



ปีที่ 1 ฉบับที่ 3 เมษายน - มิถุนายน 2552

www.otp.go.th



ต้อนรับ
เทศกาลสงกรานต์



សម្រាប់ ប្រតិបត្តិការ

สำนักงาน กำนันผู้ตรวจราชการ
กระทรวงคมนาคม
และอธิบดีของพอ.สมช.
(ภายใต้ร่ม ก้อนสนิม)



สำนักงาน ก.ค.ศ.

แบบ...กิจกรรม...ทางกรรณ
สายสม...กวดธณ...ที่ระยธ



เปิดโลกเทคโนโลยี

เทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง



กรมพัฒนาการท่องเที่ยว

การพัฒนาและการเพิ่มประสิทธิภาพ
ทำเรื่องสำนักงบประมาณ

คณะที่ปรึกษา

นางสว้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

นายประณต สุริยะ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

นายจุฬา สุขมานพ

รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบาย

และแผนการขนส่งและจราจร

นายจำรูญ ตั้งไพศาลกิจ

นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

นายชาญชัย สุวิสุทธิกุล

ผู้อำนวยการ

สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร

นายประสิทธิ์ รัชทายศ

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการ

สำนักแผนความปลอดภัย

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ

รักษาราชการแทน

ผู้อำนวยการสำนักแผนงาน

นายวิจิตร นิมิตรวานิช

รักษาราชการแทนผู้อำนวยการ

กองส่งเสริมระบบการขนส่งและ

จราจรในภูมิภาค

นางประติศร ลิมเจริญชาติ

รักษาราชการแทนเลขานุการกรม

นายวิชา ปุกพุด

ผู้อำนวยการ

ศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร

นายวิชัย อภิเมธีอารัง

ผู้อำนวยการ

สำนักงานเลขานุการคณะกรรมการ

จัดระบบการจราจรทางบก

นายกุลธอน แยมพลอย

ผู้อำนวยการศูนย์ข้อมูล

โครงการระบบขนส่งมวลชนและ

โครงการระบบขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ

บรรณาธิการ

นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ

ผู้ช่วยบรรณาธิการ

นายสฤษฏ์พงศ์ บริบูรณ์สุข

ฝ่ายจัดการวารสาร

นางสาวเยาวมาศ เทียวทอง

นายภิวัตน์ ปุษาปาคม

นายวิทยา กอกลิ้น

นางสาวสตีติศา จันทร์เอี่ยม

กองบรรณาธิการ

นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์, นายชัยวัฒน์ สังขภาคย์

นายสวพงศ์ ไพฑูรย์พงษ์, นายเผด็จ ประดิษฐ์เพชร

นางดวงเดือน นพรัตน์, นายอายุวัฒน์ จิตประเสริฐ

นายปริญญ์ ภูณิตทาง, นางสาวจิรัชกั ห้วยหงษ์ทอง

นายอนพล จรัสวงษ์วงศ์, นายชัยวัฒน์ ลิ้มสกุล

สวัสดิ...ท่านผู้อ่าน “วารสารนโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่าน ฉบับนี้สีสันสดใส ต้อนรับเทศกาลสงกรานต์ ปี 2552 กองบรรณาธิการได้นำประวัติวันสงกรานต์มาเผยแพร่เพื่อให้ท่านผู้อ่านได้ทราบถึงประวัติความเป็นมารวมถึงเกร็ดความเชื่อตามโบราณกาลเพื่อให้สอดคล้องกับช่วงเทศกาลครับ...และสำหรับปีใหม่ไทยในปีนี้อย่าหวังว่าทุกท่านจะสนุกสนานกับการเดินทางกลับบ้านหรือท่องเที่ยวในช่วงเทศกาล และขอให้ขับรถด้วยความระมัดระวัง “ไม่ประมาท..ไม่ฝืนกฎ..ลดอุบัติเหตุ” รวมทั้งเมาไม่ขับไม่รับไม้อัดด้วยนะครับ...ก็เพื่อความปลอดภัยสำหรับตัวท่านเองและผู้อื่นด้วยนะครับ

วารสาร “นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” ฉบับที่ 3 คอลัมน์ “สนข. อินเทอร์วิว” ท่านผู้อ่านจะได้พบกับเจ้าของวลีที่กล่าวว่า “อนาคตคมนาคมต้องสมดุล ลดต้นทุนการเดินทาง” นายอวราม ก้อนสมบัติ ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม และอดีต รองผอ.สนข. ที่ได้กล่าวถึงการพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรในภาพรวมของประเทศทั้งทางบก ทางน้ำ การพัฒนาระบบรางเพื่อการสร้างสมดุลการเดินทางเพื่อประโยชน์ของประชาชนอย่างแท้จริง คอลัมน์ “คมนาคมก้าวไกล” นำเสนอเรื่อง “การวางแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค” ซึ่ง สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ไม่ได้แก้ไขปัญหาคอนgestion และจราจรในกรุงเทพมหานครเท่านั้น แต่ สนข.ยังได้แก้ไขปัญหาคอนgestion และจราจรในภูมิภาคอีกด้วย คอลัมน์ “จุดประกายความคิด” นำเสนอเรื่อง “หน่วยสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน” และ คอลัมน์ “มุมมองขนส่งและจราจร” เสนอเรื่อง “การเชื่อมโยงโครงข่ายเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค”

นอกจากนั้นในฉบับนี้ ทีมวารสารฯ ขอเสนอ สกู๊ปพิเศษ เรื่อง “การพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือลำน้ำของประเทศไทย” และคอลัมน์ “สถิติขนส่งและจราจร” นำเสนอข้อมูล “ความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลใน กทม. ปี 2551” และท้ายเล่ม การ์ตูนวรรณคดี วินัยจราจร ตอน “แก๊งค์แค้นกับแก๊งค์สาต..” โดย “จ๊อบแจ๊” สร้างสาระและบันเทิงกับผู้อ่านท้ายเล่มอีกเช่นเคย ด้วยเนื้อหาเกี่ยวกับ เมาไม่ขับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ซึ่งจะสามารถลดอุบัติเหตุจราจรทางบกได้...อย่าลืมชกกันท้ายเล่มนะครับ...

ณ โอกาสนี้ นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ บรรณาธิการวารสาร “นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร” ซึ่งเป็นผู้ริเริ่ม และวางแนวทางการจัดทำวารสารเล่มนี้ตั้งแต่แรกเริ่ม ต้องขออภัยตำแหน่งบรรณาธิการไป ณ โอกาสนี้ และมอบหน้าที่ความรับผิดชอบให้แก่บรรณาธิการคนใหม่ เนื่องจากได้รับผิดชอบให้ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักแผนงาน ซึ่งต้องปฏิบัติงานในหน้าที่อื่นที่ได้รับมอบหมาย...กระผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจากแรงกายแรงใจที่ได้ทุ่มเทให้กับการจัดทำและผลิตวารสารฉบับนี้ขึ้นมา เพื่อเป็นสื่อกลางในการเผยแพร่ผลการดำเนินงานของ สนข. และให้ความรู้ด้านการขนส่งและจราจรที่สร้างประโยชน์ให้แก่ผู้อ่าน รวมทั้งสอดแทรกสาระและความบันเทิงในหลากหลายแง่มุมให้ผู้อ่านได้รับความรู้และความเพลิดเพลินไปพร้อมๆ กัน

สุดท้ายนี้ผมรู้สึกยินดีเป็นอย่างยิ่งที่มีโอกาสได้จัดทำวารสารอันเป็นประโยชน์ต่อผู้อ่าน ผมเชื่อมั่นว่าทีมงานวารสารนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร...จะยังคงรักษาคุณภาพ สาระและประโยชน์ในการจัดทำวารสารฉบับนี้ให้คงอยู่คู่กับ สนข. ต่อไป...ลาก่อน...และขอให้ผู้อ่านทุกท่านโชคดีครับ

สารบัญ

11



5 เปิดแฟ้ม สนข.

ภาพข่าว/กิจกรรมต่างๆ

9 คุยเฟื่องเรื่องข่าว

ข่าวแอร์พอร์ตลิงค์ในภาพรวมของโครงการทั้งหมด และข่าวอื่นๆ

11 สนข. อินเทอร์วิว

สัมภาษณ์ ท่านผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม และอธิบดีรฟม.สนข.

(นายอร่าม ก้อนสมบัติ)

16 มุมมองขนส่งและจราจร

การเชื่อมโยงโครงข่ายเพื่อการสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค

22 สนข. มีคำตอบ

1.สนข. มีวิธีการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างไร

2.สนข. มีแผนเตรียมการรองรับการเดินทางของประชาชนในช่วงเทศกาลสงกรานต์ได้อย่างไร

24 เปิดหูเปิดตา

ทิศทางการพัฒนาด้านการขนส่งของประเทศในสภาวะวิกฤตเศรษฐกิจโลก

27 สัญจรทั่วไทย

เมษาทิวสน...สายลม...ทะเลงาม...ที่ระยอง

29 จุดประกายความคิด

หน่วยสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

35 เปิดโลกเทคโนโลยี

เทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง

38 คมนาคมก้าวไกล

การวางแผนแม่บทการพัฒนาระบบขนส่งและจราจรในภูมิภาค

42 การพัฒนาท่าเรือสำเภาของไทย

การพัฒนาและการเพิ่มประสิทธิภาพท่าเรือสำเภาของไทย

46 สถิติขนส่งและจราจร

ความเร็วรถยนต์ส่วนบุคคลในกทม. ปี 2551

48 ธรรมะกับชีวิต

วิธีการสร้างบารมี

50 ปกป้อง

การท่องเที่ยวตามราศี

51 รอบรู้ สนข.

ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข.

27



35



42





นายกรณ์ศักดิ์ สภาวสุ รองนายกรัฐมนตรี ตรวจเยี่ยมราชการเพื่อมอบนโยบายเกี่ยวกับสภาพการณ์ใช้จ่ายลงทุน และกรอบทิศทางการลงทุนพัฒนาโครงสร้างเกี่ยวกับระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคม โดยมี นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม พร้อมนายประจักษ์ แก้วกัลยาญ รมช.คมนาคม นายเกื้อกูล ด้านชัยวิชิต รมช.คมนาคม พร้อมคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมคณะผู้บริหาร สนข. ร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 23 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุมอาคารสโมสร กระทรวงคมนาคม

นายโสภณ ชาร์มย์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เป็นประธานนำคณะผู้บริหารกระทรวงคมนาคม โดยมีนายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) นายชาญชัย สุวิสุทธิะกุล ผอ.สพร. นายพีระพล ถาวรสุภเจริญ ผอ.สผง. พร้อมด้วยคณะสื่อมวลชนแขนงต่างๆ เดินทางตรวจแอร์พอร์ตลิงก์ และทดลองนั่งรถไฟฟ้า จากสถานีรามคำแหง-สุวรรณภูมิ เมื่อวันศุกร์ที่ 13 กุมภาพันธ์ 2552



นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการประชุมรับฟังความคิดเห็น ครั้งที่ 1 งานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานกรุงเทพ-ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ช่วงพญาไท - ดอนเมือง) โดยมี นายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 28 มกราคม 2552 ณ ห้อง อินฟินิตี้ 1 โรงแรมพูลแมน กรุงเทพฯ



นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธานการสัมมนาโครงการศึกษาระบบวิศวกรรมความเป็นไปได้และจัดลำดับความสำคัญโครงการลงทุนด้านคมนาคม เพื่อเชื่อมโยงกับเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ โดยมีนายจรัสญ์ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 31 มกราคม-วันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2552 ณ โรงแรม ไศสวรย์ รีสอร์ท แอนด์ สปา





สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม ลงนามบันทึกความร่วมมือทางวิชาการ กับ มหาวิทยาลัยขอนแก่น และร่วมประชุมคณะกรรมการจัดการระบบการจราจรทางบกจังหวัดขอนแก่น โดยมีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ผู้บริหารเจ้าหน้าที่ สนข. และเจ้าหน้าที่ จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมในพิธีดังกล่าว และลงตรวจสอบสภาพพื้นที่ที่ติดตามความก้าวหน้าของโครงการก่อสร้างทางลอด ณ สี่แยกสามเหลี่ยม จังหวัดขอนแก่น รวมทั้งเดินทางร่วมกิจกรรม การปรับปรุงเครื่องหมายจราจรบนพื้นผิวทางและทาสีป้ายจราจร บริเวณหน้าโรงเรียนบ้านหนองหิน จ.ขอนแก่น เมื่อวันที่ 6 มีนาคม 2552

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการกำกับดูแลแผนกลยุทธ์การบริหารทรัพยากรบุคคล สนข. โดยมีผู้บริหาร สนข. ข้าราชการ เข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ 2552 เวลา 09.30 น. ณ ห้องประชุม 201 อาคาร สนข.

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมคณะกรรมการกำกับการศึกษาการใช้ระบบตัวร่วมเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชนและการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการรายได้ ครั้งที่ 1/2552 โดยมีข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมการประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 2 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุม 202 อาคาร สนข.



เปิดพบ สนช.



นายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับมอบช่อดอกไม้จากนายชาญชัย สุวีระกุล ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาการขนส่งและจราจร เนื่องในโอกาสเข้ารับตำแหน่งใหม่ โดยมีข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมให้การต้อนรับ เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2552



นายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมเรื่องแนวทางการบริหารจัดการระบบบริการคมนาคมขนส่งทางบกสนับสนุนการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยมีนายประสิทธิ์ รักษายศ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย ข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



นายจรัสญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการสัมมนาโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML) โดยมีนายวิชา ปุกหุด ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร พร้อมด้วยข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



นายจรัสญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการสัมมนา “ถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการ 5 พื้นที่” โครงการศึกษาประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยมีนายประสิทธิ์ รักษายศ รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



เปิดพบ สนช.



นายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) รับมอบช่อดอกไม้จากนายชาญชัย สุวีระกุล ผู้อำนวยการสำนักงานพัฒนาการขนส่งและจราจร เนื่องในโอกาสเข้ารับตำแหน่งใหม่ โดยมีข้าราชการและเจ้าหน้าที่ สนข. ร่วมให้การต้อนรับ เมื่อวันที่ 21 มกราคม 2552



นายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการประชุมเรื่องแนวทางการบริหารจัดการระบบบริการคมนาคมขนส่งทางบกสนับสนุนการท่องเที่ยวที่ยั่งยืน โดยมีนายประสิทธิ์ รักษายศ ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย ข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



นายจรัสญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการสัมมนาโครงการพัฒนาระบบฐานข้อมูล ข้อเสนอแนะและแบบจำลองเพื่อบูรณาการพัฒนาระบบขนส่งและจราจร การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและระบบโลจิสติกส์ (TDML) โดยมีนายวิชา ปุกหุด ผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร พร้อมด้วยข้าราชการ สนข. และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมสัมมนาในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



นายจรัสญ ตั้งไพศาลกิจ นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เป็นประธานการสัมมนา “ถ่ายทอดความรู้แบบบูรณาการ 5 พื้นที่” โครงการศึกษาประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ โดยมีนายประสิทธิ์ รักษายศ รักษาการในตำแหน่งผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมในครั้งนี้ด้วย เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2552 ณ ห้องประชุม 401 อาคาร สนข.



สนช. จัดสัมมนา

“โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่าย เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน”

นายถวัลย์รัฐ อ่อนศิระ รองปลัดกระทรวงคมนาคม เปิดเผยหลังเป็นประธานในพิธีเปิดการสัมมนา “โครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่าย เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน” ณ ห้องประชุมกมลทิพย์ โรงแรม สยามซิตี ว่า สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ทำการศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดเป้าหมายหลัก ของยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบที่ในบริบทการเชื่อมโยงเครือข่าย โครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมต่อเนื่องหลายรูปแบบ ทั้งทางบก ทางน้ำ และระบบราง รวมไปถึงการเชื่อมโยงเครือข่ายเพื่อการขนส่งสินค้า และการเดินทางท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นแผนแม่บทของการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคม สำหรับการเชื่อมโยงแนวเส้นทางการค้าหลัก กับประตูการค้าของประเทศ ซึ่งรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ การค้า ภายในภูมิภาค และระหว่างภูมิภาคในอนาคต จึงได้จัดสัมมนาดังกล่าวขึ้น ซึ่งมีผู้เข้าร่วมสัมมนาประมาณ 120 คน ประกอบด้วย ผู้แทนหน่วยงานจากส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ในสังกัดกระทรวงคมนาคม ผู้แทนจากกระทรวงพาณิชย์ กระทรวงการต่างประเทศ กระทรวงอุตสาหกรรม สำนักงานงบประมาณ และสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฯลฯ รวมทั้งผู้แทนภาคเอกชน โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อรายงานผลการศึกษาของโครงการตามที่ได้มีการศึกษามาเป็นลำดับ และเป็นการเผยแพร่ข้อมูลข่าวสารให้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้มีส่วนร่วมในการรับรู้ และร่วมกันพิจารณาให้ข้อคิดเห็นต่อโครงการศึกษาฯ นอกจากนี้ยังได้รับฟังความคิดเห็นและร่วมแลกเปลี่ยนข้อมูลกับหน่วยงาน

ภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรต่างๆ และผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องเนื่องกับด้านการค้า การลงทุน และการคมนาคมขนส่ง โดยได้จัดให้มีการอภิปรายกลุ่มจากผู้ทรงคุณวุฒิที่มีประสบการณ์ด้านการค้า การลงทุน การคมนาคมขนส่ง และการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์บนเส้นทางทางการค้าหลักที่สอดคล้องกับการศึกษาโครงการรวมทั้งเปิดโอกาสให้ผู้เข้าร่วมสัมมนาทุกคนได้เสนอความคิดเห็นข้อเสนอแนะ และข้อวิจารณ์เชิงพัฒนาต่างๆ ซึ่ง สนข. จะนำความคิดเห็น ข้อเสนอแนะ รวมทั้งข้อวิจารณ์ที่ได้จากการสัมมนาปรับปรุงรายงานขั้นสุดท้าย (Draft Final Report) ของโครงการดังกล่าวต่อไป

ทั้งนี้ เมื่อโครงการศึกษายุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่าย เพื่อรองรับการขยายเส้นทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุนดำเนินการแล้วเสร็จ หน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนจะสามารถนำรายละเอียดการศึกษาวិเคราะห์ ฐานข้อมูล ข้อคิดเห็นและข้อเสนอแนะเชิงยุทธศาสตร์ สำหรับใช้ประกอบการวางแผน ดัดลีนใจเชิงนโยบายในการพัฒนาศักยภาพเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมอย่างคุ้มค่า และเกิดประโยชน์สูงสุดในภาพรวม รวมทั้งเข้าใจองค์ประกอบของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมที่มีประสิทธิภาพต่อการสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการท่องเที่ยวในเส้นทางการค้า ตลอดจนส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายโลจิสติกส์ในประเทศไทยให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการทั้งภายในประเทศและการเชื่อมโยงต่อไปสู่ต่างประเทศ เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าต่อไป

สนช. ออกแบบแอร์พอร์ตลิงก์ส่วนต่อขยาย จากสถานีพญาไทไปดอนเมือง

เมื่อวันที่ 15 มกราคม 2552 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนช.) ได้จัดการสัมมนารับฟังความคิดเห็นของประชาชน ครั้งที่ 1 งานออกแบบรายละเอียดโครงการระบบขนส่งทางรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานกรุงเทพขึ้น ที่โรงแรมเซ็นจูรี พาร์ค ถนนราชปรารภ เขตราชเทวี กรุงเทพมหานคร โดยมีนายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นประธานเปิดการประชุม โครงการดังกล่าวนี้เป็นการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบรายละเอียด รวมทั้งการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมของระบบรถไฟที่จะเชื่อมต่อกับรถไฟไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (แอร์พอร์ตลิงก์) ของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง โดยเริ่มที่สถานีพญาไทไปตามแนวของรถไฟสายสีแดงผ่านสถานีราชวิถี สถานีกลางบางซื่อ สถานีบางเขน สถานีหลักสี่ และสิ้นสุดที่สถานีดอนเมือง โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเตรียมความพร้อมของระบบขนส่งมวลชนเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานดอนเมืองเข้าด้วยกัน ซึ่งเป็นการเสริมสร้างขีดความสามารถในการบริการทางด้านอากาศยานของประเทศและอำนวยความสะดวกในการเดินทางให้กับผู้โดยสารอากาศยานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เกิดความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารอากาศยานที่ต้องเดินทางระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง และไม่ต้องเสียเวลาไปกับการเดินทางที่ติดขัดในกรุงเทพมหานคร ทำให้สามารถเดินทางได้ทันเวลา และสามารถวางแผนการเดินทางท่องเที่ยวได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ทั้งนี้ นายประณต สุริยะ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรกล่าวว่า โครงการนี้จะช่วยให้สามารถพัฒนาท่าอากาศยานทั้งสองแห่งให้สามารถใช้งานได้อย่างคุ้มค่าและมีประสิทธิภาพ เพราะผู้โดยสารจะสามารถเดินทางระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองได้ในเวลาเพียง 30 นาที ด้วยขบวนรถไฟด่วน (Express Line) หรือ 50 นาที ด้วยขบวนรถไฟธรรมดา (City Line) นอกจากนั้น โครงการนี้ยังเป็นทางเลือกใหม่ให้แก่ประชาชนที่จะเดินทางจากชานเมืองเข้าสู่ใจกลางกรุงเทพมหานคร หรือเดินทางจากสถานีกลางบางซื่อ ซึ่งจะเป็นศูนย์กลางการคมนาคมที่ผู้โดยสารจากทั่วประเทศสามารถเปลี่ยนถ่ายการเดินทางไปยังท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง ได้อย่างรวดเร็วและสะดวกสบาย โดยการศึกษาี้คาดว่าจะแล้วเสร็จราวกลางปีนี้ จากนั้น สนช. จะเสนอรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) พิจารณาก่อนที่จะนำเสนอขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีต่อไป

เปิดวิสัยทัศน์

ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม อดีต รอง พอ.สนข.

อนาคตคมนาคม ต้องสมดุล ลดต้นทุนการเดินทาง



“ปัจจุบันคมนาคมขนส่งในประเทศไทย
เน้นหนักอยู่ที่การจราจรทางบก
หากสามารถสร้างความสมดุลได้ทั้งทางบก
ทางน้ำ และระบบราง จะช่วยลดต้นทุน
การเดินทางทั้งภาคประชาชน และภาคธุรกิจ”

“ปัจจุบันคมนาคมขนส่งในประเทศไทย เน้นหนัก
อยู่ที่การจราจรทางบก หากสามารถสร้างความสมดุลได้ทั้ง
ทางบก ทางน้ำ และระบบราง จะช่วยลดต้นทุนการเดินทาง
การขนส่ง ทั้งภาคประชาชน และภาคธุรกิจ”
นายอร่าม ก้อนสมบัติ ผู้ตรวจราชการกระทรวง
คมนาคม อดีต รองผู้อำนวยการสำนักงาน
นโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สะท้อน
สภาวะการขนส่งและการจราจรในประเทศไทย พร้อม
เปิดเผยภาพรวมการคมนาคมขนส่งในประเทศ

ภาพรวมการจราจร

ภาพใหญ่ๆ ของประเทศเน้นเรื่อง
การพัฒนาทางบก ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและ
สังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 เน้นเรื่องของการสร้าง
ถนนโครงข่ายสายหลัก ต่อมาเน้นเรื่อง
ทางหลวงค่อนข้างมาก จนทำให้ประเทศไทยมี
โครงข่ายระบบทางหลวงดีที่สุดในประเทศหนึ่งใน
เอเชียถึงแม้ว่าระบบทางด่วนระหว่างเมือง ยังมี
ไม่มากนัก นั่นเป็นเพราะระบบทางหลวงมี



ชื่อ สกุล อร่าม ก้อนสมบัติ

วัน เดือน ปี 20 พฤษภาคม 2493

การศึกษา ระดับปริญญาตรี

: วิศวกรรมศาสตรบัณฑิต จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ระดับปริญญาโท

: MASTER OF SCIENCE OREGON STATE UNIVERSITY USA

การฝึกอบรม

: หลักสูตรอบรม "Transport Course" จากสถาบัน EDI ธนาคารโลก, รัฐบาลญี่ปุ่น และสหราชอาณาจักร

: หลักสูตรอบรม "นักบริหารระดับสูง" รุ่นที่ 3 (กรมทางหลวง)

: หลักสูตรอบรม "นักบริหารระดับสูง" รุ่นที่ 49 (สำนักงาน ก.พ.)

