคมอาเซียน	
2.1 แผนแม่บทและกรอบความตกลงทางด้านการคมนาคมขนส่ง	5
2.2 ระบบคมนาคมขนส่งหลักรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	7
2.2.1 โครงข่ายทางหลวงสายอาเซียน (ASEAN Highway)	7
2.2.2 โครงข่ายทางรถไฟสายหลักรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	9
2.2.3 ด้านพรมแดนทางบกสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	10
2.2.4 ท่าเรือหลักสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	11
2.2.5 ท่าอากาศยานหลัก	12
2.3 ประสิทธิภาพของระบบการขนส่งรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	12
3. สภาพเศรษฐกิจของไทยและแนวโน้มด้านการขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	
3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน	14
3.2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับการเป็นฐานการผลิตของประเทศไทย	15
3.2.1 การวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของไทยในอาเซียน	15
3.2.2 ฐานการผลิตที่สำคัญและการเคลื่อนย้ายสินค้า	16
3.2.3 การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตร่วมระหว่างประเทศไทยกับอาเซียน	17
3.2.4 สภาพปัจจุบันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย	18
3.2.5 การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพในภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนวพื้นที่ชายแดน พื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญ และพื้นที่ตอนในของประเทศ	19

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
3.3 แนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยวของไทยภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	21
3.3.1 แนวโน้มการค้าภายหลังการเปิด AEC	21
3.3.2 แนวโน้มการท่องเที่ยวภายหลังการเปิด AEC	22
3.4 แนวโน้มเส้นทางขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	24
3.5 ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านประตูการค้าหลักและโครงข่ายเส้นทางการขนส่งหลักในอนาคต ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	29
3.5.1 ปริมาณรถบรรทุกที่ประตูการค้าหลักในอนาคต	29
3.5.2 ปริมาณคนเดินทางผ่านประตูการค้าหลักในอนาคต	31
3.5.3 ปริมาณการขนส่งสินค้าและคนเดินทางบนเส้นทางสายหลักในอนาคต	34
3.6 ประสิทธิภาพของระบบขนส่งในอนาคตภายใต้แผนงานปัจจุบัน	38
4. การศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	
4.1 มาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์บริเวณด่านพรมแดน	44
4.1.1 ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS	44
4.1.2 มาตรฐานระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS	45
4.1.3 ปัญหามาตรฐานระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS	46
4.2 มาตรฐานการกำหนดสิทธิจราจร มาตรฐานความปลอดภัย การขนส่งสินค้า การยอมรับรถ และการเข้าสู่ตลาดบริการขนส่ง	47
4.3 ความเป็นไปได้เบื้องต้นของมาตรฐานการเก็บค่าธรรมเนียมของยานพาหนะ	51
4.3.1 ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง (Infrastructure Cost)	52
4.3.2 ต้นทุนสภาพแวดล้อม (Environmental Cost)	53
4.3.3 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง	54
4.4 ความเหมาะสมและเป็นไปได้ และรูปแบบการใช้งาน เพื่อจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่าย	55
4.5 ความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์พักริมทาง	58
4.6 การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคเอกชน	61

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
5. แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	
5.1 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	63
5.2 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	71
5.3 ผลกระทบจากการดำเนินการตามแผนการเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	113

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 2.1-1 กรอบข้อตกลงด้านการขนส่งแยกตามรูปแบบการขนส่ง	6
ตารางที่ 3.1-1 ผลของการเปลี่ยนแปลงปัจจัยที่มีต่อปริมาณการค้า	14
ตารางที่ 3.3-1 สรุปมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย (เฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสูง 10 ลำดับแรก)	21
ตารางที่ 3.3-2 ผลการคาดการณ์สถิติการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังการเปิด AEC ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 จำแนกตามประเภทการเดินทางและสัญชาติ	24
ตารางที่ 3.5-1 ปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนที่สำคัญในปี พ.ศ. 2555 2558 และ 2563	30
ตารางที่ 3.5-2 ปริมาณการเดินทางรวมขาเข้าและขาออกผ่านจุดพรมแดนหลักรองรับ AEC ในปี พ.ศ. 2554 2558 และ 2563	32
ตารางที่ 3.5-3 การคาดการณ์ปริมาณรถโดยสารและรถส่วนบุคคลผ่านด่านพรมแดนที่มีศักยภาพรองรับ AEC ปี พ.ศ. 2555 2558 และ 2563	33
ตารางที่ 3.5-4 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางหลวงสายหลักในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)	35
ตารางที่ 3.6-1 แผนงานพัฒนาด้านคมนาคมที่นำมาใช้ประกอบการคาดการณ์ประสิทธิภาพของระบบขนส่ง และสถานีในอนาคต	38
ตารางที่ 4.1-1 ระยะเวลาที่ใช้ในพิธีข้ามแดน	46
ตารางที่ 4.2-1 ความก้าวหน้าของความตกลงภายใต้กรอบอาเซียน	47
ตารางที่ 4.2-2 เปรียบเทียบมาตรฐานด้านประสิทธิภาพของรถขนส่งที่ใช้เพื่อการพาณิชย์	49
ตารางที่ 4.2-3 เปรียบเทียบมาตรฐานสัดส่วนรถ	49
ตารางที่ 4.2-4 เปรียบเทียบมาตรฐานน้ำหนักบรรทุก	50
ตารางที่ 4.2-5 รายละเอียดของแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2562	51
ตารางที่ 4.3-1 ค่าใช้เส้นทาง AH1 จากอำเภอแม่สอดถึงอำเภอบ้านคลองลึก แยกตามประเภทรถ	52
ตารางที่ 4.3-2 ต้นทุนสภาวะโลกร้อนของรถแต่ละประเภท	53
ตารางที่ 4.3-3 ต้นทุนมลพิษทางอากาศของรถแต่ละประเภท	53
ตารางที่ 4.3-4 ค่าธรรมเนียมการใช้ทาง	54
ตารางที่ 4.4-1 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า บริเวณจุดผ่านแดนในอนาคต	56
ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578	73

สารบัญญรูป

	หน้า
รูปที่ 2.2-1 ทางหลวงอาเซียนของไทยที่กำหนดให้ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย ตามพิธีสารที่ 1 (Designated Transit Transport Routes: TTR)	8
รูปที่ 2.2-2 เส้นทางรถไฟช่วงที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (missing link) สำหรับสายสิงคโปร์ - कुนหมิง (SKRL)	9
รูปที่ 2.2-3 ด้านพรมแดนทางบกที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	10
รูปที่ 2.2-4 ท่าเรือหลักที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	11
รูปที่ 2.2-5 ท่าอากาศยานหลักที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	12
รูปที่ 2.2-6 ความเชื่อมโยงระหว่างปริมาณการเดินทางและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบขนส่ง เพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	13
รูปที่ 3.4-1 การค้าชายแดนในลักษณะเมืองคู่แฝด (Twin City Concept)	25
รูปที่ 3.4-2 เส้นทางขนส่งผ่านแดน (TTR) ของประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะมีการเชื่อมโยงกัน	26
รูปที่ 3.4-3 เส้นทางขนส่งที่มีศักยภาพในอนาคตเมื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ	27
รูปที่ 3.6-1 การคาดการณ์ความหนาแน่นบนทางหลวงอาเซียน	40
รูปที่ 3.6-2 การคาดการณ์ความหนาแน่นบริเวณด้านพรมแดน	40
รูปที่ 3.6-3 การคาดการณ์ความจุของเหลือของเส้นทางรถไฟในแต่ละช่วง	41
รูปที่ 3.6-4 การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าเรือ	41
รูปที่ 3.6-5 การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน	42
รูปที่ 4.4-1 ผังแสดงองค์ประกอบของสถานีขนส่งสินค้าชายแดน	56
รูปที่ 4.4-2 แผนผังการดำเนินงานขนส่งสินค้าภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า	57
รูปที่ 4.5-1 พื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นจุดพักรถบรรทุกทุกตามระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว	60
รูปที่ 5.1-1 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน	64
รูปที่ 5.1-2 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งและกลยุทธ์	65
รูปที่ 5.2-1 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่ภาคเหนือ	109
รูปที่ 5.2-2 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันตก	110
รูปที่ 5.2-3 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	111
รูปที่ 5.2-4 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน และสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับพื้นที่ภาคใต้	112

รายงานสรุปสำหรับผู้บริหาร

1. บทนำ
2. สถานภาพระบบคมนาคมขนส่งของไทยตามกรอบความร่วมมือด้านคมนาคมขนส่งของประชาคมอาเซียน
3. สภาพเศรษฐกิจของไทยและแนวโน้มด้านการขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
4. การศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
5. แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

1. บทนำ

1.1 เหตุผลและความจำเป็น

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดขึ้นโดยการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจของประเทศสมาชิกอาเซียน 10 ประเทศ ประกอบด้วย ประเทศไทย อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ สิงคโปร์ บรูไน กัมพูชา ลาว เวียดนาม และเมียนมาร์ โดยมีเป้าหมายเพื่อดำเนินการตามวิสัยทัศน์อาเซียน (ASEAN Vision) ให้สำเร็จลุล่วงภายในปี พ.ศ. 2563 (ค.ศ. 2020) ที่จะให้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้หรืออาเซียน มีความมั่นคง มั่งคั่ง และสามารถแข่งขันกับภูมิภาคอื่นๆ ได้ การสร้างประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้สำเร็จจะทำให้เกิดการรวมตัวกันอย่างใกล้ชิดยิ่งขึ้นทางด้านเศรษฐกิจของประเทศสมาชิก อันจะนำไปสู่การเดินทางสัญจรระหว่างกันสะดวกมากยิ่งขึ้น อย่างไรก็ตาม การอนุญาตให้รถยนต์ที่จดทะเบียนในประเทศสมาชิกอื่นสามารถขนส่งสินค้าหรือผู้โดยสารผ่านประเทศตนได้ จะส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการขนส่งของไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ จากเหตุผลดังกล่าวจึงมีความจำเป็นต้องศึกษาประเมินศักยภาพและการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย รวมทั้งกำหนดมาตรฐานเดียวกันของระบบการขนส่งระหว่างประเทศต่างๆ สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC)

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

- 1) เพื่อให้กระทรวงคมนาคม หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง มีแนวทางข้อวิเคราะห์ทางวิชาการ และสถานภาพการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ กรอบทิศทางและยุทธศาสตร์การดำเนินงานพัฒนามาตรการที่เหมาะสมจำเป็น รองรับการแข่งขันและสินค้าภายในประเทศ และเชื่อมโยงระหว่างประเทศ สำหรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- 2) ภาคส่วนที่เกี่ยวข้องสามารถมีองค์ความรู้และข้อมูลพื้นฐานที่จำเป็น สำหรับเตรียมพร้อมและปรับตัวเข้าสู่ บริบทการเปลี่ยนแปลงในภูมิภาคอาเซียน เพื่อเสริมสร้างประโยชน์ของไทยในด้านการค้า การลงทุน และ ภาคบริการท่องเที่ยวภายใต้การสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ราคาเหมาะสม ต้นทุนแข่งขันได้ สร้างโอกาสในการเพิ่มมูลค่าของสินค้าในภาคการผลิต
- 3) ส่งเสริมบทบาทหน่วยงานภาครัฐของประเทศไทยอย่างมีบูรณาการ และเป็นเอกภาพในการขับเคลื่อน ผลักดันให้กรอบความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถพัฒนาร่วมกันอย่างยั่งยืนบนพื้นฐานของความ เท่าเทียมและความไว้วางใจ

1.3 ขอบเขตการศึกษา

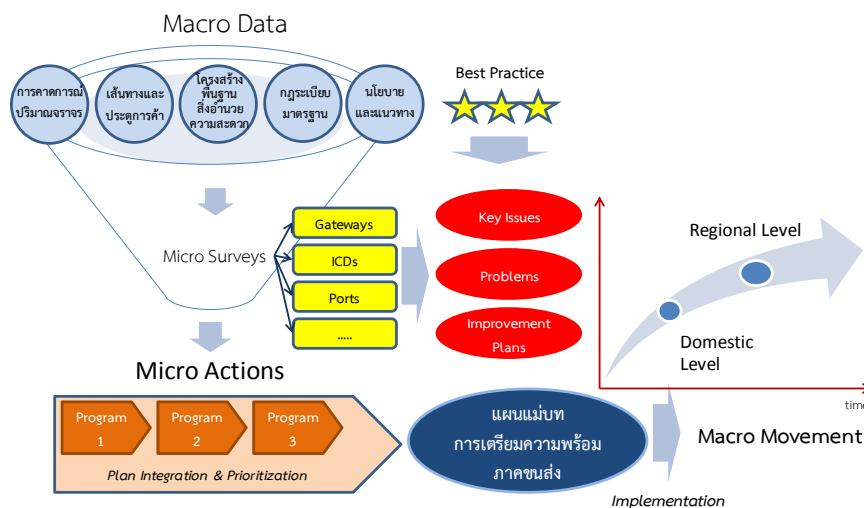
เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ข้างต้น กลุ่มที่ปรึกษาจะดำเนินการศึกษาตามขอบเขตงานต่างๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ศึกษา ทบทวน วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทย สำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งติดตามและประเมินผลการดำเนินงานตามหลักการ AEC Blueprint และผลการดำเนินงานของแผนงานการรวมกลุ่มสาขาโลจิสติกส์ของอาเซียน (ASEAN Logistics Roadmap) อย่างน้อยต้องครอบคลุมในประเด็นดังต่อไปนี้
 - (1) สำรวจ ศึกษา และวิเคราะห์สภาพปัจจุบันและปัญหาของการขนส่งระหว่างประเทศ และศึกษา ทิศทางของแผนยุทธศาสตร์และกรอบความร่วมมือ/ข้อตกลงระหว่างประเทศของไทยกับกลุ่มประเทศ ในภูมิภาคต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - (2) ศึกษา วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางของยานพาหนะทุกชนิด วิเคราะห์หลักการเงื่อนไขที่จำเป็นเพียงพอ สำหรับการเปิดเสรีการขนส่ง แนวทางการกำกับดูแล เพื่อให้สามารถบรรลุผลในทางปฏิบัติได้อย่างแท้จริง และเป็นที่ยอมรับของกลุ่มสมาชิกอาเซียน
 - (3) ศึกษา วิเคราะห์ และเสนอแนะ มาตรฐานของระบบโลจิสติกส์การขนส่งที่มีปัญหาความแตกต่างในเรื่อง จุดผ่านแดน มาตรฐานการกำหนดสิทธิจราจร ข้อกำหนดสำหรับการยอมรับรถ และการเข้าสู่ตลาด บริการขนส่ง ตลอดจนกำหนดมาตรฐานกลางเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้าทั่วไป สินค้าอันตราย และสินค้าเน่าเสียง่าย รวมทั้งหน่วยงานกลางในการรับผิดชอบยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ

- (4) ศึกษา วิเคราะห์ความเหมาะสมและเป็นไปได้ และรูปแบบการใช้งานเพื่อจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่าย และศูนย์พักริมทาง (Rest Area) จุดพักรถและองค์ประกอบต่อเนื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องบนแนวทางหลวงสายหลักของประเทศ
 - (5) ศึกษาความเป็นไปได้เบื้องต้นของระดับการยอมรับมาตรการการเก็บค่าธรรมเนียมยานพาหนะของต่างประเทศที่เข้ามาใช้ทรัพยากรในประเทศไทย
 - (6) ศึกษา ประเมินศักยภาพ วิเคราะห์ปัญหา/อุปสรรค ปัจจัย และโอกาสบนพื้นฐานการพัฒนาที่ประเทศไทยจะได้รับประโยชน์สูงสุดในการก้าวเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)
 - (7) ศึกษา วิเคราะห์ข้อดี ข้อจำกัด ทั้งในเชิงกายภาพโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งและขีดความสามารถของภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เพื่อแสวงหาแนวทางและมาตรการรองรับที่เกิดประโยชน์สูงสุดต่อการพัฒนาประเทศไทย
- 2) ศึกษา วิเคราะห์เพื่อบูรณาการแผนงาน/โครงการของหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องให้มีบทบาทเป็นประตูเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนการค้า การลงทุนและการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับแผนแม่บทการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนและยุทธศาสตร์ในภาพรวมอื่นๆ พร้อมจัดลำดับความสำคัญของกลุ่ม/ชนิด/ประเภทแผนงาน/โครงการตามความจำเป็นเร่งด่วน
 - 3) ศึกษา วิเคราะห์เชื่อมโยงการพัฒนาเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่ชายแดน พื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญกับพื้นที่ตอนในของประเทศ โดยเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทั้งในมิติเชิงโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการระบบขนส่งโลจิสติกส์
 - 4) ศึกษา วิเคราะห์ เพื่อเพิ่มโอกาสและทางเลือกบนพื้นฐานของประโยชน์และข้อจำกัดซึ่งประเทศไทยจะได้รับจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน รวมทั้งวิเคราะห์ผลกระทบทั้งทางบวกและทางลบ ตลอดจนกำหนดแนวทางป้องกันผลเสียที่จะเกิดขึ้น เพื่อปรับตัวได้เท่าทันสถานการณ์กับการเชื่อมโยงทิศทางการพัฒนาให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลงในบริบทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และอนุภูมิภาค
 - 5) วิเคราะห์และประเมินสถานภาพ ตลอดจนแนวทางการเตรียมความพร้อมของภาครัฐ รวมทั้งบทบาทการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน เพื่อจัดทำแผนการเตรียมความพร้อมในภาคการขนส่งรายสาขาอย่างครอบคลุมทุกมิติที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนของการกำหนดบทบาทและทิศทางการพัฒนาประเทศที่จะกระตุ้นให้เกิดการเติบโตและเชื่อมโยงกันและสามารถยกระดับให้เป็นแนวเส้นทางพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors) สำหรับสนับสนุนการค้า การลงทุน และ การท่องเที่ยวของภูมิภาคอาเซียน

1.4 แนวคิดการศึกษาโครงการ

แนวคิดการศึกษาโครงการ จะเน้นการเก็บสำรวจข้อมูลระดับจุลภาค (Micro Surveys) อาทิ การคาดการณ์ปริมาณจราจร การสำรวจเส้นทางและประตูการค้า การรวบรวมข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก กฎระเบียบ มาตรฐาน นโยบาย และแนวทางต่างๆ เพื่อเป็นข้อมูลในการพิจารณาจัดทำกลไกขับเคลื่อนระดับจุลภาค (Micro Actions) เพื่อให้ทราบสถานะ ปัญหา และประเด็นที่สำคัญ (Key Issues) ในการดำเนินงานที่แท้จริง ควบคู่กับการศึกษาตัวอย่างที่ดี (Best Practices) ในภูมิภาคต่างๆ เพื่อพัฒนาแผนการเตรียมความพร้อมภาคขนส่งที่นำไปสู่การขับเคลื่อนในระดับมหภาค (Macro Movement) ในระดับประเทศและภูมิภาคอาเซียนได้อย่างแท้จริง ดังแสดงในรูปที่ 1.4 -1



รูปที่ 1.4-1 แนวคิดการศึกษาโครงการ

2. สถานภาพระบบคมนาคมขนส่งของไทยตามกรอบความร่วมมือด้านคมนาคมขนส่ง ของประชาคมอาเซียน

2.1 แผนแม่บทและกรอบความตกลงทางการคมนาคมขนส่ง

แผนแม่บท แผนปฏิบัติการ และกรอบความตกลงด้านการขนส่งในกลุ่มประเทศอาเซียนที่มีความสำคัญต่อการกำหนดทิศทางการวางแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศไทยรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ประกอบด้วย

1) แผนแม่บทของอาเซียนด้านการเชื่อมโยง (Master Plan on ASEAN Connectivity 2011: MPAC)

มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ภูมิภาคนี้มีความเชื่อมโยงกัน สามารถแข่งขันในเวทีโลกได้ และเป็นการรวมทรัพยากรที่สำคัญในภูมิภาค ได้แก่ ประชาชน สินค้า บริการและเงินทุนเข้าหากันได้มากขึ้น โดยคาดหวังให้เชื่อมโยงได้อย่างสมบูรณ์ในปี ค.ศ. 2015 องค์ประกอบของการเชื่อมโยงอาเซียน ประกอบด้วย 3 องค์ประกอบหลักคือ

1. การเชื่อมโยงด้านกายภาพ (Physical Connectivity) เพื่อพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร และพลังงาน ให้มีการบูรณาการและมีประสิทธิภาพ
2. การเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ (Institutional Connectivity) เพื่อให้มียุทธศาสตร์ ข้อตกลง กลไกทางกฎหมายและทางสถาบัน โดยอาเซียนจะต้องดำเนินการกำจัดอุปสรรคทางการค้าที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers: NTB) การพัฒนามาตรฐานการลงทุน ระบบการประเมินต่างๆ และข้อตกลงทางด้านการขนส่ง ให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน เพื่อลดต้นทุนในการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน
3. การเชื่อมโยงด้านประชาชน (People-to-people Connectivity) เพื่อส่งเสริมให้เกิดการศึกษาและการเรียนรู้ตลอดชีพ การสนับสนุนการท่องเที่ยวระหว่างกัน รวมถึงการแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรมระหว่างกัน

2) แผนปฏิบัติการบรูไน (Brunei Action Plan) 2011-2015

แผนปฏิบัติการบรูไนนี้เป็นความคิดริเริ่มที่จะสร้างความร่วมมือการขนส่งในภูมิภาคอาเซียน เพื่อให้เกิดการบูรณาการภายในปี พ.ศ. 2554-2558 ประกอบด้วย 4 ส่วนหลัก คือ

- การขนส่งทางบก เพื่อสร้างการขนส่งทางบก (ทางถนนและทางรถไฟ) ภายในภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ บูรณาการ ปลอดภัย ยั่งยืน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- การขนส่งทางอากาศ เพื่อจัดตั้งการเปิดน่านฟ้าระดับภูมิภาคเพื่อให้เกิดการรวมตัวกันทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ตลอดจนรักษามาตรฐานสากลสำหรับความมั่นคงและความปลอดภัยทางอากาศยาน

- **การขนส่งทางน้ำ** เพื่อสร้างธุรกิจพาณิชย์นาวีในระดับภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ บูรณาการกับระบบอื่นได้อย่างต่อเนื่อง และสามารถแข่งขันได้ และตระหนักถึงการพัฒนาท่าเรือที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และระบบนำร่องที่มีความปลอดภัย
- **การอำนวยความสะดวกทางการขนส่ง** เพื่อสร้างระบบโลจิสติกส์ที่มีประสิทธิภาพและบูรณาการ รวมถึงระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งภายในกลุ่มประเทศอาเซียน และต่อกลุ่มประเทศคู่ค้าภายนอก รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ที่ช่วยรักษาสิ่งแวดล้อมของโลก

การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน ได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมและขนส่งของอาเซียน ประกอบด้วยข้อตกลงที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และข้อตกลงที่เกี่ยวกับด้านกฎระเบียบและกฎหมายเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกัน ในภาคการขนส่ง กรอบความตกลงด้านการขนส่ง เน้นด้านการพัฒนากฎระเบียบและกฎหมาย เพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการแข่งขันมากยิ่งขึ้น โดยกรอบความตกลงด้านการขนส่งระหว่างประเทศที่มีผลกระทบต่อกระทรวงคมนาคม ในการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สามารถแสดงในตารางที่ 2.1-1

ตารางที่ 2.1-1 กรอบข้อตกลงด้านการขนส่งแยกตามรูปแบบการขนส่ง

รูปแบบการขนส่ง	กรอบข้อตกลงด้านการขนส่ง
1. การขนส่งทางบก (Road Transport)	● กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (AFAFGIT) ● กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน (AFAFIST) ● กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (AFAMT) ● แผนงานเพื่อการบูรณาการบริการโลจิสติกส์ (Roadmap for the Integration of Logistics Services)
2. การขนส่งทางทะเล (Maritime Transport)	● ตลาดการขนส่งทางเรือเดียวอาเซียน (ASEAN Single Shipping Market: ASSM) ● แผนงานเพื่อบูรณาการให้เกิดการขนส่งทางน้ำที่บูรณาการและสามารถแข่งขันได้ของอาเซียน (Roadmap towards and integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN)
3. การขนส่งทางอากาศ (Air Transport)	● ตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ● แผนงานบูรณาการภาคการขนส่งทางอากาศ (Roadmap for Integration of Air Travel Sector: RIATS)

ที่มา: กลุ่มที่ปรึกษา

2.2 ระบบคมนาคมขนส่งหลักรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

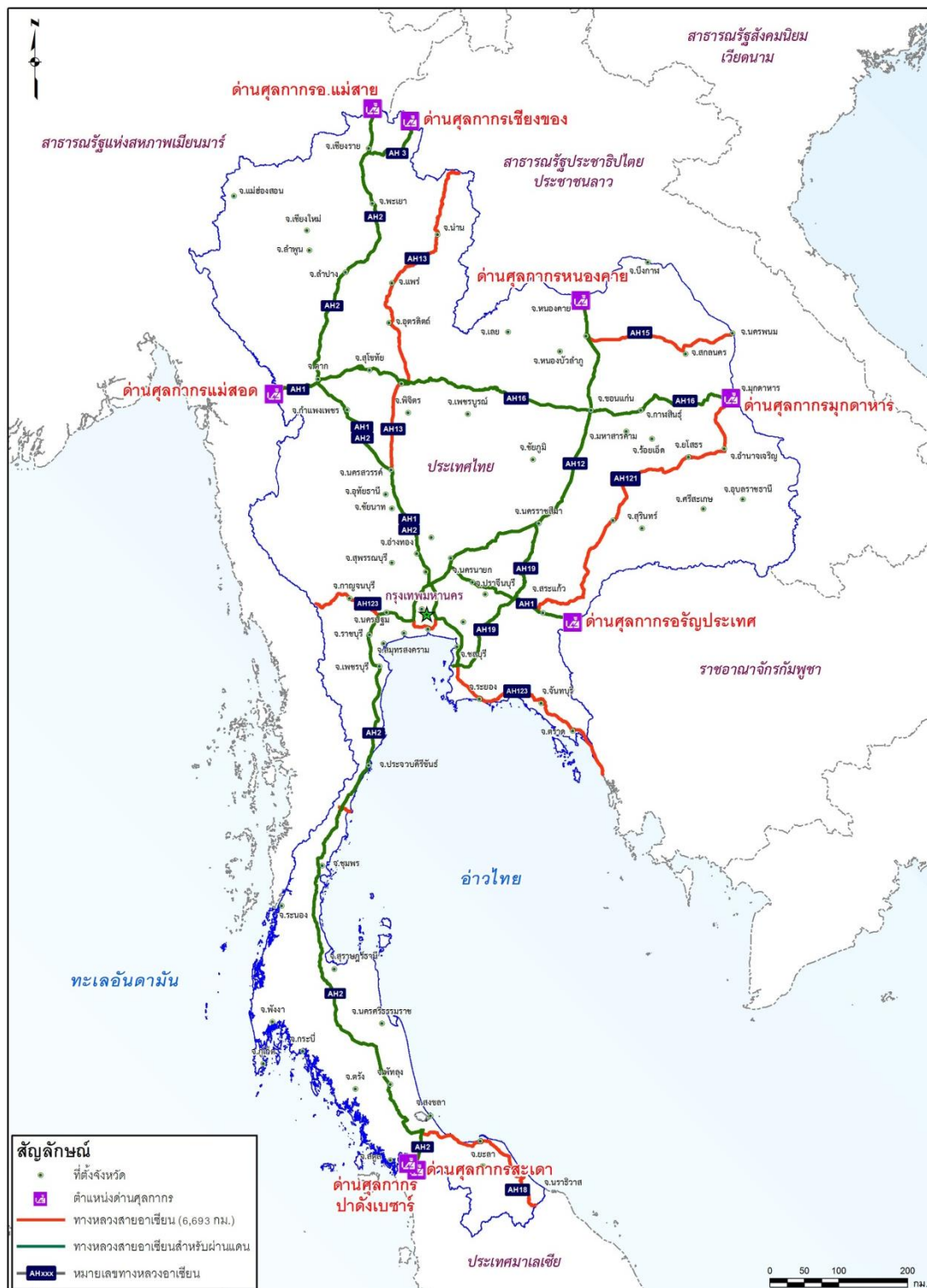
ในการวางแผนระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) นั้นจะพิจารณาโครงข่ายด้านการขนส่งและประตูการค้าหลักที่สอดคล้องกับแผนแม่บท แผนปฏิบัติการ และกรอบความตกลงด้านการขนส่งที่กล่าวถึงข้างต้นเป็นหลักก่อน เนื่องจากมีการเจรจากับประเทศสมาชิกแล้ว จากนั้นในกรณีที่โครงข่ายใดหรือประตูการค้าใดมีศักยภาพในการพัฒนาและทำให้ประเทศไทยได้รับประโยชน์จากการเปิด AEC มากที่สุด จะพิจารณาเพิ่มเติมในภายหลัง ตามเกณฑ์ที่ใช้ในการคัดเลือก ซึ่งจะสรุปไว้ในแต่ละรูปแบบการขนส่งรายละเอียดมีดังนี้

2.2.1 โครงข่ายทางหลวงสายอาเซียน (ASEAN Highway)

โครงข่ายทางหลวงอาเซียนในประเทศไทยมีจำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวมกันทั้งสิ้น 6,669 กิโลเมตร โดยเส้นทางจำนวน 9 เส้นทางแรกเป็นทั้งทางหลวงเอเชียและทางหลวงอาเซียน ระยะทางรวม 5,129 กิโลเมตร และ 3 เส้นทางสุดท้ายเป็นทางหลวงอาเซียนเพียงอย่างเดียว ระยะทางรวมยาวประมาณ 1,540 กิโลเมตร ซึ่งในปัจจุบันได้เชื่อมโยงกับด้านศุลกากรที่สำคัญครบหมดทุกจุดแล้ว นอกจากนี้จากกรอบความตกลง AFAFGIT และ AFAFIST กำหนดให้ประเทศสมาชิกในอาเซียนจัดเตรียมเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ และโครงสร้างพื้นฐานที่จะช่วยอำนวยความสะดวกให้กับสินค้าผ่านแดนตามพิธีสารที่ 1 ทำให้ทราบว่าเส้นทางถนนของประเทศไทยที่ใช้รองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Designated Transit Transport Routes: TTR) มีระยะทาง 4,477 กิโลเมตร จากทั้งหมด 6,669 กิโลเมตร (คิดเป็นร้อยละ 67) ดังแสดงในรูปที่ 2.2-1

ทั้งนี้ประเทศไทยมีทางหลวงที่ลาดยางเกือบทั้งหมดแล้ว คิดเป็นจำนวนร้อยละ 98.5 และมีสภาพผิวทางดี โดยทางหลวงอาเซียนของไทยทั้งหมดถือว่ามีมาตรฐานสูงกว่าชั้นที่ 3 แล้ว และเกินกว่าร้อยละ 50 เป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร

สำหรับปัญหาด้านการขนส่งทางถนนที่สำคัญของไทย มีหลายด้าน อาทิ (1) การขนส่งสินค้าพึ่งพาทางถนนมากเกินไป (2) ปริมาณจราจรทางถนนมักจะกระจุกตัวอยู่บริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และภาคตะวันออกของประเทศ รวมทั้งบริเวณทางเข้าออกประตูการขนส่งหลัก (3) ถนนสายหลักตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่และส่วนมากมีระดับการพัฒนาเป็นแนวพื้นที่การขนส่ง (4) ปัญหาอุบัติเหตุจราจร (5) ปัญหาการเชื่อมโยงบริเวณด้านการค้าชายแดน (6) ปัญหาระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก (7) ปัญหาป้ายจราจร เป็นต้น



ที่มา: กลุ่มที่ปรึกษา

รูปที่ 2.2-1 ทางหลวงอาเซียนของไทยที่กำหนดให้ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนของประเทศไทย
ตามพิธีสารที่ 1 (Designated Transit Transport Routes: TTR)

2.2.2 โครงข่ายทางรถไฟสายหลักรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ตามแผนปฏิบัติการบูรณาการของอาเซียนนั้น มีภารกิจที่สำคัญของการขนส่งทางราง คือ ก่อสร้างทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Railway Line: SKRL) ให้เชื่อมโยงทุกประเทศสมาชิก และประเทศคู่ค้าข้างเคียงภายในภูมิภาคที่มีประสิทธิภาพ บูรณาการ ปลอดภัย และยั่งยืนเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย เส้นทางผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-กัมพูชา เวียดนาม-จีน (คุนหมิง) เป็นเส้นทางหลัก และมีเส้นทางเชื่อมไทย-เมียนมาร์ และ ไทย-ลาว เป็นเส้นทางสายย่อย ซึ่งเรียกว่าเป็นแนวเส้นทางสายตะวันออก รวมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 5,382 กิโลเมตร สำหรับเส้นทางที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (Missing Link) ในส่วนที่เป็นโครงข่ายทางรถไฟของประเทศไทยนั้นพบว่า ขาดเพียง 2 ช่วง ที่ต้องการก่อสร้างเพิ่มเติม คือ ช่วงอรัญประเทศ-คลองลึก ระยะทาง 6 กิโลเมตร และด่านเจดีย์สามองค์ - น้ำตก ระยะทาง 153 กิโลเมตร ดังแสดงในรูปที่ 2.2-2 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านแล้ว ถือว่าไทยค่อนข้างมีความพร้อมในการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟ

สำหรับปัญหาของการขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบัน ได้แก่ (1) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟสายสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL) (2) ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของโครงข่ายรถไฟภายในประเทศ (3) ปัญหาโครงข่ายรถไฟเชื่อมโยงประตูการค้าที่ยังใช้งานไม่เต็มประสิทธิภาพ (4) ปัญหาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางรถไฟ เป็นต้น



รูปที่ 2.2-2 เส้นทางรถไฟช่วงที่ยังขาดการเชื่อมต่อ (missing link) สำหรับสายสิงคโปร์ - คุนหมิง (SKRL)

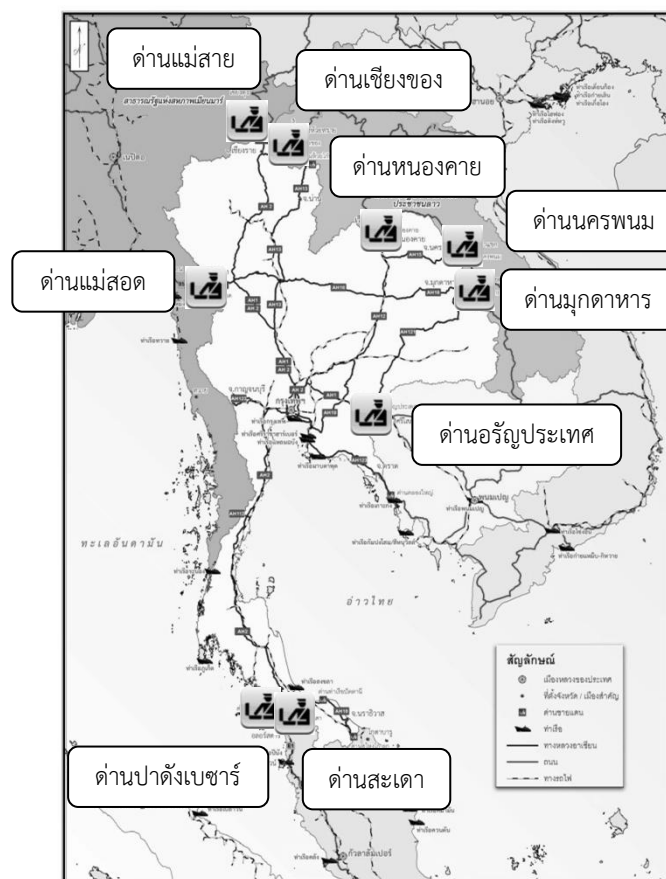
2.2.3 ด้านพรมแดนทางบกสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การกำหนดด้านพรมแดนทางบกที่สำคัญของไทยสำหรับรองรับ AEC มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. เป็นด้านพรมแดนที่เชื่อมโยงกับทางหลวงอาเซียน หรือเส้นทางที่กำหนดให้ใช้สำหรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดนของประเทศไทย (TTR) หรือทางรถไฟ สายสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL)
2. เป็นด้านพรมแดนที่มีปริมาณการค้า ปริมาณการขนส่งสินค้า และการเดินทางเข้าออกมาก
3. สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานต่างๆ

จากผลการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่า ด้านพรมแดนทางบกที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีจำนวน 9 แห่ง ได้แก่ ด้านหนองคาย ด้านสะเดา ด้านรัฐประเทศ ด้านมุกดาหาร ด้านปางดะเบซาร์ ด้านเชียงของ ด้านนครพนม ด้านแม่สาย และด้านแม่สอด ดังแสดงที่ตั้งของด้านพรมแดนทางบกหลักในรูปที่ 2.2-3

สำหรับปัญหาที่เกี่ยวข้องกับด้านพรมแดน มีหลายด้าน อาทิ (1) ปัญหาขาดแคลนพื้นที่จอดรถ จุดพักรถ และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง (2) ปัญหาความแออัดของถนนเข้าด่าน (3) ปัญหาพื้นที่ด่านไม่เพียงพอ (4) ปัญหาขาดแคลนเจ้าหน้าที่ภาครัฐ (5) ปัญหาความล่าช้าจากการตรวจสินค้าและคนเดินทางร่วมกัน (6) ปัญหาขาดหน่วยงานบริหารจัดการพื้นที่พรมแดน เป็นต้น



รูปที่ 2.2-3 ด้านพรมแดนทางบกที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

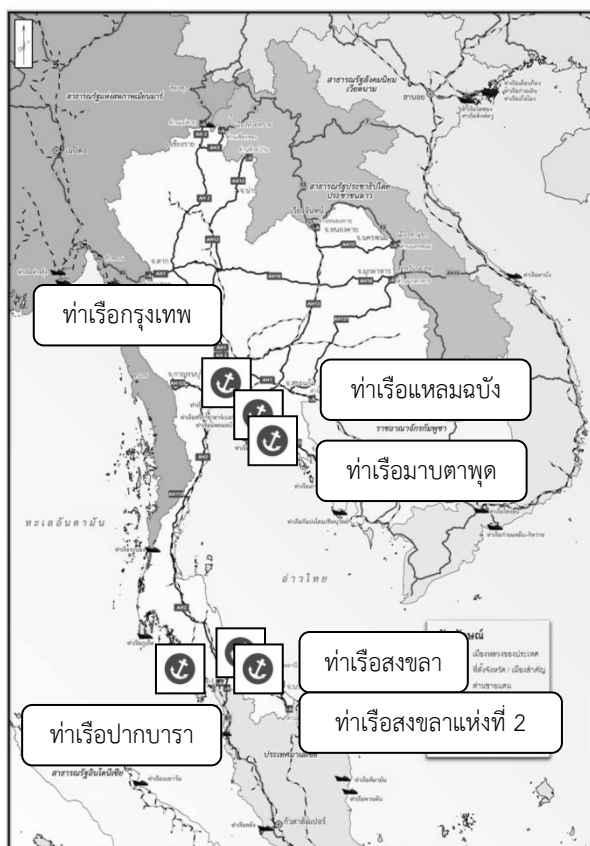
2.2.4 ท่าเรือหลักสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การกำหนดท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญของไทยสำหรับรองรับ AEC มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการบูรณาการ (BAP) ซึ่งกล่าวถึง ท่าเรือ 47 แห่งที่ตกลงให้มีการเชื่อมโยงกันในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน
2. เป็นท่าเรือที่รองรับการขนส่งระหว่างประเทศที่มีปริมาณสินค้ามากในปัจจุบัน
3. สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานต่างๆ

จากผลการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่า ท่าเรือที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีจำนวน 6 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าเรือแหลมฉบัง (2) ท่าเรือกรุงเทพ (3) ท่าเรือสงขลา (4) ท่าเรือมาบตาพุด (5) ท่าเรือปากบารา และ (6) ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ดังแสดงในรูปที่

2.2-4



โดยท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 จะช่วยเพิ่มศักยภาพของท่าเรือสงขลาในปัจจุบัน ซึ่งสามารถสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังประเทศฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียในอนาคต ส่วนท่าเรือปากบาราจะช่วยเพิ่มทางเลือกในการส่งออกและนำเข้าสินค้าฝั่งทะเลอันดามันในอนาคต

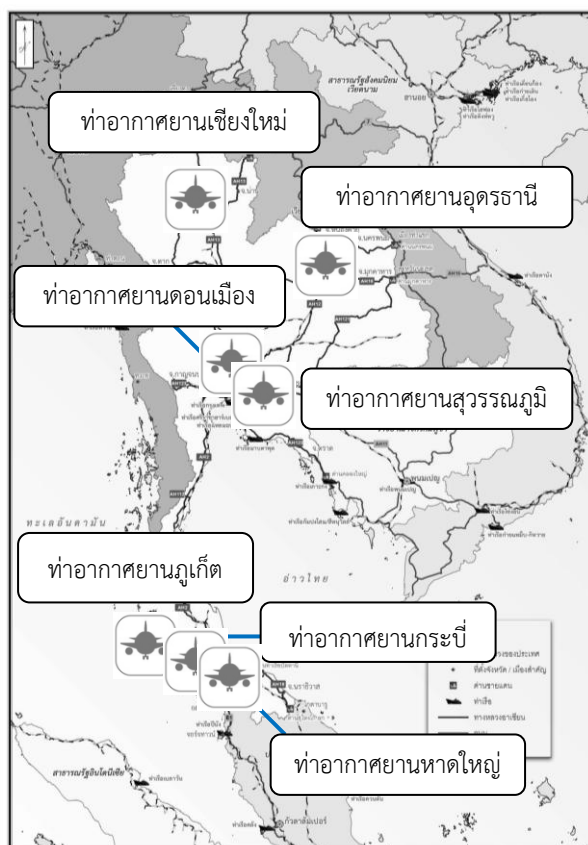
ปัญหาด้านการขนส่งทางน้ำของไทย ที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาความแออัดของท่าเรือหลัก ปัญหาการพึ่งพาท่าเรือหลักเพียงแห่งเดียว ปัญหาท่าเรือชายฝั่งและลำน้ำในประเทศไม่ได้รับการพัฒนาอย่างจริงจัง ปัญหาการขาดแผนท่าเรือระหว่างประเทศขนาดใหญ่ฝั่งทะเลอันดามัน ปัญหาระดับน้ำในแม่น้ำโขง เป็นต้น

รูปที่ 2.2-4 ท่าเรือหลักที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.2.5 ท่าอากาศยานหลัก

การกำหนดท่าอากาศยานหลักที่สำคัญของไทยสำหรับรองรับ AEC มีหลักเกณฑ์ ดังนี้

1. สอดคล้องกับแผนปฏิบัติการบูรณาการ (BAP) ซึ่งกล่าวถึง ท่าอากาศยาน 10 แห่งที่ตกลงให้มีการเชื่อมโยงกันในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน
2. เป็นท่าอากาศยานที่มีบริการเที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ
3. สอดคล้องกับแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานต่างๆ
4. ความสามารถในการเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานอื่นๆ ที่อยู่ภายในอาเซียน



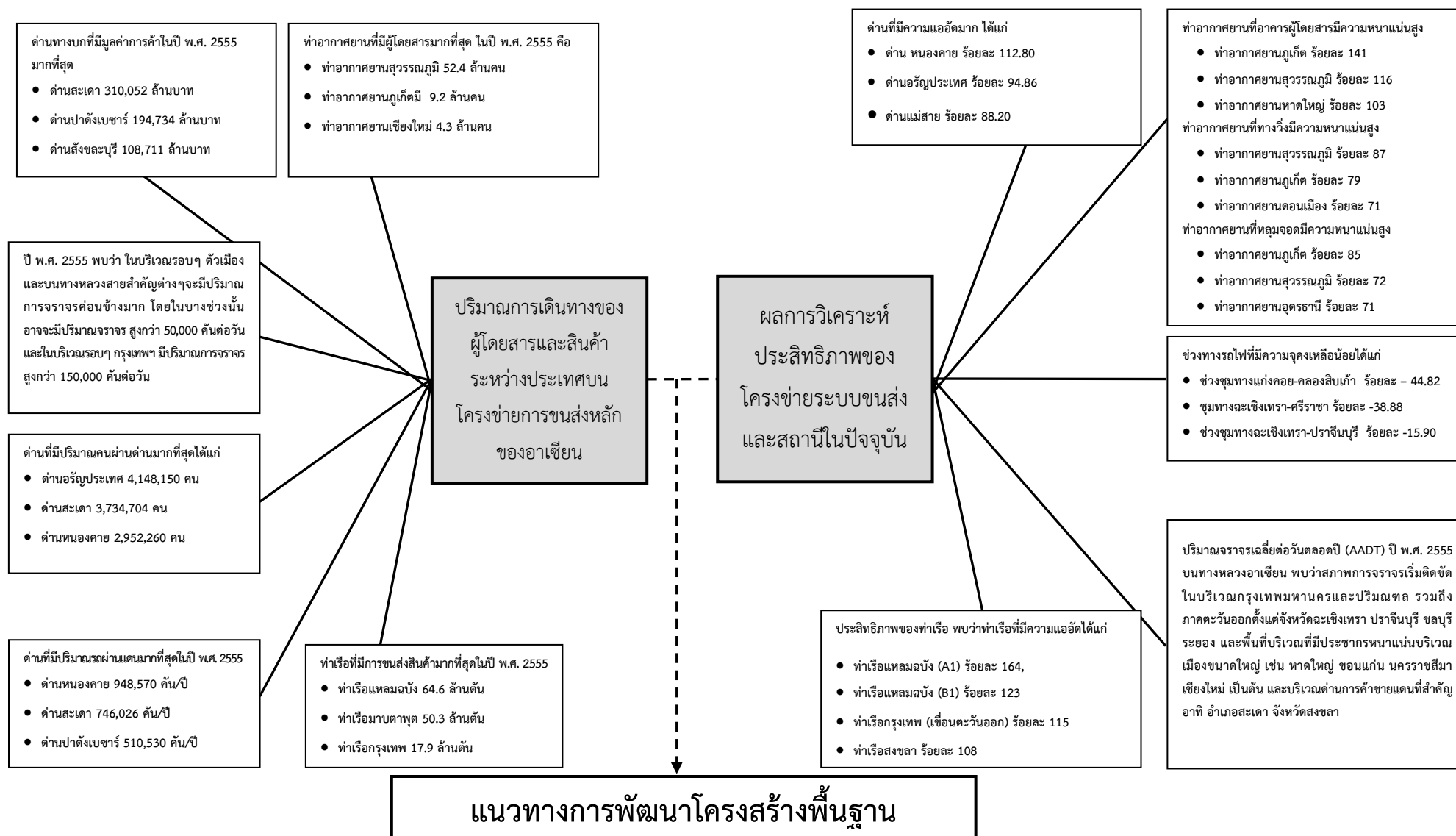
จากผลการคัดเลือกโดยใช้เกณฑ์ที่กล่าวมาข้างต้น จะพบว่า ท่าอากาศยานที่มีความสำคัญทางเศรษฐกิจสำหรับรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน มีจำนวน 7 แห่ง ได้แก่ (1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (2) ท่าอากาศยานดอนเมือง (3) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ (4) ท่าอากาศยานหาดใหญ่ (5) ท่าอากาศยานภูเก็ต (6) ท่าอากาศยานกระบี่ (7) ท่าอากาศยานอุดรธานี ดังแสดงในรูปที่ 2.2-5

