PBO
The Parliamentary Budget Office
รายงานวิชาการสำนักงบประมาณของรัฐสภา
ฉบับที่ 8/2562

แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

The Parliamentary Budget Office

แนวทางการพัฒนา
ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

เรื่อง **แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ**

จัดพิมพ์ครั้งที่ 1

ปีที่จัดพิมพ์ 2562

จำนวนหน้า 114 หน้า

จำนวนที่พิมพ์ จำนวน 70 เล่ม

จัดทำโดย สำนักงบประมาณของรัฐสภา
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10400
โทร. 0 2244 2222
โทรสาร 0 2244 2088

พิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร
ถนนประดิพัทธ์ แขวงสามเสนใน เขตพญาไท
กรุงเทพฯ 10400
โทร. 0 2244 2117
โทรสาร 0 2244 2122

คำนำ

ระบบการคมนาคมขนส่งมีความความสำคัญต่อประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ถ้าประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่ประหยัด จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศให้สูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตภายในภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลทำให้เกิดการจ้างงาน เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ นอกจากนี้ยังทำให้มีการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ เกิดการพัฒนาเมืองและทางสังคมอย่างเป็นระบบ

ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทยประสบปัญหาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก สัดส่วนการขนส่งสินค้ากว่า 90% ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลาก โดยใช้ทางร่วมกับการเดินทางของคนที่ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นหลัก ทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาอย่างยาวนาน ซึ่งหากยังไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ปัญหาดังกล่าวก็จะทวีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต

ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบให้ครอบคลุมเชื่อมต่อกันอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งจำเป็นต้องใช้งบประมาณในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจำนวนมหาศาล ดังนั้น สำนักงบประมาณของรัฐสภาที่มีภารกิจที่ต้องปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านวิชาการให้กับฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อให้การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ทำการการศึกษาผลลัพธ์จากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่ง (ทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ) ในปัจจุบัน ว่ามีความสอดคล้องและสามารถที่จะผลักดันเพื่อบรรลุเป้าหมายของแผนในระดับนโยบาย รวมไปถึงมีความสอดคล้องกับสถานการณ์และปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศทั้งในเชิงวิธีการและเชิงพื้นที่ได้มากน้อยเพียงใด เพื่อเป็นข้อเสนอแนะประกอบการพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ตรงกับปัญหาที่เกิดขึ้นจริง คุ้มค่ากับงบประมาณที่ได้ลงทุนไป และสามารถตอบสนองความต้องการที่แท้จริงของประชาชนได้ ต่อไป

วีรวัฒน์ พิลากุล
กันยายน 2562

สารบัญ

หน้า

คำนำ ..... ก

บทสรุปผู้บริหาร ..... ข

สารบัญ ..... ค

สารบัญตาราง ..... จ

สารบัญภาพ ..... ฉ

บทที่ 1 บทนำ 1

1.1 ความสำคัญของปัญหา 1

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา 2

1.3 ขอบเขตของการศึกษา 2

1.4 ระเบียบวิธีศึกษา 2

1.5 สมมติฐานการศึกษา 3

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ 3

บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม 4

2.1 สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ 4

2.2 ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง 20

2.3 แผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ 34

2.4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน 41

2.5 ผลการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาล 47

2.6 ลักษณะงบประมาณที่ดี 63

2.7 งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ 64

บทที่ 3 วิธีการศึกษา 69

3.1 วิธีดำเนินการศึกษา 69

3.2 การเก็บรวบรวมและจัดการข้อมูล 70

3.3 ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล 70

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล 70

บทที่ 4 ผลการศึกษา 71

4.1 ผลการศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ 71

4.2 ผลการศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ 82

4.3 ผลประโยชน์ของการดำเนินการของรัฐบาล 82

4.4 ความสอดคล้องระหว่างผลการดำเนินงานของรัฐบาลกับแผนในระดับนโยบาย และสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ 86

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ 5 สรุปผลการศึกษา อภิปรายผลและข้อเสนอแนะ 89
5.1 สรุปผล 89
5.2 ข้อเสนอแนะ 93

บรรณานุกรม 96

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1 สถิติขนส่งทางถนนในประเทศไทย 4
ตารางที่ 2 ค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงทั่วประเทศ พ.ศ. 2560 6
ตารางที่ 3 ค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงทั่วประเทศ พ.ศ. 2561 6
ตารางที่ 4 สถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย 10
ตารางที่ 5 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟไทย 11
ตารางที่ 6 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางแม่น้ำ แยกตามแม่น้ำต้นทางหรือปลายทาง 13
ตารางที่ 7 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งในประเทศ แยกเป็นขาเข้าขาออก 13
ตารางที่ 8 จำนวนผู้โดยสารเปรียบเทียบกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค 16
ตารางที่ 9 สถิติการขนส่งผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานหลักของไทย 17
ตารางที่ 10 แหล่งผลิตหลักของตัวแทนสินค้าเกษตรพื้นฐานและตัวแทนสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป 21
ตารางที่ 11 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) 42
ตารางที่ 12 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) 43
ตารางที่ 13 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) 45
ตารางที่ 14 เกณฑ์จัดชั้นลำน้ำในการคมนาคมขนส่ง แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก 66
ตารางที่ 15 สัดส่วนและต้นทุนการขนส่งของการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ 71
ตารางที่ 16 อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน 71
ตารางที่ 17 เกณฑ์จัดชั้นลำน้ำในการคมนาคมขนส่ง แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก 31

สารบัญภาพ

หน้า

ภาพที่ 1 โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน 9
ภาพที่ 2 ตำแหน่งท่าอากาศยานในประเทศไทย 15
ภาพที่ 3 ปริมาณ/รูปแบบ/เส้นทาง การขนส่งตัวแทนสินค้าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2556 และในอนาคต 23
ภาพที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงในปี พ.ศ. 2556 และปี พ.ศ. 2575 26
ภาพที่ 5 ข้อเสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองในการศึกษา ซึ่งมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง 28
ภาพที่ 6 ปริมาณจราจรต่อความจุ (v/c) ในอนาคต 32
ภาพที่ 7 สัดส่วนปริมาณต่อความจุ ในอนาคตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดโดยรอบ 34
ภาพที่ 8 โครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง 36
ภาพที่ 9 โครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 37
ภาพที่ 10 แสดงโครงการภายใต้แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 38
ภาพที่ 11 โครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ 39
ภาพที่ 12 โครงการภายใต้แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ 40
ภาพที่ 13 ภาพรวมแผนพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 41
ภาพที่ 14 แหล่งเงินทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2561 46
ภาพที่ 15 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และโครงการทางพิเศษ 48
ภาพที่ 16 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล 51
ภาพที่ 17 โครงการพัฒนาระบบราง 54
ภาพที่ 18 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือทั้งลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล 55
ภาพที่ 19 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 58
ภาพที่ 20 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรางในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC) 59
ภาพที่ 21 กรอบแนวคิดการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการจัดสรรงบประมาณของประเทศ 69
ภาพที่ 22 สัดส่วนประเภทรางรถไฟภายในประเทศ 75
ภาพที่ 23 การเข้าถึงสถานีรถไฟของประชาชนในแต่ละระยะทาง 76
ภาพที่ 24 สัดส่วนการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ 83

บทสรุปผู้บริหาร

เอกสารวิชาการเรื่อง **“แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ”** จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งที่ผ่านมาของภาครัฐว่ามีความสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายและสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ครอบคลุมองค์ประกอบของการการคมนาคมขนส่ง ได้แก่ **ความต้องการคมนาคมขนส่ง เส้นทางและโครงข่าย ยานพาหนะ สถานีการขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง และการกำกับแลดูแลการขนส่ง** มากน้อยเพียงใด เพื่อเป็นข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สำนักงบประมาณของรัฐสภาจึงได้ดำเนินการศึกษาทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ
2. ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง
3. แผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ
4. การจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมา
5. ผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
6. ลักษณะของงบประมาณที่ดี
7. งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

ซึ่งสามารถสรุปเนื้อหา ผลการศึกษา และข้อเสนอแนะ สำหรับการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบดังนี้

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งขั้นพื้นฐาน และการลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงได้ดำเนินการผลักดันการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกลง โดยได้ลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิ้น 3,026,408.99 ล้านบาท โดยเมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนเงินลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ พบว่ารัฐบาลได้ลงทุนในการคมนาคมขนส่งในระบบรางมากที่สุดถึงร้อยละ 74.44 ของวงเงินลงทุนทั้งหมด ในส่วนที่เหลือเป็นการลงทุนในการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 22.06 2.18 และ1.32 ตามลำดับ ซึ่งเมื่อนำมาวิเคราะห์เปรียบเทียบกับสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ และแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ มีรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

การคมนาคมขนส่งทางถนน

ประเทศไทยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมในเชิงพื้นที่ทั่วประเทศ สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกลุ่มเมืองต่าง ๆได้ จนถือได้ว่าไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) โดยในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้ายังไม่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงหลักและรองเพิ่มเติม แต่ในทางกลับกันยังคงประสบปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงมาอย่างยาวนานและยังคงมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงขึ้นในอนาคต เนื่องจากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนได้เพียงพอ ทำให้การขนส่งสินค้าและขนส่งคนยังคงใช้การคมนาคมขนส่ง

ทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีปริมาณมากเกินกว่าที่ความจุถนนที่มีอยู่จะรองรับได้ ที่ผ่านมาการจัดสรรงบประมาณพัฒนาการขนส่งทางถนน มุ่งเน้นที่การพัฒนาทางกายภาพ (การพัฒนาเส้นทาง ขยายช่องทางจราจรและโครงข่ายถนน) มากกว่าการบริหารจัดการและการพัฒนาทางสังคม (การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร การควบคุมการพัฒนาเมือง และการกำกับทางกฎหมาย) ทำให้ต้องใช้งบประมาณค่อนข่างสูงและยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ไม่เต็มประสิทธิภาพเท่าที่ควร

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 667,689.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.06 ของวงเงินทั้งหมด โดยให้ความสำคัญการขยายช่องจราจรในถนนไปในทุกภูมิภาค ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับการจราจรของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น**ความต้องการคมนาคมขนส่ง** ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่เป็นปัญหาที่สำคัญของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้ในระดับหนึ่ง สำหรับประเด็น**เส้นทางและโครงข่าย**นั้น ประเทศไทยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมในเชิงพื้นที่และสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกลุ่มเมืองต่าง ๆ จึงถือได้ว่าไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป แต่ต้องมีการปรับปรุงรักษาโครงข่ายให้อยู่ในสภาพที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากลมากขึ้น และสำหรับการพัฒนาเพิ่มเติมโครงข่ายถนนขึ้นใหม่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการบูรณาการเพื่อให้เกิดการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายราง (รถไฟ)

ในส่วนประเด็นที่รัฐบาลควรจะมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม ได้แก่ การพัฒนา**ยานพาหนะ สถานีขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และการกำกับดูแลการขนส่ง** ในระบบขนส่งสาธารณะให้มีการจัดบริการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะต้องให้ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัย สามารถเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งระบบสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพและประหยัดงบประมาณ

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนน

1. เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) การเชื่อมโยงตารางเวลาเดินทาง (Schedule Connectivity) และการเชื่อมโยงค่าโดยสาร (Fare Connectivity) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนให้สูงขึ้น

2. วางแผนควบคุมการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ เนื่องจากในปัจจุบันเกิดปัญหาการกระจุกตัวของเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ในภูมิภาค ที่ยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวที่กระจุกอยู่ในเมืองเดิมเหล่านั้นมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเมื่อปัจจัยสำคัญส่วนหนึ่งเป็นเพราะความจำเป็นต่อความต้องการความเชื่อมโยงและการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบันมีเพียงระบบโครงข่ายถนนเป็นทางเลือกหลัก ดังนั้น การแก้ปัญหาจึงต้องเริ่มที่ใช้การคมนาคมขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระจายการพัฒนาเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาค รวมถึงพื้นที่ชายแดนโดยรอบประตูการค้าหลัก ควบคู่ไปกับการวางแผนเพื่อควบคุมและชี้นำการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ

3. เข้มงวดในการกำกับ บังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการคมนาคมขนส่งทางถนน เพื่อแก้ไขปัญหาอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สูง และมีความรุนแรงในระดับวิกฤติและต่อเนื่อง เนื่องจากสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนดคิดเป็นร้อยละ 64.43 คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 12.09 และมีการหลับในร้อยละ 7.88 ซึ่งล้วนเกิดจากปัญหาด้านวินัยจราจรมากกว่าปัญหาด้านกายภาพของเส้นทาง

4. เนื่องจากปัจจุบันมีระบบโครงข่ายทางหลวงครอบคลุมทุกพื้นที่และได้มาตรฐานระดับหนึ่งแล้ว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต จึงไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้นอย่างไร้ข้อจำกัด แต่ควรมุ่งเน้นที่การแก้ไขปัญหาจราจรที่จุดสำคัญ อาทิ การแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงกลับทางรถไฟ การก่อสร้างจุดกลับรถ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่จำเป็น การปรับปรุงพื้นผิวจราจร รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน

5. ต้องมีการปรับปรุงรักษาโครงข่ายให้อยู่ในสภาพที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากลมากขึ้น และสำหรับการพัฒนาเพิ่มเติมโครงข่ายถนนขึ้นใหม่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการบูรณาการเพื่อให้เกิดการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายราง

6. เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนน อาทิ สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่ง จุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก รวมไปถึงการพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานี ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนนและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในระดับพื้นที่

7. บริหารจัดการความต้องการคมนาคมขนส่ง โดยการนำมาตรการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (TDM) มาบังคับใช้ในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่น

การคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้าเขตเมืองยังมีจำกัด ในขณะที่รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม เส้นทางส่วนใหญ่ร้อยละ 93.10 ของเส้นทางทั้งหมดเป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดในการเดินรถ รถจักรรถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย ระบบการคมนาคมทางรางยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ ปัญหาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ การเชื่อมโยงสถานียังไม่สะดวก ทำให้การขนส่งคนและสินค้าในระบบรางยังอยู่ในวงจำกัด เป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่รัฐบาลมุ่งหวังให้ระบบรางเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ ในส่วนของสถานีรถไฟมีระยะห่างของสถานีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟ แต่การเชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง และสถานีขอระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นยังคงมีไม่เพียงพอ

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 2,252,723.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 74.44 ของวงเงินทั้งหมด เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของวงเงินลงทุนถือว่าสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายที่

มุ่งหวังให้ประเทศปรับเปลี่ยนจากการคมนาคมขนส่งทางถนนไปใช้การคมนาคมขนส่งประเภทอื่นให้มากขึ้น โดยกำหนดให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นหลักในการขนส่งสินค้าและประชาชน

จากวงเงินลงทุนดังกล่าว รัฐบาลได้มุ่งเน้นที่จะพัฒนาระบบรถไฟเป็นระบบรางคู่ในเส้นทางไปยังภูมิภาคในทุกภูมิภาค ซึ่งมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น **ยานพาหนะ**และ**เส้นทางและโครงข่าย** ที่ในปัจจุบันทางรถไฟในประเทศส่วนใหญ่ยังเป็นระบบรางเดี่ยวและสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อย เป็นสาเหตุให้ใช้เวลาในการคมนาคมขนส่งค่อนข้างมาก ส่งผลให้มีปริมาณความต้องการในการขนส่งคนและสินค้ายังมีจำกัด นอกจากนั้นเป็นการใช้งบประมาณเพื่อก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดศูนย์กลางของภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้ระบบรางเข้ามามีบทบาทต่อการคมนาคมขนส่งมากขึ้นในอนาคต

ในส่วนของประเด็น **การกำกับแลดูแลการขนส่ง**นั้น ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานและกำกับดูแลเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

อีกประเด็นที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญ คือ จะต้อง**ส่งเสริมผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง**ในการอำนวยความสะดวกเพื่อลดทุนทุนการขนส่งทางราง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้นไม่สามารถไปสู่จุดหมายโดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ และอุปกรณ์ยกขน เป็นสาเหตุให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพื่อ เข้า-ออก ระบบ ซึ่งอาจจะไม่คุ้มค้าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนน จึงมีความจำเป็นต้องสร้างลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเติม จากปัจจุบันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอยู่ 4 แห่ง ที่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดนราชสีมา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง

1. พัฒนาความเชื่อมโยงของเมืองควรได้รับการพิจารณาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” เพิ่มเติม ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพ ความคล่องตัว ลดต้นทุนและประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งระบบราง (รถไฟ) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก หรือระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร หรือการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าสำคัญ โดยแนวเส้นทางการขนส่งระบบราง (รถไฟ) ที่เสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองในการศึกษา ซึ่งมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง (Alignment Design) ได้แก่

1) กรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-เชียงใหม่-เชียงราย (เชียงของ)
2) กรุงเทพมหานคร-จังหวัดนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
3) นครราชสีมา-อุบลราชธานี
4) กรุงเทพมหานคร-ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์)
5) กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี (พัทยา)-ระยอง
6) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก
7) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ)

2. ประเทศไทยมุ่งหวังให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นรูปแบบหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ แต่ในปัจจุบันมีประชาชนที่เข้าถึงรัศมีการให้บริการของสถานีรถไฟยังน้อยกว่าสถานีรถโดยสารประจำทางเมื่อ

เปรียบเทียบในรัศมีที่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟ ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนน การกำหนดเส้นทาง และที่ตั้งของสถานีรถไฟ

3. เร่งพัฒนารถไฟทางคู่ที่ยังล่าช้ากว่าแผนทั้งในส่วนของขั้นตอนก่อนการอนุมัติดำเนินการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง

4. จัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า

5. ส่งเสริมพัฒนาการเปลี่ยนระบบการขนส่งสินค้าออกจากระบบราง ซึ่งจะส่งผลในการลดต้นทุนการขนส่งทางรางของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้ระบบคมนาคมทางรางในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนที่ต่ำที่สุด แต่ปัจจุบันยังคงมีปริมาณการคมนาคมขนส่งน้อย เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเส้นทางการขนส่งและการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากปัญหาด้านความรวดเร็วในการขนส่งแล้ว ยังมีปัญหาด้านกายภาพของเส้นทางขนส่ง เช่น ปัญหาร่องน้ำในด้านความลึก ความกว้าง ความโค้ง ปัญหาความสูงของสะพาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาด้านสภาพอากาศ ด้านปัญหาการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า (hinterland) การขาดโครงข่ายเชื่อมหลังท่าที่ดีจะทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ดึงดูดผู้ใช้บริการ เนื่องจากต้องเพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง เช่น ค่ายกขนตู้สินค้าทับซ้อน (double handling cost) ในการขนถ่ายระหว่างรูปแบบขนส่ง (transshipment) เช่น ระหว่างเรือขนส่งสินค้าในประเทศกับเรือระหว่างประเทศ และระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับรถไฟหรือรถบรรทุก

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 39,975.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.32 ของวงเงินทั้งหมด เพื่อดำเนินการพัฒนาเทียบเรือชายฝั่งแหลมฉบัง ท่าเรือเชื่อมชายฝั่งภาคตะวันออก-ตะวันตก ก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่างบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าหลัก การขุดลอกร่องน้ำและการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ซึ่งยังไม่เพียงพอกับปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด เกิดการจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ

สำหรับการคมนาคมขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศนั้น จากการศึกษาพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ค่อนข้างน้อย เนื่องจากอุปสรรคทางกายภาพของลำน้ำ และสิ่งก่อสร้างที่สร้างขึ้น อาทิ สะพาน ประตูน้ำ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนด้านนโยบายด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่มุ่งเน้นให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง รัฐบาลจึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงกายภาพของลำน้ำ ท่าเรือ และการเชื่อมต่อกับการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นให้สมบูรณ์มากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

1. ปรับปรุงกายภาพของลำน้ำในประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางน้ำที่ต้นทุนต่ำ

2. พิจารณาที่ตั้งท่าเรือชายฝั่งให้เหมาะสม รวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่แนวหลัง นำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

3. พัฒนาการคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อท่าเรือ พิจารณาการตั้งนิคมอุตสาหกรรมให้สอดคล้องและสนับสนุนกันในเชิงพื้นที่กับท่าเรือ

4. เร่งพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำให้เพียงพอกับความต้องการในอนาคต

5. ในปัจจุบันท่าเรือขนส่งสินค้าที่มีอยู่มีพื้นที่ไม่สอดคล้องกับอุปสงค์ ควรดำเนินการเร่งขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้าท่าเรือที่มีปริมาณเข้า-ออก สินค้า เต็มความจุ และควรมีมาตรการจูงใจเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าในท่าเรือที่มีอุปสงค์ต่ำกว่าความสามารถในการรองรับสินค้า เพื่อให้งบประมาณที่ลงทุนไปเป็นไปถูกใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้ประสบปัญหาความคับคั่งและล่าช้าจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ในขณะที่ท่าอากาศยานขนาดกลาง-เล็กยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศและการบินไม่เพียงพอ ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างสาขาการขนส่ง ๆ หรือระหว่างท่าอากาศยาน ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ขาดการบูรณาการทั้งในส่วนยุทธศาสตร์และการดำเนินการของหน่วยงาน ทำให้การพัฒนาไม่ครบวงจร ล่าช้า ซ้ำซ้อน ไม่ต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาด้านต่าง ๆ ขาดกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อดึงดูดความสนใจผู้ใช้บริการ ทำให้มีผู้ใช้บริการน้อยมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอนต่าง ๆ ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล เพิ่มขั้นตอน เป็นอุปสรรค เกิดความไม่สะดวก ล่าช้า สร้างภาระและเพิ่มต้นทุนให้กับธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการบิน

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 66,021.11 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.18 ของวงเงินทั้งหมด ดำเนินการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารด้วยการ และศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค 7 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานขอนแก่น และก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ คือ ท่าอากาศยานเบตง ซึ่งมีความสอดคล้องกับ สถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศในประเด็นการพัฒนา**ยานพาหนะเส้นทางและโครงข่าย** และ**สถานีขนส่ง** ที่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนนเนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต

อุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี กระบี่ และขอนแก่น เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานที่กำลังจะประสบปัญหาแออัดตามมาในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ อีกทั้งยังมีท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค พบว่า มีท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากว่าและใกล้เคียงกับความจุของท่าอากาศยาน จำนวน 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และท่าอากาศยานตรัง

ข้อเสนอแนะในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

1. พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารเต็มความจุเพิ่มเติมจากที่รัฐบาลได้ดำเนินการไปแล้ว เช่น ท่าอากาศยานอุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี ตรัง และนครศรีธรรมราช

2. เร่งจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย กำหนดเป้าหมายจากการกำหนดนโยบายให้ชัดเจน มีการติดตามและประเมินผลนโยบายที่สำคัญ

3. พัฒนาความสามารถในการเข้าถึงท่าอากาศยานของประชาชน กำหนดมาตรการจูงใจในการขนส่งในท่าอากาศยานที่ยังมีผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และสายการบิน ที่ต่ำกว่าความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน

กล่าวโดยสรุปคือนโยบายและการจัดสรรงบประมาณเพื่อลงทุนด้านคมนาคมขนส่งจะต้องมุ่งเน้นในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่อลดปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนน ให้เปลี่ยนไปใช้การคมนาคมขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า ไม่ว่าจะเป็น ราง น้ำ และอากาศ ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลได้เร่งพัฒนาทางกายภาพ เช่น การพัฒนาเส้นทางและโครงข่าย สถานีการขนส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบ ซึ่งจะช่วยแก้ไข บรรเทาปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่การจะแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องมีการใช้วิธีบริหารจัดการความต้องการการคมนาคมขนส่ง การกำกับแลดูแลการขนส่ง การสนับสนุนผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบ รวมไปถึงการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทที่ 1 บทนำ