: หลักสูตรอบรมการบริหารทรัพยากรบุคคลภาครัฐแนวใหม่ สำหรับผู้บริหารหน่วยงาน (CHRO) (สำนักงาน ก.พ.)

: หลักสูตรอบรมผู้บริหารเทคโนโลยีสารสนเทศระดับสูง (Chief Information Officer : CIO) รุ่นที่ 20 (สำนักงาน ก.พ.)

: หลักสูตรอบรม "สนช. กับการพัฒนาการตลาดเชิงรุก" และ "บทบาทใหม่ของ สนช. กับการบริหารทรัพยากรมนุษย์" (สนช.)

: หลักสูตรอบรม Accident Reconstruction (Engineering Dynamics Corporation มลรัฐแคลิฟอร์เนีย ประเทศสหรัฐอเมริกา)

ตำแหน่งปัจจุบัน

: ผู้ตรวจราชการกระทรวงคมนาคม (วันที่ 31 ตุลาคม 2551-ปัจจุบัน)

ประสบการณ์พิเศษ

: เป็นวิทยากรในงานฝึกอบรมให้วิศวกรจากประเทศสมาชิกอาเซียนและเอเชียใต้ ในหลักสูตรการฝึกอบรมด้านวิศวกรรมงานทางที่จัดขึ้นในประเทศไทยโดย AIT กรมทางหลวง และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

: เป็นกรรมการ / อาจารย์ที่ปรึกษาความร่วมมือสำหรับนิสิตปริญญาโท คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

: เป็นคณะผู้แทนไทยในการเจรจาเงินกู้ธนาคารโลก ธนาคารพัฒนาเอเชีย และธนาคารเพื่อความร่วมมือทางเศรษฐกิจใ้พื้นที่ทะเลแห่งเอเชีย

: เป็นเลขาธิการสมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2541-2550

: เป็นนายกสมาคมทางหลวงแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550-ปัจจุบัน

ความเพียงพอสำหรับคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน เนื่องจากในอดีตผู้บริหารดำเนินการสร้างเส้นทางโดยมีการกันเขตทางเพื่อเตรียมการขยายช่องจราจรในระบบทางหลวงเพิ่มได้ ในขณะที่แนวคิดแบบนี้ประเทศอื่นทั้งในยุโรปและเอเชียไม่ได้คิดแบบนี้ จึงทำให้ประเทศเหล่านี้ มีระบบทางด่วนระหว่างเมืองมากกว่าประเทศไทย

นับเป็นการพัฒนาที่แตกต่างจากประเทศอื่น ทำให้การพัฒนาในด้านทางหลวงระหว่างเมืองของเรา แม้จะมองเชิงการพัฒนาช้ากว่าประเทศอื่น แต่การพัฒนาในส่วนของสายหลักซึ่งใช้เงินลงทุนน้อยกว่าระบบทางหลวงเป็นวิธีการพัฒนาที่แตกต่างกัน



พัฒนาการคมนาคมทางน้ำ เพื่อประโยชน์ทางธุรกิจ

ประเทศไทยมีการพัฒนาการคมนาคมทางบกมาก ขณะเดียวกัน การคมนาคมทางน้ำยังมีข้อจำกัด เนื่องจากร่องน้ำที่สามารถเดินเรือได้มีเฉพาะ แม่น้ำใหญ่คือแม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำสาขา และแม่น้ำสายอื่นๆ แทบไม่สามารถเดินเรือได้ แม้แต่แม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงฤดูแล้งบางช่วงยังมีความตื้นเขิน ต้นทุน อย่างไรก็ตามแม้จะมีจำนวนเส้นทางแม่น้ำจำกัด เราต้องหาทางให้แม่น้ำเหล่านี้ทำประโยชน์ในการขนส่งได้มากขึ้น ต้องมีการขุดลอก สร้างท่าเรือ และสิ่งอำนวยความสะดวกรวมทั้งโครงข่ายทางถนน และรถไฟเข้าสู่ท่าเรือมากขึ้น เพื่อจูงใจให้คนหันมาใช้บริการคมนาคมทางน้ำให้มากขึ้น ซึ่งจะเป็นผลดีกับการขนส่งในภาคธุรกิจที่ต้องการลดต้นทุนในการขนส่ง เช่น สินค้าเกษตร สินค้าวัสดุก่อสร้าง ถ้าขนส่งทางน้ำต้นทุนต่อหน่วยจะถูกกว่า ดังนั้น การคมนาคมขนส่งทางน้ำต้องมีการพัฒนาให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

พัฒนาระบบรางกระจายความแออัด

ประเทศไทยมีการพัฒนาระบบรางค่อนข้างช้า ไม่ว่าจะเป็นด้วยเหตุผลที่องค์กรไม่พัฒนา หรือภาครัฐในอดีตที่ไม่ค่อยให้ความสนใจสังเกตจาก 100 ปีที่ผ่านมาของระบบทางระบบรถไฟ 50 ปีแรกทำได้ 3 พันกว่ากิโลเมตร แต่ปัจจุบันมีเส้นทางรถไฟโดยรวมประมาณ 4 พันกว่ากิโลเมตร ในระยะ 50 ปีหลัง มีการพัฒนาน้อยมากในระบบรางรถไฟ ไม่มีการสร้างรางใหม่ ไม่ได้เพิ่มจำนวนเป็นรางคู่ เพื่อรองรับการขนส่งทางรางให้ดีขึ้น ซึ่งการพัฒนาระบบรางไม่ได้อยู่ที่การสร้างราง ทำแนวเส้นทางใหม่ หรือเพิ่มขนาดจากรางเดี่ยวเป็นรางคู่เท่านั้น แต่องค์กรต้องมีความพร้อมในการบริหารจัดการคนที่อยู่ในระบบราง ส่วนตัวมีโอกาสได้เห็นการดำเนินการให้บริการในต่างประเทศมีหลายหน่วยงานดูแล ทำให้เกิดการแข่งขันในระบบรางกันเอง เป็นส่วนสำคัญในการพัฒนาระบบราง ทั้งนี้หากระบบรางในประเทศไทยมีการพัฒนา จะทำให้ผู้คนสนใจหันมาใช้บริการมากขึ้นทั้งเพื่อการเดินทาง และการขนส่งสินค้า ซึ่งจะเป็นทางเลือกหนึ่งของประชาชน สามารถกระจายความแออัดของการจราจรทางบก และลดต้นทุนการขนส่งสินค้าได้อีกทางหนึ่ง





สร้างสมดุลการเดินทาง เพื่อประโยชน์ของประชาชน

ปัจจุบันการคมนาคมและขนส่งในประเทศไทยเน้นหนักที่ทางบกหรือทางหลวงประมาณ 90% ทางน้ำ 8% และทางรางประมาณ 2% เท่านั้น เป็นความไม่สมดุลในระบบขนส่ง หากมองในแง่ต้นทุนค่าขนส่งต่อหน่วยจะค่อนข้างสูง ยิ่งหากสถานะน้ำมันแพงการแข่งขันภาคธุรกิจและประชาชนจะลำบากขึ้น ไม่เหมือนประเทศในแถบยุโรปหรือญี่ปุ่น การขนส่งทางรางของการส่งสินค้าทั้งประเทศ ประมาณ 30% ทางบกประมาณ 50% ที่เหลือเป็นทางน้ำกับทางอากาศรวมกัน 20 %

เพื่อให้เกิดความสมดุล เราต้องหาวิธีเพิ่มบทบาททางน้ำหรือทางรางในประเทศ โดยเฉพาะระบบรางไม่ใช่เรื่องเล็กที่เราจะแก้กันได้ในเวลารวดเร็วเพื่อให้ประชาชนหันมาใช้บริการ แม้ว่าวันนี้จะลงทุนทำราง ซื้อหัวรถจักรเพิ่มแล้ว แต่จะให้คนหันมาใช้เพิ่มทันทีในอีก 5-10 ปีข้างหน้า เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้จาก 2% เป็น 10% ก็ยังเป็นเรื่องที่ไม่ถ่วงน้ำหนัก ต้องมีการปรับวิธีการทั้งเรื่องการบริหารจัดการในรถไฟ เรื่องแนวคิดของแผนฟื้นฟูถ้าทำได้จะเกิดประโยชน์มาก ต้องบริหารจัดการใหม่ทั้งหมด ซึ่งเป็นเรื่องที่ทุกคนอยากเห็น แต่ยังไม่มียุทธศาสตร์ใดเห็นหน้าในการพัฒนาอย่างจริงจัง



ในอนาคตเราอาจได้เห็นความสมดุลในการเดินทางและขนส่งได้ หากมีการพัฒนาระบบอื่นๆ ไปพร้อมๆ กับการพัฒนาทางบก แต่ต้องมีการวางแผนริเริ่มการพัฒนาตั้งแต่วันนี้และภาครัฐต้องจริงจังในการพัฒนา และดำเนินงานอย่างเป็นรูปธรรม

พัฒนาระบบพร้อมพัฒนาคน

การพัฒนาระบบต้องควบคู่กับการพัฒนาคนในองค์กรไปพร้อมๆ กัน ข้าราชการรุ่นใหม่พัฒนาได้ไม่ยาก เพราะคนรุ่นใหม่มีแนวคิดเรื่องความหลากหลาย และเห็นความแตกต่างของระบบราชการมากมาย แต่ต้องปรับแนวคิดให้อยู่ในทิศทางที่เป็นแนวคิดหลักในการพัฒนาระบบขนส่ง แต่ปัญหาสำคัญคือการพัฒนาบุคลากรรุ่นเก่าที่ทำงานมานานอาจจะมีข้อจำกัดบ้างทั้งเรื่องเทคโนโลยี รวมถึงการยอมรับในกิจกรรมอื่น ที่ไม่ใช่งานโดยตรง เราต้องหาวิธีการเปลี่ยนแนวคิด และหาวิธีให้พวกเขาเห็นความสำคัญเรื่องการพัฒนาขนส่งมวลชนให้มากขึ้น ไม่เฉพาะใน สนช. เท่านั้นแต่ส่วนราชการทุกหน่วยงาน ต้องมีการปรับตัวเพื่อให้เกิดการบูรณาการในการทำงานให้มีประสิทธิภาพ เพื่อประโยชน์สูงสุดแก่ประเทศชาติ และประชาชนต่อไป 

การเชื่อมโยงโครงข่าย **คมนาคม** เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาค



ประเทศ เช่น UNESCAP, ADB, ACMECS เป็นต้น โดยมุ่งหวังที่จะกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจการค้าระหว่างประเทศ ตลอดจนลดความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจระหว่างกันของกลุ่มประเทศที่เกี่ยวข้อง

โครงข่ายทางถนนที่เชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคเข้าด้วยกันประกอบด้วยสามโครงการ คือ โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway Network) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network) และโครงการทางหลวงเอเชีย

ในไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งอยู่ภายใต้โครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่างๆ เช่น ACMECS, GMS เป็นต้น

โครงข่ายทางหลวงเอเชีย เป็นโครงการที่ได้รับการสนับสนุนโดยสำนักงานคณะกรรมการการเศรษฐกิจและสังคมแห่งเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and the Pacific: ESCAP) โดยเส้นทางในโครงการจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ท่าเรือหลัก ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้าและเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญของแต่ละประเทศเข้าด้วยกัน โดยมีจุดเริ่มต้นจากทวีปยุโรปเชื่อมโยงผ่านอิหร่าน ต่อไปยังเวียดนามและฟิลิปปินส์ทางตะวันออก อินโดนีเซียทางด้านตะวันออกเฉียงใต้ และศรีลังกาทางด้านใต้

ทางหลวงเอเชียช่วงที่ผ่านไทยประกอบด้วย 9 สาย (รูปที่ 2) ได้แก่ AH-1, AH-2, AH-3, AH-12, AH-13, AH-15, AH-16, AH-18 และ AH-19 โครงข่ายทางหลวงเอเชียนี้ถือเป็นต้นแบบของการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศในระยะต่อมา

ส่วนทางหลวงอาเซียนเส้นทาง ASEAN Highway Network ในไทยที่จะเชื่อมโยงกับ พม่า ลาว กัมพูชา และมาเลเซีย

มีจำนวน 12 เส้นทาง ระยะทางรวมประมาณ 6,700 กิโลเมตร โดยส่วนใหญ่มีพื้นฐานจากโครงข่ายทางหลวงเอเชียจากเส้นทางทั้งหมด 12 เส้นทางจะครอบคลุมในส่วนของพม่า ไทย ลาว เวียดนาม กัมพูชา และมาเลเซีย ซึ่งเส้นทางทั้งหมดนี้จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมี

1. การเชื่อมโยงเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC)

การเชื่อมโยงเส้นทาง NSEC และ EWEC มีโครงข่ายถนนเป็นหลัก เสริมด้วยโครงข่ายทางน้ำและทางรางตามลำดับ ซึ่งการพัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยงต่างๆ เหล่านี้ส่วนใหญ่ได้รับการผลักดันจากองค์การการพัฒนาระหว่าง

การพัฒนาให้มีมาตรฐานในระดับเดียวกันเพื่อให้อำนวยความสะดวกต่อการคมนาคม แต่จากสภาพในปัจจุบันพบว่าเส้นทางในหลายเส้นทางหรือในบางช่วงที่อยู่ในพม่า ลาว และเวียดนามยังต้องได้รับการพัฒนาอีกมาก โดยเส้นทางที่สามารถใช้ขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพจะมีเพียงเฉพาะในไทยและมาเลเซียเท่านั้น นอกจากนี้ยังมีโครงข่ายทางหลวงที่ได้รับการวางแผนไว้ตามข้อตกลงการพัฒนาเศรษฐกิจในภูมิภาคอื่นๆ อีก ได้แก่ โครงข่ายทางหลวงตามกรอบความร่วมมืออ่าวตังเกี๋ย-แม่น้ำโขง (ACMECS) (รูปที่ 4) และโครงข่ายทางหลวงตามโครงการพัฒนาความร่วมมือในอนุภูมิภาคสุมาตรา (GMS) (รูปที่ 5) โดยโครงข่ายเหล่านี้ได้รับการพัฒนาขึ้นมาจากโครงข่ายทางหลวงเอเชีย



ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 4 โครงข่ายทางหลวงตามกรอบความร่วมมือ ACMEC



ที่มา : กรมทางหลวง

รูปที่ 5 โครงข่ายทางหลวงตามกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคสุมาตรา (GMS)

โครงข่ายในไทยที่เชื่อมต่อกับ NSEC และ EWECC มีรายละเอียดดังนี้

ถนน

- การเชื่อมโยงโครงข่ายเหนือใต้ (North-South Economic Corridor) ซึ่งเป็นโครงข่ายหลักของประเทศ ในการที่จะเชื่อมโยงจีนตอนใต้ พม่า ลาว ไทย และมาเลเซีย ซึ่งในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงในไทยได้ถูก พัฒนาเป็น ทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจรเกือบตลอดเส้นทาง ในส่วนของ เส้นทาง R3E ที่เชื่อมโยงจากจีน ผ่านลาวมาถึงเมือง ห้วยทราย (ลาว) ก่อสร้างใกล้แล้วเสร็จ โดยรัฐบาลจีนจะร่วม ลงทุนพัฒนา

การเชื่อมโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนน R3E เพื่อ เชื่อมโยงเส้นทางคุนหมิง-กรุงเทพฯ ผ่านทางลาว นอกจากนี้ ไทยและลาวได้กำหนดจุดที่บริเวณบ้านดอนมหวาน เพื่อสร้าง สะพานข้ามแม่น้ำโขงที่อำเภอ เชียงของ จังหวัดเชียงราย

- โครงข่ายตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor) ซึ่งเป็นโครงข่ายรองของประเทศที่ จะเชื่อมโยงพม่า ไทย ลาว และเวียดนาม อย่างไรก็ตาม ขณะนี้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่มุกดาหาร ได้สร้างเสร็จ เรียบร้อยแล้ว และกรมทางหลวงกำลังเร่งดำเนินการ ขยายเส้นทางให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดเส้นทาง นอกจากนี้ ในส่วนของทางหลวงหมายเลข 9 ในลาวและเวียดนาม ขณะนี้กำลังอยู่ใน ระหว่างการปรับปรุงให้มีมาตรฐานดีขึ้น

รถไฟ

นอกจากโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่าง ประเทศแล้ว ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ ข้างต้นยังส่งผลให้เกิดการวางแผนเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟ ระหว่างประเทศในอาเซียนด้วย (รูปที่ 6) โดยมีโครงการ ที่สำคัญซึ่งสนับสนุนการพัฒนาพื้นที่หกเหลี่ยมเศรษฐกิจ ได้แก่

แนว ก : เส้นทางคุนหมิง-เชียงรุ่ง-เมืองลา- หลวงน้ำทา-ห้วยทราย-เชียงราย-เด่นชัย

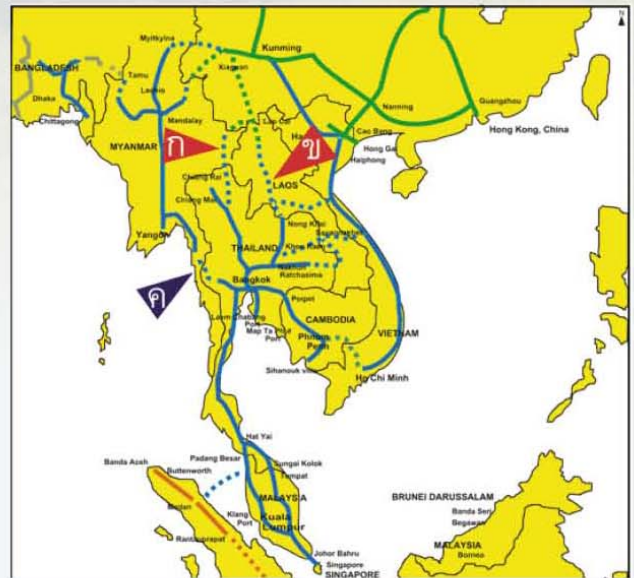
แนว ข : เส้นทางคุนหมิง-เชียงรุ่ง-เมืองลา- หลวงพระบาง-เวียงจันทน์หนองคาย

อย่างไรก็ตามประเทศที่เกี่ยวข้องกับทางรถไฟทั้ง สองสายซึ่งได้แก่ จีน ลาว พม่า และไทย ยังไม่สามารถเจรจา ตกลงกันได้ในการก่อสร้างเส้นทาง

นอกจากเส้นทางรถไฟที่จะเชื่อมโครงข่ายเหนือ-ใต้ ข้างต้น ขณะนี้ประเทศเกาหลีใต้ได้ให้ความช่วยเหลือพม่า และไทยในการศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมต่อทางรถไฟสายเก่า จากด่านเจดีย์สามองค์ไปยังเมืองทวาย (แนว ค.) อย่างไรก็ตาม การรถไฟแห่งประเทศไทยยังไม่มีแผนการ ในการก่อสร้างเส้นทางเชื่อมต่อดังกล่าว

ทางน้ำ

ท่าเรือเพื่อการขนส่งสินค้าของไทยที่สำคัญ คือ ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ และรัฐบาลไทยก็มี โครงการสร้างท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง เพื่อรองรับปริมาณ การขนส่งสินค้าที่มากขึ้น ระยะทางจากท่าเรือในจีนมาถึง ท่าเรือเชียงของในไทยประมาณ 450 กิโลเมตร โดยจาก ท่าเรือซือเหมาในจีนมายังเชียงรุ่งประมาณ 90 กิโลเมตร จาก เชียงรุ่งมายังเชียงแสนประมาณ 380 กิโลเมตร และจาก เชียงแสนไปยังเชียงของประมาณ 70 กิโลเมตร



ที่มา : United Nations Economic and Social Commission for Asian and the Pacific
รูปที่ 6 โครงข่ายทางรถไฟสาย Trans-Asian

2. ความสำคัญของจีนและไทยในฐานะการใช้ประโยชน์จากเส้นทางร่วมกัน

ไทยเป็นประตูการขนส่งสินค้าเข้าและออกสู่ทะเล ให้กับจีนตอนใต้ ซึ่งสามารถดำเนินการได้โดยผ่าน การเชื่อมโยงระหว่างจีนตอนใต้และภาคเหนือของไทยมายัง ท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งจีนตอนใต้มีความต้องการแสวงหา เส้นทาง

การขนส่งสินค้าทางทะเลจากจีนไปยังประเทศในกลุ่ม โลกยุโรปและตะวันออกกลาง อย่างไรก็ตามกล่าวได้ว่า การขนส่งสินค้าผ่านแดนทางไทยน่าจะเป็นเส้นทางที่ดีที่สุด สำหรับจีน เหตุผลที่สนับสนุนแนวคิดดังกล่าว ได้แก่ การที่จีน มีการพัฒนาเส้นทางรถไฟ ทางถนน ทางน้ำ และสร้างศูนย์ รวบรวมและกระจายสินค้า โดยมีเมืองคุนหมิงเป็นศูนย์กลาง

เพื่อเชื่อมโยงมายังประเทศเพื่อนบ้านทางตอนใต้ ได้แก่ ไทย พม่า ลาว และ เวียดนาม โดยข้อพิจารณาหลัก



คือ จีนน่าจะให้ความสนใจกับการค้าและขนส่งทางทะเลไปยังประเทศกลุ่มอาเซียน กลุ่มประเทศยุโรป และกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ทั้งนี้เนื่องจากจีนมีความสะดวกทางด้านการค้าและการขนส่งทางทะเลกับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ คือ สหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น โดยอาศัยท่าเรือของตนที่เซี่ยงไฮ้และฮ่องกงอยู่แล้ว

หากพิจารณาเส้นทางเลือกในแต่ละประเทศเพื่อนบ้านของจีนจะพบว่า การส่งออกทางไทยจะได้เปรียบที่สุด เนื่องจากการอาศัยท่าเรือของเวียดนามนั้นอาจทำให้จีนประหยัดเวลาการขนส่งได้บ้าง แต่การขนส่งทางทะเลก็ยังคงต้องอ้อมผ่านแนวขวางของไทย การส่งออกผ่านพม่าแม้ว่าจะมีพื้นที่ส่งออกไปยังจุดปลายทางที่ต้องการได้สะดวก แต่สถานการณ์การเมืองและโครงสร้างพื้นฐานภายในพม่ายังไม่เอื้ออำนวย อย่างไรก็ตามไทยเป็นประเทศที่มีความพร้อมด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งท่าเรือแหลมฉบังและเส้นทางออกทะเลทางภาคใต้เอื้อประโยชน์ต่อการขนส่งของจีน ดังนั้นไทยจึงมีความได้เปรียบในการเป็นเส้นทางขนส่งสินค้าผ่านแดนของจีนตอนใต้ออกสู่ทะเล

จากจุดแข็งที่สำคัญของไทยจึงทำให้ไทยมีศักยภาพที่จะใช้ท่าเรือแหลมฉบังเป็นประตูการค้าที่สำคัญในภูมิภาคอินโดจีน ในการวางยุทธศาสตร์ลักษณะเส้นทางหลักของการขนส่ง North-South Economic Corridor

3. การส่งเสริมกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนเส้นทางการค้า การลงทุน

ปัจจุบันการค้าและการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของจีนและประเทศไทยส่วนใหญ่จะทำการค้าผ่านการขนส่งทางทะเลเป็นหลัก แต่การค้าชายแดนระหว่างจีนตอนใต้กับภาคเหนือของไทยผ่านด่านศุลกากรเชียงแสนมีการขยายตัวอย่างรวดเร็ว (ในช่วง 10 ปี ที่ผ่านมา (พ.ศ. 2538-2548) มูลค่าส่งออกเฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 86.3 ต่อปี และการนำเข้า