ปัญหาด้านการขนส่งทางอากาศของไทยที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับต่างประเทศ ในปัจจุบัน ได้แก่ ปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานหลัก ปัญหาการกำหนดบทบาทของท่าอากาศยานในภูมิภาค ปัญหาความแออัดของการจราจรทางอากาศ ปัญหาการกำหนดนโยบายเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานในระยะยาว และปัญหาการขาดแคลนเจ้าหน้าที่ประจำท่าอากาศยาน

รูปที่ 2.2-5 ท่าอากาศยานหลักที่มีศักยภาพรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

2.3 ประสิทธิภาพของระบบการขนส่งรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากการทบทวนและศึกษาวิเคราะห์ศักยภาพของโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกตามแนวเส้นทางสายหลักของภูมิภาคอาเซียน พบว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งสำหรับแต่ละรูปแบบการขนส่งนั้น ยังคงไม่เพียงพอต่อการรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต ซึ่งสามารถสรุปประสิทธิภาพระบบขนส่งในปัจจุบันได้ดังแสดงในรูปที่ 2.2-6



รูปที่ 2.2-6 ความเชื่อมโยงระหว่างปริมาณการเดินทางและประสิทธิภาพของโครงข่ายระบบขนส่งเพื่อนำไปสู่แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3. สภาพเศรษฐกิจของไทยและแนวโน้มด้านการขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.1 ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน

ปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน¹ระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านถูกกำหนดด้วยหลายปัจจัย อาทิ ขนาดของตลาด ระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ ต้นทุนการขนส่ง และกฎเกณฑ์ทางการค้า เป็นต้น การศึกษาผลกระทบของการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย ได้นำแบบจำลองทางเศรษฐมิติ (Econometric Model) จากการศึกษาของ ADB Institute ที่มีชื่อว่า “Impact of Cross-Border Transport Infrastructure on Trade and Investment in the GMS” มาใช้ในการคาดการณ์ผลกระทบที่จะเกิดขึ้นในอนาคต โดยแบบจำลองนี้ได้สรุปว่ามีเพียง 3 ปัจจัยเท่านั้นที่มีผลต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ จำนวนประชากรซึ่งแสดงถึงขนาดของตลาด GDP ซึ่งแทนถึงระดับการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และโครงข่ายถนนซึ่งแสดงถึงต้นทุนของการขนส่ง อิทธิพลของแต่ละตัวแปรที่มีต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ที่แสดงผ่านค่าความยืดหยุ่น (Elasticity) ดังแสดงในตารางที่ 3.1-1

ตารางที่ 3.1-1 ผลของการเปลี่ยนแปลงปัจจัยที่มีต่อปริมาณการค้า

ตัวแปร		ความยืดหยุ่น	ความหมาย
จำนวนประชากร	ผู้นำเข้า ¹	3.29	ถ้าจำนวนประชากรผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้นำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.29
	ผู้ส่งออก ²	1.73	ถ้าจำนวนประชากรของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้อินค้าส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.73
GDP	ผู้นำเข้า ¹	0.39	ถ้า GDP ผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้นำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.39
	ผู้ส่งออก ²	0.37	ถ้า GDP ของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้อินค้าส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.37
โครงข่ายถนน ข้ามพรมแดน (Road Density)	ผู้นำเข้า ¹	0.42	ถ้าโครงข่ายถนนของผู้นำเข้าสินค้าจากประเทศไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้นำเข้าสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.42
	ผู้ส่งออก ²	0.45	ถ้าโครงข่ายถนนของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 จะทำให้อินค้าส่งออกของไทยเพิ่มขึ้นร้อยละ 0.45

หมายเหตุ : ¹กำหนดให้คู่ค้าของประเทศไทยเป็น “ผู้นำเข้า”

²กำหนดให้ประเทศไทยเป็น “ผู้ส่งออก”

¹ “สินค้าข้ามแดน” หมายถึง สินค้าที่ขนส่งระหว่างสองประเทศที่อยู่ติดกัน ส่วน “สินค้าผ่านแดน” หมายถึง การขนส่งสินค้าผ่านไปยังประเทศที่สาม เช่น การขนส่งสินค้าจากประเทศไทยผ่านลาวข้ามไปยังเวียดนาม เป็นต้น

อุปสรรคทางการค้าต่างๆ เช่น อัตราภาษีศุลกากร ฯลฯ จะถูกพิจารณาว่ามีความสำคัญในอันดับรองลงไป เนื่องจากอัตราภาษีศุลกากรของสินค้าสำคัญที่ค้าขายกันระหว่างประเทศไทยกับประเทศสมาชิกอื่นๆ ใน GMS ซึ่งเป็นสมาชิกของอาเซียนได้ลดลงถึงระดับ 0% หลายรายการมาเป็นระยะเวลานาน ส่วนสินค้าที่เหลือที่มีอัตราภาษีมากกว่าศูนย์ ได้ถูกลดภาษีลงเรื่อยมาเป็นระยะเวลานานแล้วเช่นกัน และจะเป็นร้อยละ 0 ในอีกไม่นาน ดังนั้น ผลกระทบของอัตราภาษีศุลกากรต่อปริมาณการค้าในกลุ่มประเทศภาคีสมาชิก GMS จึงมีไม่มาก เมื่อเปรียบเทียบกับทั้งสามปัจจัยที่แสดงข้างต้น

3.2 การพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับการเป็นฐานการผลิตของประเทศไทย

ในการศึกษาการพัฒนาเศรษฐกิจภายหลังการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน กลุ่มที่ปรึกษาได้กำหนดแนวทางการศึกษาออกเป็น 5 ขั้นตอน ได้แก่ 1) การวิเคราะห์สภาพการค้าและเศรษฐกิจระหว่างประเทศของไทยในอาเซียน 2) การวิเคราะห์ฐานการผลิตที่สำคัญของไทย 3) การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตร่วมระหว่างประเทศไทยกับอาเซียน 4) การวิเคราะห์สภาพปัจจุบัน ปัญหา อุปสรรค และศักยภาพในการพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับการเป็นฐานการผลิตของประเทศไทย และ 5) การประเมินผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการระบบขนส่งโลจิสติกส์ต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

3.2.1 การวิเคราะห์สภาพเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศของไทยในอาเซียน

กลุ่มที่ปรึกษาได้พิจารณาเฉพาะองค์ประกอบสำคัญที่สุดในการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน คือ ฐานการผลิตเดียวกัน (Single Production Base) ซึ่งจะส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้า ธุรกิจบริการ การลงทุน และแรงงานมีฝีมือ เป็นไปอย่างเสรี เพื่อให้สามารถกำหนดทิศทางการพัฒนาเชื่อมโยงเศรษฐกิจของไทยกับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยประเด็นสำคัญ ได้แก่ สถานการณ์ปัจจุบันทางการค้าระหว่างประเทศและสภาพเศรษฐกิจในอนาคต สำหรับประเด็นสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศปริมาณการค้าชายแดนไทยและปริมาณการค้าในตลาดสำคัญของไทย จากการวิเคราะห์ข้อมูลการค้าระหว่างประเทศของไทย พบว่าสินค้าอุปโภคบริโภคเป็นสินค้าสำคัญของกลุ่มประเทศที่มีการค้าชายแดนกับไทย ทั้งประเทศเมียนมาร์ ลาว และกัมพูชา โดยนิคมอุตสาหกรรมในประเทศไทยที่อยู่ใกล้ชายแดนทั้ง 3 ประเทศ จะเป็นผู้ผลิตที่สำคัญเพื่อส่งออกสินค้าไปยังประเทศชายแดนต่างๆ ทั้งนิคมอุตสาหกรรมในภาคเหนือ โดยผ่านทางหลวงหมายเลข 1 ไปยังด่านแม่สาย-ท่าขี้เหล็ก นิคมอุตสาหกรรมในภาคตะวันตก โดยผ่านทางหลวงอาเซียนสาย AH1 ไปยังด่านแม่สอด-เมียวดี นิคมอุตสาหกรรมในภาคกลางและนิคมอุตสาหกรรมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล โดยผ่านทางหลวงหมายเลข 1 และ 2 เพื่อไปยังภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อไปที่ด่านชายแดนหรือไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปยังภูมิภาคอื่นต่อไป

ขณะที่แนวโน้มสำหรับตลาดส่งออกในภูมิภาคอื่นทั่วโลกนั้น ในภาคเกษตรกรรมความต้องการวัตถุดิบเกษตรเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร พลังงาน และวัสดุทดแทนสิ่งสังเคราะห์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งธนาคารโลกได้คาดการณ์ไว้ว่า ในระยะ 20 ปีข้างหน้า (พ.ศ. 2553-2572) ความต้องการอาหารมีแนวโน้ม

เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 50 โดยมีปัจจัยจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น การเพิ่มขึ้นของสัดส่วนชนชั้นกลาง อิทธิพลทางด้านลัทธิบริโภคนิยม ปัญหาการขาดแคลนน้ำเพื่อการเกษตร และการลดลงของพื้นที่ตามจำนวนประชากร ความต้องการพลังงาน ทั้งน้ำมันดิบ ก๊าซธรรมชาติ และเชื้อเพลิงอื่นๆ รวมทั้งวัสดุทดแทน สิ่งสังเคราะห์ นับเป็นโอกาสสำคัญของประเทศไทยในการขยายตลาดสำคัญสำหรับการส่งออกสินค้าเกษตร พื้นฐานไปยังภูมิภาคอื่นๆ ของโลก รวมทั้งภูมิภาคอาเซียนด้วย

สำหรับภาคอุตสาหกรรม มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย โดยเป็นภาคการผลิตที่สร้างรายได้ให้กับประเทศ ทั้งนี้ การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในอดีตที่ผ่านมาเน้นการใช้ทรัพยากรในการผลิต เพื่อให้เกิดความมั่งคั่งในเชิงเศรษฐกิจ ส่งผลให้เกิดปัญหาการพัฒนาประเทศอย่างไม่สมดุล ดังนั้น การพัฒนาภาคอุตสาหกรรมในอนาคตมีแนวโน้มที่จะปรับเปลี่ยนมาเป็นการสร้างสรรค์มูลค่า โดยเน้นความคิดสร้างสรรค์ (Creativity Driven Growth) เพื่อเพิ่มคุณค่าสร้างมูลค่าให้กับสินค้าที่ประเทศไทย มีความสามารถในการแข่งขันอยู่แล้ว รวมถึงการมุ่งเน้นส่งเสริมขีดความสามารถในการแข่งขันให้กับกลุ่มสินค้าที่ไทยมีศักยภาพ/ความสามารถหลัก (Core Competency) เป็นการเฉพาะเจาะจงมากยิ่งขึ้น

ในส่วนของประเด็นสภาพทางเศรษฐกิจและยุทธศาสตร์ในอนาคตของประเทศเพื่อนบ้าน กลุ่มที่ปรึกษา คาดการณ์ดังนี้ เมียนมาร์และกัมพูชาจะเป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่ชัดเจนมากขึ้น เนื่องจากทรัพยากรยังมีมาก และค่าแรงยังคงมีราคาถูกเพียงประมาณ 60 บาทต่อวัน โดยอาจจะส่งออกมาขายให้ประเทศไทย ซึ่งมีเทคโนโลยีดีกว่าทำการแปรรูป ลาวจะปรับตัวเป็นนายหน้าที่สำคัญของสินค้าไทยเพื่อค้าขายกับประเทศจีน หรือผ่านสินค้าต่อไปยังท่าเรือน้ำลึกในประเทศเวียดนาม มาเลเซียซึ่งมีเทคโนโลยีใกล้เคียงกับประเทศไทย แต่มีพื้นที่ทำการผลิตน้อยกว่าประเทศไทยอาจมีความตกลงร่วมมือกันช่วยเหลือด้านการผลิต โดยฝ่ายหนึ่ง อาจเป็นผู้ผลิตสินค้าให้อีกฝ่ายหนึ่งแปรรูปในแต่ละสินค้า และเวียดนาม มีแรงงานที่ว่างงานอยู่มากและมีค่าแรงขั้นต่ำถูกกว่าไทย จึงดึงดูดเม็ดเงินลงทุน โดยเฉพาะญี่ปุ่นที่เป็นประเทศผู้ลงทุนสำคัญ ซึ่งมีการขยายการลงทุน ในส่วนของสนับสนุนอุตสาหกรรมและนิคมอุตสาหกรรม พร้อมทั้งมีการผลักดันการค้าพรมแดนระหว่างจีนมากขึ้น

3.2.2 ฐานการผลิตที่สำคัญและการเคลื่อนย้ายสินค้า

ฐานการผลิตถือเป็นองค์ประกอบที่สำคัญในการเชื่อมโยงกิจกรรมทางเศรษฐกิจ เนื่องจากเป็นแหล่งผลิตสินค้าเกษตรและอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และยังเป็นแหล่งจ้างงานที่รวมตัวกันอยู่เป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดการพัฒนาเป็นเมืองได้เร็วที่สุด และยังก่อให้เกิดการเดินทางที่มีวัตถุประสงค์แตกต่างกันมากมาย การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนจะกระตุ้นให้ประเทศสมาชิกเกิดการรวมตัวเป็นฐานผลิตเดียวกัน มีแนวโน้มที่บางอุตสาหกรรมจะย้ายฐานการผลิต ขณะที่บางอุตสาหกรรมมีการใช้ฐานการผลิตร่วมกันกับประเทศเพื่อนบ้าน รายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1) ฐานการผลิตสินค้าเกษตรกรรม

ปัจจุบันฐานการผลิตภาคเกษตรกรรมของไทยกระจายตัวอยู่ในแต่ละภาคของประเทศตามลักษณะความเหมาะสมทางด้านกายภาพของพื้นที่และขีดความสามารถในการผลิตสินค้า ในขณะที่การเคลื่อนย้ายสินค้าภาคเกษตรในปัจจุบัน พบว่า จะมีการขนส่งสินค้าขึ้นปฐมนหรือวัตถุดิบจากแหล่งผลิต ซึ่งอยู่ในพื้นที่ส่วนภูมิภาคในจังหวัดดังกล่าวข้างต้น เพื่อส่งไปยังจุดรวบรวมและกระจายสินค้าสำหรับแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่หรือสินค้าขั้นสุดท้ายเพื่อการส่งออกหรือบริโภคภายในประเทศ ผ่านตลาดกลาง โรงงานแปรรูป โรงงานผู้ส่งออก ซึ่งตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่ภาคตะวันออก และพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่อยู่ใกล้กับประตูการค้าที่สำคัญ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการค้าชายแดน จึงทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าหนาแน่นบริเวณประตูการค้าที่มีศักยภาพเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

2) ฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม

สำหรับแหล่งผลิตสินค้าอุตสาหกรรมส่วนมากกระจุกตัวอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมหลักของประเทศที่สำคัญตามพื้นที่การแบ่งสิทธิประโยชน์ส่งเสริมการลงทุนของ BOI ในแต่ละเขต (Zone) อาทิ นิคมอุตสาหกรรมบางชัน นิคมอุตสาหกรรมลาดกระบัง ในกรุงเทพมหานคร นิคมอุตสาหกรรมนวนคร ในจังหวัดปทุมธานี นิคมอุตสาหกรรมโรจนะ นิคมอุตสาหกรรมไฮเทค จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร นิคมอุตสาหกรรมเหมราช จังหวัดชลบุรี นิคมอุตสาหกรรมอีสเทิร์นซีบอร์ด จังหวัดระยอง ในส่วนของการเคลื่อนย้ายสินค้าภาคอุตสาหกรรมในปัจจุบัน พบว่า เมื่อมีการผลิตสินค้าขั้นสุดท้ายจากภายในนิคมอุตสาหกรรมตามพื้นที่ต่างๆ แล้ว ส่วนหนึ่งจะมีการขนส่งสินค้าในรูปแบบของตู้คอนเทนเนอร์ไปยังประตูการค้า (Gateway) ที่สำคัญ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อส่งออกไปยังประเทศปลายทาง และอีกส่วนหนึ่งจะขนส่งไปยังผู้จัดจำหน่ายสินค้าภายในประเทศ แต่ในทางกลับกันจะมีการนำเข้าสินค้าจากประเทศต้นทางมายังประเทศไทยผ่านท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อเป็นสินค้าทุนหรือวัตถุดิบหรือบริโภคภายในประเทศ

3.2.3 การคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการเป็นฐานการผลิตร่วมระหว่างประเทศไทยกับอาเซียน

ในการวิเคราะห์อุตสาหกรรมเป้าหมายนั้น จะทำการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในบริบทเศรษฐกิจมหภาค (Macro Level Criteria) ซึ่งมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจและระบบขนส่งโลจิสติกส์ และในขณะเดียวกันเป็นอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในบริบทเศรษฐกิจจุลภาค (Micro Level Criteria) ที่มีความสามารถในการแข่งขันแต่ละสาขา ประกอบด้วย 1) ปัจจัยด้านความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจ (High Impact Factor) เช่น มูลค่าการส่งออก/นำเข้าไปยังตลาดโลกสูงสุด 10 อันดับ เป็นต้น 2) ปัจจัยด้านความต้องการการพัฒนาด้านโครงข่ายคมนาคมขนส่ง (Transportation Network Factor) เช่น ปริมาณสินค้าส่งออก/นำเข้าไปยังตลาดโลกสูงสุด 10 อันดับ เป็นต้น และ 3) ปัจจัยด้านการบูรณาการยุทธศาสตร์การพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Integrated Strategic Plan) เช่น ยุทธศาสตร์การบูรณาการยุทธศาสตร์ของกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ และกระทรวงอุตสาหกรรม เป็นต้น

ผลการคัดเลือกอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพประกอบด้วย 2 กลุ่มสินค้า ดังนี้ สินค้าส่งออกเป้าหมาย สาขาเกษตรกรรม ประกอบด้วย ยางพาราและผลิตภัณฑ์ ข้าว น้ำตาลทราย ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และผลไม้สดแช่เย็น แช่แข็งและแห้ง สาขาอุตสาหกรรม ประกอบด้วย ยานยนต์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป ผลิตภัณฑ์ยาง และเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ สำหรับสินค้านำเข้าเป้าหมาย สาขาเกษตรกรรม ประกอบด้วย ปุ๋ย และยากำจัดศัตรูพืชและสัตว์ ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ และกาแฟ ชา เครื่องเทศ สาขาอุตสาหกรรม ประกอบด้วย น้ำมันดิบ เคมีภัณฑ์ เหล็ก โลหะ และผลิตภัณฑ์ เครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ อุปกรณ์ยานยนต์ โดยเป็นสินค้าที่มีบทบาทสำคัญในระบบเศรษฐกิจในฐานะที่เป็นแหล่งรายได้และเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญ ซึ่งหากมีการพัฒนาเส้นทางโครงข่ายคมนาคมให้สอดคล้องกับฐานการผลิตกระจายสินค้า และประตูการค้าสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมายดังกล่าวแล้วจะมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นเศรษฐกิจ ทั้งนี้ อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพดังกล่าวได้บูรณาการแผนแม่บทและแผนยุทธศาสตร์ ในหลายหน่วยงาน เพื่อให้เกิดความร่วมมือของหน่วยงานภาครัฐซึ่งจะช่วยให้เกิดความประหยัดและสัมฤทธิ์ผลตามเป้าประสงค์ ซึ่งอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีความสำคัญในการผลักดันเป็นอุตสาหกรรมนำร่องในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของไทยต่อไป

3.2.4 สภาพปัจจุบันของอุตสาหกรรมเป้าหมาย

สภาพของอุตสาหกรรมเป้าหมายสาขาเกษตร คาดว่าจะขยายตัวอยู่ในช่วง ร้อยละ 3.0 - 4.0 โดยมีแรงขับเคลื่อนสำคัญจากการผลิตในสาขาพืช ปศุสัตว์ รวมถึงสาขาประมงที่คาดว่าจะกลับเข้าสู่ภาวะปกติ ในช่วงกลางปี พ.ศ. 2557 และสามารถขยายตัวเป็นบวกได้ในปีนี้ สำหรับด้านการผลิตสาขาพืชที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ได้แก่ ข้าวนาปี ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ อ้อยโรงงาน และปาล์มน้ำมัน ในส่วนของราคาสินค้าเกษตรที่ขายได้คาดว่าจะใกล้เคียงกับปี พ.ศ. 2556 โดยราคาข้าวและยางพาราอาจปรับตัวสูงขึ้นหากเศรษฐกิจโลกฟื้นตัวอย่างต่อเนื่อง สำหรับด้านการส่งออกคาดว่าจะขยายตัวได้ตามความต้องการของตลาดและความเชื่อมั่นในคุณภาพสินค้าของไทย ที่มีมาตรฐานในการผลิต อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ. 2557 ยังมีปัจจัยเสี่ยงหลายประการที่จะส่งผลกระทบต่อในเชิงลบต่อการผลิตภาคเกษตร อาทิ ภาวะเศรษฐกิจโลก อัตราแลกเปลี่ยน ราคาน้ำมัน รวมถึงภัยธรรมชาติ และโรคระบาดต่าง ๆ ซึ่งจำเป็นต้องมีการติดตามและประเมิน

สภาพของอุตสาหกรรมเป้าหมายสาขาอุตสาหกรรม โดยภาพรวมจะขยายตัวดีขึ้นจากการเติบโตเพิ่มขึ้นของอุตสาหกรรมมุ่งเน้นการส่งออก ส่วนอุตสาหกรรมที่ขึ้นกับกำลังซื้อภายในประเทศจะมีการชะลอตัวลง เช่น สาขาก่อสร้างจะหดตัวตามการก่อสร้างภาครัฐ โดยที่การก่อสร้างภาคเอกชนจะไม่ได้ขยายตัวสูงนัก สาขาส่งเสริมการค้าเติบโตลดลงทั้งด้านอุปสงค์และอุปทาน ยกเว้นบางพื้นที่ของประเทศที่ได้รับประโยชน์จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างสูงของกลุ่มประเทศ CLMV อุตสาหกรรมท่องเที่ยวจะได้รับผลกระทบจากการชุมนุมยืดเยื้อและวิกฤตการณ์การเมือง อุตสาหกรรมปิโตรเลียมและพลังงานยังขยายตัวได้ตามภาวะเศรษฐกิจ ขณะที่อุตสาหกรรมที่มีแนวโน้มหดตัวหรือขยายตัวในระดับต่ำ ได้แก่ อุตสาหกรรมเฟอร์นิเจอร์ อุตสาหกรรมสิ่งทอ อุตสาหกรรมเครื่องหนัง อุตสาหกรรมอัญมณีเครื่องประดับ เป็นต้น

3.2.5 การเชื่อมโยงอุตสาหกรรมเป้าหมายที่มีศักยภาพในภาคเกษตรและภาคอุตสาหกรรมตามแนวพื้นที่ชายแดน พื้นที่ฐานการผลิตที่สำคัญ และพื้นที่ตอนในของประเทศ

ในการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในมิติเชิงพื้นที่ (spatial area perspective) กลุ่มที่ปรึกษาจะบูรณาการในเชิงพื้นที่ 3 พื้นที่ ได้แก่ 1) พื้นที่ฐานการผลิตในสินค้าเป้าหมาย 8 สินค้า ดังกล่าวข้างต้น โดยการรวมผลผลิตในแต่ละกลุ่มสินค้า (Aggregate output) เพื่อพิจารณาศักยภาพในเชิงพื้นที่ 2) พื้นที่ตอนในจะเป็นการพิจารณาในส่วนของการกระจายสินค้า (Distribution center) ซึ่งประกอบด้วย ตลาดสินค้าแต่ละประเภทสินค้าว่ามีที่ตั้งอยู่ในแหล่งใด และโรงงานผลิตสินค้า เนื่องจากเส้นทางการขนส่งสินค้าประกอบด้วย 2 เส้นทางหลัก ได้แก่ การขนส่งไปยังตลาดกลางและตลาดท้องถิ่นเพื่อจำหน่ายและบรรจุในตลาดชายฝั่ง และการขนส่งไปยังโรงงานแปรรูปสำหรับอุตสาหกรรมกลางน้ำและปลายน้ำ และ 3) พื้นที่ชายแดนเป็นการพิจารณาประตูการค้า (Gateway) สำคัญสำหรับห่วงโซ่การผลิตในอุตสาหกรรมเป้าหมาย โดยจะประเมินผลศักยภาพในการพัฒนาทางเศรษฐกิจสำหรับการเป็นฐานการผลิตของประเทศไทยใน 3 ข้อเสนอ ได้แก่ 1) การพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกเป้าหมายให้เป็นฐานการผลิตของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน 2) การพัฒนาประตูการค้าสำหรับสินค้านำเข้าเป้าหมาย และ 3) การพัฒนาฐานการผลิตเพื่อส่งออกต่อ

1) การพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกเป้าหมายให้เป็นฐานการผลิตของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ด้านพื้นที่ตอนในในส่วนของการตลาดมีลักษณะที่สอดคล้องกัน โดยจังหวัดที่มีพื้นที่ฐานการผลิตส่วนใหญ่จะมีจำนวนตลาดมากในทำนองเดียวกัน ซึ่งประกอบด้วย นครราชสีมา นครสวรรค์ กาญจนบุรี กำแพงเพชร ซึ่งจะแตกต่างจากแหล่งที่ตั้งของโรงงานในจังหวัดที่มีจำนวนโรงงานมาก ได้แก่ นครราชสีมา ขอนแก่น สุรินทร์ และอุบลราชธานี เพื่อเชื่อมโยงผลการศึกษาในส่วนของการพัฒนาทางเศรษฐกิจกับการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งจะพบว่า ในส่วนของพื้นที่ฐานการผลิตหากพิจารณาจากฐานการผลิตสินค้าเกษตรและนิคมอุตสาหกรรมจะมีพื้นที่กระจายตัวตามที่ได้กล่าวไว้ ประกอบกับการนำข้อมูลพื้นที่ตอนในซึ่งสะท้อนจากจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าหลักๆ ได้แก่ นครสวรรค์ นครราชสีมา พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี กรุงเทพฯ และชลบุรี อย่างไรก็ตาม เพื่อให้สามารถเชื่อมโยงไปยังพื้นที่ชายแดน

ในการศึกษาครั้งนี้จึงเลือกพิจารณาเฉพาะด้านสำคัญของอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพ ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือกรุงเทพ และด่านศุลกากรปาดังเบซาร์ ดังนั้น หากพิจารณาร่วมกันระหว่างพื้นที่ฐานการผลิต พื้นที่ตอนใน และพื้นที่ชายแดน พบว่า ด้านที่สำคัญจะเป็น ด้านในจังหวัดสงขลา ชลบุรี และกรุงเทพมหานคร แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มที่ปรึกษามีได้จำกัดให้ขอบเขตการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเฉพาะในด้านสำคัญดังกล่าว ยังรวมถึงจังหวัดที่เป็นตัวแทนพื้นที่ฐานการผลิต จังหวัดที่เป็นตัวแทนพื้นที่ตอนในร่วมด้วย เพื่อให้เกิดการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมอย่างครอบคลุม

ทั้งนี้ จะเห็นว่าจังหวัดกาญจนบุรีเป็นจังหวัดที่มีความเหมาะสมในการเป็นจุดกระจายสินค้าค่อนข้างมาก เนื่องจากเป็นพื้นที่ฐานการผลิตสำคัญ มีตลาดและโรงงานแปรรูปจำนวนมาก อีกทั้งยังมีด่านพรมแดนที่สำคัญในการพัฒนาการค้ำระหว่างประเทศ โดยจังหวัดกาญจนบุรีมีพื้นที่เพาะปลูกสินค้าเกษตรสำคัญ ได้แก่ อ้อย จำนวน 0.79 ล้านไร่ ผลผลิตรวม 7.7 ล้านตัน มีช่องทางเข้า-ออกตามแนวชายแดน 43 จุด

โดยมีด่านบ้านพุน้ำร้อนเป็นจุดผ่านแดนถาวร ซึ่งมีเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างชายแดนสู่ท่าเรือน้ำลึกที่เมืองทวาย ไม่ไกลจากชายแดนของจังหวัดกาญจนบุรี ทำให้จังหวัดมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการค้าผ่านแดน และเป็นประตูอันมั่นคงได้ พร้อมทั้งภาครัฐมียุทธศาสตร์ส่งเสริมการค้าชายแดนของจังหวัด โดยมีเป้าประสงค์หลักในการพัฒนาและยกระดับการค้าชายแดน ซึ่งมีกลยุทธ์สำคัญ ได้แก่ การพัฒนาและส่งเสริมการค้าชายแดนโดยการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรม และการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ

2) การพัฒนาประตูการค้าสำหรับสินค้านำเข้าเป้าหมาย

สำหรับสินค้านำเข้าเป้าหมายส่วนใหญ่เป็นสินค้าอุตสาหกรรมซึ่งนำมาใช้เป็นปัจจัยการผลิตของภาคการผลิต แนวทางการพัฒนาระบบขนส่งจากประตูการค้ามายังที่ตั้งของโรงงานจะมีส่วนช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการด้านระบบโลจิสติกส์ของหน่วยธุรกิจต่างๆ เนื่องจากเป็นปัจจัยการผลิตของหน่วยธุรกิจในหลายสาขาที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะน้ำมันดิบ ทั้งนี้ พบว่าด่านสะเดามีบทบาทสำคัญในการขนส่งสินค้านำเข้าเป้าหมาย โดยเฉพาะเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ เช่น เดียวกับการนำเข้าไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ ซึ่งมีการนำเข้าผ่านด่านสุโขทัย 10.56

3) การพัฒนาฐานการผลิตเพื่อส่งออกต่อ

การนำเข้าสินค้าเพื่อมาพัฒนาเพิ่มมูลค่าแล้วส่งออกต่อไปยังประเทศที่สามถือเป็นเครื่องมือหนึ่งในการเชื่อมโยงเศรษฐกิจระหว่างประเทศผู้ส่งออก (ฐานการผลิต) ผู้นำเข้า(ฐานการกระจายสินค้า) และประเทศที่สาม (ตลาดผู้บริโภค) ดังนั้น การส่งเสริมเพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกเป้าหมายในหัวข้อที่ผ่านมา ซึ่งสามารถพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าวให้เป็นฐานการผลิตร่วมในอาเซียนจากการใช้ประโยชน์จากระเบียงเศรษฐกิจหรือพรมแดนติดกันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นผ่านทางการสร้างเครือข่ายการผลิตหรือห่วงโซ่มูลค่าร่วมกัน ทั้งในลักษณะระหว่างประเทศที่มีพรมแดนติดกัน หรือในประเทศเดียวกัน ระหว่างพื้นที่ตอนในและพื้นที่ชายแดน การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อส่งออกต่อ (re-export) ถือเป็นอีกหนึ่งแนวทางในการใช้ประโยชน์ร่วมจากการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งจากการสนับสนุนอุตสาหกรรมเป้าหมายการส่งออกในฐานะของฐานการกระจายสินค้า

นัยสำคัญจากการวิเคราะห์ข้อมูลข้างต้น คือ การพัฒนาอุตสาหกรรมเพื่อส่งออกสามารถดำเนินการได้ใน 2 ลักษณะ ได้แก่ 1) การพัฒนาศักยภาพการแข่งขันด้านโลจิสติกส์ให้แก่ผู้ประกอบการที่ได้ดำเนินธุรกิจ ในลักษณะนี้โดยตรง 2) การพัฒนาอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกสินค้าในกลุ่มเดียวกันสูง โดยการใช้ฐานการผลิตจากประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียนหรือประเทศจีนหรือพื้นที่ภายในประเทศที่มีความเหมาะสมและพัฒนาความพร้อมด้านระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งในไทยให้เป็นฐานการกระจายสินค้า โดยการปรับปรุงสินค้าด้วยเทคโนโลยีขั้นสูงเพื่อเพิ่มมูลค่าก่อนจำหน่ายไปยังตลาดประเทศที่สาม ซึ่งสอดคล้องกับแนวโน้มการพัฒนาภาคการผลิตที่เน้นการพัฒนาเทคโนโลยีในการผลิตเพิ่มขึ้นลดการพึ่งพา ด้านต้นทุนแรงงานต่ำ

3.3 แนวโน้มการค้าและการท่องเที่ยวของไทยภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

3.3.1 แนวโน้มการค้าภายหลังการเปิด AEC

การวิเคราะห์แนวโน้มการค้าของไทยภายหลังการเปิด AEC จะพิจารณาจากปัจจัยดังต่อไปนี้

- ปัจจัยที่มีผลต่อปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน ได้แก่ จำนวนประชากร ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) และโครงข่ายถนนข้ามพรมแดน (กล่าวถึงในหัวข้อ 3.1)
- รูปแบบการเติบโตทางการค้า ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ลักษณะ ได้แก่ การเติบโตแบบปกติ (Growth Effect หรือ Incremental Effect) และการเติบโตแบบก้าวกระโดด (Level Effect)

จากปัจจัยทั้งสองส่วน ได้นำมาใช้ปรับค่าพารามิเตอร์จากแบบจำลองเศรษฐกิจที่พัฒนาขึ้นมาโดยธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (ADB) ตามที่กล่าวถึงในหัวข้อ 3.1 ซึ่งสามารถสรุปผลการวิเคราะห์การคาดการณ์ปริมาณการค้าข้ามแดนและผ่านแดน (พิจารณาเฉพาะสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนที่มีมูลค่าสูง 10 ลำดับแรกเท่านั้น) เนื่องจากเพื่อเป็นตัวแทนของสินค้าในการคำนวณอัตราการเติบโตของสินค้าที่จะผ่านด่านพรมแดนทางบกในอนาคต) โดยแบ่งเป็นมูลค่าการส่งออกสินค้าและนำเข้าสินค้า ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 แยกรายประเทศ ดังแสดงในตารางที่ 3.3-1

ตารางที่ 3.3-1 สรุปมูลค่าการส่งออกและนำเข้าสินค้าข้ามแดนและผ่านแดนของประเทศไทย
(เฉพาะสินค้าที่มีมูลค่าสูง 10 ลำดับแรก)

ชายแดน	ปี พ.ศ.	มูลค่าการส่งออก (ล้านบาท)			มูลค่าการนำเข้า (ล้านบาท)		
		สินค้าข้ามแดน	สินค้าผ่านแดน	สินค้าทั้งหมด	สินค้าข้ามแดน	สินค้าผ่านแดน	สินค้าทั้งหมด
ไทย-ลาว	2555	31,321	7,703 ¹ +14,246 ²	53,270	21,391	305 ¹ +5,306 ²	27,002
	2558	45,334	12,413 ¹ +26,277 ²	84,024	28,800	443 ¹ +10,418 ²	39,661
	2563	72,015	21,990 ¹ +45,851 ²	139,856	39,198	658 ¹ +17,215 ²	57,071
ไทย-เมียนมาร์	2555	24,142	6,105 ²	30,247	3,269	2,274 ²	5,543
	2558	30,376	11,262 ²	41,638	4,073	4,465 ²	8,538
	2563	51,634	19,651 ²	71,285	6,235	7,378 ²	13,613
ไทย-กัมพูชา	2555	34,255	-	34,255	4,823	-	4,823
	2558	50,245	-	50,245	6,707	-	6,707
	2563	97,747	-	97,747	13,832	-	13,832
ไทย-มาเลเซีย	2555	339,017	16,489 ³	355,506	126,754	33,478 ³	160,232
	2558	431,043	19,145 ³	450,188	156,434	39,212 ³	195,646
	2563	574,012	23,047 ³	597,059	202,218	47,773 ³	249,991

หมายเหตุ: ¹ สินค้าผ่านแดนเวียดนาม ² สินค้าผ่านแดนจีน ³ สินค้าผ่านแดนสิงคโปร์

ที่มา: คำนวณโดยกลุ่มที่ปรึกษา

จากตารางที่ 3.3-1 เมื่อพิจารณามูลค่าการค้าข้ามแดนและผ่านแดน พบว่า การค้าระหว่างไทย-มาเลเซีย ยังคงมีมูลค่าสูงที่สุด รองลงมาได้แก่ การค้าระหว่างไทย-ลาว และไทย-เมียนมาร์ ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า พบว่า ไทย-ลาว มีการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า (ทั้งการส่งออกและการนำเข้า) สูงที่สุดตลอดระยะเวลาของการศึกษา รองลงมาได้แก่ ไทย-เมียนมาร์ และไทย-กัมพูชา ตามลำดับ ส่วนการค้าระหว่างไทย-มาเลเซีย มีการเพิ่มขึ้นของการค้าระหว่างกันในอนาคตต่ำที่สุด ปัจจัยสำคัญที่ทำให้การค้าระหว่างไทย-ลาว และไทย-เมียนมาร์ มีการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าและจำนวนรถขนส่งมากที่สุด เนื่องมาจากการค้าผ่านแดนไปจีนและเวียดนาม โดยเฉพาะอย่างยิ่งลาว ที่สัดส่วนการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้า และจำนวนรถขนส่งประมาณครึ่งหนึ่งของทั้งหมด มาจากการค้าผ่านแดนไปยังทั้งสองประเทศ แต่ถ้าพิจารณาเพียงการค้าข้ามแดนเพียงอย่างเดียว การค้าระหว่างไทย-กัมพูชาจะมีการเติบโตสูงสุด

3.3.2 แนวโน้มการท่องเที่ยวภายหลังการเปิด AEC

จากการคาดการณ์ขององค์การการท่องเที่ยวโลก หรือ World Tourism Organization (UNWTO) ถึงโอกาสและความท้าทายของการท่องเที่ยวโลกที่เกี่ยวข้องกับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่จะเกิดขึ้นในอนาคตสามารถสรุปได้ คือ

- ประการที่หนึ่ง การท่องเที่ยวจะเป็นเครื่องมือที่ทรงอำนาจในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม รวมถึงลดความยากจนในหลายประเทศจากการสร้างงาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และรายได้จากการส่งออก
- ประการที่สอง บทบาทของการท่องเที่ยวจะเปลี่ยนไปเนื่องจากการกำหนดเป้าหมายเพื่อก้าวไปสู่ศักยภาพนี้จำเป็นต้องสร้างและยกระดับการรับรู้ และทำให้การท่องเที่ยวเป็นเรื่องสำคัญในวาระทางการเมือง
- ประการที่สาม ความยั่งยืนทางสังคมเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมในภูมิภาคจะมีความสำคัญมากขึ้นสำหรับการท่องเที่ยว โดยเน้นเรื่องการพึ่งพาพลังงาน การปรับตัวและบรรเทาผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ เศรษฐกิจสีเขียว การจัดการพื้นที่แออัด และการบริหารความเสี่ยง
- ประการที่สี่ ความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงง่ายเนื่องจากมีประสบการณ์มากขึ้น มีความต้องการสูงขึ้น รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงทางประชากรศาสตร์ ได้แก่ ปัจจัยเกี่ยวกับอายุ การย้ายถิ่นและความหลากหลายของโครงสร้างครอบครัว การเปลี่ยนแปลงค่านิยม และวิถีชีวิตจากเศรษฐกิจเชิงบริการสู่เศรษฐกิจเชิงประสบการณ์
- ประการที่ห้า การแข่งขันที่เพิ่มขึ้นในแง่ของการสร้างสภาพแวดล้อมทางธุรกิจที่เหมาะสม เช่น นวัตกรรม ความหลากหลายของสินค้า ตลาดและกลุ่มลูกค้า การพัฒนาผลิตภัณฑ์ การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศ การตลาดและการส่งเสริมสินค้า การวิจัย การประเมินผล การพัฒนาทรัพยากรบุคคล คุณภาพ เป็นต้น

เมื่อพิจารณาถึงโอกาสทางการท่องเที่ยวของประเทศไทย พบว่าการขนส่งของประเทศไทยในทุกรูปแบบของการขนส่ง ได้แก่ ทางบก คือ ทางถนน และรถไฟ ทางน้ำ ได้แก่ ทางทะเล และทางอากาศ ได้แก่ ทางเครื่องบิน มีศักยภาพที่สามารถรองรับจำนวนนักท่องเที่ยวตลอดจนการขยายตัวของนักท่องเที่ยวในอนาคต และภายใต้ความร่วมมือของการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในอินโดจีนที่มีความเชื่อมต่อกันภายใต้

บริบทของ AEC ส่งผลทำให้การท่องเที่ยวมีมิติและความหลากหลายทางสินค้าและบริการ ตลอดจนวัฒนธรรม ประเพณี และสถานที่ท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น และการส่งเสริมของภาครัฐที่เล็งเห็นถึงความสำคัญของการพัฒนาการท่องเที่ยว โดยเฉพาะอย่างยิ่งในหน่วยงานของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และสมาคมโรงแรม ตลอดจน สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ตลอดจนภาคเอกชน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องที่ร่วมมือในการพัฒนาการท่องเที่ยวในองค์กรรวม โอกาสดังกล่าวส่งผลทำให้จุดแข็งของการท่องเที่ยวของประเทศไทย มีความสามารถในการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันกับประเทศในภูมิภาคอาเซียนได้

แต่เมื่อพิจารณาถึงบริบททางด้านจุดอ่อนและอุปสรรคของการท่องเที่ยวของไทย พบว่า จุดอ่อนที่สำคัญคือการขาดการวางแผนพัฒนาสินค้าและการท่องเที่ยวในระยะยาวอย่างเป็นระบบ ปัญหาการควบคุมคุณภาพการท่องเที่ยว เช่น การคัดกรองนักท่องเที่ยว ปัญหาการหลอกลวงนักท่องเที่ยว ปัญหาการติดตามกำกับและร่วมพัฒนาการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ เป็นต้น จุดอ่อนดังกล่าวส่งผลทำให้การท่องเที่ยวของประเทศไทยมีการพัฒนาไม่ต่อเนื่องในระยะยาว ตลอดจนไม่สามารถที่จะพัฒนาและใช้ทรัพยากรการท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพในระยะสั้น ส่งผลทำให้ภาพรวมในระยะยาวของการท่องเที่ยวไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ในขณะที่อุปสรรคที่สำคัญที่ทำให้การส่งเสริมการท่องเที่ยวไม่สามารถเห็นผลได้ในระยะยาว คือ การแข่งขันกับประเทศในภูมิภาค เช่น ประเทศมาเลเซีย สิงคโปร์ และเวียดนาม ที่มีการพัฒนารูปแบบการท่องเที่ยวอย่างเป็นระบบ ปัญหาเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวส่งผลทำให้การท่องเที่ยวไม่เติบโตเท่าที่ควรจะเป็น ปัญหาการเมืองและปัญหาของอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราระหว่างประเทศของประเทศไทยที่แข็งค่าขึ้นปัจจัยดังกล่าวส่งผลกระทบต่อโอกาสในการตัดสินใจมาท่องเที่ยวในประเทศไทยในฐานะที่เป็นปัจจัยเสี่ยง

สำหรับการพยากรณ์จำนวนการเดินทางเข้าออกผ่านด่านของประเทศไทยในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 เป็นการพยากรณ์บนพื้นฐานของสถิติการเดินทางเข้าและออกของประเทศไทย ปี พ.ศ. 2555 เป็นปีฐาน โดยคำนวณจากสถิติการเดินทางการท่องเที่ยว ซึ่งได้พิจารณาผลกระทบของแนวโน้ม (Trend) และผลกระทบของวัฏจักรของสถิติ (Seasonal) ซึ่งการพยากรณ์ดังกล่าวอยู่บนพื้นฐานของภาพรวมเศรษฐกิจไทยและสถิติการเดินทางการท่องเที่ยวย้อนหลังของประเทศไทยเป็นหลัก ดังนั้นการพยากรณ์ดังกล่าวจะไม่รวมถึงความผันผวนของวัฏจักร (Cyclical Fluctuation) หรือความผันผวนที่ผิดปกติ (Irregular Fluctuation) เช่น ผลกระทบของการลดลงของการเดินทางจากปัญหาการชุมนุมทางการเมือง หรือความรุนแรงทางการเมืองที่เกิดขึ้น ปัญหาภัยพิบัติทางธรรมชาติที่เกิดขึ้นและไม่สามารถควบคุมความปลอดภัยในการเดินทางและการท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวได้ ปัญหาภาวะวิกฤติเศรษฐกิจในประเทศต่าง ๆ ของนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางมายังประเทศไทย

ผลการคาดการณ์ปริมาณนักท่องเที่ยวต่างชาติภายหลังการเปิด AEC ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 สามารถสรุปได้ดังแสดงในตารางที่ 3.3-2