1.1 ความสำคัญของปัญหา

ระบบการคมนาคมขนส่งมีความความสำคัญต่อประเทศ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ถ้าประเทศมีระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความน่าเชื่อถือ และมีต้นทุนที่ประหยัด จะมีส่วนสำคัญในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางธุรกิจของประเทศให้สูงขึ้น สามารถเชื่อมโยงฐานการผลิตภายในภูมิภาคได้โดยสะดวก ส่งผลทำให้เกิดการจ้างงาน เป็นแรงขับเคลื่อนที่สำคัญต่อการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในประเทศ นอกจากนี้ยังทำให้มีการเดินทางเชื่อมโยงกันระหว่างพื้นที่ เกิดการพัฒนาเมืองและทางสังคมอย่างเป็นระบบ

ปัจจุบันระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ทั้งในส่วนของการขนส่งสินค้าและการขนส่งคนยังประสบปัญหาไม่สามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ สะท้อนปัญหาได้จากข้อมูลการจัดอันดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวมและโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละรูปแบบ ไม่ว่าจะเป็น ทางถนน รถไฟ ท่าเรือ และสนามบิน ของประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศเพื่อนบ้านอย่างประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซียในทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก สัดส่วนการขนส่งสินค้ากว่า 90% ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลากซึ่งใช้ทางร่วมกับการเดินทางของคนที่ส่วนใหญ่ยังคงใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ทำให้ปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนนมีมากกว่าความจุของถนนที่สามารถรองรับได้ ส่งผลให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดต่อเนื่องมาอย่างยาวนาน ซึ่งหากยังไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ และการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ปัญหาดังกล่าวก็จะทวีความรุนแรงมากขึ้นในอนาคต

จากการศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ อาทิ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์คมนาคม พ.ศ. 2560-2564 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 พบว่า ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำกว่า รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางภูมิภาคทั่วประเทศ มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งทุกรูปแบบ โดยให้ระบบรถไฟเป็นโครงข่ายหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ

จากสถานการณ์ ปัญหา และนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศที่กล่าวมาข้างต้น รัฐบาลจึงจำเป็นที่จะต้องมีการลงทุนพัฒนาและเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบ ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน (Action plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยนับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 มีวงเงินลงทุนสูงถึง 3,026,408.99 ล้านบาท จำแนกเป็นลงทุนในการคมนาคมขนส่งระบบรางมากที่สุดถึงร้อยละ 74.44 ของวงเงินลงทุนทั้งหมด ส่วนที่เหลือเป็นการลงทุนในการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 22.06 2.18 และ1.32 ตามลำดับ

การลงทุนเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศมีความจำเป็นต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง ดังนั้นจึงต้องพิจารณาหลายมิติประกอบการจัดสรรงบประมาณให้เกิดประสิทธิภาพคุ้มค่ากับงบประมาณที่ลงทุนไป ดังนั้น สำนักงบประมาณของรัฐสภา ซึ่งมีภารกิจที่ต้องปฏิบัติหน้าที่สนับสนุนการดำเนินงานด้านวิชาการให้กับฝ่ายนิติบัญญัติ เพื่อให้การพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปีเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้จัดทำเอกสารวิชาการเรื่อง **“แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ”** เพื่อศึกษา วิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของภาครัฐที่ผ่านมา ว่ามีความสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายและสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศมากน้อยเพียงใด โดยทำการศึกษาองค์ประกอบของการการคมนาคมขนส่งครอบคลุมประเด็นต่าง ๆ ได้แก่ 1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง 2) เส้นทางและโครงข่าย 3) ยานพาหนะ 4) สถานีการขนส่ง 5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง และ6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง เพื่อเป็นข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1.2.1 เพื่อศึกษาสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ

1.2.2 เพื่อศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

1.2.3 เพื่อศึกษาผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

1.2.4 เพื่อวิเคราะห์ เปรียบเทียบ ความสอดคล้องระหว่างผลลัพธ์ที่เกิดจากการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศกับสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบและแผนระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

1.3 ขอบเขตของการศึกษา

1.3.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

1.3.1.1 ศึกษาสถานการณ์และปัญหา ความต้องการ ด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ในพื้นที่ทั่วประเทศ

1.3.1.2 ศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

1.3.1.3 ศึกษาผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2558-2561 ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ และการคมนาคมขนส่งทางอากาศ ในพื้นที่ทั่วประเทศ

1.3.2 ขอบเขตด้านเวลา

ตุลาคม 2561 – สิงหาคม 2562

1.4 ระเบียบวิธีศึกษา

รายงานวิชาการเรื่อง **“แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ”** เป็นการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การศึกษาข้อมูลทั้งรูปแบบทุติยภูมิโดยใช้วิธีเก็บรวบรวมเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้า รวบรวมข้อมูลจากเอกสาร วารสาร บทความ อินเตอร์เน็ต กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง

1.5 สมมติฐานการศึกษา

ผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศมีความสอดคล้องกับสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศและแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

สำนักงบประมาณของรัฐสภาจะมีเอกสารวิชาการเกี่ยวกับงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อสนับสนุนการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สมาชิกรัฐสภา รวมไปถึงเป็นข้อมูลด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศให้กับบุคลากรในวงงานรัฐสภาและประชาชนทั่วไปที่สนใจ

บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม

เอกสารวิชาการเรื่อง “**แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ**” เป็นการศึกษาวิเคราะห์ ผลลัพธ์ที่เกิดจากการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ว่ามีความสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงสถานการณ์ ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง และสภาพปัญหาที่เกิดขึ้นมากน้อยเพียงใด ผู้ศึกษาจึงได้ดำเนินการศึกษาทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในหัวข้อ ดังนี้

1. สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบของประเทศ
2. ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง
3. แผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ
4. การจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมา
5. ผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
6. ลักษณะของงบประมาณที่ดี
7. งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

2.1 สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ

2.1.1 การคมนาคมขนส่งทางถนน

ปัจจุบันประเทศไทยมีถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวง 66,871 กิโลเมตร โดยเป็นทางหลวงขนาด 4 ช่องจราจร ระยะประมาณ 16,697 กิโลเมตร และทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ระยะทาง 146 กิโลเมตร ถนนภายใต้ความรับผิดชอบของกรมทางหลวงชนบท 49,080 กิโลเมตร ถนนภายใต้ความรับผิดชอบของการทางพิเศษแห่งประเทศไทย 207.9 กิโลเมตร ถนนภายใต้ความรับผิดชอบขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและหน่วยงานอื่น 101,846 กิโลเมตร

กระทรวงคมนาคมได้มีการเก็บสถิติการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารโดยพบว่า ในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนจำนวน 484,884 ล้านตัน-กิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 81 ของปริมาณการขนส่งสินค้ารวม และจัดเป็นรูปแบบที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุด จึงถือว่าการขนส่งทางถนนนั้นมีความสำคัญต่อเศรษฐกิจไทยเป็นอย่างมาก ทั้งนี้เป็นเพราะโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางถนนเป็นรูปแบบที่มีการพัฒนาให้ครอบคลุมทุกพื้นที่มากที่สุด ขณะที่การพัฒนาการขนส่งทางรางและน้ำภายในประเทศยังอยู่ในระดับที่ต่ำกว่า สำหรับการขนส่งผู้โดยสารนั้นมีการเก็บข้อมูลเฉพาะผู้โดยสารในระบบโดยสาร ขสมก. และบขส. เท่านั้น ซึ่งเห็นได้ชัดว่ากรณีของรถ บขส. มีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ เพราะการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำและการที่ประชาชนมีรถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น

ตารางที่ 1 สถิติขนส่งทางถนนในประเทศไทย

ปี	2555	2556	2557	2558	2559
การขนส่งสินค้า (ล้านตัน-กม.)	458,781	458,828	465,020	382,358	484,884
รถโดยสาร ขสมก. (พันคน)	355,134	341,540	315,362	324,747	317,278
รถโดยสาร บขส. (พันคน)	10,112	9,599	8,620	7,781	7,286

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของคน พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 การเดินทางของคนทางถนนใช้เส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ โดยใช้ทางหลวงหลักหมายเลข 1,2,3 และ4 แล้วจึงกระจายสู่ทางสายรอง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ส่วนในปี พ.ศ. 2570 และพ.ศ. 2575 นั้น การเดินทางของคนทางถนนมีแนวโน้มหนาแน่นมากขึ้นจนถึงระดับมากกว่า 2 แสนคน-เที่ยว/วัน เป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดของทางหลวงสายหลัก โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่เขตอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เส้นทางสายหลักที่เชื่อมไปยังประตูการค้าที่สำคัญ อาทิ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ฯลฯ รวมถึงเส้นทางสายหลักที่มุ่งหน้าไปยังเมืองหลักภูมิภาคต่าง ๆ ที่มีความหนาแน่นของประมาณจราจรเกินกว่าร้อยละ 90 ในช่วงชั่วโมงเร่งด่วนและช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง

สภาพการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีแนวโน้มการจดทะเบียนรถใหม่เพิ่มขึ้นทุกปี ขณะที่การเพิ่มพื้นที่โครงข่ายถนนไม่ได้ทันต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ อีกทั้งโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน จะเห็นได้จากสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณร้อยละ 32.82 เท่านั้น

จากผลการศึกษาของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) เมื่อปี พ.ศ. 2555 พบว่าความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ที่ 39.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีแนวโน้มจะลดลงเหลือ 33.9 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2565 ในขณะที่ทางหลวงสายหลักของประเทศก็ประสบปัญหาการจราจรติดขัดเช่นกัน โดยมีความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางบนโครงข่ายทางหลวงทั่วประเทศ 77.5 กิโลเมตร/ชั่วโมง ในปี พ.ศ. 2553 และมีแนวโน้มลดลงเหลือ 74.5 กิโลเมตร/ชั่วโมง. ในปี พ.ศ. 2565

โดยทางหลวงสายหลักที่มีแนวโน้มติดขัดมาก ได้แก่ ถนนกาญจนาภิเษกด้านตะวันออก ทางหลวงหมายเลข 32 (ช่วงบางประอิน-อ่างทอง) และทางหลวงหมายเลข 2 (ถนนมิตรภาพ) ซึ่งเป็นถนนสายหลักที่รองรับการเดินทางเข้าและออกจากกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ที่มุ่งสู่ภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีความหนาแน่นของปริมาณจราจรเกือบเต็มขีดความสามารถในการรองรับของถนน โดยเฉพาะช่วงเทศกาลที่มีวันหยุดยาวต่อเนื่อง นอกจากนั้น ยังพบปัญหาความแออัดของทางหลวงสายหลักที่เชื่อมเข้าด่านพรมแดนที่สำคัญของประเทศ อาทิ ทางหลวงหมายเลข 2 ทางเข้าด่านพรมแดนหนองคาย และทางหลวงหมายเลข 4 ทางเข้าด่านสะเดา

จากข้อมูลของกรมทางหลวง พบว่า ในปี พ.ศ. 2560 มีบริเวณเส้นทางถนนที่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัดสูงกว่า 0.80 จำนวน 33 แห่ง โดยอยู่ในพื้นที่ภาคกลางได้แก่ ปทุมธานี นนทบุรี สมุทรปราการ พระนครศรีอยุธยา นครปฐม เส้นทางสู่ภาคตะวันออก ได้แก่ ปราจีนบุรี ชลบุรี ระยอง เส้นทางสู่ภาคใต้ ได้แก่ สมุทรสงคราม สมุทรสาคร ภูเก็ต ตรัง สตูล รวมไปถึงภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ได้แก่ เชียงใหม่ ขอนแก่น ตามลำดับ

ตารางที่ 2 ค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงทั่วประเทศ พ.ศ. 2560

ระดับการบริการ	ค่าดัชนีการจราจรติดขัด	จำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน							
		2 ช่องจราจร		4 ช่องจราจร		มากกว่า4 ช่องจราจร		รวม	
		จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)
A	0.00-0.60	1,742	35,287.648	412	8,638.647	160	3,068.305	2,314	46,994.600
B	0.61-0.70	16	318.663	-	-	7	89.760	23	408.423
C	0.71-0.80	12	193.124	5	80.885	5	77.857	22	351.866
D	0.81-0.90	8	136.551	2	15.145	2	17.337	12	169.003
E	0.91-1.00	1	29.449	-	-	1	26.267	2	55.716
F	มากกว่า 1	15	194.157	3	34.192	1	24.110	19	252.459
รวมระยะทางทั้งหมด (กม.)		**1,794**	**36,159.592**	**422**	**8,768.869**	**176**	**3,303.636**	**2,392**	**48,232.097**

ที่มา : รายงานปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 2560

ในปี พ.ศ. 2561 บริเวณเส้นทางถนนที่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัดสูงกว่า 0.80 เพิ่มขึ้นเป็น 316 แห่ง ประกอบด้วย **ภาคกลาง** กรุงเทพมหานคร นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ปทุมธานี สมุทรสาคร สระบุรี ราชบุรี นนทบุรี สมุทรสงคราม กาญจนบุรี อ่างทอง ลพบุรี นครนายก เพชรบุรี สมุทรปราการ กำแพงเพชร **ภาคตะวันออก** ฉะเชิงเทรา ชลบุรี สระแก้ว ปราจีนบุรี ระยอง จันทบุรี **ภาคใต้** ตรัง ประจวบคีรีขันธ์ สุราษฎร์ธานี พัทลุง สงขลา ภูเก็ต ตรัง นครศรีธรรมราช ยะลา พังงา สตูล **ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ** ขอนแก่น นครพนม กาฬสินธุ์ นครราชสีมา หนองบัวลำภู อุบลราชธานี มหาสารคาม ศรีษะเกษ ชัยภูมิ มุกดาหาร ร้อยเอ็ด อุดรธานี สุรินทร์ บุรีรัมย์ บึงกาฬ **ภาคเหนือ** เชียงใหม่ ลำปาง ลำพูน สุโขทัย เชียงราย อุตรดิตถ์ เพชรบูรณ์

ตารางที่ 3 ค่าดัชนีการจราจรติดขัดบนทางหลวงทั่วประเทศ พ.ศ. 2561

ระดับการบริการ	ค่าดัชนีการจราจรติดขัด	จำนวนช่องจราจรในปัจจุบัน							
		2 ช่องจราจร		4 ช่องจราจร		มากกว่า4 ช่องจราจร		รวม	
		จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)	จำนวน (แห่ง)	ระยะทาง (กม.)
A	0.00-0.60	1,032	23,531.682	451	10,885.141	127	2,488.568	1,610	36,905.391
B	0.61-0.70	57	1,466.531	20	418.814	11	237.302	88	2,122.647
C	0.71-0.80	53	1,463.974	13	253.050	6	75.808	72	1,792.832
D	0.81-0.90	43	951.694	13	326.524	7	85.497	63	1,363.715
E	0.91-1.00	31	796.570	7	191.119	6	95.035	44	1,082.724
F	มากกว่า 1	147	3,114.160	31	470.892	31	492.424	209	4,077.476
รวมระยะทางทั้งหมด (กม.)		**1,363**	**31,324**	**535**	**12,545.540**	**188**	**3,474.634**	**2,086**	**47,344.785**

ที่มา : รายงานปริมาณการเดินทางบนทางหลวง 2561

เมื่อพิจารณารายละเอียดข้อมูล พบว่า การขยายตัวของเขตเมือง ย่านชุมชน และแหล่งท่องเที่ยว เป็นปัจจัยสำคัญที่มีต่อความสัมพันธ์ค่าดัชนีการติดขัดและค่าความหนาแน่นการจราจร โดยเฉพาะจังหวัดต่าง ๆ ในเขตปริมณฑลและแหล่งท่องเที่ยว

นอกจากนี้ อุบัติเหตุทางถนนก็นับเป็นปัญหาที่เกิดขึ้นอย่างรุนแรงและต่อเนื่อง โดยเมื่อศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน พบว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินกำหนด ดังนั้น การแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สำคัญที่สุดคือการควบคุม กำกับการคมนาคมทางถนน สำหรับสถิติการเกิดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดรถไฟกับถนนมีแนวโน้มสูงขึ้น โดยในปี พ.ศ. 2556-2557 มีจำนวนการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นจาก 117 ครั้ง เป็น 127 ครั้ง และมีจำนวนผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้นจาก 29 ราย เป็น 31 ราย ซึ่งมีสาเหตุการเกิดอุบัติตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ใช้ทางข้ามรถไฟประมาทหรือมีทัศนวิสัยและ สภาพแวดล้อมไม่ดี รวมไปถึงความบกพร่องของอุปกรณ์ความปลอดภัย

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2560 มีจำนวน 85,949 ครั้ง เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 1.65 ผู้เสียชีวิต 8,746 ราย เพิ่มขึ้นจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 4.01 ผู้บาดเจ็บ 3,785 คน ลดลงจาก พ.ศ. 2559 ร้อยละ 62.78 โดยลักษณะบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นทางตรงร้อยละ 74.13 โดยสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนดคิดเป็นร้อยละ 64.43 คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 12.09 และมีการหลับในร้อยละ 7.88

ปีงบประมาณ พ.ศ. 2562 กรมทางหลวงดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานข้ามจุดตัดทางรถไฟ จำนวน 15 แห่ง งบประมาณจำนวน 992,915,300 บาท ทั้งนี้กรมทางหลวงจะต้องเร่งดำเนินการให้ครบ 83 แห่ง เพื่อลดปัญหาการจราจรและลดอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางหลวงกับทางรถไฟ อีกทั้งยังเป็นการเพิ่มความสะดวกในการคมนาคมทั้งทางถนนและทางรถไฟ ซึ่งเป็นการลดต้นทุนค่าขนส่งสินค้าจากการลดระยะเวลาล่าช้าจากปัญหาจุดตัดทางรถไฟ

ทั้งนี้ จากการศึกษาข้อมูลการคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งได้ ดังนี้

1) ปัญหาการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังใช้รถยนต์ส่วนบุคคลและมีแนวโน้มจะมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุก ๆปี ขณะที่การเพิ่มพื้นที่โครงข่ายถนนไม่ได้ทันต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง ระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนได้เพียงพอ

2) ที่ผ่านมานโยบายการพัฒนาการขนส่งทางถนน มุ่งเน้นที่การพัฒนาทางกายภาพ (การพัฒนาเส้นทางและโครงข่ายถนน) มากกว่าการบริหารจัดการและการพัฒนาทางสังคม (การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร และการเคารพกฎหมาย) ทำให้ต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง อีกทั้งนโยบายที่ขาดการบูรณาการทั้งภายในและระหว่างรูปแบบการขนส่งอย่าเป็นรูปธรรมในทางปฏิบัติ รวมไปถึงความไม่ต่อเนื่องของนโยบายในการบริหารประเทศและกำหนดทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจ ส่งผลต่อแนวทางการพัฒนาระบบขนส่ง

3) การขยายตัวของชุมชนที่ไร้ทิศทาง ขาดการควบคุมอย่างเหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญให้ลักษณะและพฤติกรรมการใช้งานของผู้ใช้ทางเปลี่ยนแปลงไปจากที่เคยมีการออกแบบถนนไว้ ก่อให้เกิดปัญหา

ต่าง ๆ ที่ตามมา อาทิ ปัญหาอุบัติเหตุ การจราจรติดขัด การแบ่งแยกชุมชนการจราจรผสมระหว่างยานพาหนะขนาดเล็กและใหญ่ ความเร็วต่ำและความเร็วสูงเป็นต้น

4) งบประมาณในการบำรุงรักษาโครงข่ายทางหลวงที่ไม่มีการเรียกเก็บค่าใช้ทาง ซึ่งมีอยู่กว่าหนึ่งแสนกิโลเมตรในปัจจุบัน เป็นภาระด้านงบประมาณของประเทศเป็นอย่างสูง อีกทั้งยังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน อาทิ สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่งและจุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก

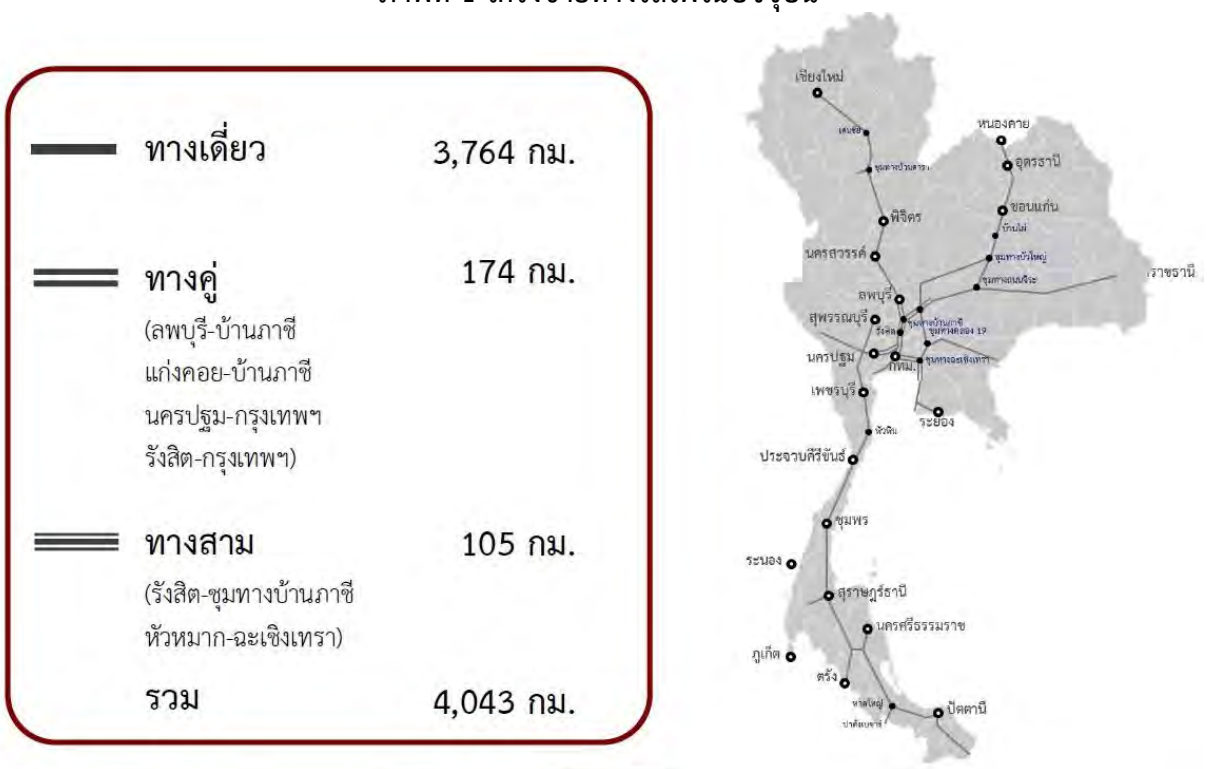
5) สำหรับการบริการขนส่งสาธารณะยังมีปัญหาการขาดทุนสะสมของ ขสมก. ปัญหาในเรื่องคุณภาพการให้บริการ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ให้บริการประเภท Par transit การแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรง ทั้งในการขนส่งทางถนนด้วยกัน และการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจของผู้ประกอบการ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังไม่ได้มีการออกแบบหรือปรับปรุงให้รองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเพียงพอ

6) หน่วยงานกลางในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยถือได้ว่าอยู่ในระดับวิกฤต และส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างรุนแรง ทั้งในทางตรงและทางอ้อม ปัญหาด้านพฤติกรรมและวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของคนไทย ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่าง ๆ จำนวนมาก การบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องจริงจัง กฎหมายไม่ทันสมัย ไม่ยืดหยุ่น

2.1.2 การคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วยทางเดี่ยว 3,764 กิโลเมตร ทางคู่ 174 กิโลเมตร และทางสาม 105 กิโลเมตร เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลีก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ที่ขาดการซ่อมบำรุง นอกจากนี้ ยังมีทางลักผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศจำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งจำนวน 2,200 จุด จึงทำให้ทางขนส่งทางรางยังคงไม่สามารถทำความเร็วได้มากนัก โดยขบวนรถโดยสารมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถสินค้ามีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ภาพที่ 1 โครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

นอกจากนั้น ยังมีโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ที่เปิดบริการแล้ว 108 กิโลเมตร ได้แก่

- สายสีเขียวเข้ม หมอชิต-แบริ่ง ระยะทาง 22.25 กิโลเมตร
- สายสีเขียวอ่อน สนามกีฬาฯ-บางหว้า ระยะทาง 14.2 กิโลเมตร
- สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- สายสีม่วง บางใหญ่-เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร
- รถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร

จากสถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมกันมากกว่ารถโดยสาร ขสมก. แม้ว่าข้อมูลรถโดยสารยังขาดกลุ่มรถร่วม รถตู้โดยสารและรถขนาดเล็กจำนวนมาก แต่ก็เห็นได้ชัดว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตเมืองนั้นมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และมีแนวโน้มขยายตัวตามการเปิดเส้นทางและสถานีใหม่ ๆ ขณะที่ระบบรถโดยสารมีแนวโน้มผู้โดยสารลดลง

ตารางที่ 4 สถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย (หน่วย:พันคน)

ปี	2555	2556	2557	2558	2559
รถโดยสาร ขสมก.	355,134	341,540	315,362	324,747	317,278
รถไฟฟ้าใต้ดิน	80,602	84,680	92,421	95,019	103,248
รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์	14,932	15,613	17,064	19,307	21,170
รถไฟฟ้าบีทีเอส	194,113	208,765	219,422	229,854	237,047
รถโดยสาร บขส.	10,112	9,599	8,620	7,781	7,286
รถไฟ	41,761	37,343	36,425	35,127	30,552
ทางน้ำ	110,636	108,992	102,810	104,101	115,282
ทางอากาศ	16,566	19,412	25,748	31,376	35,238

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในส่วนของการขนส่งสินค้าภายในเมืองผ่านระบบรางยังมีอยู่ในวงจำกัด เนื่องจากการขนส่งทางรางไม่สามารถไปสู่จุดหมายได้โดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ยกขน เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้าออกระบบ ไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน ที่พบบริการขนส่งสินค้ามีเฉพาะการรับส่งเอกสารและพัสดุขนาดเล็กด่วนที่มีผู้รับสินค้าในแต่ละสถานีขนส่งมวลชนให้บริการเท่านั้น

สำหรับการขนส่งระหว่างเมือง พบว่า สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟมี 3 กลุ่มหลัก คือ

1) สินค้าเทกอง (Bulk Good) ซึ่งประกอบไปด้วย สินค้าเทกองแห้ง (ถ่านหิน หิน ทราย ปูนซีเมนต์ แร่ น้ำตาล ธัญพืช เศษไม้ ฯลฯ) และสินค้าเหลว (สารเคมี น้ำมันปิโตรเลียม) ซึ่งเป็นสินค้าที่พบมากที่สุด

2) สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ เป็นสินค้าที่ขนทางรถไฟ โดยมีวัตถุประสงค์หลักเพื่อไปส่งท่าเรือหรือไปรับจากท่าเรืออีกชั้นหนึ่ง ซึ่งเรียกว่าการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport)

3) สินค้าอื่น ๆ เช่น สินค้าทั่วไป รถยนต์ พัสดุภัณฑ์ สินค้าเบ็ดเตล็ด ฯลฯ โดยสินค้าที่ขนส่งทางรางนั้นมีความแตกต่างกันไปตามประเภทอุตสาหกรรมในแต่ละประเทศ

จากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่า สินค้าที่ขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าเบ็ดเตล็ด ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 70-75 ของปริมาณการขนส่งทางรางทั้งหมด รองลงมาคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และซีเมนต์ ในส่วนของปริมาณสินค้านั้นมีแนวโน้มคงที่ เนื่องจากข้อจำกัดด้านความจุของโครงข่ายรถไฟไทย

ตารางที่ 5 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟไทย (หน่วย:พันตัน)

ประเภทสินค้า	2555	2556	2557	2558	2559
สินค้าเบ็ดเตล็ด	6,861	7,527	7,746	7,578	7,669
ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม	2,541	2,719	2,208	2,536	2,513
ซีเมนต์	903	1,099	662	755	1,306
เครื่องใช้ในครัวเรือน	314	403	122	7	6
วัสดุก่อสร้าง	115	35	29	0	0
เครื่องบริโภคอื่น ๆ	5	30	26	19	9
ดิน หิน ทราย	11	1	0	0	0
โลหะก่อสร้าง	7	2	0	0	0
ผลผลิตเกษตรอื่น ๆ	1	1	0	0	1
รวม	**10,758**	**11,817**	**10,792**	**10,895**	**11,503**

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ในปี พ.ศ. 2556 การเดินทางของคนทางรางยังมีจำนวนน้อย แต่จะมีจำนวนสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2570 และพ.ศ. 2575 แต่ไม่เกินระดับ 150,000 คน-เที่ยว/วัน ในแต่ละเส้นทางบริการของรถไฟ โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ส่วนที่ติดกับภาคกลาง) และภาคใต้ (ตอนบนและตอนกลาง) แต่หากได้มีการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางรางตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 การเดินทางของคนทางรางจะมีจำนวนสูงขึ้นมากกว่าระดับ 250,000 คน-เที่ยว/วัน ในแต่ละเส้นทางบริการของรถไฟ โดยเฉพาะพื้นที่ภาคกลาง พร้อมทั้งมีการเดินทางของคนทางรางกระจายไปสู่พื้นที่ต่าง ๆ ทั้งประเทศตามแนวเส้นทางการบริการของรถไฟ ซึ่งสอดคล้องต่อนโยบายของกระทรวงคมนาคมในการเพิ่มปริมาณการขนส่งคนทางรางในระดับ 75 ล้านคน-เที่ยว/ปี

จากการศึกษาข้อมูลการคมนาคมขนส่งทางรางของประเทศ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งได้ ดังนี้

1) การเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญของบางโครงการ เมื่อเปลี่ยนรัฐบาล อาทิ รูปแบบการลงทุน เทคโนโลยี ทำให้การดำเนินการไม่เป็นไปตามแผน ความไม่แน่นอนของการพัฒนาระบบรางของประเทศเพื่อนบ้าน สัดส่วนผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟระหว่างเมืองลดลงเนื่องจากข้อจำกัดในการให้บริการของ รฟท.

2) โครงข่ายรถไฟฟ้าเขตเมืองยังมีจำกัด ในขณะที่รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดมากในการเดินรถ รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ โดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลักผ่าน การเชื่อมโยงสถานียังไม่สะดวก

3) การประกอบการรถไฟฟ้ายังมีน้อยราย ปัญหาการขาดทุนของ รฟท. การประกอบรถไฟโดยสารระหว่างเมืองเป็นแบบผูกขาด การประกอบการรถไฟขนส่งสินค้าโดยเอกชนยังมีจำกัด ปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ

2.1.3 การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำแบ่งออกเป็นการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง โดยประเทศไทยมีแม่น้ำสายหลักอยู่จำนวน 22 สาย มีความยาวรวมกันประมาณ 5,800 กิโลเมตร แต่แม่น้ำที่มีการใช้ขนส่งสินค้าทางน้ำในปริมาณมากมีจำนวนเพียง 5 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง และแม่น้ำท่าจีน มีความยาวรวมกันประมาณ 1,400 กิโลเมตร โดยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดและเป็นที่ตั้งของเรือภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ

เส้นทางการขนส่งทางลำน้ำมี 2 เส้นทาง คือ เส้นทางการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา (ขนส่งได้ตลอดทั้งปี) แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำบางปะกง แม่น้ำแม่กลอง และแม่น้ำท่าจีน ส่วนเส้นทางที่ 2 เป็นเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ได้แก่ การขนส่งทางทะเลและการขนส่งในแม่น้ำโขง ระหว่างกลุ่มประเทศสี่เหลี่ยมเศรษฐกิจ (จีน เมียนมาร์ ไทย ลาว) สำหรับเส้นทางการขนส่งชายฝั่งโดยมากจะมีจุดต้นทางหรือจุดปลายทางอยู่ในชายฝั่งของภาคกลาง ภาคตะวันออก และภาคใต้ฝั่งอ่าวไทย

ท่าเรือที่มีการขึ้นทะเบียนไว้กับกรมเจ้าท่า มีทั้งหมด 490 ท่า ซึ่งส่วนใหญ่เป็นท่าเรือเพื่อการสัญจรและวิถีชุมชนรวมไปถึงรองรับการท่องเที่ยว ขณะที่ท่าเรือขนาดใหญ่ที่ใช้ในกิจการขนส่งสินค้าเป็นหลักมีจำนวน 5 แห่ง ได้แก่ ท่าเรือกรุงเทพ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือระนอง ท่าเรือพาณิชย์เชียงแสนภายใต้การกำกับดูแลของการท่าเรือแห่งประเทศไทย และท่าเรืออุตสาหกรรมมาบตาพุดภายใต้การกำกับดูแลของการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย

สินค้าที่นิยมขนส่งทางแม่น้ำภายในประเทศมี 3 กลุ่มหลัก คือ

1) สินค้าเทกองแห้ง (Dry Bulk Goods) เช่น ถ่านหิน หิน ทราย ปูนซีเมนต์ แร่ น้ำตาล ธัญพืช เศษไม้ ฯลฯ ขณะที่สินค้าเทกองเหลว ยังมีอยู่ไม่มากนัก

2) สินค้าตู้คอนเทรนเนอร์ เป็นสินค้าที่นำไปส่งท่าเรือหรือไปรับมาจากท่าเรืออีกชั้นหนึ่ง การขนตู้สินค้าทางแม่น้ำพบในประเทศไทยน้อย เนื่องจากข้อจำกัดของความสูงของคอสะพานข้ามแม่น้ำที่ทำให้บรรทุกตู้คอนเทนเนอร์ได้เพียง 1-2 ชั้น

3) สินค้าเบ็ดเตล็ด เช่น โลหะภัณฑ์ เครื่องดื่ม เครื่องจักร ฯลฯ

จากข้อมูลของกรมเจ้าท่า พบว่า แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในไทย โดยสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าเทกอง โดยมีวัสดุก่อสร้าง (ดิน หิน ทราย) เป็นสินค้าที่พบมากที่สุดที่เข้าออกท่าเรือบนแม่น้ำเจ้าพระยา และสินค้าจำพวกแร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) และซีเมนต์คือสินค้าที่พบมากที่สุดที่มีต้นทางหรือปลายทางคือท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก

สำหรับการขนส่งชายฝั่งเกิดขึ้นระหว่างแท่นขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยหรือทะเลอันดามันกับท่าเรือริมฝั่ง โดยมีสินค้าหลักปิโตรเลียม รองลงมาคือสินค้าเบ็ดเตล็ด ขณะที่การใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ยังมีไม่มากนัก แต่ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมมากถึง 51.9 ล้านตัน โดยมีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 1.4 ล้าน TEUs และท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 6.6 ล้าน TEUs ขณะที่ขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ที่ 1.34 และ 10.8 ล้าน TEUs ตามลำดับ

ตารางที่ 6 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางแม่น้ำ แยกตามแม่น้ำต้นทางหรือปลายทาง

ลำดับ	แม่น้ำเจ้าพระยา			แม่น้ำป่าสัก		
	ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ตัน)	ร้อยละ	ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ตัน)	ร้อยละ
1	ดินหินทราย	10,554,636	53.1	แร่เชื้อเพลิง	13,198,400	42.6
2	ข้าว	2,299,380	11.6	ซีเมนต์	7,618,120	24.6
3	ปุ๋ย	1,873,800	9.4	ปุ๋ย	2,016,000	6.5
4	น้ำตาล	1,244,000	6.3	เครื่องบริโภค	1,738,200	5.6
5	ซีเมนต์	944,796	4.8	มันสำปะหลัง	1,736,000	5.6
6	แร่ธาตุอื่น ๆ	786,830	4.0	ดินหินทราย	1,374,634	4.4
7	เครื่องบริโภค	534,740	2.7	แร่ธาตุอื่น ๆ	951,300	3.1
8	มันสำปะหลัง	473,704	2.4	ข้าว	805,642	2.6
9	อาหารสัตว์	392,200	2.0	อาหารสัตว์	797,800	2.6
10	โลหะภัณฑ์	264,046	1.3	ปิโตรเลียม	485,642	1.6
-	อื่น ๆ	503,532	2.5	อื่น ๆ	503,532	0.8
	รวม	**19,871,664**	**100.0**	**รวม**	**30,961,978**	**100.0**

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ตารางที่ 7 ปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางชายฝั่งในประเทศ แยกเป็นขาเข้าขาออก

ลำดับ	เรือค้าชายฝั่ง-ขาเข้า			เรือค้าชายฝั่ง-ขาออก		
	ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ตัน)	ร้อยละ	ประเภทสินค้า	ปริมาณ (ตัน)	ร้อยละ
1	ปิโตรเลียม	20,313,945	72.1	ปิโตรเลียม	19,110,213	80.6
2	สินค้าเบ็ดเตล็ด	6,046,457	21.5	สินค้าเบ็ดเตล็ด	2,758,002	11.6
3	เคมีภัณฑ์	498,240	1.8	เคมีภัณฑ์	503,810	2.1
4	ผลผลิตเกษตรอื่น	352,618	1.3	ผลผลิตเกษตรอื่น	340,738	1.4
5	ข้าว	169,668	0.6	โลหะภัณฑ์	329,624	1.4
6	ข้าวโพด	154,542	0.6	ซีเมนต์	147,797	0.6
7	แร่ธาตุอื่น ๆ	130,897	0.5	แร่ธาตุอื่น ๆ	128,256	0.5
8	โลหะภัณฑ์	127,562	0.5	ข้าว	103,085	0.4
9	อาหารสัตว์	107,258	0.4	ไม้	101,649	0.4
10	ไม้	82,240	0.3	วัสดุก่อสร้าง	48,385	0.2
-	อื่น ๆ	175,612	0.6	อื่น ๆ	141,885	0.6
	รวม	**28,159,038**	**100.0**	**รวม**	**23,713,444**	**100.0**

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ประเทศไทยมีการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งเฉลี่ยร้อยละ 6-8 ปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง แบ่งได้ 3 กลุ่ม คือ **1) แผนพัฒนาและนโยบายของรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งในระดับต่างๆ** เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง งบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำและการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม

ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ทำให้การจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ **2) ปัญหากฎระเบียบควบคุม** ทั้งท่าเรือชายฝั่ง เรือชายฝั่ง และสินค้าชายฝั่ง **3) ปัญหาอื่น ๆ** ได้แก่ การบริหารและจัดการท่าเรือชายฝั่งของกรมธนารักษ์ ขาดมาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ขาดคนประจำเรือชายฝั่ง ขาดความชำนาญด้านการตลาด เป็นต้น

การแก้ไขปัญหาระบบการขนส่งชายฝั่งทั้งระบบโดยควรกำหนดแผนพัฒนาการขนส่งสินค้าชายฝั่งที่ชัดเจนและต่อเนื่อง กำหนดงบประมาณเพื่อใช้ในการพัฒนาอย่างเหมาะสมกับแผนปฏิบัติการ การประเมินผลแผนงานที่ไม่สามารถทำได้ตามเป้าหมาย การจัดตั้งคณะกรรมการท่าเรือแห่งชาติ เพื่อทำหน้าที่ในการกำหนดนโยบายการดำเนินงานท่าเรือของประเทศให้เป็นระบบ มีเอกภาพและประสิทธิภาพ ปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกของการขนส่งชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ควรส่งเสริมความร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อแก้ไขกฎระเบียบต่าง ๆ เพื่อลดขั้นตอนของการขนส่งสินค้าชายฝั่ง และกำหนดแนวทางส่งเสริมและมาตรการสนับสนุนเพื่อให้มีการใช้การขนส่งสินค้าชายฝั่งมากขึ้น และเร่งการเปิดใช้ท่าเรือชายฝั่งสาธารณะเพื่อให้ทันกับปริมาณการขนส่งสินค้าทางชายฝั่งที่จะเพิ่มขึ้น

เมื่อเปรียบเทียบระวางเรือบรรทุกกองเรือไทยกับกองเรือต่างชาติในภูมิภาค อาเซียนจะเห็นได้ว่าประเทศที่มีกองเรือใหญ่ที่สุด 4 อันดับแรก ได้แก่ สิงคโปร์ 58,090 พันตันกรอสส์รองลงมาคือ อินโดนีเซีย 10,776 พันตันกรอสส์ มาเลเซีย 7,817 พันตันกรอสส์ และฟิลิปปินส์4,711 พันตันกรอสส์

สำหรับประเทศไทยมีระวางเรือบรรทุกน้อยเพียง 3,040 พันตันกรอสส์ เมื่อจำแนกประเภทเรือ พบว่ามีกองเรือบรรทุกน้ำมัน 886 พันตันกรอสส์ กองเรือบรรทุกสินค้าเทกอง 894 พันตันกรอสส์ กองเรือบรรทุกทั่วไป 400 พันตันกรอสส์ กองเรือคอนเทนเนอร์ 218 พันตันกรอสส์ และกองเรืออื่นๆ และ 643 พันตันกรอสส์

จากการศึกษาข้อมูลการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งได้ ดังนี้

1) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำใช้เวลานาน กองเรือไทยไม่ได้รับสิทธิประโยชน์เท่าที่ควร ขาดการบูรณาการระหว่างการขนส่งรูปแบบต่าง ๆ

2) ท่าเรือที่มีอยู่มีพื้นที่ไม่สอดคล้องกับอุปสงค์ เช่น ท่าเรือกรุงเทพมีพื้นที่คับแคบแต่มีอุปสงค์มากเกินขีดความสามารถ ท่าเรือเชียงแสนมีพื้นที่กว้างขวางแต่มีอุปสงค์ต่ำกว่าที่คาดการณ์มาก

3) ประชาชนคัดค้านการสร้างท่าเรือใหม่ การเชื่อมต่อระหว่าง mode มีปัญหา การขุดลอกร่องน้ำยังไม่เพียงพอ

4) ผู้ประกอบการขนส่งของไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งมีธุรกิจโลจิสติกส์ในเครือครบวงจรมากกว่า ปัญหากฎระเบียบมีความซับซ้อน ไม่ทันสมัย ไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากล ขาดแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงิน เพราะมักจะมองว่าธุรกิจต่อเรือและซ่อมแซมเรือลงทุนสูงแต่คืนทุนนาน อู่เรือไทยขาดคำสั่งการต่อเรือใหม่

5) ขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เนื่องจากการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีความซับซ้อนและขึ้นอยู่กับหน่วยงานมากมาย คนที่ทำหน้าที่ตรวจเรือ ขาดขวัญกำลังใจในการทำงาน จาก

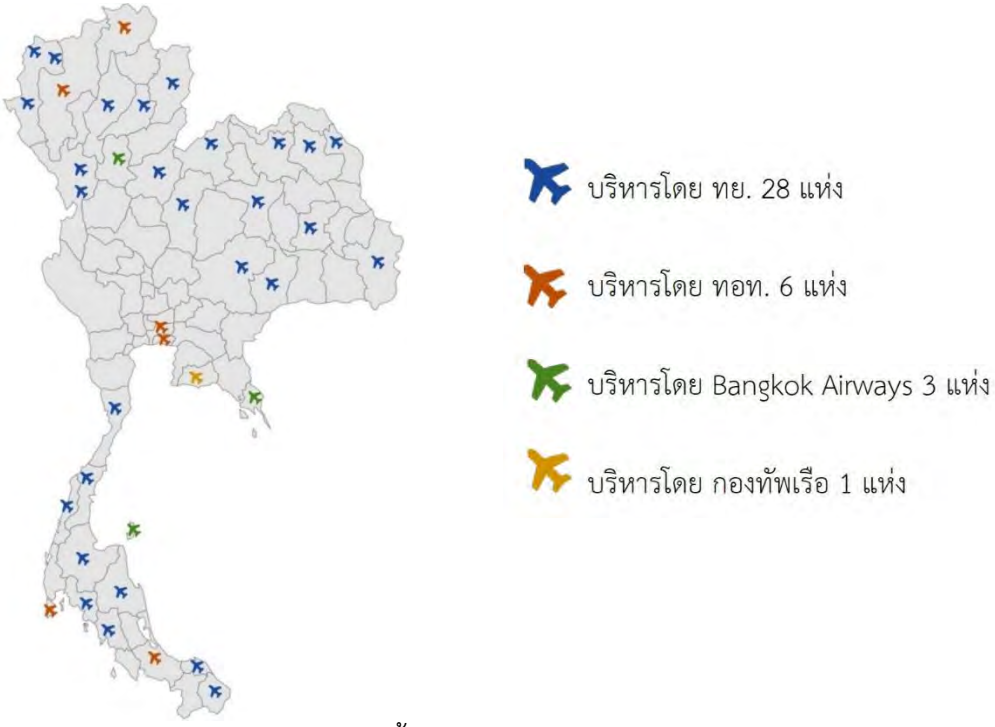
ปัญหาขาดแคลนเครื่องมือที่ใช้ตรวจเรือและขาดเงินประจำตำแหน่ง องค์กรสากลจับตามองการละเมิดน่านน้ำของไทย กรมเจ้าท่ามีภาระหน้าที่หลายอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนบุคลากร

6) ระบบฐานข้อมูลขาดการบูรณาการทั้งระบบ ใช้ตัดสินใจเชิงนโยบายไม่ได้ การปรับตัวไม่ทันกับเทคโนโลยีกลายเป็นจุดอ่อน

2.1.4 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีท่าอากาศยานทั้งสิ้น 58 แห่ง โดยเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์ 38 แห่ง ประกอบด้วย 1) ท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของกรมการบินพลเรือน 28 แห่ง 2) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 6 แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย 3) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด 3 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานสมุย ท่าอากาศยานสุโขทัย และท่าอากาศยานตราด 4) ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา ในส่วนที่เหลือเป็นท่าอากาศยานที่มิใช่อากาศยานพาณิชย์อีก 20 แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ เช่น กองทัพบก กองทัพอากาศ และกระทรวงเกษตรและสหกรณ์ เป็นต้น ทั้งนี้ในปี พ.ศ. มีการเดินทางเข้า-ออก จากกรุงเทพมหานครไปยังภูมิภาคต่าง ๆ จำนวน 84,450 คน-เที่ยวต่อวัน และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 108,923 คน-เที่ยวต่อวันในปี พ.ศ. 2563

ภาพที่ 2 ตำแหน่งท่าอากาศยานในประเทศไทย



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ที่เพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 2 ล้านคนต่อปี เมื่อปี พ.ศ. 2547 มาเป็น 53

ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2559 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 30 ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศรวมทั้งประเทศเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เมื่อปี พ.ศ. 2547 มาเป็น 120 ล้านคนต่อปีในปี พ.ศ. 2559

ขณะที่การพัฒนาท่าอากาศยานยังไม่สามารถดำเนินการได้ทันกับความต้องการ ซึ่งจากผลการศึกษาของ สนข. พบว่าปัจจุบันท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด ได้แก่ **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต อุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี กระบี่ และขอนแก่น** เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานที่กำลังจะประสบปัญหาแออัดตามมาในอนาคต ได้แก่ **ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่** เป็นต้น เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค พบว่า มี**ท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากว่า และใกล้เคียงกับความจุของท่าอากาศยาน จำนวน 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราชและท่าอากาศยานตรัง**

ตารางที่ 8 จำนวนผู้โดยสารเปรียบเทียบกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค

ท่าอากาศยาน	จำนวนผู้โดยสาร			ความจุ/วัน	ความจุ/ปี
	2018	2017	2016		
บุรีรัมย์	340,692	220,856	197,988	2,400	876,000
ชุมพร	163,815	87,689	93,567	2,400	876,000
หัวหิน	34,779	2,780	12,076	2,400	876,000
ขอนแก่น	1,819,013	1,703,209	1,499,562	8,000	2,920,000
กระบี่	**4,193,099**	**4,339,599**	**4,079,564**	**12,000**	**4,380,000**
ลำปาง	268,638	280,062	290,420	2,400	876,000
เลย	262,906	270,284	261,274	1,200	438,000
แม่ฮ่องสอน	63,328	61,327	55,368	2,400	876,000
แม่สอด	193,329	180,094	174,612	1,600	584,000
นครพนม	434,128	419,311	372,026	2,400	876,000
นครราชสีมา	10,671	6,975	89	3,600	1,314,000
นครศรีธรรมราช	**1,490,773**	**1,496,218**	**1,503,463**	**3,600**	**1,314,000**
น่านนคร	428,202	349,956	376,420	2,400	876,000
นราธิวาส	216,856	258,864	241,721	2,400	876,000
ปาย	1,779	2,110	6,046	384	140,160
เพชรบูรณ์	1,082	-	-	3,600	1,314,000
พิษณุโลก	672,084	600,093	492,117	8,000	2,920,000
แพร่	88,971	80,961	72,274	1,200	438,000
ระนอง	214,250	121,484	102,228	2,400	876,000
ร้อยเอ็ด	431,785	395,601	334,955	2,400	876,000
สกลนคร	382,962	378,057	347,351	2,400	876,000
สุราษฎร์ธานี	**2,108,289**	**2,247,344**	**2,032,042**	**6,400**	**2,336,000**
ตรัง	**691,270**	**799,279**	**648,979**	**2,400**	**876,000**
อุบลราชธานี	1,832,340	1,791,828	1,726,061	8,000	2,920,000
อุดรธานี	2,651,242	2,577,524	2,350,005	9,600	3,504,000
รวม	**18,996,283**	**18,671,505**	**17,270,208**	**95,984**	**35,034,160**

ที่มา : ประมวลจากข้อมูลของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารทางอากาศมีการเติบโตสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงปี พ.ศ. 2555-2560 ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จากปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งของไทย พบว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองมีผู้โดยสารรวมกันเพิ่มขึ้นจากประมาณ 60 ล้านคน เป็น 99 ล้านคน (เติบโตร้อยละ 65) ส่วนในสนามบินภูมิภาคมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่า ภายในระยะเวลาเพียง 5 ปี

ในปี พ.ศ. 2556 มีการเดินทางของคนทางอากาศระหว่างกรุงเทพมหานครและภูมิภาคต่าง ๆ สูงถึง 10,000 คน-เที่ยว/วัน โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพมหานคร-ภูเก็ต และกรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ อย่างไรก็ตาม การเดินทางของคนทางอากาศในปี พ.ศ. 2570 และ พ.ศ. 2575 ระหว่างกรุงเทพมหานครและภูมิภาคต่าง ๆ จะมีจำนวนสูงขึ้นถึงระดับ 20,000 คน-เที่ยว/วัน โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพมหานคร-ภูเก็ต และกรุงเทพมหานคร-เชียงใหม่ และหากมีการลงทุนตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 จะทำให้การเดินทางของคนทางอากาศจะมีจำนวนสูงขึ้นในปีพ.ศ. 2570 และ พ.ศ. 2575 โดยอยู่ในระดับมากกว่า 20,000 คน-เที่ยว/วัน โดยเฉพาะเส้นทางกรุงเทพมหานครและภูเก็ต

ตารางที่ 9 สถิติการขนส่งผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานหลักของไทย

รหัสท่าอากาศยาน	ผู้โดยสารที่ใช้บริการ (คน)					
	2555	2556	2557	2558	2559	2560
BKK	53,002,328	51,363,451	46,423,352	52,902,110	55,892,663	60,860,704
DMK	5,983,141	16,479,226	21,549,568	30,304,183	35,203,757	38,299,757
CNX	4,491,331	5,294,211	6,630,624	8,365,851	9,446,320	10,230,070
HDY	2,127,483	2,552,509	3,147,281	3,639,936	4,004,665	4,367,364
HKT	9,541,1552	11,342,491	11,401,498	12,859,356	15,107,185	16,855,637
CEI	986,436	1,089,232	1,379,022	1,745,568	2,060,200	2,503,375
รวม	76,132,271	88,121,120	90,531,345	109,817,004	121,714,790	133,116,907

ที่มา : สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

จากการศึกษาข้อมูลการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ สามารถสรุปปัญหาและอุปสรรคต่อการพัฒนาการคมนาคมขนส่งได้ ดังนี้

1) ขาดแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศ ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย ความไม่ชัดเจนของเป้าหมายจากการกำหนดนโยบาย ขาดการติดตามและประเมินผลนโยบายที่สำคัญ

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศมีความผันผวน

3) ความคับคั่งและล่าช้าจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานมักจะติดปัญหาสิ่งแวดล้อมและชุมชน การขยายพื้นที่ทำได้จำกัด ท่าอากาศยานขนาดกลาง-เล็กยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ ท่าอากาศยานหลายแห่งต้องการการบำรุงรักษามากขึ้น ระบบเชื่อมต่อท่าอากาศยานขาดการวางแผนพัฒนาร่วมกัน พื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางการบินมีความจำกัดและมีการจราจรคับคั่งสูง ความซับซ้อนของกฎหมายทำให้การปรับปรุงกฎหมายทำได้ยากและใช้เวลานาน ยังขาดหลักสูตรขั้น

สูงและงานวิจัยพัฒนาเฉพาะทาง ความเป็นปัจจุบันของข่าวอากาศไม่เพียงพอ ความล่าช้าในการพัฒนาท่าอากาศยานให้รองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้น

4) จำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นทำให้การแข่งขันสูงขึ้น การแข่งขันจากสายการบินทุนข้ามชาติที่มีความได้เปรียบมากขึ้น สายการบินทุนท้องถิ่นขาดการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันการแข่งขันอาจเกิดการใช้กลยุทธ์แข่งขันที่ไม่เป็นธรรมหรือลดต้นทุนด้านความปลอดภัย อาจมีสายการบินเลิกกิจการเพิ่มขึ้น บุคลากรด้านการบินมีความขาดแคลนในบางสายงาน เช่น นักบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ กฎ ระเบียบ ที่ยังไม่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติประกอบอาชีพนักบิน โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ยังไม่สามารถผลิตบุคลากรได้ทันตามความต้องการ

5) ปัญหาศักยภาพและการพัฒนาระบบในการกำกับดูแล ทั้งด้านความปลอดภัย เศรษฐกิจ สิ่งแวดล้อมและการคุ้มครองผู้บริโภค

2.1.5 ปัญหาการเข้าถึง (accessibility)

2.5.1.1 การคมนาคมขนส่งทางถนน

จากการวิเคราะห์ขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรของโครงข่ายทางหลวงในประเทศไทย พบว่า ปัจจุบันมีระบบโครงข่ายทางหลวงครอบคลุมทุกพื้นที่และได้มาตรฐานระดับหนึ่งแล้ว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาเกี่ยวเนื่องกัน เช่น อุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต จึงไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้นอย่างไร้ข้อจำกัด ซึ่งนำมาซึ่งค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาเส้นทางอย่างมหาศาล โดยควรมุ่งเน้นที่การแก้ไขปัญหาจราจรที่จุดสำคัญ อาทิ การแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงกลับทางรถไฟ การก่อสร้างจุดกลับรถ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่จำเป็น การปรับปรุงพื้นผิวจราจร รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน

สำหรับการประมาณการจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้สะดวก โดยพิจารณาจำนวนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมด (ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท) พบว่า ปัจจุบันมีประชากรประมาณ 37.6 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 67.2 ของประชากรทั้งหมด ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายในระยะทาง 2 กิโลเมตร ขณะที่ประชากรประมาณ 53.5 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 81.3 สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ ภายในระยะทาง 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ ยังไม่รวมการเข้าถึงถนนซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอีกกว่าแสนกิโลเมตร จึงกล่าวได้ว่า ปัจจุบันโครงข่ายถนนของประเทศไทย มีความครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ของประเทศอย่างทั่วถึง

2.5.1.2 การคมนาคมขนส่งด้วยระบบขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน

รถประจำทางและรถไฟถือเป็นการให้บริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐาน เป็นทางเลือกให้กับประชาชนผู้มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย จึงถือเป็นรูปแบบการเดินทางและการขนส่งที่มีความสำคัญต่อการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

ปัจจุบันมีสถานีขนส่งมีสถานีขนส่งผู้โดยสารกระจายอยู่ทั่วประเทศ ซึ่งเมื่อทำการประเมินระยะการบริการในรัศมี 20 กิโลเมตรจากสถานี พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ 29.4 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 44.7 ของประชากรทั้งประเทศ แต่หากพิจารณาระยะการให้บริการในรัศมี 40 กิโลเมตร

พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ 42.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 79.9 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่พื้นที่ส่วนใหญ่ที่การให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารยังเข้าไม่ถึง คือพื้นที่ป่าและอุทยานแห่งชาติขนาดใหญ่ ประเด็นดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนา การเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานี ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนนและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในระดับพื้นที่

ในส่วนของสถานีรถไฟซึ่งอยู่ตามแนวรถไฟทุกเส้นทาง มีระยะห่างของสถานีไม่มากนักเมื่อเทียบกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตาม แนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ด้วยเส้นทางการให้บริการซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ จึงเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมีที่ 20 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรประมาณ 27.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 41.8 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรกว่า 37.5 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 57.4 และระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 60 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึง 43.9 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.8 ของประชากรทั้งประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ เมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึงกว่าร้อยละ 80 ของภูมิภาค ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นได้ว่าภาคใต้มีประชาชนใช้บริการรถไฟเพื่อการเดินทางระหว่างชุมชนหรือระหว่างจังหวัดมากกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ในประเทศไทย

เมื่อพิจารณาถึงในส่วนของสถานีรถโดยสารประจำทางและสถานีรถไฟ จะเห็นได้ว่าหากพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 20 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรไม่ถึงร้อยละ 50 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ประชากรที่ไม่ได้อยู่ในพื้นที่บริการในรัศมี 20 กิโลเมตร ส่วนใหญ่เป็นผู้มีรายได้น้อยและอยู่ห่างไกลจากความเจริญ ซึ่งแม้ประชาชนกลุ่มดังกล่าวอาจมีความต้องการใช้ระบบขนส่งสาธารณะน้อยกว่าประชาชนกลุ่มอื่น ๆ แต่หากพิจารณาเรื่องความเท่าเทียม (Equity) และโอกาสทางสังคม การให้บริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานก็ควรเข้าถึงประชากรทุกกลุ่มอย่างเท่าเทียม ขณะที่หากขยายพื้นที่การเข้าถึงสถานีเป็นภายในรัศมี 40 กิโลเมตร พบว่าจะครอบคลุมประชากรโดยส่วนใหญ่ของประเทศ ดังนั้นการพัฒนาระดับการเข้าถึงสถานีในช่วงรัศมี 40 กิโลเมตร โดยรอบสถานีขนส่งผู้โดยสารและสถานีรถไฟ จึงเป็นสิ่งจำเป็นเมื่อพิจารณาประเด็นการให้บริการขั้นพื้นฐานและการลดความเหลื่อมล้ำทางสังคม

2.5.1.3 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบัน ประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อกิจการพลเรือนและการพาณิชย์ จำนวน 38 แห่ง โดยอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมท่าอากาศยาน 28 แห่ง บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) 6 แห่ง ภาคเอกชน (บางกอกแอร์เวย์ส 3 แห่ง และท่าอากาศยานของกองทัพเรือ ซึ่งเปิดให้ใช้ในกิจการพลเรือน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา

ในส่วนของพื้นที่ห้วงอากาศ มีเขตแถลงข่าวการบินกรุงเทพ (Bangkok Flight Information Region) เป็นพื้นที่รับผิดชอบการจราจรทางอากาศของประเทศไทย มีขนาด 777,760 ตารางกิโลเมตร รองรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศ และเส้นทางการบินในประเทศ รวมระยะทางประมาณ 23,000 และ 30,000 กิโลเมตร ตามลำดับ ซึ่งภายในพื้นที่ห้วงอากาศดังกล่าว มีพื้นที่ที่มีการใช้งานเฉพาะเพื่อภารกิจด้านความมั่นคง ประกอบด้วย พื้นที่หวงห้าม (Prohibited Area) พื้นที่อันตราย (Danger Area) และพื้นที่จำกัด (Restricted Area) รวมพื้นที่ประมาณ 405,000 ตารางกิโลเมตร หรือคิดเป็นประมาณร้อยละ 50 ของพื้นที่ห้วงอากาศทั้งหมด

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยเกิดการขยายตัวและมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น เกิดเส้นทางการบินใหม่ ๆ และมีเที่ยวบินในประเทศไทยเกิดการเพิ่มขึ้นจำนวนมาก และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในอนาคต จากสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 พบว่าปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี แม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในบางช่วงเวลา แต่เมื่อเหตุการณ์ฯผ่านพ้นไป ปริมาณเที่ยวบินก็จะฟื้นตัวกลับมาเหมือนเดิม โดยในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินรวมทั้งสิ้น 909,066 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558 (831,910 เที่ยวบิน) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มจะเติบโตเป็นไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบินต่อปีภายในปี พ.ศ. 2579

ทั้งนี้ การเติบโตของปริมาณเที่ยวบินอย่างก้าวกระโดด ทำให้เกิดปัญหาความแออัดคับคั่ง ทั้งในส่วนของสนามบินและในพื้นที่ห้วงอากาศที่มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินที่จำกัด นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาเรื่องระยะเวลาการเดินทางเข้าถึงสนามบิน พบว่าการเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง ครอบคลุมในพื้นที่ให้บริการประมาณ 43.8 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.6 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่การเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา 2 ชั่วโมง ครอบคลุมประชากรประมาณ 61.3 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 93.2 ของประชากรทั้งประเทศ หมายถึงว่าประชากรส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงการคมนาคมขนส่งทางอากาศในระยะเวลา 2 ชั่วโมง

การคมนาคมขนส่งทางอากาศนับเป็นทางเลือกในการเดินทางของผู้มีรายได้ปานกลางถึงรายได้สูงหรือผู้ที่จำเป็นต้องเดินทางระหว่างเมืองหรือระหว่างประเทศบ่อยครั้ง ซึ่งส่วนใหญ่มักเป็นผู้ที่อาศัยในเขตชุมชนเมือง จึงอาจกล่าวได้ว่าการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศไทยมีพื้นที่ให้บริการที่ครอบคลุมกลุ่มผู้ใช้บริการส่วนใหญ่ ซึ่งสะท้อนถึงความสมบูรณ์ของโครงข่ายการให้บริการด้านการบินในอนาคต จึงควรให้ความสำคัญกับการเพิ่มระดับการเข้าถึงสนามบิน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบิน การบริหารจัดการพื้นที่ห้วงอากาศ รวมถึงการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบิน โดยอยู่บนพื้นฐานของความปลอดภัย

2.2 ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรได้ดำเนินโครงการศึกษาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ โดยทำการวิเคราะห์ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง 3 ด้านที่จะเกิดขึ้นในปัจจุบันและอนาคต ประกอบด้วย 1) ความต้องการสินค้า (สินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม) 2) ความต้องการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ 3) ความต้องการขนส่ง โดยสามารถสรุปการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน ได้แก่

2.2.1 การวิเคราะห์ฐานการผลิตหลักของประเทศ เพื่อให้ทราบถึงฐานการผลิตหลักของประเทศ (ในฐานะที่เป็นแหล่งผลิตสินค้าหรือแหล่งวัตถุดิบ) ในปัจจุบันและแนวโน้มการเคลื่อนย้ายฐานการผลิตในอนาคต ตลอดจนความต้องการสินค้าเชื่อมโยงระหว่างต้นทางหรือฐานการผลิต (แหล่งผลิตสินค้าหรือแหล่งวัตถุดิบ) กับปลายทาง (แหล่งบริโภคหรือตลาดในระบบ) สำหรับนำมาใช้เป็นข้อมูลในการวิเคราะห์เพื่อพัฒนาประสิทธิภาพในการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเสนอแนะโครงการใหม่ ที่สามารถเชื่อมต่อฐานการผลิตกับประตูการค้าและตรงกับความต้องการใช้บริการขนส่งเพื่อประเมินขีดความสามารถด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการระบบขนส่ง

ผลการศึกษาวิเคราะห์ฐานการผลิตและเครือข่ายการผลิตตัวแทนสินค้าเป้าหมายทั้ง 23 ชนิด จากการสัมภาษณ์เชิงลึกเกษตรกร/ผู้ประกอบการตัวแทนสินค้าเป้าหมาย รวมถึงหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง (ทั้งภาครัฐและเอกชนและผู้ประกอบการด้านการขนส่ง ร่วมกับการรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง กล่าวได้ว่า สินค้าทั้ง 23 ชนิดมีแหล่งผลิตกระจายอยู่ทั่วประเทศตามลักษณะปัจจัยความเหมาะสมทางด้านกายภาพของพื้นที่และขีดความสามารถในการผลิตสินค้าเป็นหลัก โดยการขนส่งตั้งแต่แหล่งผลิตจนถึงปลายทางของการค้าส่วนใหญ่ยังคงใช้ระบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก แต่มีเพียงบางชนิดเท่านั้นที่ใช้ระบบการขนส่งทางราง

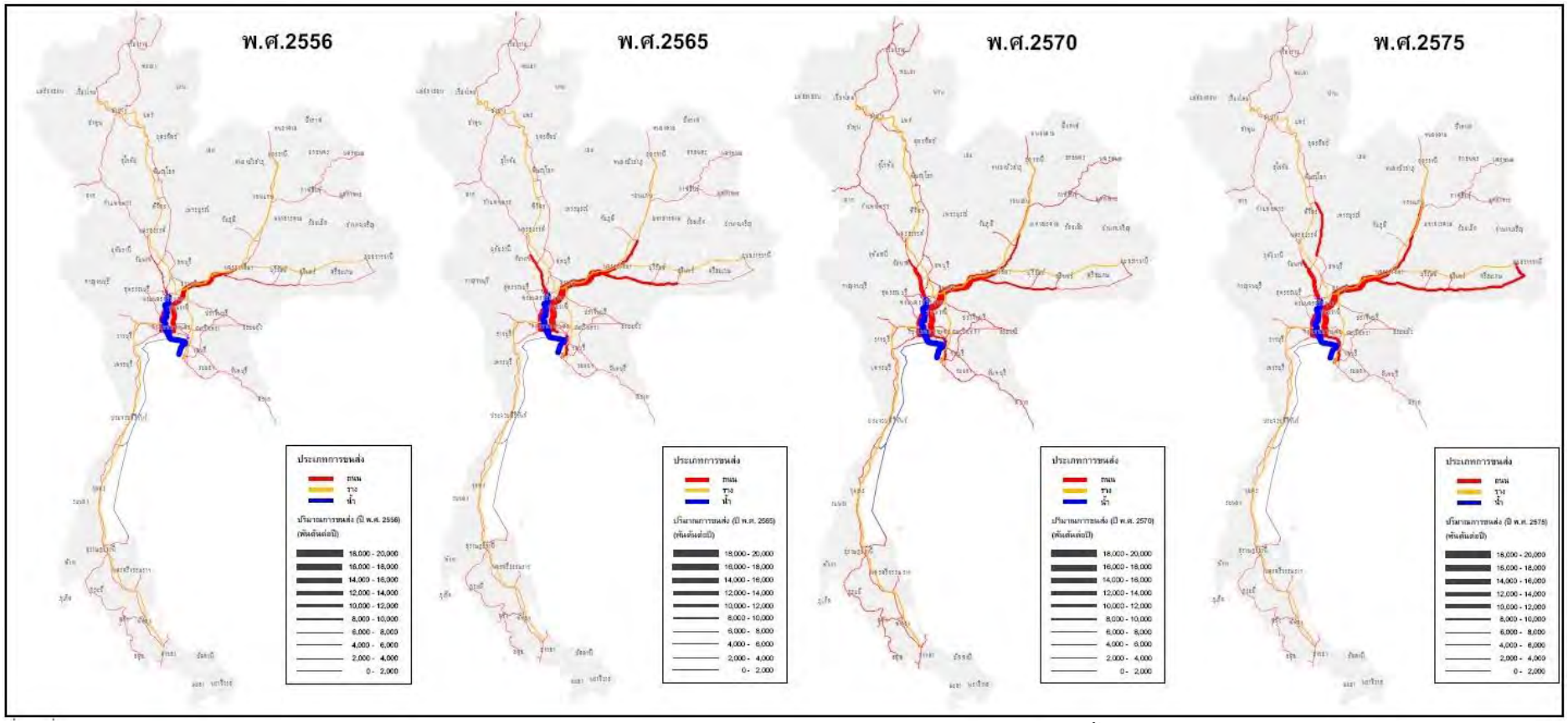
ตารางที่ 10 แหล่งผลิตหลักของตัวแทนสินค้าเกษตรพื้นฐานและตัวแทนสินค้าอุตสาหกรรมเกษตรแปรรูป

ตัวแทนสินค้าเป้าหมาย	ฐานการผลิตหลัก
1. ข้าวเปลือก	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
2. ข้าวสาร	ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. อ้อยโรงงาน	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. น้ำตาลทรายดิบ	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
5. มันสำปะหลังโรงงาน	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
6. มันเส้น	ภาคกลาง ภาคตะวันตก ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
7. แป้งมันสำปะหลัง	ภาคกลาง ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
8. ยางพารา	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
9. น้ำยางข้น	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
10. ยางแผ่นรมควัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
11. ยางแท่ง	ภาคใต้ ภาคตะวันออก ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
12. ลำไย (สด)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
13. ลำไย (อบแห้ง)	ภาคเหนือ ภาคตะวันออก
14. ปาล์มน้ำมัน	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
15. น้ำมันปาล์มดิบ	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
16. ถุงมือยางถุงมือตรวจ	ภาคใต้ ภาคตะวันออก
17. ยางนอก	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันนออก
18. ปลาทูน่ากระป๋อง	ภาคกลาง ภาคใต้
19. สับปะรดกระป๋อง	ภาคตะวันออก ภาคใต้
20. ผ้าทอ	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล
21. ผ้าทอเครื่องแต่งกาย	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันตก
22. เครื่องปรับอากาศ	กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคตะวันออก
23. ปูนซีเมนต์	ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้

ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

สำหรับแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตของตัวแทนสินค้าเป้าหมาย พบว่า ตัวแทนสินค้าเป้าหมายไม่มีแนวโน้มย้ายฐานการผลิตไปยังประเทศอื่น โดยเฉพาะประเทศสมาชิกอาเซียน ซึ่งผลลัพธ์ที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ฐานการผลิตหลักของประเทศ ทั้งในส่วนของแหล่งผลิต เครือข่ายการผลิตที่เชื่อมโยงระหว่างต้นทางคือแหล่งผลิตสินค้าหรือแหล่งวัตถุดิบกับปลายทางคือแหล่งบริโภคหรือแหล่งตลาด ยังไม่มีแนวโน้มการย้ายฐานการผลิตทั้งสินค้าเกษตรและสินค้าอุตสาหกรรม โดยสามารถแสดงความต้องการสินค้าซึ่งสะท้อนได้จากปริมาณการผลิตในปัจจุบันและอนาคต ซึ่งมีความสัมพันธ์โดยตรงกับปริมาณขนส่งสินค้า รูปแบบการขนส่งและเส้นทางการขนส่งตั้งแต่แหล่งผลิตไปจนถึงปลายทางทั้งภายในประเทศและประตูการค้าต่าง ๆ ดังภาพที่ 3

ภาพที่ 3 ปริมาณ/รูปแบบ/เส้นทาง การขนส่งตัวแทนสินค้าเป้าหมายในปี พ.ศ. 2556 และในอนาคต



ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

2.2.2 การวิเคราะห์การเชื่อมโยงเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน และประตูการค้าชายแดน ในฐานะเมืองและประตูการค้า เป็นทั้งแหล่งบริโภคและแหล่งตลาดที่สำคัญในเชิงพื้นที่ เพื่อให้เข้าใจระบบเมืองในปัจจุบัน แนวโน้มหรือนโยบายการพัฒนาเมืองและประตูการค้า (รวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษในอนาคต) ตลอดจนความต้องการเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ ทั้งเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (Hub) เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (Sub-hub) และประตูการค้าชายแดน (Gateway) โดยจะต้องเชื่อมโยงระหว่างฐานการผลิตกับประตูการค้า ขณะเดียวกันต้องสอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเศรษฐกิจและเมืองคู่ขนานให้โครงสร้างพื้นฐานระบบขนส่งมีความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้น

การวิเคราะห์การเชื่อมโยงเพื่อจัดลำดับโครงข่ายนั้น ได้ทำการจำแนกลำดับความเชื่อมโยงเพื่อการพัฒนาโครงข่ายออกเป็น 3 ลำดับ และความเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าหลัก

2.2.2.1 การเชื่อมโยงหลัก เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักด้วยกันเอง ประกอบด้วยความเชื่อมโยงหลัก ได้แก่ 1) ภาคเหนือ-กรุงเทพมหานคร (เชียงราย-เชียงใหม่-พิษณุโลก-นครสวรรค์-พระนครศรีอยุธยา-ภาคมหานคร) 2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ-กรุงเทพมหานคร (หนองคาย-อุดรธานี-ขอนแก่น-นครราชสีมา-ภาคมหานคร) 3) ภาคตะวันออก-กรุงเทพมหานคร (ตราด-จันทบุรี-ระยอง-ชลบุรี-ภาคมหานคร) และ 5) ภาคใต้ (สงขลา-สุราษฎร์ธานี-ภูเก็ต-หัวหิน-ชะอำ-ราชบุรี-ภาคมหานคร) ซึ่งต้องมีความคล่องตัวสูง มีประสิทธิภาพ ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

2.2.2.2 การเชื่อมโยงรอง เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและเมืองรองภายในกลุ่มเมืองทั้ง 22 กลุ่มเมือง ซึ่งต้องมีความคล่องตัวและสะดวกสบาย

2.2.2.3 การเชื่อมโยงย่อย เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองรองหรือและเมืองบริวาร ซึ่งต้องมีความทั่วถึงและครอบคลุมพื้นที่ชุมชนโดยรอบ

2.2.2.4 การเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก ซึ่งต้องมีความเพียงพอต่อการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง ได้แก่ 1) ด่านเชียงของ จังหวัดเชียงราย 2) ด่านแม่สาย จังหวัดเชียงราย 3) ด่านแม่สอด จังหวัดตาก 4) ด่านสะเดา จังหวัดสงขลา 5) ด่านหนองคาย จังหวัดหนองคาย 6) ด่านมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร 7) ด่านแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี และ 8) ด่านคลองลึก (อรัญประเทศ) จังหวัดสระแก้ว และด่านที่มีศักยภาพการพัฒนาเป็นประตูการค้าหลักอีก 7 แห่ง ได้แก่ 1) ด่านปาดังเบซาร์ จังหวัดสงขลา (ASEAN Railway) 2) ด่านบ้านพุร้อน จังหวัดกาญจนบุรี (AH123) 3) ด่านนครพนม จังหวัดนครพนม (AH15) 4) ด่านสุไหงโก-ลก จังหวัดนราธิวาส (AH18) 5) ด่านบ้านหาดเล็ก จังหวัดตราด (AH123) 6) ด่านท่าเรือปัตตานี จังหวัดปัตตานี (AH18) และ 7) ด่านห้วยโก๋น จังหวัดน่าน (AH13)

จากการศึกษาเพื่อการจัดลำดับเมืองศูนย์กลาง พบว่า ประเทศไทยมีประชากรกระจุกตัวอยู่ในกรุงเทพมหานครและเมืองใหญ่ในภูมิภาค ตามสภาพความเหมาะสมทางภูมิศาสตร์และตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก ขณะเดียวกัน จากการศึกษาสถานการณ์ประตูการค้าของไทย พบว่า ประตูการค้าตามเส้นทางหลวงสายอาเซียน (ASEAN Highway) และโครงข่ายรถไฟสายอาเซียน (ASEAN Railway) ที่เชื่อมโยงกับประเทศที่มีพรมแดนติดกับประเทศไทยรวม 8 แห่ง และยังมีอีก 7 แห่งที่มีศักยภาพในการพัฒนาให้เป็นประตูการค้าหลักได้ในอนาคต

ผลการจัดระบบเมืองและการเชื่อมโยงเมืองในปี พ.ศ.2556 และพ.ศ. 2575 ตามลำดับศักดิ์ของเมืองออกเป็นหลัก (เมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ) เมืองรอง (เมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน) และเมืองในลำดับรองลงไป (เมืองบริวาร) ดังรูป โดยผลการจัดระบบเมืองและการเชื่อมโยงดังกล่าว เป็นผลการบูรณาการมาจากการจัดลำดับศักดิ์ของเมือง การวิเคราะห์ศักยภาพประตูการค้าชายแดนบนโครงข่ายทางหลวงสายอาเซียน (ASEAN Highway) และโครงข่ายรถไฟสายอาเซียน (ASEAN Railway) นโยบายการพัฒนาพื้นที่ของไทยในทุกระดับ โดยเฉพาะนโยบายการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษและการพัฒนากลุ่มจังหวัด ซึ่งถูกนำมาจัดวางเชิงพื้นที่ภายใต้กรอบแนวคิดการพัฒนา “กลุ่มเมือง” เพื่อให้เกิดความสมดุล มีการลดหลั่นและการพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกันนำไปสู่ระบบเมืองที่เกื้อกูลกันทั้งประเทศ

เมื่อได้นำมาพิจารณาร่วมกับผลการวิเคราะห์ฐานการผลิตหลักของประเทศ เพื่อให้ทราบถึงภาพรวมของความสัมพันธ์และการเคลื่อนย้ายของทั้งคนและสินค้า จึงได้จำแนกลำดับการเชื่อมโยง เพื่อนำไปสู่การเสนอแนะการพัฒนาการเชื่อมโยงในแต่ละระดับ สำหรับรองรับเมืองและการเชื่อมโยงใน พ.ศ.2575 ภาพรูปที่ 4 ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1) การเชื่อมโยงหลัก เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาคกับกรุงเทพมหานคร การเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักด้วยกันเอง

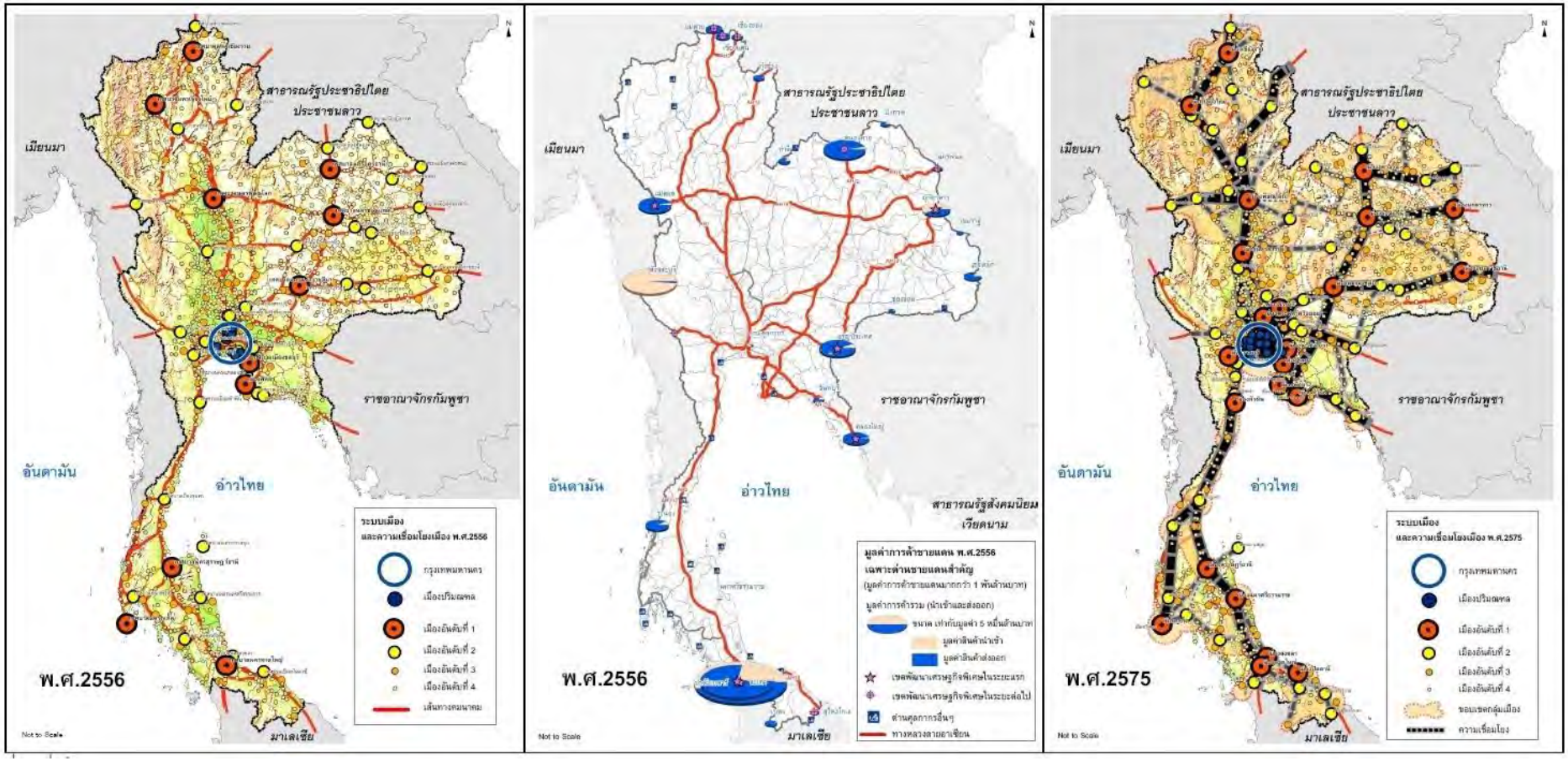
2) การเชื่อมโยงรอง เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและเมืองรองภายในกลุ่มเมือง ซึ่งต้องมีความคล่องตัวและสะดวกสบาย

3) การเชื่อมโยงย่อย เป็นการเชื่อมโยงระหว่างเมืองรองและเมืองบริวาร ซึ่งต้องมีความทั่วถึงและครอบคลุมพื้นที่ชุมชนโดยรอบ

4) การเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก เป็นการเชื่อมไปสู่ประตูการค้าหลัก รวมถึงเชื่อมโยงสู่ด่านที่มีศักยภาพการพัฒนาเป็นประตูการค้าหลัก โดยการเชื่อมโยงดังกล่าวต้องมีเพียงพอต่อการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงมีสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง

โดยการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักด้วยกันเอง และการเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและเมืองรองนั้น มีส่วนสำคัญในการวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเป็นอย่างมาก

ภาพที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงในปี พ.ศ. 2556 และปี พ.ศ. 2575



ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

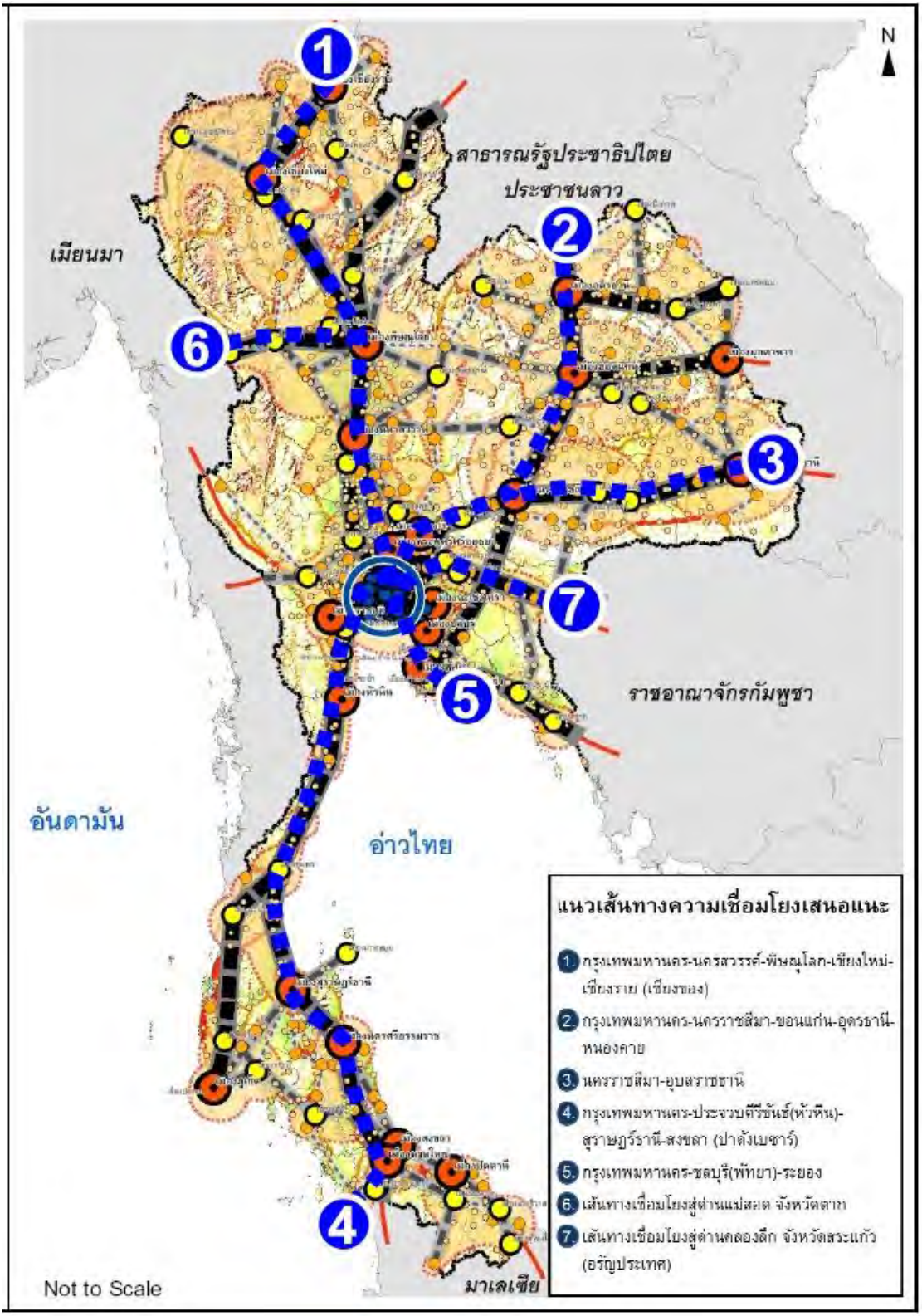
เมื่อนำผลการจัดระบบเมืองและการเชื่อมโยงของเมืองในปี พ.ศ. 2575 มาซ้อนทับกับข้อมูลโครงข่ายการคมนาคมทางถนนของไทยในปัจจุบัน พบว่า ประเทศไทยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมในเชิงพื้นที่และสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกลุ่มเมืองต่าง ๆ จึงถือได้ว่าไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป ซึ่งในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้า ยังไม่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงหลักและรองเพิ่มเติม

อย่างไรก็ตาม หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะต้องมีการปรับปรุงรักษาโครงข่ายให้อยู่ในสภาพที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากลมากขึ้น และสำหรับการพัฒนาเพิ่มเติมโครงข่ายถนนขึ้นใหม่ในอนาคตจำเป็นต้องมีการบูรณาการเพื่อให้เกิดการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายราง (รถไฟ) สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศมีปริมาณน้อยและมีลักษณะเฉพาะ และพบว่ากลุ่มเมืองศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ (เมืองหลัก) และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน (เมืองรอง) มีท่าอากาศยานสามารถทำการเดินทางเชื่อมต่อทางถนนไปยังเมืองภายในกลุ่มได้สะดวกครอบคลุมแล้ว ในขณะที่การขนส่งส่งสินค้าทางน้ำ (แม่น้ำและชายฝั่ง) เป็นการขนส่งที่ตั้งอยู่บนข้อจำกัดของร่องน้ำและแนวชายฝั่ง

ดังนั้น การพัฒนาความเชื่อมโยงของเมืองควรได้รับการพิจารณาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” เพิ่มเติม เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพ ความคล่องตัว ลดต้นทุนและประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งระบบราง (รถไฟ) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก หรือระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร หรือการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าสำคัญ โดยแนวเส้นทางการขนส่งระบบราง (รถไฟ) ที่เสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองในการศึกษา ซึ่งมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง (Alignment Design)

1) กรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-เชียงใหม่-เชียงราย (เชียงของ)
2) กรุงเทพมหานคร-จังหวัดนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
3) นครราชสีมา-อุบลราชธานี
4) กรุงเทพมหานคร-ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์)
5) กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี(พัทยา)-ระยอง
6) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก
7) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ)

ภาพที่ 5 ข้อเสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองในการศึกษา ซึ่งมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง



ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

2.2.3 การวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยผลที่ได้จากหัวข้อ 2.2.1 และหัวข้อ 2.2.2 ทำให้ทราบถึงความต้องการขนส่งทั้งของคนและสินค้า เพื่อนำไปวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งและความสามารถในการรองรับของโครงสร้างพื้นฐานในปัจจุบัน รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคตตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม ผลการวิเคราะห์ดังกล่าว ทำให้ทราบว่าโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตเพียงพอและสอดคล้องกับความต้องการที่จะเกิดขึ้นในอนาคตหรือไม่

โดยความต้องการการคมนาคมขนส่ง สามารถแบ่งได้เป็น 2 ส่วน คือ ความต้องการขนส่งสินค้าและความต้องการขนส่งคน โดย **1) ความต้องการขนส่งสินค้า** เป็นการประมาณปริมาณการขนส่งสินค้าที่ไหลเวียนในประเทศไทยด้วย “แบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้า” เพื่อใช้ในการประมาณการประมาณสินค้าในอนาคตระหว่างต้นทาง-ปลายทาง ของสินค้าภายในประเทศ ซึ่งถูกนำไปประยุกต์ใช้สำหรับการวิเคราะห์รูปแบบและเส้นทางการขนส่งสินค้าในแบบจำลองโครงข่ายการขนส่งสินค้า เพื่อใช้สำหรับการวิเคราะห์ผลของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ

พร้อมทั้งในส่วนของ **2) ความต้องการขนส่งคน** เป็นการประมาณการปริมาณการเดินทางของคนในอนาคต โดยพัฒนาจากแบบจำลองการขนส่งคนระดับประเทศ และแบบจำลองการขนส่งระดับกรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดฉะเชิงเทรา เพื่อใช้วิเคราะห์ปริมาณการเดินทางของคนสำหรับปี พ.ศ.2556 และคาดการณ์ในอนาคต

ผลการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งสินค้าในรูปแบบต่าง ๆ กล่าวได้ว่า ปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคตไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ หากไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการขนส่งทางราง จะทำให้ปริมาณการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เมื่อมีโครงข่ายปรับปรุงโครงข่ายการขนส่งระดับประเทศ โดยการดำเนินโครงการตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งสินค้า (ปี พ.ศ. 2575) โดยจะสามารถลดสัดส่วนปริมาณขนส่งทางถนน (ตัน) จากร้อยละ 81.9 เหลือร้อยละ 76.2 โดยสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 2.3 เป็นร้อยละ 3.7 และสัดส่วนปริมาณการขนส่งทางน้ำ แม่น้ำและชายฝั่ง) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15.8 เป็นร้อยละ 20.1

เมื่อพิจารณาด้านระยะทางการขนส่งสินค้า (ตัน-กิโลเมตร) ในปี พ.ศ. 2575 จะสามารถลดสัดส่วนระยะทางการขนส่งทางถนน (ตัน-กิโลเมตร) จากร้อยละ 92.2 เหลือร้อยละ 88.4 โดยสัดส่วนระยะทางการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 4.1 เป็นร้อยละ 6.7 และสัดส่วนระยะทางการขนส่งทางน้ำ (แม่น้ำและชายฝั่ง) เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 3.7 เป็นร้อยละ 4.9

กล่าวโดยสรุปได้ว่า เมื่อมีการลงทุนตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 จะทำให้การขนส่งทางถนนลดลง แต่จะไปเพิ่มการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำ (แม่น้ำและชายฝั่ง) โดยจะมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นไม่ว่าจะอยู่ในรูปของน้ำหนัก (ตัน) หรือระยะทาง (ตัน-กิโลเมตร) ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการเพิ่มการขนส่งสินค้าทางรางและทางน้ำให้อยู่ในระดับสูงขึ้น

สำหรับการประมาณความต้องการการเดินทางของคน กล่าวได้ว่า ปริมาณการเดินทางของคนระหว่างจังหวัดมีประมาณ 1,245 ล้านคน-เที่ยว ในปี พ.ศ. 2556 หลังจากนั้นจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 1,843 ล้านคน-เที่ยว ในปี พ.ศ. 2575 โดยเป็นการเดินทางโดยใช้โครงข่ายถนนมากว่าร้อยละ 90 เป็นสัดส่วนการ

เดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลประมาณร้อยละ 62 รถโดยสารประจำทางประมาณร้อยละ 33 ของการเดินทางทั้งหมด ที่เหลือเป็นรถไฟโดยสาร และเครื่องบินโดยสาร หากไม่มีการลงทุนระบบขนส่งทางรางเพิ่มเติม จะทำให้ปริมาณการขนส่งคนทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมาก

สรุปได้ว่า เมื่อมีการลงทุนพัฒนาตามยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 จะทำให้สัดส่วนการเดินทางของคนระหว่างจังหวัด จะเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลไปใช้รถไฟโดยสารและเครื่องบินโดยสารมากขึ้น เช่นเดียวกับสัดส่วนการเดินเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลรวมทั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยา และจังหวัดฉะเชิงเทรา ที่สัดส่วนใช้รถยนต์ส่วนบุคคลลดลงโดยเพิ่มสัดส่วนการใช้รถไฟฟ้ามากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับนโยบายของกระทรวงคมนาคมที่ต้องการลดสัดส่วนการใช้รถยนต์ส่วนบุคคลให้ต่ำลง

สำหรับความสามารถในการรองรับของโครงข่ายคมนาคมขนส่ง กล่าวสรุปได้ว่า หากไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายคมนาคมขนส่ง เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและความต้องการการเดินทางของคนในอนาคต จะทำให้ปริมาณจราจรทั้งหมดบนถนนสายหลักไปยังภูมิภาคต่าง ๆ สูงกว่าความจุของถนนที่จะรองรับได้ โดยผลการวิเคราะห์สัดส่วนปริมาณจราจรต่อความจุ (V/C) ปี พ.ศ. 2575 ส่งผลจะทำให้เกิดความล่าช้าในการเดินทางของคนและขนส่งสินค้า รวมถึงมีผลทำให้ต้นทุนการขนส่งที่สูงขึ้น

ในอนาคต แนวโน้มการพัฒนาประตูการค้า จะขึ้นกับปัจจัยที่มีผลต่อประตูการค้า 2 ปัจจัยหลักที่สำคัญ ได้แก่

การเพิ่มของภาคขนส่งสินค้า เนื่องมาจากการเติบโตของสินค้าเกษตรกรรม และสินค้าอุตสาหกรรม ส่งผลให้เกิดการเติบโตของภาคการขนส่งโดยรวมและการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้า โดยการเติบโตของสินค้าเกษตรกรรมนั้น เนื่องจากความต้องการวัตถุดิบด้านการเกษตร เพื่อใช้ในอุตสาหกรรมแปรรูปอาหาร พลังงานและวัสดุทดแทน ซึ่งธนาคารโลกคาดการณ์ไว้ว่า ในระยะ 20 ปีข้างหน้า ความต้องการอาหารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 50 เนื่องจากจำนวนประชากรที่เพิ่มขึ้น ส่วนการเติบโตทางด้านสินค้าอุตสาหกรรมนั้น เมื่อเข้าสู่ AEC มีการส่งเสริมให้มูลค่าการค้าระหว่างประเทศของกลุ่มอาเซียนโดยรวมเพิ่มขึ้นเฉลี่ยไม่น้อยกว่าร้อยละ 3 ต่อปี และการผลิตจะมีขนาดใหญ่ขึ้น ส่งผลต่อการเติบโตของการขนส่งบนโครงข่ายและการขนส่งสินค้า ณ ประตูการค้าในอนาคต ซึ่งจากการคาดการณ์ของธนาคารกลางสหรัฐอเมริกา กล่าวไว้ว่า หลังจากการเปิดเสรีเขตเศรษฐกิจการค้า (FTA) ในเวลา 15 ปี จะมีปริมาณการค้าระหว่างประเทศคู่ค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 86 ซึ่งปริมาณการเพิ่มขึ้นดังกล่าวก็จะเกิดขึ้นบริเวณประตูการค้านั้นเอง

การเพิ่มของภาคบริการและการท่องเที่ยว เมื่อประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ภาคบริการและการท่องเที่ยวก่อให้เกิดการเดินทางติดต่อระหว่างกันมากขึ้น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) คาดการณ์ว่าจะมีผู้โดยสารระหว่างประเทศเดินเข้ามายังประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น 59 ล้านคนในปี พ.ศ. 2558 โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 5 ต่อปี ส่วนตลาดประเทศในอาเซียนเพิ่มขึ้นเป็น 13 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 18 ต่อปี

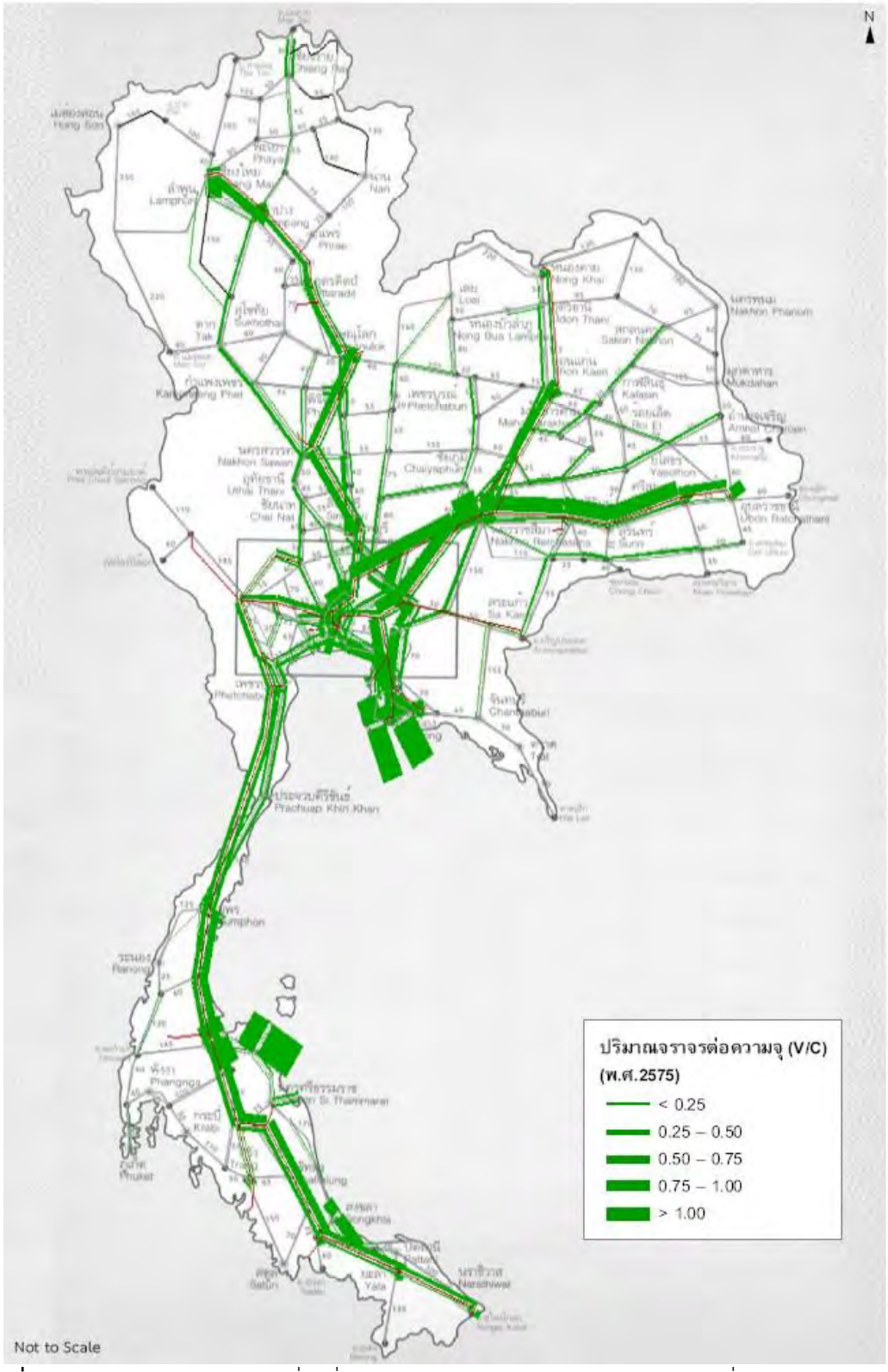
ดังนั้น จากปัจจัยการเพิ่มของภาคการขนส่งสินค้า และภาคบริการ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องพัฒนาระบบขนส่งและประตูการค้า ไม่ว่าจะเป็นด่านชายแดน ท่าเรือ และท่าอากาศยาน เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งสินค้าและจำนวนนักท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้น เพื่อช่วงชิงความได้เปรียบในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจเมื่อเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC)

ผลการจัดวางระบบเมืองและความเชื่อมโยงในปี พ.ศ. 2575 เมื่อนำมาซ้อนทับกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งขนส่งทางถนนของไทยในปัจจุบัน พบว่าประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่มีความครอบคลุมทั่วถึงและมีคุณภาพในระดับที่น่าพอใจ โดยไม่พบโครงข่ายที่ขาดหาย (Missing Links) สืบเนื่องมาจากความพยายามอย่างมากของไทยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกด้านให้มีความครอบคลุมทั่วถึง ทำให้เกิดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนมากเกินไป ทำให้เกิดปัญหาความแออัด ล่าช้า สิ้นเปลืองพลังงาน และด้านความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องทำการพัฒนาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” โดยการมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และปลอดภัย โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักภายในภูมิภาค และเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก จำนวนทั้งสิน 7 แนวเส้นทาง ตามแนวแกนความเชื่อมโยงหลักเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

อย่างไรก็ตาม ผลจาการพัฒนาที่ผ่านมา สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวมให้มีระดับที่สูงขึ้นเป็นที่น่าพอใจ มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศได้อย่างทั่วถึง แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้เช่นกันว่า ทำให้เกิดการโตเดี่ยวของกรุงเทพมหานคร จนขยายครอบคลุมพื้นที่ปริมณฑล และเกิดการกระจุกตัวของเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ในภูมิภาค ที่ยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวที่กระจุกอยู่ในเมืองเดิมเหล่านั้นมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเมื่อปัจจัยสำคัญส่วนหนึ่งเป็นเพราะความจำเป็นต่อความต้องการความเชื่อมโยงและการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบันมีเพียงระบบโครงข่ายถนนเป็นทางเลือกหลัก ดังนั้น การแก้ปัญหาจึงต้องเริ่มที่ใช้การคมนาคมขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระจายการพัฒนาเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาค รวมถึงพื้นที่ชายแดนโดยรอบประตูการค้าหลัก ควบคู่ไปกับการวางแผนเพื่อควบคุมและชี้นำการพัฒนาพื้นที่ทั้งการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์พื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะในเมืองหลัก เมืองรองหรือเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน และพื้นที่ประตูการค้าหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ให้อยู่ในบริเวณที่มีความเหมาะสม ไม่ขัดแย้ง และเกิดความคุ้มค่ากับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ทั้งนี้ การพัฒนาความเชื่อมโยงในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องเน้นการพัฒนาการเชื่อมโยงการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าโดยระบบรางที่มีความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงาน รวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้เกิดการเดินทางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งในระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร และระหว่างเมืองหลักกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานภายในกลุ่มเมือง รวมทั้งเพื่อสามารถรองรับการขนส่งสินค้าไปสู่ประตูการค้าหลัก เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกันต้องดำเนินการบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่แล้วให้คงอยู่ในสภาพดี รวมทั้งมีการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายถนนภายในเมืองรองและเมืองขนาดเล็กเพิ่มเติมอันจะนำไปสู่การสร้างแรงจูงใจและสามารถทำให้เกิดการพัฒนาเมืองในลักษณะที่มีความสมดุลและยั่งยืนยิ่งขึ้น จนเกิดกลุ่มเมืองในภูมิภาคที่สามารถพึ่งพาอาศัยและเชื่อมโยงกันภายในกลุ่มได้เป็นอย่างดี ทั้งนี้ กรุงเทพมหานคร เมืองหลัก และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จะลดการกระจุกตัวและการโตเดี่ยว แต่จะมีขนาดลดหลั่นกันตามลำดับ เพื่อให้เกิดภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่ประเทศที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสม ทั่วถึงและเป็นธรรม

ภาพที่ 6 ปริมาณจราจรต่อความจุ (v/c) ในอนาคต



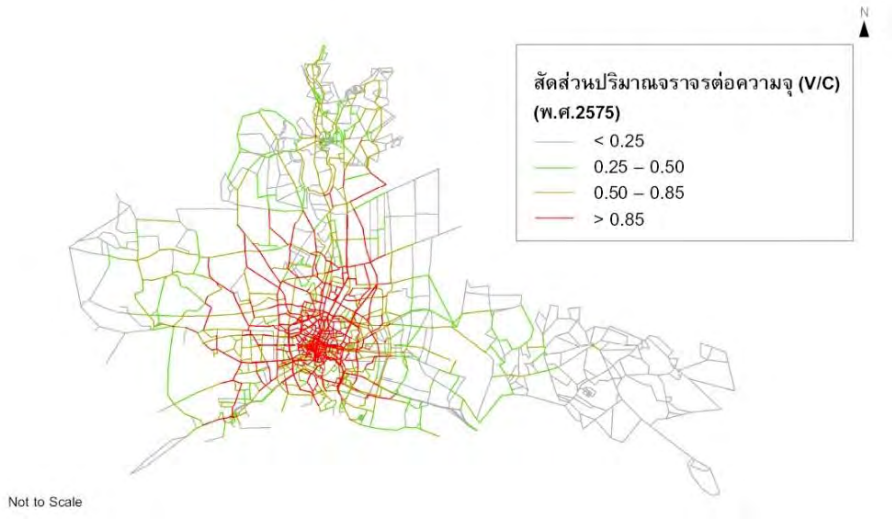
ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

สำหรับปริมาณการเดินทางภายในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดฉะเชิงเทรา มีประมาณ 24 ล้านคน-เที่ยวต่อวันในปี พ.ศ. 2556 โดยจะเพิ่มขึ้นเป็น 42 ล้านคน-เที่ยวต่อวันในปี พ.ศ. 2575 คิดเป็นสัดส่วนการเดินทางโดยรถไฟฟ้าประมาณ ร้อยละ 5 ของการเดินทางทั้งหมด หากพิจารณาสภาพการจราจรเปรียบเทียบค่าความจุของถนน (V/C) จะพบว่าการจราจรจะแออัดเพิ่มขึ้นในปีอนาคต โดยขยายเป็นวงกว้างจากพื้นที่ใจกลางกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดฉะเชิงเทราไปในแนวทิศตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาตอนใต้เป็นส่วนใหญ่ ส่วนพื้นที่ฝั่งตะวันออกและตะวันตกของแม่น้ำเจ้าพระยาตอนเหนือสภาพจราจรยังอยู่ในระดับไม่หนาแน่นมากนัก (V/C น้อยกว่า 0.85) แต่ส่วนตอนใต้ลงไปจะมีสภาพการจราจรแออัด (V/C มากกว่ากว่า 0.85)

นอกจากนี้ จากการวิเคราะห์ค่าของ V/C ในปี พ.ศ. 2575 แสดงให้ทราบว่าจำนวนถนน (ความจุของถนน) ที่จะรองรับปริมาณการจราจรนั้นมีไม่เพียงพอ เนื่องจากปริมาณความต้องการในการเดินทาง (pcu-trips) ในเขตพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งจังหวัดพระนครศรีอยุธยาและจังหวัดฉะเชิงเทรา เพิ่มขึ้นจากปี พ.ศ. 2556 ถึงร้อยละ 75 แต่การเพิ่มความจุของถนนกลับเพิ่มขึ้นเล็กน้อยจากโครงข่ายถนนในโครงการต่าง ๆ ที่จะดำเนินการในอนาคต ดังนั้น จึงควรมีการพิจารณาในเรื่องความจุถนนที่จะรองรับปริมาณจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต

ในส่วนของสัดส่วนปริมาณการเดินทางของคนโดยแยกตามประเภทของยานพาหนะเปรียบเทียบในปี พ.ศ. 2556 และปี พ.ศ. 2575 พบว่าสัดส่วนของการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลมากกว่าร้อยละ 50 ส่วนการเดินทางโดยการขนส่งสาธารณะจะมีสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 37 ที่เหลือเป็นการใช้ยานพาหนะประเภทอื่น ๆ ซึ่งหากพิจารณาจากสัดส่วนของการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคลและการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะแล้ว สรุปได้ว่าหากต้องการแก้ไขปัญหาการจราจรแออัดให้ลดลงได้โดยเร็วแล้วควรต้องพิจารณาถึงการใช้นโยบายให้ผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะให้มากขึ้น ในขณะเดียวกันรัฐควรสนับสนุนวางแผนให้มีการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค โดยเฉพาะด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เป็นตัวนำการพัฒนา มากกว่าปล่อยให้มีการพัฒนาตามหลังการพัฒนาด้านอื่น ทั้งนี้ ควรมีการวางแผนและการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง

ภาพที่ 7 สัดส่วนปริมาณต่อความจุ ในอนาคตพื้นที่กรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดโดยรอบ



ที่มา : โครงการศึกษาพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ

2.3 แผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

การจัดทำรายงานวิชาการเรื่อง **“แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ”** มีการศึกษาแผนในระดับนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ เพื่อนำไปวิเคราะห์เปรียบเทียบกับโครงการ/กิจกรรมภายใต้งบประมาณด้านการคมนาคมขนส่ง ว่ามีความสอดคล้องเหมาะสมมากน้อยเพียงใด โดยสรุปได้ดังนี้

2.3.1 กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)

กรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี เป็นกรอบการพัฒนาระยะยาวที่มุ่งหวังให้ไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว มีเนื้อหาที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่ง ได้แก่

1) แนวทางพัฒนาระบบขนส่งเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงเป็นโครงข่ายสมบูรณ์และลดต้นทุนทางเศรษฐกิจและสังคม โดยให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำ เช่น การขนส่งทางน้ำ การพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ GMS, IMT-GT, อาเซียน และเส้นทางสายไหมของจีน รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางภูมิภาคทั่วประเทศ

2) แนวทางเน้นการพัฒนาเชิงพื้นที่ ได้แก่ พัฒนาระบบขนส่งเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone หรือ SEZ) บริเวณชายแดน พัฒนาระบบขนส่งในพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor หรือ EEC) และพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองศูนย์กลางของภูมิภาคต่าง ๆ

2.3.2 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 พ.ศ. 2560-2564 มีสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาระบบขนส่งและโลจิสติกส์ไทย ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 7 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งทุกรูปแบบ โดยให้ระบบรถไฟเป็นโครงข่ายหลัก พัฒนาอุตสาหกรรมต่อเนื่องจากการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน พัฒนาการบริหารจัดการระบบขนส่ง ตลอดจนพัฒนาและยกระดับมาตรฐานระบบการบริหารจัดการโลจิสติกส์และห่วงโซ่อุปทานให้ได้มาตรฐานสากล

2) ยุทธศาสตร์ที่ 9 การพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ เน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน

2.3.3 แผนยุทธศาสตร์คมนาคม พ.ศ. 2560-2564

เป็นการจัดทำแผนของกระทรวงคมนาคม โดยมีเนื้อหาสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มีประเด็นยุทธศาสตร์หลัก 4 ประเด็น ดังนี้

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เน้นไปที่การบำรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐาน สามารถรองรับทุกกลุ่ม เพิ่มความคล่องตัวในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ส่งเสริมระบบที่ประหยัดพลังงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง เน้นไปที่การพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัย ตลอดจนความมั่นคงของระบบ ลดอุบัติเหตุระบบขนส่ง

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เน้นไปที่การสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะโครงการระบบราง ทางพิเศษระหว่างเมือง สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือชายฝั่งทะเล ปรับปรุงท่าอากาศยานเพื่อการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพิ่มความสามารถในการให้บริการของท่าเรือและท่าอากาศยานหลัก

4) ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ เป็นการพัฒนากฎระเบียบ ประสิทธิภาพองค์กร เน้นสร้างงานวิจัย และเพิ่มความพึงพอใจในกลุ่มผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

2.3.4 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564)

เป็นกรอบการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ ซึ่งเป็นไปตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 มีเป้าหมายให้ประเทศไทยสามารถยกระดับระบบโลจิสติกส์เพื่อเป็นศูนย์กลางทางการค้า การบริการ และการลงทุนในภูมิภาค ประกอบด้วย 3 ยุทธศาสตร์หลัก คือ

1) ยุทธศาสตร์ที่ 1 การพัฒนาเพิ่มมูลค่าระบบห่วงโซ่อุปทาน เน้นการยกระดับการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคเกษตรและอุตสาหกรรม เชื่อมโยงสู่ระบบการค้าอิเล็กทรอนิกส์ (e-commerce) และพัฒนาศักยภาพผู้ให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้

2) ยุทธศาสตร์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกเน้นไปที่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค พัฒนาระบบหน้าต่างเดียว (National Single Window หรือ NSW) ใช้ระบบอิเล็กทรอนิกส์ให้มากขึ้นและแก้ไขอุปสรรคทางการค้าระหว่างประเทศ

3) ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนด้านโลจิสติก เป็นการพัฒนามาตรฐานวิชาชีพ พัฒนาบุคลากรด้านโลจิสติกส์ สนับสนุนงานวิจัยและพัฒนา ตลอดจนพัฒนาฐานข้อมูลและติดตามข้อตกลงระหว่างประเทศ โดยเฉพาะของอาเซียนและองค์การการค้าโลก

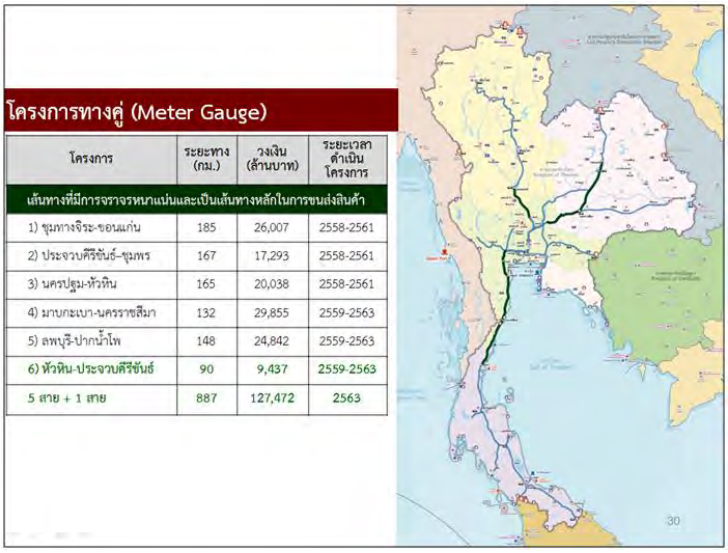
2.3.5 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

กระทรวงคมนาคมได้บูรณาการความต้องการด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย เพื่อสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ สังคม ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง รวมทั้งสร้างโอกาสสำหรับการใช้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน ตามเป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งมุ่งเน้นประเด็นท้าทายของการพัฒนาที่จะสนับสนุนการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลักที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า และการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมทั้งการยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ สรุปดังนี้

2.3.5.1 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง

การพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมืองจะดำเนินการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง และพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ที่มีความพร้อมดำเนินการ 6 สายแรก และเร่งผลักดันให้สามารถดำเนินการก่อสร้างทางคู่ขนาดรางมาตรฐาน (Standard Gauge) เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและสาธารณรัฐประชาชนจีน (จีนตอนใต้) เพื่อให้รถไฟเป็นทางเลือกใหม่ของการเดินทาง และสร้างความได้เปรียบในการแข่งขันของประเทศ

ภาพที่ 8 แสดงโครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง



ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง เช่น

1) โครงข่ายรถไฟครอบคลุมขึ้นอีก 6 จังหวัด ทางคู่เพิ่มขึ้นอีก 1,300 กิโลเมตร

2) เพิ่มความเร็วในการเดินรถ (รถสินค้าจาก 29 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และรถด่วนพิเศษจาก 50 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)

3) เพิ่มน้ำหนักลงเพลาทำให้สามารถเพิ่มการขนส่งได้ร้อยละ 25 ต่อขบวน

4) สัดส่วนการขนส่งทางรถไฟในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิม ร้อยละ 1.5 เป็นร้อยละ 5 ในปี 2563