เฉลี่ยเพิ่มขึ้นร้อยละ 70 ต่อปี) นอกจากนี้ ความพยายามที่จะมีการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าทางบกระหว่างกันโดยผ่านประเทศที่สาม แสดงให้เห็นถึงความพยายามที่จะมีการใช้มณฑลยูนนานและจังหวัดเชียงรายเป็นประตูการค้าระหว่างกัน หากทั้งสองพื้นที่สามารถมีการเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างกันได้ จะนำไปสู่การเพิ่มประสิทธิภาพการค้า

การขนส่ง และการสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region Cooperation : GMS) เหตุผลสนับสนุนที่สำคัญเนื่องมาจากมณฑลยูนนานมีการพัฒนาโครงข่ายปัจจัยพื้นฐานเชื่อมโยงไปทั่วประเทศ ในขณะที่โครงข่ายพื้นฐานภาคเหนือของไทยมีสภาพที่สมบูรณ์สามารถเชื่อมทางออกสู่ทะเลที่ท่าเรือแหลมฉบัง ดังนั้นหากการเชื่อมโยงของทั้งสองพื้นที่เป็นไปได้โดยสมบูรณ์ ย่อมนำไปสู่ประสิทธิผลในการลดต้นทุนการขนส่ง การประหยัดเวลาและลดความเสียหายของสินค้าที่เกิดในระหว่างการขนส่ง เป็นต้น ปัจจัยที่สำคัญดังกล่าวย่อมนำไปสู่การสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าของจีนออกสู่ภูมิภาคอื่นของโลกอีกเส้นทางหนึ่ง นอกเหนือจากการส่งออกทางท่าเรือฝั่งตะวันออกของตนเอง

4. ความสำคัญนโยบายพัฒนาภาคตะวันตก (Policy Look West) ของจีนกับผลกระทบต่อไทย

ผลจากนโยบายพัฒนาภาคตะวันตก (Great Western Development Strategy) ของจีนที่มุ่งพัฒนามณฑลตอนในภาคตะวันตกให้มีการพัฒนาเท่าเทียมกับมณฑลภาคตะวันออกส่งผลที่ดีต่อไทย เพราะมณฑลทางตะวันตกของจีนมีพื้นที่ใกล้เคียงกับภาคเหนือตอนบนของไทย และมีการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนระหว่างกันมานาน โดยเฉพาะ 3 มณฑลสำคัญ คือ ยูนนาน กวางสี และฉงชิ่ง



จากนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนประกอบกับการมีกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่างไทย-จีน-ลาว-พม่า-กัมพูชา และเวียดนาม ทำให้มีความร่วมมือทางการค้า การลงทุนระหว่างประเทศร่วมกันอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับมณฑลทางตะวันตกของจีน โดยเฉพาะ 3 มณฑลที่กล่าวมาอยู่ไม่ไกลจากประเทศไทย โอกาสในการเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายคมนาคม การค้าการลงทุนระหว่างไทยจีนจึงมีมากขึ้น

สำหรับผลกระทบของนโยบายดังกล่าวที่มีต่อไทย เนื่องจากภูมิภาคตะวันตกของจีนตั้งอยู่ไม่ห่างจากไทย ดังนั้นเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นในภูมิภาค ไทยจึงมีข้อได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการติดต่อค้าขายและเข้าไปลงทุนในภูมิภาคดังกล่าวของจีน นอกจากนี้นโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนมีความสอดคล้องกับ GMS ในการพัฒนาและขยายความร่วมมือทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างกัน ทางจีนจึงให้ความสำคัญกับโครงการ GMS และให้การสนับสนุนทางการเงินเป็นอย่างดี ดังนั้นความสอดคล้องของนโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนกับโครงการ GMS ร่วมกันเสริมข้อได้เปรียบของไทยในเชิงยุทธศาสตร์ของการเป็นศูนย์กลางของการพัฒนาในภูมิภาคนี้

นโยบายพัฒนาภาคตะวันตกของจีนจึงเป็นโอกาสสำคัญของไทยในการขยายความร่วมมือทางการค้า และการลงทุนกับมณฑลต่างๆ ของจีนที่อยู่ในภูมิภาคตะวันตกด้วยเหตุผลสำคัญสรุปได้ ดังนี้

1) มณฑลยูนนาน ฉงชิ่ง และกวางสี มีศักยภาพทางเศรษฐกิจเพิ่มมากขึ้นหลังจากที่จีนได้ประกาศนโยบายพัฒนาจีนตะวันตก และได้จัดสรรงบประมาณจำนวนมากเพื่อการพัฒนา โดยเฉพาะมหานครฉงชิ่ง ซึ่งได้รับการยกย่องให้เป็นมหานครแห่งที่ 4 ของจีน ประชากรในเขตเมืองของ

มณฑลเหล่านี้ โดยเฉพาะในเมืองเอก เช่น कुนหมิง และ หนานหนิง ซึ่งเป็นศูนย์กลางของผู้บริโภคในมณฑลมีชาวจีนรุ่นใหม่และเป็นชนชั้นกลาง ที่มีกำลังซื้อสูง

2) เมื่อเปรียบเทียบกับมณฑลชายฝั่งของจีนแล้ว การแข่งขันในด้านตะวันตกนี้ยังไม่รุนแรงและเข้มข้นมากนัก จึงเป็นโอกาสสำหรับไทยที่จะเข้าไปขยายการค้าและการลงทุน เช่น การเข้าไปทำการตลาดสร้างภาพลักษณ์ ของสินค้าไทย ให้เป็นที่รู้จัก เพราะไม่นานจากนี้ก็ต้องต้องประสบกับการแข่งขันที่รุนแรง

3) มณฑลยูนนาน ฉงชิ่ง และกวางสี ตั้งอยู่ไม่ห่างจากไทยโดยเฉพาะยูนนานแม้จะไม่มีพรมแดนติดต่อกับไทยโดยตรง แต่สามารถเชื่อมโยงกันโดยผ่านทางแม่น้ำโขงตลอดจนเส้นทางบกที่เชื่อมผ่านประเทศเพื่อนบ้าน (พม่าหรือลาว) เพื่อเข้าสู่ประเทศจีนทางตอนใต้ได้ สำหรับเส้นทางทะเลก็สามารถเชื่อมโยงโดยตรงจาก ประเทศไทยไปยังท่าเรือน้ำลึก กวางสีซึ่งเป็นมณฑลเดียวของจีนตะวันตกที่มีทางออกทะเลด้วยระยะทาง เพียง 1,400 ไมล์ทะเล

4) ปัจจัยที่เอื้อเชิงนโยบายของจีน เนื่องจากรัฐบาลจีนคาดหวังและต้องการอาศัยการค้าและการลงทุนกับเพื่อนบ้านเป็นเครื่องกระตุ้นให้มณฑลจีนตอนในเกิดความตื่นตัวทางเศรษฐกิจ เพื่อให้พัฒนาทัดเทียมกับมณฑลชายฝั่งตะวันออก และรัฐบาลท้องถิ่นของทั้ง 3 มณฑลมีความตื่นตัว และสนใจที่จะร่วมมือกับเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะยูนนานกับกวางสีแข่งขันกันดึงดูดทุนจากต่างประเทศและเร่งสร้างความสัมพันธ์กับเพื่อนบ้าน จึงเป็นโอกาส และจังหวะเวลาที่ไทยไม่ควรพลาดที่จะเข้าไปสร้างความสัมพันธ์กับรัฐบาลของมณฑลเหล่านั้น เพื่อขยายความร่วมมือทั้งด้านการค้าการลงทุน และด้านอื่นๆ

5) ในระยะยาวความร่วมมือทางเศรษฐกิจดังกล่าวข้างต้นสามารถขยายผลไปสู่การมีปฏิสัมพันธ์ระหว่างกัน



ในมิติอื่นๆ เช่น การไปมาหาสู่ของประชาชนของทั้งสองประเทศมากขึ้น การแลกเปลี่ยนทางวัฒนธรรม สังคม และการเมือง การร่วมมือกันทางวิชาการ การศึกษา การสาธารณสุข เป็นต้น ซึ่งในที่สุดความใกล้ชิดและความร่วมมือที่ดีต่อกัน จะนำไปสู่ความเข้าใจ และความสัมพันธ์ที่แน่นแฟ้นระหว่างกันมากยิ่งขึ้น และจะเป็นประโยชน์กับทั้งฝ่ายไทยและฝ่ายจีน ตลอดจนประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคโดยรวม

5. ไทยควรเตรียมพร้อมอย่างไร เพื่อรองรับกระแสการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจในภูมิภาค

• การผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยงทางบก

1) แม้ว่าภาคเหนือของไทยจะสามารถเชื่อมโยงการค้ากับจีนตอนใต้ได้โดยการขนส่งทางแม่น้ำโขง แต่การขนส่งมีข้อจำกัดทางด้านกายภาพทำให้การขนส่งไม่สามารถทำได้สม่ำเสมอ และมีการจำกัดปริมาณการขนส่งด้วยขนาดเรือไม่เกิน 150 ตัน ดังนั้นการเชื่อมโยงด้วยการขนส่งทางบกเป็นสิ่งที่มีความสำคัญอย่างมาก เพื่อเพิ่มโอกาสและศักยภาพในการขนส่งสินค้าได้หลากหลายประเภท แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางบกระหว่างกันที่มีความเป็นไปได้ คือ การขนส่งผ่านทางลาว โดยไทยควรหาทางกระตุ้นให้เกิดความร่วมมือจากลาวโดยการเจรจาผ่านจีน ซึ่งขณะนี้จีนมีบทบาทเด่น ในการช่วยเหลือลาวอย่างมาก เพื่อให้เกิดความร่วมมือในการสร้างถนน หรือแม้แต่การสร้างเส้นทางรถไฟในอนาคต เพื่อต่อเชื่อมส่วนที่ขาดการเชื่อมโยงระหว่างไทยกับจีน

2) นอกจากการพัฒนาให้เกิดเส้นทางขนส่งแล้ว ยังมีประเด็นเกี่ยวข้องในเรื่องการเก็บค่าธรรมเนียมกฎระเบียบและข้อกฎหมายที่จะช่วยสนับสนุนให้เกิดการขนส่งสินค้า ไทยและจีนมีความจำเป็นต้องให้ลาวมีส่วนได้ประโยชน์ในการพัฒนาทางเศรษฐกิจเพิ่มขึ้นจากการมีเส้นทางขนส่ง

สินค้ามากกว่า การได้ค่าธรรมเนียมการเดินรถผ่านประเทศ ดังนั้นการพิจารณาเขตความร่วมมือเศรษฐกิจเสรีชายแดนร่วมกันทั้ง 3 ประเทศ จะเป็นช่องทางสำคัญที่จะทำให้ทุกฝ่ายได้ประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกัน ไทยควรเสนอขอความร่วมมือให้มีการพิจารณาประเด็นการลงทุนในลักษณะนี้ร่วมกันโดยเร็ว

3) รูปแบบการขนส่งสินค้าที่มีการประหยัดพลังงานในปริมาณที่มากที่สุดที่เหมาะสมที่สุด คือ การขนส่งด้วยระบบราง ประเทศไทยควรสร้างความชัดเจนทางด้านนโยบายและการเจรจากับลาวว่าควรเชื่อมโยง ระบบรางผ่านทางจังหวัดเชียงรายหรือหนองคาย ทั้งนี้เพื่อจะสามารถกำหนดบทบาทการขนส่งมาสู่ ท่าเรือแหลมฉบังโดยชัดเจน

4) การขนส่งสินค้าผ่านลำน้ำโขงยังคงมีบทบาทในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากและมูลค่าต่ำที่สำคัญอยู่ ดังนั้นรัฐควรทบทวนบทบาทท่าเรือเชียงแสนแห่งที่สอง โดยเฉพาะการกำหนดให้การสร้างท่าเรือรองรับ เรือขนาด 300 ตัน ให้มีความสอดคล้องกับข้อจำกัดของการปรับปรุงร่องน้ำในแม่น้ำโขง

• การยกระดับการค้าและการลงทุนบริเวณชายแดน

การค้าระหว่างจีนตอนใต้และภาคเหนือของไทย แม้ว่าจะมีการขยายตัวอย่างรวดเร็วในช่วงระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา แต่หากพิจารณาดูแล้วยังกล่าวได้ว่าเป็นการค้าระดับพื้นที่ และยังคงมีลักษณะการค้าชายแดนที่ สามารถเพิ่มศักยภาพการค้าระหว่างกันเพื่อเพิ่มประโยชน์ต่อกันทั้งสองฝ่ายสิ่งที่กล่าวได้ว่ารูปแบบการค้า ยังคงลักษณะการค้าชายแดน คือความพยายามของพ่อค้าทั้งสองฝ่ายต่างมุ่งแสวงประโยชน์จากการหลบเลี่ยงภาษีนำเข้าเป็นหลัก รวมทั้งรูปแบบการค้า และการจ่ายเงินค่าสินค้านี้ระหว่างกันยังคงลักษณะการไว้นื้อเพื่อใจส่วนบุคคลเป็นส่วนใหญ่

อย่างไรก็ตามกรอบข้อตกลงการพัฒนาอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างสมาชิกในอนุภาคนี้นี้มีวัตถุประสงค์ ในการร่วมมือกันสร้างการค้าการลงทุน และการขนส่งสินค้า ระหว่างกัน แต่จีนและไทยมีความแข็งแกร่งทางเศรษฐกิจ ในระดับที่เหนือกว่าประเทศสมาชิกอื่นในกลุ่มอนุภาคนี้อยู่มาก ดังนั้นบทบาทความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งสอง หากมีการดำเนินการเป็นแบบอย่างระหว่างกัน ก็ย่อมเป็น เครื่องชี้แนะการพัฒนาเศรษฐกิจสังคมของอนุภาคนี้นี้ได้

เงื่อนไขสำคัญที่จะนำไปสู่ความร่วมมือของประเทศ ทั้งสอง คือ การสร้างให้เกิดความเชื่อมโยงการค้า และการลงทุนที่ใกล้ชิดระหว่างพื้นที่จีนตอนใต้และภาคเหนือ ตอนบนให้เพิ่มขยายตัวและเป็นการค้าแบบสากลได้สำเร็จ หากประเทศทั้งสองสามารถดำเนินการได้ลุล่วง นอกจากจะ เพิ่มปริมาณการค้าระหว่างกันแล้ว ยังส่งผลดีไปยังประเทศ สมาชิกอื่นๆ ในกลุ่มในการที่จะได้รับผลต่อเนื่อง (Spill Over) และการเข้าร่วมกลุ่มในการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันด้วย แนวทางที่ประเทศไทยควรปฏิบัติเพื่อนำไปสู่ความร่วมมือกับ จีน ได้แก่

1) ในการเตรียมรับการขยายตัวทางด้านการค้าและการลงทุนระหว่างกันในอนาคต มีความจำเป็นต้องเตรียม ความพร้อมของผู้ประกอบการไทยเป็นอย่างมาก เนื่องจาก พ่อค้าชายแดนในอำเภอแม่สายเท่านั้น ที่มีประสิทธิภาพ ยาวนานในการค้าชายแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น ประเทศไทยควรมีการพัฒนาความรู้ในด้านการประกอบ การค้าให้แก่บุคลากรในท้องถิ่นให้มีความรู้ความสามารถใน การประกอบการค้าระหว่างประเทศที่เป็นสากลต่อไป เพื่อ รองรับการค้าขยายตัวทางการค้าในอนาคต

2) ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องสร้างนักลงทุน และผู้ประกอบการอุตสาหกรรมในท้องถิ่น เพื่อการเพิ่มมูลค่า สินค้า และยกระดับมาตรฐานระดับอุตสาหกรรมในประเทศ การให้แรงจูงใจในด้านต่างๆ ที่เน้นในพื้นที่เขตเศรษฐกิจ ที่หวังผลเป็นสิ่งที่ควรพิจารณา

3) เผยแพร่และสร้างความเข้าใจกับมวลชนในพื้นที่ ถึงผลประโยชน์ที่จะได้รับ และต้นทุนที่จะต้องมีการลงทุน ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเข้าใจและได้รับความร่วมมือจาก ประชาชนในท้องถิ่น

• การเตรียมรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต

สินค้าสำคัญของไทยที่ส่งไปยังจีนตอนใต้ในปัจจุบัน คือ ยางพารา และลำไยอบแห้ง จากการพิจารณา แนวโน้มใน อนาคตพบว่า มีหลายประเทศในภูมิภาคนี้ เช่น อินโดนีเซีย เวียดนาม และจีน เริ่มหันมาปลูกยางพารามากขึ้น และ เวียดนามเริ่มมีการปลูกลำไยเพิ่มขึ้น แม้ว่าการอุปโภคและ บริโภคสินค้าประเภทนี้ของจีนจะเพิ่มขึ้นตามรายได้ของ

ประชากรที่สูงขึ้น แต่อุปทานของสินค้าที่เพิ่มขึ้นก็มีอุปสงค์ สินค้าส่วนหนึ่งที่จะถูกแย่งตลาดไปสินค้าไทยที่มีแนวโน้มที่ น่าจะมีเพิ่มปริมาณส่งออกได้จากรายได้ประชากรของจีน เพิ่มขึ้น และประเทศไทยมีความชำนาญการเฉพาะได้ใน อุตสาหกรรมประเภทนี้ ได้แก่ สินค้าประเภทอาหารทะเลสด หรือแช่แข็ง และเนื้อไก่แช่แข็ง ฯลฯ ทั้งนี้อาหารประเภทนี้ จะมีปริมาณบริโภคเพิ่มขึ้น หากสังคมถูกพัฒนาเป็นสังคม อุตสาหกรรมเพิ่มขึ้น

ระบบการจัดส่งอาหารที่ต้องการความสดจะพัฒนา ตนเองได้หากปริมาณสินค้าที่ถูกจัดส่งมีปริมาณมากพอ เนื่องจากการลงทุนการขนส่งด้วยระบบห้องเย็นมีต้นทุนสูงแต่ ด้วยปริมาณที่สูงขึ้นก็จะสามารถช่วยลดต้นทุน การขนส่งให้ ต่ำลง ดังนั้นประเทศไทยควรได้มีการประสานความร่วมมือกับ หน่วยงานราชการของจีนตอนใต้ ในการพัฒนาการจัดการ การจัดส่งสินค้าประเภทนี้ ด้วยระบบห้องเย็นเพื่อรองรับ การเจริญเติบโตที่จะตามมาในอนาคตอันใกล้ต่อไป

• การสร้างระบบการจัดการขนส่งสินค้า

ในขณะที่จีนมีการกำหนดยุทธศาสตร์ระบบ การจัดการโลจิสติกส์ของจีนตอนใต้ที่ชัดเจน ทั้งในด้าน การจัดตั้งศูนย์รวบรวมกระจายสินค้าที่มีเมืองคุนหมิง เป็นศูนย์กลาง และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าอื่น เชื่อมโยง การจัดการขนส่งสินค้ามายังประเทศต่างๆ ทาง ตอนใต้ รวมทั้งการเน้นพัฒนานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ มาใช้ประโยชน์เพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องพิจารณาข้อมูลดังกล่าวเชื่อมโยงกับการจัดระบบ การจัดการขนส่งสินค้าของไทยด้วย โดยรายละเอียดการสร้าง แนวคิดการเชื่อมโยงศูนย์การจัดการในระดับภูมิภาคที่จังหวัด พิชญ์โลกเข้ากับศูนย์ของจิ่งหรง และศูนย์กลางรวบรวม และกระจายสินค้าที่เมืองคุนหมิงเข้ากับท่าเรือแหลมฉบัง โดยเฉพาะมิติการพัฒนารูปแบบการขนส่งและการใช้ประโยชน์ จากระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ให้ ไทยเป็นศูนย์กลางคมนาคมขนส่งในภูมิภาคอินโดจีน ทั้งนี้ สนช. ในฐานะหน่วยงานวิชาการด้านนโยบายและแผนของ กระทรวงคมนาคม จะขอเป็นฟันเฟืองหนึ่งในการมีส่วนร่วม กับ ภาคีภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง ผลักดันยุทธศาสตร์การพัฒนា ดังกล่าว และกระบวนการแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผล เป็นรูปธรรม โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประเทศชาติจะได้รับ เป็นหลักสำคัญ

นายพัชร์วัฒน์ สังขาศัย
ผู้อำนวยการกลุ่มวิเคราะห์แผนรวม สำนักแผนงาน

สบข.

มีวิธีการแก้ไขปัญหาบริเวณจุดตัดทางรถไฟอย่างไร

สภาพการจราจรและขนส่งของประเทศ อาศัยทางรถยนต์และทางรถไฟในปริมาณที่เพิ่มสูงขึ้น โดยการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟ ถือเป็น

รูปแบบการขนส่งประเภทหนึ่งที่ใช้ขนส่งในปริมาณมากและมีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำ ก่อให้เกิดรายได้และสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ แต่ที่ผ่านมามักจะประสบกับปัญหาด้านบริการ ที่ไม่สามารถให้บริการได้รวดเร็วและทันต่อความต้องการ (ในลักษณะ Door to Door service) ได้ ซึ่งอุปสรรคสำคัญต่อการเดินทางรถไฟ คือ มีทางรถยนต์ที่ตัดผ่านทางรถไฟจำนวนมาก ทำให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุและความเร็วของรถไฟลดลง

จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย ในปี 2551 โครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศมีเส้นทางครอบคลุม 47 จังหวัด ระยะเส้นทาง 4,043 กิโลเมตร พบว่า มีจุดตัดทางรถไฟกับถนน เป็นจำนวนทั้งสิ้น 2,460 แห่ง ในจำนวนนี้ เป็นทางตัดผ่านที่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ ประมาณ 1,922 แห่ง และเป็นทางหลักผ่านที่ไม่ได้รับอนุญาตจากการรถไฟฯ ประมาณ 538 แห่ง ทั้งนี้ การรถไฟฯ ได้จัดทำการศึกษาติดตั้งระบบป้องกันอุบัติเหตุหรือเครื่องกั้นถนน (รวมประเภทไฟเตือนอัตโนมัติ) แล้วประมาณ 637 แห่ง ส่วนป้ายจราจรมีจำนวน 1,019 แห่ง แต่จำนวนสถิติอุบัติเหตุขบวนรถไฟชนกับยานพาหนะบริเวณทางตัดผ่าน

ระหว่างปี 2545-2551 มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น และมีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น โดยปี 2551 มีผู้เสียชีวิตเพิ่มมากถึง 73 คน (ตามตาราง)

แนวทางการแก้ไขปัญหา คือ การดำเนินงานภายใต้คณะกรรมการร่วมพิจารณาอนุญาตและแก้ไขปัญหาคัดตัดทางรถไฟกับถนน ตามคำสั่งกระทรวงคมนาคมที่ 38/2546 ลงวันที่ 31 มกราคม 2546 โดยมีรองปลัดกระทรวงคมนาคม (หัวหน้ากลุ่มภารกิจการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านทางหลวง) เป็นประธานกรรมการ สำนักแผนความปลอดภัย สนข. ทำหน้าที่เป็นฝ่ายเลขานุการฯ มีอำนาจหน้าที่หลักในการกำหนดหลักเกณฑ์/เงื่อนไขและพิจารณาอนุญาตหรือยกเลิกจุดตัดทางรถไฟกับถนน ซึ่งที่ผ่านมามีได้จัดทำ “หลักเกณฑ์การพิจารณาลดทางตัดผ่านและอนุญาตเฉพาะรายระหว่างทางรถไฟกับทางรถยนต์” เพื่อประกอบการดำเนินการรวมทั้งกำหนดมาตรการและแผนการดำเนินการแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟกับถนน ทั้งระยะสั้น ระยะปานกลาง และระยะยาว

นอกจากนี้ สนข. อยู่ระหว่างจัดทำแผนแก้ไขอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนนสำหรับรถไฟทางไกลในทุกทิศทางระยะไม่เกิน 300 กิโลเมตรจากกรุงเทพฯ ไปยังภูมิภาคต่างๆ เพื่อเสนอกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำแผนดังกล่าวไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม ในอันที่จะลดอัตราการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนและประเทศ รวมทั้งเป็นการสนับสนุนการพัฒนากระบวนการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าในระบบรางอีกด้วย

อุบัติเหตุยานพาหนะชนกับขบวนรถไฟ ระหว่างปี พ.ศ. 2545-2551

พ.ศ.	จำนวน (ครั้ง)	ผู้บาดเจ็บ (คน)	ผู้เสียชีวิต (คน)
2545	210	92	47
2546	199	150	54
2547	201	178	54
2548	163	211	62
2549	144	191	53
2550	140	147	47
2551	143	148	73
รวม	1,200	926	390



สนข.