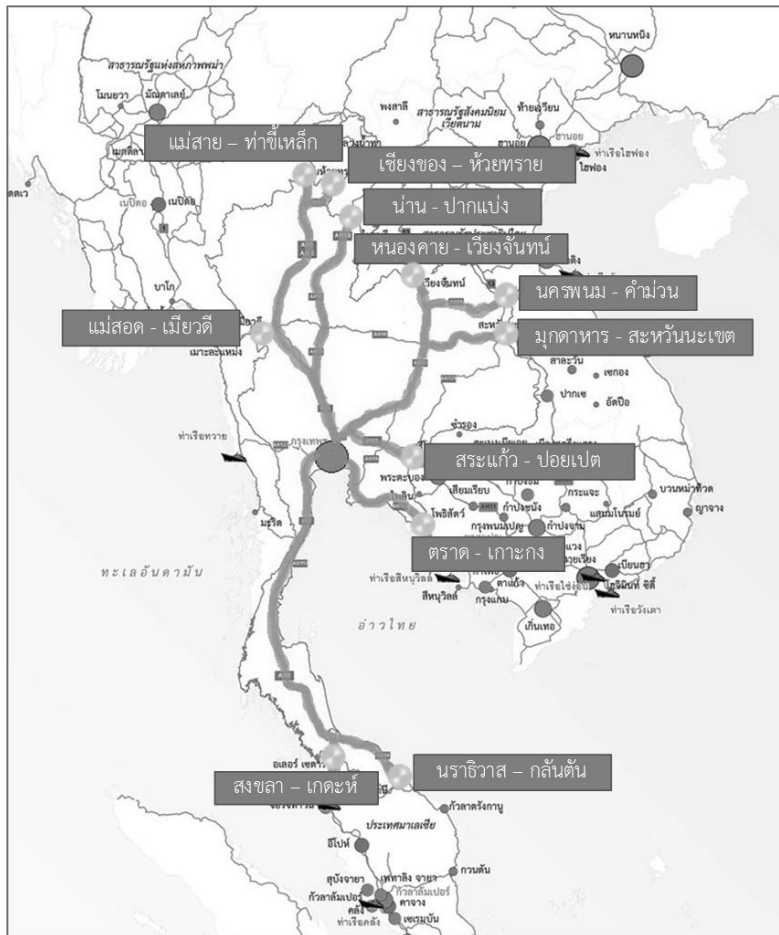
**ตารางที่ 3.3-2 ผลการคาดการณ์สถิติการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังการเปิด AEC
ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 จำแนกตามประเภทการเดินทางและสัญชาติ**

ประเภทการเดินทาง	การคาดการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังเปิด AEC ปี พ.ศ. 2558				
	คนต่างชาติ (คน)			คนไทย (คน)	รวมทั้งหมด (คน)
	AEC+จีน	Non-AEC	รวมต่างชาติ		
การเดินทางทางอากาศ	6,802,175	20,212,470	27,014,645	6,354,572	33,369,219
การเดินทางผ่านชายแดน	7,409,914	1,174,437	8,584,351	6,324,112	14,908,465
รวมทั้งหมด	14,212,089	21,386,907	35,598,996	12,678,684	48,277,684
ประเภทการเดินทาง	การคาดการณ์การเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติหลังเปิด AEC ปี พ.ศ. 2563				
	คนต่างชาติ (คน)			คนไทย (คน)	รวมทั้งหมด (คน)
	AEC+จีน	Non-AEC	รวมต่างชาติ		
การเดินทางทางอากาศ	8,949,302	26,592,598	35,541,900	8,379,347	43,921,250
การเดินทางผ่านชายแดน	9,731,753	1,542,438	11,274,191	8,304,689	19,578,883
รวมทั้งหมด	18,681,055	28,135,036	46,816,091	16,684,036	63,500,133

ที่มา: วิเคราะห์จากข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและทอท. โดยกลุ่มที่ปรึกษา

3.4 แนวโน้มเส้นทางขนส่งในอนาคตภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลของการเปิดใช้สะพานมิตรภาพของประเทศไทยในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา ถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญ (turning point) ที่ทำให้มูลค่าการค้าชายแดนเติบโตขึ้นอย่างก้าวกระโดด เช่นจากมูลค่าการค้าของด่านหนองคาย ประมาณ 3,600 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2536 (ก่อนเปิดสะพาน) เพิ่มขึ้นมาเป็น 66,000 ล้านบาทในปี พ.ศ. 2555 เป็นต้น ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเติบโตสูงขึ้นอีกมากในอนาคต โดยมูลค่าการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นนี้เกิดจากการค้าชายแดนระหว่างเมืองคู่แฝด (Twin City) ที่อยู่ติดกัน โดยมีการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้าระหว่างกัน ซึ่งประชาชนที่เป็นผู้บริโภคสินค้าหลักจะอยู่อาศัยในพื้นที่ที่ห่างจากด่านพรมแดนไม่มากนัก (ไม่เกิน 100 กิโลเมตร) อาทิ หนองคาย-เวียงจันทน์ หรือ แม่สอด-เมียวดี ดังแสดงในรูปที่ 3.4-1



ที่มา: กลุ่มที่ปรึกษา

รูปที่ 3.4-1 การค้าขายแดนในลักษณะเมืองคู่แฝด (Twin City Concept)

อย่างไรก็ตาม ผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. 2558 จะถือเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญอีกครั้งหนึ่งที่จะเปลี่ยนโฉมหน้าของการค้าระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งไม่ได้เกิดขึ้นเพียงเฉพาะพื้นที่ที่เป็นเมืองคู่แฝดระหว่างกันอีกต่อไป แต่จะมีการเชื่อมโยงข้ามพื้นที่ระหว่างกันภายในภูมิภาคเสมือนหนึ่งเป็นประเทศเดียวกัน คือ ประเทศอาเซียน เนื่องจากภายใต้แนวคิดประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) นั้นมีเป้าหมายในการรวมกลุ่มสมาชิกอาเซียนให้เป็นหนึ่งเดียวทางเศรษฐกิจ และได้กำหนดให้ประเทศสมาชิกอาเซียนกำหนดเส้นทางถนนเพื่อใช้เชื่อมโยงระหว่างกัน ซึ่งเรียกว่าเส้นทางขนส่งผ่านแดน (Transit Transport Route: TTR) ดังแสดงในรูปที่ 3.4-2 โดยในส่วนของประเทศไทยกำหนดเส้นทางขนส่งผ่านแดนคิดเป็นระยะทางทั้งหมด 4,477 กิโลเมตร



ที่มา: ERIA Study Team (October 2010) ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015, Final Report

รูปที่ 3.4-2 เส้นทางขนส่งผ่านแดน (TTR) ของประเทศสมาชิกอาเซียนที่จะมีการเชื่อมโยงกัน

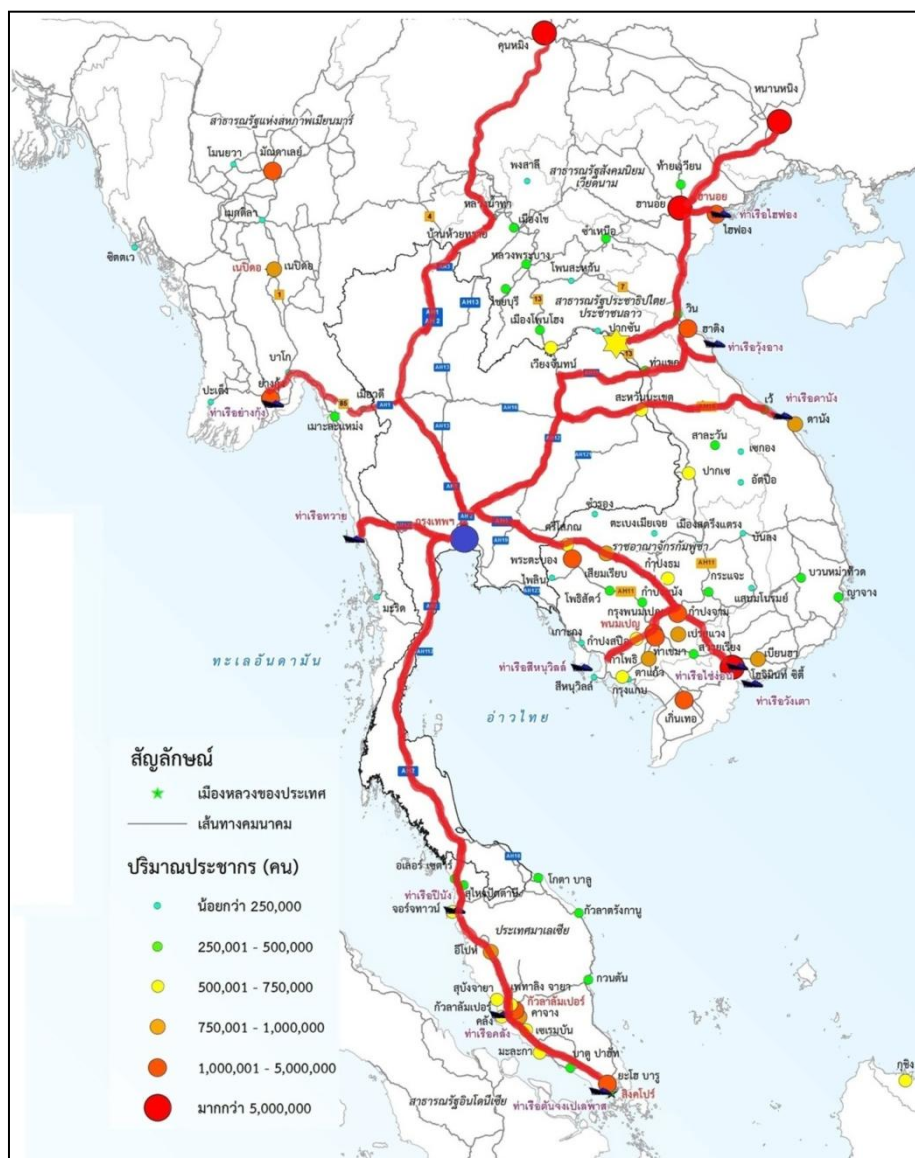
หากสามารถพัฒนาเส้นทางขนส่งผ่านแดนเหล่านี้ให้มีคุณภาพมาตรฐานระดับสากล และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งสินค้าระหว่างกันได้อย่างมีประสิทธิภาพ จะเป็นยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่จะทำให้การขนส่งสินค้าของอาเซียนสามารถเชื่อมโยงกับจีนตะวันตก (Western China)² อย่างสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น ซึ่งประเทศจีนนั้นเป็นที่ทราบกันดีว่ามีจำนวนประชากรมากที่สุดในโลกและมีขนาดเศรษฐกิจใหญ่เป็นอันดับที่สองของโลก รองจากประเทศสหรัฐอเมริกา

รัฐบาลจีนเองมีนโยบายสนับสนุนการพัฒนาจีนตะวันตกให้มีขนาดเศรษฐกิจสูงขึ้นทัดเทียมกับจีนตะวันออกที่เป็นศูนย์กลางการพัฒนาของประเทศในทุกด้าน โดยต้องการอาศัยการค้าและการลงทุนกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดความตื่นตัวทางเศรษฐกิจ โดยได้พัฒนามณฑลกว่างซี (เมืองเอก คือ นครหนานหนิง) เป็นประตูการค้าหลักที่เชื่อมโยงจีนตะวันตกออกสู่ทะเล ขณะที่มณฑลอื่นๆ ของจีนตะวันตกจะทำการเชื่อมโยง

² จีนตะวันตก ประกอบด้วย 6 มณฑล 1 มหานคร และ 5 เขตปกครองตนเอง หรือเรียกโดยรวมได้ว่า 12 มณฑลจีนตะวันตก มีพื้นที่กว้างใหญ่มาก คิดเป็นพื้นที่ร้อยละ 71.5 ของพื้นที่ทั้งหมดของจีน มีประชากรรวมกันทั้งสิ้นประมาณ 370 ล้านคน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 28 ของประชากรทั้งประเทศ และมีผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) คิดเป็นร้อยละ 18.3 ของทั้งประเทศจีน

ทางถนน อาทิ มณฑลหยุนหนาน (เมืองเอก คือ นครคุนหมิง) มณฑลเสฉวน (เมืองเอก คือ นครเฉิงตู) เป็นต้น แต่มณฑลที่นับว่ามีอิทธิพลต่ออาเซียน ได้แก่ มณฑลกวางซีและมณฑลหยุนหนาน เนื่องจากมีระยะทางใกล้กับอาเซียนมากกว่ามณฑลที่เหลือ โดยเฉพาะอย่างยิ่งมณฑลหยุนหนานนั้นอยู่ภายใต้ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) ด้วย

นอกจากนโยบายของประเทศจีนที่กล่าวมาข้างต้น เมื่อพิจารณาตำแหน่งของฐานการผลิตในอาเซียน (ASEAN Production Base) หรือเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ (Economic Node) ร่วมด้วย จะช่วยให้สามารถกำหนดเส้นทางและแนวโน้มของจุดปลายทางการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวที่มีศักยภาพที่สามารถเชื่อมโยงจากประเทศไทยในอนาคต ดังแสดงในรูปที่ 3.4-3



รูปที่ 3.4-3 เส้นทางขนส่งที่มีศักยภาพในอนาคตเมื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
ระหว่างกรุงเทพฯ ไปยังประตูการค้าชายแดนที่สำคัญ

โดยสามารถสรุปแนวโน้มการขนส่งของไทยไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้ดังต่อไปนี้

แนวโน้มการขนส่งผ่านประเทศเมียนมาร์

แม้ว่าเมียนมาร์เป็นประเทศแรกที่เชื่อมต่อกับประเทศอินเดียโดยถนนสาย AH-1 เชื่อมต่อไปไกลถึงเมืองตามู ซึ่งเป็นเมืองชายแดนที่ติดกับพรมแดนเมียนมาร์-อินเดีย แต่เนื่องด้วยสภาพภูมิประเทศของเมียนมาร์ที่เป็นภูเขาสูงจำนวนมาก และมีพื้นที่กว้างใหญ่ รวมทั้งพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศเป็นพื้นที่เกษตรกรรม ทำให้คาดว่าภายในปี พ.ศ. 2563 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับเมียนมาร์จะอาศัยเส้นทาง AH-1 ผ่านบริเวณด่านชายแดน แม่สอด/เมียวดี เพื่อขนส่งสินค้าไปทางเมืองมะละแหม่งและนครย่างกุ้งเป็นหลักก่อน โดยมีการค้าชายแดนบริเวณด่านชายแดนแม่สาย/ท่าขี้เหล็กเป็นการค้าในลักษณะเมืองคู่แฝดต่อไป

แนวโน้มการขนส่งผ่านประเทศลาว

ประเทศลาวจะเป็นห่วงโซ่ที่สำคัญในการเชื่อมเส้นทางการค้าระหว่างไทยกับจีน เนื่องจากประเทศไทยสามารถขนส่งสินค้าผ่านลาวไปยังนครคุนหมิง มณฑลยูนหนาน โดยใช้ทางหลวง AH-3 ในไทยและถนน R3A ในประเทศลาว ผ่านทางด่านชายแดนเชียงของ/ห้วยทรายบริเวณสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 และอีกเส้นทางหนึ่งคือ ใช้ทางหลวง AH-16 ในไทยผ่านด่านพรมแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต และผ่านถนน R9 ในประเทศลาว เพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือดานังของเวียดนาม หรือใช้ทางหลวง AH-15 ในไทยผ่านด่านพรมแดนนครพนม-คำม่วน และผ่านถนน R12 ในประเทศลาวเพื่อเชื่อมต่อไปยังเมืองวินห์ และกรุงฮานอยของประเทศเวียดนาม (ซึ่งมีท่าเรือไฮฟองเป็นท่าเรือที่มีศักยภาพอีกแห่งหนึ่ง) ก่อนจะขนส่งต่อไปยังนครหนานหนิง มณฑลกวางซีของประเทศจีนต่อไป

แนวโน้มการขนส่งผ่านประเทศเวียดนาม

ด้วยลักษณะทางภูมิศาสตร์ของประเทศเวียดนามที่ประเทศวางตัวเป็นแนวยาวตามแนวเหนือใต้ และมีชายฝั่งทะเลที่ยาว ทำให้มีความเหมาะสมที่จะพัฒนาท่าเรือของตนเองให้เป็นท่าเรือขนาดใหญ่เพื่อขนส่งสินค้าไปยังทวีปอเมริกาโดยที่มีระยะทางขนส่งสั้นกว่าประเทศสิงคโปร์ ตามแนวคิดของการขนส่งทางทะเลระยะสั้น (Short Sea Shipping) โดยผ่านเส้นทาง AH-1 จากด่านชายแดน อรัญประเทศ/ปอยเปต ของประเทศไทย ผ่านกัมพูชาไปยังท่าเรือวังเตาของเวียดนาม ซึ่งเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ของเวียดนามตอนใต้ นอกจากนี้ประเทศไทยยังสามารถใช้ทางหลวง AH-15 และ AH-16 ผ่านประเทศลาวไปยังประเทศเวียดนามได้อีกด้วย

แนวโน้มการขนส่งผ่านประเทศกัมพูชา

เนื่องจากค่าจ้างแรงงานในประเทศกัมพูชายังมีอัตราที่ค่อนข้างต่ำ เมื่อเปรียบเทียบกับแรงงานในประเทศไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ ดังนั้นจึงเริ่มมีอุตสาหกรรมที่ใช้แรงงานเข้มข้นในประเทศไทย มาเลเซีย และสิงคโปร์ เริ่มย้ายฐานการผลิตสินค้าไปยังประเทศกัมพูชา ดังนั้นต่อไปในอนาคตจะมีการขนส่งวัตถุดิบจากประเทศเหล่านี้ไปยังประเทศกัมพูชามากขึ้น นอกจากนี้ การที่กัมพูชาเป็นอีกประเทศหนึ่งที่สามารถเชื่อมต่อประเทศไทยกับประเทศเวียดนามตอนใต้โดยผ่านเส้นทาง AH-1 จากบริเวณด่านชายแดนอรัญประเทศ/ปอยเปต

ผ่านกรุงเทพมหานครไปยังด่านชายแดน Bavet/Moc Bai ระหว่างกัมพูชากับเวียดนาม และสามารถขนส่งต่อไปยังท่าเรือวังเตา ในนครโฮจิมินห์ได้อีกด้วย จึงยิ่งเพิ่มผลสำคัญของการขนส่งผ่านประเทศกัมพูชาให้มากขึ้นในอนาคต

แนวโน้มการขนส่งผ่านประเทศมาเลเซีย

ประเทศมาเลเซียมีพื้นฐานทางเศรษฐกิจใกล้เคียงกับประเทศไทย มีแรงงานที่มีทักษะสูงจำนวนมาก สามารถผลิตสินค้าเทคโนโลยีสูงได้ใกล้เคียงกัน ดังนั้นจึงมีการลงทุนนิคมอุตสาหกรรมตามเมืองใหญ่ต่าง ๆ และให้ความสำคัญกับการค้าขายบริเวณชายแดนกับประเทศไทย รวมทั้งมีข้อได้เปรียบในเรื่องที่ตั้งของประเทศที่อยู่ใกล้เส้นทางเดินเรือหลักของโลก จึงมีการพัฒนาท่าเรือให้ได้มาตรฐานระดับโลกอยู่ตลอดเวลาเพื่อแข่งขันกับประเทศสิงคโปร์ ประกอบกับประชาชนชาวมาเลเซียมีรายได้เฉลี่ยต่อหัวสูงเป็นอันดับสามของอาเซียนรองจากประเทศสิงคโปร์และบรูไน ทำให้มีกำลังซื้อสูง จึงมีการนำเข้าและส่งออกสินค้าที่มีลักษณะใกล้เคียงกันระหว่างกันตามแนวชายแดนคิดเป็นมูลค่าที่สูงมาก

แต่จากการที่รัฐบาลมาเลเซียกำหนดนโยบายที่ทำให้ต้นทุนการส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือในมาเลเซียถูกกว่าการส่งออกผ่านท่าเรือสงขลาของไทย ทำให้ผู้ประกอบการของไทยมีการขนส่งสินค้า ออกไปยังประเทศมาเลเซียเป็นจำนวนมากเพื่อขนถ่ายสินค้าไปยังท่าเรือปีนัง ท่าเรือคลังและท่าเรือตันหยงปีราปัส ซึ่งคาดว่าปัญหานี้จะยังคงมีอยู่ไปอีกระยะหนึ่ง เนื่องจากเป็นปัญหาเรื้อรังที่อาศัยช่องว่างทางกฎหมาย จนเมื่อสามารถแก้ปัญหาเรื่องการจดทะเบียนรถสองป้ายนี้ได้ จึงจะทำให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนประเทศมาเลเซีย ไปยังประเทศสิงคโปร์จะเกิดขึ้นจริงในอนาคต

3.5 ปริมาณการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารผ่านประตูการค้าหลักและโครงข่ายเส้นทางการขนส่งหลักในอนาคต ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

3.5.1 ปริมาณรถบรรทุกที่ประตูการค้าหลักในอนาคต

ในส่วนนี้จะประมาณการปริมาณการขนส่งในแต่ละประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทย โดยแยกออกตามประตูการขนส่งที่สำคัญ คือ ด้านพรมแดนหรือด่านศุลกากรจำนวน 9 แห่ง โดยปริมาณการขนส่งจะแสดงในรูปแบบของจำนวนรถบรรทุก (คันต่อปี) ซึ่งใช้สถิติจำนวนรถบรรทุกที่ผ่านด่านพรมแดนแต่ละแห่งจริงในปี พ.ศ. 2555 เป็นปีฐาน จากนั้นคาดการณ์ในอนาคตโดยใช้อัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้าที่ได้จากแบบจำลองเศรษฐกิจ ทั้งนี้ผลการคาดการณ์มูลค่าการค้าดังกล่าว ได้พิจารณามูลค่าการค้าที่เกิดจากการค้าข้ามแดน (cross border trade) ระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกัน และการค้าผ่านแดน (transit trade) จากประเทศไทย ไปยังประเทศเวียดนามและจีนตอนใต้แล้ว โดยมีรายละเอียดแสดงดังตารางที่ 3.5-1

ตารางที่ 3.5-1 ปริมาณรถบรรทุกขนส่งสินค้าผ่านจุดผ่านแดนที่สำคัญในปี พ.ศ. 2555 2558 และ 2563

หน่วย : คันต่อปี

พรมแดน	จุดผ่านแดน	พ.ศ. 2555			พ.ศ. 2558			พ.ศ. 2563		
		ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม	ขาเข้า	ขาออก	รวม
ไทย-ลาว	เชียงของ	19,726	20,557	40,283	37,487	55,876	93,363	94,661	111,466	206,127
	หนองคาย	98,085	104,430	202,515	139,834	159,747	299,581	198,722	239,067	437,789
	มุกดาหาร	35,466	39,409	74,875	50,562	60,284	110,846	71,855	90,217	162,072
	นครพนม	4,518	13,285	17,803	9,512	30,010	39,522	13,517	44,911	58,428
รวม ไทย-ลาว		157,795	177,681	335,476	237,395	305,917	543,312	378,755	485,661	864,416
ไทย-เมียนมาร์	แม่สาย	13,810	13,817	27,627	19,332	18,488	37,820	26,902	24,549	51,451
	แม่สอด	874*	18,549	19,423	20,592	25,168	26,042	35,187	43,006	43,880
รวม ไทย-เมียนมาร์		14,684	32,366	47,050	39,924	43,656	83,580	62,089	67,555	129,644
ไทย-กัมพูชา	อรัญประเทศ	56,059	57,210	113,269	79,706	86,564	166,270	164,380	168,402	332,782
รวม ไทย-กัมพูชา		56,059	57,210	113,269	79,706	86,564	166,270	164,380	168,402	332,782
ไทย-มาเลเซีย	สะเตาะ	166,255	172,871	339,126	204,524	221,266	425,790	261,334	293,453	554,787
	ปาดังเบซาร์	20,107	121,907	142,014	24,735	156,035	180,770	31,606	206,940	238,546
รวม ไทย-มาเลเซีย		186,362	294,778	481,140	229,259	377,301	606,560	292,940	500,393	793,333

หมายเหตุ: *ศุลกากรแม่สอดทำการเก็บสถิติรถบรรทุกขาออกสมบูรณ์ ส่วนขาเข้าเก็บข้อมูลไม่สมบูรณ์

ที่มา: ข้อมูลจากกรมศุลกากรและวิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

จากการคาดการณ์ข้างต้นพบว่าในปี พ.ศ. 2558 จุดผ่านแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย จะยังคงเป็นด้านที่มีปริมาณการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากที่สุด คือ ประมาณ 607,000 คันต่อปี รองลงมาจะเป็น จุดผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว ซึ่งคาดว่าจะมีปริมาณรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกรวมกันประมาณ 543,000 คันต่อปี โดยด่านสะเตาะจะเป็นด้านที่มีศักยภาพในการรองรับปริมาณการค้ามากที่สุดและสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศมากที่สุด

ขณะที่ในปี พ.ศ. 2563 จะพบว่า จุดผ่านแดนระหว่างไทย-ลาว จะกลายเป็นด้านที่มีปริมาณการขนส่งด้วยรถบรรทุกมากที่สุดแทนที่จุดผ่านแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย โดยจะมีปริมาณรถบรรทุกที่ขนส่งสินค้าทั้งนำเข้าและส่งออกรวมกันประมาณ 864,000 คัน ส่วนจุดผ่านแดนระหว่างไทย-มาเลเซีย จะมีปริมาณการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกประมาณ 793,000 คัน

ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลรายด่านในปี พ.ศ. 2563 พบว่า ด่านสะเตาะยังคงเป็นด้านที่มีปริมาณรถบรรทุกผ่านมากที่สุด รองลงมา คือ ด่านหนองคาย เนื่องจากยังมีการขนส่งสินค้าเข้าและออกระหว่างนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว กับพื้นที่พรมแดนของประเทศไทย รองลงมาคือ ด่านอรัญประเทศ ด่านปาดังเบซาร์ และด่านเชียงของ ตามลำดับ

3.5.2 ปริมาณคนเดินทางผ่านประตูการค้าหลักในอนาคต

สำหรับการคาดการณ์ปริมาณคนเดินทางผ่านประตูการค้าหลักในอนาคต จะพิจารณาจากผลการคาดการณ์ปริมาณคนเดินทางผ่านจุดตรวจคนเข้าเมืองต่าง ๆ ที่ได้คาดการณ์ไว้ในปีอนาคต คือ พ.ศ. 2558 และ 2563 ปริมาณการเดินทางของคนจะแสดงในรูปแบบของจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคล (คันต่อปี) ซึ่งจะคาดการณ์เป็นจำนวนคนเดินทางก่อน แล้วจึงใช้ค่าเฉลี่ยจำนวนผู้โดยสารต่อคันมาแปลงเป็นจำนวนรถส่วนบุคคลในภายหลัง ซึ่งจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่นำมาใช้จะเป็นสถิติรถส่วนบุคคลที่ผ่านด่านพรมแดนแต่ละแห่งจริงในปี พ.ศ. 2555 เป็นปีฐาน โดยให้จำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยต่อคันมีค่าคงที่ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2555 จนถึงปี พ.ศ. 2563 ผลการคาดการณ์ปริมาณคนผ่านด่านและปริมาณยานพาหนะที่ผ่านด่านพรมแดนแต่ละแห่งจะแสดงในตารางที่ 3.5-2 และตารางที่ 3.5-3

ตารางที่ 3.5-2 ปริมาณการเดินทางรวมขาเข้าและขาออกผ่านจุดพรมแดนหลักรองรับ AEC ในปี พ.ศ. 2554 2558 และ 2563

พรมแดน	หน่วยงาน	จำนวนผู้ผ่านเข้าออกด่าน								
		ปี พ.ศ. 2555			ปี พ.ศ. 2558			ปี พ.ศ. 2563		
		เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม	เข้า	ออก	รวม
ไทย-ลาว	จุดตรวจคนเข้าเมือง อำเภอเชียงของ	178,113	227,440	405,553	261,835	334,349	596,184	350,395	447,434	797,828
	จุดตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดหนองคาย	2,644,494	2,673,804	5,318,298	3,636,293	3,676,595	7,312,888	5,139,949	5,182,877	10,322,826
	จุดตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดมุกดาหาร	1,325,709	1,355,971	2,681,680	1,783,136	1,823,839	3,606,975	2,475,394	2,531,900	5,007,295
	จุดตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดนครพนม	268,894	247,038	515,932	362,347	332,895	695,243	484,903	445,489	930,392
รวมจุดตรวจคนเข้าเมือง ไทย-ลาว (คนต่อปี)		4,417,210	4,504,253	8,921,463	6,043,611	6,167,679	12,211,290	8,450,641	8,607,700	17,058,341
ไทย-เมียนมาร์	จุดตรวจคนเข้าเมือง อำเภอแม่สาย	2,060,311	2,048,534	4,108,845	2,776,367	2,760,496	5,536,863	3,715,405	3,694,167	7,409,572
	จุดตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดตาก	581,967	551,068	1,133,035	765,312	724,678	1,489,990	1,024,160	969,783	1,993,942
รวมจุดตรวจคนเข้าเมือง ไทย-เมียนมาร์ (คนต่อปี)		2,642,278	2,599,602	5,241,880	3,541,678	3,485,175	7,026,853	4,739,564	4,663,950	9,403,514
ไทย-กัมพูชา	จุดตรวจคนเข้าเมือง จังหวัดสระแก้ว	7,066,770	6,919,633	13,986,403	8,180,670	8,010,340	16,191,010	9,953,035	9,745,804	19,698,839
รวมจุดตรวจคนเข้าเมือง ไทย-กัมพูชา (คนต่อปี)		7,066,770	6,919,633	13,986,403	8,180,670	8,010,340	16,191,010	9,953,035	9,745,804	19,698,839
ไทย-มาเลเซีย	จุดตรวจคนเข้าเมือง อำเภอสะเตาะ	2,170,225	2,151,684	4,321,909	2,698,390	2,676,584	5,374,974	3,643,234	3,614,788	7,258,022
	จุดตรวจคนเข้าเมือง ปาดังเบซาร์	433,708	447,411	881,119	610,873	599,890	1,210,763	817,486	802,788	1,620,274
รวมจุดตรวจคนเข้าเมือง ไทย-มาเลเซีย (คนต่อปี)		2,603,933	2,599,095	5,203,028	3,309,263	3,276,474	6,585,737	4,460,720	4,417,575	8,878,296
รวมเฉพาะด่านตรวจคนเข้าเมืองที่สำคัญในการศึกษา		16,730,191	16,622,583	33,352,774	21,075,222	20,939,667	42,014,890	27,603,961	27,435,029	55,038,990

ที่มา: ข้อมูลจาก สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองและวิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

ตารางที่ 3.5-3 การคาดการณ์ปริมาณรถโดยสารและรถส่วนบุคคลผ่านด่านพรมแดนที่มีศักยภาพรองรับ AEC ปี พ.ศ. 2555, 2558 และ 2563

พรมแดน	ด่านพรมแดน	การคาดการณ์ปริมาณรถโดยสารและรถส่วนบุคคลผ่านด่านพรมแดนที่มีศักยภาพรองรับ AEC					
		พ.ศ. 2555		พ.ศ. 2558		พ.ศ. 2563	
		รถส่วนบุคคล (คัน)	รถโดยสาร (คัน)	รถส่วนบุคคล (คัน)	รถโดยสาร (คัน)	รถส่วนบุคคล (คัน)	รถโดยสาร (คัน)
ไทย-ลาว	เชียงของ	2,341	9	78,472	5,707	103,041	7,494
	หนองคาย	738,255	7,800	1,037,195	11,100	1,323,753	14,576
	มุกดาหาร	239,206	10,793	340,419	15,360	447,002	20,169
	นครพนม	49,719	5,085	77,832	7,960	102,201	10,453
	รวม ไทย-ลาว	1,029,521	23,687	1,533,917	40,127	1,975,996	52,691
ไทย-เมียนมาร์	แม่สาย	458,758	24,145	868,324	45,701	1,140,137	60,007
	แม่สอด	54,213	0	77,698	3,885	102,042	5,102
	รวม ไทย-เมียนมาร์	512,971	24,145	946,023	49,586	1,242,179	65,109
ไทย-กัมพูชา	อรัญประเทศ	246,815	0	382,860	34,318	502,731	45,063
	รวม ไทย-กัมพูชา	246,815	0	382,860	34,318	502,731	45,063
ไทย-มาเลเซีย	สะเดา	365,974	40,926	520,825	58,243	752,282	84,126
	ปาดังเบซาร์	41,197	1,518	58,628	2,160	76,985	2,837
	รวม ไทย-มาเลเซีย	407,171	42,444	579,453	60,403	829,266	86,963
รวมเฉพาะด่านที่สำคัญในการศึกษานี้		2,196,478	90,276	3,442,253	184,434	4,550,173	249,826

ที่มา: ข้อมูลจากกรมศุลกากร และวิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

3.5.3 ปริมาณการขนส่งสินค้าและคนเดินทางบนเส้นทางสายหลักในอนาคต

การเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ทำให้เกิดการขนส่งโดยเสรี มีการเคลื่อนย้ายสินค้าและเดินทางท่องเที่ยวหรือทำงานผ่านเข้าออกประเทศไทยตามประตูการค้าต่าง ๆ ได้แก่ ด่านพรมแดนทางบก ท่าอากาศยาน และท่าเรือ ซึ่งจำนวนรถบรรทุกสินค้าและรถยนต์ส่วนบุคคลที่มาจากประเทศเพื่อนบ้าน คาดว่ามีบางส่วนที่จะเดินทางเข้ามายังพื้นที่ตอนในของประเทศไทย ซึ่งกลุ่มที่ปรึกษาได้พิจารณาปริมาณจราจรบนเส้นทางสายหลักด้วย ผลการวิเคราะห์แสดงในตารางที่ 3.5-4 ซึ่งพบว่า รถบรรทุกและรถยนต์ส่วนบุคคลที่เพิ่มขึ้นจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนนั้นจะไม่ค่อยส่งผลกระทบต่อทางหลวงสายหลักในพื้นที่ตอนในของประเทศไทย ส่วนมากจะเพิ่มขึ้นไม่ถึงร้อยละ 5 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณจราจรบนทางหลวงที่มีอยู่เดิม ซึ่งบริเวณที่ติดขัดในปัจจุบัน เช่น บริเวณโดยรอบกรุงเทพฯ และปริมณฑล ภาคกลาง และภาคตะวันออก นั้น เกิดจากปริมาณการเดินทางภายในประเทศ (Domestic trip) ที่มีอยู่เดิมมากกว่า แต่หากจะมีผลกระทบบ้าง คือ บริเวณใกล้ทางเข้าด่านพรมแดน เช่น บริเวณหนองคาย-สะพานมิตรภาพไทย-ลาว ทำให้ปริมาณจราจรต่อวันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14.8 ในปี พ.ศ. 2558 และ 16.2 ในปี พ.ศ. 2563 หรือช่วงหาดใหญ่-ด่านสะเดา ทำให้ปริมาณจราจรต่อวันเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10.5 ในปี พ.ศ. 2558 และ 10.9 ในปี พ.ศ. 2563 เป็นต้น แต่อย่างไรก็ตาม ปัญหาของการเปิด AEC จะส่งผลกระทบต่อประสิทธิภาพการขนส่งโดยตรงบริเวณด่านพรมแดน ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (DC) และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง (Intermodal Facilities) มากกว่าบนเส้นทางถนนสายหลัก

ตารางที่ 3.5-4 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางหลวงสายหลักในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อทางหลวง	ชื่อตอน	ทางหลวง อาเซียน	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (ด้วยอัตราเพิ่มปกติ)			อัตราเพิ่มปกติ จากแบบจำลอง NAM (ร้อยละ)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (ส่วนที่เพิ่มขึ้น จากการเปิด AEC)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)		อัตราการเปลี่ยนแปลงของ ปริมาณจราจร (ร้อยละ) (พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)	
				พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2554- 2559	พ.ศ. 2559- 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563
ภาคเหนือ														
1	พหลโยธิน	นครสวรรค์-กำแพงเพชร-ตาก	AH1, AH2	38,625	45,924	58,952	5.94	5.12	581	769	46,505	59,721	1.3	1.3
1	พหลโยธิน	ตาก-ลำปาง-พะเยา-อ.แม่จัน จ.เชียงราย	AH2	29,101	32,890	39,302	4.16	3.63	1,008	1,553	33,898	40,856	3.1	4.0
1	พหลโยธิน	อ.แม่จัน-อ.แม่สาย	AH2	9,353	10,552	12,454	4.10	3.37	2,608	3,429	13,160	15,883	24.7	27.5
1152, 1020	-	เชียงราย-อ.เชียงของ	AH3	9,100	10,318	12,465	4.28	3.85	486	868	10,805	13,333	4.7	7.0
12	-	ตาก-แม่สอด	AH1	8,538	10,054	12,792	5.60	4.94	296	417	10,350	13,210	2.9	3.3
117	-	นครสวรรค์-พิจิตร-พิษณุโลก	AH13	26,564	30,382	36,875	4.58	3.95	97	174	30,479	37,049	0.3	0.5
11	-	พิษณุโลก-อุตรดิตถ์-แพร่	AH13	22,145	25,057	30,503	4.20	4.01	97	174	25,155	30,677	0.4	0.6
101	-	แพร่-อ.ร้องกวาง	AH13	13,007	14,729	17,785	4.23	3.84	97	174	14,826	17,959	0.7	1.0
101	-	อ.ร้องกวาง-น่าน (ห้วยโก๋น)	AH13	5,682	6,387	7,573	3.98	3.46	13	17	6,400	7,590	0.2	0.2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ														
1	พหลโยธิน	บางปะอิน-วังน้อย-สระบุรี	AH1	107,514	123,947	157,887	4.86	4.96	2,661	3,824	126,608	161,712	2.1	2.4
2	มิตรภาพ	สระบุรี-นครราชสีมา	AH12	44,776	50,698	60,904	4.23	3.74	1,063	1,412	51,761	62,316	2.1	2.3
2	มิตรภาพ	นครราชสีมา-ขอนแก่น	AH12	104,174	118,534	139,696	4.40	3.34	5,315	7,059	123,849	146,755	4.5	5.1
2	มิตรภาพ	ขอนแก่น-อุดรธานี	AH12	30,216	34,000	42,218	4.01	4.43	4,252	5,335	38,251	47,553	12.5	12.6
2	มิตรภาพ	อุดรธานี-หนองคาย	AH12	35,343	39,698	47,078	3.95	3.47	3,693	4,866	43,390	51,944	9.3	10.3
2	มิตรภาพ	หนองคาย-สะพานมิตรภาพไทย-ลาว	AH12	23,436	26,555	31,717	4.25	3.62	3,693	4,866	30,248	36,583	13.9	15.3
12	-	ขอนแก่น-มุกดาหาร	AH16	21,290	24,528	30,938	4.83	4.75	1,063	1,724	25,590	32,662	4.3	5.6
22	-	อุดรธานี-นครพนม	AH15	12,792	14,335	17,210	3.87	3.72	559	469	14,894	17,679	3.9	2.7

ที่มา: วิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

ตารางที่ 3.5-4 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางหลวงสายหลักในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (ต่อ)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อทางหลวง	ชื่อตอน	ทางหลวง อาเซียน	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (ด้วยอัตราเพิ่มปกติ)			อัตราเพิ่มปกติ จากแบบจำลอง NAM (ร้อยละ)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)		อัตราการเปลี่ยนแปลงของ ปริมาณจราจร (ร้อยละ)	
				พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2554- 2559	พ.ศ. 2559- 2563	(ส่วนที่เพิ่มขึ้น จากการเปิด AEC)		(พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)		(พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)	
									พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563
ภาคใต้														
4	เพชรเกษม	นครปฐม-ชุมพร	AH2	28,349	32,825	41,860	5.01	4.98	341	468	33,166	42,328	1.0	1.1
41	เพชรเกษม	ชุมพร-พัทลุง	AH2	24,906	29,109	35,480	5.34	4.04	3,415	4,684	32,524	40,163	11.7	13.2
4	เพชรเกษม	พัทลุง-อ.หาดใหญ่	AH2	30,931	36,187	44,150	5.37	4.06	3,415	4,684	39,602	48,833	9.4	10.6
4	เพชรเกษม	อ.หาดใหญ่-สะเตา	AH2	48,386	56,535	71,567	5.33	4.83	3,415	4,684	59,950	76,251	6.0	6.5
42, 43	-	อ.หาดใหญ่-อ.สุไหงโกโลก	AH2	17,317	20,563	26,145	5.89	4.92	300	380	20,863	26,525	1.5	1.5
ภาคกลาง														
32	สายเอเชีย	บางปะอิน-อ่างทอง	AH1, AH2	163,631	181,919	219,699	3.59	3.85	678	943	182,597	220,642	0.4	0.4
32	สายเอเชีย	อ่างทอง-นครสวรรค์	AH1, AH2	46,052	51,499	61,456	3.80	3.60	678	943	52,177	62,399	1.3	1.5
ภาคตะวันออก														
33	-	สระบุรี-ปราจีนบุรี-สระแก้ว	AH1	16,812	20,858	30,623	7.45	7.98	1,598	2,413	22,457	33,035	7.7	7.9
33	-	สระแก้ว-อรัญประเทศ	AH1	12,995	16,150	23,616	7.52	7.90	1,598	2,413	17,749	26,028	9.9	10.2
7	-	มอเตอร์เวย์(กรุงเทพฯ-ฉะเชิงเทรา)	AH19, AH123	81,572	96,110	128,018	5.62	5.90	668	953	96,778	128,972	0.7	0.7
7	-	มอเตอร์เวย์ (ฉะเชิงเทรา-ท่าเรือแหลมฉบัง)	AH19, AH123	67,299	84,551	113,158	7.90	6.00	668	953	85,219	114,112	0.8	0.8
36	-	ชลบุรี-นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด	AH123	59,632	72,746	102,742	6.85	7.15	348	471	73,094	103,213	0.5	0.5
3	สุขุมวิท	ระยอง-จันทบุรี-ตราด	AH123	18,648	22,436	30,992	6.36	6.67	8	10	22,444	31,002	0.0	0.0
3	สุขุมวิท	ตราด-คลองใหญ่ (บ้านคลองลึก)	AH123	11,271	13,581	18,847	6.41	6.77	8	10	13,589	18,857	0.1	0.1
304	-	นครราชสีมา-ปราจีนบุรี-ฉะเชิงเทรา	AH19	18,133	21,436	28,366	5.74	5.76	532	765	21,969	29,131	2.5	2.7
331	-	ฉะเชิงเทรา-ชลบุรี	AH19	12,908	15,127	20,422	5.43	6.19	532	765	15,659	21,187	3.5	3.7

ที่มา: วิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

ตารางที่ 3.5-4 ปริมาณจราจรเฉลี่ยต่อวันบนทางหลวงสายหลักในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ภายหลังการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) (ต่อ)

หมายเลข ทางหลวง	ชื่อทางหลวง	ชื่อตอน	ทางหลวง อาเซียน	ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน) (ด้วยอัตราเพิ่มปกติ)			อัตราเพิ่มปกติ จากแบบจำลอง NAM (ร้อยละ)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)		ปริมาณจราจรเฉลี่ย (คัน/วัน)		อัตราการเปลี่ยนแปลงของ ปริมาณจราจร (ร้อยละ)	
									(ส่วนที่เพิ่มขึ้น จากการเปิด AEC)		(พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)		(พิจารณาผลของการ เปิด AEC แล้ว)	
				พ.ศ. 2555	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2554- 2559	พ.ศ. 2559- 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563	พ.ศ. 2558	พ.ศ. 2563
กรุงเทพฯ และปริมณฑล														
9	กาญจนภิเษก	วงแหวนด้านตะวันออก	AH2	143,134	168,980	217,440	5.69	5.17	978	1,377	169,957	218,817	0.6	0.6
9	กาญจนภิเษก	วงแหวนด้านตะวันตก	AH2	91,894	110,068	143,854	6.20	5.50	68	94	110,136	143,949	0.1	0.1
9	กาญจนภิเษก	วงแหวนด้านใต้	AH2	143,134	174,440	233,760	6.82	6.03	68	94	174,507	233,854	0.0	0.0
1	พหลโยธิน	ประตูน้ำพระอินทร์-บางปะอิน	-	100,496	115,960	147,269	4.89	4.90	416	565	116,376	147,834	0.4	0.4

ที่มา: วิเคราะห์โดยกลุ่มที่ปรึกษา

3.6 ประสิทธิภาพของระบบขนส่งในอนาคตภายใต้แผนงานปัจจุบัน

ในการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบขนส่งและสถานีในอนาคตภายใต้แผนงานปัจจุบัน กลุ่มที่ปรึกษาได้ทบทวนแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่งและสถานี แล้วจึงนำมาพิจารณารวมกับปริมาณการขนส่งของแต่ละรูปแบบในอนาคต โดยจะพิจารณาในปี พ.ศ. 2558 ซึ่งเป็นปีที่เปิดประชาคมอาเซียน และ ปี พ.ศ. 2563 หรือ 5 ปีหลังจากการเปิดประชาคมอาเซียน และถือเป็นปีที่อาเซียนกำหนดวิสัยทัศน์ที่จะเป็นประชาคมอาเซียนโดยสมบูรณ์ (ASEAN Vision) โดยรายละเอียดของแผนงานที่นำมาพิจารณาแสดงดังตารางที่ 3.6-1

ตารางที่ 3.6-1 แผนงานพัฒนาด้านคมนาคมที่นำมาใช้ประกอบการคาดการณ์ประสิทธิภาพของระบบขนส่งและสถานีในอนาคต

ชื่อแผนงาน/โครงการ	รายละเอียด	แผนงาน	ปีที่นำมาใช้คาดการณ์
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง	ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร โดยเพิ่มความจุเป็น 30 ล้านคน (เปิดใช้ปี พ.ศ. 2558)	แผนงานพัฒนา การขนส่ง ทางอากาศ	พ.ศ. 2558
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต	ก่อสร้างเทอร์มินอลเอ็กซ์ รองรับผู้โดยสารได้ 5 ล้านคน เพิ่มความจุของท่าอากาศยานเป็น 10.5 ล้านคน (เปิดใช้ปี พ.ศ. 2557) ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ โดยเพิ่มความจุของท่าอากาศยานเป็น 12.5 ล้านคน (เปิดใช้ปี พ.ศ. 2560)		พ.ศ. 2558, 2563
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร โดยเพิ่มความจุเป็น 60 ล้านคนต่อปี (เปิดใช้ปี พ.ศ. 2563)		พ.ศ. 2563
โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือเป็น 18.8 ล้าน TEU (หลังปี พ.ศ. 2563)	แผนงานพัฒนา การขนส่ง ทางทะเล	หลังปี พ.ศ. 2563
โครงการรถไฟทางคู่ระยะที่ 1 จำนวน 6 ช่วง ได้แก่ - ช่วง ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย - ช่วง ลพบุรี - นครสวรรค์ - ปากน้ำโพ - ช่วง มาบะเปา - ชุมทางถนนจิระ - ช่วง ชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น - ช่วง นครปฐม - หนองปลาตุก - หัวหิน - ช่วง ประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร	ก่อสร้างทางคู่ในช่วงต่างๆ ทำให้สามารถรองรับขบวนรถทำการได้มากขึ้น (ปี พ.ศ. 2563)	แผนงานพัฒนา โครงข่าย ทางรถไฟ	พ.ศ. 2563
โครงการจัดซื้อรถจักรดีเซล จำนวน 20 คัน	จัดหารถจักรเพิ่มเติมเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ		พ.ศ. 2558, 2563
โครงการจัดหารถจักรเพิ่มทดแทน จำนวน 56 คัน	จัดหารถจักรเพิ่มทดแทนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการเดินรถ		พ.ศ. 2558, 2563