5) ประชาชนเข้าถึงรถไฟได้ง่ายขึ้น การเดินทางและขนส่งด้วยรถไฟตรงเวลา และปลอดภัยมากขึ้น

6) โครงข่ายของไทยสามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและจีนตอนใต้ได้มากยิ่งขึ้น

2.3.5.2 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

โดยจะเร่งรัดขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลเพื่อให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง เปลี่ยนรถโดยสารประจำทางให้ประชาชนได้ใช้รถที่ได้มาตรฐาน ลดมลพิษในเขตเมือง ปรับปรุงถนนและสะพาน เพื่อลดความแออัดของปริมาณจราจรในพื้นที่ต่างๆ รวมทั้งการพิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาถนนเลียบแม่น้ำเจ้าพระยาในเขตกรุงเทพมหานคร

ภาพที่ 9 โครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะ เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เช่น

1) ระบบรถไฟฟ้าสามารถรองรับการเดินทาง 5-8 ล้านคนเที่ยว/วัน

2) มีโครงข่ายรถไฟฟ้า 299 กิโลเมตร ในอีก 5 ปีข้างหน้า

3) คุณภาพรถประจำทางและอู่จอดรถขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพดีขึ้น

4) ลดการขาดทุนขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพจากการใช้เชื้อเพลิงที่ประหยัดและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม

5) สัดส่วนการเดินทางโดยระบบขนส่งสาธารณะกับการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล เท่ากับร้อยละ 60 ต่อ ร้อยละ 40

6) ลดปัญหาจราจร และโครงข่ายถนนในกรุงเทพมหานครชั้นในและปริมณฑลมีความคล่องตัวขึ้น

2.3.5.3 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

โดยปรับปรุงถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมถึงการปรับปรุงโครงข่ายถนนระหว่างเมืองหลักและเชื่อมเมืองหลักกับด่านพรมแดนให้เป็น 4 ช่องจราจร การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านศุลกากร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองในเส้นทางที่มีความจำเป็น ตลอดจนผลักดันการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เช่น จุดพักรถบรรทุก สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายระหว่างการขนส่งทางรางกับทางถนน เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้า การลงทุนที่จะสูงขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

ภาพที่ 10 แสดงโครงการภายใต้แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาโครงข่ายถนนสายหลัก เป็น ๔ ช่องจราจร

การบูรณะทางหลวงสายหลัก

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น

1) มาตรฐานขั้นต่ำของโครงข่ายถนนส่วนใหญ่ของประเทศเป็นถนนลาดยาง ตั้งแต่การเดินทางระดับหมู่บ้านจนถึงระหว่างประเทศระยะทาง 461,221 กิโลเมตร

2) มีถนน 4 ช่องจราจร 1,864 กิโลเมตร ในทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ

3) โครงข่ายทางหลวงอาเซียนทั้งหมดในไทยอย่างน้อยเป็นถนน 4 ช่องจราจร

4) มีมาตรฐานถนน สิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งที่ช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากถนนและการขับขี่

5) การขนส่งทางถนนจะช่วยสนับสนุนให้การขนส่งทางน้ำ ทางรถไฟและทางอากาศสามารถให้บริการโดยสะดวกจากต้นทางถึงปลายทาง

6) ดึงดูดการกระจายตัวของการตั้งถิ่นฐาน การใช้พื้นที่ของภาคต่างๆ เป็นฐานการผลิตของประเทศและของประชาคมอาเซียน

7) ด่านศุลกากรที่เป็นประตูทางการค้าบริเวณชายแดนมีการเชื่อมโยงกับโครงข่ายถนน ราง ท่าเรือ และท่าอากาศยานหลัก รวมทั้งมีความพร้อมและทันสมัย สามารถรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน

2.3.5.4 แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

โดยการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาท่าเรือลำน้ำและท่าเรือชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทยและทะเลอันดามัน เพื่อประโยชน์ในการขนส่งสินค้าทั้งภายในและระหว่างประเทศ และเป็นการเปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย รวมทั้งเป็นทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

ภาพที่ 11 โครงการภายใต้แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ

1) สัดส่วนการขนส่งทางน้ำในประเทศจะเพิ่มขึ้นจากเดิมอีกร้อยละ 20

2) มีทางเลือกในการขนส่งที่ประหยัดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมในพื้นที่ใหม่

3) เปิดประตูการขนส่งด้านฝั่งทะเลอันดามันที่สามารถเชื่อมโยงเป็นสะพานเศรษฐกิจกับท่าเรือฝั่งอ่าวไทย

4) เมืองท่าของประเทศที่ขยายตัวจากภาคตะวันออกไปสู่ภาคใต้

2.3.5.5 แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

โดยการเร่งผลักดันการพัฒนาท่าอากาศยานหลักที่เป็นประตูการขนส่งของประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล สามารถรองรับความต้องการของประชาชนผู้เดินทางไปอย่างมีประสิทธิภาพ การส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวเนื่อง รวมทั้งการส่งเสริมการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และการพิจารณาความเหมาะสมในการพัฒนาห้วงอากาศของไทยให้สามารถใช้ประโยชน์ร่วมกันเพื่อความมั่นคงและการพัฒนาเศรษฐกิจได้อย่างเหมาะสม

ภาพที่ 12 โครงการภายใต้แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

ที่มา : ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ประโยชน์ที่จะได้รับจากการพัฒนาเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

1) การเดินทางระยะทางไกลด้วยการขนส่งทางอากาศสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ประชาชนมีทางเลือกในการเดินทางเพิ่มมากขึ้น

2) ปริมาณการขนส่งสินค้าและปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานหลักเพิ่มสูงขึ้น

3) ศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น

ภาพที่ 13 ภาพรวมแผนพัฒนาคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565

ที่มา : www.bltbangkok.com

2.4 แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ โดยมีหลักเกณฑ์ในการคัดเลือกเบื้องต้น ได้แก่

1) เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่มีมูลค่ามากกว่า 1,000 ล้านบาท หรือเป็นโครงการที่มีผลประโยชน์เชิงโลจิสติกส์ หรือขับเคลื่อนเศรษฐกิจของประเทศ

2) เป็นโครงการที่มีความพร้อมในการดำเนินการ เช่น มีผลการศึกษาความเหมาะสม (Feasibility Study) รายงานวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) หรือ การออกแบบรายละเอียด (Detailed Design)

3) เป็นโครงการที่มีความพร้อมสามารถนำเสนอให้หน่วยงานกลางพิจารณาได้ เช่น คณะกรรมการนโยบายให้เอกชนร่วมทุนในกิจการของรัฐ (คณะกรรมการ PPP) สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.) เป็นต้น

4) เป็นโครงการที่มีประโยชน์และได้รับความคาดหวังสูงจากประชาชน

ซึ่งมีรายละเอียด แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2561 (Action Plan) ดังนี้ แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย 20 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 1,796,385.77 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 11 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
ประกวดราคาปี พ.ศ. 2558 (ไตรมาสแรก ปีงบประมาณ 2559)			**186,307.45**
การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge)			
1.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	รฟท.	26,004.90
การพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง			
2.	โครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมือง สายพัทยา-มาตาพุต	ทล.	20,200.00
3.	โครงการก่อสร้างทางพิเศษระหว่างเมือง สายบางปะอิน-สระบุรี-นครราชสีมา	ทล.	84,600.00
การพัฒนาการขนส่งทางน้ำ			
4.	โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง	กทท.	1,864.22
5.	โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะ 1	กทท.	2,031.16
การพัฒนาการขนส่งทางอากาศ			
6.	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	ทอท.	51,607.17
ประกวดราคาปี 2559 (ตั้งแต่มกราคม 2559 เป็นต้นไป)			
7.	โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายบางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี	ทล.	55,620.00
การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร (Meter Gauge)			
8.	โครงการสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	29,853.18
9.	โครงการสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-หัวหิน	รฟท.	20,036.53
10.	โครงการสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	รฟท.	17,290.63
11.	โครงการสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	24,840.54
การพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ ขนาดทางมาตรฐาน 1.435 เมตร (Standard Gauge)			
12.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง หนองคาย-ขอนแก่น-นครราชสีมา-แก่งคอย-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-มาบตาพุต	สนข/ รฟท.	
	12.1 ช่วงกรุงเทพฯ-แก่งคอย และแก่งคอย-นครราชสีมา		229,614.29
	12.2 ช่วงแก่งคอย-ท่าเรือมาบตาพุต และนครราชสีมา-หนองคาย		139,534.34
13.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก-เชียงใหม่	สนข/ รฟท.	449,473.75
14.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-หัวหิน	สนข/ รฟท.	94,673.16
15.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน ช่วง กรุงเทพฯ-ระยอง	รฟท	152,528.00
การพัฒนารถไฟฟ้าขนส่งมวลชน			
16.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)	รฟม.	110,116.86
17.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี	รฟม.	56,690.99
18.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง	รฟม.	54,644.00
19.	โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	44,157.76
20.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎบูรณะ (วงแหวนกาญจนาภิเษก)	รฟม.	131,004.30
วงเงินรวมทั้งสิ้น			**1,796,385.77**

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan)

แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศประกอบด้วย 36 โครงการ วงเงินลงทุนรวมทั้งสิ้น จำนวน 895,757.55 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 12 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่มีความพร้อมดำเนินการ ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560 จำนวน 34 โครงการ			**871,708.55**
1.	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก	จท.	-
2.	โครงการบริหารจัดการระบบตั๋วร่วม	สนข.	1,355.34
3.	โครงศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย	ขบ.	2,365.81
4.	โครงการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค ระยะแรก	ทย.	7,685.50
	4.1 ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก		430.00
	4.2 ท่าอากาศยานเบตง จ.ยะลา		350.00
	4.3 ท่าอากาศยานสกลนคร จ.สกลนคร		113.00
	4.4 ท่าอากาศยานกระบี่ จ.กระบี่		6,792.50
5.	โครงการทางพิเศษสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	31,244.00
6.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	รฟท.	10,239.58
7.	โครงการปรับปรุงระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระอาคารผู้โดยสารหลัก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	ทอท.	3,263.61
8.	โครงการจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า จำนวน 200 คัน พร้อมก่อสร้างสถานีประจุไฟฟ้า	ขสมก.	2,272.22
9.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑล สาย 4	รฟม.	21,197.00
10.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงสมุทรปราการ-บางปู	รฟม.	12,146.00
11.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียวเข้ม ช่วงคูคต-ลำลูกกา	รฟม.	9,803.00
12.	โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรม	รฟม.	123,354.00
13.	โครงการระบบรถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) ส่วนต่อขยาย ช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท	รฟท.	31,149.35
14.	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	7,596.94
15.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	56,066.25
16.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	35,839.74
17.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	26,065.75
18.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	23,384.91
19.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	51,823.28
20.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท./สนข.	7,941.80
21.	โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท./สนข.	49,924.24

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
22.	โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	บกท.	-
23.	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	76,978.82
24.	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	76,978.82
25.	โครงการก่อสร้างทางรถไฟ สายบ้านไผ่-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม	รฟท.	60,351.91
26.	โครงการระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน	รฟท.	
	26.1 ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช		8,746.46
	26.2 ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา(เพิ่มเติมสถานีบางกรวย-กฟผ. และสะพานพระราม6)		10,295.67
27.	โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	กทพ.	35,099.54
28.	โครงการระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันออก	กทพ.	14,382.00
29.	โครงการทางพิเศษสายกะทู้-ปาตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	10,496.65
30.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	80,600.00
31.	โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ชบ.	1,053.62
32.	โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก ระยะยาว พัฒนาเส้นทางเดินเรือ Ferry ให้รองรับผู้โดยสารและรถยนต์	จท.	981.70
33.	โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	30,500.00
34.	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (จังหวัดชายแดน 9 จังหวัด)	ขบ.	8,065.84
35.	โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก 8 จังหวัด)	ขบ.	9,438.02
36.	โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก	ทล.	
	36.1 โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.24 อ.หนองกี่ จ.บุรีรัมย์		105.00
	36.2 โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.2 อ.เมือง จ.อุดรธานี		225.00
	36.3 โครงการก่อสร้างจุดพักรถบรรทุก ทล.1 อ.เมือง จ.กำแพงเพชร ขาเข้า		220.00
37.	โครงการก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต (วงเงินลงทุนตามผลการศึกษาของ สนข.)	รฟม./ สนข.	23,499.00
วงเงินรวม			**895,757.55**

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan)

แผนปฏิบัติการด้านการคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ประกอบด้วยโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งที่สำคัญของกระทรวงคมนาคม จำนวน 44 โครงการ กรอบวงเงินลงทุนรวม 2,021,283.52 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น 2 กลุ่ม ประกอบด้วย 1) กลุ่มโครงการที่คณะกรรมการ PPP เห็นชอบ หรือคณะรัฐมนตรีอนุมัติได้ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 21 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 941,012.34 ล้านบาท และ 2) กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือเริ่มดำเนินการก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 23 โครงการ วงเงินลงทุนรวม 1,107,271.18 ล้านบาท โดยมีรายละเอียด ดังนี้

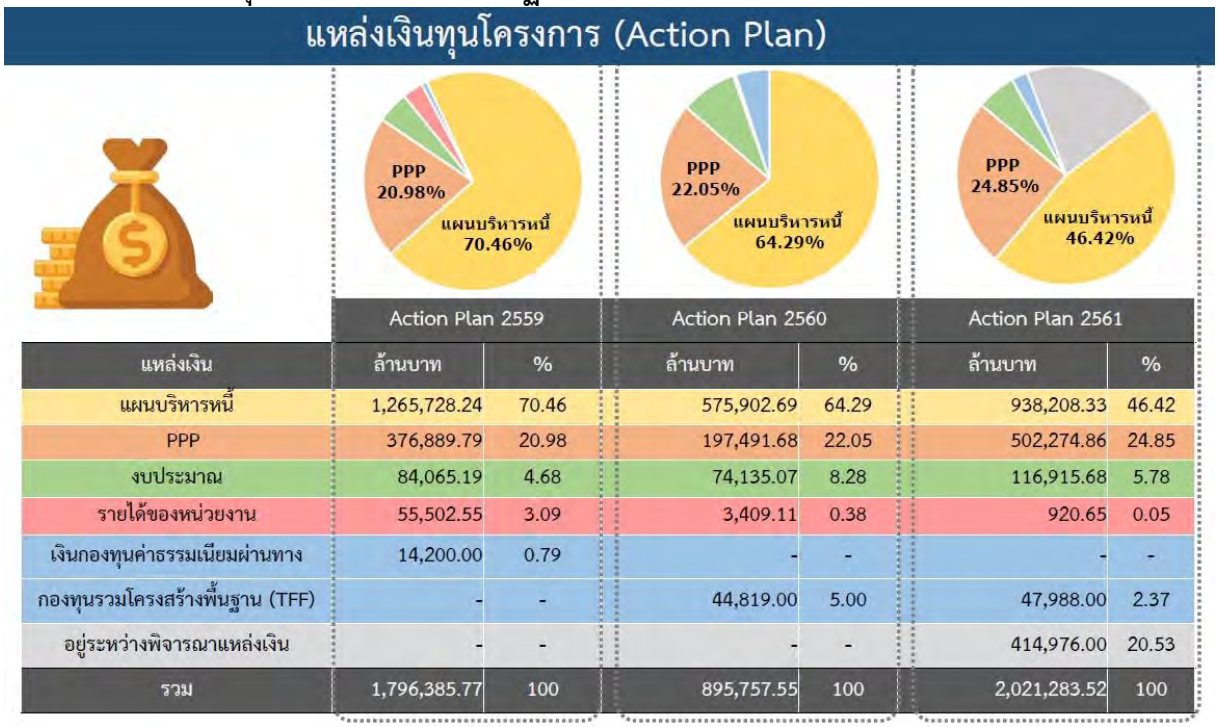
ตารางที่ 13 โครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan)

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
กลุ่มโครงการที่คณะ PPP เห็นชอบ หรือ คณะรัฐมนตรีได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561			**914,012.34**
1.	ทางพิเศษสายกะทู้-ป่าตอง จ.ภูเก็ต	กทพ.	13,916,97
2.	ศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม	ขบ.	1,132.43
3.	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (ชายแดน)	ขบ.	8,049.98
4.	พัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก)	ขบ.	8,342.47
5.	จัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า (EV) จำนวน 35 คัน	ขสมก.	417.00
6.	จัดซื้อรถโดยสารปรับอากาศใช้เชื้อเพลิงก๊าซธรรมชาติ (NGV) จำนวน 489 คัน	ขสมก.	1,735.55
7.	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายนครปฐม-ชะอำ	ทล.	77,831.81
8.	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย	ทล.	34,070.00
9.	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางประอิน	ทล.	25,070.00
10.	ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพ-มหาชัย (บ้านแพ้ว)	ทล.	40,075.00
11.	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่	สนข.	276,226.00
12.	ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-หัวหิน	รฟท.	77,906,86
13.	ระบบรถไฟชานเมืองสายสีแดงอ่อน บางซื่อ-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม บางซื่อ-หัวลำโพง	รฟท.	50,137.15
14.	รถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ	รฟม.	128,235.01
15.	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต	รฟม.	30,154.52
16.	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.เชียงใหม่	รฟม.	107,233.00
17.	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.นครราชสีมา	รฟม.	13,593.00
18.	ก่อสร้างระบบขนส่งมวลชน จ.ขอนแก่น	รฟม.	13,947.00
19.	พัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3	กทท.	90.65
20.	พัฒนาธุรกิจท่าเรือบก (Dry Port) จ.ขอนแก่น	กทท.	1,825.83
21.	ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา	บกท.	4,022.00
กลุ่มโครงการที่ประกวดราคาแล้วเสร็จ หรือ เริ่มก่อสร้างได้ ภายในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 จำนวน 23 โครงการ			**1,107,271.18**
22.	ก่อสร้างจุดจอดพักรถบรรทุก 2 แห่ง จ.บุรีรัมย์ และ จ.ขอนแก่น	ทล.	480.00
23.	ทางพิเศษสายพระราม3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ด้านตะวันตก	กทพ.	31,244.00
24.	ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายเหนือ ตอน N2 และ E-W Corridor ด้านตะวันตก	กทพ.	17,551.00
25.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงนครปฐม-ชุมพร	รฟท.	42,933.72
26.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	รฟท.	22,678.06
27.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ	รฟท.	30,880.83
28.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย	รฟท.	62,614.35
29.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี	รฟท.	37,523.60
30.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงขอนแก่น-หนองคาย	รฟท.	26,654.36
31.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี	รฟท.	24,287.36
32.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา	รฟท.	57,369.43

ลำดับ	โครงการ	หน่วยงาน	วงเงินลงทุน (ล้านบาท)
33.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	รฟท.	8,116.12
34.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่	รฟท.	59,915.24
35.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ	รฟท.	85,345.00
36.	ก่อสร้างรถไฟทางคู่ สายใหม่ ช่วงบ้านไผ่-นครพนม	รฟท.	67,965.33
37.	ความร่วมมือระหว่างรัฐบาลไทย-จีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อเชื่อมโยงภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย (ระยะที่ 1 ช่วงกรุงเทพฯ-นครราชสีมา	รฟท.	179,412.21
38.	รถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ (ดอนเมือง-สุวรรณภูมิ-อู่ตะเภา	รฟท.	203,397.03
39.	รถไฟชานเมืองสีแดงเข้มช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต	รฟท.	6,570.40
40.	รถไฟชานเมืองสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา และตลิ่งชัน-ศิริราช	รฟท.	17,671.61
41.	รถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางขุนนนท์-ศูนย์วัฒนธรรมฯ	รฟม.	120,459.00
42.	การพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ (ก่อสร้างลานจอดรถ และระบบไฟฟ้า)	ทย.	1,215.00
43.	การพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น (ก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร)	ทย.	2,250.00
44.	ระบบตั๋วร่วม	รฟม./ สนข.	737.53
วงเงินรวมทั้งสิ้น			**2,021,283.52**

ที่มา : แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan)

ภาพที่ 14 แหล่งเงินทุนโครงการภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559-2561



แหล่งเงิน	Action Plan 2559 ล้านบาท	%	Action Plan 2560 ล้านบาท	%	Action Plan 2561 ล้านบาท	%
แผนบริหารหนี้	1,265,728.24	70.46	575,902.69	64.29	938,208.33	46.42
PPP	376,889.79	20.98	197,491.68	22.05	502,274.86	24.85
งบประมาณ	84,065.19	4.68	74,135.07	8.28	116,915.68	5.78
รายได้ของหน่วยงาน	55,502.55	3.09	3,409.11	0.38	920.65	0.05
เงินกองทุนค่าธรรมเนียมผ่านทาง	14,200.00	0.79	-	-	-	-
กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐาน (TFF)	-	-	44,819.00	5.00	47,988.00	2.37
อยู่ระหว่างพิจารณาแหล่งเงิน	-	-	-	-	414,976.00	20.53
รวม	1,796,385.77	100	895,757.55	100	2,021,283.52	100

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

2.5 ผลการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาล

2.5.1 เชื่อมถนนสู่ประตูเศรษฐกิจ

2.5.1.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และโครงการทางพิเศษเชื่อมโยงระบบการเดินทางสาธารณะเข้าด้วยกัน และเชื่อมโยงไปยังประเทศเพื่อนบ้าน

1) โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

ปัจจุบันประเทศไทยมีทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเปิดให้บริการแล้ว 2 สาย รวมระยะ 146 กิโลเมตร และเมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2558 รัฐบาลได้อนุมัติโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เพิ่มอีก 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) สายบางประอิน-นครราชสีมา (196 กิโลเมตร) 2) สายบางใหญ่-กาญจนบุรี (96 กิโลเมตร) 3) สายพัทยา-มาบตาพุด (32 กิโลเมตร)

นอกจากนั้น ยังมีแผนที่จะเพิ่มโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 470 กิโลเมตร ครอบคลุม 13 จังหวัด โดยมีเป้าหมายเปิดให้บริการทั้งระบบภายในปี พ.ศ. 2563 และเร่งรัดการจัดทำรายงานการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) 4 สาย ระยะทางรวม 324 กิโลเมตร ประกอบด้วย 1) สายนครปฐม-ชะอำ 2) สายหาดใหญ่-ชายแดนไทย/มาเลเซีย 3) ทางยกระดับอุตราภิมุข ช่วงรังสิต-บางปะอิน 4) ทางยกระดับบนทางหลวงหมายเลข 35 สายธนบุรี-ปากท่อ ช่วงกรุงเทพฯ-มหาชัย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพฯ ปริมณฑลและจังหวัดต่าง ๆ แบ่งเบาการจราจรทางหลวงที่มีปริมาณการจราจรสูง แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัยตลอดการเดินทาง

2) โครงการทางพิเศษ

ที่ผ่านมา ประเทศไทยมีโครงข่ายทางพิเศษรวม 7 โครงการ ระยะทาง 208 กิโลเมตร และเปิดให้บริการทางพิเศษเพิ่มขึ้น 1 โครงการ คือ ทางพิเศษศรีรัช-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร ระยะทาง 16.7 กิโลเมตร เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2559 เพื่อแบ่งเบาปริมาณการจราจรฝั่งธนบุรี พื้นที่กรุงเทพฯฝั่งตะวันตก และจังหวัดใกล้เคียงให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