มีแผนเตรียมการรองรับการเดินทางของประชาชน ในช่วงเทศกาลสงกรานต์อย่างไร

ในช่วงเทศกาลสำคัญๆ ของทุกปีที่ผ่านมา กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มอบหมายให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการรวบรวมแผนการดำเนินการของหน่วยงานในสังกัด คค. จัดทำเป็น “แผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลของ คค.” เพื่อนำเสนอปลัดกระทรวงคมนาคมและคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาให้ความเห็นชอบ

สำหรับในช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2552 สนข. ได้ประสานแจ้งหน่วยงานในสังกัด คค. ให้จัดทำและส่งแผนงาน/โครงการตามภารกิจในความรับผิดชอบให้แก่ สนข. เพื่อจะได้ประมวลสรุปและจัดทำเป็นแผนฯ รองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2552 ของกระทรวงคมนาคม ก่อนนำเรียนปลัดกระทรวงคมนาคมประชุมซักซ้อมหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสังกัด 16 หน่วยงาน เพื่อให้มีความพร้อมที่จะให้บริการ ทั้งด้านการอำนวยความสะดวก ความมั่นคง และความปลอดภัย โดยมีการรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการเดินทาง

ทุกสาขา ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ก่อนสรุปจัดทำเป็นแผนอำนวยความสะดวก มั่นคง และปลอดภัยเพื่อรองรับการเดินทางของประชาชนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2552 กระทรวงคมนาคม ก่อนมอบให้หน่วยงานในสังกัด คค. และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบและ

แนวทางในการปฏิบัติงาน โดยแผนฯ ดังกล่าว ประกอบด้วย 3 แผนงานหลัก ดังนี้

2.1 แผนงานด้านการให้บริการและอำนวยความสะดวก ได้แก่ การจัดเตรียมยานพาหนะให้เพียงพอ เช่น การเพิ่มจำนวนยานพาหนะ เพิ่มเที่ยววิ่ง/ความถี่ การอำนวยความสะดวกด้านการจราจร การจัดตั้งจุดและให้บริการประชาชนบนสายทาง สิ่งอำนวยความสะดวกภายในสถานที่ การตั้งจุดพักรถให้บริการประชาชน การจัดหน่วยบริการทางการแพทย์ การคืนพื้นผิวการจราจร เป็นต้น

2.2 แผนงานด้านความมั่นคง ได้แก่ การจัดเจ้าหน้าที่อยู่เวรยามและเพิ่มพนักงานรักษาความปลอดภัย การเพิ่มความถี่และความเข้มข้นในการตรวจและเฝ้าระวัง รวมทั้งประสานขอกำลังเจ้าหน้าที่ตำรวจและสารวัตรทหารมาดูแลรักษาความปลอดภัยประจำสถานีขนส่งผู้โดยสาร สถานีรถไฟ ท่าเทียบเรือ และท่าอากาศยาน เป็นต้น

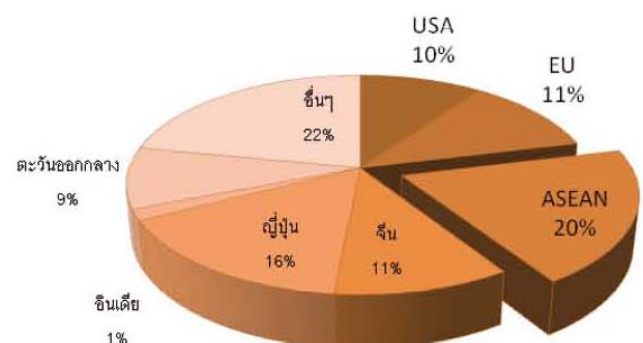
2.3 แผนงานด้านความปลอดภัย ได้แก่ มาตรการผู้ขับขี่/ผู้โดยสารปลอดภัย (ตรวจสอบสภาพความพร้อมผู้ขับขี่) มาตรการเข้มงวดการตรวจสอบสภาพรถโดยสารสาธารณะ (ตรวจสอบสภาพเครื่องยนต์/รถจักร/เครื่องบิน/เรือ) มาตรการถนน/ทางปลอดภัย (ปรับปรุงสภาพทาง ตรวจสอบท่าเรือ/สภาพราง และเครื่องหมายสื่อสาร) มาตรการบังคับใช้กฎหมาย และการประชาสัมพันธ์ในรูปแบบต่างๆ เป็นต้น 



ทิศทางการพัฒนาภาคด้านการขนส่ง ของประเทศในภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลก



ภาพที่ 1 ที่ตั้งที่เอื้อให้เป็น Hub ของภูมิภาค



ภาพที่ 2 สัดส่วนการค้าระหว่างประเทศ ปี พ.ศ. 2550

ผลจากสภาวะเศรษฐกิจถดถอยของโลกอันเนื่องมาจากปัญหาภายในของประเทศสหรัฐอเมริกาส่งผลกระทบต่อสหภาพยุโรปผู้มีการค้าระหว่างกันสูง สำหรับประเทศไทยเนื่องจากกลุ่มประเทศทั้งสองเป็นคู่ค้าที่สำคัญในอันดับแรกเพื่อรักษาเสถียรภาพทางเศรษฐกิจของประเทศจึงจำเป็นต้องมีการปรับตัวให้ทันต่อสถานการณ์โดยเร่งส่งเสริมการค้ากับคู่ค้าที่สำคัญเป็นอันดับรองแต่มีแนวโน้มที่จะเติบโตอย่างแข็งแกร่ง เช่น อาเซียน จีน และอินเดีย ผ่านประโยชน์จากการที่ประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในเขตการค้าที่สำคัญของภูมิภาคนี้ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC), GMS, ACMECS, และ BIMST-EC ซึ่งเป็นผลให้มีการกำหนดกรอบการพัฒนาความร่วมมือระหว่างกันที่ชัดเจนทั้งด้านการค้า และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม ดังนั้นประเทศไทยจึงควรเร่งรัดการดำเนินงานเพื่อเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมในภูมิภาคนี้เพื่อประโยชน์ในส่งเสริมการค้าการลงทุนระหว่างกัน

ในส่วนของการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศรัฐบาลได้ตั้งเป้าการพัฒนาในสองมิติ กล่าวคือ มิติที่ 1 เป้าพัฒนาภายในประเทศ (Domestic goal) ที่จะลดต้นทุน

ค่าขนส่งของประเทศจากร้อยละ 19 ให้เหลือร้อยละ 10 โดยมุ่งเน้นการเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง (mode shift) จากเดิมที่พึ่งพาการขนส่งทางถนนเป็นหลักให้เป็นการขนส่งทางน้ำและรางเป็นหลัก และมิติที่ 2 เป้าพัฒนาระดับนานาชาติ ซึ่งหมายถึงให้ไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมของภูมิภาค (Regional hub) โดยใช้ประโยชน์ในเรื่องที่ตั้งของประเทศทั้งการขนส่งทางบก (ถนนและราง) น้ำ (แม่น้ำโขงและทะเล) รวมทั้ง อากาศ

อย่างไรก็ดีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมนีมีมูลค่าสูงจึงจำเป็นต้องบริหารจัดการการลงทุนให้เหมาะสมและเกิดประโยชน์สูงสุด โดยพิจารณาถึงศักยภาพการพัฒนาและผลตอบแทนการลงทุนในแต่ละรูปแบบการเดินทางเป็นปัจจัยสำคัญ ดังนี้

การขนส่งทางบก เป็นรูปแบบที่ได้รับประโยชน์สูงจากลักษณะภูมิประเทศและที่ตั้งของประเทศซึ่งเป็นศูนย์กลางของอนุภูมิภาค อันเป็นผลให้ควรสนับสนุนการลงทุนในรูปแบบนี้ ทั้งในส่วนของ :

- ทางหลวงอาเซียน/เอเชีย โดยมีเส้นทาง

เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ และตะวันออก-ตะวันตก (Economic corridors) ที่มีจุดตัดของสี่แยกเอเชียที่บริเวณจังหวัดพิษณุโลก ซึ่งไทยจะต้องพยายามหาประโยชน์จากการเป็นทางผ่านของสินค้าจำนวนมากนี้ โดยการปรับตัวให้เป็นผู้ประกอบการพาณิชย์หรือพ่อค้าคนกลางมากขึ้น (Trade Agent)

เพื่อให้เกิดภาพของ Trade Agent ชัดเจน จึงขอแสดงตัวอย่างดังนี้ พ่อค้าเครื่องประดับชาวไทย นำเข้าหยกจักรพรรดิหรือพลอยเจียรไนในคุณภาพสูงที่มีค่าแรงต่ำจากสหภาพพม่า, แหวนทองฝีมือปราณีตจาก สปป.ลาว, และหีบห่อบรรจุภัณฑ์ราคาต่ำจากประเทศจีน ก่อนจะนำมาประกอบและติดยี่ห้อสินค้า (brand name) ที่ได้รับความเชื่อถือและอาศัยต้นทุนค่าขนส่งที่ต่ำจากการเป็นศูนย์กลางการบินภูมิภาคในการส่งสินค้าไปยังลูกค้าผู้ร่ำรวยในตะวันออกกลาง ทั้งหมดจะเกิดขึ้นได้เมื่อประเทศไทยมีการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานขนส่งที่เหมาะสม และได้

พัฒนาเขตการค้าเสรีในภูมิภาค

- ทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (SK-RL)

เชื่อมโยงสิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย เวียดนาม พม่า กัมพูชา และจีน ทั้งนี้ประเทศมาเลเซียเป็นผู้ผลักดันโครงการดังกล่าวในเวทีอาเซียนโดยคาดหวังประโยชน์จากการเป็นทางออกของสินค้าราคาต่ำจากมณฑลตอนใต้ของจีน ซึ่งไม่มีทางออกทะเลไปยังมหาสมุทรอินเดีย ทั้งนี้ไทยมีข้อได้เปรียบจากที่ตั้งซึ่งใกล้ประเทศจีนและอินเดียมากกว่าจะต้องเร่งปรับตัวเพื่อให้สามารถแข่งขันกับประเทศเพื่อนบ้านได้ โดยการก่อสร้างทางรถไฟและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้าผ่านแดน รวมทั้งทำเรื่อน้ำลึกในภาคใต้ฝั่งตะวันตก (ทะเลอันดามัน/มหาสมุทรอินเดีย)

ปัจจุบันกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างก่อสร้างท่าเรือปากบาราในจังหวัดสตูล โดยท่าเรือ แห่งนี้ได้ออกแบบให้สามารถรองรับตู้สินค้าได้ถึง 8 แสนตู้คอนเทนเนอร์/ปี ซึ่งจะมีขีดความสามารถสูงกว่าท่าเรือปีนังในปัจจุบัน นอกจากนั้น

ปัจจัย	สนามบินกรุงเทพฯ (สุวรรณภูมิ)	สนามบินสิงคโปร์	สนามบิน KL
ผู้โดยสาร (Max cap.)	45 ล้านคน/ปี	44 ล้านคน/ปี	25 ล้านคน/ปี
ศูนย์กลางการท่องเที่ยว (ปริมาณนักท่องเที่ยว)	12 ล้านคน/ปี	8.9 ล้านคน/ปี	16.5 ล้านคน/ปี
ศูนย์กลางการขนส่ง (ปริมาณสินค้า)	1.5 ล้านตัน	1.9 ล้านตัน	0.9 ล้านตัน
ระบบบริหารจัดการ		ACI มอบรางวัล สนามบินบริการยอดเยี่ยม 1 ใน 4 แห่ง	ACI มอบรางวัล สนามบินบริการยอดเยี่ยม 1 ใน 4 แห่ง
เชื่อมต่อกับย่านธุรกิจ			
- ทางถนน	- 45 นาที	- 30 นาที	- 50 นาที
- ทางราง	- 15 นาที (ARL express)	- 27 นาที	- 28 นาที (KLIA)
ประสิทธิภาพในการตรวจสอบสินค้าผ่านท่า	5 วัน	2 วัน	4 วัน
ค่าบริการ (ค่าบริการลงจอด)	ต่ำกว่า KL และสิงคโปร์ แต่สูงกว่าเมื่อรวมกับค่าใช้จ่ายอื่นๆ	สูงกว่าไทยร้อยละ 25	สูงกว่าไทยร้อยละ 15
แผนการเพิ่มขีดความสามารถ	60 ล้านคน/ปี และสามารถขยายออกไปได้ถึง 100 ล้านคน/ปี	64 ล้านคน/ปี แต่จะมีขีดจำกัดเรื่องพื้นที่ในการขยายต่อไปในอนาคต	35 ล้านคน/ปี และสามารถขยายออกไปได้ถึง 100 ล้านคน/ปี

ที่มา เว็บไซต์หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ

ตารางที่ 1 แสดงข้อได้เปรียบ-ด้อยของสนามบินกรุงเทพฯ, กัวลาลัมเปอร์ (KL) และสิงคโปร์



กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างดำเนินการศึกษาร่วมกับประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ (UAE) ในพัฒนาโครงการสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงอ่าวไทยและทะเลอันดามัน ซึ่งรวมถึงการพัฒนาธุรกิจเกี่ยวเนื่องที่สำคัญเช่น โรงกลั่นน้ำมัน ซึ่งนำเข้าน้ำมันดิบจากแหล่งตะวันออกกลางและกลั่นโดยโรงกลั่นคุณภาพสูงที่บริเวณโครงการก่อนจะกระจายไปยังผู้ซื้อในภาคอุตสาหกรรมผู้กระหายน้ำมันในประเทศจีนและอินเดีย โดยตั้งเป้าหมายที่จะเป็นศูนย์กลางการค้าน้ำมันที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค

การขนส่งทางน้ำ สำหรับการขนส่งในรูปแบบนี้ประเทศไทยไม่ได้รับประโยชน์ในเรื่องที่ตั้งของประเทศมากนักเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ที่ตั้งอยู่ที่ปลายแหลมมาลายู อย่างไรก็ตามมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาให้เกิดท่าเรือน้ำลึกที่ฝั่งตะวันตกของภาคใต้ตั้งที่ได้นำเสนอไว้ก่อนหน้านี้ สำหรับการขนส่งใน ลำน้ำโขงนั้นไทยได้รับประโยชน์จากการขนส่งเพียงอย่างเดียว (ของล่อง) ซึ่งอาจเสียประโยชน์ในการค้ากับประเทศลาวและกัมพูชาอันเนื่องมาจากสินค้าราคาต่ำของประเทศจีน จึงจำเป็นต้องหาประโยชน์จากสินค้าดังกล่าวในการเป็น Trade Agent ดังที่กล่าวถึงก่อนหน้านี้

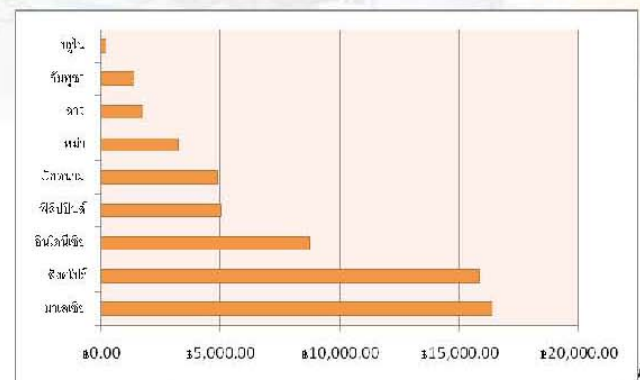
การขนส่งทางอากาศ เช่นเดียวกับการขนส่งทางบกประเทศไทยได้รับประโยชน์จากเรื่องที่ตั้งของประเทศ ดังนั้นจึงจำเป็นที่จะต้องเร่งขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งปัจจุบันให้บริการผู้โดยสารถึง 42 ล้านคน/ปี และสินค้า 1.5 ล้านตัน/ปี ซึ่งใกล้จะเต็มความจุที่ 45 ล้านคน/ปี และ 3 ล้านตัน/ปี รวมทั้งพิจารณาการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองซึ่งมีขีดความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารถึง 30 ล้านคน/ปี ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ปัจจุบันการแข่งขันเพื่อจะเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคมีการแข่งขันกันรุนแรงมากขึ้น ดังจะเห็นได้ว่าประเทศสิงคโปร์และมาเลเซียอยู่ระหว่างดำเนินการขยายท่าอากาศยานของตนให้มีขีดความสามารถสูงขึ้นเพื่อผลักดันให้ตนเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยไทยมีความได้เปรียบและเสียด้อยสรุปได้ ดังนี้

รวมทั้งรัฐบาลควรเร่งรัดการพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติ ซึ่งครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานและงานบริหารจัดการที่กิจการเกี่ยวเนื่อง เช่น พืชศุลกากร รวมถึงจัดตั้ง Customs Free Zone (CFZ) ในคลังสินค้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อสนับสนุนระบบ Logistics และการเป็น Trade Agent ของผู้ประกอบการไทย

ข้อสรุป

ภายหลังวิกฤติเศรษฐกิจของโลกเมื่อปลายปี พ.ศ. 2551 ซึ่งมีผลกระทบต่อการส่งออกของประเทศไทยไป

สหรัฐอเมริกาและประชาคมยุโรป ประเทศไทยจำเป็นต้องเพิ่มมูลค่าการค้าภายในประชาคมอาเซียน รวมทั้งจีนและอินเดียมากขึ้น และเมื่อพิจารณามูลค่าการค้าระหว่างไทยและประเทศในกลุ่มอาเซียนแล้วพบว่ามาเลเซียและสิงคโปร์เป็นทั้งคู่ค้าและคู่แข่งที่สำคัญ ประเทศไทยควรต้องอาศัยความได้เปรียบในเรื่องที่ตั้งซึ่งใกล้เคียงอินเดียและจีน (โรงงานใหม่ของโลก) มากกว่าโดยการเร่งลงทุนโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมเชื่อมโยงประเทศทั้งสองโดยอาศัยเขตความร่วมมือทางเศรษฐกิจที่มีอยู่ รวมทั้งเพิ่มปริมาณการค้ากับประเทศเพื่อนบ้าน (พม่า ลาว และกัมพูชา) ซึ่งประเทศไทยได้รับความเชื่อถือในคุณภาพอุปโภคบริโภคของสินค้าที่สูงกว่า ประเทศจีนแม้จะมีราคาสูงกว่า โดยอาจอาศัยประโยชน์จากความเป็นผู้นำของธุรกิจบันเทิง (ละครและภาพยนตร์) ในอนุภูมิภาคเปิดเบี่ยงทิศทาง



อาเซียน ปี พ.ศ. 2550 (หน่วย: ล้านบาท)
ที่มากระทรวงพาณิชย์

เมษา...

ทิวสน...หาดทราย...

สายลม และเกาะงามที่ระยอง...

ฤดูร้อน...ร้อนถึงร้อน
ที่สุดในเดือนเมษายนอย่างนี้...
ทำให้เห็นกาลเวลาคิดถึง
เนื้อเพลงเก่าเพลงหนึ่งชื่อเพลง
“ไปทะเลกันดีกว่า” ที่มีก่อนหนึ่ง
ร้องว่า ไปทะเลกันดีกว่า..
ปล่อยใจให้สุขสันต์..ไปเล่นลมชม
คลื่น..สุขสดชื่นและสมหวัง...”
คอลัมน์สังขจรทั่วไทยฉบับนี้
เลยขอพาท่านผู้อ่านไปเที่ยวรับ
ลมร้อนกันให้บิกบานชุ่มฉ่ำใจ
สัมผัสกับหาดทรายสีขาว
สะอาดตา กอดตัวยาวเคียงคู่
กับท้องทะเลสีฟ้าครามงดงาม
ระยิบระยับจับตา ทิวสนเรียงราย
เป็นแถวคู่ลมอ่อนอ่อนไหวไปมา
ราวกับจะกักกายสายลม
ในหน้าร้อน...ที่จังหวัดระยอง



จังหวัดระยองตั้งอยู่ในพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคตะวันออกของประเทศไทย
อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 179 กิโลเมตร มีชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 100 กิโลเมตร
มีเนื้อที่ 3,552 ตารางกิโลเมตร เป็นแหล่งอาหารทะเล และผลไม้ที่น่าสนใจ
เป็นเมืองอุตสาหกรรม และเป็นที่ตั้งของโครงการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก
ซึ่งมีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งเป็นเมืองท่องเที่ยว
ชายทะเลที่สำคัญ และน่าสนใจมากมาย...เห็นกาลเวลาขอแนะนำสถานที่ท่องเที่ยว
ที่แรกในจังหวัดระยองให้ท่านผู้อ่านได้รู้จักกันก่อน **เกาะแก้วพิสดาร หรือเกาะ
เสม็ด** ตั้งอยู่เขตตำบลเพ อำเภอมะเมือง จังหวัดระยอง อยู่ห่างจากชายฝั่งบ้านเพ
ประมาณ 6.5 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 3,125 ไร่ มีลักษณะเป็นเกาะสามเหลี่ยม
ส่วนฐานของเกาะอยู่ทางทิศเหนือ ซึ่งหันหน้าเข้าสู่ฝั่งเพ การเดินทางจากบ้านเพไป
เกาะเสม็ดมีเรือโดยสารหลายขนาดบรรจุคนได้ ตั้งแต่ 10-100 คน ใช้เวลาเดินทาง
ประมาณ 25 นาที เกาะเสม็ดได้ชื่อว่าเป็นเพชรเม็ดงามของจังหวัดระยองเป็นแหล่ง
ท่องเที่ยวและสถานที่พักผ่อนอากาศชายทะเลที่มีธรรมชาติงดงาม มีทะเลที่เงียบสงบ

แสงแดดอบอุ่น หาดทรายที่ขาวสะอาด มีป่าไม้และภูเขาซึ่งธรรมชาติได้สร้างขึ้นไว้อย่างกลมกลืน กล่าวกันว่า เกาะเสม็ด ก็คือ เกาะแก้วพิสดารในกวีนิพนธ์ของ สุนทรภู่ อาจเป็นเพราะที่นี่มีหาดทรายขาวปานแก้วอยู่ทั่วไปก็ได้ และเหตุที่มีชื่อว่าเกาะเสม็ด เพราะเกาะนี้มีต้นเสม็ดขึ้นอยู่มาก ทั้ง **เสม็ดขาว** และ **เสม็ดแดง** ซึ่งชาวบ้านนำเปลือกเสม็ด มาทำไม้จุกไฟใช้กัน

หาดทรายแก้ว อยู่ห่างจากท่าเรือหมู่บ้านเกาะเสม็ดไปทางทิศตะวันออกเฉียงใต้เป็นหาดทรายที่สวยงามที่สุดของเกาะ นักท่องเที่ยวทั้งหลายมุ่งหน้ามาชม และเล่นน้ำทะเลเพราะเป็นหาดที่มีทรายขาวสะอาดละเอียดมาก ขนาดของหาดกว้างประมาณ 25-30 เมตร ยาวประมาณ 780 เมตร **หาดอ่าวพร้าว** อยู่ทางด้านตะวันตกของเกาะ เป็นเพียงหาดเดียวที่อยู่ในอ่าวพร้าวมีความยาวประมาณ 200 เมตร มีความงามพอสมควร หาดทรายอื่นๆ บนเกาะเสม็ด ได้แก่ **หาดหินโค้ง** **หาดคลองไผ่** **หาดพุทรา** **หาดนวล** **หาดดอ** **หาดเทียน** **หาดทราย** และ **หาดกวน्हานอก** ส่วนสถานที่ท่องเที่ยวนอกตัวเมืองจังหวัดระยองที่เหนือกาลเวลาอยากแนะนำคือ **หาดทรายทอง** แยกขวาจากถนนสุขุมวิทตรงกิโลเมตรที่ 208 เข้าไปทางลูกรัง ยาวประมาณ 5 กิโลเมตร ถึงหาดทรายขาวเป็นแนวยาวและเรียบสงบ ริมหาดมีบังกาโลให้เช่าพัก บ้านเพ จากสุขุมวิทแยกซ้าย ตรงกิโลเมตรที่ 248 เข้าไปประมาณ 5 กิโลเมตรจะเป็นหมู่บ้านชายของพื้นเมืองต่างๆ เช่น **น้ำปล** **ปลาหมึกแห้ง** **กุ้งแห้ง** **กะปิ** ฯลฯ ไว้ให้ท่านซื้อเป็นของฝากกลับบ้าน (เหล่าแม่บ้านทั้งหลายถ้าสนใจก็เชิญแวะกระจายรายได้ที่นี่) **แหลมแม่พิมพ์** จากถนนสุขุมวิทแยกซ้าย เข้าตรงกิโลเมตรที่ 259, 263 และ 228 ผ่านอนุสาวรีย์สุนทรภู่ไปอีก 5 กิโลเมตร บริเวณชายหาดแหลมแม่พิมพ์เล่นน้ำ และสามารถโต้คลื่นได้เพราะคลื่นไม่แรงนัก น้ำทะเลสะอาด บริเวณด้านเหนือของหาดมีเกาะเล็กๆ อยู่เกาะหนึ่งชื่อ **เกาะชีปล** ทุกๆ วันที่ 21 เมษายนของทุกปี น้ำทะเลจะลดลงจนสามารถเดินไปที่เกาะชีปลได้ **อนุสาวรีย์สุนทรภู่** อยู่ห่างจากแหลมแม่พิมพ์ ตามถนนสายใน ประมาณ 5 กิโลเมตร เป็นอนุสาวรีย์ที่สร้างขึ้นเพื่อเป็นที่ระลึกถึงสุนทรภู่กวีเอกในสมัยรัตนโกสินทร์ ตอนต้นมีเนื้อที่ 8.5 ไร่ภายในบริเวณมีรูปปั้น เรื่องพระอภัยมณีบางตอน อนุสาวรีย์นี้เปิดเมื่อวันที่ 25 พฤษภาคม 2513 **สวนสน** ซึ่งมีหาดทรายที่มีความเป็นธรรมชาติแห่งหนึ่ง ทิวสนเรียงรายรอบต้อนรับนักท่องเที่ยวที่เข้าไปเยี่ยมชม ถ้าอยากไปพบกับความงามที่รอบต้อนรับท่านตลอดเวลา ก็ต้องเดินทางไป **ตำบลบ้านเพ** ออกมาประมาณ 2 กิโลเมตร ที่นั่นมีบังกาโล บ้านพัก ร้านอาหาร อุปกรณ์การเล่นน้ำต่างๆ เพื่อให้ท่านพักผ่อน ทอดอารมณ์ไปกับทิวสนและทะเลงามได้อย่างสบายอารมณ์ เหมาะสำหรับพักผ่อนในหน้าร้อนแบบนี้นักครอบครัว เพราะสามารถให้เด็กๆ เล่นน้ำทะเลได้อย่างสุขุข

นี่ยังแนะนำไม่หมดนะเพราะจังหวัดระยองยังมีสถานที่ท่องเที่ยว และหมู่บ้านอีกมากมายให้ท่านได้ไปเที่ยวชม และถ้าอยากไปสัมผัสทะเลในหน้าร้อนอย่างนี้ และยังคงไม่ออกว่าจะไปที่ไหน..เหนือกาลเวลาขอแนะนำจังหวัดระยองไว้ให้ท่านได้เลือกไปพักผ่อนอีกสักแห่งหนึ่งในหน้าร้อนปีนี้..พบกันใหม่ฉบับหน้าสวัสดิ์...