ตารางที่ 3.6-1 แผนงานพัฒนาด้านคมนาคมที่นำมาใช้ประกอบการคาดการณ์ประสิทธิภาพของระบบขนส่งและ
สถานีในอนาคต (ต่อ)

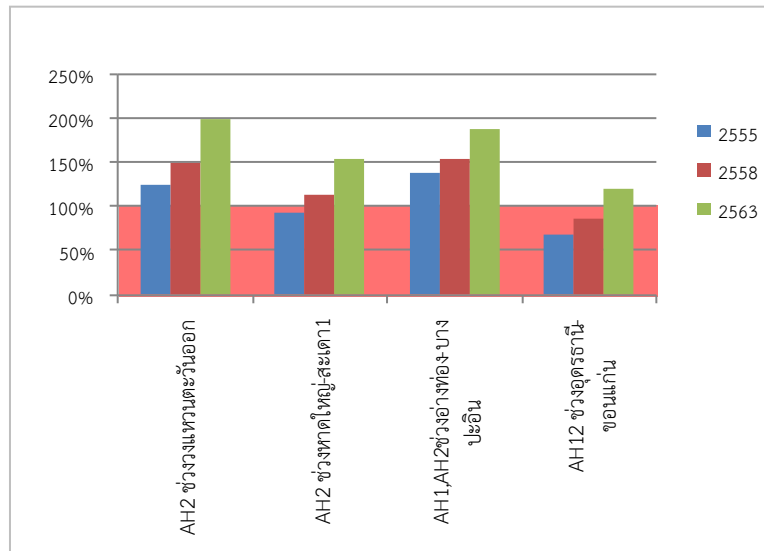
ชื่อแผนงาน/โครงการ	รายละเอียด	แผนงาน	ปีที่น่ามาใช้ คาดการณ์
โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมาร์ อ.แม่สอด แห่งที่ 2	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งใหม่ โดยอยู่ทางด้านทิศเหนือของสะพานปัจจุบัน	แผนงาน พัฒนาการ ขนส่งทางบก	พ.ศ. 2563
โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ 5 จ.บึงกาฬ	ก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 เพื่อเชื่อมโยงกับถนนสาย R8		พ.ศ. 2563
โครงการพัฒนาด่านสะเดา	ก่อสร้างด่านสะเดาแห่งใหม่โดยมีเนื้อที่ 661 ไร่	แผนงานพัฒนา	พ.ศ. 2558, 2563
โครงการพัฒนาด่านอรัญประเทศแห่งใหม่ ที่บ้านหนองเอี่ยน-สตริงบท	ก่อสร้างด่านพรมแดนแห่งใหม่ สำหรับรองรับการขนส่งสินค้า	ด่านพรมแดน	พ.ศ. 2563
โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Inter – City Motorway)	เพิ่มประสิทธิภาพการเดินทางทางถนนและแก้ไข ปัญหาปริมาณการจราจรบนถนนสายหลัก	แผนงานพัฒนา โครงข่าย	พ.ศ. 2563
โครงการก่อสร้างทางสายหลัก เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)	ช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับปริมาณจราจร บนถนนสายหลัก	ทางหลวง อาเซียน	พ.ศ. 2558, 2563

ที่มา: วิเคราะห์และรวบรวมโดยกลุ่มที่ปรึกษา

จากการวิเคราะห์ประสิทธิภาพของระบบขนส่งและสถานีในอนาคตภายใต้แผนงานปัจจุบันเมื่อได้รับผลกระทบจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า หากประเทศไทยไม่มีแผนงานรองรับสำหรับการขยายตัวเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนภายหลังปี พ.ศ. 2558 จะทำให้เกิดปัญหาในระบบขนส่ง และทำให้สูญเสียโอกาสในการพัฒนาประเทศในด้านอื่นๆ ซึ่งประเด็นปัญหาด้านการขนส่งที่ได้รับผลกระทบมีดังนี้

1. ปัญหาความหนาแน่นบนทางหลวงอาเซียน

ผลของการขยายตัวทางเศรษฐกิจเมื่อเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะการขยายตัวในภาคอุตสาหกรรม การค้า และการท่องเที่ยว จะทำให้ทางหลวงอาเซียนในบางช่วงเกิดความแออัดเกินกว่าความจุ ได้แก่ ทางหลวงอาเซียน AH2 ช่วงวงแหวนตะวันออก ทางหลวงอาเซียน AH2 ช่วงหาดใหญ่-สะเดา และ ทางหลวงอาเซียน AH1, AH2 ช่วงอ่างทอง-บางปะอิน และทางหลวงอาเซียน AH-12 ช่วงอุดรธานี-ขอนแก่น ดังแสดงในรูปที่ 3.6-1



รูปที่ 3.6-1 การคาดการณ์ความหนาแน่นบนทางหลวงอาเซียน

2. ปัญหาการจราจรหนาแน่นและความแออัดบริเวณด่านพรมแดน

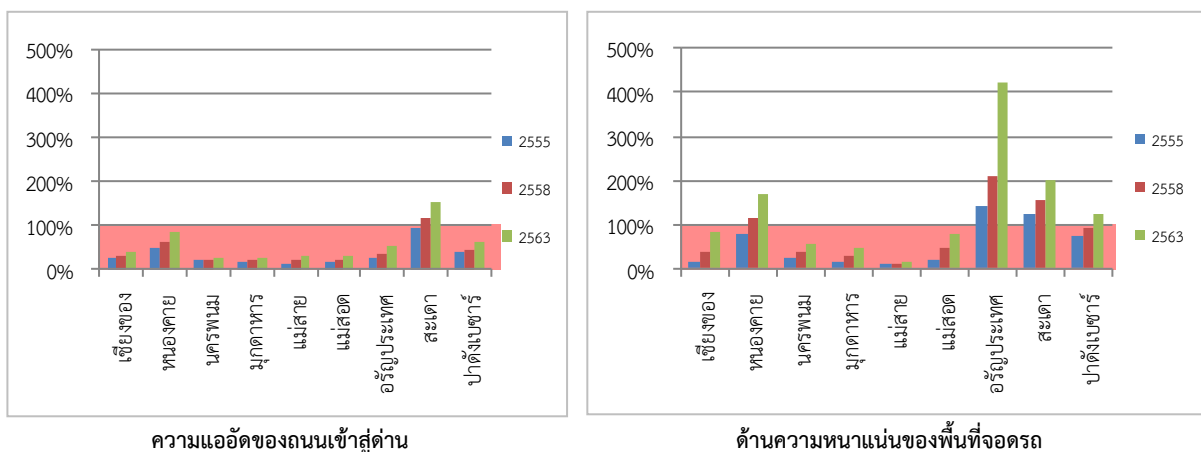
• ด้านความแออัดของถนนเข้าสู่ด่าน

ด่านพรมแดนที่มีปริมาณจราจรเกินความจุในช่วงเวลาเร่งด่วน (peak hour) คือ ได้แก่ ด่านสะเดา ซึ่งเริ่มแออัดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558

• ด้านความหนาแน่นของพื้นที่จอดรถ

ด่านที่มีจำนวนรถต่อพื้นที่จอดรถมากที่สุด และทำให้บริเวณพื้นที่ให้บริการของด่านแออัดไปด้วย ได้แก่ ด่านอรัญประเทศ ด่านสะเดา ด่านหนองคาย และด่านปางเบชาร์ ซึ่งแออัดอยู่แล้วในปัจจุบัน (พ.ศ. 2555) จำนวน 2 แห่ง คือ ด่านอรัญประเทศและด่านสะเดา

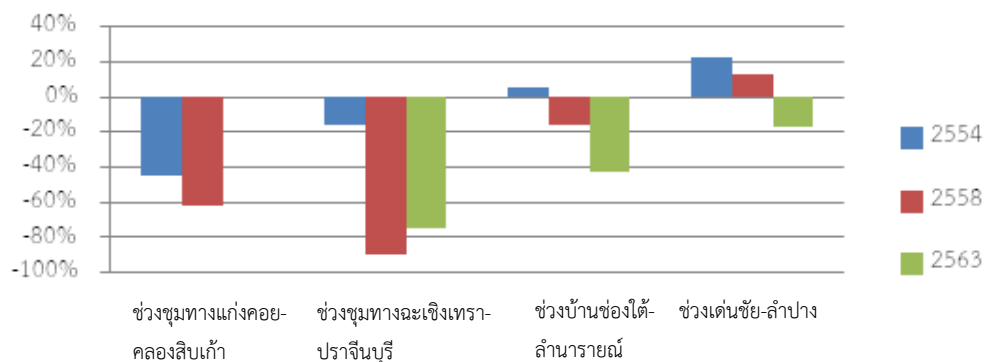
ดังแสดงในรูปที่ 3.6-2



รูปที่ 3.6-2 การคาดการณ์ความหนาแน่นบริเวณด่านพรมแดน

3. ปัญหาความแออัดของเส้นทางรถไฟในแต่ละช่วง

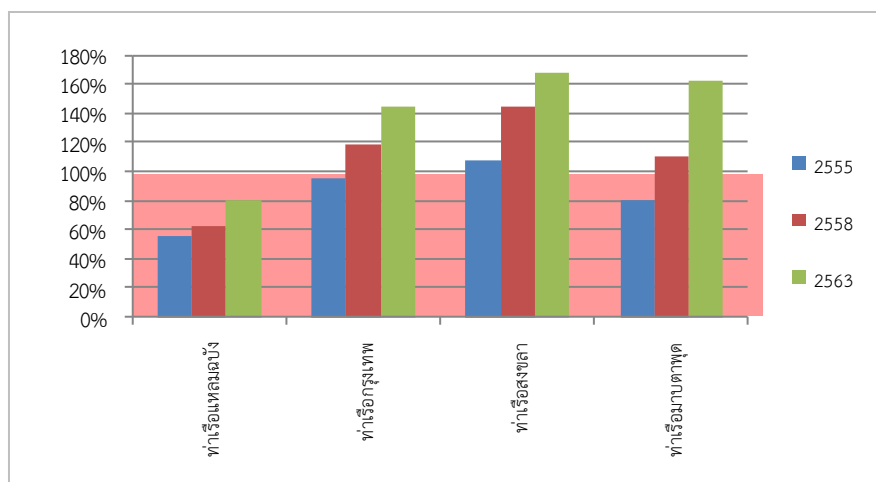
พบว่าเส้นทางรถไฟที่ไม่มีความจุเหลือ ในปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ ช่วงชุมทางแก่งคอย-คลองสิบเก้า ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี และช่วงบ้านช่องใต้-ลำน้ำราชมัย โดยขบวนรถทำการเกินความจุร้อยละ 62.21 29.82 และ 5.78 ตามลำดับ ส่วนในปี พ.ศ. 2563 เส้นทางรถไฟที่มีขบวนรถทำการเกินความจุมากที่สุด 3 ช่วง ได้แก่ ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี ช่วงบ้านช่องใต้-ลำน้ำราชมัย และช่วงเด่นชัย-ลำปาง โดยขบวนรถทำการเกินความจุประมาณ ร้อยละ 75.25 42.8 และ 16.84 ตามลำดับ ดังแสดงในรูปที่ 3.6-3



รูปที่ 3.6-3 การคาดการณ์ความจุเหลือของเส้นทางรถไฟในแต่ละช่วง

4. ปัญหาความความหนาแน่นของท่าเรือ

ในอนาคต หากไม่มีแผนเพิ่มประสิทธิภาพและขยายความจุของท่าเรือแล้ว พบว่าท่าเรือที่มีแนวโน้มจะมีความหนาแน่นเกินความจุ ได้แก่ ท่าเรือสงขลา ท่าเรือมาบตาพุด และ ท่าเรือกรุงเทพ สำหรับท่าเรือแหลมฉบังนั้น จะมีความแออัดถึงร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 (ซึ่งจะทำให้ความจุของท่าเรือแหลมฉบังเพิ่มขึ้นเป็น 18.8 ล้าน TEU) ควรจะเริ่มดำเนินการทันทีหลังปี พ.ศ. 2563 ดังแสดงในรูปที่ 3.6-4



รูปที่ 3.6-4 การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าเรือ

5. ปัญหาความความหนาแน่นของท่าอากาศยาน

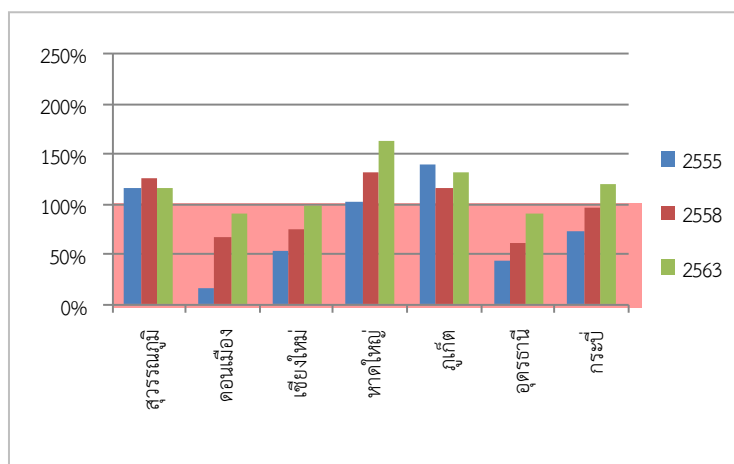
การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าอากาศยานในอนาคต จะพิจารณาจากประสิทธิภาพในการรองรับผู้โดยสารและเครื่องบินของท่าอากาศยานในอนาคต ซึ่งสามารถพิจารณาจากปัจจัย 3 ด้าน คือ (1) ขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal) (2) ขีดความสามารถของทางวิ่ง (Runway) และ (3) ขีดความสามารถของหลุมจอด (Parking Bays) ซึ่งผลการวิเคราะห์พบว่า

ท่าอากาศยานที่อาคารผู้โดยสารมีความหนาแน่นเกินความจุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภูเก็ต และภูเก็ต ส่วนท่าอากาศยานเชียงใหม่ และกระบี่ จะเริ่มต้นแออัดในปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป

ท่าอากาศยานที่ทางวิ่งมีความหนาแน่นเกินความจุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง และภูเก็ต ส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เชียงใหม่ และอุดรธานี จะเริ่มต้นแออัดในปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป

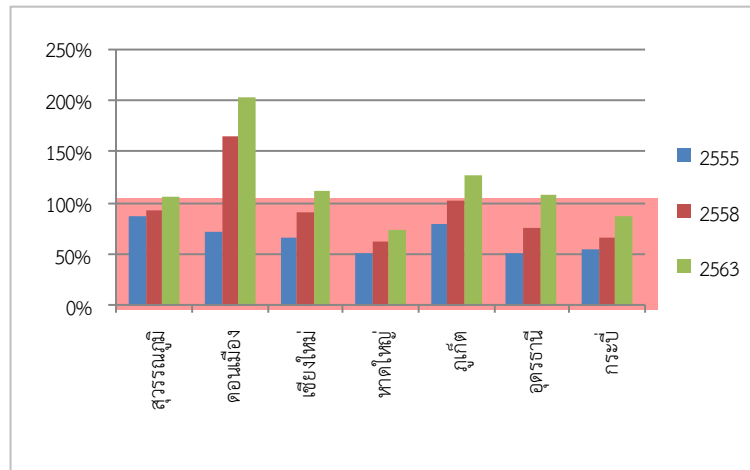
ท่าอากาศยานที่หลุมจอดมีความหนาแน่นเกินความจุตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558 ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ภูเก็ต และอุดรธานี ส่วนภายหลังปี พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป ท่าอากาศยานทุกแห่งเริ่มประสบปัญหาหลุมจอดไม่เพียงพอแล้ว

ดังแสดงในรูปที่ 3.6-5 นอกจากนี้ เนื่องจากมีสายการบินใหม่ เช่น Lion Air ได้ให้บริการในท่าอากาศยานหาดใหญ่และท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศไทย อาจจะทำให้ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินเต็มเร็วขึ้นจากปริมาณการเดินทางที่เคยคาดการณ์ไว้

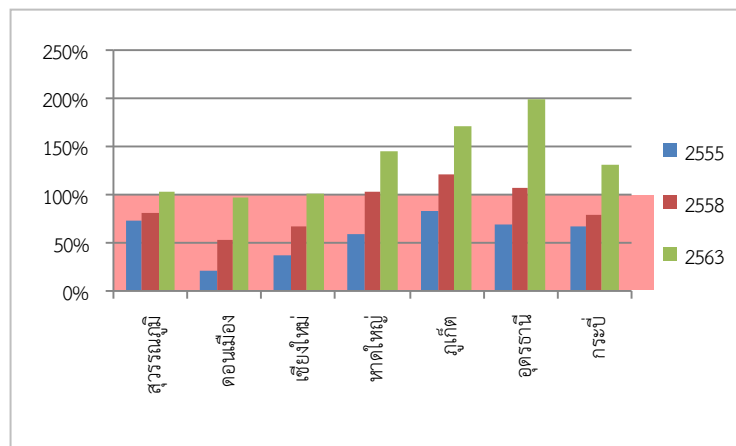


ความหนาแน่นของอาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal)

รูปที่ 3.6-5 การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน



ความหนาแน่นของทางวิ่ง (Runway)



ความหนาแน่นของหลุมจอด (Parking Bays)

รูปที่ 3.6-5 การคาดการณ์ความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (ต่อ)

4. การศึกษาวิเคราะห์มาตรฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

การพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์ของโลกในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมาถูกขับเคลื่อนโดยนวัตกรรมและการขยายตัวของการค้าไร้พรมแดน ซึ่งโลจิสติกส์การขนส่งเป็นหัวใจสำคัญของการค้าโลกในวันนี้ เนื่องจากความซับซ้อนของระบบห่วงโซ่อุปทานของโลกโลจิสติกส์สมัยใหม่จึงประกอบด้วยหลายองค์ประกอบที่สำคัญ ซึ่งอาจแบ่งเป็นองค์ประกอบเชิงกายภาพ (Hard Components) และไม่ใช่กายภาพ (Soft Components) เช่น ระบบการขนส่ง คลังสินค้า พิธีการข้ามแดน ระบบการชำระเงิน เป็นต้น การพัฒนามาตรฐานโลจิสติกส์จึงไม่สามารถทำได้โดยเน้นไปที่องค์ประกอบเดียว เช่น การพัฒนาระบบขนส่งเพียงอย่างเดียว นอกจากนั้น ยังไม่สามารถทำได้โดยปราศจากนโยบายและการลงทุนของภาครัฐ

4.1 มาตรฐานการให้บริการระบบขนส่งและระบบโลจิสติกส์บริเวณด่านพรมแดน

ในประเทศที่มีระบบโลจิสติกส์ที่ดีได้พิสูจน์ให้เห็นแล้วว่า การลงทุน และนโยบายของรัฐมีส่วนสำคัญต่อประสิทธิภาพของระบบโลจิสติกส์ และสามารถรองรับการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจได้อย่างยั่งยืน

อาเซียนและ GMS เกิดขึ้นจากการรวมกลุ่มของประเทศที่มีความแตกต่างกันทั้งในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และระบอบการปกครอง นโยบายของภาครัฐจึงมีความแตกต่างกันตามบริบทของแต่ละประเทศ จึงไม่น่าแปลกใจที่มาตรฐานระบบโลจิสติกส์ของแต่ละประเทศมีความแตกต่างกัน ผลจากการวิเคราะห์จะนำไปสู่การจัดทำข้อเสนอแนะเพื่อพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของไทยให้มีมาตรฐานทัดเทียมสากล

4.1.1 ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS

ธนาคารโลก (The World Bank) ได้จัดอันดับประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของ 155 ประเทศทั่วโลก ทุกๆ 2 ปี โดยใช้ดัชนีชี้วัดที่เรียกว่า LPI (Logistics Performance Index) ซึ่งดัชนีชี้วัดนี้ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบที่สำคัญ ได้แก่ ระบบศุลกากร โครงสร้างพื้นฐาน คุณภาพการให้บริการ การขนส่งระหว่างประเทศ การติดตามสถานะสินค้า และความตรงต่อเวลา ประเทศที่มี LPI สูงที่สุดในโลกปี ค.ศ. 2012 ได้แก่ สิงคโปร์ ซึ่งเป็นหนึ่งในสมาชิกของอาเซียน ขณะที่ประเทศไทยอยู่ในอันดับที่ 38 ของโลก และเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน รองจากสิงคโปร์และมาเลเซีย ตามลำดับ แต่ถ้าพิจารณาเฉพาะประเทศภาคี GMS พบว่า จีนเป็นประเทศภาคีที่มี LPI อยู่ในอันดับสูงสุดของกลุ่ม GMS ขณะที่ไทยและเวียดนามอยู่ในอันดับที่ 2 และ 3 ตามลำดับ

สำหรับประเทศไทยมี 2 องค์ประกอบที่มีคะแนนต่ำกว่า 3 (Logistics Unfriendly) ได้แก่ ระบบศุลกากร และคุณภาพการให้บริการ โดยคะแนนในส่วนของระบบศุลกากรนี้ มิได้หมายความว่าเพียงเฉพาะขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรของกรมศุลกากรเท่านั้น แต่ยังได้รวมขั้นตอนการขออนุญาตและเชื่อมโยงข้อมูลจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง หรืออีกนัยหนึ่ง แม้กรมศุลกากรจะได้พัฒนาขั้นตอนการผ่านพิธีการศุลกากรจนมีความสะดวกรวดเร็วและได้มาตรฐานสากลแล้วก็ตาม แต่ トラバดีที่ข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ยังไม่สามารถเชื่อมโยงระบบการดำเนินการให้มีความทันสมัยสอดคล้องกับระบบของกรมศุลกากรได้ คะแนนในส่วนของระบบศุลกากรของไทย

ก็ยังถือว่าน้อยกว่าที่คาดไว้เสมอ ดังนั้น ถ้าไทยต้องการมีระบบโลจิสติกส์ที่ส่งเสริมการค้าและการลงทุน และต้องการบรรลุการเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค จุดอ่อนในระบบโลจิสติกส์ของประเทศทั้ง 2 ส่วน ต้องถูกแก้ไขอย่างเร่งด่วน การพัฒนาระบบศุลกากรสามารถทำได้โดยการบริหารจัดการหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กับพรมแดนอย่างบูรณาการ เพื่อให้พิธีการข้ามพรมแดนมีความสะดวกรวดเร็ว เรียบง่าย และเป็นมาตรฐาน ลดการทำงานที่ซ้ำซ้อน การพัฒนาเพียงศุลกากรหน่วยงานเดียวไม่เพียงพอที่จะรับประกันความสำเร็จได้ ส่วนการพัฒนาคุณภาพการให้บริการสามารถทำได้โดยการพัฒนาคุณภาพผู้ให้บริการการขนส่ง รวมถึงบุคลากร ของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการพรมแดน ทั้งด้านวินัยและจิตสำนึกในความรับผิดชอบต่อหน้าที่

4.1.2 มาตรฐานระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS

จากข้อมูลทุติยภูมิจากการสำรวจของธนาคารโลก ห่วงโซ่อุปทานการขนส่งทางเรือและเครื่องบินของไทย ยังมีความสามารถในการแข่งขันต่ำ สิ่งนี้สะท้อนจากต้นทุนการขนส่งที่สูงเป็นอันดับ 1 สำหรับการส่งออก และเป็นอันดับ 2 สำหรับการนำเข้า เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีความพร้อมในการแข่งขันด้านการขนส่งทางถนน ซึ่งสะท้อนผ่านทางต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ เป็นอันดับ 2 ของกลุ่ม ดังนั้น การบรรลุวัตถุประสงค์การเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งในภูมิภาคของประเทศไทย จะเป็นไปไม่ได้เลยถ้าการพัฒนาที่ยั่งยืนที่ระบบขนส่งทางถนนเพียงอย่างเดียว

ความสำเร็จของการเชื่อมต่อพรมแดนระหว่าง 2 ประเทศ (Regional Integration) ให้เสมือนเป็นแผ่นดินเดียวกัน ไม่สามารถทำได้โดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hard Infrastructure) เพียงอย่างเดียว แต่จะขึ้นอยู่กับ ข้อตกลงระหว่างประเทศ (Soft Infrastructure) ซึ่งประกอบด้วย ข้อตกลงด้านการขนส่งและพิธีการข้ามแดน การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ เช่น เอ็กซ์เรย์ ฯลฯ ตรวจสอบสินค้าในตู้แทนการรื้อค้น (Physical Inspection) การนำระบบร่วมกันทำงานของเจ้าหน้าที่ทั้ง 2 ประเทศ (Single Window Inspection และ Single Stop Inspection) มาตรฐานของการตรวจสอบและงานเอกสารต่างๆ จะต้องมีมาตรฐานที่ใกล้เคียงกัน ซึ่งสิ่งเหล่านี้ จะสะท้อนผ่านทางระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องใช้ทั้งหมดเพื่อการข้ามพรมแดน ดังแสดงในตารางที่ 4.1-1 ซึ่งแสดงระยะเวลาที่ผู้ขนส่งต้องใช้ในการข้ามพรมแดนของแต่ละประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนและ GMS ซึ่งจะนับระยะเวลาตั้งแต่วันที่เริ่มเตรียมเอกสารครั้งแรกหลังจากได้รับคำสั่งซื้อ จากนั้นจึงนำมาเฉลี่ยกับทุกประเภท ของสินค้า เนื่องจากสินค้าบางประเภทต้องมีการขออนุญาตในการนำเข้า-ส่งออกจากกระทรวงพาณิชย์ อาจใช้ระยะเวลาในการเตรียมเอกสารนานกว่าปกติ (มิใช่ระยะเวลาในการผ่านด่านเพียงอย่างเดียว)

ตารางที่ 4.1-1 ระยะเวลาที่ใช้ในพิธีข้ามแดน

ประเทศ	ระยะเวลาที่ใช้ในพิธีข้ามแดน (วัน)		การสุ่มตรวจสอบ สินค้า	การสุ่มตรวจสอบสินค้า หลายครั้ง
	ไม่มีการสุ่ม ตรวจสอบสินค้า	มีการสุ่ม ตรวจสอบสินค้า	สัดส่วน การนำเข้าสินค้า	สัดส่วนสินค้า ที่ถูกสุ่มตรวจสอบ
สิงคโปร์*	0	1	1	1
จีน***	2	4	17	5
มาเลเซีย*	1	1	6	3
ไทย**	1	1	5	2
ฟิลิปปินส์*	2	4	6	2
เวียดนาม**	1	2	8	8
อินโดนีเซีย*	1	4	31	18
กัมพูชา**	1	1	11	3
เมียนมาร์**	2	3	75	75
ลาว**	3	2	75	75

หมายเหตุ : บรูไนไม่ถูกจัดอันดับในรายงานนี้

*ประเทศสมาชิกอาเซียนเพียงอย่างเดียว

**เป็นทั้งประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS

***ประเทศสมาชิก GMS เพียงอย่างเดียว

ที่มา : Logistics Performance Index 2012, The World bank

จากผลการสำรวจดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า ระบบโลจิสติกส์การขนส่งข้ามแดนของไทยจะไม่สามารถพัฒนาได้อย่างเต็มที่ หากมาตรฐานของพิธีการข้ามพรมแดนของประเทศเมียนมาร์และประเทศลาวไม่ได้รับการพัฒนาให้สอดคล้องกับประเทศไทยที่ใช้ระยะเวลาข้ามแดนที่สั้นกว่า นอกจากนี้ มาตรฐานของการขนส่งข้ามพรมแดนของประเทศในอาเซียนยังมีแตกต่างกันพอสมควร โดยดูได้จากระยะเวลาที่ใช้ในการข้ามพรมแดน ดังนั้นการบริหารจัดการพรมแดนที่มีมาตรฐานเดียวกันเป็นสิ่งจำเป็นที่จะประกันความสำเร็จของการเชื่อมโยงเศรษฐกิจโดยใช้การขนส่งเป็นตัวของอาเซียน นอกจากนี้ การใช้เทคโนโลยีในการควบคุมการขนส่งสินค้า เช่น การใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์, e-Seal, GPS, และ RFID ฯลฯ ควรจะถูกนำมาใช้กับกลุ่มประเทศอาเซียนและ GMS ก่อนที่จะถึงเวลาเปิดเสรี

4.1.3 ปัญหามาตรฐานระบบโลจิสติกส์การขนส่งของประเทศสมาชิกอาเซียนและ GMS

โครงสร้างพื้นฐานที่เป็นจุดอ่อนของประเทศไทย คือ ระบบราง ท่าเรือ สนามบิน ระบบถนน และสถานที่เก็บ/เปลี่ยนถ่ายสินค้า โดยเฉพาะระบบรางที่มีคะแนนต่ำที่สุดซึ่งต้องมีการปรับปรุงแก้ไขอย่างเร่งด่วน และจากแนวโน้มการขนส่งของโลก การค้าและการขนส่งโดยใช้ตู้คอนเทนเนอร์กำลังเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับท่าเรือของประเทศกำลังพัฒนากำลังเข้าสู่ขีดจำกัดของการให้บริการจัดเก็บและเปลี่ยนถ่าย ตู้คอนเทนเนอร์ สิ่งนี้จะเป็นอุปสรรคในการเชื่อมต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศเข้ากับห่วงโซ่อุปทานของโลก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนในการลงทุนขยายหรือสร้างท่าเรือใหม่ที่สามารถรองรับปริมาณตู้คอนเทนเนอร์ที่กำลังเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว

มาตรฐานการให้บริการของประเทศไทยสอดคล้องกับมาตรฐานโครงสร้างพื้นฐาน กล่าวคือ ความพอใจ มาตรฐานการให้บริการของระบบรางต่ำที่สุดเมื่อเทียบกับการให้บริการอื่นๆ ผลการศึกษานี้ เน้นย้ำถึง ความจำเป็นของกลุ่มประเทศในการพัฒนาการขนส่งระบบราง ทั้งในประเด็นของโครงสร้างพื้นฐานและ การให้บริการ การบริหารจัดการพรมแดน

สาเหตุของความล่าช้าอันดับ 1 ของกลุ่มประเทศที่ไทยถูกจัดอยู่ด้วย เกิดจากขั้นตอนการเปลี่ยนถ่ายสินค้า จากเรือไปยังระบบขนส่งอื่น อันดับ 2 เกิดจากขั้นตอนการตรวจสอบก่อนการขนส่ง และอันดับ 3 เกิดจาก การคอร์รัปชัน (เงินสินบน) นอกจากนี้ ความเชื่อถือได้ยังสามารถวัดจากความตรงต่อเวลา พบว่า การส่งออก มีความเชื่อถือได้มากกว่าการนำเข้าในทุกกลุ่มประเทศ สิ่งนี้มีสาเหตุมาจากการนำเข้าจะมีกระบวนการ ตรวจสอบที่มากกว่าและซับซ้อน การส่งออก ดังตัวอย่างของประเทศไทย ศุลกากรจะไม่ตรวจสอบสินค้าที่ส่งออก (ยกเว้นกรณีที่มีความจำเป็น) ซึ่งตรงข้ามกับการนำเข้า

4.2 มาตรฐานการกำหนดสิทธิจราจร มาตรฐานความปลอดภัย การขนส่งสินค้า การยอมรับรถ และการเข้าสู่ตลาดบริการขนส่ง

กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน ประกอบด้วย 9 พิธีสาร ดำเนินการแล้วเสร็จ 7 พิธีสาร เหลือ 2 พิธีสาร ได้แก่ พิธีสาร 2 การกำหนดด่านพรมแดนสำหรับเข้าและออก และพิธีสาร 7 ระบบศุลกากรผ่านแดน สำหรับพิธีสารที่แล้วเสร็จทั้ง 7 ฉบับ ประเทศไทยได้ให้สัตยาบันแล้ว 6 ฉบับ ยกเว้นพิธีสาร 9 สินค้าอันตราย โดยทุกประเทศได้ให้สัตยาบันแล้ว ยกเว้นประเทศไทยและมาเลเซีย รายละเอียดของความตกลงและความก้าวหน้าของการดำเนินการภายใต้กรอบอาเซียนฯ แสดงดังตารางที่

4.2-1

ตารางที่ 4.2-1 ความก้าวหน้าของความตกลงภายใต้กรอบอาเซียน

ความตกลง	วัตถุประสงค์และรายละเอียด	สถานะล่าสุดของประเทศไทย
1. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน	เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียนให้มีระบบการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพและเอกภาพ ความตกลงฯ ประกอบด้วย 9 พิธีสาร	- ลงนามรับรองความตกลงฯ เมื่อ 17 กุมภาพันธ์ 2542 - ให้สัตยาบันแล้ว 6 พิธีสาร คือ 1, 3, 4, 5, 6, และ 8 ส่วนพิธีสาร 2 และ 7 ยังอยู่ในระหว่างการดำเนินการร่างและแก้ไขของสมาชิกอาเซียน โดยพิธีสารที่ 7 นั้นเหลือเพียงประเทศไทยที่ยังไม่ได้รับรองเนื้อหา - พิธีสาร 9 สินค้าอันตราย มีเพียงมาเลเซียและไทยที่ยังไม่ให้สัตยาบัน โดยไทยยังอยู่ระหว่างการแก้ไขกฎหมายภายในประเทศเพื่อรองรับการดำเนินการขนส่งสินค้าอันตราย

ตารางที่ 4.2-1 ความก้าวหน้าของความตกลงภายใต้กรอบอาเซียน (ต่อ)

ความตกลง	วัตถุประสงค์และรายละเอียด	สถานะล่าสุดของประเทศไทย
2. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดน	เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน สนับสนุนการดำเนินการของเขตการค้าเสรีอาเซียน (AFTA) ประสานกฎระเบียบด้านการขนส่งการค้า และศุลกากรให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน รวมทั้งเพื่อส่งเสริมกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ความตกลงฯ ประกอบด้วย 7 พิธีสาร โดยเป็นพิธีสารเดียวกันกับกรอบฯ ผ่านแดน คือ พิธีสาร 1, 2, 3, 4, 5, 8, และ 9	- ลงนามรับรองความตกลงฯ เมื่อ 10 ธันวาคม 2552 และให้สัตยาบันเมื่อ 30 พฤศจิกายน 2554 - ปัจจุบัน มี 5 ประเทศที่ให้สัตยาบันแล้ว คือ ประเทศไทย ลาว เวียดนาม ฟิลิปปินส์ และกัมพูชา
3. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดน	เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารข้ามแดนและผ่านแดน ซึ่งเป็นไปตามแผนปฏิบัติการบูรณาการ (BAP) และแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน (MPAC)	- กลุ่มผู้เชี่ยวชาญว่าด้วยการจัดทำกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารทางบกข้ามแดนอยู่ระหว่างการพิจารณาร่างความตกลงฯ ซึ่งประเทศไทยโดย ขบ. เป็นผู้กร่างดังกล่าว
4. กรอบความตกลงว่าด้วยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน	เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนในประเทศสมาชิกอาเซียนโดยการยอมรับใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ในประเทศที่ออกโดยประเทศสมาชิกอาเซียน	- ลงนามรับรองความตกลงฯ เมื่อ 9 กรกฎาคม 2528 - ให้สัตยาบันแล้ว และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2550
5. กรอบความตกลงว่าด้วยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถยนต์ที่ใช้ในการพาณิชย์สำหรับรถบรรทุกสินค้าและการบริการสาธารณะที่ออกโดยประเทศอาเซียน	เพื่ออำนวยความสะดวกต่อการเคลื่อนข้ามพรมแดนของรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ ได้แก่ รถบรรทุกสินค้า และรถบริการสาธารณะระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการยอมรับหนังสือรับรองการตรวจสภาพรถที่ใช้ในเชิงพาณิชย์ที่ออกให้โดยภาคีสัญญา	- ลงนามรับรองความตกลงฯ เมื่อ 10 กันยายน 2541 - ให้สัตยาบันแล้ว และมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2550
6. กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	เพื่ออำนวยความสะดวกการขยายตัวทางการค้าระหว่างประเทศของประเทศสมาชิกอาเซียน โดยการพัฒนาการให้บริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่ให้ความประหยัด และมีประสิทธิภาพสูงสุด	- ลงนามรับรองความตกลงฯ เมื่อ 17 พฤศจิกายน 2548 - ให้สัตยาบันเมื่อ 11 กรกฎาคม 2551 - มีเพียงประเทศไทย กัมพูชา ฟิลิปปินส์ และเวียดนามที่ให้สัตยาบันแล้ว ประเทศอื่นกำลังอยู่ในกระบวนการปรับแก้กฎหมายภายในประเทศ

ที่มา : Implementation Status of Brunei Action Plan (Scorecard), 28 November 2012

เมื่อพิจารณาความพร้อมของประเทศไทยภายใต้กรอบความตกลงอาเซียน พบว่า มี 2 ประเด็นหลักที่อาจก่อให้เกิดปัญหาให้กับประเทศไทยในการใช้สิทธิจราจร ความปลอดภัย การยอมรับรถ และการเข้าสู่ตลาดบริการขนส่ง ประเด็นทั้งสองนี้ ได้แก่ มาตรฐานของรถขนส่งและรถโดยสาร และการขนส่งสินค้าอันตราย

(1) มาตรฐานของรถ

พิธีสาร 4 ข้อกำหนดด้านเทคนิคเกี่ยวกับรถ ได้รับเงื่อนไขด้านเทคนิคของรถที่จะได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิจราจรข้ามแดนและผ่านแดนตามกรอบข้อตกลงของอาเซียน จะต้องผ่านมาตรฐานที่กำหนดไว้ในพิธีสารฉบับนี้ มิฉะนั้นจะไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิจราจรในประเทศภาคีสมาชิกอื่น โดยมาตรฐานทางเทคนิคสามารถแบ่งได้เป็น 3 กลุ่ม ได้แก่ มาตรฐานด้านประสิทธิภาพของรถ มาตรฐานสัดส่วนรถ และมาตรฐานน้ำหนักบรรทุก รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.2-2 ถึงตารางที่ 4.2-4

ตารางที่ 4.2-2 เปรียบเทียบมาตรฐานด้านประสิทธิภาพของรถขนส่งที่ใช้เพื่อการพาณิชย์

รายการตรวจสอบ	มาตรฐาน		
	พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของอาเซียน	มาตรฐานการตรวจสอบสภาพรถขนส่งของไทย ¹	
		รถขนส่งสินค้า	รถโดยสาร
ไอเสีย (คววิน)	ร้อยละ 50 หน่วยความทึบแสง หรือหน่วย Bosch	ไม่เกินร้อยละ 45 หน่วยความทึบแสง	ไม่เกินร้อยละ 45 หน่วยความทึบแสง
ประสิทธิภาพห้ามล้อ	ร้อยละ 50 ของน้ำหนักลงเพลา	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของน้ำหนักลงเพลา	ไม่น้อยกว่าร้อยละ 50 ของน้ำหนักลงเพลา
การสิ้นเปลืองด้านข้าง	+ หรือ - 5 เมตร/กิโลเมตร	ไม่เกิน + หรือ - 5 เมตร /กิโลเมตร	ไม่เกิน + หรือ - 5 เมตร/กิโลเมตร

หมายเหตุ : ¹คู่มือการปฏิบัติงานด้านการตรวจสอบสภาพรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก 2550, กรมการขนส่งทางบก

ตารางที่ 4.2-3 เปรียบเทียบมาตรฐานสัดส่วนรถ

รายการ	พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของอาเซียน	มาตรฐานรถบรรทุกของไทย ¹
ความยาวของรถสิบล้อ	12.2 เมตร	ไม่เกิน 12 เมตร
ความกว้างของรถบรรทุกทุกประเภท	2.5 เมตร	ไม่เกิน 2.55 เมตร
ความสูงของรถบรรทุกทุกประเภท	4.2 เมตร	ไม่เกิน 4.2 เมตร
ส่วนยื่นท้าย	ร้อยละ 60 ของความยาวฐานล้อ	ไม่เกินร้อยละ 66 ของความยาว ฐานล้อ สำหรับรถที่มีส่วนบรรทุกเป็นตู้ทึบ

หมายเหตุ : พรบ. การขนส่งทางบก 2522 แก้ไขตามกฎหมายกระทรวงฉบับที่ 60

ตารางที่ 4.2-4 เปรียบเทียบมาตรฐานน้ำหนักบรรทุก

ประเภทรถบรรทุก	น้ำหนักรวม (ตัน)	
	พิธีสาร 4 ข้อกำหนดทางเทคนิคของอาเซียน	มาตรฐานรถบรรทุกของไทย
Rigid Motor Vehicle 3 เพลา	21	25
Rigid Motor Vehicle 4 เพลา	25	30
Articulated 4 เพลา	32	35
Articulated 5 เพลา	36	45
Articulated 6 เพลา	38	50.5

จากมาตรฐานทางเทคนิคทั้ง 3 กลุ่ม พบว่า รถขนส่งของประเทศไทยมีมาตรฐานด้านประสิทธิภาพผ่านเกณฑ์ของอาเซียน อย่างไรก็ตาม รถขนส่งของประเทศไทยมีสัดส่วนความกว้างและส่วนยื่นท้ายที่มากกว่าที่พิธีสาร 4 ของอาเซียนกำหนดไว้ นอกจากนี้ น้ำหนักลงเพลารถบรรทุกไทยเกินมาตรฐานที่อาเซียนกำหนดไว้ทั้งหมด การผิดมาตรฐานของอาเซียนเหล่านี้อาจทำให้รถขนส่งของประเทศไทย ไม่ได้รับอนุญาตให้ใช้สิทธิจราจรในประเทศภาคีสมาชิกอื่นๆ แนวทางการแก้ปัญหา คือ การแจ้งให้ผู้ประกอบการที่จะทำการขนส่งรับทราบ ก่อนนำรถเข้าไปยังต่างประเทศ

(2) การขนส่งสินค้าอันตราย

ประเทศไทยยังไม่ให้สัตยาบันในพิธีสาร 9 สินค้าอันตราย โดย 8 ประเทศสมาชิก (ยกเว้นมาเลเซีย) ได้ให้สัตยาบันรับรองเป็นที่เรียบร้อยแล้ว สิ่งนี้สะท้อนให้เห็นถึงความไม่พร้อมของประเทศไทยในการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตราย โดยความไม่พร้อมดังกล่าวสามารถแยกได้เป็น 3 องค์ประกอบ ได้แก่ หน่วยงานที่รับผิดชอบ บุคลากร และกฎหมาย

- **หน่วยงานที่รับผิดชอบ** : พิธีสาร 9 ข้อ 5 (5) ได้ระบุไว้อย่างชัดเจนว่า ทุกประเทศภาคีต้องจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่ออกใบอนุญาตการขนส่งสินค้าอันตรายข้ามแดนและผ่านแดน หากเมื่อพิจารณาหน่วยงานนี้ของไทย พบว่า ประเทศไทยยังไม่มีการจัดตั้งหน่วยงานดังกล่าว ในปัจจุบันมีเพียงสำนักงานขนส่งสินค้า (สนค.) กรมการขนส่งทางบก ที่ทำหน้าที่นี้อย่างไม่เป็นทางการ
- **บุคลากร** : หลังจากการสิ้นสุดการให้ความช่วยเหลือของเยอรมันนี ผ่านทาง GTZ ในการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายตามแนวทางของสหภาพยุโรป (ADR) ในปี พ.ศ. 2547 ความก้าวหน้าของการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายในประเทศไทยได้พัฒนาไปน้อยมาก บุคลากรที่ได้รับการอบรมจาก GTZ ได้ถูกโยกย้ายไปทำหน้าที่อื่น ทำให้การพัฒนาระบบที่วางแนวทางไว้เกิดความไม่ต่อเนื่องขาดบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ
- **กฎหมาย** : การควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายข้ามแดนและผ่านแดน ภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนและความตกลง GMS CBTA กำหนดให้ใช้กฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ เอติอาร์ และเอติอาร์ฉบับปรับปรุง ขณะที่กฎหมายของไทยมีเพียง พรบ.การขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2522 ที่มีการกล่าวถึงการขนส่งวัตถุอันตราย และข้อกำหนดเกี่ยวกับใบอนุญาตชนิดที่ 4 เท่านั้น ซึ่งกฎหมายของไทยเหล่านี้ไม่มีความสอดคล้องกับกฎเกณฑ์ต้นแบบขององค์การสหประชาชาติ เอติอาร์ และเอติอาร์ฉบับปรับปรุง

แผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2562 ได้เกิดขึ้น เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยแนวทางการดำเนินการตามแผนพัฒนาฯ สรุปได้ดังตารางที่ 4.2-5

ตารางที่ 4.2-5 รายละเอียดของแผนพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน พ.ศ. 2553-2562

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายทางถนน			
บูรณาการหน่วยงานภายใน กรมการขนส่งทางบก	เพิ่มศักยภาพของบุคลากร ของกรมการขนส่งทางบก	แก้ไขปรับปรุงกฎหมาย	การบูรณาการกับส่วนราชการอื่น
- จำแนกหน่วยงานหลัก/สนับสนุน/และอื่นๆ - จัดตั้งคณะทำงานเพื่อจัดทำแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกับ ADR	- อบรมความรู้ให้กับบุคลากรในการจัดทำแผนปฏิบัติการ - จัดทำเอกสารคู่มือการปฏิบัติการสำหรับเจ้าหน้าที่ - จัดอบรมและสัมมนาแก่ผู้ประกอบการขนส่งผู้ประจำรถ	- แก้ไขเพิ่มเติมหรือออกกฎระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับรถ - แก้ไขเพิ่มเติมหรือออกกฎระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับเงื่อนไขการประกอบการ - แก้ไขเพิ่มเติมหรือออกกฎระเบียบต่างๆ เกี่ยวกับผู้ขับขี่	- ลดความซ้ำซ้อนของหน่วยงานที่ดำเนินงานเรื่องเดียวกัน - ทำให้ระบบการขนส่งสินค้าอันตราย มีความครบถ้วนสมบูรณ์

ที่มา : กรมการขนส่งทางบก

แนวทางของแผนฯ เป็นการเพิ่มศักยภาพของประเทศไทยในการควบคุมการขนส่งสินค้าอันตราย โดยแผนดังกล่าว มุ่งเน้นไปที่การเตรียมความพร้อมให้กับ 3 ปัจจัยหลักที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งสินค้าอันตราย ได้แก่ รถ คน และอุปกรณ์ และแผนฯ นี้ ยึดแนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าอันตรายตามมาตรฐาน ADR ซึ่งสอดคล้องกับเงื่อนไขในพิธีสาร 9 ของกรอบความตกลงอาเซียน และภาคผนวก 1 ของความตกลง GMS CBTA

4.3 ความเป็นไปได้เบื้องต้นของมาตรฐานการเก็บค่าธรรมเนียมของยานพาหนะ

การใช้รถก่อให้เกิดผลกระทบทางสังคม (Social Costs) ในรูปแบบต่างๆ เช่น ถนนเสียหาย ก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เป็นต้น การอนุญาตให้ใช้รถอย่างอิสระโดยไม่มีกลไกที่ทำให้ผู้ใช้รถเป็นผู้รับผิดชอบผลกระทบที่เกิดขึ้น จะทำให้ภาคการผลิตในสังคมไม่มีประสิทธิภาพ การเก็บค่าธรรมเนียมใช้ถนนเป็นเครื่องมือที่มีประสิทธิภาพในการควบคุมการใช้รถ และทำให้การใช้รถอยู่ในระดับที่มีประสิทธิภาพ เพราะการเก็บค่าธรรมเนียมเป็นการเพิ่มต้นทุนการใช้รถ ทำให้ผู้ใช้รถต้องวางแผนในการขับขี่และจะใช้รถเท่าที่จำเป็น โดยค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บควรสะท้อนผลกระทบที่ผู้ใช้รถเป็นผู้ก่อ เพราะรัฐจะสามารถนำเงินที่ได้จากค่าธรรมเนียมมาใช้แก้ไขหรือบรรเทาปัญหาทางสังคมที่เกิดขึ้นโดยไม่ต้องใช้งบประมาณในส่วนอื่น

ในขณะที่ความตกลงภายใต้กรอบ GMS CBTA ได้แบ่งประเภทของค่าธรรมเนียมการใช้ทางได้ 6 ประเภท โดยชนิดของต้นทุนภายนอกที่สามารถนำไปรวมเป็นค่าผ่านทางได้มีเพียงชนิดเดียว คือ ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง ขณะที่ความตกลงภายใต้กรอบอาเซียนกำหนดเพียงให้ประเทศภาคีสมาชิกพยายามทำให้เกิดความเรียบง่าย โดยต้องรวบรวมและประสานค่าธรรมเนียมและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เรียกเก็บจากพาหนะผ่านทาง ดังนั้น ภายใต้กรอบอาเซียน ค่าธรรมเนียมยานพาหนะสามารถรวมต้นทุนภายนอกทั้ง 3 ชนิดเข้าไปได้

รายงานฉบับนี้ได้คำนวณต้นทุนภายนอกเพียงสองชนิดเท่านั้น ได้แก่ ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อม เนื่องจากการคำนวณต้นทุนอุบัติเหตุให้เป็นตัวเลขที่แน่นอนทำได้ยากมาก เพราะมูลค่าที่ได้จะขึ้นอยู่กับวิธีที่ใช้ในการคำนวณ นอกจากนี้ การนำต้นทุนอุบัติเหตุรวมเข้าเป็นค่าธรรมเนียมจะทำให้ค่าผ่านทางที่ได้มีมูลค่าสูงมาก ซึ่งไม่น่าเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ

4.3.1 ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง (Infrastructure Cost)

จากการคัดเลือกแบบจำลองที่ใช้ในประเทศสมาชิกสหภาพยุโรป (EU) เพื่อใช้ประมาณต้นทุนการบำรุงทางกับปัจจัยต่างๆ พบว่า แบบจำลองของประเทศออสเตรเลียสะท้อนความเป็นจริงที่เกิดขึ้น กล่าวคือ ค่าบำรุงทางจะขึ้นอยู่กับปริมาณการจราจรที่มาใช้ทาง และขึ้นอยู่กับชนิดของการจราจร โดยถ้ามีการจราจรมากถนนจะเสียหายมากขึ้น และค่าบำรุงรักษาทางก็จะมากไปด้วย ถ้ามีรถขนาดใหญ่มาใช้ทางจะมีผลต่อความเสียหายของผิวทางมากกว่ารถขนาดเล็ก นอกจากนี้ ข้อมูลที่ใช้ในการสร้างแบบจำลองเป็นข้อมูลพื้นฐานที่มีการรวบรวมไว้อย่างเป็นระบบในประเทศไทยโดยกรมทางหลวง แบบจำลองดังกล่าวแสดงได้ดังต่อไปนี้

$$C = a_0 + a_1 * AADT_{car} + a_2 * AADT_{bus} + a_3 * AADT_{truck}$$

โดยที่ C = ต้นทุนค่าบำรุงรักษาทางเฉลี่ยต่อกิโลเมตร-วัน (บาท)

$AADT_{car}$ = ปริมาณรถเล็กเฉลี่ยต่อวัน (PCU)

$AADT_{bus}$ = ปริมาณรถโดยสารเฉลี่ยต่อวัน (PCU)

$AADT_{truck}$ = ปริมาณรถบรรทุกเฉลี่ยต่อวัน (PCU)

การประมาณค่าพารามิเตอร์ของแบบจำลองได้ใช้โปรแกรมสำเร็จรูป EViews 5 ผลของการประมาณแสดงดังต่อไปนี้

$$C = 3,689 + 0.7468 * AADT_{car} + 1.3383 * AADT_{bus} + 1.725 * AADT_{truck}$$

จากสมการหมายความว่า ถ้ารถเล็ก (car) ใช้เส้นทาง AH1 เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร จะก่อให้เกิดการชำรุดของผิวทางเท่ากับ 0.7468 บาท ขณะที่รถโดยสาร (bus) ใช้เส้นทาง AH1 เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร จะก่อให้เกิดการชำรุดของผิวทางเท่ากับ 1.3383 บาท สุดท้าย คือ รถบรรทุก (truck) ถ้ารถดังกล่าวใช้เส้นทาง AH1 เป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร จะก่อให้เกิดการชำรุดของผิวทางเท่ากับ 1.725 บาท ดังนั้น ถ้ารถเหล่านี้ใช้เส้นทาง AH1 จากอำเภอแม่สอดถึงอำเภอบ้านคลองลึก ซึ่งมีระยะทางทั้งสิ้น 702 กิโลเมตร ค่าใช้ทางที่ควรเก็บจากรถเหล่านี้สามารถสรุปได้ดังตารางที่ 4.3-1

ตารางที่ 4.3-1 ค่าใช้เส้นทาง AH1 จากอำเภอแม่สอดถึงอำเภอบ้านคลองลึก แยกตามประเภทรถ

ประเภทรถ	อัตราค่าใช้ทาง (บาท/คัน-กิโลเมตร)	ค่าใช้ทางตลอดเส้นทาง (บาท/คัน) ¹
1.รถยนต์ขนาดเล็ก (car)	0.7468	524
2.รถโดยสาร (bus)	1.3383	939
3.รถบรรทุก (truck)	1.725	1,211

หมายเหตุ : ¹ระยะทางตลอดทั้งเส้นเท่ากับ 702 กิโลเมตร

ที่มา : คำนวณโดยกลุ่มที่ปรึกษา 2556

4.3.2 ต้นทุนสภาพแวดล้อม (Environmental Cost)

ต้นทุนสภาพแวดล้อมที่เกิดจากรถที่วิ่งบนท้องถนนเป็นต้นทุนทางสังคม จึงควรถูกนำไปรวมกับค่าธรรมเนียมการใช้ทาง รายละเอียดของการคำนวณต้นทุนสภาพแวดล้อมที่เป็นผลรวมของต้นทุนมลพิษทางอากาศและต้นทุนสภาวะโลกร้อน สามารถแสดงได้ดังต่อไปนี้

(1) ต้นทุนสภาวะโลกร้อน (Global Warming Cost)

ผลกระทบต่อสภาพแวดล้อมส่วนแรกที่เราพิจารณา ได้แก่ ผลกระทบที่ส่งผลให้เกิดสภาวะโลกร้อน โดยก๊าซที่ทำให้เกิดสภาวะโลกร้อนประกอบด้วยก๊าซ 3 ชนิด (Green House Gases: GHGs) ได้แก่ CO₂, CH₄ และ N₂O การคำนวณต้นทุนสภาวะโลกร้อนทำได้โดยแปลงก๊าซทั้งสามชนิดให้เป็น CO₂-Equivalent จากนั้นคูณด้วยมูลค่าการปล่อย CO₂-Equivalent ต่อ 1 หน่วยน้ำหนัก (emission cost มีหน่วยเป็น บาท/กรัม) จะได้ผลดังแสดงในตารางที่ 4.3-2

ตารางที่ 4.3-2 ต้นทุนสภาวะโลกร้อนของรถแต่ละประเภท

ประเภทรถ	ต้นทุนสภาวะโลกร้อน (บาท/คัน-กิโลเมตร)	
	ราคาเงา	
	ต้นทุนการกำจัด CO ₂ ¹	มูลค่าซื้อขาย CO ₂ ²
1.รถเล็ก	0.1308	0.0577
2.รถโดยสาร	0.1388	0.0613
3.รถบรรทุก	0.1428	0.0631

หมายเหตุ : ¹ CO₂ 1 ตัน จะต้องใช้ต้นทุนในการกำจัดเท่ากับ 615 บาท

² CO₂ 1 ตัน มีมูลค่าซื้อขายเท่ากับ 9.05 ดอลลาร์ หรือ 271.5 บาท

ที่มา : คำนวณโดยกลุ่มที่ปรึกษา ปี พ.ศ. 2556

(2) ต้นทุนมลพิษ (Air Pollution Cost)

มลภาวะทางอากาศที่ถูกปล่อยออกจากไอเสียรถในกลุ่มนี้จะมีผลต่อสุขภาพของมนุษย์ ก๊าซในกลุ่มนี้มี 3 ชนิด ประกอบด้วย VOC, NO_x และ PM₁₀ การคำนวณต้นทุนมลพิษทำได้โดยประเมินอัตราการปล่อย VOC, NO_x และ PM₁₀ จากรถ 1 คัน (แยกประเภทรถ) จากการวิ่งเป็นระยะทาง 1 กิโลเมตร จากนั้นคูณด้วยมูลค่ามลพิษแต่ละชนิดต่อ 1 หน่วยน้ำหนัก (emission cost มีหน่วยเป็น บาท/กรัม) จะได้ผลดังแสดงในตารางที่ 4.3-3

ตารางที่ 4.3-3 ต้นทุนมลพิษทางอากาศของรถแต่ละประเภท

ประเภทรถ	เชื้อเพลิง	มูลค่าของมลพิษ (บาท/คัน-กิโลเมตร)			
		VOC	NO _x	PM ₁₀	รวมทั้งหมด
1.รถเล็ก	เบนซิน	0.0013	0.0013	0.0005	0.0058 ¹
	ดีเซล	0.0003	0.0013	0.0069	
2.รถโดยสาร	ดีเซล	0.0047	0.1563	0.0434	0.2044
3.รถบรรทุก	ดีเซล	0.0047	0.1563	0.0434	0.2044

หมายเหตุ : ¹ กำหนดให้รถเล็กมีส่วนการใช้เบนซินและดีเซลเท่ากัน

ที่มา : The Costs and Benefits of Electric Vehicles, Frederik Carlsson and Olof Johansson –Stenman, Goteborg University, 2000

4.3.3 การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง

ค่าธรรมเนียมการใช้ทางสามารถคำนวณได้จากผลรวมของต้นทุนการบำรุงรักษาทาง และต้นทุนสภาพแวดล้อม แยกตามประเภทผลที่ได้แสดงดังตารางที่ 4.3-4

ตารางที่ 4.3-4 ค่าธรรมเนียมการใช้ทาง

ประเภท	ต้นทุนการบำรุงรักษาทาง (บาท/คัน-กิโลเมตร)	ต้นทุนสภาพแวดล้อม (บาท/คัน-กิโลเมตร)	ค่าธรรมเนียมการใช้ทาง (บาท/คัน-กิโลเมตร)
1.รถเล็ก	0.7468	0.1366	0.8834
2.รถโดยสาร	1.3383	0.3432	1.6815
3.รถบรรทุก	1.725	0.3472	2.0722

ที่มา : คำนวณโดยกลุ่มที่ปรึกษา 2556

ค่าธรรมเนียมการใช้ทางที่สามารถเรียกเก็บได้ภายใต้กรอบอาเซียน คือ รถยนต์ส่วนบุคคลเรียกเก็บ 0.8834 บาท/คัน-กิโลเมตร รถโดยสารเรียกเก็บ 1.6815 บาท/คัน-กิโลเมตร และรถบรรทุกเรียกเก็บ 2.0722 บาท/คัน-กิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ค่าธรรมเนียมการใช้ทางที่สามารถเรียกเก็บได้ภายใต้ความตกลง GMS CBTA ไม่สามารถรวมต้นทุนสภาพแวดล้อมได้ ดังนั้นจึงต้องนำค่าธรรมเนียมการใช้ทางภายใต้กรอบความตกลงอาเซียนหักออกด้วยต้นทุนสภาพแวดล้อม

- **ประเภทที่ควรเก็บค่าธรรมเนียม**

รถผ่านแดนที่จะเข้ามาใช้โครงข่ายทางหลวงอาเซียน (AHN) ของประเทศไทย ประกอบด้วย รถยนต์นั่งไม่เกิน 7 ที่นั่ง รถโดยสาร และรถบรรทุกสินค้า ในระยะแรกการเก็บค่าธรรมเนียมควรเก็บกับรถที่ทำให้เกิดความเสียหายมากกว่าชั้นทางก่อน คือ รถบรรทุกสินค้า แต่กลุ่มที่ปรึกษาได้วิเคราะห์อัตราค่าธรรมเนียมสำหรับรถโดยสารและรถส่วนบุคคลไว้ด้วยสำหรับการเรียกเก็บเพิ่มเติมในอนาคต

- **รูปแบบการเก็บค่าธรรมเนียม**

การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางตามระยะทาง (Distance Base) ที่รถบรรทุกผ่านแดนแต่ละคันวิ่งเข้ามาใช้ทางหลวงอาเซียนของประเทศไทย จะมีความเหมาะสมที่สุด โดยสามารถตรวจสอบได้จากเครื่อง GPS ที่บังคับให้รถบรรทุกและรถโดยสารผ่านแดนต้องติดตั้งอยู่แล้ว ตามอัตราค่าธรรมเนียมในตารางข้างต้น

- **หน่วยงานกำกับดูแล**

เสนอแนะให้กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานรับผิดชอบในการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทาง เนื่องจากเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ในการซ่อมแซมและบำรุงรักษาทางหลวงอยู่แล้ว นอกจากนี้ ปัจจุบันกรมทางหลวงยังมีประสบการณ์ในการเป็นผู้จัดเก็บค่าผ่านทางของสะพานมิตรภาพระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอยู่แล้ว

- ปรับปรุงกฎหมายภายในประเทศโดยระบุให้มีการเก็บค่าบำรุงรักษาทางกับรถภายในประเทศ

ข้อเสนอการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ทางดังกล่าวข้างต้น ประเทศไทยอาจไม่สามารถจะเก็บค่าผ่านทางจากรถอาเซียนที่มาใช้ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทยได้ เพราะการเก็บค่าธรรมเนียมจะต้องปฏิบัติกับรถของคนในประเทศไทยด้วย หรืออีกนัยหนึ่งต้องเก็บกับรถบรรทุกของไทยด้วย ดังนั้น การแก้ปัญหาต้องระบุให้ชัดเจนในข้อกฎหมายว่า เงินรายได้จากภาษีและค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่เรียกเก็บจากรถในประเทศไทยส่วนหนึ่งจะถูกนำไปใช้ในการบำรุงรักษาทาง (และ/หรือรักษาสภาพแวดล้อม) ที่ได้รับผลกระทบจากการใช้รถใช้ถนน อย่างไรก็ตาม หากไม่สามารถแก้ไขกฎหมายภายในประเทศได้ อาจกำหนดเป็นข้อตกลงร่วมกันระหว่างประเทศคู่ภาคี โดยยอมให้รถบรรทุกและรถโดยสารผ่านแดนของแต่ละประเทศต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้ทางเมื่อเข้าสู่ประเทศนั้นๆ โดยให้สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นผู้เสนอร่างกฎหมายดังกล่าว

4.4 ความเหมาะสมและเป็นไปได้ และรูปแบบการใช้งาน เพื่อจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่าย

ผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ทำให้สถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนมีความจำเป็นมากขึ้นในอนาคต ด้วยเหตุผลคือ

- สถานีขนส่งสินค้าช่วยอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้านมาเป็นรถบรรทุกของไทย
- สถานีขนส่งสินค้าช่วยลดอุบัติเหตุบนถนน
- สถานีขนส่งสินค้าช่วยบริหารจัดการการขนส่งเพื่อความปลอดภัยสำหรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- สถานีขนส่งสินค้าสามารถพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเพื่อเปลี่ยนไปขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งจะช่วยลดค่าขนส่งและลดการใช้พลังงานในระยะยาว



โดยการจัดตั้งสถานีขนส่งสินค้า (Truck Terminal) บริเวณจุดผ่านแดนจะมีฟังก์ชันของการเปลี่ยนถ่ายสินค้าระหว่างรถบรรทุกของทั้งสองประเทศในลักษณะที่ใช้การขนส่งรูปแบบเดียวกัน (Single Mode) ส่วนการจัดตั้งศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า (Intermodal Facilities) จะมีรูปแบบของการเปลี่ยนถ่ายสินค้านี้ระหว่างการขนส่งด้วยรถบรรทุก

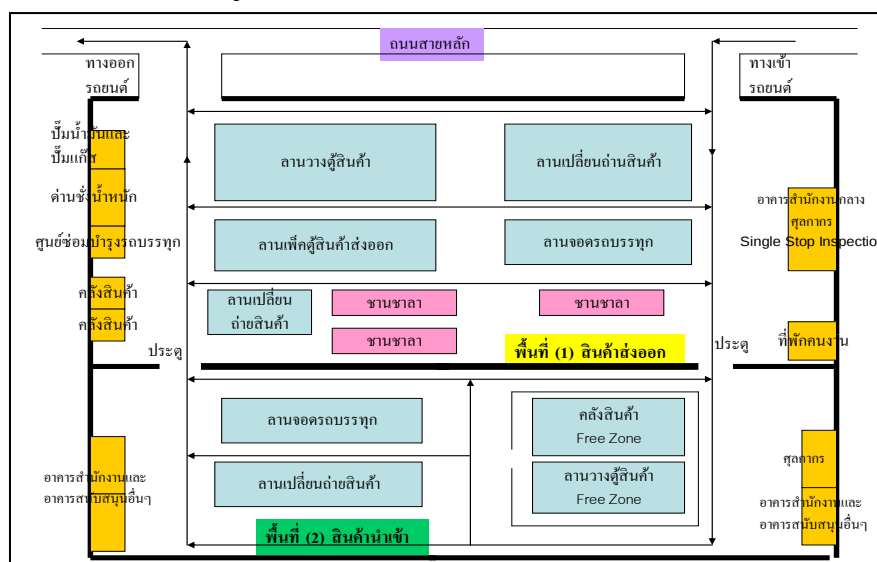
กับการขนส่งด้วยรถไฟ ซึ่งเป็นการขนส่งต่างรูปแบบกัน (Intermodal Mode)

สำหรับจุดผ่านแดนบางแห่งที่ยังไม่มีผลการศึกษาความเหมาะสมหรือการออกแบบรายละเอียดของสถานีขนส่งสินค้าหรือศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ รองรับ จำเป็นต้องมีการศึกษาความเหมาะสมอย่างละเอียดเพิ่มเติม โดยสำนักการขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก ควรเป็นเจ้าภาพในการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบ และความเป็นไปได้ทางการเงิน เศรษฐศาสตร์ วิศวกรรมและสิ่งแวดล้อม หากจุดผ่านแดนใดมีผลการศึกษาอยู่แล้ว จะนำมาใช้ต่อยอดในการศึกษานี้ โดยสามารถสรุปแนวทางการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนในอนาคต ดังแสดงในตารางที่ 4.4-1

ตารางที่ 4.4-1 ข้อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนในอนาคต

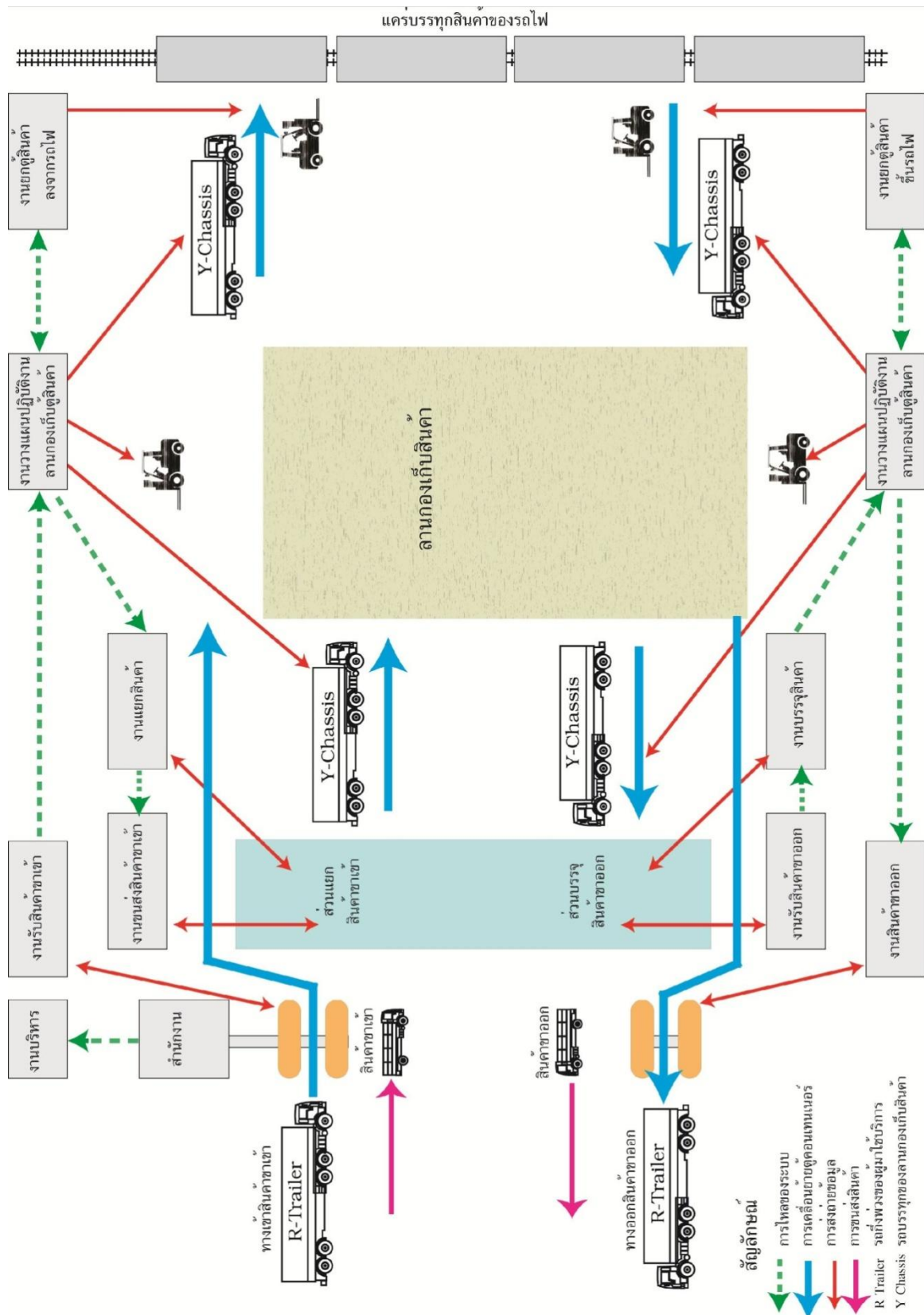
จุดผ่านแดน	พ.ศ. 2558-2563	พ.ศ. 2563-2568	ที่ตั้งที่เสนอแนะ
1. เชียงของ ¹	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ	ติดกับด่านศุลกากรเชียงของและสถานีรถไฟเชียงของ (อนาคต) ¹
2. หนองคาย ³	สถานีขนส่งสินค้า	-	สถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย
3. นครพนม	ศูนย์ขนส่งชายแดน	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ	ติดกับด่านศุลกากรนครพนม ฝั่งขาเข้าและสถานีรถไฟนครพนม (อนาคต)
4. มุกดาหาร ²	สถานีขนส่งสินค้า	ศูนย์เปลี่ยนถ่ายฯ	ติดกับด่านศุลกากรมุกดาหารและสถานีรถไฟมุกดาหาร (อนาคต)
5. แม่สาย	สถานีขนส่งสินค้า	-	ติดกับด่านศุลกากรแม่สาย ฝั่งขาเข้า
6. แม่สอด ²	สถานีขนส่งสินค้า	-	พื้นที่ก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมแม่สอด/บนทางเลี่ยงเมืองแม่สอด ²
7. อรัญประเทศ ²	สถานีขนส่งสินค้า	-	บริเวณตรงข้ามโรงเรียนเทศบาลอรัญประเทศ ²
8. สะเตา ²	-	สถานีขนส่งสินค้า	ฝั่งขาเข้าบนทางหลวงหมายเลข 4 ไม่เกิน 5 กม. จากด่านศุลกากรสะเตาแห่งใหม่
9. ปาดังเบซาร์	สถานีขนส่งสินค้า	-	ด่านศุลกากรปาดังเบซาร์

โดยสามารถแสดงองค์ประกอบของสถานีขนส่งสินค้าที่ชายแดนในรูปที่ 4.4-1 และศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าโดยทั่วไปในรูปที่ 4.4-2



ที่มา: โครงการศึกษาความเหมาะสมในการดำเนินการสถานีขนส่งสินค้าในเมืองหลักและจังหวัดชายแดน ของ กรมการขนส่งทางบก (พ.ศ. 2551)

รูปที่ 4.4-1 แผนผังองค์ประกอบของสถานีขนส่งสินค้าชายแดน



ที่มา: โครงการศึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดและการบริหารจัดการศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า ที่เชียงแสนและเชียงของ จังหวัดเชียงราย (พ.ศ. 2553)

รูปที่ 4.4-2 แผนผังการดำเนินงานขนส่งสินค้าภายในศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า

4.5 ความเหมาะสมและเป็นไปได้ในการจัดตั้งศูนย์พักริมทาง

ประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาจุดพักรถบนเส้นทางสายหลัก รวมทั้งยังไม่มีการบังคับใช้กฎหมายเพื่อควบคุมและกำกับดูแลให้ผู้ขับขี่ต้องหยุดพัก เพื่อให้ร่างกายได้พักผ่อนและลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการหลับในขณะขับขี่ โดยผู้ขับขี่ควรมีการพักทุก 4 ชั่วโมง เป็นเวลาอย่างน้อย 30 นาที

ทั้งนี้ได้เสนอแนะจุดพักรถ ไว้ 2 ประเภท คือ

- (1) จุดจอดรถ (Parking Area: PA) จัดให้มีทุกๆ 30-50 กิโลเมตร ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน คือ ที่จอดรถ สถานีบริการน้ำมันและก๊าซ ห้องน้ำ และตู้จำหน่ายเครื่องดื่มอัตโนมัติ เป็นจุดพักรถที่ไม่ได้บังคับว่าผู้ใช้งานจำเป็นต้องหยุดรถ แต่จัดไว้เพื่ออำนวยความสะดวกสำหรับผู้ที่ต้องการจะแวะพักเท่านั้น ใช้พื้นที่ไม่มากนัก (ระหว่าง 1,000-3,000 ตารางเมตร) ไม่จำเป็นต้องให้พนักงานและเจ้าหน้าที่ภาครัฐมาประจำการ อาจจัดเพียงเจ้าหน้าที่ทำความสะอาดห้องน้ำ แต่หน่วยงานของรัฐจำเป็นต้องกำกับดูแลให้จุดจอดรถมีสภาพที่ปลอดภัย พร้อมใช้งานตลอดเวลา
- (2) จุดบริการทางหลวง (Service Area: SA) จัดให้มีทุกๆ 250 กิโลเมตร โดยผู้ขับขี่รถส่วนบุคคลและรถบรรทุกต้องหยุดพัก (Compulsory Stop) เพื่อให้เจ้าหน้าที่ของรัฐทำการบันทึกประวัติการเดินทางลงสมุดตรวจ ซึ่งในระยะแรกจะเริ่มต้นจากรถบรรทุกที่ขนส่งผ่านแดนก่อน จากนั้น จึงบังคับใช้กับรถต่างชาติทุกคัน สำหรับพื้นที่ของจุดบริการทางหลวงประเภทนี้จำเป็นต้องจัดเตรียมพื้นที่อย่างน้อย 12,000-20,000 ตารางเมตร (8-12 ไร่)



ประกอบด้วยพื้นที่สองส่วน กล่าวคือ

พื้นที่ส่วนแรก เป็นพื้นที่อำนวยความสะดวกทั่วไปที่ลงทุนก่อสร้างโดยหน่วยงานภาครัฐ (Regulation Zone) ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก คือ ศูนย์อำนวยความสะดวกเบ็ดเสร็จจุดเดียว จุดตรวจสมุดบันทึกการเดินทาง จุดตรวจสภาพรถและเครื่องยนต์ จุดให้บริการตรวจสุขภาพ เป็นต้น



พื้นที่ส่วนที่สอง เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์ (Commercial Zone) ที่ลงทุนและบริหารจัดการโดยภาคเอกชน ประกอบด้วยพื้นที่จอดรถส่วนบุคคลแยกกับพื้นที่จอดรถบรรทุกกับรถโดยสาร ร้านอาหาร ซูเปอร์มาร์เก็ต ห้องน้ำ สถานีบริการน้ำมันและก๊าซ พื้นที่พักผ่อน/สปา เป็นต้น



ส่วนหน่วยงานหลักที่สามารถเข้ามาดำเนินการมีความเป็นไปได้ทั้งกรมทางหลวงหรือกรมการขนส่งทางบก โดยอาจให้กรมทางหลวงรับผิดชอบในการออกแบบและก่อสร้าง ส่วนกรมการขนส่งทางบกกำกับดูแล เรื่องการอำนวยความสะดวก และเป็นผู้คัดเลือกบริษัทเอกชนเข้ามาบริหารจัดการ

ในการกำหนดตำแหน่งของจุดพักรถนั้น กลุ่มที่ปรึกษาได้กำหนดตามผลการศึกษาของสำนักงานนโยบาย และแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ภายใต้โครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุก ตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ ซึ่งได้มีการศึกษาเส้นทางและตำแหน่งที่ตั้งเหมาะสมในการ พัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าสายหลัก โดยได้คัดเลือกตำแหน่งจุดพักรถที่เหมาะสม จำนวนทั้งสิ้น 41 แห่ง แบ่งออกเป็นจุดจอดพักรถบรรทุก (Parking Area) จำนวน 28 แห่ง และ ศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Service Area) จำนวน 13 แห่ง แบ่งออกเป็นจุดจอดพักรถบรรทุก (Parking Area) จำนวน 28 แห่ง ใช้สัญลักษณ์ในแผนที่ว่า “S” และศูนย์บริการพักรถบรรทุก (Service Area) จำนวน 13 แห่ง ใช้สัญลักษณ์ในแผนที่ว่า “L” โดยแสดงตำแหน่งที่ตั้งของจุดพักรถทั้งหมดในรูปที่ 4.5-1 โดยแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วน (สีแดง) ระยะกลาง (สีเหลือง) และระยะยาว (สีเขียว)

อย่างไรก็ตาม ในระยะยาวอาจมีการยกระดับจุดพักรถในภูมิภาคบางแห่งขึ้นเป็นจุดพักรถสากลขนาดใหญ่ (Intra-ASEAN Interchange Center) โดยจำเป็นต้องมีการพัฒนาเชิงพื้นที่ในพื้นที่ที่อยู่ติดกัน เพื่อให้บริการเพิ่มเติมแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าด้วย อาทิ พัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ (logistics park) เขตเศรษฐกิจพิเศษ เป็นต้น ทั้งนี้จำเป็นต้องศึกษาและวิเคราะห์รายละเอียด รวมทั้งกำหนดพื้นที่ที่มีความเหมาะสมต่อไปในอนาคต



ที่มา: โครงการศึกษารายละเอียดการพัฒนาจุดพักรถบรรทุกตามเส้นทางขนส่งสินค้าหลักของประเทศ (2557) สศบ.

รูปที่ 4.5-1 พื้นที่ที่เหมาะสมในการพัฒนาเป็นจุดพักรถบรรทุกทุกตามระยะเร่งด่วน ระยะกลาง และระยะยาว

4.6 การวิเคราะห์ขีดความสามารถในการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของภาคเอกชน

จากการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการให้บริการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของผู้ประกอบการขนส่งทางบก และทางรางของไทย พบว่ายังประสบปัญหาในประเด็นหลัก ๆ ได้แก่

1. ผู้ประกอบการไทยขาดการสนับสนุนเงินทุนเพื่อพัฒนาด้านบุคลากร และเทคโนโลยี เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน และมีความต้องการให้มีการจัดตั้งกองทุนหมุนเวียน เพื่อส่งเสริม ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ไทย ทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ บาท
2. ผู้ประกอบการไทยไม่มีเครือข่ายในการขนส่งหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงต่อกันเหมือนต่างประเทศ และมีความต้องการให้รัฐบาลออกพระราชบัญญัติส่งเสริมการจัดตั้งเครือข่ายและการรวมกลุ่มของผู้ประกอบการ
3. ผู้ประกอบการ SMEs ไทยยังขาดศักยภาพในทุกๆ ด้าน เช่น เงินทุน เทคโนโลยี มาตรฐานการบริการ การขยายกิจการ จึงเสนอแนวทางให้ยกเลิกสิทธิพิเศษการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กับกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ คลังสินค้าและโซโลจากต่างชาติ พร้อมกับเสนอให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีกับผู้ประกอบการไทย และต้องการให้หน่วยงานของรัฐออกกฎหมายสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาผู้ประกอบการไทยและมาตรฐานการบริการ ให้เทียบเท่ากับต่างประเทศ
4. มีการแข่งขันระหว่างผู้ประกอบการไทยกันเอง เช่น การตัดราคา เพื่อให้อยู่รอด เมื่อสู้กับบริษัทต่างชาติ ไม่ได้ก็มาแข่งขันกันเอง และยังไม่มีมีการออกกฎระเบียบควบคุมจำนวนผู้ประกอบการที่จะไปขอใบอนุญาตเพิ่มเติม ทำให้มีจำนวนรถบรรทุกจดทะเบียนล้นอยู่ในตลาด

จากบทวิเคราะห์ผลกระทบของการเปิดเสรีโลจิสติกส์อาเซียนที่กลุ่มที่ปรึกษาได้รวบรวมจากแหล่งข้อมูลต่างๆ อาทิ สมาคมโลจิสติกส์และขนส่งภาคต่างๆ สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์รายย่อย รวมทั้งการระดมความคิดเห็นจากการสัมมนากลุ่มย่อยที่ผ่านมา และผู้เข้าร่วมสัมมนาอื่นๆ สามารถสรุปเป็นข้อเสนอแนะต่อการดำเนินนโยบายของภาครัฐ และการปรับตัวของเอกชนผู้ให้บริการขนส่งและโลจิสติกส์ของไทยได้ดังนี้

- 1) จัดตั้งหน่วยงานหลักในการพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย เพื่อทำหน้าที่หลักในการส่งเสริมและพัฒนา ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งจัดทำ road map ระยะยาว แผนการดำเนินการ แนวทางการส่งเสริม ผู้ประกอบการให้บริการโลจิสติกส์ของไทย
- 2) ผลักดันกฎหมายที่ส่งเสริมผู้ประกอบการไทย เช่น ผลักดันพระราชบัญญัติผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทย พระราชบัญญัติการจัดทำสัญญาการขนส่งระหว่างประเทศภาคประชาชน และปรับแก้กฎหมายในประเทศ ที่มีการใช้งานอยู่ในกรอบการปฏิบัติที่สามารถปฏิบัติได้จริงและส่งเสริมผู้ประกอบการไทยโดยไม่ส่งเสริมให้ ผู้ประกอบการทำผิดกฎหมาย
- 3) ยกเลิกสิทธิพิเศษการส่งเสริมการลงทุน (BOI) กับกลุ่มธุรกิจโลจิสติกส์ คลังสินค้าและโซโลจากต่างชาติ เนื่องจากเป็นการสนับสนุนให้คู่แข่งรายใหญ่เข้ามาดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์แข่งกับผู้ประกอบการ รายย่อยของไทย หรือใช้มาตรการอื่นๆ ในการปกป้องผู้ประกอบการรายย่อยของไทย

- 4) ให้ภาครัฐสร้างมาตรฐานกลางในการให้บริการโลจิสติกส์ (ทางบกและทางราง) รวมถึงกำหนดราคากลางสำหรับการกำหนดมาตรฐานสินค้าผ่านแดนแต่ละประเทศ หาก FTA มีผลใช้บังคับ เรือรถพวงมาลัยซ้าย-ขวา เรื่องการใช้อุปกรณ์ต่างๆ เรื่องพนักงานขับรถควรขับรถไปได้ทุกประเทศ ยานพาหนะควรมีมาตรฐานเดียวกัน พระราชบัญญัติประกันภัยควรทำครั้งเดียววิ่งได้ทั้ง 6 ประเทศ
- 5) รัฐบาลจัดทำแผนการพัฒนาพลังงานให้ชัดเจนเพื่อให้ผู้ประกอบการสามารถเตรียมความพร้อมทั้งระยะสั้นและระยะยาว ต้องกำหนดยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน
- 6) ผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยต้องการให้ภาครัฐส่งเสริมให้มีการจับคู่ในการร่วมทุนกับนักธุรกิจผู้ให้บริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน
- 7) พัฒนาศูนย์ให้การปรึกษาสำหรับภาคบริการโลจิสติกส์ และสนับสนุนในด้านต่างๆ เช่น
 - ด้านการเงินและสินเชื่อระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำ
 - สนับสนุนด้านความรู้และคำปรึกษาด้านการลงทุน การวางแผนธุรกิจ ด้านกฎหมาย และด้านภาษีสำหรับผู้ประกอบการธุรกิจโลจิสติกส์และผู้ใช้บริการโลจิสติกส์โดยเฉพาะ SMEs รวมทั้งพัฒนานวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการโลจิสติกส์
 - พัฒนาศักยภาพและสร้างเครือข่ายผู้ให้บริการโลจิสติกส์ไทยเชื่อมโยงตลาดสากลจัดทำฐานข้อมูลเพื่อประกอบการตัดสินใจทางโลจิสติกส์ อาทิ ข้อมูลประเภทสินค้าและเส้นทางการขนส่ง ข้อมูลความต้องการขนส่งในเส้นทางต่างๆ ข้อมูลโครงสร้างต้นทุนการประกอบธุรกิจ ข้อมูลกฎระเบียบและวิธีการทำธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน

5. แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

5.1 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากผลการวิเคราะห์ประเด็นปัญหาของระบบขนส่งในปัจจุบัน และแนวโน้มเมื่อเข้าสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนของประเทศไทยในอนาคต ร่วมกับการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) และวิเคราะห์ TOWS Strategic Alternatives Matrix ของระบบขนส่งของไทย ทำให้สามารถกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ วัตถุประสงค์ของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งของไทยสำหรับรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน สรุปได้ดังนี้

วิสัยทัศน์ (Vision)

เป็นศูนย์กลางการขนส่งที่เชื่อมโยงการค้าและการบริการของอาเซียนที่สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

พันธกิจ (Mission)

พัฒนาระบบ กลไก และบุคลากร รวมทั้ง วางแผนนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการ การขนส่งระบบโลจิสติกส์และการจราจรของประเทศไทยให้ทั่วถึง เพียงพอ และมีประสิทธิภาพในระดับสากล ในการเชื่อมโยงภูมิภาคอาเซียนสู่ประชาคมโลก รวมถึงสนับสนุนระบบโลจิสติกส์สีเขียว (Green Logistics) ที่ช่วยรักษาสีเขียวของสิ่งแวดล้อมของโลก

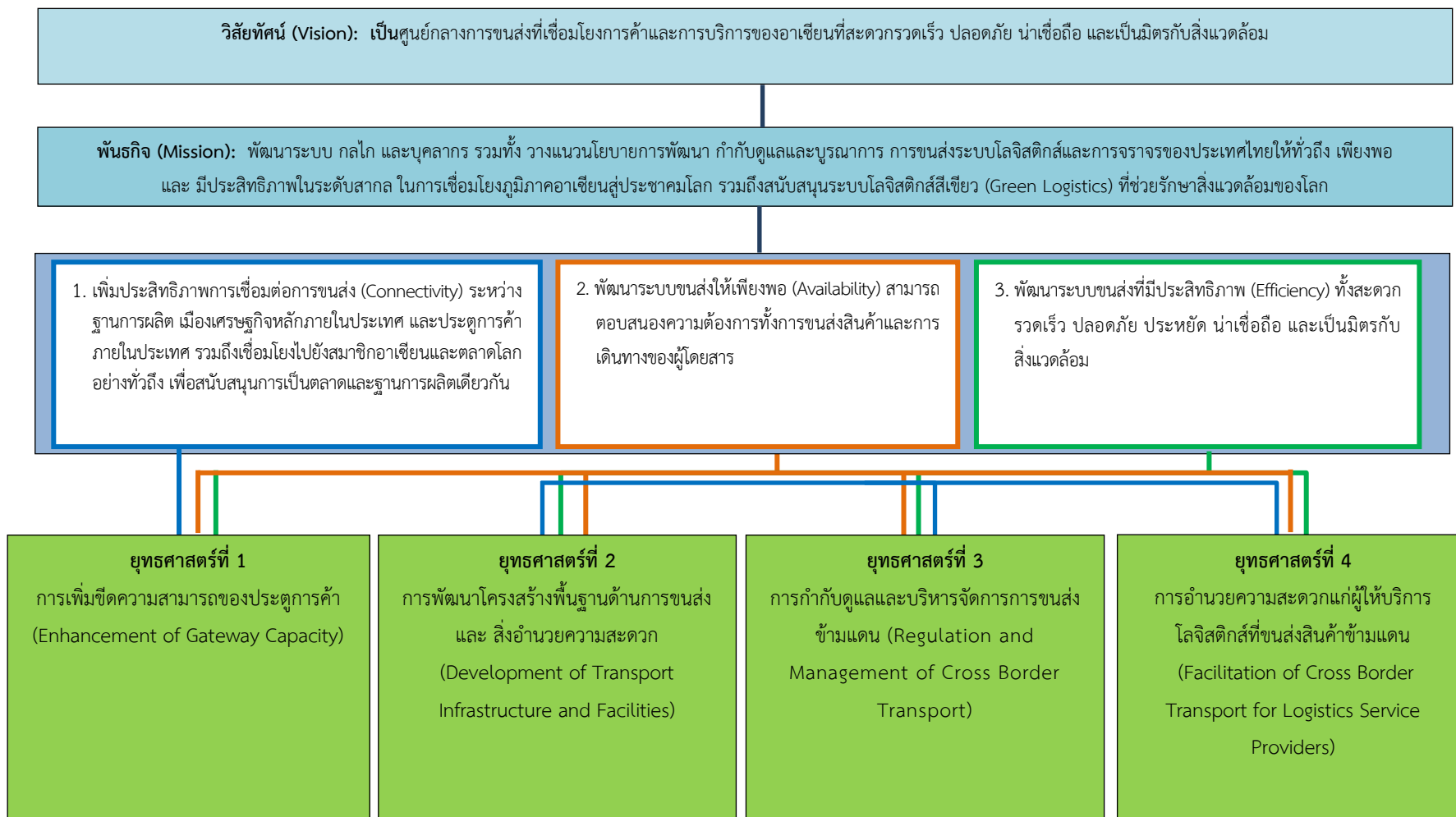
วัตถุประสงค์ (Objectives)

1. เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการขนส่ง (Connectivity) ระหว่างฐานการผลิต เมืองเศรษฐกิจหลักภายในประเทศ และประตูการค้าภายในประเทศ รวมถึงเชื่อมโยงไปยังสมาชิกอาเซียนและตลาดโลกอย่างทั่วถึง เพื่อสนับสนุนการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน
2. พัฒนาระบบขนส่งให้เพียงพอ (Availability) สามารถตอบสนองความต้องการทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร
3. พัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficiency) ทั้งสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เมื่อพิจารณาตามวิสัยทัศน์ พันธกิจ และวัตถุประสงค์แล้วสามารถจัดกลุ่มของกลยุทธ์การเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่งของไทยสำหรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้ทั้งหมด 4 ยุทธศาสตร์ดังนี้

- 1) การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)
- 2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)
- 3) การกำกับดูแลและบริหารการขนส่งข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)
- 4) การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน (Facilitation of Cross Border Transport for Logistics Service Providers)

ซึ่งสามารถสรุปแนวคิดของยุทธศาสตร์ทั้งหมดดังรูปที่ 5.1-1 และรูปที่ 5.1-2



รูปที่ 5.1-1 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)	ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและ สิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)	ยุทธศาสตร์ที่ 3 การกำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่ง ข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)	ยุทธศาสตร์ที่ 4 การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน (Facilitation of Cross Border Transport for Logistics Service Providers)
• กลยุทธ์ที่ 1.1: เพิ่มขีดความสามารถของด่านพรมแดนทางบกในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานสากล • กลยุทธ์ที่ 1.2: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน • กลยุทธ์ที่ 1.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศในปัจจุบัน	• กลยุทธ์ที่ 2.1: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน • กลยุทธ์ที่ 2.2: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าและฐานการผลิต • กลยุทธ์ที่ 2.3: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางลำนํ้าและชายฝั่ง	• กลยุทธ์ที่ 3.1: กำกับดูแลการขนส่งข้ามแดนเพื่อควบคุมรถที่ผ่านเข้าออกประเทศไทย • กลยุทธ์ที่ 3.2: บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน	• กลยุทธ์ที่ 4.1: อำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน • กลยุทธ์ที่ 4.2: ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศของไทย • กลยุทธ์ที่ 4.3: อำนวยความสะดวกสำหรับการประกันภัยด้านการขนส่งระหว่างประเทศ • กลยุทธ์ที่ 4.4: ฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน • กลยุทธ์ที่ 4.5: พัฒนาศูนย์ข้อมูลการขนส่งในกลุ่มอาเซียนเพื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