หน่วยสืบสวนสาเหตุ ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเชิงลึกของประเทศไทย

จะช่วยป้องกันและแก้ปัญหาคาอุบัติเหตุนทางถนน
อย่างยั่งยืน ได้อย่างไร?



จากรายงานโลกเกี่ยวกับการป้องกันการบาดเจ็บจากการจราจรทางถนน
ขององค์การอนามัยโลกและธนาคารโลก เมื่อปี พ.ศ. 2547 ซึ่งเป็นปีแห่ง
ความปลอดภัยทางถนน ได้เน้นย้ำความห่วงใยที่ว่า ระบบการจราจรที่ไม่ปลอดภัยนั้น
กำลังก่ออันตรายต่อการสาธารณสุขและการพัฒนาระดับโลก รายงานได้โต้แย้งว่า
ระดับของการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นสิ่งที่ยอมรับไม่ได้
และส่วนใหญ่เป็นสิ่งที่สามารถหลีกเลี่ยงได้ ข้อความดังกล่าว เป็นความจริงอย่างยิ่ง





โดยเป็นเรื่องที่อยู่ในวิสัยที่ผู้เกี่ยวข้องและรับผิดชอบทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ได้แก่ หน่วยงานภาครัฐ องค์กรพัฒนาภาคเอกชน ผู้นำองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และหรือภาคประชาสังคม ภาคอุตสาหกรรม ตลอดจนองค์การระหว่างประเทศ จำเป็นต้องให้ความตระหนัก และหาหนทางยกระดับความมีจิตสำนึกด้านความปลอดภัย (Safety Conscious) พันธกรณีและการตัดสินใจ บนพื้นฐานของข้อมูลที่เชื่อถือได้ ในอันที่จะนำไปสู่การใช้กลยุทธ์ซึ่งได้รับการพิสูจน์แล้วทางวิทยาศาสตร์ว่ามีประสิทธิภาพมากพอในการพิชิตปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางบก

Forensics Science หรือ นิติวิทยาศาสตร์ เป็นการนำความรู้ทางวิทยาศาสตร์ทุกสาขาในการเก็บและพิสูจน์หลักฐานตรวจร่างกายและวัตถุพยานเพื่อช่วยในการค้นหาความจริง มักเป็นการใช้วิทยาศาสตร์บริสุทธิ์หรือวิทยาศาสตร์ประยุกต์ เช่น ชีววิทยา ฟิสิกส์ กายภาพ เคมี คอมพิวเตอร์ และกฎหมาย เป็นต้น เพื่อประโยชน์ในการสืบสวน พิสูจน์ทราบข้อเท็จจริงเพื่อผลในการบังคับใช้กฎหมาย และการลงโทษเช่นเดียวกับ “อุบัติเหตุทางถนน” ควรที่จะต้องมีการพิสูจน์ข้อเท็จจริง และค้นหาสาเหตุ เพื่อนำไปกำหนดนโยบาย มาตรการ มาตรฐานต่างๆ กฎระเบียบปฏิบัติในการควบคุม ป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจร ให้มีผลในการบังคับใช้ ทางกฎหมายดังเช่นประเทศที่พัฒนาแล้ว ซึ่งต่างก็มีมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนสูงมากที่มีผลมาจากหลังทำการศึกษาค้นคว้าหาสาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึกอย่างต่อเนื่องเป็นเวลาหลายปีจนสามารถกำหนดมาตรการต่างๆ จนมีผลต่อการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุทางถนน ที่เป็นเหตุให้ถึงแก่การสูญเสียชีวิตได้อย่างมีนัยสำคัญ อาทิเช่น ประเทศออสเตรเลีย ประเทศสหรัฐอเมริกา ประเทศนิวซีแลนด์ ประเทศสหราชอาณาจักร ประเทศญี่ปุ่น เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มสแกนดิเนเวีย อาทิ ประเทศสวีเดน ได้มีการกำหนดวิสัยทัศน์ที่ท้าทายเพื่อการสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Road Safety culture) ว่า ต้องไม่มีการเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรหรือ “Zero Vision”

การนำนิติวิทยาศาสตร์ (*Forensics Science*) มาใช้ภายใต้ขอบเขตโดยทั่วไป อาทิ การตรวจสถานที่เกิดเหตุ และการถ่ายรูป การตรวจทางฟิสิกส์ (*Forensics Physics*) เช่น ตรวจร่องรอยการเฉี่ยวชนรถ การตรวจทางนิติเวช (*Forensics Medicine*) เป็นต้น จึงถือได้ว่านิติวิทยาศาสตร์นี้เป็นการประยุกต์ใช้ความรู้ทางวิชาการด้านต่างๆ ผสมกับการบังคับใช้กฎหมาย เพื่อประโยชน์ต่อกระบวนการยุติธรรม ซึ่งจำเป็นอย่างยิ่ง ที่ประเทศไทยจะต้องส่งเสริมให้มีการพัฒนาการสืบค้นหาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เพื่อส่งเสริมและยกมาตรฐานความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยให้ทัดเทียมกับอารยประเทศ ซึ่งจะส่งผลอย่างดียิ่งต่อประชาชนคนไทยในท้ายที่สุด

ปัจจุบันมีการนำนิติวิทยาศาสตร์ (*Forensics Science*) มาใช้ควบคู่กับกระบวนการยุติธรรม ซึ่งมีความสำคัญมากขึ้นในต่างประเทศ เพื่อลดความได้แก่ ความหวาดระแวงระหว่างผู้รักษากฎระเบียบ กับผู้ถูกกล่าวหา เนื่องจากวิทยาศาสตร์เป็นเรื่องหลักการและเหตุผลที่เป็นจริงสามารถพิสูจน์ได้ โดยนิติวิทยาศาสตร์ในประเทศไทยมีความเกี่ยวข้องกับนิติเวชศาสตร์ สามารถแบ่งออกเป็นสาขาต่างๆ ดังนี้ นิติพยาธิวิทยา (*Forensics Pathology*) นิติเวชคลินิก (*Clinical Forensics*) นิติจิตเวช (*Forensics Psychiatry*) นิติพิษวิทยา (*Forensics Toxicology*) การพิสูจน์หลักฐาน (*Criminalistic*) นิติเซโรวิทยา (*Forensics Serology*) **เวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine)** และกฎหมายการแพทย์ (*Medical Law*) ทั้งนี้ ที่มาของเวชศาสตร์การจราจร คือ องค์ความรู้





ของการเกิดอุบัติเหตุจราจร ว่ามีสาเหตุและปัจจัยของอุบัติเหตุจราจรอย่างไรบ้าง
ใครเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เกิดเหตุเมื่อใด ระบุสถานที่ บริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ
ที่ไหน ระบุลักษณะการเกิดอุบัติเหตุอย่างไร และทำไมจึงเกิดอุบัติเหตุ

ประเทศไทย โดยสำนักแผนความปลอดภัย สำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและจราจร(สนข.) กระทรวงคมนาคม ในปีงบประมาณ 2550
(ตุลาคม 2549-กันยายน 2550) จึงได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยของรัฐในแต่ละภูมิภาค
ของประเทศไทย จำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : มหาวิทยาลัยขอนแก่น ภาคตะวันออกเฉียง
เหนือตอนล่าง : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ภาคกลาง : มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และภาคใต้ : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์
ดำเนินการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึกทั่วประเทศ
จำนวนมากกว่า 60 กรณี และสืบสวนการเกิดอุบัติเหตุจากยานพาหนะทุกประเภท
เช่น รถไฟชนกับรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารสาธารณะขนาดใหญ่ รถบรรทุก
ขนาดเล็ก รถยนต์นั่งส่วนบุคคล รวมทั้งรถจักรยานยนต์ โดยได้ข้อค้นพบโดยสรุป
ดังนี้

1. อุบัติเหตุเดี่ยวเกิดจากปัจจัยด้านคน เช่น ความประมาท ความไม่
ชำนาญทาง ความเหนื่อยล้า ประกอบกับสภาพถนนยังขาดมาตรฐานความปลอดภัย
2. ความรุนแรง ที่เกิดปัจจัยด้านคนจะมีความรุนแรงเพิ่มขึ้นเมื่อสภาพถนน
ข้างทางไม่ได้ออกแบบให้ลดความรุนแรง แก่ผู้เกิดอุบัติเหตุ (Forgiving Highway :
ไม่ให้อภัย) เช่น ไม่มีราวกันตก หรือมีสิ่งกีดขวางบนไหล่ทาง ร่องระบายน้ำมี
ความลึกส่งผลให้อุบัติเหตุมีความรุนแรงเพิ่มขึ้น
3. ความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับรถโดยสารสาธารณะไม่มีแนวโน้ม
ในเชิงบวกหรือในทางที่ดีขึ้น เนื่องจาก กฎระเบียบที่ใช้ในการจดทะเบียนรถขาด



ความทันสมัยในด้านความปลอดภัยสาธารณะ เช่น โครงสร้างรถและหลังคายังไม่แข็งแรงเพียงพอ การยึดตรึงเก้าอี้ที่ไม่แข็งแรง เป็นต้น

4. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดเล็ก (รถปิกอัพ) ที่บรรทุกผู้โดยสารมีความรุนแรงมาก เนื่องจากการขาดลำนึกของความปลอดภัยต่อสาธารณะ มีการบรรทุกผู้โดยสารมากเกินไป มีการดัดแปลงรถเพื่อใช้งานผิดประเภท

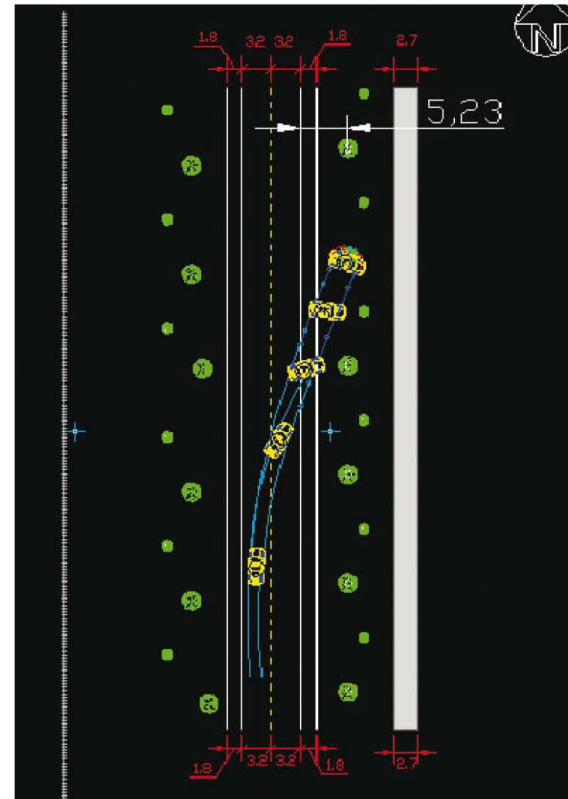
5. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถบรรทุกขนาดใหญ่ เช่น รถบรรทุก รถพ่วง มีสาเหตุจากสภาพรถไม่อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานเก่า ขาดการบำรุงรักษา ระบบห้ามล้อบกพร่อง ยางเสื่อมสภาพ

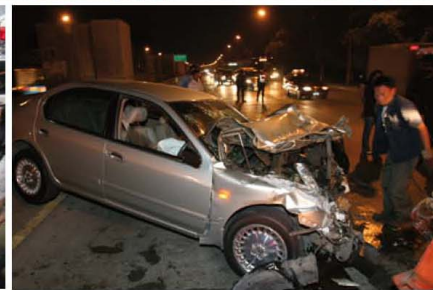
6. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถไฟ มีปัจจัยเกิดจากพฤติกรรมของคนเป็นหลัก เช่น ขาดความอดทนในการรอ การประเมินสถานการณ์ผิดพลาด ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยไม่เพียงพอ เป็นต้น

7. อุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เกิดจากปัจจัยด้านคน เช่น ขาดทักษะในการขับขี่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ความประมาท และขาดจิตสำนึกความปลอดภัย (Safety Conscious)

อนึ่ง การศึกษาแบบบูรณาการในภาพรวมของประเทศไทย : การพัฒนาตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ผลการศึกษายังได้ระบุไว้เพื่อสนองนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของรัฐบาล ควรมีการจัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร ในทุกภาคของประเทศไทย เพื่อทำการสืบสวนหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุเชิงลึก โดยให้สำนักแผนความปลอดภัย สนข. กระทรวงคมนาคม ซึ่งมีหน้าที่หลักในการเสนอแนะ กำหนดนโยบาย และยุทธศาสตร์ความปลอดภัยด้านการขนส่งและจราจรของประเทศไทย เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบดำเนินงานสืบต่อจากระยะแรก

ดังนั้น ปีงบประมาณ 2551 (มิถุนายน 2551–มกราคม 2552) สนข. โดยสำนักแผนความปลอดภัย จึงได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทย จำนวน 5 แห่ง ประกอบด้วย ภาคเหนือ : มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : มหาวิทยาลัยขอนแก่น ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ภาคกลาง : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และภาคใต้ : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ดำเนินการศึกษาประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ในพื้นที่ศึกษา 5 พื้นที่ : ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ภาคตะวันออก ภาคตะวันตก และภาคกลาง (รวมกรุงเทพมหานคร) และภาคใต้ โดยให้มีการฝึกอบรม Course “Accident Reconstruction” เมื่อวันที่ 21–25 กรกฎาคม 2551 จัดโดย Engineering Dynamics Corporation : EDC มลรัฐลอสแอนเจลิสส์ ประเทศสหรัฐอเมริกา ในการฝึกอบรม “Accident Reconstruction” ครั้งนี้ เป็นการเรียนรู้การใช้ซอฟต์แวร์ HVE และ HVE-2D, EDCRASH ซึ่งเป็นคู่มือและเครื่องมือช่วยพิสูจน์ทราบ ร่องรอยความเสียหายที่เกิดขึ้นกับรถยนต์ โดยใช้ระบบ CDC : Collision Deformation Classification หลักการคำนวณ และแบบจำลองลักษณะการชน การใช้ความเร็วในขณะที่เกิดอุบัติเหตุการชน/เฉี่ยว หัวข้อการเรียนรู้และฝึกหัด ทำการวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจากการจำลองในโปรแกรม โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์ นั้น ประกอบด้วย 1) วิชา Earth-fixed and Vehicle-fixed Coordinate Systems 2) CDC, ODOF & Damage Measurement 3) EDCRASH Program : Input, Output & Graphics 4) Damage-only Analysis 5) Common Velocity Check, Trajectory Simulation and Linear Momentum





โดยในขณะนี้ การศึกษาประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติ ในพื้นที่ศึกษา 5 พื้นที่ กำลังดำเนินการ มีความก้าวหน้าถึงร้อยละ 70 ต่างดำเนินการตามข้อกำหนดขอบเขตของการศึกษา ในแต่ละพื้นที่ ในขณะนี้พบว่ามัลติพลีที่ได้ค่อนข้างแตกต่างกันในเรื่องของตัวแบบหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุฯ ซึ่งอาจเนื่องจากตัวแปรหลายประการทั้งด้านวิศวกรรมทางถนน ด้านพฤติกรรมของคนในแต่ละภาค สภาพทางภูมิศาสตร์และสิ่งแวดล้อม ซึ่งจำเป็นต้องมีการหาข้อสรุปที่สามารถให้ได้มาซึ่งการจัดตั้งหน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในเชิงลึกของประเทศไทยให้ได้ เพื่อเป็นการป้องกันและแก้ไขปัญหามัลติพลีทางถนนอย่างยั่งยืนต่อไป

การหาแนวทางป้องกันและแก้ไขปัญหามัลติพลีทางถนนอย่างยั่งยืน โดยการให้มีการจัดตั้ง “หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจร” พบว่ามีความยากอย่างมากในการหาเหตุผลเพื่อประกอบการตัดสินใจ จนนำไปสู่การจัดตั้ง “หน่วยสืบสวนฯ” ให้ได้นั้น ควรต้องมีคุณลักษณะที่ชัดเจนที่จะประกอบเป็นหน่วยสืบสวนฯ เช่น บุคลากรด้านไหนบ้าง จำนวนงบประมาณขั้นต่ำที่จะใช้ดำเนินการสืบสวน/อุปกรณ์ที่จะใช้ประจำหน่วยสืบสวนขั้นต่ำประกอบด้วยอะไรบ้าง ระบบฐานข้อมูลที่เชื่อถือได้ (Reliability) ต้องมีการจัดเก็บและบูรณาการกันอย่างไร ทั้งในระดับพื้นที่แต่ละภูมิภาค จนถึงระดับประเทศ และประการสำคัญหน่วยสืบสวนฯ ควรสังกัด และมีกฎหมายรองรับอย่างไร เป็นต้น

เมื่อปี 2549 กระทรวงคมนาคม ได้ผลจากการพัฒนาลักษณะของตัวแบบ ทุกพื้นที่ศึกษาฯ จะไม่มีปัญหาอันใดสามารถบูรณาการในภาพรวมของตัวแบบหน่วยสืบสวนฯ ของประเทศไทยได้ ในขณะนี้ การประยุกต์ใช้ตัวแบบหน่วยสืบสวนฯ ที่กำลังศึกษาอยู่และใกล้จะเสร็จสิ้นในเวลาอันใกล้นี้ กลับพบว่าจำเป็น



อุปกรณ์และเครื่องมือสำรวจภาคสนาม

อุปกรณ์สำนักงาน	ตรวจสอบที่เกิดเหตุ	ยานพาหนะ	ความปลอดภัย	พยาบาลฉุกเฉิน

พื้นที่ศึกษา: ตลาดสวนผัก และตลาดกลางรวมกรุงเทพมหานคร

ต้องมีการหาข้อยุติให้ได้ว่า หน่วยสืบสวนฯ ควรมีรูปแบบอย่างไร จึงจะมีความเหมาะสม และสามารถตอบสนองเป้าหมายของการผลักดันเชิงนโยบายเพิ่มความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ตามที่ปณิธานของ สนช. ที่ต้องการรัฐธรรมนูญที่ชัดเจน เพื่อกำหนดนโยบายการจัดตั้งหน่วยสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ โดยบุคลากรทุกสาขาวิชาชีพที่เกี่ยวข้องทุกฝ่าย ทั้งจากเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ทางการแพทย์ (แพทย์/นักระบาดวิทยา) เจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรมงานทาง/การขนส่ง เจ้าหน้าที่ด้านวิศวกรรมพลศาสตร์/วิศวกรรมยานยนต์ นักพฤติกรรมศาสตร์/นักจิตวิทยา ตลอดจนกลุ่มเจ้าหน้าที่อาสาสมัครจากมูลนิธิต่างๆ เหล่านี้ ควรมีการกำหนดหน้าที่ ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน เพื่อให้การสืบสวนฯ เป็นไปอย่างมีมาตรฐานตามหลักวิชา

เวชศาสตร์การจราจร (Traffic Medicine) หรือการสืบค้นชั้นสูงด้านการจราจร เป็นศาสตร์ที่ใหม่สำหรับคนไทย เมื่อเทียบกับการหาข้อเท็จจริง ดังเช่น การชันสูตรทางคดีอาชญากรรม จึงถือเป็นความท้าทายสำหรับสังคมไทยในการสืบค้น การเก็บข้อมูลพยานและหลักฐานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในเชิงวิศวกรรม เพื่อให้เกิดความเข้าใจในเงื่อนไขของการเกิดอุบัติเหตุ และระบุสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุได้ รวมทั้งประสานงานหรือส่งผลที่ได้จากการสืบค้นไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เกิดการนำไปสู่การป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุฯ โดยมีเงื่อนไขว่า หน่วยสืบสวนอุบัติเหตุไม่มีหน้าที่ในการปรับปรุงแก้ไขปัญหาคจุดที่เกิดอุบัติเหตุโดยตรง แต่จะเป็นแหล่งข้อมูลและให้ข้อเสนอแนะไปยังหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้นำไปใช้ในการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

ทักษิณ คิลปบุตร
รักษาการผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน
วิเคราะห์นโยบายและแผน
(ด้านความปลอดภัย)
9ชช และเจ้าหน้าที่ผู้ร่วมงาน
สำนักแผนความปลอดภัย