รูปที่ 5.1-2 ยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งและกลยุทธ์

ยุทธศาสตร์ที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)

กลยุทธ์ที่ 1.1: เพิ่มขีดความสามารถของด่านพรมแดนทางบกในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานสากล

- แผนงานที่ 1.1.1: สำรองพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพิ่มเติมเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต
 - โครงการที่ (1) สำรองพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนนครพนม
 - โครงการที่ (2) สำรองพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร
 - โครงการที่ (3) สำรองพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนเชียงของ
- แผนงานที่ 1.1.2: ปรับปรุงด่านพรมแดนเดิมควบคู่กับการขยายพื้นที่ด่านพรมแดนไปยังพื้นที่แห่งใหม่เพื่อแยกตรวจคนและสินค้าออกจากกัน
 - โครงการที่ (1) เพิ่มพื้นที่จอดรถบรรทุกและก่อสร้างด่านพรมแดนรัฐประเทศแห่งที่ 2 บริเวณบ้านหนองเอี่ยน-สตริงบพ สำหรับแยกการตรวจสินค้าออกมาจากด่านพรมแดนเดิม
 - โครงการที่ (2) สนับสนุนให้มีการใช้ด่านพรมแดนแม่สายแห่งใหม่ที่มีอยู่แล้วสำหรับแยกการตรวจสินค้าออกมาจากด่านพรมแดนเดิม
 - โครงการที่ (3) ก่อสร้างด่านพรมแดนแม่สอดแห่งใหม่สำหรับแยกการตรวจสินค้าออกมาจากด่านพรมแดนเดิม
 - โครงการที่ (4) เพิ่มพื้นที่จอดรถบรรทุกของด่านปาดังเบซาร์
 - โครงการที่ (5) ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่ด่านพรมแดนหนองคายแห่งใหม่
- แผนงานที่ 1.1.3: ก่อสร้างด่านพรมแดนแห่งใหม่ทดแทนด่านเดิมที่มีพื้นที่จำกัด
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างด่านพรมแดนสะเดาแห่งใหม่

กลยุทธ์ที่ 1.2: เพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน

- แผนงานที่ 1.2.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง
 - โครงการที่ (1) พัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบังระยะที่ 3
 - โครงการที่ (2) พัฒนาศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)
- แผนงานที่ 1.2.2: เพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือกรุงเทพ
 - โครงการที่ (1) พัฒนาลังสินค้าและพื้นที่บริการสินค้าในลักษณะทรงสูง (Vertical Warehouse)
- แผนงานที่ 1.2.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือมาบตาพุดเพื่อรองรับปริมาณขนส่งสินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าปิโตรเคมี และสินค้าอุปโภคบริโภค
 - โครงการที่ (1) ขยายพื้นที่ของท่าเรือมาบตาพุดเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า
- แผนงานที่ 1.2.4: ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
 - โครงการที่ (1) พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2
- แผนงานที่ 1.2.5: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ฝั่งอ่าวไทย
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ระยะแรก
- แผนงานที่ 1.2.6: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราเพื่อสนับสนุนการขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน
 - โครงการที่ (1) พัฒนาท่าเทียบเรือปากบารา ระยะที่ 1
 - โครงการที่ (2) ก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อเข้าท่าเรือปากบารา

ยุทธศาสตร์ที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity) (ต่อ)

กลยุทธ์ที่ 1.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศในปัจจุบัน

- แผนงานที่ 1.3.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 - โครงการที่ (1) พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2
 - โครงการที่ (2) ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมเงินชดเชยเรื่องผลกระทบด้านเสียง (เพิ่มเติมจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2)
 - โครงการที่ (3) โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (อาคารหลังใหม่) และระบบรถไฟฟ้าโมโนเรล รวมทั้งอาคารจอดรถยนต์ ของท่าอากาศยานฯ (เพิ่มเติมจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2)
- แผนงานที่ 1.3.2: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ต
 - โครงการที่ (1) ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ต
 - โครงการที่ (2) บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่อลดความแออัดของทางวิ่งของท่าอากาศยานภูเก็ต
 - โครงการที่ (3) เพิ่มหลุมจอดภายในท่าอากาศยานภูเก็ต
- แผนงานที่ 1.3.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง
 - โครงการที่ (1) พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 2
 - โครงการที่ (2) โครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานดอนเมือง (พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3)
 - โครงการที่ (3) ขยายอาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน พร้อมขยายพื้นที่การให้บริการ Non-Aero (การให้บริการเชิงพาณิชย์ต่างๆ) สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง
- แผนงานที่ 1.3.4: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างลานจอดอากาศยาน รองรับอากาศยานเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก (GA) ท่าอากาศยานเชียงใหม่
 - โครงการที่ (2) เพิ่มความยาวทางวิ่งของท่าอากาศยานเชียงใหม่
 - โครงการที่ (3) เพิ่มพื้นที่อาคารผู้โดยสาร
 - โครงการที่ (4) เพิ่มหลุมจอดของท่าอากาศยานเชียงใหม่
- แผนงานที่ 1.3.5: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - โครงการที่ (1) เพิ่มพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานหาดใหญ่
 - โครงการที่ (2) เพิ่มหลุมจอดของท่าอากาศยานหาดใหญ่
- แผนงานที่ 1.3.6: พัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการบินของภาคตะวันออกเฉียงเหนือเพื่อรองรับเส้นทางการบินภายในอาเซียน (Intra-ASEAN Air Route)
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 1,776 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566
 - โครงการที่ (2) ก่อสร้างพัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566
- แผนงานที่ 1.3.7: พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่เพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานร่วมกับท่าอากาศยานภูเก็ต
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 2,200 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561
 - โครงการที่ (2) ก่อสร้างพัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานกระบี่ เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 12 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561 และให้ได้ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566

ยุทธศาสตร์ที่ 2: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)

กลยุทธ์ที่ 2.1: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน

- แผนงานที่ 2.1.1: ขยายทางหลวงสายหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนนรองรับ AEC
 - โครงการที่ (1) ขยายทางหลวงอาเซียนเป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด
 - โครงการที่ (2) ขยายทางหลวงสายหลักเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ตอนใน
- แผนงานที่ 2.1.2: พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง
 - โครงการที่ (1) พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ไปยังภูมิภาคต่างๆ
 - โครงการที่ (2) โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากเมืองหลักบริเวณชายแดนไปยังด่านพรมแดนหลัก
- แผนงานที่ 2.1.3: ก่อสร้างทางหลวงสายหลักแนวใหม่
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างทางหลวงใหม่ สายอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตริงบพ)
- แผนงานที่ 2.1.4: พัฒนาระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการขนส่งและโลจิสติกส์ (Safe Road System)
 - โครงการที่ (1) ปรับปรุงแก้ไขบริเวณอันตรายบนโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน
 - โครงการที่ (2) ปรับปรุงแก้ไขบริเวณอันตรายบนโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบันตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน
- แผนงานที่ 2.1.5: พัฒนาจุดพักรถริมทางเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย
 - โครงการที่ (1) พัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกทุกจำนวน 28 แห่ง
 - โครงการที่ (2) พัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุกทุกจำนวน 13 แห่ง
- แผนงานที่ 2.1.6: พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
 - โครงการที่ (1) โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชิงของ จังหวัดเชียงราย
 - โครงการที่ (2) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดหนองคาย
 - โครงการที่ (3) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม
 - โครงการที่ (4) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดมุกดาหาร
 - โครงการที่ (5) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดเชียงราย
 - โครงการที่ (6) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าที่จังหวัดตาก
 - โครงการที่ (7) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสระแก้ว
 - โครงการที่ (8) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดสงขลา

กลยุทธ์ที่ 2.2: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าและฐานการผลิต

- แผนงานที่ 2.2.1: พัฒนารถไฟทางคู่
 - โครงการที่ (1): พัฒนารถไฟทางคู่ ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2563)
 - โครงการที่ (2): พัฒนารถไฟทาง ระยะกลาง (พ.ศ. 2564-2568)
- แผนงานที่ 2.2.2: พัฒนารถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน
 - โครงการที่ (1) พัฒนารถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ระยะกลาง (พ.ศ. 2564-2568) สายกรุงเทพฯ-หนองคาย
 - โครงการที่ (2) พัฒนารถไฟทางคู่ขนาดมาตรฐาน ระยะยาว (พ.ศ. 2569-2578) 3 สายทาง คือสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง และสายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์
- แผนงานที่ 2.2.3: พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายตามแนวพื้นที่
 - โครงการที่ (1) ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) สนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและภูมิภาค

ยุทธศาสตร์ที่ 2: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities) (ต่อ)

กลยุทธ์ที่ 2.3: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางลำน้ำและชายฝั่ง

- แผนงานที่ 2.3.1: พัฒนาเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าในลำน้ำ
 - โครงการที่ (1) ก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก
- แผนงานที่ 2.3.2: พัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง
 - โครงการที่ (1) พัฒนาท่าเรือ A ของท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ

ยุทธศาสตร์ที่ 3: กำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)

กลยุทธ์ที่ 3.1: กำกับดูแลการขนส่งข้ามแดนเพื่อควบคุมรถที่ผ่านเข้าออกประเทศไทย

- แผนงานที่ 3.1.1: กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความมั่นคง
 - โครงการที่ (1): ติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางสำหรับรถข้ามแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่ง
- แผนงานที่ 3.1.2: กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความปลอดภัย
 - โครงการที่ (1) จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกด้านความปลอดภัยในภูมิภาคฯ ละ 1 แห่ง
- แผนงานที่ 3.1.3: กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความเป็นธรรม
 - โครงการที่ (1) จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน (Road Surcharge)

กลยุทธ์ที่ 3.2: บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน

- แผนงานที่ 3.2.1: บริหารจัดการหน่วยงานของด่านพรมแดนให้มีประสิทธิภาพ
 - โครงการที่ (1) จัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการด่านพรมแดน (Border Administration Authority)
- แผนงานที่ 3.2.2: ขยายเวลาการให้บริการเพื่อให้เหมาะสมกับด่านพรมแดน
 - โครงการที่ (1) เปิดให้บริการด่านพรมแดน 24 ชั่วโมงสำหรับด่านสะเดา
- แผนงานที่ 3.2.3: เก็บค่าธรรมเนียมเพื่ออำนวยความสะดวกที่ด่านพรมแดน
 - โครงการที่ (1) เก็บค่าธรรมเนียมการใช้ด่านพรมแดน (Terminal Charge)
- แผนงานที่ 3.2.4: พัฒนาป้ายจราจรเพื่อรองรับ AEC
 - โครงการที่ (1) พัฒนาป้ายจราจรสามภาษา
- แผนงานที่ 3.2.5: เสร็จเพิ่มเส้นทางสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ
 - โครงการที่ (1) พัฒนาเส้นทาง AH15 และ R12 เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ
 - โครงการที่ (2) พัฒนาเส้นทาง R8 เป็นเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 4: การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน (Facilitation of Cross Border Transport for Logistics Service Providers)

กลยุทธ์ที่ 4.1: อำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน

- แผนงานที่ 4.1.1: หน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเจรจาธุรกิจ
 - โครงการที่ (1) หน่วยงานภาครัฐเป็นผู้นำการเจรจาเพื่อจับคู่ทางธุรกิจกับประเทศในกลุ่มอาเซียน
- แผนงานที่ 4.1.2: สนับสนุนให้มีการงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียน
 - โครงการที่ (1) สนับสนุนเงินทุนสำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียนเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

กลยุทธ์ที่ 4.2: ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศของไทย

- แผนงานที่ 4.2.1: สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้าร่วมทุนในกิจการของรัฐ
 - โครงการที่ (1) สนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยร่วมลงทุนในสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบริเวณชายแดน
- แผนงานที่ 4.2.2: ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ของไทย
 - โครงการที่ (1) ผลักดัน พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์
 - โครงการที่ (2) อำนวยความสะดวกด้านศุลกากรสำหรับการขนส่งผ่านแดนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์

กลยุทธ์ที่ 4.3: อำนวยความสะดวกสำหรับการประกันภัยด้านการขนส่งระหว่างประเทศ

- แผนงานที่ 4.3.1: พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องประกันภัย
 - โครงการที่ (1) พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เชื่อมโยงข้อมูลภายในประเทศสมาชิกอาเซียนสำหรับอำนวยความสะดวกในการซื้อกรมธรรม์ล่วงหน้าในประเทศของตนเอง
- แผนงานที่ 4.3.2: จัดตั้งบริษัทประกันภัยที่ได้มาตรฐานสูงในประเทศสมาชิกอาเซียน
 - โครงการที่ (1) สนับสนุนบริษัทประกันภัยรายใหญ่ของไทยเข้าไปร่วมลงทุนในกิจการประกันภัยในกลุ่มอาเซียน
- แผนงานที่ 4.3.3: เพิ่มความสะดวกในการประสานงานของระบบประกันภัย
 - โครงการที่ (1) จัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านประกันภัย (Call Center)

กลยุทธ์ที่ 4.4: ฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- แผนงานที่ 4.4.1: สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์
 - โครงการที่ (1) จัดฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เพียงพอความต้องการของตลาด
- แผนงานที่ 4.4.2: เพิ่มจำนวนผู้ขับขีรถบรรทุกมืออาชีพ
 - โครงการที่ (1) ฝึกอบรมผู้ขับขีรถบรรทุกมืออาชีพ

กลยุทธ์ที่ 4.5: พัฒนาศูนย์ข้อมูลการขนส่งในกลุ่มอาเซียนเพื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย

- แผนงานที่ 4.5.1: พัฒนาฐานข้อมูลที่ช่วยสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์
 - โครงการที่ (1) พัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน
- แผนงานที่ 4.5.2: พัฒนาศูนย์ข้อมูลการเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจบริการขนส่งและโลจิสติกส์
 - โครงการที่ (1) จัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน

5.2 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการ เพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

จากยุทธศาสตร์ด้านระบบขนส่งเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนที่ได้กล่าวมาข้างต้น พบว่าประกอบด้วย แผนงานและโครงการต่างๆ ที่มีความสำคัญและสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ และเป้าประสงค์ แต่อย่างไรก็ตาม การผลักดันให้แผนงาน/โครงการดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติได้อย่างเป็นรูปธรรมนั้น จำเป็นที่จะต้องมีการดำเนินงานที่ชัดเจนและมีประสิทธิภาพ อันประกอบด้วย เหตุผลและความจำเป็น ระยะเวลาการดำเนินงาน งบประมาณ และหน่วยงานผู้รับผิดชอบ ซึ่งแต่ละองค์ประกอบดังกล่าว กลุ่มที่ปรึกษามีแนวทางดังต่อไปนี้

- **เหตุผลและความจำเป็น** – เพื่อแสดงแนวคิดและวัตถุประสงค์ของแผนงาน/โครงการ การตอบสนองกับประเด็นปัญหาที่เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบัน หรือคาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตเมื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน
- **ระยะเวลาดำเนินการ** – เพื่อแสดงความจำเป็นของแผนงาน/โครงการ ตามลำดับความสำคัญ และสอดคล้องกับแผนพัฒนาของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นอกจากนี้ในบางกรณีจำเป็นต้องดำเนินการแผนงาน/โครงการบางส่วนก่อน จึงจะสามารถดำเนินการบางแผนงาน/โครงการในภายหลังได้อย่างมีประสิทธิภาพ ประกอบด้วย ระยะเวลาดำเนินการ ดังต่อไปนี้

○ แผนระยะสั้น (พ.ศ. 2557-2563)

เป็นแผนงาน/โครงการที่มีความจำเป็นเร่งด่วน หรือสามารถดำเนินการได้ทันที ใช้ระยะเวลาดำเนินการสั้น หากดำเนินการล่าช้าหรือไม่มีการดำเนินการ จะส่งผลกระทบต่อความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการของไทย เนื่องจากปัญหาด้านการขนส่งได้เกิดขึ้นแล้วในปัจจุบัน และมีแนวโน้มที่ปัญหาดังกล่าวจะเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต

○ แผนระยะกลาง (พ.ศ. 2563-2568)

เป็นแผนงาน/โครงการที่มีความจำเป็นต้องเริ่มต้นดำเนินการ เนื่องจากต้องใช้ระยะเวลาดำเนินการนานขึ้น หรือคาดว่าจะผลลัพธ์ที่เกิดขึ้นอาจใช้ระยะเวลานาน 3-5 ปี หากดำเนินการได้ตามแผนจะช่วยบรรเทาปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นทั้งในปัจจุบันและในอนาคต รวมทั้งเป็นแผนงาน/โครงการที่จำเป็นต้องดำเนินการต่อเนื่องจากแผนระยะสั้น

○ แผนระยะยาว (พ.ศ. 2568-2578)

เป็นแผนงาน/โครงการที่มีความสำคัญ สำหรับการพัฒนาระบบขนส่งอย่างยั่งยืน โดยมีระบบโครงข่ายการขนส่ง และสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ครอบคลุม เพียงพอ และมีประสิทธิภาพ เป็นส่วนประสานการวางแผนและการขนส่งอย่างมีพลวัต ช่วยให้ประเทศไทยมีความพร้อมในการรองรับการขนส่งภายในกลุ่มสมาชิกอาเซียนและเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคในระยะยาว

- **งบประมาณ** – เพื่อแสดงเงินลงทุนที่จำเป็นต้องเตรียมการ และกำหนดความเป็นไปได้เบื้องต้นในการผลักดันให้เกิดขึ้นเป็นรูปธรรม โดยส่วนหนึ่งจะมาจากงบประมาณที่หน่วยงานนั้น ๆ ได้กำหนดไว้แล้ว และอีกส่วนหนึ่งมาจากการประมาณการจากโครงการที่มีขนาดและรูปแบบคล้ายคลึงกัน ในบางกรณีได้กำหนดเป็นงบประมาณเบื้องต้นภายในวงเงินไม่เกิน 50 ล้านบาท เพื่อสำหรับใช้ศึกษาความเหมาะสมและรายละเอียดเพิ่มเติม
- **หน่วยงานผู้รับผิดชอบ** – เพื่อกำหนดเจ้าภาพที่จะเป็นผู้รับผิดชอบให้ชัดเจน ทำให้การวางแผนและติดตามผลการดำเนินงานแผนงาน/โครงการได้อย่างสะดวก ซึ่งมีทั้งระบุหน่วยงานเพียงหน่วยงานเดียวหรือระบุหลายหน่วยงาน ขึ้นอยู่กับความรุนแรงของปัญหา หรือลักษณะของโครงการ

จากแนวทางดังกล่าว ที่สามารถสรุปแผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ได้แสดงในตารางที่ 5.2-1 และได้สรุปแผนพัฒนาประตูการค้า โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทั้งหมดไว้ในรูปที่ 5.2-1 ถึงรูปที่ 5.2-4 แยกตามพื้นที่ภาคเหนือ ภาคกลาง (รวมภาคตะวันออกและตะวันตก) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และภาคใต้ ตามลำดับ

ทั้งนี้สามารถสรุปงบประมาณภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมฯ จำแนกตามยุทธศาสตร์ ได้ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1:	334,665.09	ล้านบาท
2) ยุทธศาสตร์ที่ 2:	2,140,630.20	ล้านบาท
3) ยุทธศาสตร์ที่ 3:	680.00	ล้านบาท
4) ยุทธศาสตร์ที่ 4:	455.00	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น	2,446,430.29	ล้านบาท

เนื่องจากแผนการเตรียมความพร้อมฯ ได้แบ่งออกเป็นแผนงานระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว ดังนั้นสามารถสรุปงบประมาณตามระยะเวลา ได้ดังนี้

● แผนงานระยะสั้น	840,132.34	ล้านบาท
แบ่งเป็นโครงการลงทุน (Hardware) จำนวนเงิน 838,997.34 ล้านบาท และ		
มาตรการ (Software) จำนวนเงิน 1,135.00 ล้านบาท		
● แผนงานระยะกลาง	514,198.45	ล้านบาท
● แผนงานระยะยาว	1,092,099.50	ล้านบาท
รวมทั้งสิ้น	2,446,430.29	ล้านบาท

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
ยุทธศาสตร์ที่ 1: การเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity)				
กลยุทธ์ที่ 1.1 : เพิ่มขีดความสามารถของด่านพรมแดนทางบกในปัจจุบันให้ได้มาตรฐานสากล				
➢ แผนงานที่ 1.1.1 : สร้างพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพิ่มเติมเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต				แนวคิดนี้เป็นการวางแผนการพัฒนาด่านพรมแดนที่มีการออกแบบในปัจจุบันไว้เป็นอย่างดีแล้ว แต่ควรเตรียมการสร้างพื้นที่ในกรณีที่ด่านพรมแดนบางแห่งมีแนวโน้มที่จะเกิดความแออัดในอนาคต และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นเพิ่มเติมเพื่อรองรับการพัฒนาในอนาคต
• โครงการที่ (1): สร้างพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนนครพนม	ระยะกลาง	ทล./ศก.	25.00	ปัจจุบันด่านนครพนมยังไม่ประสบปัญหาความแออัด เนื่องจากเพิ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2554 แต่ในอนาคตด่านนครพนมจะเป็นประตูการค้าที่สำคัญสำหรับเชื่อมโยงไปยังกรุงเทพมหานครและเวียดนาม และเมืองหนานหนิงของจีนตอนใต้ โดยผ่านทางถนน R 12
• โครงการที่ (2): สร้างพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนมุกดาหาร	ระยะกลาง	ทล./ศก.	25.00	ปัจจุบันด่านมุกดาหารมีพื้นที่ที่กว้างขวางสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งได้ แต่ยังคงขาดพื้นที่จอดรถบรรทุกสินค้า และไม่มีจุดบริการเพื่อรองรับผู้มาใช้บริการ ในอนาคตด่านมุกดาหารจะเป็นประตูการค้าที่สำคัญสำหรับเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามโดยผ่านทางถนน R9
• โครงการที่ (3): สร้างพื้นที่และวางแผนการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับด่านพรมแดนเชียงของ	ระยะกลาง	ทล./ศก.	25.00	ด่านเชียงของเพิ่งเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2556 และยังมีพื้นที่ที่กว้างขวางสามารถรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งได้ แต่ในอนาคตด่านเชียงของจะเป็นประตูการค้าที่สำคัญสำหรับเชื่อมโยงไปยังเมืองคุนหมิง ของจีนตอนใต้ โดยผ่านทางถนน R3A

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
แผนงานที่ 1.1.2 : ปรับปรุงด้านพรมแดนเดิมควบคู่กับการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนไปยังพื้นที่แห่งใหม่ เพื่อแยกตรวจคนและสินค้าออกจากกัน				
โครงการที่ (1): เพิ่มพื้นที่จอดรถบรรทุกและก่อสร้างด้านพรมแดนอรัญประเทศ แห่งที่ 2 บริเวณบ้านหนองเอี่ยน-สตรีงบท สำหรับแยกการตรวจสินค้าออกมจากด้านพรมแดนเดิม	ระยะสั้น	ทล./ศก.	1,065.00	ด้านศุลกากรอรัญประเทศ และด้านพรมแดนอรัญประเทศ (จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก) ไม่มีพื้นที่สำหรับจอดรถยนต์ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดบริเวณด้านพรมแดนอรัญประเทศ จึงเห็นควรพัฒนาด้านพรมแดนเพิ่มเติมอีก 1 แห่ง คือ ด้านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยน โดยเน้นให้รถยนต์บรรทุกสินค้าเดินทางเข้า-ออกประเทศทางด้านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยนแห่งนี้ สำหรับด้านพรมแดนอรัญประเทศ (จุดผ่านแดนถาวรบ้านคลองลึก) ใช้สำหรับเดินทางของคนและรถยนต์ส่วนบุคคล
โครงการที่ (2): สนับสนุนให้มีการใช้ด้านพรมแดนแม่สายแห่งใหม่ที่มีอยู่แล้วสำหรับแยกการตรวจสินค้า ออกมาจากด้านพรมแดนเดิม	ระยะสั้น	ศก.	-	การขนส่งสินค้าผ่านด้านพรมแดนแม่สาย จังหวัดเชียงรายในปัจจุบัน ไม่ได้รับความสะดวก จึงควรแยกการตรวจสินค้าออกจากการตรวจคน โดยให้รถบรรทุกสินค้าผ่านพิธีการศุลกากรที่ด่านแม่สาย 2 และให้ผู้โดยสารและรถยนต์ส่วนบุคคล ผ่านพิธีการตรวจคนเข้าเมืองที่ด่านแม่สายปัจจุบัน
โครงการที่ (3): ก่อสร้างด้านพรมแดนแม่สอด แห่งใหม่สำหรับแยกการตรวจสินค้าออกมจากด้านพรมแดนเดิม	ระยะกลาง	ทล./ศก.	1,500.00	ด้านพรมแดนแม่สอด ประสบปัญหาเรื่องสะพานมิตรภาพไม่สามารถรับน้ำหนักบรรทุกสินค้าได้มาก และขั้มประตุมิความคับแคบไม่สามารถขยายให้ใหญ่ได้ การขนถ่ายสินค้าไม่สะดวกและสินค้าจำนวนมากต้องใช้ในการขนส่งข้ามแม่น้ำแทน จากผลสรุปในการหารือได้มีการเสนอแนะให้พัฒนาด้านศุลกากรแม่สอดแห่งใหม่พร้อมกับการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 (เพื่อให้สามารถรองรับการบรรทุกสินค้าได้มากขึ้น) และย้ายการขนส่งสินค้าออกจากด้านพรมแดนเดิมเพื่อไปใช้ด้านพรมแดนแม่สอดแห่งที่ 2 แทน

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
แผนงานที่ 1.1.2 : ปรับปรุงด้านพรมแดนเดิมควบคู่กับการขยายพื้นที่ด้านพรมแดนไปยังพื้นที่แห่งใหม่เพื่อแยกตรวจคนและสินค้าออกจากกัน (ต่อ)				
• โครงการที่ (4): เพิ่มพื้นที่จุดตรวจรถบรรทุกของด่าน ปางดงเบซาร์	ระยะสั้น	ศก./รพท.	10.00	ปัจจุบันด่านพรมแดนปางดงเบซาร์ยังมีปัญหาพื้นที่จุดตรวจรถบรรทุกไม่เพียงพอ ทำให้มีการจอดพักรถริมทาง ซึ่งคาดการณ์ว่าหากยังไม่มีการเพิ่มพื้นที่จุดตรวจให้เพียงพอ จะเกิดความหนาแน่นของปริมาณรถบริเวณ หน้าด่านเทียบกับพื้นที่จุดตรวจ ประมาณร้อยละ 93 และร้อยละ 123 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ ด้วยปัญหาดังกล่าวจึงเสนอ ให้มีการเพิ่มพื้นที่จุดตรวจบริเวณด่านพรมแดนให้มากขึ้น
• โครงการที่ (5): ปรับปรุงและเพิ่มพื้นที่ด่านพรมแดน หนองคายแห่งใหม่	ระยะสั้น	ศก./ทล.	383.00	ด่านพรมแดนหนองคาย มีปัญหาขาดแคลนพื้นที่จุดตรวจรถบรรทุก (ปัจจุบันพื้นที่จุดตรวจรถบรรทุกของ ด่านหนองคาย มีความหนาแน่นในปี พ.ศ. 2555 เท่ากับร้อยละ 78 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นจนเกินความจุ ในอนาคต กล่าวคือ ปี พ.ศ. 2558 มีความหนาแน่นเท่ากับร้อยละ 115 ปี พ.ศ. 2563 เท่ากับร้อยละ 169) ประกอบกับผลการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า ด่านพรมแดนหนองคายจะมีปริมาณจราจรผ่านด่าน ในช่วงโมเมนต์ด่วนค่อนข้างหนาแน่น คือ ร้อยละ 62 และร้อยละ 85 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ
➤ แผนงานที่ 1.1.3: ก่อสร้างด่านพรมแดนแห่งใหม่ทดแทนด่านเดิมที่มีพื้นที่จำกัด				
• โครงการที่ (1): ก่อสร้างด่านพรมแดนสะเดา แห่งใหม่	ระยะสั้น	ศก.	1,937.00	ด่านพรมแดนสะเดา จังหวัดสงขลา เป็นด่านพรมแดนที่มีปริมาณรถบรรทุกผ่านเข้าออกด่านสูงที่สุดในประเทศ ปัจจุบันเริ่มประสบปัญหาความแออัด และประสบปัญหาข้อจำกัดของพื้นที่ที่ไม่สามารถ ขยายได้ นอกจากนี้ ยังพบปัญหาขาดแคลนพื้นที่จุดตรวจรถบรรทุก (ปี พ.ศ. 2555 พื้นที่จุดตรวจรถบรรทุก ของด่านสะเดา มีความหนาแน่นเกินความจุ คือ เท่ากับร้อยละ 124 และคาดว่าในปี พ.ศ. 2558 จะมี ความหนาแน่นเท่ากับร้อยละ 156 และปี พ.ศ. 2563 เท่ากับ ร้อยละ 203) ทำให้มีรถบางส่วนต้อง จอดริมถนน และจากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า ด่านพรมแดนสะเดาจะมีปริมาณจราจรผ่านด่าน เกินความจุในช่วงโมเมนต์ด่วน คือ ร้อยละ 114 และร้อยละ 154 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ ด้วยปัญหาดังกล่าวจึงเสนอแนะให้พัฒนาด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ โดยใช้พื้นที่ทางทิศตะวันออก ห่างจากด่านพรมแดนสะเดาปัจจุบัน (ด่านนอก) ประมาณ 600 เมตร เป็นพื้นที่ขนาด 723 ไร่ ตามผลการศึกษาของกรมศุลกากร

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
กลยุทธ์ที่ 1.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน				
แผนงานที่ 1.2.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือแหลมฉบัง				
โครงการที่ (1): พัฒนาท่าเทียบเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3	ระยะกลาง	กทท.	เงินลงทุนของ ภาครัฐ 34,982.00 ล้านบาท เงินลงทุนของ ภาคเอกชน 53,174.00 ล้านบาท	จากผลการคาดการณ์พบว่า ภายในปี พ.ศ. 2558 จะมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังคิดเป็น สัดส่วนร้อยละ 63 ของขีดความสามารถของท่าเรือ และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 ภายในปี พ.ศ. 2563 การผลักดันการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบังระยะที่ 3 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือให้สามารถ รองรับปริมาณตู้สินค้าโดยรวมเท่ากับ 18.8 ล้านตู้ต่อปี จำเป็นต้องดำเนินการต่อไป เนื่องจากปริมาณ ตู้สินค้ามีแนวโน้มจะเกินขีดความสามารถที่ 10.5 ล้านตู้ ภายในปี พ.ศ. 2565-2568
โครงการที่ (2): พัฒนาศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ (SRTO)	ระยะสั้น	กทท. รฟท.	2,944.43	การพัฒนาศูนย์ขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ณ ท่าเรือแหลมฉบัง มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ท่าเรือแหลมฉบัง มีย่านรถไฟที่สามารถรองรับการขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ซึ่งสามารถเพิ่มประสิทธิภาพการบริหาร จัดการสำหรับการขนส่งทางรถไฟภายในท่าเรืออันเป็นการสนับสนุนนโยบายการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง จากทางถนนมาสู่ระบบราง โดยออกแบบให้มีรางรถไฟจำนวน 6 ราง อยู่ระหว่างท่าเทียบเรือระยะที่ 1 และระยะที่ 2 สำหรับเข้าจอดระหว่างรอรับบริการขนถ่ายขึ้นเรือ มีขีดความสามารถรองรับตู้สินค้า ได้มากถึง 2 ล้านตู้ต่อปี

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
กลยุทธ์ที่ 1.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน (ต่อ)				
แผนงานที่ 1.2.2: เพิ่มประสิทธิภาพของท่าเรือกรุงเทพ				
โครงการที่ (1): พัฒนาลังสินค้าและพื้นที่บริการสินค้าในลักษณะทรงสูง (Vertical Warehouse)	ระยะสั้น	กทท.	2,723.40	ด้วยข้อจำกัดเรื่องพื้นที่ของท่าเรือกรุงเทพ ควรพัฒนาลังสินค้าแนวตั้งโดยออกแบบให้รถบรรทุกสินค้าสามารถขึ้นไปเก็บและบรรจุสินค้าบนอาคารสูงได้ เพื่อเพิ่มพื้นที่คลังสินค้าให้มากขึ้น ซึ่งจำเป็นต้องออกแบบอาคารสามารถรับน้ำหนักได้อย่างปลอดภัย
แผนงานที่ 1.2.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือมาบตาพุดเพื่อรองรับปริมาณขนส่งสินค้าเหลว สินค้าเทกอง สินค้าปิโตรเคมี และสินค้าอุปโภคบริโภค				
โครงการที่ (1): ขยายพื้นที่ของท่าเรือมาบตาพุดเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้า	ระยะสั้น	กนอ.	6,000.00	ท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดเป็นท่าเรือระหว่างประเทศที่ให้บริการแก่ผู้ประกอบการในพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุด มีศักยภาพ ในการขนส่งสินค้าวัตถุดิบและสินค้าเหลว ประกอบด้วยท่าเรือทั้งหมด 12 ท่า ปัจจุบัน (พ.ศ. 2555) ท่าเรือมาบตาพุด มีความแออัดของท่าเรืออยู่ในระดับประมาณร้อยละ 81 และจากผลการคาดการณ์แนวโน้มปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือในปีอนาคต พบว่าท่าเรือมาบตาพุดจะมีความแออัดเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ 110 ในปี พ.ศ. 2558 และร้อยละ 162 ในปี พ.ศ. 2563 ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเพิ่มพื้นที่ของท่าเรือมาบตาพุด เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับสินค้าและเพิ่มความหลากหลายในการขนส่งสินค้าให้มากขึ้น

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
กลยุทธ์ที่ 1.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน (ต่อ)				
แผนงานที่ 1.2.4: ส่งเสริมการใช้ประโยชน์จากท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2				
โครงการที่ (1): พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2	ระยะสั้น	กทท.	4.78	การขนส่งสินค้าจากจีนตอนใต้มายังประเทศไทย ส่วนหนึ่งใช้การขนส่งทางแม่น้ำโขง ซึ่งปัจจุบันเพิ่งเปิดให้บริการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย เมื่อเดือนเมษายน พ.ศ. 2555 ที่ผ่านมา โดยมีขีดความสามารถรองรับสินค้าที่ขนส่งในแม่น้ำโขงในระยะแรกได้ถึง 6 ล้านตันต่อปี แต่ปัจจุบันมีสินค้ามาใช้บริการน้อยกว่า 300,000 ตันต่อปี ดังนั้นยังนับว่าท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ยังสามารถรองรับปริมาณการขนส่งที่ได้รับผลกระทบมาจาก AEC ได้ การสนับสนุนเส้นทางขนส่งที่มีประสิทธิภาพเข้าสู่ท่าเรือและการควบคุมระดับน้ำในแม่น้ำโขงให้สามารถเดินเรือได้ตลอดทั้งปี จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้ปริมาณสินค้าผ่านท่าเรือเชียงแสนเพิ่มสูงขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ สนับสนุนให้มีการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ตามความจำเป็น โดยไม่ได้ใช้งบประมาณลงทุนมากนัก อาทิ ติดตั้งระบบไฟฟ้าแสงสว่างหน้าท่าเทียบเรือด้านทิศเหนือ การติดตั้งปลั๊กตู้สินค้าห้องเย็นเพิ่มเติมเพื่อรองรับสินค้าที่เน่าเสียหาย เช่น ผักสด ผลไม้สด เนื้อสัตว์แช่เย็น เป็นต้น
แผนงานที่ 1.2.5: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศฝั่งอ่าวไทย				
โครงการที่ (1): ก่อสร้างท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ระยะแรก	ระยะสั้น	จท.	13,940.00	ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 มีความจำเป็นต้องสนับสนุนเพื่อรองรับ AEC เนื่องจากท่าเรือสงขลาที่เปิดให้บริการอยู่แล้วในปัจจุบัน ได้รับการบรรจุอยู่ในท่าเรือหลักของอาเซียนที่มีอยู่จำนวน 47 แห่ง และประสบปัญหาความแออัด ไม่สามารถขยายพื้นที่เพื่อเพิ่มขีดความสามารถได้อีก ดังนั้น ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 จะเป็นท่าเรือคอนเทนเนอร์ระหว่างประเทศไทยฝั่งอ่าวไทยแห่งใหม่ที่ทันสมัย ช่วยแบ่งเบาภาระของท่าเรือสงขลาแห่งที่ 1 ได้เป็นอย่างดี นอกจากนี้ ท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ยังสามารถเป็นทางเลือกในกรณีที่เกิดเหตุสุดวิสัยที่ท่าเรือแหลมฉบังไม่สามารถเปิดให้บริการได้ การพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 ยังถือว่าช่วยสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางทะเลกับประเทศฟิลิปปินส์และอินโดนีเซียด้วย เนื่องจากอยู่ใกล้ประเทศทั้งสองมากกว่าท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
กลยุทธ์ที่ 1.2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าเรือระหว่างประเทศในปัจจุบัน (ต่อ)				
➢ แผนงานที่ 1.2.6: พัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบารา เพื่อสนับสนุนการขนส่งฝั่งทะเลอันดามัน				ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล ถือเป็นยุทธศาสตร์ทางด้านโลจิสติกส์ฝั่งอันดามันของไทย และจากการที่ประเทศไทยยังไม่ได้มีการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันอย่างจริงจัง ทำให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าของไทยมีการส่งออกสินค้าผ่านด่านสะเดาไปยังท่าเรือป็นังเป็นจำนวนมากนับล้านตู้ต่อปี ซึ่งเท่ากับว่าผู้ประกอบการไทยจำเป็นต้องอาศัยท่าเรือของประเทศมาเลเซียในการส่งออกสินค้า แทนที่จะใช้ท่าเรือของไทยเอง การพัฒนาท่าเรือปากบารา จะช่วยให้ผู้ประกอบการไทยมีช่องทางในการส่งออกและนำเข้าสินค้ามากขึ้น และลดการพึ่งพาท่าเรือของประเทศมาเลเซีย ถือเป็น การสนับสนุนธุรกิจการขนส่งของผู้ประกอบการไทยและลดต้นทุนการขนส่งอีกทางหนึ่ง
• โครงการที่ (1): พัฒนาท่าเทียบเรือปากบารา ระยะที่ 1	ระยะสั้น	จท.	17,744.26	ท่าเทียบเรือปากบาราในระยะที่ 1 ประกอบด้วย ท่าเทียบเรือสินค้าคอนเทนเนอร์ มีความยาวท่ารวม 750 เมตร สามารถจอดเรือขนาดความยาวเฉลี่ย 180 เมตร กินน้ำลึก 11 เมตร (ประมาณ 30,000 เดทเวทตัน) ได้ครั้งละ 2 ลำ พร้อมกับจอดเรือขนาดใหญ่ที่สุดขนาด 70,000 เดทเวทตัน ความยาวเฉลี่ย 280 เมตร ได้ 1 ลำ หรือจอดเรือขนาด 70,000 เดทเวทตันได้พร้อมกัน 2 ลำ สามารถรองรับตู้สินค้าประมาณ 825,000 TEUs
• โครงการที่ (2): ก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อเข้าท่าเรือปากบารา	ระยะกลาง	รฟท.	10,000.00	ก่อสร้างเส้นทางรถไฟสายตรง-ปากบาราเชื่อมต่อเข้าสู่ท่าเรือโดยตรง เพื่อช่วยกระตุ้นให้เกิดการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ มีความน่าเชื่อถือ ประหยัด และที่สำคัญช่วยลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้ เนื่องจากมีมลพิษต่ำกว่าการใช้รถบรรทุกมาก

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
กลยุทธ์ที่ 1.3: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศในปัจจุบัน				
แผนงานที่ 1.3.1: เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ				
โครงการที่ (1): พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ระยะสั้น	ทอท.	62,503.21	ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เกิดความแออัดของอาคารผู้โดยสารเป็นอย่างมาก โดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2555 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารแล้ว คือ ประมาณ ร้อยละ 116 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 127 ในปี พ.ศ. 2558 และผลจากแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 (หากก่อสร้างแล้วเสร็จทันเวลาในปี พ.ศ. 2563) ให้ความแออัดลดลงเหลือร้อยละ 117 ในปี พ.ศ. 2563 ส่วนทางวิ่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนสำหรับปี พ.ศ. 2558 ประมาณร้อยละ 92 และเพิ่มเป็นร้อยละ 105 ในปี พ.ศ. 2563 ส่วนหลุมจอดจะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนสำหรับปี พ.ศ. 2558 ประมาณร้อยละ 81 และเพิ่มเป็นร้อยละ 103 ในปี พ.ศ. 2563 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประกอบด้วย 3 กลุ่มงาน คือ กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1, กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร, งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค และงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)
โครงการที่ (2): ก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมเงินอุดหนุนเรื่องผลกระทบด้านเสียง (เพิ่มเติมจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2)	ระยะสั้น	ทอท.	19,000.00	จากปัญหาความแออัดของทางวิ่งในอนาคต จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 เพิ่มเติมให้เร็วที่สุดเพื่อให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้อย่างต่อเนื่องในอนาคต แต่อย่างไรก็ตาม หากการก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 ยังไม่สามารถดำเนินการได้ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องผลกระทบสิ่งแวดล้อม อาจก่อสร้างทางวิ่งสำรองที่มีความยาว 2,900 เมตร เพื่อให้เครื่องบินขนาดเล็กถึงกลาง (A330 และ 320) สามารถขึ้นลงได้ในกรณีที่เกิดเหตุฉุกเฉินบนทางวิ่งหลักหรือในกรณีที่ต้องมีการปิดซ่อมแซม

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
โครงการที่ (3): โครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (อาคารหลังใหม่) และระบบรถไฟฟ้าโมโนเรล รวมทั้งอาคารจอดรถยนต์ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เพิ่มเติมจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2)	ระยะสั้น	ทอท.	29,000.00	แผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่สอง ซึ่งได้เตรียมพื้นที่ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ทางทิศตะวันออกจำเป็นต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 5-7 ปี จึงจะเปิดให้บริการได้ ดังนั้น จึงมีข้อเสนอให้มีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศขึ้นใหม่เพื่อให้ผู้โดยสารภายในประเทศเปลี่ยนมาตรวจบัตรโดยสารที่อาคารหลังใหม่นี้ โดยสามารถใช้เวลาก่อสร้างภายใน 2-3 ปี นอกจากนี้ยังเสนอให้มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าโมโนเรลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสาร รวมทั้งก่อสร้างอาคารจอดรถยนต์เพิ่มเติมเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ที่ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล
แผนงานที่ 1.3. 2 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ต				
โครงการที่ (1): ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ต	ระยะสั้น	ทอท.	5,791.12	ควรเร่งดำเนินการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารในปัจจุบันให้เป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และรื้อถอนอาคารสำนักงานท่าอากาศยานภูเก็ตเดิม เพื่อก่อสร้างเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่อีกหลัง ในอนาคตคาดว่าความแออัดของผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นอีกครั้งไปอยู่ที่ร้อยละ 132 ภายในปี พ.ศ. 2563
โครงการที่ (2): บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่อลดความแออัดของทางวิ่งของท่าอากาศยานภูเก็ต	ระยะสั้น	ทอท.	200.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า ในปี พ.ศ. 2558 ทางวิ่งของท่าอากาศยานภูเก็ต จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนประมาณร้อยละ 103 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 128 ในปี พ.ศ. 2563 อย่างไรก็ตามการเพิ่มทางวิ่งแห่งที่ 2 คงไม่สามารถทำได้ เนื่องจากไม่เหลือพื้นที่ให้ดำเนินการได้อีกแล้ว อาจจำเป็นต้องใช้การบริหารจัดการอื่นๆ แทน อาทิ กระจายไควต้า Slot ที่ยวบินไปยังนอกเวลาเร่งด่วน การสนับสนุนให้ใช้ท่าอากาศยานใกล้เคียงและใช้ระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมโยงสองสนามบินแทน เป็นต้น
โครงการที่ (3): เพิ่มหลุมจอดภายในท่าอากาศยานภูเก็ต	ระยะสั้น	ทอท.	500.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า หลุมจอดจะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนประมาณร้อยละ 120 ภายในปี พ.ศ. 2558 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 171 ในปี พ.ศ. 2563 ซึ่งตามแผนพัฒนาของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย จะเพิ่มหลุมจอดของท่าอากาศยานภูเก็ตเป็น 25 หลุมจอดภายในปี พ.ศ. 2557

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
➢ แผนงานที่ 1.3.3 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานดอนเมือง				ปัจจุบันท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์กลางในการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศ ซึ่งมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินในปีอนาคต พบว่าปัญหาความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมืองที่จะเกิดขึ้น คือ ทางวิ่งมีความแออัดมากกว่าพื้นที่อาคารผู้โดยสาร โดยในปี พ.ศ. 2558 จะมีความแออัดของทางวิ่งเท่ากับร้อยละ 164 ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 203 ในปี พ.ศ. 2563 ในขณะที่หลุมจอดมีความแออัดมากในปี พ.ศ. 2563 ประมาณร้อยละ 97
• โครงการที่ (1): พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 2	ระยะสั้น	ทอท.	2,934.19	ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 2 มีรายละเอียดดังนี้ (1) ปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร 2 (3) ซ่อมอาคารเทียบเครื่องบินหมายเลข 5 (2) ซ่อมแซมอาคาร South Corridor (4) ปรับปรุงอาคารจอดรถ 7 ชั้น สามารถรองรับผู้โดยสารได้ทั้งหมด 30 ล้านคน
• โครงการที่ (2): โครงการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานดอนเมือง (พัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3)	ระยะสั้น	ทอท.	7,304 00	การดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมืองระยะที่ 3 จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นเป็น 40 ล้านคนต่อปี และรองรับการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำที่บินระยะไกล โดยมีรายละเอียดของการพัฒนา อาทิ เพิ่ม contact gate จาก 27 contact gate เป็น 38 contact gate ซ่อมแซมและปรับปรุงอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน ซ่อมแซมทางวิ่งฝั่งตะวันตก เป็นต้น
• โครงการที่ (3): ขยายอาคารผู้โดยสารและอาคารสำนักงาน พร้อมขยายพื้นที่การให้บริการ Non-Aero (การให้บริการเชิงพาณิชย์ต่างๆ) สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง	ระยะสั้น	ทอท.	23,400 00	ในอนาคตเสนอให้มีการเพิ่มกิจกรรมเชิงพาณิชย์ในส่วนของ Non-Aero Revenue เพื่อรองรับการขยายตัวของท่าอากาศยานดอนเมืองที่คาดว่าจะต้องรองรับเที่ยวบินสูงถึง 60 เที่ยวบินต่อชั่วโมงและการเชื่อมต่อกับโครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
แผนงานที่ 1.3.4 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานเชียงใหม่				
โครงการที่ (1): ก่อสร้างลานจอดอากาศยานรองรับอากาศยานเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก (GA) ท่าอากาศยานเชียงใหม่	ระยะสั้น	ทอท.	64.20	ด้วยปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น ควรก่อสร้างลานจอดอากาศยานเพิ่มเติม เพื่อรองรับอากาศยานเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก (General Aviation) ซึ่งจะช่วยลดความแออัดของท่าอากาศยานเชียงใหม่ลงได้ เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดเชียงใหม่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วตั้งแต่ปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นมา โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวจีน ซึ่งมักจะเดินทางด้วยเครื่องบินเชิงพาณิชย์ขนาดเล็ก
โครงการที่ (2): เพิ่มความยาวทางวิ่งของท่าอากาศยานเชียงใหม่	ระยะสั้น	ทอท.	200.00	ปัจจุบันท่าอากาศยานเชียงใหม่มีทางวิ่งเพียง 1 ทางวิ่ง ซึ่งมีความยาวเท่ากับ 3,100 เมตร และมีขีดความสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบินได้เพียง 33 เที่ยวบินต่อชั่วโมง จากการคาดการณ์พบว่าภายในปี พ.ศ. 2558 ทางวิ่งจะมีความแออัดประมาณ ร้อยละ 92 ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 111 ในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้เพิ่มความยาวทางวิ่ง โดยจำเป็นต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในช่วงปี พ.ศ. 2558-2560
โครงการที่ (3): เพิ่มพื้นที่อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานเชียงใหม่	ระยะสั้น	ทอท.	1,500.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานเชียงใหม่จะมีความแออัดประมาณร้อยละ 76 ในปี พ.ศ. 2558 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 99 ภายในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้เพิ่มพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร โดยจำเป็นต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในช่วงปี พ.ศ. 2563
โครงการที่ (4): เพิ่มหลุมจอดของท่าอากาศยานเชียงใหม่	ระยะสั้น	ทอท.	500.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า หลุมจอดของท่าอากาศยานเชียงใหม่จะมีความแออัดประมาณร้อยละ 66 ในปี พ.ศ. 2558 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้เพิ่มหลุมจอด โดยจำเป็นต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในช่วงปี พ.ศ. 2563

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
แผนงานที่ 1.3.5 : เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานหาดใหญ่				
• โครงการที่ (1): เพิ่มพื้นที่ของอาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานหาดใหญ่	ระยะสั้น	ทอท.	1,500.00	จากการคาดการณ์ในป้อนาคตพบว่า อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานหาดใหญ่จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 132 และร้อยละ 164 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ จึงเสนอให้เพิ่มพื้นที่ของอาคารผู้โดยสาร โดยจำเป็นต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในช่วงปี พ.ศ. 2558
• โครงการที่ (2): เพิ่มหลุมจอดของท่าอากาศยานหาดใหญ่	ระยะสั้น	ทอท.	500.00	จากการคาดการณ์ในป้อนาคตพบว่า หลุมจอดของท่าอากาศยานหาดใหญ่จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 102 และร้อยละ 145 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ จึงเสนอให้เพิ่มหลุมจอด โดยจำเป็นต้องก่อสร้างแล้วเสร็จภายในช่วงปี พ.ศ. 2558
แผนงานที่ 1.3.6 : พัฒนาท่าอากาศยานอุดรธานีให้เป็นศูนย์กลางการบินของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อรองรับเส้นทางการบินภายในอาเซียน (Intra-ASEAN Air Route)				
• โครงการที่ (1): ก่อสร้างพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 1,776 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566	ระยะกลาง	บพ.	240.00	จากการคาดการณ์ในป้อนาคตพบว่า ปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานอุดรธานีจะเพิ่มสูงขึ้นจนทำให้อาคารผู้โดยสารเกิดความแออัดถึงร้อยละ 91 ในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้มีการพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 1,776 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566
• โครงการที่ (2): ก่อสร้างพัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566	ระยะกลาง	บพ.	200.00	จากการคาดการณ์ในป้อนาคตพบว่า ทางวิ่งของท่าอากาศยานอุดรธานีจะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 76 ในปี พ.ศ. 2558 และเกินความจุเป็นร้อยละ 109 ในปี พ.ศ. 2563 ขณะที่หลุมจอดของท่าอากาศยานอุดรธานีจะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 106 และร้อยละ 200 ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ จึงเสนอให้มีการพัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานอุดรธานี เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน/โครงการ	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	งบประมาณ (ล้านบาท)	เหตุผลและความจำเป็น
แผนงานที่ 1.3.7 : พัฒนาท่าอากาศยานกระบี่เพื่อใช้เป็นท่าอากาศยานร่วมกับท่าอากาศยานภูเก็ต				
โครงการที่ (1): ก่อสร้างพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานกระบี่เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 2,200 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561	ระยะสั้น	บพ.	790.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานกระบี่จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนใกล้เคียงเต็มความจุ คิดเป็นร้อยละ 97 ในปี พ.ศ. 2558 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 122 ในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้มีการพัฒนาด้าน Landside ของท่าอากาศยานกระบี่เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 2,200 คน/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561
โครงการที่ (2): ก่อสร้างพัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานกระบี่เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 12 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561 และ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566	ระยะสั้น ระยะกลาง	บพ. บพ.	1,155.00 900.00	จากการคาดการณ์ในปีอนาคตพบว่า หลุมจอดของท่าอากาศยานกระบี่จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 79 ในปี พ.ศ. 2558 และเกินความจุเป็นร้อยละ 130 ในปี พ.ศ. 2563 ส่วนทางวิ่งของท่าอากาศยานกระบี่จะมีความแออัดในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน คิดเป็นร้อยละ 66 ในปี พ.ศ. 2558 และเกินความจุเป็นร้อยละ 87 ในปี พ.ศ. 2563 จึงเสนอให้พัฒนาด้าน Airside ของท่าอากาศยานกระบี่เพื่อรองรับจำนวนอากาศยานในชั่วโมงเร่งด่วนให้ได้ 12 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2561 และให้ได้ 15 ลำ/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2566

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
ยุทธศาสตร์ที่ 2: การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวก (Development of Transport Infrastructure and Facilities)				
กลยุทธ์ที่ 2.1: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางหลวงและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน				
➢ แผนงานที่ 2.1.1 : ขยายทางหลวงสายหลักเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งทางถนนรองรับ AEC				
• โครงการที่ (1): ขยายทางหลวงอาเซียนเป็น 4 ช่องจราจรทั้งหมด	ระยะสั้น	ทล.	27,197.50	ปัจจุบันทางหลวงอาเซียนของไทย ส่วนมากเป็นทางหลวงขนาดสี่ช่องจราจรขึ้นไป แต่ยังมีทางหลวงอาเซียนบางส่วนที่ยังมีข้อจำกัดทางกายภาพ ทำให้ไม่สามารถขยายเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ได้แก่ มีจำนวน 11 เส้นทาง
- โครงการที่ 1.1 ทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก ตอน 2	ระยะสั้น	ทล.	1,100.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 123 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนคลองใหญ่ จ.ตราด และสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor: SEC)
- โครงการที่ 1.2 ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-นาไคร้-คำชะอี	ระยะสั้น	ทล.	4,850.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 16 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนมุกดาหาร และสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)
- โครงการที่ 1.3 ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-อ.สมเด็จ ตอน 2	ระยะสั้น	ทล.	860.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 16 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนมุกดาหาร และสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)
- โครงการที่ 1.4 ทางหลวงหมายเลข 12 ตาก-แม่สอด	ระยะสั้น	ทล.	2,850.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 16 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนแม่สอด จ.ตาก และสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
- โครงการที่ 1.5 ทางหลวงหมายเลข 12 หล่มสัก- น้ำหนาว ตอน 2	ระยะสั้น	ทล.	5,400.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 16 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงเส้นทาง ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)
- โครงการที่ 1.6 ทางหลวงหมายเลข 22 สาย อ.หนองหาน-อ.พรรณานิคม	ระยะสั้น	ทล.	2,000.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 15 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนนครพนม
- โครงการที่ 1.7 ทางหลวงหมายเลข 22 สายสกลนคร-นครพนม	ระยะสั้น	ทล.	1,720.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 15 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนนครพนม
- โครงการที่ 1.8 ทางหลวงหมายเลข 33 ปราจีนบุรี-อ.กบินทร์บุรี	ระยะสั้น	ทล.	1,400.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 1 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนรัฐประเทศ จ.สระแก้ว
- โครงการที่ 1.9 ทางหลวงหมายเลข 101 อ.ร้องกวาง-อ.เวียงสา ตอน 1 และ 2	ระยะสั้น	ทล.	2,300.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 13 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนห้วยโก๋น จ.น่าน
- โครงการที่ 1.10 ทางหลวงหมายเลข 202 ยโสธร-อำนาจเจริญ	ระยะสั้น	ทล.	1,720.00	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 121 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนมุกดาหาร
- โครงการที่ 1.11 ทางหลวงหมายเลข 304 กบินทร์บุรี-ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) และ กบินทร์บุรี-วังน้ำเขียว ตอน 3	ระยะสั้น	ทล.	2,997.50	ทางหลวงสายนี้เป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH 19 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงไปยัง ด้านพรมแดนหนองคายและมุกดาหาร

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
โครงการที่ (2): ขยายทางหลวงสายหลักเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ตอนใน	ระยะสั้น	ทล.	7,900.00	ปัจจุบันทางหลวงอาเซียนของไทยที่อยู่บริเวณพื้นที่ตอนในของประเทศ ส่วนมากเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรขึ้นไป จากผลการวิเคราะห์ปริมาณจราจรบนทางหลวงอาเซียนภายหลังการเปิด AEC พบว่ามีทางหลวงอาเซียนบางช่วงที่มีระดับการบริการอยู่ในระดับที่ต่ำ ควรได้รับการขยายช่องจราจร ข้อเสนอแนะปรับปรุงทางหลวงให้มีขนาด 6 ช่องจราจรขึ้นไป
- โครงการที่ 2.1 ขยายทางหลวงหมายเลข 36 กระทั่งสาย-ระยอง ตอน 1-2	ระยะสั้น	ทล.	2,200.00	ทางหลวงดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH123 จากผลการวิเคราะห์พบว่าระดับการให้บริการ F ในปี พ.ศ. 2563 ดังนั้นจึงควรเพิ่มความจุของถนนโดยขยายจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร
- โครงการที่ 2.2 ขยายทางหลวงหมายเลข 323 ตอน 101 สามแยกกระเจี๊ว - จุดเริ่มทางเลี่ยงเมืองบ้านโป่ง จ.ราชบุรี	ระยะสั้น	ทล.	1,600.00	ทางหลวงดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH123 จากผลการวิเคราะห์พบว่าระดับการให้บริการ F ในปี พ.ศ. 2563 ดังนั้นจึงควรเพิ่มความจุของถนนโดยขยายจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร
- โครงการที่ 2.3 ขยายทางหลวงหมายเลข 323 ตอน 202 แยกพระแท่นดงรัง - ต่อกทางของเทศบาลเมืองกาญจนบุรี จ.กาญจนบุรี	ระยะสั้น	ทล.	1,500.00	ทางหลวงดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH123 จากผลการวิเคราะห์พบว่าระดับการให้บริการ F ในปี พ.ศ. 2563 ดังนั้นจึงควรเพิ่มความจุของถนนโดยขยายจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร
- โครงการที่ 2.4 ขยายทางหลวงหมายเลข 344 ชลบุรี - บ้านบึง และบ้านบึง-แกลง ตอน 1-4	ระยะสั้น	ทล.	2,600.00	ทางหลวงดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงอาเซียน AH19 จากผลการวิเคราะห์พบว่าระดับการให้บริการ F ในปี พ.ศ. 2563 ดังนั้นจึงควรเพิ่มความจุของถนนโดยขยายจากเดิม 4 ช่องจราจร เป็น 6 ช่องจราจร

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 2.1.2: พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง				
• โครงการที่ (1): พัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง จากรอบกรุงเทพมหานครและ ปริมณฑลไปยังภูมิภาคต่างๆ				
- โครงการที่ 1.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-กาญจนบุรี	ระยะสั้น	ทล.	55,600.00	เป็นเส้นทางที่สามารถแบ่งเบาปริมาณจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันตกบนทางหลวง หมายเลข 4 (ถนนเพชรเกษม) และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 338 (ถนนบรมราชชนนี) ซึ่งมีปริมาณ จราจรสูง เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้าให้เป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็วมากขึ้น
- โครงการที่ 1.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-นครราชสีมา	ระยะสั้น	ทล.	84,600.00	เพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพฯ และปริมณฑลกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งถือเป็นประตูสู่ภาค ตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นฐานการผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญของประเทศ รวมทั้งสามารถขนส่งสินค้า ไปยังท่าเรือแหลมฉบังเพื่อส่งออกไปต่างประเทศได้รวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- โครงการที่ 1.3 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา-มาบตาพุด	ระยะสั้น	ทล.	16,700.00	เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรระหว่างกรุงเทพมหานครและภาคตะวันออก บนทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ซึ่งมีปริมาณการจราจรสูง เพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่งสินค้า ให้เป็นไปอย่างสะดวกและปลอดภัยมากขึ้น และเป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับกัมพูชา และประเทศในกลุ่มสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจอินโดจีน รวมทั้งกระจายการพัฒนาสู่ภูมิภาค เชื่อมโยง นิคมอุตสาหกรรมมาบตาพุดกับท่าเรือแหลมฉบัง

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
โครงการที่ (2): โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองจากจากเมืองหลักบริเวณชายแดนไปยังด้านพรมแดนหลัก				
- โครงการที่ 2.1 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหนองคาย-อุดรธานี	ระยะยาว	ทล.	25,500.00	เพื่อเชื่อมโยงกรุงเทพมหานคร ประเทศไทยลาว กับจังหวัดอุดรธานี เนื่องจากมีนักท่องเที่ยวจากเวียดนามมาใช้บริการในจังหวัดอุดรธานีมาก (เสนอโดยกลุ่มที่ปรึกษา) จากผลการคาดการณ์ความหนาแน่นของทางหลวงสายหลักช่วงหนองคาย-อุดรธานีในอนาคตพบว่า มีความหนาแน่นของปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนสำหรับปี พ.ศ. 2558 อยู่ในช่วงร้อยละ 28-62 และสำหรับปี พ.ศ. 2563 อยู่ในช่วงร้อยละ 38-85 ซึ่งนับว่าทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรในปัจจุบันยังสามารถรองรับได้อยู่ แต่ในอนาคตหากมีปริมาณการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นอีกมาก อาจพิจารณาก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะยาวต่อไป
- โครงการที่ 2.2 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายกาญจนบุรี-บ้านพุน้ำร้อน	ระยะกลาง	ทล.	14,100.00	เป็นเส้นทางเชื่อมต่อแห่งใหม่ระหว่างประเทศไทยและประเทศเมียนมาร์และท่าเรือน้ำลึกทวายรองรับการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี 2558
- โครงการที่ 2.3 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-สะเดา	ระยะสั้น	ทล.	23,900.00	เพื่อบรรเทาปัญหาจราจรติดขัดบน ทางหลวงหมายเลข 4 (เพชรเกษม) ช่วงระหว่างอำเภอหาดใหญ่กับด่านสะเดา จังหวัดสงขลา เนื่องจากมีชุมชนหนาแน่นขนานไปกับทางหลวงหมายเลข 4 ตลอดสายและเขตทางหลวงคับแคบ ไม่สามารถขยายช่องจราจรเพิ่มขึ้นได้ จากผลการคาดการณ์ความหนาแน่นของทางหลวงสายหลักช่วงหาดใหญ่-สะเดาในอนาคตพบว่า มีปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนเกินความจุแล้วสำหรับปี พ.ศ. 2558 ซึ่งมีความหนาแน่นเท่ากับร้อยละ 114 และสำหรับปี พ.ศ. 2563 เท่ากับร้อยละ 154 ดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องเตรียมแผนพัฒนาทางหลวงที่มีประสิทธิภาพสูงเพื่อรักษาระดับการให้บริการของถนนสายหลักที่รองรับระหว่างประเทศให้มีความคล่องตัว ไม่ติดขัด

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
- โครงการที่ 2.4 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายเชียงใหม่-ลำปาง-เชียงราย-แม่สาย	ระยะกลาง ระยะยาว (เชียงราย- เชียงใหม่)	ทล.	20,000.0 13,000.0	ปัจจุบันเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย ใช้ทางหลวงหมายเลข 118 ผ่าน อำเภอฝาง สะเทินลำน้ำแม่ปิง อำเภอเวียงป่าเป้า อำเภอแม่สรวย จังหวัดเชียงใหม่ เข้าสู่ อำเภอแม่จัน จังหวัดเชียงราย ซึ่งมีลักษณะภูมิประเทศเป็นภูเขาสูง ใช้ความเร็วได้ไม่มาก ปริมาณจราจรยังไม่ติดขัดมากนัก ในระยะแรกควรพัฒนาสายเชียงใหม่-ลำปาง-เชียงรายเพื่อเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงรายกับจังหวัดเชียงใหม่ สนับสนุนการท่องเที่ยว และในระยะถัดไปอาจจะมีการพัฒนาเส้นทางต่อเชื่อมจากจังหวัดเชียงรายไปยังอำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย เพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวผ่านด่านชายแดนเชียงของ
- โครงการที่ 2.5 ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายปราจีนบุรี-อรัญประเทศ และ สายบางปะกง-ปราจีนบุรี	ระยะยาว (ปราจีนบุรี- อรัญประเทศ) ระยะยาว (บางปะกง- ปราจีนบุรี)	ทล.	25,000.00 35,000.00	จากผลการคาดการณ์ความหนาแน่นของทางหลวงสายหลักช่วงสระแก้ว-อรัญประเทศในอนาคตพบว่ามีความหนาแน่นของปริมาณจราจรในช่วงโมงเร่งด่วนสำหรับปี พ.ศ. 2558 เท่ากับร้อยละ 33 และสำหรับปี พ.ศ. 2563 เท่ากับร้อยละ 53 ซึ่งแม้ว่าจะยังมีความแออัดไม่มากนัก แต่เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีปริมาณรถบรรทุกมาก เป็นที่ตั้งของนิคมอุตสาหกรรมมาก ซึ่งนับว่าทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรในปัจจุบันยังสามารถรองรับได้อยู่ แต่หากในอนาคตหากมีปริมาณการเดินทางที่เพิ่มสูงขึ้นอีกมาก อาจพิจารณาก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในระยะยาวต่อไป อย่างไรก็ตาม หากต้องแบ่งออกเป็นสองระยะ ในระยะแรกควรพัฒนาสายปราจีนบุรี-อรัญประเทศ เพื่อบรรเทาความแออัดและเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าและท่องเที่ยวบริเวณด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว จากนั้นในระยะถัดไปอาจจะมีการพัฒนาเส้นทาง บางปะกง-ฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าเข้าสู่ศูนย์กลางภาคกลางและภาคตะวันออก
➢ แผนงานที่ 2.1.3 : ก่อสร้างทางหลวงสายหลักแนวใหม่				
• โครงการที่ (1): ก่อสร้างทางหลวงใหม่ สายอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/ กัมพูชา (หนองเอี่ยน-สตริงบอ)	ระยะสั้น	ทล.	2,600.00	ด่านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยน ถือเป็นประตูการค้าแห่งใหม่ของชายแดนไทย-กัมพูชาบริเวณจังหวัดสระแก้ว โดยมีบทบาทในการรองรับรถบรรทุกสินค้าที่เดินทางเข้า-ออกประเทศ อย่างไรก็ตาม ทางหลวงหมายเลข 3366 และ 3367 นั้น เป็นทางหลวงขนาดเล็กและมีโค้งอันตราย ซึ่งไม่เหมาะสำหรับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก ด้วยเหตุนี้จึงเสนอให้มีการก่อสร้างทางหลวงแนวใหม่ขนาด 4 ช่องจราจรเชื่อมระหว่างทางหลวงหมายเลข 33 กับด่านพรมแดนบ้านหนองเอี่ยน เพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าที่มีประสิทธิภาพระหว่างประเทศไทย (บ้านหนองเอี่ยน) กับกัมพูชา (สตริงบอ)

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➢ แผนงานที่ 2.1.4: พัฒนาพัฒนาระบบถนนที่เอื้อต่อความปลอดภัยในการขนส่งและโลจิสติกส์ (Safe Road System)				ทางหลวงอาเซียนส่วนที่อยู่ในประเทศไทยนั้นมีระยะทางค่อนข้างยาว และถือเป็นเส้นทางสายหลักของการเดินทางและการขนส่งของประชาคมอาเซียนในอนาคต ดังนั้นจึงมีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุจากรบบถนนเพิ่มมากขึ้น การพัฒนาและส่งเสริมระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) ในการใช้รถใช้ถนน โดยการสร้างสมดุลภายใต้หลักคิดที่ยอมรับขีดจำกัดของมนุษย์ เป็นหลักการขั้นพื้นฐานของระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย
• โครงการที่ (1): ปรับปรุงแก้ไขบริเวณอันตรายบนโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน	ระยะสั้น	ทล.	2,500.00	แนวทางการดำเนินการ คือ เสนอให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุบนโครงข่ายถนนที่ถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางของการเดินทางและการขนส่งสินค้าของ AEC ที่ได้เปิดให้บริการแล้วในปัจจุบัน เมื่อทำการทบทวนข้อมูลอุบัติเหตุดังกล่าวแล้ว จะต้องทำการระบุตำแหน่งที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง หรือบริเวณอันตรายบนถนน (Road Hazardous Locations) จากตารางและแผนที่ดังกล่าวนี้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องดำเนินการสำรวจพื้นที่เพื่อระบุปัญหาความปลอดภัยที่พบพร้อมจัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงแก้ไขบริเวณอันตรายที่มีความเหมาะสม สำหรับทุกจุดอันตรายที่ตรวจพบบนโครงข่ายถนนที่ถูกกำหนดให้เป็นเส้นทางของการเดินทางและการขนส่งสินค้าของ AEC ดังกล่าว ทั้งนี้ประมาณนี้จะใช้ดำเนินการแก้ไขบริเวณอันตราย รวม 250 จุด
• โครงการที่ (2): ตรวจสอบความปลอดภัยทางถนนบนโครงข่ายถนนสายหลักในปัจจุบัน	ระยะสั้น	ทล.	160.00	แนวทางการดำเนินการ คือ เสนอให้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดำเนินการโดยใช้ การตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน เพื่อเป็นเครื่องมือในการตรวจหาปัญหาความปลอดภัย แล้วให้ทำการแก้ไขตามผลที่ตรวจพบ เช่น ป้ายจราจรไม่ครบถ้วน หรือมีจุดเสี่ยงที่ยังไม่ได้ถูกระบุไว้ว่าเป็นจุดอันตราย เป็นต้น ทั้งนี้ประมาณนี้จะใช้ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน) และ การปรับปรุงถนนตามผลการตรวจสอบ

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 2.1.5: พัฒนาจุดพักรถริมทางเพื่อส่งเสริมความปลอดภัย				การพัฒนาจุดบริการทางหลวงหรือจุดพักรถ นับว่าเป็นการบริการสิ่งอำนวยความสะดวกขั้นพื้นฐานที่เหมาะสมและจำเป็นต่อการเดินทางและขนส่งข้ามแดนผ่านแดน โดยเฉพาะเมื่อเปิด AEC แล้วสามารถอำนวยความสะดวกและเพิ่มความปลอดภัยให้แก่ผู้ขับรถบรรทุก ทำให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีความปลอดภัย สามารถลดอุบัติเหตุการขนส่งสินค้าทางถนน และช่วยยกระดับการบริหารจัดการการขนส่งสินค้าทางถนนของประเทศไทยให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น
โครงการที่ (1): พัฒนาจุดจอดพักรถบรรทุกจำนวน 28 แห่ง	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	ทล. ทล. ทล.	1,300.00 1,100.00 1,000.00	จุดจอดพักรถบรรทุก จะเป็นพื้นที่สำหรับให้รถบรรทุกเข้ามาจอดพักโดยไม่ได้บังคับให้ต้องหยุดแบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้ ■ ระยะสั้น จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ อำเภอนโนนสูง จังหวัดนครราชสีมา, อำเภอเมือง จังหวัดสุรินทร์, อำเภอนางรอง จังหวัดบุรีรัมย์, อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา, อำเภอบางบ่อ จังหวัดสมุทรปราการ, อำเภอสบปราบ จังหวัดลำปาง, อำเภออินทร์บุรี จังหวัดสิงห์บุรี, อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์, อำเภอบางสะพาน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ■ ระยะกลาง จำนวน 10 แห่ง ได้แก่ อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น, อำเภออุบลรัตน์ จังหวัดศรีสะเกษ, อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี, อำเภอเมือง จังหวัดสระแก้ว, อำเภอแกลง จังหวัดระยอง, อำเภอท่าวุ้ง จังหวัดลำปาง, อำเภอเมือง จังหวัดกำแพงเพชร, อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรสาคร, อำเภอสิชล จังหวัดนครศรีธรรมราช, อำเภอเมือง จังหวัดกระบี่ ■ ระยะยาว จำนวน 9 แห่ง ได้แก่ อำเภอสมเด็จ จังหวัดกาฬสินธุ์, อำเภอคำชะอี จังหวัดมุกดาหาร, อำเภอสว่างวีระวงศ์ จังหวัดอุบลราชธานี, อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด, อำเภอเด่นชัย จังหวัดแพร่, อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์, อำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง, อำเภอหนองจิก จังหวัดปัตตานี, อำเภอคูระบุรี จังหวัดพังงา

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
โครงการที่ (2): พัฒนาศูนย์บริการพักรถบรรทุก จำนวน 13 แห่ง ได้แก่	ระยะสั้น ระยะกลาง ระยะยาว	ทล. ทล. ทล.	1,400.00 1,400.00 2,400.00	ศูนย์บริการพักรถบรรทุก จะเป็นพื้นที่สำหรับบังคับให้รถบรรทุกเข้ามาจอดพัก เพื่อทำหน้าที่เป็นศูนย์ควบคุมและบริหารจัดการรถผ่านแดนที่เข้ามาใช้ทางหลวงอาเซียนในประเทศไทย ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกและ สถานีบริการเชื้อเพลิง ด้านขนถ่ายน้ำหนั (แล้วแต่กรณี) ศูนย์ซ่อมบำรุง และ สถานีลงเวลาผู้ขับขี่ เป็นต้น แบ่งออกเป็น 3 ระยะ ดังนี้ - ระยะสั้น จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ อำเภอบางบาล จังหวัด นครราชสีมา, อำเภอบึงนาราง จังหวัดพิจิตร, อำเภอพยุหะคีรี จังหวัดนครสวรรค์, อำเภอรัตนภูมิ จังหวัดสงขลา - ระยะกลาง จำนวน 4 แห่ง ได้แก่ อำเภอวังน้อย จังหวัดพระนครศรีอยุธยา, อำเภอเมือง จังหวัดตาก, อำเภอท่าแซะ จังหวัดชุมพร, อำเภอทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช - ระยะยาว จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น, อำเภอศรีราชา จังหวัดชลบุรี, อำเภอเมือง จังหวัดพิษณุโลก, อำเภอท่าฉาง จังหวัดสุราษฎร์ธานี, อำเภอปากท่อ จังหวัดราชบุรี
➢ แผนงานที่ 2.1.6: พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ				จากการวิเคราะห์สถานการณ์ภาพของประเทศไทยในการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีอยู่ในปัจจุบัน พบว่าประเทศไทยยังไม่มีความพร้อมในการอำนวยความสะดวกกับการขนส่งสินค้าข้ามแดนระหว่างประเทศ เนื่องจากยังไม่มีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง ณ จุดผ่านแดน ซึ่งผลจากการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี พ.ศ. 2558 ทำให้สถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าบริเวณจุดผ่านแดนมีความจำเป็นมากขึ้นในอนาคต เนื่องจาก สถานีขนส่งสินค้าช่วยอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายสินค้าจากรถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้านมาเป็นรถบรรทุกของไทย และการเชื่อมโยงกับการขนส่งสินค้าทางราง ซึ่งจะช่วยประหยัดค่าขนส่งและลดการใช้พลังงานในระยะยาว

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 2.1.6: พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ต่อ)				
โครงการที่ (1): โครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเชียงของ จังหวัดเชียงราย	ระยะสั้น (ระยะที่ 1) ระยะกลาง (ระยะที่ 2)	ขบ./ทล./ ศก. ขบ./ทล./ ศก./รฟท.	2,047.21 745.45	ด่านพรมแดนเชียงของถือเป็นประตูการค้าที่สำคัญในอนาคต เนื่องจากสามารถเชื่อมโยงไปยังเมืองคุนหมิงของจีนตอนใต้ได้ และยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทาง R3A ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ ทั้งนี้ขอเสนอให้พัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบริเวณพื้นที่ติดกับด่านศุลกากรเชียงของ และสถานีรถไฟเชียงของ (ที่จะพัฒนาในอนาคต) ที่ตั้งที่เสนอแนะได้แก่ บริเวณติดกับด่านศุลกากรเชียงของและสถานีรถไฟเชียงของ (อนาคต)
โครงการที่ (2): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดหนองคาย	ระยะสั้น	ขบ.	966.25	ด่านพรมแดนหนองคายจะเป็นประตูการค้าที่เชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ประเทศลาว ซึ่งในอนาคตจะมีแผนต่อขยายเส้นทางรถไฟจากสถานีท่าแร่ไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ด้วย ในระยะแรกควรพัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้า
- โครงการที่ (3): โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดนจังหวัดนครพนม - ศูนย์ขนส่งชายแดน - ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง	ระยะสั้น (ระยะที่ 1) ระยะยาว (ระยะที่ 2)	ขบ./ทล./ ศก. ขบ./ทล./ ศก./รฟท.	1,111.25 199.50	เสนอให้พัฒนาจุดผ่านแดนนครพนมเป็นศูนย์การขนส่งชายแดนที่รองรับทั้งผู้โดยสารและสินค้า โดยสำหรับการขนส่งสินค้านั้นพัฒนาให้มีฟังก์ชันแบบศูนย์ขนส่งสินค้านำก่อนในระยะแรก พื้นที่รวมประมาณ 174 ไร่ ประกอบด้วยกิจกรรมดังนี้ (1) กิจกรรมบริการการขนส่งทั่วไปและพื้นที่กองเก็บสินค้า (2) กิจกรรมรวบรวมและกระจายสินค้า (3) กิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับพิธีการทางศุลกากรและ Common Control Area (CCA) (4) กิจกรรมด้านพาณิชย์และการซื้อขายแลกเปลี่ยนสินค้า และ (5) กิจกรรมการขนส่งระบบรางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ที่ตั้งที่เสนอแนะได้แก่ ติดกับด่านศุลกากรนครพนม ฝั่งขาเข้าและสถานีรถไฟนครพนม (อนาคต) และเมื่อเส้นทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร-นครพนม แล้วเสร็จ จึงจะพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าในระยะต่อไป
โครงการที่ (4): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดมุกดาหาร	ระยะสั้น	ขบ.	517.67	เสนอให้พัฒนาจุดผ่านแดนมุกดาหารเป็นสถานีขนส่งสินค้านำก่อนในระยะแรก โดยเป็นสถานีขนส่งสินค้า และเมื่อเส้นทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-มุกดาหาร แล้วเสร็จ จึงจะพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าในระยะต่อไป

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 2.1.6: พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งที่บริเวณด่านพรมแดนเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (ต่อ)				
• โครงการที่ (5): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดเชียงราย	ระยะสั้น	ขบ.	966.25	เสนอให้พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ที่ไม่สามารถขับขี้อรถบรรทุกผ่านแดนประเทศไทยได้ โดยเฉพาะจากบริเวณอำเภอแม่สาย จังหวัดเชียงราย
• โครงการที่ (6): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดตาก	ระยะสั้น	ขบ.	467.49	เสนอให้มีการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าจังหวัดตาก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้ประกอบการขนส่ง สินค้าระหว่างประเทศที่ไม่สามารถขับขี้อรถบรรทุกผ่านแดนประเทศไทยได้ โดยเฉพาะจากบริเวณ อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก
• โครงการที่ (7): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดสระแก้ว	ระยะสั้น	ขบ.	510.22	เสนอให้พัฒนาเป็นสถานีขนส่งสินค้าและพัฒนาเป็นศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งในอนาคต
• โครงการที่ (8): โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า จังหวัดสงขลา	ระยะสั้น	ขบ.	958.32	ทั้งด้านสะเดาและปาดังเบซาร์นั้น มีปริมาณการขนส่งสินค้ารวมกันสูงที่สุดในประเทศ ประกอบกับ รถบรรทุกของไทยที่ส่งออกสินค้าไปยังประเทศมาเลเซียจะต้องข้ามไปเปลี่ยนหัวลากเป็นรถบรรทุก ในฝั่งมาเลเซียและมีผู้ประกอบการขนส่งของมาเลเซียมารับต่ออีกทอดหนึ่ง เนื่องจากฝั่งไทยไม่มี สถานีขนส่งสินค้าสำหรับใช้เปลี่ยนหัวลาก ด้วยเหตุนี้จึงควรสำรองพื้นที่สำหรับการก่อสร้าง สถานีขนส่งสินค้าในอนาคต

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
กลยุทธ์ที่ 2.2: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าและฐานการผลิต				
➤ แผนงานที่ 2.2.1 : พัฒนารถไฟทางคู่				
โครงการที่ (1): พัฒนารถไฟทางคู่ ระยะสั้น (พ.ศ. 2559-2563)	ระยะสั้น	รฟท.	398,640.00	เสนอให้พัฒนารถไฟทางคู่สายหลักทั่วประเทศให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ. 2563 รวมถึงก่อสร้างทางคู่สายใหม่ที่สำคัญ ซึ่งประกอบด้วยเส้นทางรถไฟดังต่อไปนี้ • สายลพบุรี – ปากน้ำโพ (วงเงิน 24,800 ล้านบาท) • สายมาบะเขว – ชุมทางถนนจิระ (วงเงิน 29,800 ล้านบาท) • สายชุมทางถนนจิระ – ขอนแก่น (วงเงิน 26,000 ล้านบาท) • สายนครปฐม – หัวหิน (วงเงิน 20,000 ล้านบาท) • สายประจวบคีรีขันธ์ – ชุมพร (วงเงิน 17,200 ล้านบาท) • สายหัวหิน – ประจวบคีรีขันธ์ (วงเงิน 9,400 ล้านบาท) • สายชุมพร-สุราษฎร์ธานี (วงเงิน 17,500 ล้านบาท) • สายสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สุโขทัย (วงเงิน 35,500 ล้านบาท) • สายหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ (วงเงิน 40 ล้านบาท ศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด) • สายปากน้ำโพ-เด่นชัย (วงเงิน 29,900 ล้านบาท) • สายขอนแก่น-หนองคาย (วงเงิน 18,200 ล้านบาท) • สายชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี (วงเงิน 32,400 ล้านบาท) • สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (ทางคู่สายใหม่) (วงเงิน 77,400 ล้านบาท) • สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม (ทางคู่สายใหม่)(วงเงิน 60,500 ล้านบาท)
โครงการที่ (2): พัฒนารถไฟทางคู่ ระยะกลาง (พ.ศ. 2564-2568)	ระยะกลาง	รฟท.	11,400.00	เน้นโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อท่าเรือในแม่น้ำเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน รวมทั้งการเชื่อมโยงไปยังด่านพรมแดนที่สำคัญในอนาคต ได้แก่ • สายบ้านภาชี-นครหลวง (ทางคู่สายใหม่) (วงเงิน 2,900 ล้านบาท) • สายขอนแก่น – เพชรบูรณ์ – พิษณุโลก – ตาก (ทางคู่สายใหม่) (วงเงิน 6,300 ล้านบาท) • สายอุบลราชธานี – ชื่องเม็ก (ทางคู่สายใหม่) (วงเงิน 2,200 ล้านบาท)

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➢ แผนงานที่ 2.2.2 : พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน				การพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน (Standard Gauge) ถือเป็นการยกระดับขีดความสามารถของการขนส่งทางรถไฟ เนื่องจากรางรถไฟในปัจจุบันนั้นมีขนาดเท่ากับ 1.00 เมตร (Meter Gauge) ส่วนรางขนาดมาตรฐานนั้นมีขนาดของรางเท่ากับ 1.435 เมตร ซึ่งรางขนาดมาตรฐานนี้จะช่วยให้รถไฟสามารถทำความเร็วเฉลี่ยได้สูงขึ้นกว่าเดิมมาก
• โครงการที่ (1): พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน ระยะกลาง (พ.ศ. 2564-2568) สายกรุงเทพฯ-หนองคาย	ระยะกลาง	สนข./รฟท.	353,000.00	ผลการคาดการณ์ทิศทางการเติบโตของการค้าและการขนส่งภายหลังการเปิด AEC พบว่า ด้านพรมแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาว มีทิศทางการเติบโตที่โดดเด่นกว่าภูมิภาคอื่น อันเป็นผลมาจากมีช่องทางที่เชื่อมโยงไปยังประเทศจีนได้หลายทาง ดังนั้นรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานสายกรุงเทพฯ-หนองคาย ถือเป็นเส้นทางที่มีความจำเป็นสำหรับรองรับ AEC มากที่สุด เนื่องจากสอดคล้องกับทิศทางการเติบโตในอนาคตระหว่างประเทศไทยและอาเซียนได้เป็นอย่างดี
• โครงการที่ (2): พัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐาน ระยะยาว (พ.ศ. 2569-2578) 3 สายทาง คือสายกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ สายเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากสนามบินสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง และสายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์	ระยะยาว	สนข./รฟท.	990,000.00	สำหรับการพัฒนารถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานในระยะยาวนั้น จะเน้นไปที่การพัฒนาเส้นทางรถไฟที่เชื่อมโยงจากส่วนกลางออกไปสู่ส่วนภูมิภาค และสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ เนื่องจากจะช่วยเพิ่มความสะดวกให้กับลูกค้าในการเข้าถึงพื้นที่นิคมอุตสาหกรรมที่อยู่ห่างไกลจากที่พักอาศัย รวมทั้งเพิ่มความสะดวกในการผลิตสินค้า จากการที่ผู้จัดหาวัตถุดิบ (suppliers) เดินทางสะดวกมากขึ้น ซึ่งในระยะยาวนั้นเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมที่สำคัญยิ่ง เพื่อส่งเสริมศักยภาพให้กับประเทศ ยกกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนขับเคลื่อนประเทศสู่ศูนย์กลางคมนาคมในภูมิภาคในอนาคตข้างหน้า ประกอบด้วยเส้นทางรถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานจำนวน 3 เส้นทาง ได้แก่ • รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานสายกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ (390,000 ล้านบาท) • รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานเชื่อมต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ-ชลบุรี-พัทยา-ระยอง (100,000 ล้านบาท) • รถไฟฟ้าทางคู่ขนาดมาตรฐานสายกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ (500,000 ล้านบาท)

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➢ แผนงานที่ 2.2.3 : พัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายตามแนวพื้นที่				
โครงการที่ (1): ศึกษาจัดทำแผนพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) สนับสนุนการเชื่อมโยงเครือข่ายโลจิสติกส์ภายในประเทศและภูมิภาค	ระยะสั้น	สนข.	40.00	ท่าเรือบก (Inland port/dry port) หรือเสมือนเป็นท่าเรือชายฝั่งที่เป็นเครือข่ายของท่าเรือแหลมฉบัง มีหน้าที่เป็นสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) ที่มีขั้นตอนผ่านพิธีการศุลกากรรวมอยู่ด้วย เนื่องจากต้องรองรับสินค้าส่งออกและนำเข้ามากกว่าสินค้าที่ผลิตเพื่อบริโภคภายในประเทศ ทั้งนี้ ท่าเรือบกจะต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าที่ใกล้เคียงกับท่าเรือกรุงเทพหรือท่าเรือแหลมฉบัง และที่สำคัญจำเป็นต้องมีโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อจากท่าเรือบกไปยังท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง
กลยุทธ์ที่ 2.3: เพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายทางลำน้ำและชายฝั่ง				
➢ แผนงานที่ 2.3.1: พัฒนาเขื่อนป้องกันตลิ่งพังเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าในลำน้ำ				
โครงการที่ (1): ก่อสร้างและควบคุมงานเขื่อนป้องกันตลิ่งพังในแม่น้ำป่าสัก	ระยะสั้น (ระยะที่ 1) ระยะสั้น (ระยะที่ 2) ระยะกลาง (ระยะที่ 3)	จท.	2,070.00 1,386.90 11,382.00	ปัญหากระแสน้ำกัดเซาะริมตลิ่ง ส่งผลกระทบโดยตรงต่อท่าเรือหลายแห่งที่ตั้งอยู่บริเวณสองฝั่งของแม่น้ำป่าสัก เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก และเป็นการสนับสนุนการขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่ง จึงควรดำเนินการก่อสร้างเขื่อนป้องกันตลิ่งพังทั้งในระยะสั้น ระยะกลาง และระยะยาว เพื่อป้องกันปัญหาที่จะเกิดขึ้นอย่างยั่งยืน ซึ่งจะสร้างความเสียหายเป็นมูลค่ามหาศาล
➢ แผนงานที่ 2.3.2: พัฒนาท่าเรือชายฝั่งเพิ่มเติมเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้าชายฝั่ง				
โครงการที่ (1): พัฒนาท่าเรือ A ของท่าเรือแหลมฉบัง เป็นท่าเรือชายฝั่งสาธารณะ	ระยะสั้น	กทท.	1,864.19	ปัจจุบันท่าเรือแหลมฉบัง ถือเป็นจุดต้นทางและปลายทางของตู้สินค้าที่ขนส่งทางเรือชายฝั่งจากท่าเรืออื่นๆ ที่อยู่ตามแนวชายฝั่งอ่าวไทย แต่ทว่า ท่าเรือแหลมฉบังกลับไม่มีท่าเทียบเรือที่ให้บริการแก่เรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ ทำให้ไม่สามารถให้บริการแก่เรือชายฝั่งได้อย่างเต็มที่ ประกอบกับยังมีต้นทุนที่สูงในการขนถ่ายสินค้า เนื่องจากผู้ประกอบการต้องมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการขนส่งตู้สินค้าไปยังท่าเทียบเรืออื่นๆ ในเชิงกายภาพแล้ว ท่าเรือแหลมฉบัง มีพื้นที่ริมฝั่งบริเวณกันแ่งจอดเรือที่ 1 ระหว่างท่าเทียบเรือ A1 และ A0 ความยาว 150 เมตร จึงมีศักยภาพที่จะพัฒนาเป็นท่าเทียบเรือชายฝั่งได้

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
ยุทธศาสตร์ที่ 3: การกำกับดูแลและบริหารจัดการการขนส่งข้ามแดน (Regulation and Management of Cross Border Transport)				
กลยุทธ์ที่ 3.1: กำกับดูแลการขนส่งข้ามแดนเพื่อควบคุมรถที่ผ่านเข้าออกประเทศไทย				
➤ แผนงานที่ 3.1.1 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความมั่นคง				
โครงการที่ (1): ติดตั้งเครื่องบันทึกการเดินทางสำหรับรถข้ามแดนเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่ง	ระยะสั้น	ขบ.	50.00	การยอมให้รถของอาเซียนเข้ามาวิ่งบนโครงข่ายทางหลวงสายหลักของไทยนั้น หากไม่มีการตรวจสอบอาจมีการวิ่งออกนอกเส้นทางที่กำหนด ซึ่งจะมีผลต่อความมั่นคงต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนทั่วไป ดังนั้น หากกระทรวงคมนาคม ไม่สามารถบังคับให้รถบรรทุกเหล่านี้เปลี่ยนถ่ายสินค้ามาใช้รถบรรทุกของไทยได้ ก็ควรออกมาตรการติดตั้งเครื่อง GPS โดยให้ ขบ. กำกับดูแลเรื่องการติดตามรถและให้บริษัทเอกชนเข้ามาประมูลบริหารจัดการในส่วนของการเช่าเครื่อง GPS ในระยะแรกของการดำเนินการ อาจดำเนินการติดตั้งในส่วนของรถบรรทุกสินค้าอันตรายเป็นกลุ่มแรกก่อน ส่วนรถบรรทุกสินค้าทั่วไป อาจดำเนินการในระยะถัดไป
➤ แผนงานที่ 3.1.2 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความปลอดภัย				
โครงการที่ (1): จัดตั้งศูนย์อำนวยการด้านความปลอดภัยในภูมิภาคๆ ละ 1 แห่ง	ระยะสั้น	ขบ./ทล./ บก.ทล.	50.00	การจัดตั้งศูนย์อำนวยการด้านความปลอดภัยในแต่ละภูมิภาค (ภูมิภาคละ 1 แห่ง) มีวัตถุประสงค์เพื่อประสานงานระหว่างกรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง และกองบัญชาการตำรวจทางหลวง ในกรณีเกิดเหตุฉุกเฉินต่างๆ ขึ้น และควรอนุญาตให้เจ้าหน้าที่ของกรมทางหลวงและตำรวจทางหลวงที่กำกับดูแลศูนย์ฯ ในภูมิภาคต่างๆ สามารถเข้าถึงฐานข้อมูลหรือเชื่อมโยงฐานข้อมูลที่จำเป็นของแต่ละหน่วยงาน เข้าหากันได้