เทคโนโลยีระบบ

รถโดยสารประจำทาง

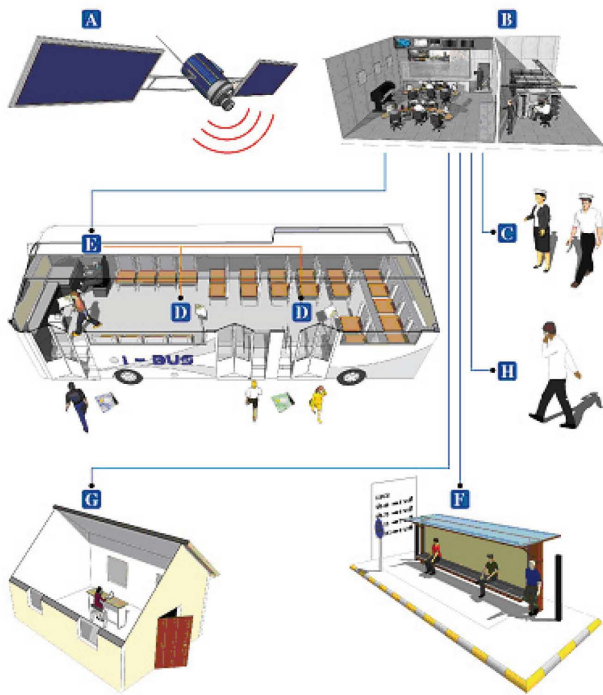


ปัจจุบันมีความพยายามที่จะปรับปรุงและพัฒนาการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีประสิทธิภาพที่ดีขึ้น โดยการปรับปรุงระดับของการให้บริการ เพื่อลดต้นทุนในการให้บริการ และดึงดูดให้มีผู้มาใช้บริการมากขึ้น การปรับปรุงโครงข่ายเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทาง เป็นปัจจัยหนึ่งที่สำคัญอย่างยิ่งที่จะช่วยให้ความพยายามดังกล่าวนี้ประสบผลอย่างเป็นรูปธรรม เนื่องจากในปัจจุบันโครงข่ายเส้นทางเดินรถมีความซับซ้อนระยะทางยาว และไม่มีความแน่นอนในการให้บริการ ทำให้ผู้ใช้บริการต้องใช้ระยะเวลาเดินทางนาน และการให้บริการเดินรถหมุนเวียนไม่ทันกับความต้องการเดินทางของผู้ใช้บริการ

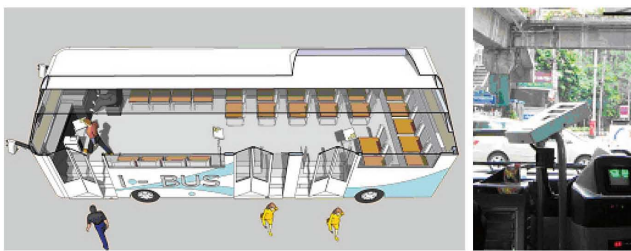
เทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งในอีกหลายๆ ปัจจัยที่จะช่วยเสริมให้มีการพัฒนาการให้

บริการรถโดยสารประจำทางได้ดียิ่งขึ้น โดยการนำเอาเทคโนโลยีระบบขนส่งอัจฉริยะที่เหมาะสมมาร่วมใช้ในการบริหารจัดการการเดินรถ เพื่อให้สามารถพัฒนา ตรวจสอบ และปรับปรุงตารางการเดินรถ การปล่อยรถ ตำแหน่งที่มีผู้ใช้บริการมาก (Loading Points) การให้คำแนะนำแก่ผู้ใช้บริการ และระบบฐานข้อมูลสารสนเทศ

ที่กล่าวมาทั้ง 2 ปัจจัยนี้ จำเป็นต้องมีการสร้างความเข้าใจ และประชาสัมพันธ์ในระดับต่างๆ ทั้งผู้ให้บริการ และผู้ใช้บริการ รวมทั้งมีการจัดทำโครงการนำร่อง (Pilot Project) เพื่อทดลองปฏิบัติจริงในแต่ละเส้นทาง โดยเฉพาะกับเส้นทางที่มีการปรับปรุงใหม่ ทั้งนี้เพื่อให้ทราบถึงปัญหาอุปสรรคต่างๆ ที่จะนำไปสู่การจัดทำแผนปฏิบัติการในด้านต่างๆ ที่พิจารณาได้จากผลการทดลองตามโครงการนำร่อง ซึ่งขณะนี้



- A** ดาวเทียม
 - B** ศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศ (WAR ROOM)
 - C** ผู้ตรวจ ตรวจสอบค่าโดยสาร
 - D** เครื่องอ่านตั๋วอิเล็กทรอนิกส์ (ขึ้น-ลง)
 - E** Bos Control Unit (GPS+E-ticket+SIM GPRS)
 - F** ข้อมูลการมาถึงของรถ ณ ป้ายรถประจำทาง
 - G** ข้อมูลการมาถึงของรถ บนอินเทอร์เน็ต
 - H** ข้อมูลการมาถึงของรถ บนมือถือ
- General Packet Radio Service GPRS
- RS-232 Data Link
- Global Positioning System : GPS



ระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการจัดการ เดินรถโดยสารประจำทาง

เป็นศูนย์กลางที่รวบรวมข้อมูลข่าวสาร เพื่อการบริหารภายในองค์กร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อช่วยผู้บริหารในระดับต่างๆ ได้เห็นถึงภาพรวมของงาน หรือกิจกรรมตามแผนปฏิบัติการต่างๆ ที่วางไว้ และช่วยให้การกำกับดูแลงานเป็นไปได้อย่างรวดเร็วและทันการณ์ ซึ่งศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศจะเป็นสถานี่ควบคุมและสั่งการด้านการบริหารจัดการและติดตามการเดินรถ และเป็นศูนย์รวบรวมข้อมูลข่าวสารเพื่อการบริหารองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยมีองค์ประกอบดังนี้

- ระบบติดตามรถโดยสารประจำทางแบบเสมือนจริง (Tracking and Tracing)
- ระบบบริหารจัดการเวลารถโดยสารประจำทาง (Time Table)
- ระบบบริการให้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการเดินรถโดยสารประจำทาง
- ระบบคลังข้อมูล และการเชื่อมโยงบริหารจัดการข้อมูลต่าง ๆ

ระบบการติดตามการเดินรถโดยสารประจำทาง

เป็นระบบที่ช่วยในการจัดการเดินรถ การให้ข้อมูลการเดินรถแก่ผู้ใช้บริการ เช่น ระยะเวลาการมาถึงของรถ การช่วยเหลือในกรณีรถเสีย เกิดเหตุฉุกเฉิน เป็นต้น ซึ่ง

กระทรวงคมนาคม ก็กำลังเร่งดำเนินการในลักษณะดังกล่าวนี้ อยู่ สำหรับเทคโนโลยีระบบรถโดยสารประจำทาง ที่จะกล่าวถึงต่อไปนี้ มีกรอบแนวคิดหลักๆ เพื่อเพิ่มภาพลักษณ์ความทันสมัยให้แก่รถโดยสารประจำทาง เพิ่มความสะดวกสบายให้แก่ผู้ใช้บริการในทุกระดับ เช่น ประชาชนทั่วไป นักท่องเที่ยว และผู้พิการ และเพิ่มความรู้สึกลงในแง่บวกต่อผู้ใช้บริการ รวมทั้งสามารถลดต้นทุนในการให้บริการหรือสามารถสร้างผลกำไรในการให้บริการ

เทคโนโลยีที่จะนำมาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการรถโดยสารประจำทางในเบื้องต้น ได้แก่

- ระบบศูนย์ปฏิบัติการสารสนเทศเพื่อการจัดการเดินรถโดยสารประจำทาง
- ระบบการติดตามการเดินรถโดยสารประจำทาง
- ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง
- ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถโดยสารประจำทาง



การติดตามรถโดยสารประจำทาง ปัจจุบันเป็นการใช้ระบบบอกตำแหน่งอัตโนมัติ (Automatic vehicle locating, AVL) โดยการติดตั้งอุปกรณ์บอกพิกัดบนพื้นโลก (GPS) และการส่งผ่านข้อมูลซึ่งมีได้หลายทาง เช่น General Packet Radio Service (GPRS) หรือ Radio Frequency (RF) เป็นต้น ซึ่งข้อมูลจะถูกส่งไปยังศูนย์ปฏิบัติการในแต่ละเขตการเดินรถ และประมวลผลเพื่อนำไปใช้ในการจัดการด้านต่างๆ

นอกจากนี้ยังมีระบบอื่นๆ ที่นำมาใช้ร่วมกับระบบบอกตำแหน่งรถอัตโนมัติ (AVL) ได้แก่ ระบบคอมพิวเตอร์ช่วยในการปล่อยรถ (Computer-aided dispatch software), Mobile data terminal, ระบบแจ้งเหตุฉุกเฉิน (emergency alarms), รวมถึงระบบที่ซับซ้อนขึ้นเช่น ระบบข้อมูลผู้โดยสารแบบ real-time (Real-time passenger information), ระบบนับจำนวนผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automatic passenger counters), ระบบเก็บค่าโดยสารอัตโนมัติ (Automated fare payment systems), ระบบประกาศชื่อป้ายที่จะหยุดต่อไป (Automatic stop annunciation), ระบบให้สิทธิด้านสัญญาณไฟ (Transit Signal Priority) เป็นต้น

ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารแก่ผู้ใช้บริการรถโดยสารประจำทาง

- ระบบสามารถจัดเก็บข้อมูลแสดงตำแหน่งของรถในแต่ละเส้นทาง ณ ปัจจุบัน และการคาดการณ์การมาถึงของรถในแต่ละจุด ซึ่งผู้ใช้บริการสามารถดูได้จากป้ายจอตรงโดยสารประจำทาง หรือติดต่อผ่านทางระบบโทรศัพท์ (Call Center), Website หรือบริการเสริมพิเศษ SMS และมีระบบที่ช่วยให้พนักงานสามารถค้นหาคำตอบได้รวดเร็ว โดยค้นหาจาก Knowledgebase เพื่อใช้ในการตอบคำถามแก่ผู้ใช้บริการ
- สามารถตรวจสอบและแสดงตำแหน่งป้ายหยุดรถที่ใกล้เคียงกับผู้ขอใช้บริการในเส้นทางต่างๆ ผ่านทางระบบ

โทรศัพท์ (Call Center), Website หรือบริการเสริมพิเศษ SMS

- สามารถตรวจสอบสถานะการให้บริการ ปัญหาต่างๆ ที่จะมีผลกระทบต่อกำหนดการเดินรถ และเส้นทางเดินรถได้ล่วงหน้า เช่น มีการปิดถนนสายใดบ้าง มีการจัดงานนิทรรศการบนเส้นทางเดินรถเส้นไหนบ้าง หรือมีอุบัติเหตุอันอาจทำให้เกิดการล่าช้าต่อการเดินรถบนเส้นทางใดบ้าง

- สามารถแนะนำเส้นทางเลือกเพื่อหลีกเลี่ยงการใช้บริการบนเส้นทางในกรณีที่เกิดปัญหาการจราจรติดขัด

- สามารถบันทึก และจัดเก็บสถิติผู้ใช้บริการ ปัญหาหรือข้อร้องเรียนของลูกค้า เพื่อให้สามารถวางแผน และดำเนินการให้บริการ ได้อย่างถูกต้องครบถ้วน และเหมาะสมกับปริมาณผู้ใช้บริการ

- สามารถวางแผนขั้นตอน และวิธีการทำงาน ได้โดยสามารถนำรูปแบบ และขั้นตอนพื้นฐานที่ได้จัดเก็บไว้เบื้องต้นมาใช้เป็นแนวทางในการดำเนินการให้บริการแก่ลูกค้า โดยการค้นหาจาก Knowledgebase

- สามารถรวบรวมสถิติปัญหาที่เป็นปัญหาที่พบบ่อยครั้ง มาใช้เป็นข้อมูลเพื่อหาวิธีการแก้ไขเพื่อป้องกันมิให้เกิดซ้ำ

ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์สำหรับรถโดยสารประจำทาง

เป็นการนำเอาบัตรอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Card) คือ บัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ผู้ใช้บริการออกให้แก่ผู้ใช้บริการเพื่อใช้ชำระค่าโดยสารแทนการชำระด้วยเงินสด ซึ่งบัตรอิเล็กทรอนิกส์ที่ใช้ในระบบขนส่งมวลชนมี 2 ประเภทคือ บัตรหน้าสัมผัส (Contact Smart Card) และบัตรไร้สัมผัส (Contactless Smart Card) ซึ่งบัตรที่เหมาะสมกับการใช้งานในระบบขนส่งมวลชนคือบัตร Contactless Smart Card เนื่องจากเครื่องอ่านบัตรสามารถอ่านบัตรผ่านสิ่งกีดขวางได้โดยไม่ต้องสัมผัสกับตัวบัตรซึ่งทำให้สะดวกและรวดเร็ว ทั้งนี้รถโดยสารประจำทางที่ใช้ระบบตั๋วโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ จะต้องมีการมีระบบต่างๆ รองรับอีก เช่น ระบบรับค่าโดยสารด้วยเงินสด ระบบรองรับการคิดค่าโดยสารได้ทั้งค่าโดยสารราคาเดียวและค่าโดยสารแบบระยะทาง ระบบขายตั๋วอัตโนมัติ ระบบเติมมูลค่าเงินในบัตรอัตโนมัติ ระบบตรวจสอบมูลค่าคงเหลือและสถานะของบัตร ทั้งนี้รวมถึงระบบที่มีความปลอดภัยสูง มีมาตรฐานและมีความเสถียรภาพสูง และที่สำคัญ ระบบนี้ต้องช่วยลดต้นทุนค่าใช้จ่ายให้แก่ผู้ประกอบการ และสร้างความสะดวกในการชำระเงินให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 



แผนการพัฒนาการจัดการระบบขนส่งและจราจรในเมืองภูเก็ต



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

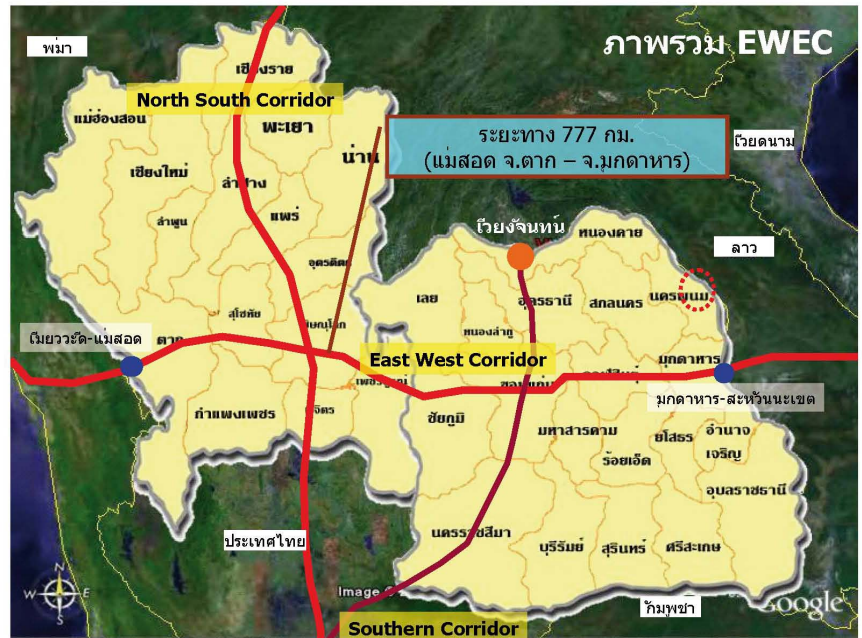
ในฐานะหน่วยงานด้านนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
ไม่เพียงแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรในกรุงเทพมหานคร
และปริมณฑลเท่านั้น แต่ยังครอบคลุมไปถึงการพัฒนาขนส่ง
และจราจรในเมืองภูเก็ตให้เจริญรุ่งเรือง
สอดคล้องกับความต้องการของแต่ละท้องถิ่นด้วย

ดังนั้นในปี 2552 สนข. ได้จัดทำแผนแม่บทด้าน
การขนส่งและจราจร จำนวน 6 จังหวัด ได้แก่ จังหวัด
กำแพงเพชร เพชรบูรณ์ ประจวบคีรีขันธ์ ชัยภูมิ ยโสธร และ
สงขลา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีแผนแม่บทด้านการขนส่ง
และจราจรทั้ง 6 จังหวัด ในลักษณะของแผนบูรณาการที่
สอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัด ทั้งทางบก
ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของระบบ

โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมในเขตเมือง ระหว่างเมือง
และภูมิภาคให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย และเพื่อ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมให้มีความเหมาะสม
กับศักยภาพในการพัฒนาด้านเศรษฐกิจและเพิ่มขีด
ความสามารถในการแข่งขัน การลงทุน และการท่องเที่ยว
รวมทั้งเพื่อให้มีการวางแผน การจัดการเดินทางและการขนส่ง
โดยรวม โดยมีเป้าหมายให้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากยิ่งขึ้น



คมนาคมก้าวไกล



หรือ การเดินทางที่ลดการใช้พลังงาน ซึ่งจะทำให้มีการใช้ระบบขนส่งแต่ละระบบได้เต็มศักยภาพ และผู้คนสามารถเข้าถึงและเดินทางได้โดยสะดวก โดยเป็นระบบการขนส่งมีความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมหรือไม่ทำลายสภาพแวดล้อม ทั้งนี้ต้องจัดการเดินทางและการขนส่งมีความสอดคล้องกับแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินในปัจจุบันของเมือง หรือชุมชนในพื้นที่ที่มีลักษณะแตกต่างกัน และแนวโน้มของการพัฒนาเมืองและการขยายตัวของเมืองในอนาคตด้วย

แผนงานโครงการที่บรรจุไว้ในแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร ทั้ง 6 จังหวัด ประกอบด้วย แผนงาน/โครงการด้านการจัดระบบการขนส่งและจราจร เพื่อแก้ไขและป้องกันปัญหาการขนส่งและจราจรในระดับจังหวัด ประกอบด้วยแผนงานต่างๆ ที่กำหนดระยะเวลาการดำเนินงานออกเป็นระยะสั้น/ระยะกลาง/ระยะยาว ดังนี้

1. แผนงานด้านการพัฒนาระบบด้านการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางขนส่งของทุกรูปแบบการเดินทางและขนส่ง ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ที่สอดคล้องกับลักษณะของเมือง ปัจจัยด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เพื่อให้เกิดการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่อย่างยั่งยืน
2. แผนงานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสามารถส่งเสริมและสนับสนุนการสร้างศักยภาพในการแข่งขัน
3. แผนงานการพัฒนาขนส่งสาธารณะในเมือง
4. แผนงานด้านความปลอดภัยของการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ และแผนงานแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุในพื้นที่วิกฤตของจังหวัด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง/ขนส่ง ของเส้นทางที่เชื่อมโยงกับสถานีขนส่ง ท่าเรือ และท่าอากาศยาน
5. แผนงานด้านการพัฒนาระบบการเดินทางและการคมนาคมขนส่งเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยวของจังหวัดและการพัฒนาเมืองให้เป็นเมืองน่าอยู่และมีเอกลักษณ์ของเมือง

การจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร จำนวน 6 จังหวัด มีแนวทางการดำเนินงานดังนี้



1. สำรวจ รวบรวมข้อมูล ด้านการคมนาคมขนส่งและสภาพหรือลักษณะการใช้ประโยชน์ที่ดินที่จำเป็นเพื่อทราบสถานการณ์ปัจจุบันของสภาพการจราจรและประกอบภาววิเคราะห์สภาพการเดินทางในอนาคต เช่น ข้อมูลสาเหตุของการติดขัดของกระแสการจราจรในจังหวัดนั้นๆ ข้อมูลการให้บริการการเชื่อมต่อของระบบขนส่งสาธารณะ การใช้ประโยชน์ที่ดินและกิจกรรมในพื้นที่ ข้อมูลปริมาณการจราจร/การเดินทาง/ระบบโครงข่าย และข้อมูลด้านความปลอดภัยของทุกระบบการเดินทาง รวมทั้งเส้นทางเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว

2. การวิเคราะห์ด้านการขนส่งและจราจรด้วยแบบจำลองการขนส่งและจราจร เพื่อวิเคราะห์และคาดการณ์ปริมาณความต้องการเดินทางในอนาคตเพื่อกำหนดแนวทางและแผนงานการพัฒนาการขนส่งและจราจรของจังหวัด

3. การวิเคราะห์ด้านผังเมืองและสิ่งแวดล้อม เพื่อนำผลไปใช้ประโยชน์ในการวางแผนรองรับความต้องการการเดินทางในอนาคต ให้สอดคล้องกับสภาพของพื้นที่และสภาพของชุมชนรวมถึงการปรับปรุงภูมิทัศน์ของเมืองและ Street Furniture ที่สะท้อนเอกลักษณ์ประวัติศาสตร์และวัฒนธรรมของเมือง ดังนี้

3.1 การตั้งถิ่นฐานและการพัฒนาการของเมือง

3.2 การใช้ประโยชน์ที่ดิน ศักยภาพของพื้นที่และศักยภาพของเมือง

3.3 การอนุรักษ์และการฟื้นฟูพื้นที่ที่เป็นย่านหรือชุมชนเมืองเก่าหรือชุมชนโบราณ การรักษาโบราณสถานสิ่งที่มีคุณค่าทางสถาปัตยกรรมและเอกลักษณ์ของเมือง เพื่อการพัฒนาหรือปรับปรุงเมืองตามแนวคิดกับการพัฒนาเมืองอย่างยั่งยืนและเมืองน่าอยู่

3.4 การวิเคราะห์แนวโน้ม ทิศทางการพัฒนาและการขยายตัวของเมือง และการพัฒนาพื้นที่ที่มีศักยภาพ ที่จะรองรับการขยายตัวของเมืองในอนาคต หรือเพื่อให้เกิดการกระตุ้นการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจหรือการท่องเที่ยวของเมือง

3.5 จัดกลุ่มของปัญหาและสาเหตุรวมทั้งการคาดคะเนแนวโน้มของปัญหา วิเคราะห์และประเมินโครงการเพื่อจัดทำเป็นแผนการบูรณาการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดรวมทั้งจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน

3.6 วิเคราะห์และประเมินโครงการเพื่อจัดทำเป็นแผนบูรณาการตาม





ยุทธศาสตร์การพัฒนาจังหวัดรวมทั้งจัดลำดับความสำคัญของแผนงาน

3.7 เสนอยุทธศาสตร์และตัวชี้วัดความสำเร็จของแผนงาน/โครงการเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นรูปธรรม

3.8 จัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนรวมทั้งภาคประชาชนพื้นที่ศึกษา

1) ครอบคลุมพื้นที่ในแต่ละจังหวัด ได้แก่ จังหวัดกำแพงเพชร เพชรบูรณ์ ประจวบคีรีขันธ์ ชัยภูมิ ยโสธร และสงขลา โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีปัญหาการขนส่งและจราจร พื้นที่ผังเมืองรวมจังหวัด และพื้นที่ธุรกิจและแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญของจังหวัดนั้นๆ

2) จุดวิกฤตด้านความปลอดภัยการจราจรบนโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ของจังหวัด

3) เส้นทางหลักของการคมนาคมของจังหวัดและอำเภอที่มีผลต่อการพัฒนาทางด้านการเศรษฐกิจและการท่องเที่ยว ทั้งทางบก หรือทางน้ำ หรือทางอากาศ

4) โครงข่ายการคมนาคมขนส่งที่เชื่อมโยงกับจุดเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการเดินทางของคนและสินค้า

การจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจร ทั้ง 6 จังหวัดทั่วทุกภูมิภาค หากดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถให้จังหวัดต่างๆ มีข้อมูลพื้นฐานด้านการขนส่งและจราจร และความปลอดภัย และแผนแม่บทด้านการขนส่งและจราจร เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางในการรองรับการพัฒนาและการขยายตัวของเมืองอย่างมีทิศทาง ซึ่งมีความสอดคล้องกับสภาพทางกายภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองหรือชุมชนในพื้นที่ และสนช. จะได้มอบแผนแม่บทการขนส่งและจราจรในเขตจังหวัดนั้นแก่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการป้องกันและแก้ไขปัญหาการขนส่งและจราจรได้อย่างเป็นรูปธรรม รวมถึงการแก้ไขปัญหาด้านการขนส่งและจราจรที่มีอยู่ในปัจจุบัน และป้องกันปัญหาที่คาดว่าจะเกิดขึ้นในอนาคตต่อไป



แนวทาง

การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง ทางลำน้ำและชายฝั่ง เพื่อส่งเสริมโลจิสติกส์การขนส่งสินค้า