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 3.1.3 : กำกับดูแลรถข้ามแดนเพื่อความเป็นธรรม				
โครงการที่ (1): จัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้งาน (Road Surcharge)	ระยะสั้น	ทล.	30.00	การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้งานโครงสร้างพื้นฐานเป็นไปตามแนวคิดที่ผู้ใช้งานเป็นผู้จ่าย (User-Pay Concept) หรือผู้ที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อสังคมควรเป็นผู้รับผิดชอบ การเก็บค่าธรรมเนียมการใช้งานถนนกับรถผ่านแดนทุกชนิดของประเทศเพื่อนบ้านอาจทำได้ยาก เนื่องจากในข้อตกลงระหว่างประเทศ (ทั้ง GMS และ ASEAN) ระบุว่าต้องปฏิบัติตามกับรถจากต่างประเทศด้วยบรรทัดฐานเดียวกัน กับที่ปฏิบัติกับรถภายในประเทศ แต่ประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายที่ระบุการจัดเก็บค่าบำรุงรักษาทางจากรถของไทยเอง ในระยะแรกของการเปิด AEC จึงเสนอให้มีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมครอบคลุมเฉพาะต้นทุนบำรุงรักษาทาง เพื่อไม่ให้เป็นภาระกับผู้ขับขี่รถผ่านแดนมากเกินไป จากอัตราค่าธรรมเนียมที่คำนวณไว้ข้างต้น คูณกับระยะทางที่รถบรรทุกทุกผ่านแดน แต่ละคันจึงได้ ซึ่งสามารถตรวจสอบได้จากเครื่อง GPS ที่รถบรรทุกแต่ละคันได้ติดตั้งไว้อยู่แล้วนั่นเอง
กลยุทธ์ที่ 3.2: บริหารจัดการด้านการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามแดน				
➤ แผนงานที่ 3.2.1 : บริหารจัดการหน่วยงานของด่านพรมแดนให้มีประสิทธิภาพ				
โครงการที่ (1): จัดตั้งหน่วยงานบริหารจัดการด่านพรมแดน (Border Administration Authority)	ระยะสั้น	สนข.	20.00	ด่านพรมแดน เป็นบริเวณที่มีหน่วยงานหลายหน่วยงานทำงานร่วมกัน ผลของการเปิด AEC จะทำให้การขนส่งระหว่างประเทศผ่านด่านพรมแดนทั่วประเทศมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเกิดกิจกรรมต่างๆ มากมาย หากไม่มีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานที่มีประสิทธิภาพแล้ว อาจส่งผลให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมา จึงมีข้อเสนอแนะให้มีการจัดตั้งหน่วยงานกลางที่ทำหน้าที่เป็นผู้บริหารจัดการด่านพรมแดน (Border Administration Authority) โดยอาจอยู่ในรูปของรัฐวิสาหกิจ หรือองค์การมหาชน เพื่อทำหน้าที่ในการบริหารจัดการกิจกรรมที่เกิดขึ้นบริเวณหน้าด่านพรมแดน ทั้งนี้ควรมีการศึกษาโครงสร้างองค์กร ภารกิจ และแนวทางการจัดตั้งองค์กรที่เหมาะสม

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 3.2.2 : ขยายเวลาการให้บริการเพื่อให้เหมาะสมกับด่านพรมแดน				
โครงการที่ (1): เปิดให้บริการด่านพรมแดน 24 ชั่วโมง สำหรับด่านสะเดา	ระยะสั้น	ศก.	20.00	จุดผ่านแดนที่มีปริมาณคนเดินทาง จำนวนรถบรรทุก จำนวนรถส่วนบุคคล และรถโดยสารผ่านเข้าออกมาก ควรเสนอให้มีการเปิดจุดผ่านแดน 24 ชั่วโมง เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งคนและสินค้า ในระยะสั้นกลุ่มที่ปรึกษาเห็นว่าด่านสะเดา มีความพร้อมมากที่สุดที่จะเปิดให้บริการผ่านด่านตลอด 24 ชั่วโมง ขณะที่ด่านพรมแดนขนาดใหญ่ อาทิ ด่านหนองคาย อรัญประเทศ มุกดาหาร นครพนม เป็นต้น อาจทดลองขยายเวลาเปิดให้บริการถึงเวลา 24.00 น. ก่อน เพื่อประเมินความจำเป็นในการเปิดให้บริการ ตลอด 24 ชั่วโมงในอนาคตต่อไป
➤ แผนงานที่ 3.2.3 : เก็บค่าธรรมเนียมเพื่ออำนวยความสะดวกที่ด่านพรมแดน				
โครงการที่ (1): เก็บค่าธรรมเนียมการใช้ด่าน พรมแดน (Terminal Charge)	ระยะสั้น	ทล./ศก.	10.00	การเปิด AEC จะทำให้ด่านพรมแดนมีความแออัดเพิ่มมากขึ้น มีความต้องการในการใช้งานสิ่งอำนวยความสะดวกเพิ่มขึ้น มีการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานมากขึ้น มีความจำเป็นต้องเพิ่มจำนวนเจ้าหน้าที่ให้มากขึ้น การดำเนินการดังกล่าวจะต้องเบิกจ่ายจากงบประมาณแผ่นดินปกติ ซึ่งมักจะใช้เวลานาน ทำให้บางครั้งไม่สามารถแก้ไขปัญหาได้ทันเวลาที่ จึงเสนอให้มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ด่านพรมแดน เพื่อนำรายได้จากค่าธรรมเนียมดังกล่าวมาใช้ในการบริหารจัดการพื้นที่ด่าน และการซ่อมแซมโครงสร้างพื้นฐาน อย่างทันเวลาที่ เพื่อให้ผู้ใช้บริการด่านพรมแดนได้รับความสะดวกรวดเร็วมากขึ้น ทั้งนี้ควรมีการศึกษา อัตราค่าธรรมเนียมที่เหมาะสม

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 3.2.4 : พัฒนาป้ายจราจรเพื่อรองรับ AEC				
โครงการที่ (1): พัฒนาป้ายจราจรสามภาษา	ระยะสั้น	ทล.	500.00	การพัฒนาป้ายจราจรเพื่อรองรับปริมาณการจราจรของอาเซียน ทั้งป้ายบังคับ ป้ายเตือน และป้ายแนะนำ ควรพัฒนาให้เป็นสองภาษาเป็นอย่างน้อย คือ ภาษาไทย และภาษาอังกฤษ แต่อย่างไรก็ตาม สำหรับทางหลวงสายหลักบางเส้นทางควรเพิ่มป้ายที่มีภาษาของประเทศเพื่อนบ้านเข้าไป เนื่องจากผู้ขับขี่รถบรรทุกของประเทศเพื่อนบ้าน อาจจะไม่มีความรู้ภาษาอังกฤษ
➤ แผนงานที่ 3.2.5 : เจริญเพิ่มเส้นทางสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ				
โครงการที่ (1): พัฒนาเส้นทาง AH 15 และ R 12 เป็นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ	ระยะสั้น	ทล.	-	ทางหลวงอาเซียนหมายเลข AH 15 เป็นเส้นทางสายหลักที่เชื่อมโยงระหว่างจังหวัดอุดรธานีกับ จังหวัดนครพนม และสามารถขนส่งสินค้าผ่านถนนหมายเลข R 12 ในประเทศลาว และขนส่งต่อไปยังกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม และนครหนานหนิง ในมณฑลกว่างสี ของประเทศจีนได้ใกล้เคียงกว่า ด้านพรมแดนมุกดาหาร ปัจจุบันเส้นทางนี้ยังไม่ได้กำหนดให้เป็นเส้นทางขนส่งผ่านแดนตามพิธีสารที่ 1 ของกรอบความตกลง AFAFGIT
โครงการที่ (2): พัฒนาเส้นทาง R 8 เป็นเส้นทางการขนส่งระหว่างประเทศ	ระยะสั้น	ทล.	-	ถนนสาย R 8 เป็นถนนในประเทศลาว ที่เชื่อมต่อกับจังหวัดบึงกาฬของไทยและสามารถเชื่อมต่อไปถึง เมืองวินห์ และท่าเรือหวู่อ่าง ประเทศเวียดนามได้ใกล้ที่สุด และกรมทางหลวงมีแนวคิดที่จะก่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 5 ที่จังหวัดบึงกาฬในอนาคตเพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้า จากภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของไทยไปยังเมืองวินห์และกรุงฮานอยได้สะดวกมากยิ่งขึ้น ปัจจุบันเส้นทางนี้ยังไม่ได้กำหนดให้เป็นทางหลวงอาเซียนและไม่ได้บรรจุให้เป็นเส้นทางสำหรับรองรับ การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
ยุทธศาสตร์ที่ 4: การอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่ขนส่งสินค้าข้ามแดน (Facilitation of Cross Border Transport for Logistics Service Providers)				
กลยุทธ์ที่ 4.1 : อำนวยความสะดวกในการเข้าไปดำเนินธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน				
➤ แผนงานที่ 4.1.1: หน่วยงานภาครัฐทำหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเจรจาธุรกิจ				
โครงการที่ (1): หน่วยงานภาครัฐเป็นผู้นำการเจรจาเพื่อจับคู่ทางธุรกิจกับประเทศในกลุ่มอาเซียน	ระยะสั้น	ก.พาณิชย์	20.00	สนับสนุนให้มีการจัดประชุมเพื่อเจรจาจับคู่ธุรกิจระหว่างผู้ประกอบการไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยให้หน่วยงานของรัฐเป็นผู้นำการเจรจา ซึ่งอาจรวมถึงการลงนามบันทึกความร่วมมือระหว่างกัน โดยให้ผู้ประกอบการเอกชนของไทยได้มีโอกาสหารือแลกเปลี่ยนความคิดเห็นร่วมกันของทุกฝ่าย เพื่อลดอุปสรรคที่กระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ ในขณะที่วงเสวนาของภาครัฐกิจอาจจะมีการนำเสนอการเพิ่มช่องทางการตลาด แนะนำสินค้าใหม่เพื่อเปิดตลาดระหว่างประเทศ เป็นต้น ซึ่งจะช่วยให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยมีโอกาสขยายบริการไปยังประเทศสมาชิกได้โดยสะดวก
➤ แผนงานที่ 4.1.2: สนับสนุนให้มีการงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียน				
โครงการที่ (1): สนับสนุนเงินทุนสำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียนเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย	ระยะสั้น	ก.พาณิชย์ สนข.	100.00	สนับสนุนให้มีกระทรวงพาณิชย์ร่วมกับกระทรวงคมนาคมในการสนับสนุนเงินทุนสำหรับงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์ในอาเซียนเพื่อสร้างโอกาสทางธุรกิจแก่ ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย โดยเข้าไปสำรวจความต้องการของลูกค้าในต่างประเทศ และวิเคราะห์ทิศทางการพัฒนา ตลอดจนจุดแข็งและจุดอ่อนของตลาดในประเทศนั้นๆ
กลยุทธ์ที่ 4.2 : ส่งเสริมและพัฒนาผู้ให้บริการโลจิสติกส์ภายในประเทศของไทย				
➤ แผนงานที่ 4.2.1: สนับสนุนให้ภาคเอกชนเข้าร่วมทุนในกิจการของรัฐ				
โครงการที่ (1): สนับสนุนให้ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทยร่วมลงทุนในสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบริเวณชายแดน	ระยะสั้น/ ระยะกลาง	ขบ.	-	เสนอให้กระทรวงคมนาคมสนับสนุนผู้ประกอบการโลจิสติกส์ของไทยที่มีศักยภาพทั้งด้านการเงิน บุคลากร เทคโนโลยี และความสามารถเข้ามาร่วมลงทุน (public private participation: PPP) ในสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งบริเวณชายแดนในอนาคต เพื่อยกระดับความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการชาวไทยให้ทัดเทียมกับประเทศชั้นนำในภูมิภาค

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
➤ แผนงานที่ 4.2.2: ปรับปรุงกฎระเบียบเพื่อสนับสนุนการประกอบธุรกิจบริการด้านโลจิสติกส์ของไทย				
โครงการที่ (1): ผลักดัน พ.ร.บ. ส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์	ระยะสั้น	ก.พาณิชย์	-	เจตนารมณ์ของ พ.ร.บ. ฉบับนี้มี 2 ข้อ คือ (1) พัฒนาศักยภาพการแข่งขันของธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยโดยการกำหนดมาตรฐานการให้บริการ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถด้านการแข่งขันของประเทศ และ (2) ส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ของไทยให้มีการพัฒนาที่สอดคล้องกับความต้องการของผู้ใช้บริการและสภาพเศรษฐกิจ รองรับการแข่งขันเสรีทางการค้า และเพื่อให้ธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์มีการพัฒนาที่ได้มาตรฐาน มีความน่าเชื่อถือ สามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยสาระสำคัญของพระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ การจัดตั้งคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ คณะกรรมการมาตรฐานการให้บริการ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ และพนักงานเจ้าหน้าที่ เพื่อกำหนดหน้าที่เป็นองค์กรบังคับใช้กฎหมาย รวมทั้งกำหนดมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ และส่งเสริมธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ในรูปแบบของสิทธิประโยชน์ทางภาษีและส่งเสริมรูปแบบการ
โครงการที่ (2): อำนวยความสะดวกด้านศุลกากรสำหรับการขนส่งผ่านแดนของผู้ให้บริการโลจิสติกส์	ระยะสั้น	ศก./ ก.พาณิชย์	-	ปัจจุบันผู้ให้บริการโลจิสติกส์ที่เข้าไปรับจัดการขนส่งสินค้ายังไม่ได้ได้รับการรับรองจากกรมศุลกากรว่าเป็นผู้ส่ง (shipper) ทำให้ต้องขอหนังสือรับรองจากสายเรือ ซึ่งเป็นผู้ส่งสินค้าตัวจริง เพื่อมาสำแดงแก่เจ้าหน้าที่ศุลกากร เมื่อมีการรับขนส่งสินค้าผ่านแดนจากประเทศลาว เพื่อไปส่งออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการทุกครั้งและทำให้เสียเวลาในการผ่านพิธีการศุลกากรเพิ่มขึ้น หากในอนาคตพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ มีผลบังคับใช้ ควรมีการแก้ไขพระราชบัญญัติศุลกากร ให้มีการรับรองสถานะของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ว่าเป็นผู้ส่งและอำนวยความสะดวกสินค้าผ่านแดน (Transit Cargo) และสินค้าถ่ายลำ (Transshipment Cargo) ตามสิทธิที่ระบุไว้ภายใต้อนุสัญญาบาร์เซโลนา ค.ศ. 1921 หรือหากพระราชบัญญัติส่งเสริมและพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ยังไม่มีผลบังคับใช้ กรมศุลกากรควรจะประสานเวลาการตรวจปล่อยสินค้าผ่านแดนตามเส้นทางต่างๆ เพื่ออำนวยความสะดวกให้การขนส่งสินค้าผ่านแดนมีขั้นตอนและเวลาการผ่านพิธีการศุลกากรที่สั้นที่สุด

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
กลยุทธ์ที่ 4.3 : อำนวยความสะดวกสำหรับการประกันภัยด้านการขนส่งระหว่างประเทศ				
➤ แผนงานที่ 4.3.1: พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศเพื่ออำนวยความสะดวกเรื่องประกันภัย				
โครงการที่ (1): พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่เชื่อมโยงข้อมูลภายในประเทศสมาชิกอาเซียนสำหรับอำนวยความสะดวกในการซื้อกรมธรรม์ล่วงหน้าในประเทศของตนเอง	ระยะสั้น	คปภ. /ขบ.	-	สนับสนุนให้พัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ช่วยให้ผู้ประกอบการขนส่งสามารถซื้อกรมธรรม์ล่วงหน้าในประเทศของตนเอง และนำไปใช้ในประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งเวียดนามและสิงคโปร์ได้ ซึ่งสามารถลดเวลาในการขนส่งได้อย่างมาก เมื่อเทียบกับการที่ต้องจอดรอเพื่อซื้อกรมธรรม์ที่ชายแดนก่อนที่จะข้ามเข้าไปในแต่ละประเทศ ทั้งนี้ประเทศภาคีสมาชิกควรมองหาหนทางในการขยายความร่วมมือให้ครอบคลุมทั้ง 10 ประเทศ เพื่อให้การเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนก่อให้เกิดประโยชน์อย่างแท้จริงและยั่งยืนต่อประเทศภาคีสมาชิกทุกประเทศ
➤ แผนงานที่ 4.3.2: จัดตั้งบริษัทประกันภัยที่ได้มาตรฐานสูงในประเทศสมาชิกอาเซียน				
โครงการที่ (1): สนับสนุนบริษัทประกันภัยรายใหญ่ของไทยเข้าไปร่วมลงทุนในกิจการประกันภัยในกลุ่มอาเซียน	ระยะสั้น	คปภ./ ก.พาณิชย์	-	สนับสนุนให้บริษัทประกันภัยของประเทศไทยที่มีระบบบริหารจัดการที่ได้มาตรฐานสากล เข้าไปร่วมลงทุนกับบริษัทในประเทศเพื่อนบ้าน โดยอาจดำเนินการผ่านกลไกความร่วมมือภายใต้ ASEAN Insurance Council และนำเสนอรูปแบบการประกันภัยบนเส้นทางขนส่งระหว่างประเทศที่มีมาตรฐานสูง สำหรับเป็นทางเลือกให้ผู้ประกอบการไทยและผู้ประกอบการในประเทศเพื่อนบ้านได้เลือกใช้บริการที่มีคุณภาพ นอกจากจะทำให้ผู้ประกอบการไทยได้รับประโยชน์โดยตรงแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนให้มีการยกระดับธุรกิจประกันภัยที่ได้มาตรฐานสากลในกลุ่มอาเซียนอีกด้วย
➤ แผนงานที่ 4.3.3: เพิ่มความสะดวกในการประสานงานของระบบประกันภัย				
โครงการที่ (1): พระราชบัญญัติจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านประกันภัย (Call Center)	ระยะสั้น	คปภ.	5.00	เสนอแนะให้มีการจัดตั้งศูนย์ประสานงานด้านประกันภัย (Call Center) เพื่อทำหน้าที่รับแจ้งเหตุประสานงานกับบริษัทประกันภัย และติดตามผลการเคลมประกันภัยระหว่างประเทศ โดยควรดำเนินการจัดตั้งสาขาในประเทศภาคีด้วยและจัดให้มีเจ้าหน้าที่ที่พูดภาษาไทยได้ เพื่อให้การประสานงานมีความสะดวกรวดเร็วมากยิ่งขึ้น ซึ่งศูนย์ประสานงานด้านประกันภัยอาจกำหนดให้อยู่ภายในจุดบริการทางหลวง (Rest Area) ที่กำหนดให้รถบรรทุกและรถโดยสาร ผ่านแดนทุกคันต้องหยุด รวมทั้งควรจัดให้มีบริการจำหน่ายกรมธรรม์สำหรับขนส่งสินค้าผ่านแดนภายในจุดบริการทางหลวงด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ใช้เส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดน

ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
กลยุทธ์ที่ 4.4 : ฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์รองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน				
➤ แผนงานที่ 4.4.1: สนับสนุนให้สถาบันการศึกษาและภาคเอกชนในการผลิตบุคลากรด้านโลจิสติกส์				
โครงการที่ (1): จัดฝึกอบรมบุคลากรด้านโลจิสติกส์ให้เพียงพอความต้องการของตลาด	ระยะสั้น	ขบ./TIFFA	200.00	เสนอแนะให้กรมการขนส่งทางบก ร่วมกับกระทรวงศึกษาธิการให้การสนับสนุนเงินงบประมาณในการผลิตบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจโลจิสติกส์และการขนส่งอย่างต่อเนื่อง ขณะเดียวกันควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการเอกชนที่มีความสามารถในการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ภาคปฏิบัติระยะสั้น เข้ามาบริหารจัดการฝึกอบรมร่วมกับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งอาจนำข้อกำหนดที่ระบุไว้ภายใต้มาตรฐานคุณภาพการขนส่งแบบก้าวหน้ามาใช้ร่วมด้วย โดยอาจกำหนดเป็นหลักสูตรดังต่อไปนี้ อาทิ - หลักสูตรกฎระเบียบและข้อตกลงด้านการขนส่งข้ามแดนและผ่านแดน - หลักสูตรความรู้พื้นฐานและขั้นสูงสำหรับธุรกิจการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ - หลักสูตรขั้นตอนการผ่านแดนทั้งคนและรถ - หลักสูตรการสื่อสารเกี่ยวกับธุรกิจขนส่งโดยใช้ภาษาอังกฤษ - หลักสูตรการใช้เทคโนโลยีภูมิสารสนเทศเพื่อสนับสนุนการขนส่งสินค้า
➤ แผนงานที่ 4.4.2: เพิ่มจำนวนผู้ขับขี่รถบรรทุกมืออาชีพ				
โครงการที่ (1): ฝึกอบรมผู้ขับขี่รถบรรทุกมืออาชีพ	ระยะสั้น	ขบ.	50.00	สนับสนุนหน่วยงานของรัฐในการสร้างความมั่นใจให้กับพนักงานขับรถบรรทุกที่เป็นมืออาชีพว่าจะมีรายได้ที่คุ้มค่าและมีความมั่นคงในอาชีพ ซึ่งจะช่วยให้บุคคลทั่วไปมีความสนใจเข้าสู่อาชีพนี้มากขึ้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมอาจเข้ามาดูแลสวัสดิภาพของพนักงานขับรถอย่างจริงจัง อาทิ การประกันรายได้ การคุ้มครองระหว่างการขับขี่ การดูแลครอบครัวของพนักงานขับรถตามสมควร รวมทั้งกำหนดสิทธิประโยชน์เพิ่มเติมให้กับพนักงานขับรถบรรทุกที่ปฏิบัติงานอย่างมืออาชีพ เป็นต้น นอกจากนี้ยังควรจัดฝึกอบรมเพิ่มความรู้ให้กับพนักงานขับรถบรรทุกด้วย อาทิ - หลักสูตรการขับอย่างปลอดภัย - หลักสูตรการตรวจสอบสภาพและการบำรุงรักษายานพาหนะเบื้องต้น - หลักสูตรกฎจราจร ป้ายจราจร และเครื่องหมายจราจรในอาเซียน

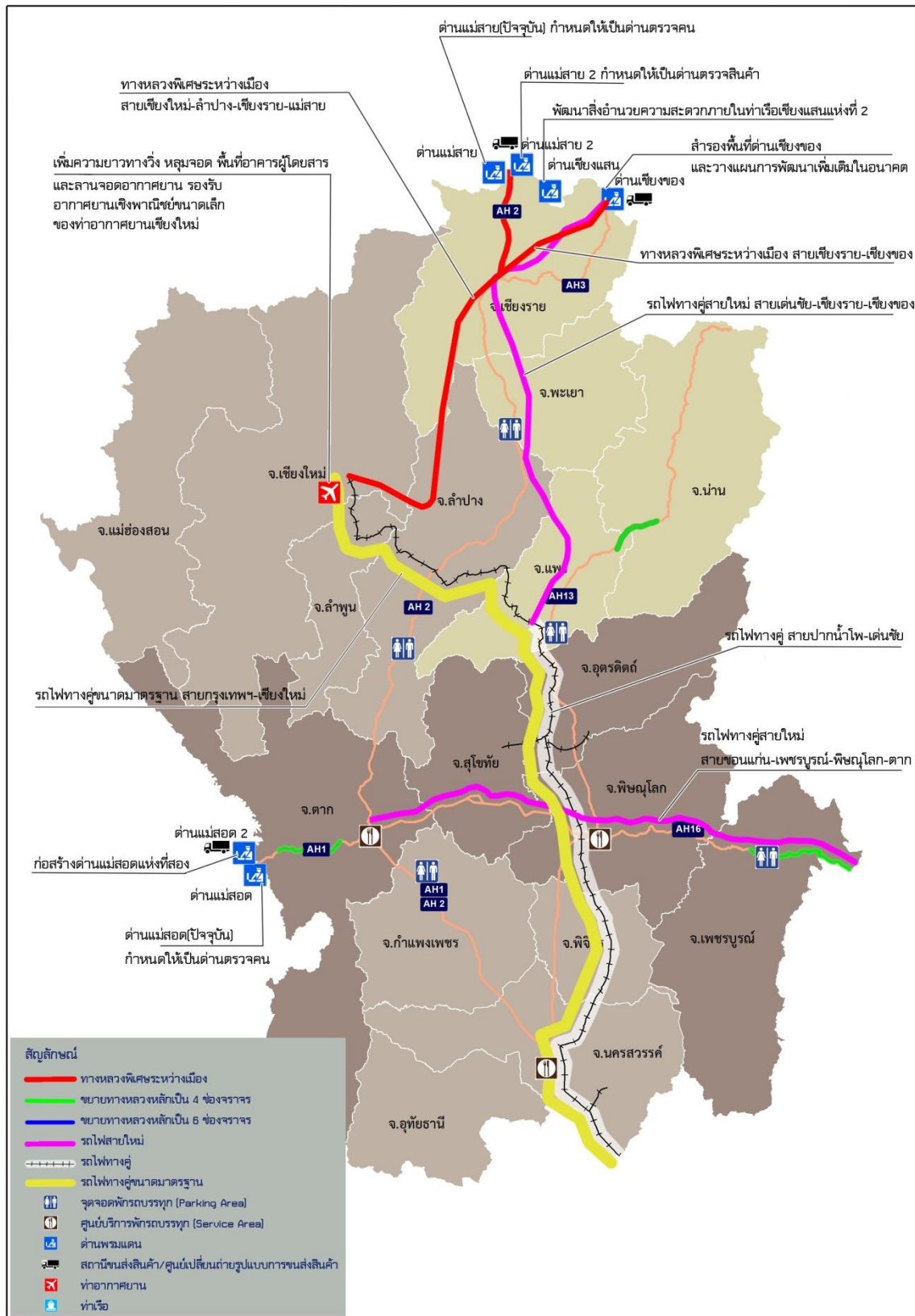
ตารางที่ 5.2-1 แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบการขนส่ง และการบริหารจัดการเพื่อรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พ.ศ. 2557-2578 (ต่อ)

แผนงาน	ระยะเวลา ดำเนินการ	หน่วยงาน รับผิดชอบ	เงินลงทุน (ล้านบาท)	หลักการและเหตุผล
กลยุทธ์ที่ 4.5 : พัฒนาศูนย์ข้อมูลการขนส่งในกลุ่มอาเซียนเพื่อผู้ให้บริการโลจิสติกส์ของไทย				
➢ แผนงานที่ 4.5.1: พัฒนาฐานข้อมูลที่ช่วยสนับสนุนผู้ให้บริการโลจิสติกส์				
โครงการที่ (1): พัฒนาฐานข้อมูลด้านการขนส่งของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ระยะสั้น	ขบ.	50.00	เสนอแนะให้มีการพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพิ่มเติมเข้าไปในเว็บไซต์ www.thaitruckcenter.com อาทิ - ข้อมูลเส้นทางการขนส่งและสภาพเส้นทาง ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ - สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งในปัจจุบัน - แผนพัฒนาระบบขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกของประเทศสมาชิกอาเซียนทุกประเทศ
➢ แผนงานที่ 4.5.2: พัฒนาคู่มือการเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจการขนส่งและโลจิสติกส์				
โครงการที่ (1): จัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียน	ระยะสั้น	ขบ.	30.00	เสนอแนะให้มีการจัดทำคู่มือเตรียมความพร้อมในการประกอบธุรกิจบริการโลจิสติกส์ของประเทศในกลุ่มอาเซียนเป็นภาษาไทย เพื่อให้ผู้ประกอบการไทยสามารถศึกษาทำความเข้าใจและทำให้สามารถประเมินโอกาสของผู้ประกอบการไทยในการเข้าไปเปิดตลาดยังต่างประเทศได้ อาทิ - ข้อมูลกฎระเบียบและแนวทางการทำธุรกิจบริการโลจิสติกส์ในประเทศเพื่อนบ้าน - ฐานข้อมูลรายชื่อผู้ประกอบการขนส่งในประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นภาษาไทย ซึ่งสามารถระบุสาขาการขนส่งและโลจิสติกส์ที่เปิดให้บริการ

ชื่อย่อของหน่วยงานรับผิดชอบ:

ขบ. คือ กรมการขนส่งทางบก
ทล. คือ กรมทางหลวง
รฟท. คือ การรถไฟแห่งประเทศไทย
จท. คือ กรมเจ้าท่า
ศก. คือ กรมศุลกากร
กทท. คือ การท่าเรือแห่งประเทศไทย
บพ. คือ กรมการบินพลเรือน
ทอท. คือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

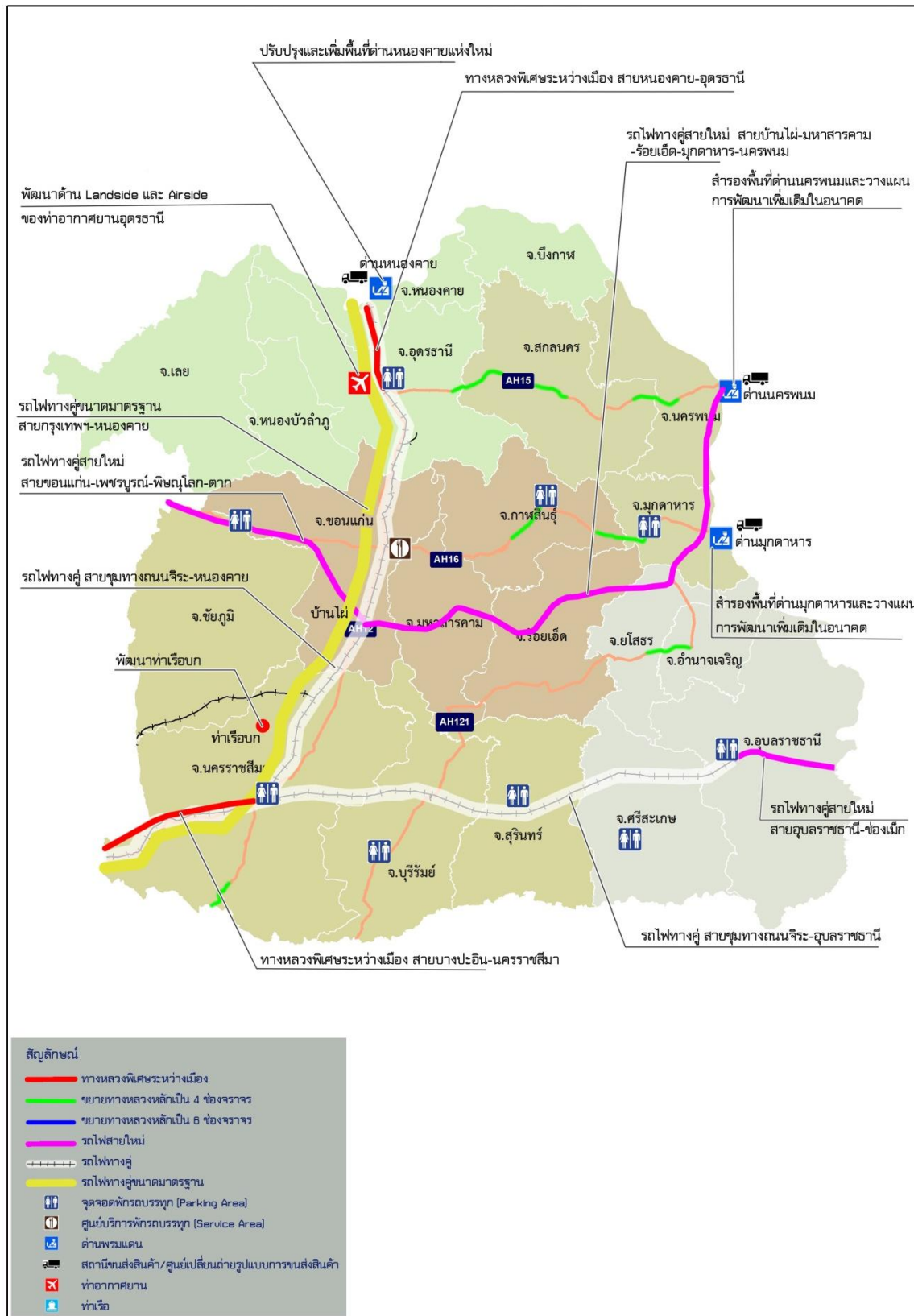
สนข. คือ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
บก.ทล. คือ กองบังคับการตำรวจทางหลวง
กนอ. คือ การนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย
ก.พาณิชย์ คือ กระทรวงพาณิชย์
TIFFA คือ สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ
คปภ. คือ สำนักงานคณะกรรมการกำกับและส่งเสริมการประกอบธุรกิจประกันภัย



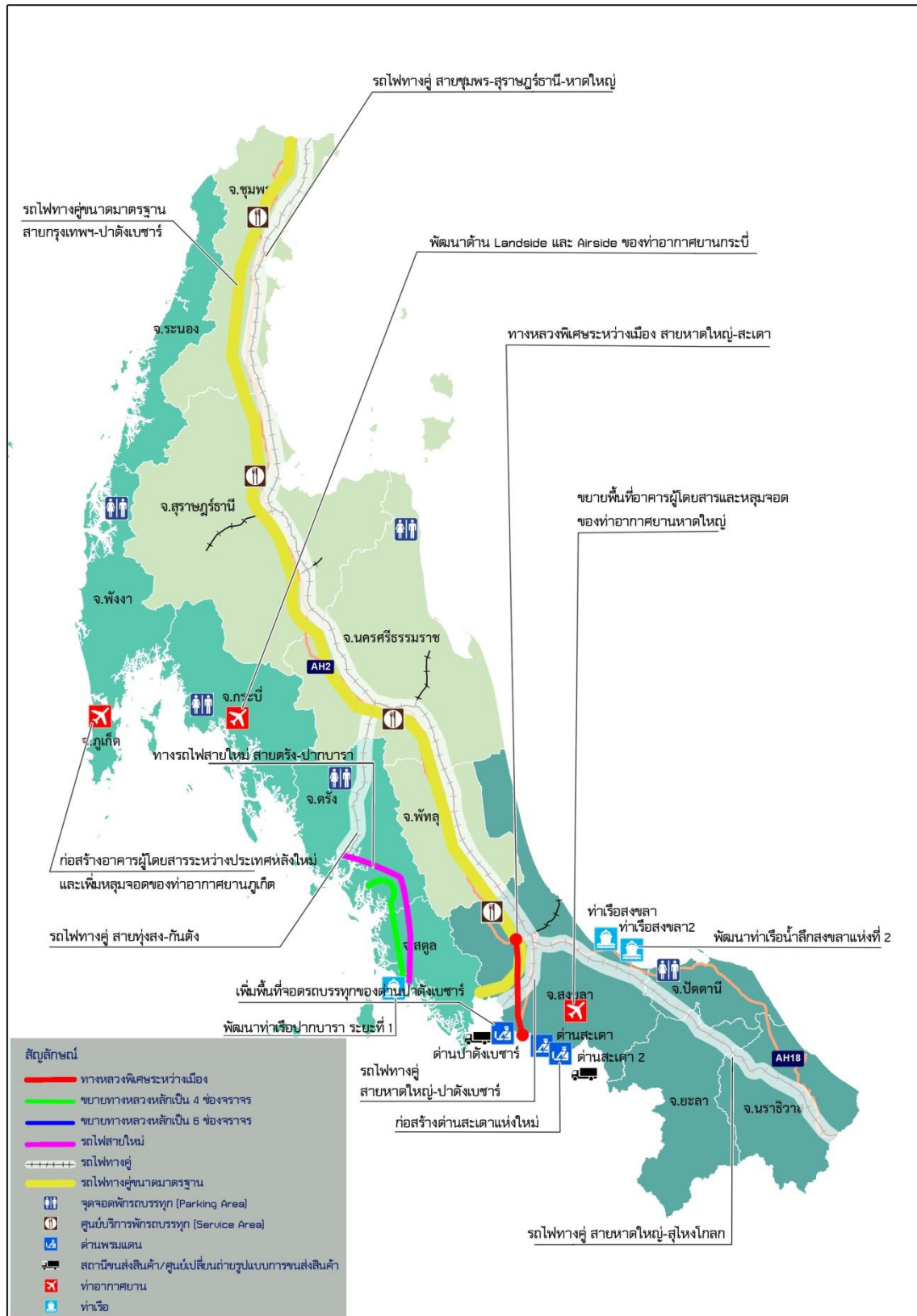
รูปที่ 5.2-1 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
สำหรับพื้นที่ภาคเหนือ



รูปที่ 5.2-2 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
สำหรับพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคตะวันตก



รูปที่ 5.2-3 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
สำหรับพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



รูปที่ 5.2-4 ตำแหน่งของโครงการภายใต้แผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก
สำหรับพื้นที่ภาคใต้

5.3 ผลกระทบจากการดำเนินการตามแผนการเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

ผลประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการดำเนินการตามแผนการเตรียมความพร้อมรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในครั้งนี้ แบ่งเป็นผลประโยชน์ทางตรงและผลประโยชน์ทางอ้อม ดังนี้ ผลประโยชน์ทางตรงจะมีผู้ได้รับประโยชน์ 2 กลุ่มย่อย ได้แก่ 1) ผู้ประกอบการสำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย (ภาคการผลิตและภาคบริการ) และ 2) นักท่องเที่ยว ในขณะที่ผู้ได้รับผลประโยชน์ทางอ้อม ประกอบด้วย 1) ผู้ประกอบการในพื้นที่ที่มีการดำเนินการ 2) ประชาชนในพื้นที่ และ 3) ภาครัฐ

ผลประโยชน์ทางตรงที่เกิดกับผู้ประกอบการ : สำหรับอุตสาหกรรมเป้าหมาย ได้แก่ ภาคการเกษตร (ประกอบด้วย ยางพาราและผลิตภัณฑ์ ข้าว น้ำตาลทราย ผลิตภัณฑ์มันสำปะหลัง และผลไม้สด แช่เย็น แช่แข็งและแห้ง) ภาคอุตสาหกรรม (ประกอบด้วยยานยนต์และส่วนประกอบ เคมีภัณฑ์ น้ำมันสำเร็จรูป เม็ดพลาสติก และเครื่องคอมพิวเตอร์ อุปกรณ์และส่วนประกอบ) ในส่วนของภาคการเกษตรนั้นจะได้รับผลประโยชน์จากโครงการที่มีส่วนสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง อาทิ โครงการขยายทางหลวงสายหลักเชื่อมโยงด่านพรมแดนทางบกเป็น 4 ช่องจราจร หรือ โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเชื่อมโยงด่านพรมแดนทางบก เนื่องจากอุตสาหกรรม การเกษตรเป้าหมายมีการเคลื่อนย้ายสินค้าจากฐานการผลิตผ่านตลาดกลาง โรงงานแปรรูป โรงงานผู้ส่งออก ซึ่งตั้งอยู่ในเขตนิคมอุตสาหกรรมบริเวณกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่ภาคตะวันออก และพื้นที่ นิคมอุตสาหกรรมอื่นๆ ที่อยู่ใกล้กับประตูการค้าที่สำคัญ เช่น ท่าเรือแหลมฉบัง ด้านการค้าชายแดน

ดังนั้น การพัฒนาระบบโครงข่ายตามแนวการเคลื่อนย้ายสินค้าตามโครงการที่นำเสนอจะช่วยให้ระบบขนส่ง มีประสิทธิภาพสูง รวดเร็ว ปลอดภัย และสามารถกำหนดเวลาค่อนข้างแน่นอนได้ นอกจากนี้จะทำให้ต้นทุนการขนส่ง ต่ำลงแล้ว ยังช่วยขยายโอกาสในการเพิ่มปริมาณการส่งออกได้อีกทางหนึ่ง ในขณะที่ภาคอุตสาหกรรมเป้าหมาย มีการกระจุกตัวอยู่ในนิคมอุตสาหกรรมหลักของประเทศ ซึ่งการเคลื่อนย้ายสินค้าส่วนใหญ่ขนส่งไปยังประตูการค้า (Gateway) ที่สำคัญ อาทิ ท่าเรือแหลมฉบัง เป็นต้น เพื่อส่งออกไปยังประเทศปลายทาง จะเห็นได้ว่าการเคลื่อนย้ายสินค้าทั้งภาคเกษตรและอุตสาหกรรมจะมีจุดร่วมสำคัญ คือ การส่งออกไปยังประตูการค้าสำคัญ โดยเฉพาะท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้น แผนงานพัฒนาท่าเรือบก (Dry Port) ในจังหวัดนครราชสีมา ถือเป็นทางเลือกสำคัญในการสนับสนุนการพัฒนาเครือข่ายคมนาคมขนส่งตามแนวพื้นที่ในการศึกษาครั้งนี้

ผลประโยชน์ทางตรงที่เกิดกับนักท่องเที่ยว : สำหรับนักท่องเที่ยวพิจารณาครอบคลุมทั้งผู้เดินทางท่องเที่ยว หรือทำงานผ่านเข้าออกประเทศไทยตามประตูการค้าต่าง ๆ ได้แก่ ด่านพรมแดนทางบก ท่าอากาศยาน และท่าเรือ ซึ่งเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะหรือรถยนต์ส่วนบุคคล ในที่นี้กลุ่มที่ปรึกษาจะแสดงผลการคำนวณอย่างง่าย กรณีที่มีการเดินทางเข้าประเทศของนักท่องเที่ยวตามการคาดการณ์จำนวนการเดินทางเข้าและออกผ่านด่าน ของประเทศไทย ผลการคำนวณพบว่า รายได้จากการใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 1.33 เท่า และ 1.69 เท่า ในปี พ.ศ. 2558 และ 2563 ตามลำดับ ซึ่งผลการประมาณการดังกล่าวนี้ยังไม่ได้สะท้อนถึงขนาดของการปรับปรุง ประสิทธิภาพในการขนส่งของระบบคมนาคมแต่อย่างใด ดังนั้น หากมีการเพิ่มขีดความสามารถของประตูการค้า (Enhancement of Gateway Capacity) โดยเฉพาะการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศ

ในปัจจุบัน เช่น พัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 (ก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มเติม) จะส่งผลให้เกิดความสะดวกสบายแก่นักท่องเที่ยวทำให้ความถี่ในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นและช่วยเพิ่มรายได้การท่องเที่ยวให้กับประเทศอีกทางหนึ่ง

ผลประโยชน์ทางอ้อมผู้ประกอบการในพื้นที่ที่มีการดำเนินการ ประชาชนในพื้นที่ และภาครัฐ: การเพิ่มประสิทธิภาพและการเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาระบบโครงข่ายคมนาคมขนส่งมีส่วนสำคัญในการกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ ทำให้ผู้ประกอบการในธุรกิจอื่น ๆ สามารถแสวงหาผลประโยชน์จากการทำธุรกิจตามแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) ของจังหวัดที่เป็นจุดเชื่อมโยงระบบขนส่งตามแผนการดำเนินงานต่าง ๆ ตลอดจนธุรกิจบริการท่องเที่ยว ของที่ระลึก ในจังหวัดที่มีแหล่งท่องเที่ยว สถานีบริการน้ำมันบนเส้นทางถนนสายหลัก ธุรกิจรถบรรทุกขนส่งระหว่างสถานีรถไฟ ท่าเรือ สนามบิน รวมไปถึง ธุรกิจโฆษณาบนรถไฟ รถเช่า ร้านอาหาร รองรับการขยายตัวของเมือง การเติบโตของการบริโภคและเศรษฐกิจในพื้นที่มากยิ่งขึ้น

นอกจากผลประโยชน์ทางตรงและทางอ้อมที่กล่าวถึงข้างต้นแล้ว การดำเนินการตามแผนการเตรียมความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ยังมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์ทุกประการ คือ

- เพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมต่อการขนส่ง (Connectivity)
- พัฒนาระบบขนส่งให้เพียงพอ (Availability)
- พัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Efficiency)

ซึ่งผลที่คาดว่าจะได้รับ สามารถสรุปแยกตามวัตถุประสงค์ได้ดังนี้

- 1) **การเชื่อมต่อการขนส่ง (Connectivity)** ระหว่างฐานการผลิต เมืองเศรษฐกิจหลักภายในประเทศและประตูการค้าภายในประเทศมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น อันเป็นผลมาจากการพัฒนาท่าอากาศยานรองรับ AEC การพัฒนาเส้นทางรถไฟทางคู่สายใหม่ไปยังด่านพรมแดน การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองไปยังด่านพรมแดน การพัฒนาท่าเรือบก การพัฒนาท่าเรือฝั่งอันดามันและอ่าวไทย ซึ่งส่งผลให้การเชื่อมโยงไปยังสมาชิกอาเซียนและตลาดโลกมีความสะดวกและมีประสิทธิภาพ อันจะเป็นการสนับสนุนการเป็นตลาดและฐานการผลิตเดียวกัน
- 2) **ระบบขนส่งมีความเพียงพอ (Availability)** สามารถตอบสนองความต้องการทั้งการขนส่งสินค้าและการเดินทางของผู้โดยสาร อันเป็นผลจากการขยายทางหลวงอาเซียนให้เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร การเพิ่มประสิทธิภาพของท่าอากาศยานหลัก (เพิ่มทางวิ่ง หลุมจอด ขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสาร)
- 3) **ระบบขนส่งมีประสิทธิภาพ (Efficiency)** มากยิ่งขึ้น ส่งผลให้การเดินทางและขนส่งสินค้ามีความสะดวกรวดเร็ว ปลอดภัย ประหยัด น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม อันเป็นผลมาจากการพัฒนาศักยภาพและขีดความสามารถของด่านพรมแดนที่สำคัญ การพัฒนาศูนย์ขนส่งสินค้าทางรถไฟ (SRTO) การพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าและศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง การพัฒนาจุดจอดรถบรรทุกและศูนย์บริการพักรถบรรทุก การพัฒนากฎระเบียบที่จำเป็นสำหรับการเดินทางและขนส่งสินค้า

.....

.....

.....

.....