การขนส่งทางน้ำนั้นมีความสำคัญอย่างยิ่งเนื่องจากการขนส่งที่ประหยัดและสามารถทำการขนส่งได้ครั้งละมากๆ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยกับประเทศคู่ค้า (International Shipping) เมื่อพิจารณาจากสถิติการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม ปี 2541-2550 พบว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศส่วนใหญ่ใช้การขนส่งทางทะเลมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 97 ของน้ำหนักสินค้าที่ขนส่งระหว่างประเทศทั้งหมด ส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ (Domestic Transport) ซึ่งประกอบด้วยการขนส่งทางลำน้ำ (Inland Water Transport) และการขนส่งชายฝั่ง (Coastal Shipping) นั้น นับว่ายังมีปริมาณน้อยมากเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งทางถนนซึ่งมีความได้เปรียบในการเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้ง่าย (door-to-door service) จากข้อมูลสถิติระหว่างปี 2546-2550 พบว่าโดยเฉลี่ยปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำในประเทศค่อนข้างคงที่ เมื่อพิจารณาจากน้ำหนักสินค้า การขนส่งสินค้าทางน้ำคิดเป็นร้อยละ 12 ของการขนส่งภายในประเทศ (จำแนกเป็นการขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง ในสัดส่วน 50 : 50) ในขณะที่การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 85 ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และหากพิจารณาน้ำหนักสินค้า





และระยะทางที่บรรทุก (ตัน-กิโลเมตร) พบว่าโดยเฉลี่ยสัดส่วน การขนส่งสินค้าทางน้ำและทางถนนในประเทศคิดเป็นร้อยละ 2.7 และ 80 ของปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ทั้งหมด จากข้อมูลสถิติข้างต้น ทำให้เกิดคำถามว่าเพราะสาเหตุใดที่ทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศไม่สามารถ แข่งขันกับการขนส่งทางถนนได้ ในขณะที่มีศักยภาพเชิงพื้นที่ และมีสภาพภูมิประเทศที่ได้เปรียบเชิงกายภาพ (Physical Geology) ที่เอื้ออำนวยต่อการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ เนื่องจากประเทศไทยมีแม่น้ำหลายสายที่สามารถใช้ในการเดินเรือได้อย่างสะดวกตลอดปี มีแนวพื้นที่ชายฝั่งทะเล 2 ฝั่ง ทั้งในส่วนของชายฝั่งทะเลอันดามันและอ่าวไทยที่มีความยาวรวมกันไม่ต่ำกว่า 1,500 กิโลเมตร การตอบคำถามดังกล่าวจำเป็นต้องเข้าใจองค์ประกอบสำคัญของ การขนส่งทางลำน้ำและชายฝั่ง ซึ่งประกอบด้วย สินค้า เรือบรรทุกสินค้า เส้นทาง และจุดเชื่อมต่อทางน้ำ เป็นต้น

องค์ประกอบของการขนส่งสินค้าทางลำน้ำ และชายฝั่ง

สินค้า : โดยทั่วไปผลิตภัณฑ์ที่ขนส่งทางน้ำภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นสินค้าที่มีมูลค่าต่ำ ไม่ต้องการความรวดเร็วในการขนส่ง และสามารถทำการขนส่งได้คราวละมากๆ

เมื่อพิจารณาสถิติการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศ ซึ่งรวบรวมโดยกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี พบว่าระหว่างปี 2546-2550 ปริมาณการขนส่งสินค้าต่อปีใกล้เคียงกัน มีปริมาณโดยเฉลี่ยปีละ 59,000 พันตัน หรือ 5.7 ล้านตัน-กิโลเมตร มีผลิตภัณฑ์ที่ขนส่งทางลำน้ำมากที่สุด ประกอบด้วย ดิน หิน ททราย น้ำมันสำเร็จรูป ซีเมนต์ แป้งมันสำปะหลัง ข้าว และน้ำตาล เป็นต้น เส้นทางที่มีการขนส่งมากที่สุด ได้แก่ เส้นทางแม่น้ำเจ้าพระยา ช่วงปากแม่น้ำถึงอำเภอเมือง จ.อ่างทอง (ร้อยละ 50) แม่น้ำป่าสัก ตั้งแต่จุดที่บรรจบแม่น้ำเจ้าพระยา จ.พระนครศรีอยุธยา ไปถึง จ.สระบุรี (ร้อยละ 30) บริเวณปากแม่น้ำท่าจีน จ.สมุทรสาคร ถึง นครชัยศรี จ.นครปฐม บริเวณปากแม่น้ำบางปะกง จ.ฉะเชิงเทรา และบริเวณปากแม่น้ำแม่กลอง จ.สมุทรสงคราม ส่วนผลิตภัณฑ์ที่มีการขนส่งทางชายฝั่ง ประกอบด้วย น้ำมันสำเร็จรูป โลหะก่อสร้าง เคมีภัณฑ์ และซีเมนต์ผง เป็นต้น โดยเส้นทางเดินเรือชายฝั่งในประเทศส่วนมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในบริเวณชายฝั่งทะเลของภาคกลางภาคตะวันออก (ท่าเรือแหลมฉบัง มาบตาพุด และศรีราชา) และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย (สมุทรสาคร สุราษฎร์ธานี ประจวบคีรีขันธ์ และสงขลา)



เรือบรรทุกสินค้า : ปัจจุบันการขนส่งสินค้าทางน้ำภายในประเทศส่วนใหญ่ใช้เรือลำเลียงลำน้ำและเรือลำเลียงชายฝั่งที่มีใช้เรือกล (Non-self-propelled Barge) จึงต้องอาศัยเรือลากจูง จากข้อมูลสถิติของกรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวีในปี 2550 พบว่า ไม่มีการจดทะเบียนเรือลำเลียงลำน้ำที่มีใช้เรือกลใหม่แต่อย่างใด ทำให้ปี 2550 มีเรือลำเลียงลำน้ำที่มีใช้เรือกลที่จดทะเบียน รวมทั้งสิ้น 331,300 ตันกรอสส์ (4,340 ลำ) หรือคิดเป็นร้อยละ 84 ของขนาดตันกรอสส์ของเรือลำน้ำทุกประเภท (ไม่รวมเรือโดยสารและเรือประมง) ในขณะที่มีการจดทะเบียนเรือลำเลียงชายฝั่งที่มีใช้เรือกลใหม่ จำนวน 108,600 ตันกรอสส์ (138 ลำ) จึงมีเรือลำเลียงชายฝั่งที่มีใช้เรือกลที่จดทะเบียน จำนวน 1.42 ล้านตันกรอสส์ (2,916 ลำ) คิดเป็นร้อยละ 64 ของขนาดตันกรอสส์ของเรือเดินชายฝั่งทุกประเภท (ไม่รวมเรือโดยสารและเรือประมง) นอกจากนี้ พบว่าระหว่างปี 2545-2550 อัตราการเพิ่มของเรือลำเลียงลำน้ำและเรือลำเลียงชายฝั่ง เท่ากับร้อยละ 3 และ 30 ตามลำดับ สาเหตุสำคัญที่ทำให้อัตราการเพิ่มของเรือลำเลียงลำน้ำเพิ่มขึ้นน้อยกว่าอัตราการเพิ่มของเรือลำเลียงชายฝั่ง เนื่องจากการขนส่งทางลำน้ำมีข้อจำกัดเรื่องปัญหาการระงับการเดินเรือโดยเฉพาในฤดูแล้ง ปัญหาหลังคาเรือติดท้องสะพานในฤดูน้ำหลากในบริเวณที่เรือต้องเดินทางลอด

ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาในช่วงสะพานนวพลวิ สะพานพระรามหก และสะพานกรุงธนบุรี ทำให้ต้องจอดเรือเพื่อรอระดับน้ำที่พอเหมาะที่จะให้เรือลำเลียงลำน้ำลอดผ่านได้อย่างปลอดภัย ทำให้เสียเวลาและเพิ่มต้นทุนการขนส่งทางน้ำมากขึ้น

เส้นทางและจุดเชื่อมต่อทางน้ำ : เนื่องจากข้อจำกัดทางภูมิศาสตร์ แม้ประเทศไทยจะมีแม่น้ำที่สามารถใช้ในการเดินเรือได้สะดวกตลอดปี แต่การขนส่งสินค้าทางน้ำไม่สามารถส่งสินค้าเข้าถึงพื้นที่ต่างๆ ได้ง่าย (door-to-door service) จำเป็นต้องอาศัยการขนส่งทางถนนเพื่อขนส่งสินค้าระหว่างโรงงานกับท่าเรือซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อทางน้ำ ทำให้มีค่าใช้จ่ายอื่นๆ เพิ่มเติมมิใช่เฉพาะค่าระวางเรือเพียงอย่างเดียว ได้แก่ ค่าขนส่งระหว่างโรงงานกับท่าเรือลำเลียง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นการขนส่งโดยรถบรรทุก ค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายสินค้าขึ้น-ลงเพิ่มเติม (Double Handling) ค่าใช้จ่ายที่เกิดจากช่วงเวลาของการขนส่งสินค้าทางเรือที่ใช้ระยะเวลานานกว่าการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ได้แก่ ค่าเช่าตู้สินค้า ค่าเช่าโรงพักสินค้า และค่าเสียโอกาสของการรอสินค้า เป็นต้น ทำให้การขนส่งสินค้าทางน้ำโดยเรือลำเลียงมีค่าใช้จ่ายรวมสูงกว่าการขนส่งทางถนน นอกจากนี้ พบว่ายังมีปัญหาอื่นๆ ได้แก่ ท่าเรือซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อทางน้ำขาดแคลนหรือไม่มีความพร้อมเพื่อการขนถ่ายสินค้าที่เหมาะสมกับสินค้า ท่าเรือบางแห่งประสบปัญหาการระงับการ



และขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่นที่เหมาะสมทำให้ การขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือกับพื้นที่หลังท่าไม่สะดวก และปัญหาที่เกิดจากข้อจำกัดของกฎระเบียบต่างๆ เป็นต้น

จากข้อเท็จจริงข้างต้นบ่งชี้ว่าการขนส่งสินค้าทางน้ำ ภายในประเทศมีอุปสรรคเป็นอย่างมาก ส่งผลให้การขนส่งสินค้า ทางน้ำภายในประเทศไม่ได้รับความนิยมมากนัก อย่างไรก็ตาม จากที่ผ่านมารัฐบาลได้ให้ความสำคัญในตลาดโลกปรับเปลี่ยนสูงขึ้น ทำให้การขนส่งทางน้ำภายในประเทศจึงเป็นอีกทางเลือกหนึ่ง ของการขนส่งที่ถูกจับตามองหลังจากที่ถูกมองข้ามมานาน นับทศวรรษ เพราะไม่เพียงแต่ลดต้นทุนโลจิสติกส์แล้ว ยังเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมอีกด้วย

บทบาทของภาครัฐในการสนับสนุนการขนส่งทางน้ำ ภายในประเทศ

ปัจจุบัน รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการขนส่งทางน้ำ ทั้งการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศ ดังปรากฏในนโยบายเศรษฐกิจของคณะรัฐมนตรีนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ นายกรัฐมนตรี ที่แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2551 “ข้อ 4.3.7 ซึ่งเน้นในเรื่องการพัฒนา กิจกรรมพาณิชย์นาวีและโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางน้ำ โดยเฉพาะการพัฒนาการให้บริการท่าเรือแหลมฉบังให้มี มาตรฐานเป็นท่าเทียบเรือระดับโลก พัฒนาการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางน้ำภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ เชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่ม

สัดส่วนการขนส่งทางน้ำให้มากขึ้น”

กระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินการที่ชัดเจนเพื่อ สนับสนุนการดำเนินงานตามนโยบายรัฐบาลดังกล่าว ดังจะเห็น ได้จากการแต่งตั้งคณะกรรมการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ การขนส่ง ซึ่งรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งลงวันที่ 14 มกราคม 2552 แต่งตั้งปลัดกระทรวงคมนาคมเป็น ประธานกรรมการ มีนางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ร่วมเป็น กรรมการ และนายจุฬา สุขมานพ รองผู้อำนวยการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เป็นเลขานุการ หนึ่งในอำนาจหน้าที่หลักของคณะกรรมการฯ คือการส่งเสริมและแก้ไขปัญหาของการขนส่งทางน้ำ อย่างเป็นระบบ ทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และการกำกับดูแล นอกจากนี้ ปัจจุบันกรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวีอยู่ระหว่างดำเนินการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า ทางลำน้าบริเวณ อ.ป่าโมก จ.อ่างทอง และ อ.นครหลวง จ.พระนครศรีอยุธยา ในขณะเดียวกันที่การทำเรือแห่ง ประเทศไทยได้จัดให้มีท่าเทียบเรือชายฝั่งในท่าเรือกรุงเทพ และอยู่ระหว่างเร่งพัฒนาท่าเรือชายฝั่งในท่าเรือแหลมฉบังให้เป็น ท่าเทียบเรือสาธารณะ (public port)

ความหวังในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำ ภายในประเทศทั้งในลำน้ำและชายฝั่งให้มากขึ้น จะบังเกิดผล อย่างเป็นรูปธรรมชัดเจนในเร็ววัน! 🌊

สถิติความเร็ว รถยนต์ส่วนบุคคลใน กทม. ปี 2551



สถิติขนส่งและจราจร

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ติดตามสภาพการจราจรในพื้นที่กรุงเทพมหานครต่อเนื่องเป็นประจำทุกปี โดยทำการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลของแต่ละปี เพื่อเป็นข้อมูลเปรียบเทียบสภาพการจราจรรวมทั้งประเมินผลการแก้ไขปัญหาการจราจรในช่วงที่ผ่านมา สำหรับในปี พ.ศ. 2551 สนข. ได้ทำการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลในช่วงระหว่างเดือนกรกฎาคม-สิงหาคม โดยวิธีบันทึกหมายเลขป้ายทะเบียนรถยนต์ (License Plate Method) บนถนนสายหลักต่างๆ ในเขตกรุงเทพมหานคร รวม 6 กลุ่มพื้นที่ ซึ่งสามารถสรุปภาพรวมของการจราจรจากการสำรวจความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลบนถนนสายหลัก

ต่างๆ ไม่รวมบนถนนวงแหวนชั้นใน ในเขตกรุงเทพมหานคร ปี 2551 ว่า ความเร็วเฉลี่ย^๑ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าประมาณ 17.8 กม./ชม. ขณะที่ความเร็วเฉลี่ย^๑ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเย็นประมาณ 24.7 กม./ชม.

ทั้งนี้ เมื่อทำการเปรียบเทียบอัตราความเร็วเฉลี่ย^๑ ในช่วงเดือนกรกฎาคมปี 2551 กับอัตราความเร็วเฉลี่ย^๑ ในช่วงเดือนกรกฎาคมปี 2550 พบว่าอัตราความเร็วเฉลี่ย^๑ ในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณ 1.5 กม./ชม. หรือร้อยละ 9.2 และช่วงเวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) ความเร็วเฉลี่ยลดลงประมาณ 1.5 กม./ชม. หรือร้อยละ 5.7 สำหรับอัตราความเร็วเฉลี่ย^๑ ในพื้นที่แต่ละด้านสรุปได้ ดังนี้

สรุปผลการเปรียบเทียบข้อมูลอัตราความเร็วเฉลี่ยของรถยนต์ส่วนบุคคลระหว่างเดือนกรกฎาคม 2551 กับเดือนกรกฎาคม 2550 ในกลุ่มพื้นที่แต่ละทิศทางทั้งในช่วงเวลาเร่งด่วนเช้าและเย็น

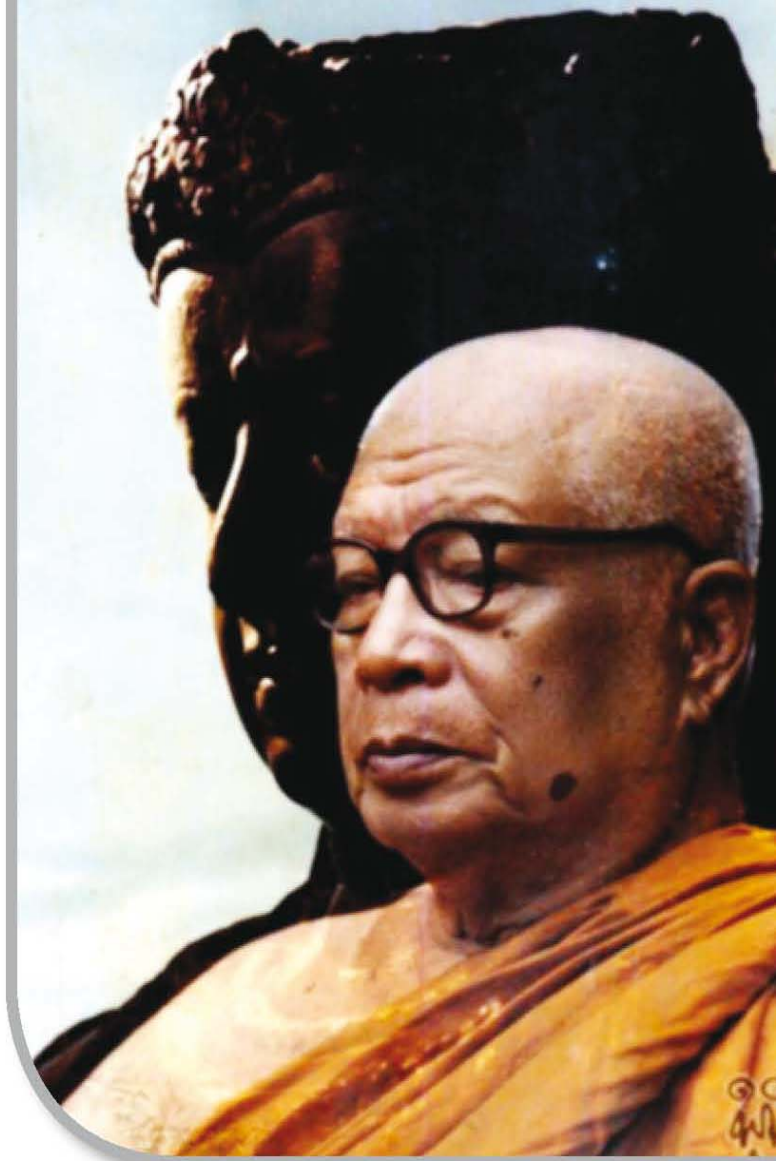
พื้นที่ กทม.	เวลาเร่งด่วนเช้า (ขาเข้าเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง		เวลาเร่งด่วนเย็น (ขาออกเมือง) (กม./ชม.)		เปลี่ยนแปลง	
	ก.ค. 50	ก.ค. 51	กม./ชม.	ร้อยละ	ก.ค. 50	ก.ค. 51	กม./ชม.	ร้อยละ
ด้านทิศเหนือ (ถนนพหลโยธิน ถนนวิภาวดีรังสิต ถนนประชาชื่น และถนนพระรามที่ 5)	20.7	22.5	1.8	8.7	26.6	23.8	-2.8	-10.5
ด้านทิศใต้ (ถนนสมเด็จพระเจ้าตากสิน ถนนกรุงธนบุรี ถนนมไหสวรรย์ และถนนเจริญกรุง)	10.5	14.4	3.9	37.1	32.7	31.0	-1.7	-5.2
ด้านทิศตะวันออก ถนนพระราม 9 ถนนเพชรบุรี ถนนสุขุมวิท ถนนพระรามที่ 4 และถนนลาดพร้าว	15.5	15.2	-0.3	-1.9	19.8	18.3	-1.5	-7.6
ด้านทิศตะวันตก บริเวณถนนลิบรินทร์ ถนนบรมราชชนนี ถนนราชวิถี ถนนเพชรเกษม และถนนสมเด็จพระปิ่นเกล้า	18.1	20.8	2.7	14.9	30.6	31.4	0.8	2.6
พื้นที่ภายในถนนวงแหวนชั้นใน บริเวณถนนรัชดาภิเษก ถนนพระราม 3 ถนนมไหสวรรย์ และถนนจรัญสนิทวงศ์	16.5	16.2	-0.3	-1.8	21.3	18.9	-2.4	-11.3
สรุป	16.3	17.8	1.5	9.2	26.2	24.7	-1.5	-5.7
เฉพาะบนถนนวงแหวนชั้นใน	28.5	30.1	1.6	5.6	30.1	28.5	-1.6	-5.3



ธรรมะกับชีวิต

“การทำงานเพื่อเงิน นั้น
ต้องรอจนกว่าจะได้เงินเสียก่อน
จึงจะรู้สึกพอใจ
ถ้า “ทำงานเพื่องาน”
พอใจมือทำก็พอใจแล้ว และเป็นสุขทันที
ส่วนเงินนั้นก็ไม่ใช่ไหนเสีย”

พุทธทาส



คติธรรม

เพื่อความอยู่เย็นเป็นสุข ของทุกชีวิต

“ทำงานให้สนุก เป็นสุขเมื่อทำงาน” สุขแท้จริง คือ สุขอย่างยิ่งในการทำงาน ความสุขนั้น คือ ความพอใจ ถ้าความพอใจนี้ ก็สุขใจ ความพอใจหลอกลวง ก็สุขหลอกลวง ความพอใจแท้จริง ก็สุขแท้จริง เราทำงานอยู่ที่โต๊ะทำงาน ถ้าเราเบื่อ มันก็ตกรอกอยู่โต๊ะทำงาน แล้วเราก็คิดว่า พอถึงเย็น เลิกงาน ไปเที่ยวกินเหล้าเมาซากามารมณอะไรก็เป็นความสุข นั่นกลายเป็นความโง่มันไม่ใช่ความสุขไปยึดยึดให้มันเป็นความสุข มันก็เป็นความโง่

“สุขที่แท้จริงอยู่ที่การทำงานถูกต้องตามความเป็นมนุษย์ เรามีความเป็นมนุษย์ ทำหน้าที่ของมนุษย์ อย่างถูกต้อง เราพอใจ เรายกมือไหว้ตัวเองได้ นั่นคือความสุข” พอถึงวันเงินเดือนออก ไม่รู้ไม่ชี้ มันไม่ไปไหนเสีย หรือเราไม่ต้องไปนึกถึงมัน เราเอาเงินเดือนไปใช้ให้ถูกต้อง อย่าใช้เพื่อทำลายตัวเองให้วิบัติ จงทำงานด้วยสติปัญญา อย่าทำด้วยกิเลสตัณหาหรือความหวัง อย่าทำด้วยความอยาก

คือ ตัณหา อยากเหมือนใจจะขาดที่จะเห็นผลงาน “นี่..คนบ้า มันจุดไฟขึ้นสมเผาตัวเอง” ถ้าความอยากนั้นเป็นไปติดต่อกันไม่ขาดตอนก็เรียกว่า ความหวัง ยิ่งหวังเท่าไร ยิ่งเผาหัวใจเท่านั้น ฉะนั้นอย่าทำงานด้วยความอยาก อย่าทำงานด้วยความหวัง

ท่านทั้งหลายอาจจะทำงานมาแล้วด้วยความอยากหรือความหวัง ไปทบทวนความจำเถอะว่า มันเผาจิตใจอย่างไร เดียวนี้เราจะหยุดการทำงานด้วยความอยากหรือความหวัง แต่จะทำด้วยกำลังของสติปัญญา ส่วนความหวังนั้นเป็นอันว่า เลิกกัน ชักสะพานกันเสียเลย ไม่เกี่ยวข้องด้วย ความหวังนั้น พอไปหวังเข้ามันก็ผิดหวังนะ ลองไปหวังอะไรเข้าสิ มันผิดหวังทันที มันไม่ได้ตามที่หวัง ก็คือไปหวังให้มันผิดหวัง ไปหวังให้มันโง่ ไม่ต้องหวัง ทำ ทำ ทำ ทำให้ดีที่สุด ไม่ต้องหวัง นี่เรียกว่าศิลปะสูงสุด เป็นยอดของศิลปะแห่งการทำงาน... 

จาก “ศิลปะสำหรับการมีชีวิตอยู่ในโลก” ของท่านพุทธทาสภิกขุ

ท่องเที่ยว ตามราศี

บุคลิก

เรื่องท่องเที่ยวเดินทางเป็นสิ่งที่ทำให้เราารู้สึกผ่อนคลาย และสร้างสีสันใหม่ๆ ให้กับชีวิตได้เป็นอย่างดี โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลสงกรานต์ซึ่งมีวันหยุดติดต่อกันหลายวัน..ซึ่งถ้าเราได้ไปเที่ยวกับคนที่รู้จัก และการเดินทางแบบไหน

ที่โดนใจคุณ และคนรู้จักของคุณบ้าง ลองหาว่าคุณเป็นราศีใด และคนที่รู้จักคุณราศีไหน จะได้ไปเที่ยวในสถานที่ที่คุณทั้งสองมีความสุข และสนุกสนานร่วมกัน...เพื่อช่วงเทศกาลสงกรานต์นี้จะมีสถานที่ท่องเที่ยวที่ประทับใจไปอีกนาน... 



ราศีเมษ : พวงกุญแจคือความสุข

ราศีเมษเป็นราศีของนักบุกเบิกและชอบผจญภัยไปข้างหน้า เป็นคนที่ชอบเรื่องตื่นเต้นและชอบทำอะไรท้าทายมาก การเดินทางที่เหมาะสมกับคุณต้องมีกิจกรรมที่คุณจะได้ใช้พลังงานอย่างเต็มที่ เช่น ได้ขี่ม้าในไร่กว้าง เล่นเจ็ตสกีกลางสายลม และแสงแดด หรือล่องเรือไปผจญภัยในเกาะที่ไม่เคยมีใครไป..



ราศีพฤษภ : ต้องสะอาดและปลอดภัย

ชาวพฤษภเวลาเดินทางไปเที่ยวที่ไหนก็ตามมักจะเน้นที่ความสะดวกสบายเป็นหลัก คุณจะดูว่าที่พัก สิ่งแวดล้อมปลอดภัยไหม ดังนั้น คุณจึงมักจะต้องวางแผนการเดินทางก่อนเสมอ คุณไม่ชอบการเดินทางแบบไปตายเอาดาบหน้า ที่สำคัญเรื่องอาหารการกินเป็นสิ่งสำคัญใน การเดินทางท่องเที่ยวของคุณมาก



ราศีเมถุน : เกี้ยวให้อุจ

ชาวเมถุนเป็นพวกซี้เหงา ชอบอยู่ท่ามกลางเพื่อนฝูงไปเที่ยวไหนขอไปเป็นกลุ่ม มันอุ่นใจดี ใครรักกับชาวเมถุนโปรดทำใจว่า..ไม่ค่อยได้ไปกันสองคนแน่ คุณเป็นคนเปื่อง่าย ไม่ชอบอะไรจำเจ การเดินทางท่องเที่ยวของคุณต้องมีกิจกรรมให้ทำหลากหลายที่ น่าตื่นเต้นเร้าใจ มีสถานที่ซึ่งน่าสนใจ เพราะคุณชอบเรียนรู้อะไรใหม่ๆ



ราศีกรกฎ : เดินตามรอยอดีต

ชาวกรกฎเป็นคนรักครอบครัวมาก การเดินทางท่องเที่ยวจึงขาดครอบครัวที่แสนดีของคุณไม่ได้ คุณเป็นคนที่มีความหลังฝังใจกับอดีตของคุณ การเดินทางของคุณจึงมักจะกลับไปที่คุณประทับใจ คุณชอบเดินทางไปในที่ซึ่งมีประวัติศาสตร์ คุณชอบบรรยากาศสบายๆ ไปปิกนิก กินอาหารอร่อยๆ กับครอบครัวของคุณที่ริมแม่น้ำก็มีความสุขกันแล้ว



ราศีสิงห์ : ครัวเรือน

ชาวราศีสิงห์นั้นเป็นพวกหัวสูง ชอบใช้ชีวิตหรูหรา การเดินทางท่องเที่ยวก็แตกต่างกันเท่าไร คือต้องหรูหราไว้ก่อน อย่างล่องเรือสำราญหรือระดับห้าดาว ไปไหนต้องนอนโรงแรมที่ดีที่สุด แต่งตัวต้องดีที่สุดในชุดไปเที่ยวต่างประเทศที่ทันสมัย ย่านต่างๆ ที่มีร้านหรูหรา ถ้าคุณรวยพอคุณจะไม่รอช้าที่จะมีเครื่องบินส่วนตัวทันที



กันย์ : นักอนุรักษ์นิยม

ชาวกันย์เป็นพวกที่ทำอะไรต้องมีสาระ มีประโยชน์ ราศีนี้มักไม่ใส่ใจเรื่องการเดินทางท่องเที่ยวมากนัก ถ้าจะไปเที่ยวก็ต้องไปเที่ยวแบบมีประโยชน์และได้รับความรู้ใหม่ๆ กลับมาด้วย คุณจะสนใจไปเที่ยวกับชมรมดูนก ล่องกลองดูดาวชมรมอนุรักษ์ธรรมชาติ ช่วยเก็บขยะริมทะเล หรือไปตามสถานที่ที่เป็นโบราณคดี

บุคลิก



ราศีราศีตุล : เกี้ยวแบบคุณหนู

ราศีตุลเป็นพวกที่ไม่ชอบทำอะไรๆ ไม่ชอบการเดินทางที่ลำบาก ประเภทที่ต้องไปตั้งแคมป์ นกป่า ฝ่าเขา ไม่เอาด้วย ถ้าคุณจะเดินทางคุณจะวางโปรแกรมสุดหรู และสะดวกสบายที่สุด คุณชอบการเดินทางไปในที่ที่สวยงามเจริญหู เจริญตา และดูยิ่งใหญ่อลังการ สิ่งสำคัญต้องสะอาดด้วย



ราศีพิจิก : มีโลกส่วนตัว

ชาวราศีพิจิกเป็นคนที่ไม่ชอบเรื่องวุ่นวาย ค่อนข้างจะมีความเป็นส่วนตัวสูงการเดินทางท่องเที่ยว มักจะชอบไปกับคนที่สนิทและรู้ใจไม่กี่คน คุณไม่ชอบการเดินทางเป็นกลุ่มหรือเดินทางไปกับกรุ๊ปทัวร์ คุณชอบไปว่ายน้ำ นอนอาบแดดบนเกาะส่วนตัว หรือแค่ได้ไปกับคนพิเศษก็แฮปปี้



ราศีธนู : ชุบเปอร์ลุย

ถ้าพูดถึงการเดินทางท่องเที่ยวแล้วคงต้องยกอันดับหนึ่งให้ชาวราศีธนู เพราะราศีนี้เป็นนักผจญภัยตัวจริง พร้อมทั้งจะนอนกลางดินกินกลางทราย ไปไหนก็ไม่หวั่น ไปตายเอาดาบหน้า ถ้าไม่ได้เที่ยว คุณจะเฉามาก คุณชอบไปเที่ยวกับแก๊งค์ของคุณ คุณฝันถึงการเดินทางแบบผจญภัยสุดขอบฟ้า ราศีนี้สามารถเดินทางไปได้เรื่อยๆ เหมือนคนพนजर



ราศีมังกร : เกี้ยวแบบมีความรู้

ชาวมังกรเป็นคนที่ชอบคิดมาก เป็นนักวางแผน และมีชีวิตอยู่กับการสร้างฐานะให้มั่นคง แข็งแรง เรื่องการเดินทางท่องเที่ยวจึงไม่ใช่เรื่องสำคัญสำหรับคุณนัก แต่ถ้าคิดจะเดินทางท่องเที่ยว คุณก็หวังว่าคุณจะได้สุขภาพที่ดีกลับมาด้วย เช่นการขี่จักรยานวิบาก รวมทั้งความรู้ใหม่ๆ ที่คุณสามารถนำมาใช้ในชีวิตของคุณได้



ราศีกุมภ์ : นักสำรวจ

ชาวกุมภ์เป็นพวกนักคิดของอนาคต มีความเป็นตัวของตัวเองสูง มีความคิดที่แปลกกว่าชาวบ้าน สถานที่ที่คุณชอบ อาจเป็นที่ซึ่งไม่มีใครคิดจะไปคุณชอบเดินทางไปในที่แปลกใหม่ ได้รู้จักผู้คนใหม่ๆ คนต่างถิ่นวัฒนธรรมที่คุณไม่เคยสัมผัสมาก่อน ซึ่งจะเป็นการเดินทางที่สนุกมากสำหรับคุณ



ราศีมีน : ไปตามฝัน

ชาวราศีมีนเป็นพวกช่างฝัน อารมณ์อ่อนไหว โรแมนติก แต่ชอบอะไรที่แปลกใหม่ ราศีนี้มักชอบอยู่ใกล้น้ำเหมือนปลา คุณชอบเดินทางทางน้ำ เที่ยวทะเล ดำน้ำ ดูความมหัศจรรย์ใต้ทะเล หรือขึ้นดอยไปดูสายหมอก หมู่บ้านชาวเขา การเดินทางท่องเที่ยวของคุณเหมือนกับจากจากหนึ่งในภาพยนตร์ยังงั้น..

ขอขอบคุณ : ข้อมูลจาก หนังสือศาสตร์แห่งโหรา 2552 โดยสำนักพิมพ์มติชน



สวัสดิ์ท่านผู้อ่านวารสาร “นโยบายการขนส่งและจราจร” ทุกท่านครับ ก็ในช่วงเทศกาลสงกรานต์หรือปีใหม่ไทยพอดี ก็งานวารสารฯ ขอบอวยพรให้ท่านผู้อ่าน ที่จะเดินทางกลับสู่ภูมิลำเนา หรือจะไปท่องเที่ยวกับครอบครัวเดินทางโดยสวัสดิภาพนะครับ สำหรับฉบับนี้เป็นฉบับที่ 3 แล้ว ก็เหมือนเช่นเคยครับผมขอแนะนำให้รู้จักกับผู้บริหารที่ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งต่างๆ รวมทั้งข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ของ สนบ. ทุกคนที่นายกย่องชมเชย ตามสโลแกนที่ว่า “สนบ.ใครทำดี.....เขาหรือเธออยู่ที่ไหน เราจะตามไปชมเชยครับ”

สนบ.ได้ให้ความสำคัญในเรื่องของการจัดกิจกรรมที่แสดงออกถึงความรับผิดชอบต่อสังคมมาโดยตลอดตั้งแต่ปี 2549 เป็นต้นมา ซึ่งท่านรองประมัตฯ ได้นำคณะเจ้าหน้าที่ สนบ. เดินทางไปยังภูมิลำเนา...(จังหวัดหนองคาย) เพื่อนำเครื่องคอมพิวเตอร์ สื่อการเรียนการสอนต่างๆ และสื่อรณรงค์วินัยจราจร ไปมอบให้แก่โรงเรียนอนุบาลไซไฟลีย์ จังหวัดหนองคาย พร้อมทั้งเปิดศูนย์การเรียนรู้ ICT เพื่อสร้างการเรียนรู้และพัฒนาคุณภาพทางการศึกษาให้แก่เด็กนักเรียนที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกล โดยท่านรองประมัตฯ ได้ร่วมทำบุญทอดผ้าป่าการศึกษาด้านเทคโนโลยีอีกจำนวนหนึ่งให้แก่เด็กนักเรียนเพื่อใช้ในกิจกรรมของโรงเรียนต่อไป....เป็นผู้ใหญ่ใจดีทำเพื่อสังคม และรักเด็ก เพราะเด็กคืออนาคตของชาติ แถมยังมีวิสัยทัศน์กว้างไกลอีกต่างหาก เราขอชมเชยและปรบมือให้ดังๆ เลยครับ 🙌



นายประมัต สุริยะ
รอง ผอ.สนบ.

1 2 3 4 5

ทีมงานวารสารฯ และชาว สนบ. ทุกคน ขอต้อนรับท่านรองผอ.สนบ. คนใหม่ และอยากบอกทุกๆ ว่า ขอต้อนรับกลับสู่อ้อมกอดของ สนบ. เพราะท่านรองจุฬาฯ เคยปฏิบัติงานที่ สนบ. ในตำแหน่งผู้อำนวยการศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศสท.) มาก่อน ก่อนที่จะย้ายไปดำรงตำแหน่งหัวหน้ากลุ่มพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่กระทรวงคมนาคม และยังคงแต่งตั้งให้เป็นโฆษกของกระทรวงคมนาคมด้วย ซึ่งเป็นบุคคลที่มีความรู้ความสามารถอย่างยิ่ง รวมทั้งประสบการณ์ในการทำงานของท่าน ทำให้การพัฒนาด้านการขนส่งและจราจรของประเทศไทยมีความเจริญก้าวหน้ามากยิ่งขึ้น...แน่นอนครับเด็กได้ทางด่วน. ฟันธง 🙌



นายจุฬา สุขมณพ
รอง ผอ.สนบ.

1 2 3 4 5



นายจำรุณ ตั้งไพศาลกิจ
นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ

สำหรับ**ผช.จำรุณฯ** ก็เป็นผู้บริหารอีกท่านหนึ่งที่มีความรู้ความสามารถโดดเด่นมาขึ้นชมรวมทั้งมีความเชี่ยวชาญในด้านการขนส่งและจราจร มีประสบการณ์ในแวดวงคมนาคม ซึ่งได้รับการแต่งตั้งในตำแหน่ง “นักวิชาการขนส่งทรงคุณวุฒิ” และท่านมักจะนำความรู้ความเชี่ยวชาญของท่านมาถ่ายทอดให้กับน้องๆ ข้าราชการ และเจ้าหน้าที่ สนข. อยู่เสมอๆ นอกจากนี้**ผช.จำรุณฯ** ยังเป็นประธานคณะกรรมการจัดหารายได้บำรุงอารามหลวง ในการดำเนินการถวายผ้าพระกฐินพระราชทานของ สนข. ปี 2552 อีกด้วย แท้!! นอกจากนี้จะมีความสามารถในการทำงานมากขนาดนี้แล้ว ยังมีความหล่อที่คงทนและยาวนาน แถมยังใญ่ญ่อีกต่างหาก...ชาวสนข. ขอยกย่อง...ชมเชย ซึ่งเด็กรุ่นใหม่ก็นำมาเป็นแบบอย่างจริงๆ นะครับ

1 2 3 4 5



นายประสิทธิ์ รักนายค
พอ.สพป.

พวกเราชาว สนข. ก็ขอแสดงความยินดีกับ **ผอ.ประสิทธิ์ฯ** เช่นเดียวกันครับ ที่ได้รับแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งแทน“ผู้อำนวยการสำนักแผนความปลอดภัย (สพป.)” เห็นในช่วงแรกที่ได้รับการแต่งตั้ง ดู **ผอ.ประสิทธิ์ฯ** ชูๆ ลง เพราะต้องทำหน้าที่ทั้ง ผอ.กสภ. และ ผอ.สพป. ต้องเดินขึ้นเดินลง ชั้น 2 และ ชั้น 3 ของตึก สนข. วันละหลายๆ รอบ แต่ที่แน่ๆ ลูกน้องเก่าๆ กสภ. คงร้องไห้ น้ำท่วมชั้น 3 แน่นนอน เพราะคิดถึง **ผอ.ประสิทธิ์ฯ** มากๆ ครับ เพราะทำงานกันมาหลายปี ทั้งรักทั้งรู้ใจ เวลาจะย้ายไปกองอื่นก็คิดถึงครับ...แต่ถึงยังงี้ทีมงานข่าวสารฯ ต้องขอร้องเพลงให้ **ผอ.ประสิทธิ์** หนึ่งเพลงครับ เพลงนี้เลยครับ...เรียกกก...พี่...ได้มั๊ย...?!!? เพราะ**ผอ.ประสิทธิ์** มักเรียกแทนตัวเองว่า “พี่” ตลอดเลย

1 2 3 4 5



นางวีไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์
หัวหน้ากลุ่มพัฒนาระบบบริหาร

สำหรับ**พี่วีไลรัตน์ฯ** หรือที่ชาว สนข. เรียกว่า “**พี่แมว**” รับผิดชอบในเรื่องของการจัดทำผลการปฏิบัติราชการตาม คำรับรองการปฏิบัติราชการ ของ สนข. โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปลี่ยนแปลงของ สนข. ตามพระราชบัญญัติระเบียบข้าราชการพลเรือน พ.ศ. 2551 **พี่แมวฯ** ก็สามารถทำให้ สนข. เข้าสู่การเปลี่ยนแปลงดังกล่าวได้อย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ **พี่แมวฯ** ไม่ได้ทำงานแค่เฉพาะเรื่องเกี่ยวกับ กพร. เพียงอย่างเดียว แต่พี่แมวยังเคยเป็นกำลังสำคัญในการวางแผนหลักด้านการขนส่งและจราจรของ สนข. มาก่อนด้วย นอกจากนั้น พี่แมวฯ ยังเป็นผู้รอบรู้ในทุกๆ เรื่องไม่ว่าจะเป็นเรื่องการเมือง ศาสนา วงการบันเทิงฯลฯ (ทีมงานข่าวสารฯ ตั้งฉายาให้ **พี่แมว**ว่า **ซ้อเจ็ด**..ของ สนข.) และแถมยังเป็นครูที่ดีให้กับน้องๆ อีก โดยมี **น้องมด** (นางสาวปิยะนุช ราชวังเมือง) ลูกน้องสาวสวยเป็นกำลังสำคัญ ซึ่งพี่มดได้รับคัดเลือกให้เป็นข้าราชการดีเด่นประจำปี 2551 อีกด้วย ทีมงานข่าวสารฯ และชาว สนข. ต้องขอยกย่อง และชมเชยจริงๆ ครับ

1 2 3 4 5



นายนิรันดร์ เกตุแก้ว
นักวิเคราะห์นโยบาย
และแผนชำนาญการพิเศษ

สำหรับช่วงเทศกาลวันหยุดยาวของทุกๆ ปี ไม่ว่าจะเป็นช่วงปีใหม่ หรือช่วงวันสงกรานต์ รวมทั้งเทศกาลวันลอยกระทง สนข. จะมีการจัดทำแผนเตรียมการรองรับการเดินทางเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่ประชาชน โดยแกนหลักสำคัญในการจัดทำแผนดังกล่าว ก็คือ **พี่น้องวินด์ฯ** และน้องๆ เจ้าหน้าที่ สพป. ซึ่งปัจจุบัน**พี่น้องวินด์ฯ** ดำรงตำแหน่งผู้อำนวยการส่วนอำนวยความสะดวกความปลอดภัยคมนาคม และในช่วงปีใหม่ หรือช่วงสงกรานต์ของทุกๆ ปี **พี่น้องวินด์** และทีมงานต้องลงพื้นที่ตรวจสอบในเส้นทางหลักที่มีการเดินทางของประชาชน เพื่อนำข้อมูลที่ได้มาปรับปรุงในการจัดทำแผนดังกล่าวต่อไป เสียสละเพื่อประชาชนอย่างนี้ ชาว สนข. ขอชมเชยครับ

6 7 8 9 10

นี่ก็เป็นกำลังหลักสำคัญอีกคนหนึ่งของกองส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค (กสภ.) ได้แก่ **พี่ลักษณะวดี** หรือ **ดร.ตัง** ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่เป็นหัวหน้าฝ่ายประสานการจัดระบบการจราจรภาคตะวันออกเฉียงเหนือรับผิดชอบดูแลการจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจรในส่วนของ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือทั้งหมด ซึ่ง สนข. พยายามที่จะจัดทำแผนแม่บทการขนส่งและจราจรไปสู่เมืองภูมิภาคให้ครบทุกจังหวัดต่อไปในอนาคต ต้องขอขอบคุณชมเชย และก็ขอเอาใจช่วย **ดร.ตัง** นะครับที่สำคัญอย่าลืมปลาร้า 2 ไห มาฝากเด็กใต้ทางด่วนนะครับ

6 7 8 9 10

ข้าราชการ (รุ่นเก่า) แต่ยังมีไฟอยู่ ที่อยากแนะนำให้รู้จัก ได้แก่ **น้องพนิดา หรือ ชาว** สนข.เรียกว่า **“น้องปุย”** ปัจจุบันปฏิบัติหน้าที่อยู่กลุ่มวิเคราะห์แผนรวม สำนักแผนงาน (สผง.) เคยได้รับรางวัลข้าราชการดีเด่นประจำปี 2550 และแถมยังเป็นลูกน้องคนโปรดของ **พี่โป่ง**อีก เพราะกลางวันออกไปกินข้าวไกลขนาดไหนก็ยังมักล้วยและถั่วต้มมาฝากพี่โป่งเสมอ **น้องปุย**เป็นเด็กที่เรียบร้อย สดใส น่ารัก ชอบช่วยเหลือสังคม รักสิ่งแวดล้อม น้องปุยจะกังวลเกี่ยวกับเรื่องโลกร้อนมาก เวลาซื้อของอะไรก็แล้วแต่ไม่เคยของถูกก็อปเก็บจากคนขายเลย เพราะน้องปุยจะมีถุงผ้า 1 ใบพกติดตัวอยู่เสมอ แหมทำงานเก่งและรักโลก (สุดชีวิต) แบบนี้ เราขอชมเชยครับ...แปะๆๆๆๆๆๆๆๆ **“ปุย..รักษโลกค่ะ”**

6 7 8 9 10

นี่เป็นข้าราชการอีกคนหนึ่งที่ได้รับคัดเลือกให้เป็นข้าราชการดีเด่นประจำปี 2551 ของ สนข. **พี่กาญจนาฯ หรือ พี่ตุ๊ก** ปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่ศูนย์สารสนเทศการขนส่งและจราจร (ศสท.) ทำหน้าที่ธุรการในการรับส่งหนังสือ **พี่ตุ๊ก**เป็นคนอารมณ์ดี ชอบช่วยเหลือผู้อื่น และมักจะหัวเราะอยู่เสมอ และแถมยังหัวเราะได้เสียงดังอีกด้วย แต่ไม่รู้ว่าเสียงหัวเราะของ **พี่ตุ๊ก** กับเสียงหัวเราะของ **ผอ.ปุย** ใครจะเสียงดังกว่ากัน ต้องลองไปฟังดูนะครับ ทีมงานวารสารฯ ขอแสดงความยินดีด้วยครับ

6 7 8 9 10

สำหรับน้อง**น้ำอ้อย** ก็เป็นอีกคนหนึ่งที่น่ายกย่อง ชมเชย เป็นอย่างยิ่ง เพราะน้อง**น้ำอ้อย** เป็นเด็กพิเศษซึ่งพิการมาแต่กำเนิด แต่น้อง**น้ำอ้อย** ก็ไม่ท้อแท้กับโชคชะตาของตัวเอง พยายาม ทำทุกอย่างด้วยตัวเอง ปัจจุบันน้อง**น้ำอ้อย**ปฏิบัติหน้าที่อยู่ที่ศูนย์ปลอดภัย สนข. เป็นเจ้าหน้าที่ Call Center รับแจ้งเหตุต่างๆ และให้ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน ควรเาน้อง**น้ำอ้อย**เป็นตัวอย่างนะครับ ทีมงานวารสารฯ และชาว สนข.ทุกคน ขอยกย่องและชมเชยน้อง**น้ำอ้อย** จากใจจริงครับ และขอเป็นกำลังใจให้น้อง**น้ำอ้อย**ทำหน้าที่ช่วยเหลือสังคมแบบนี้ต่อไปครับ...ชาว สนข. ขอปรบมือให้ครับ

6 7 8 9 10



นางสาวลักษณวดี ธนาภิ
นักวิเคราะห์นโยบาย
และแผนชำนาญการ



นางสาวพนิดา ชัยวงศา
นักวิเคราะห์นโยบาย
และแผนชำนาญการ



นางกาญจนา กุลประเสริฐ
เจ้าหน้าที่บันทึกข้อมูลปฏิบัติการ



นางสาวน้ำอ้อย วงศ์นากุมิ
เจ้าหน้าที่ Call Center
ศูนย์ปลอดภัยคมนาคม

การคูณรณรงค์วินิยจราชร...ตอบ||เก็งค้||อึงค้กับ||เก็งสาด





ทุกนาที...

หัวใจเต้น เพื่อความสุขของผู้อื่น



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
กระทรวงคมนาคม

สงครามรถบีบี่เดินทางปลอดภัย...จากใจ สบย.