นอกจากนี้รัฐบาลได้อนุมัติดำเนินการทางพิเศษพระราม 3-ดาวคะนอง วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง 18.7 กิโลเมตร เชื่อมโยงโครงข่ายทางพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพรวมทั้งช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2

ภาพที่ 15 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) และโครงการทางพิเศษ

ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

2.5.1.2 เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงและทางหลวงชนบท

กระทรวงคมนาคมได้ดำเนินการขยายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานทางหลวงและทางหลวงชนบท (ขยายเป็น 4 ช่องจราจรขึ้นไป) 59 โครงการ รวมระยะทาง 1,049.75 กิโลเมตร โดยมีโครงการสำคัญ ได้แก่

1) เส้นทางไปสู่ภาคเหนือ

(1) ทล. 101 และ 103 ช่วงนครสวรรค์-พิษณุโลก-น่าน/อ.งาว ระยะทาง 41.53 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทล. 103 ช่วง อ.ร้อยกวาง-อ.งาว ตอนที่ 2 ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- ทล. 101 อ.ร้อยกวาง-น่าน ตอน 3 ระยะทาง 12.60 กิโลเมตร
- ทล. 101 อ.ร้อยกวาง-น่าน ตอนผาหมู-ปางยาว ระยะทาง 8.93 กิโลเมตร

2) เส้นทางเชื่อมตะวันออก-ตะวันตก (Upper East-West Corridor)

(1) ทล. 12 ช่วง อ.แม่สอด-ตาก-สุโขทัย-พิษณุโลก-มุกดาหาร ระยะทาง 250.55 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทล.12 ช่วงตาก-แม่สอด ตอน3 ระยะทาง 24.625 กิโลเมตร
- ทล. 12 ช่วงตาก-แม่สอด ตอน4 ระยะทาง 26.451 กิโลเมตร
- ทล. 12 ช่วง อ.หล่มสัก-อ.น้ำหนาว ตอน 1 ระยะทาง 11.00 กิโลเมตร
- ทล. 12 ช่วง กาฬสินธุ์-บรรจบ ทล.12 (บ.นาไคร้) ตอน2 ระยะทาง 71.436 กิโลเมตร
- ทล. 12 ช่วงนาไคร้-อ.คำชะอี (แก้แนวใหม่) ระยะทาง 36.31 กิโลเมตร
- ทล. 12 ช่วง อ.หล่มสัก-อ.คอนสาร ตอน น้ำดุก-อ.คอนสาร ระยะทาง 81.04 กิโลเมตร

(2) ทล. 225 ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ-มหาสารคาม-ร้อยเอ็ด-อุบลฯ-ช่องเม็ก ช่วงนครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอนที่1 ระยะทาง 5 กิโลเมตร

3) เส้นทางไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

(1) ทล. 25 และ304 ช่วง อ.สัตหีบ-อ.พนมสารคาม-อ.กบินทร์บุรี-อุบลฯ-มุกดาหาร ระยะทาง 132.91 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทล. 304 อ.กบินทร์บุรี-อ.วังน้ำเขียว ตอน 3 ระยะทาง 11.365 กิโลเมตร
- ทล. 304 อ.กบินทร์บุรี-อ.ปักธงชัย (ทางเชื่อมผืนป่า) ระยะทาง 3.00 กิโลเมตร
- ทล.24 ช่วง อ.ปราสาท-อ.ขุขันธ์-แยก ทล. 2085 ตอน 1 ระยะทาง 35.00 กิโลเมตร
- ทล.24 ช่วง อ.ขุนหาญ-แยก ทล. 2085 ระยะทาง 31.80 กิโลเมตร
- ทล.24 ช่วง อ.ปราสาท-อ.สังขะ ตอน อ.ปราสาท-กระเทียม ระยะทาง 26.44 กิโลเมตร
- ทล.24 ช่วง อ.ปราสาท-อ.สังขะ ตอน กระเทียม-อ.สังขะ ระยะทาง 25.30 กิโลเมตร

4) เส้นทางสู่ภาคใต้

(1) ทล.408 ช่วงราษฎร์ธานี-นครศรีธรรมราช-อ.หาดใหญ่ (รวมสงขลา-อ.จะนะ) ระยะทาง 39.14 กิโลเมตร ประกอบด้วย

- ทล. 408 ช่วงนครศรีธรรมราช-สงขลา ตอน ระโนด-อ.สทิงพระ (ส่วนที่2) ระยะทาง 22.50 กิโลเมตร
- ทล. 408 ช่วงนครศรีธรรมราช-อ.สทิงพระ ตอน 4 ระยะทาง 11.80 กิโลเมตร
- ทล. 408 ช่วงแยกน้ำกระจาย-สามแยกทุ่งหวัง ระยะทาง 4.84 กิโลเมตร

(2) ทล. 4 ช่วงภูเก็ต-พังงา-กระบี่-ตรัง-พัทลุง (รวม อ.ห้วยยอด-นครศรีธรรมราช) ช่วงพังงา-กระบี่ ตอน 3 (ทับปุด-อ่าวลึก) ระยะทาง 31.80 กิโลเมตร

5) โครงข่ายอื่น ๆ รวมระยะทาง 129.55 กิโลเมตร ประกอบด้วย

(1) ทล. 401 ช่วงสุราษฎร์ธานี-พังงา ตอนแยก ทล.41-บรรจบ ทล.415 ตอน 2 ระยะทาง 20.79 กิโลเมตร

(2) ทล. 4 ช่วงชุมพร-ระนอง ตอน 2 ระยะทาง 23.50 กิโลเมตร

(3) ทล. 101 ช่วงสุโขทัย-อ.สวรรคโลก ตอน1 ระยะทาง 6.00 กิโลเมตร

(4) ทล. 201 ช่วง อ.แก้งคร้อ-อ.ชุมแพ ตอน อ.แก้งคร้อ-อ.ภูเขียว ระยะทาง 23.638

(5) ทล. 4 ช่วงชุมพร-ระนอง ตอน 4 ระยะทาง 32.45 กิโลเมตร

(6) ทล. 101 ช่วงสุโขทัย-อ.สวรรคโลก ตอน เตว็ดนอก-เกาะตาเลี้ยง ระยะทาง 6.22 กิโลเมตร

(7) ทล. 4 ช่วงชุมพร-ระนอง ตอน ทรายแดง-บางนอน ระยะทาง 17.75 กิโลเมตร

6) ดำเนินโครงการก่อสร้างสะพานเชื่อมประเทศเพื่อนบ้านจากเดิมจำนวน 8 สะพาน เปิดบริการเพิ่มเติม 2 สะพาน เพื่อส่งเสริมการค้า การลงทุน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนของอาเซียน ได้แก่

(1) สะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ 2 (สะพานแม่น้ำเมย) อ.แม่สอด จ.ตาก

(2) โครงการพัฒนาทางหลวงเชื่อมโยง อ.อรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน-สตึงบท)

7) ดำเนินการเปลี่ยนถนนลูกรังเป็นถนนลาดยาง ระยะทางรวม 3,365 กิโลเมตร ก่อสร้างถนนเพื่อสนับสนุนโครงการหลวงและโครงการพระราชดำริ 93 สาย ระยะทางรวม 606 กิโลเมตร ก่อสร้างสะพานชุมชนในภูมิภาค จำนวน 193 สะพาน

2.5.2 ยกระดับการเดินทางและชีวิตในเมือง

นับจากปี พ.ศ. 2542-2557ประเทศไทยเปิดให้บริการรถไฟฟ้าระยะทาง 62.50 กิโลเมตร และปัจจุบันรัฐบาลได้เร่งรัดโครงการที่อยู่ในระหว่างก่อสร้าง รวมไปถึงอนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟฟ้าสายใหม่อีก 5 โครงการ และเสนอเพิ่มเติมอีก 4 โครงการ เพื่อเพิ่มโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นระยะทาง 464 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) เปิดให้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มเติม 2 โครงการ ระยะทางรวม 24 กิโลเมตร

(1) สายฉลองรัชธรรม ช่วงบางใหญ่-เตาปูน จำนวน 16 สถานี เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 6 สิงหาคม 2559

(2) สายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สำโรง จำนวน 1 สถานี เปิดให้บริการ เมื่อวันที่ 3 เมษายน 2560

2) อยู่ระหว่างเร่งรัดก่อสร้าง 5 โครงการ ระยะทางรวม 105.80 กิโลเมตร ได้แก่

(1) สายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค และช่วงบางซื่อ-ท่าพระ

(2) สายสีเขียวเข้ม ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ

(3) สายสีเขียวเข้ม ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต

(4) สายสีส้ม (ส่วนตะวันออก) ช่วงศูนย์วัฒนธรรมฯ-มีนบุรี (สุวินทวงศ์)

(5) สายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-รังสิต

3) ลงนามในสัญญาแล้ว 3 โครงการ ระยะทางรวม 91.90 กิโลเมตร ได้แก่

(1) สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี

(2) สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง

(3) สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก และสายสีแดงเข้ม ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง

4) อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา 1 โครงการ ระยะทาง 25.90 กิโลเมตร

(1) สายสีม่วง (ใต้) ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ

5) อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติจำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 42.7 กิโลเมตร ได้แก่

(1) สายสีส้ม (ตะวันตก) ช่วงตลิ่งชัน-ศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย

(2) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศิริราช

(3) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสายสีแดงอ่อน ช่วงตลิ่งชัน-ศาลายา

(4) โครงการระบบรถไฟฟ้าชานเมืองสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ศูนย์รังสิต

ภาพที่ 16 โครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

2.5.3 ก่อสร้างถนนและสะพานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค เพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายถนนแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล รวมถึงจังหวัดสำคัญในภูมิภาค เพิ่มศักยภาพในการเดินทางให้มีความคล่องตัวมากยิ่งขึ้น โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.5.3.1 โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯและปริมณฑล

1) โครงการที่ก่อสร้างแล้วเสร็จ

(1) สะพานมหาเจษฎาบดินทรานุสรณ์

(2) โครงการถนนเชื่อมถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวตะวันออก-ตะวันตก)

(3) ทางต่างระดับบริเวณจุดตัดถนนราชพฤกษ์กับถนนกัลปพฤกษ์

(4) โครงการขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 2) (ซอยจรัลสนิทวงศ์ 13-คลองมหาสวัสดิ์)

(5) ถนนสาย ง ถนนไสวประชาราษฎร์ (ถนนวัดคลองสี่) ผังเมืองรวมเมืองคูคต จ.ปทุมธานี

2) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

(1) โครงการถนนเชื่อมถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก (แนวเหนือ-ใต้)

(2) โครงการขยายถนนกัลปพฤกษ์

(3) โครงการถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 3) (คลองมหาสวัสดิ์-ทล.345

(4) ถนนสาย ปท.3004 แยก ทล.305-บ.ลำลูกกา อ.ธัญบุรี จ.ปทุมธานี

2.4.3.2 โครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในส่วนภูมิภาค

1) โครงการที่แล้วเสร็จ

(1) ถนนสาย ฉ ผังเมืองรวมนครราชสีมา จ.นครราชสีมา

(2) ทางลดระดับบริเวณแยกถนนสุขุมวิท-ถนนพัทยากลาง จ.ชลบุรี

(3) ถนนสาย ค ผังเมืองรวมหาดใหญ่ อ.หาดใหญ่ จ.สงขลา

(4) ถนนสาย จ และ ฉ ผังเมืองรวม เมืองแม่สอด จังหวัดตาก ตอนแม่สอด-ริมเมย

(5) ถนนสาย ก (ตอนที่ 2) ผังเมืองรวมสุราษฎร์ธานี จ.ราษฎร์ธานี

(6) ถนนสาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท จ.ชัยนาท

(7) สะพานสิริลันตา จ.กระบี่

2) โครงการที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง

(1) ถนนสาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร จ.ชุมพร

(2) ถนนสาย นย. 3007 แยก ทล. 305-บ.คลอง 33 อ.องครักษ์ จ.นครนายก

(3) ถนนสาน นม. 1120 แยก ทล.2-บ.โคกไผ่ อ.เมือง จ.นครราชสีมา

(4) ทางต่างระดับข้าม ทล.37 เชื่อมระหว่าง ทช.ปข.2052 กับ 2057 อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์

(5) ถนนสาย จ1 และ จ2 ผังเมืองรวมพะเยา และสาย ค ผังเมืองรวมชุมชนมหาวิทยาลัยพะเยา และถนนส่วนเชื่อมทางเลี่ยงเมือง จ.พะเยา

(6) ทางลอดต่างระดับบนถนนสายเลี่ยงเมืองสันป่าตอง-หางดง จ.เชียงใหม่

2.5.3.3 ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยา

ยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะให้เป็นสถานีเรือ ด้วยการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา 17 แห่ง เพื่อส่งมอบความสะดวกปลอดภัยให้กับประชาชน โดยในปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จครบทุกแห่ง ได้แก่ ท่าเรือสมุทรปราการ ท่าเรือบางหัวเสือ ท่าเรือบางกะเจ้านอก ท่าเรือสาทร ท่าเรือสี่พระยา ท่าเรือกรมเจ้าท่า ท่าเรือดินแดง ท่าเรือราชวงศ์ ท่าเรือสะพานพุทธ ท่าเรือราชินี ท่าเรือท่าเตียน ท่าเรือท่าช้าง ท่าเรือพรานนก ท่าเรือเทเวศร์ ท่าเรือเกียกกาย ท่าเรือเขียวไก่กา และท่าเรือพระราม 5

2.5.3.4 เร่งดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน จ.ภูเก็ต จ.เชียงใหม่ และ จ.นครราชสีมา โดยใช้มาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และขยายผลสู่ จ.ขอนแก่น จ.พิษณุโลก และ จ.อุดรธานีในระยะถัดไป เพื่อแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ภาคธุรกิจ และนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยว

2.5.4 พัฒนาระบบราง

2.5.4.1 เร่งรัดพัฒนารถไฟทางคู่

รัฐบาลได้เร่งรัดพัฒนารถไฟทางคู่จากเดิม 359 กิโลเมตร โดยได้เร่งรัดโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 สายทาง อนุมัติให้ดำเนินการเพิ่มเติม 6 สายทาง รวมทั้งสานโครงการรถไฟทางคู่สายใหม่อีก 6 สายทาง เพื่อให้มีโครงข่ายรถไฟรางคู่เพิ่มขึ้นเป็น 3,528 กิโลเมตร ซึ่งจะส่งผลให้สัดส่วนโครงข่ายรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 9 เป็นร้อยละ 68 จากโครงข่ายรถไฟทั้งหมดของประเทศ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1) เร่งรัดโครงการที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง จำนวน 1 โครงการ

(1) ช่วงฉะเชิงเทรา-แก่งคอย ระยะทาง 106 กิโลเมตร

2) ดำเนินการอนุมัติ/เริ่มต้นก่อสร้าง ในปี พ.ศ. 2558-2560 จำนวน 6 โครงการ

(1) ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ระยะทาง 187 กิโลเมตร

(2) ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ระยะทาง 167 กิโลเมตร

(3) ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ระยะทาง 148 กิโลเมตร

(4) ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ ระยะทาง 132 กิโลเมตร

(5) ช่วงนครปฐม-หัวหิน ระยะทาง 169 กิโลเมตร

(6) ช่วงหัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์ ระยะทาง 90 กิโลเมตร

3) อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 9 โครงการ

(1) ช่วงปากน้ำโพ-เด่นชัย ระยะทาง 285 กิโลเมตร

(2) ช่วงชุมทางถนนจิระ-อุบลราชธานี ระยะทาง 308 กิโลเมตร

(3) ช่วงขอนแก่น-หนองคาย ระยะทาง 167 กิโลเมตร

(4) ช่วงชุมพร-สุราษฎร์ธานี ระยะทาง 168 กิโลเมตร

(5) ช่วงสุราษฎร์ธานี-หาดใหญ่-สงขลา ระยะทาง 321 กิโลเมตร

(6) ช่วงหาดใหญ่-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 45 กิโลเมตร

(7) ช่วงเด่นชัย-เชียงใหม่ ระยะทาง 189 กิโลเมตร

(8) ช่วงเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ (ทางคู่สายใหม่) ระยะทาง 326 กิโลเมตร

(9) ช่วงบ้านไผ่-มุกดาหาร-นครพนม (ทางคู่สายใหม่) ระยะทาง 355 กิโลเมตร

ภาพที่ 17 โครงการพัฒนาระบบราง

ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

2.5.4.2 ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

1) เริ่มดำเนินการก่อสร้างโครงการรถไฟความเร็วสูงในภูมิภาค ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะที่ 1 (กรุงเทพฯ-นครราชสีมา) ระยะทาง 252 กิโลเมตร ภายใต้ความร่วมมือกับรัฐบาลแห่งอาณาจักรไทยกับรัฐบาลแห่งสาธารณประชาชนจีน เมื่อวันที่ 21 ธันวาคม 2560

2) ร่วมมือกับญี่ปุ่นศึกษาวิเคราะห์โครงการรถไฟความเร็วสูง ช่วงกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 672 กิโลเมตร (ตั้งเป้าดำเนินการระยะแรกในเส้นทาง กรุงเทพฯ-พิษณุโลก ระยะทาง 380 กิโลเมตร และระยะที่ 2 พิษณุโลก-เชียงใหม่ ระยะทาง 293 กิโลเมตร)

3) ผลักดันโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานหลักของประเทศ (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) ภายใต้แผนพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

4) เดินหน้าโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงจากภาคกลางสู่พื้นที่ภาคใต้ เส้นทาง กรุงเทพ-หัวหิน ระยะทาง 211 กิโลเมตร

2.5.5 เพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือทั้งลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล

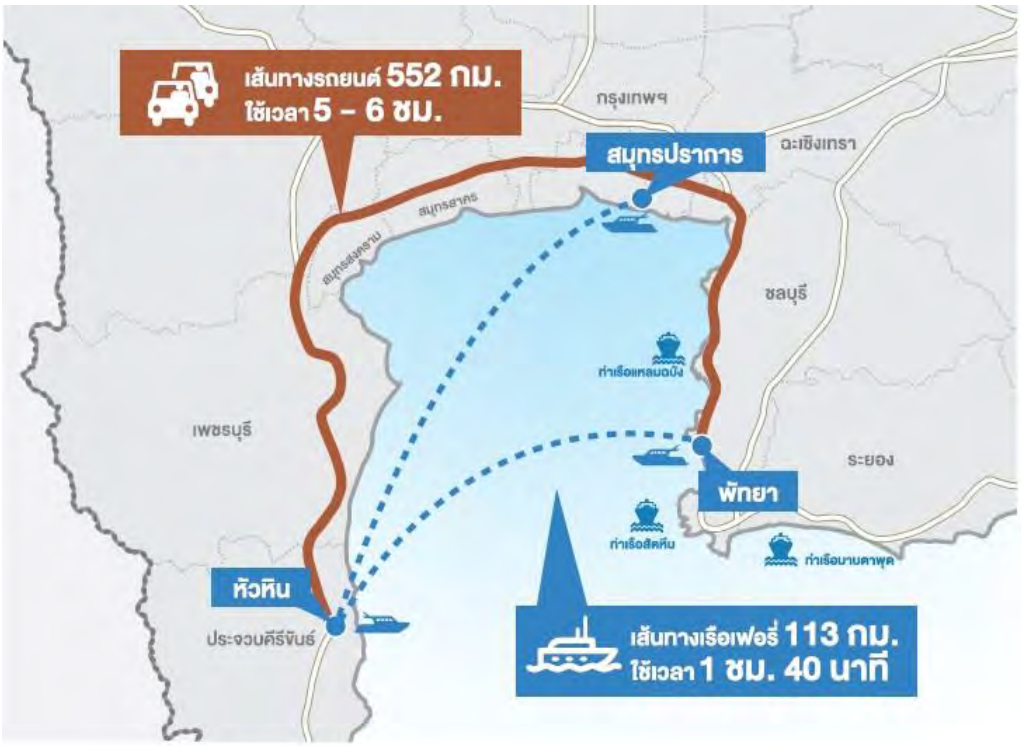
เพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นทางเลือกสำคัญในการเดินทาง การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ด้วยความสะดวก รวดเร็ว สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม รัฐบาลจึงได้ดำเนินการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือทั้งลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล ดังนี้

2.4.5.1 โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง

2.4.5.2 โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

2.4.5.3 โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

ภาพที่ 18 โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือทั้งลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล



ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

2.5.6 พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

2.4.6.1 ขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำ เพื่อพัฒนาและบำรุงรักษาร่องน้ำให้สามารถใช้งานได้ตลอดทั้งปี บรรเทาปัญหาภัยแล้ง อุกทกภัย รวมทั้งสนับสนุนการขนส่งทางน้ำทั้งในประเทศ และชายฝั่งทะเล ตลอด 4 ปีดำเนินการได้ 508 ร่องน้ำ ปริมาณเนื้อดินที่ขุดลอก 34.56 ล้านลูกบาศก์เมตร

2.4.6.2 พัฒนาเขื่อนป้องกันตลิ่งพัง 54 แห่ง เพื่อแก้ไขปัญหาตลิ่งพังที่เกิดขึ้นในพื้นที่ได้เป็นการถาวร ป้องกันความเสียหายจากปัญหาตลิ่งพัง และสามารถใช้ประโยชน์ในการขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

2.4.6.3 พัฒนาโครงสร้างป้องกันการกัดเซาะชายฝั่ง 42 แห่ง เพื่อลดปัญหาการกัดเซาะชายฝั่ง อันจะเป็นการรักษาสภาพชายฝั่งทะเลให้สมบูรณ์ ลดความเสียหายที่สูญเสียไปจากการกัดเซาะชายฝั่ง

2.5.7 เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานหลัก

2.4.7.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยตามแผนมีกำหนดเปิดให้บริการได้เต็มระบบประมาณเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2564

2.4.7.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 2

เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสาร อาคาร 2 สำหรับเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ เมื่อวันที่ 24 ธันวาคม 2558 ปัจจุบันมีศักยภาพรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น จากเดิม 18.5 ล้านคนต่อปี เป็น 30 ล้านคนต่อปี

2.4.7.3 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 3

เริ่มดำเนินการในช่วงปี พ.ศ. 2560-2568 เพื่อจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 40 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน 40-50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

2.5.8 ปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค

ขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค แก้ไขปัญหาท่าอากาศยานเดิมที่แออัด ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 ต่อปี เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้จากการเดินทางท่องเที่ยว และกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค โดยมีรายละเอียด ดังนี้

2.5.8.1 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจากเดิม 6.5 ล้านคนต่อปี เป็น 12.5 ล้านคนต่อปี โดยได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่ พร้อมสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องแล้วเสร็จ และเปิดบริการอย่างเป็นทางการเมื่อวันที่ 16 กันยายน 2559 เพื่อบรรเทาความแออัดของผู้โดยสาร

2.5.8.2 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถและประสิทธิภาพในการรองรับผู้โดยสาร ซึ่งกำหนดแผนการพัฒนาเป็น 2 ระยะ ประกอบด้วย

1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 1 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2561-2568 รองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 18 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ปรับปรุงอาคารเดิมเป็นอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ปรับปรุงระบบถนน ขยายลานจอดอากาศยาน ปรับปรุงระบบทางขับ ก่อสร้างสนับสนุนต่าง ๆ และปรับปรุงระบบสาธารณูปโภค

2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ระยะที่ 2 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2570-2574 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารไม่น้อยกว่า 20 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการก่อสร้างอาคารสำหรับตรวจบัตรโดยสารของผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศเพิ่มเติม ปรับปรุงอาคารเดิมให้รองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น

2.5.8.3 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่

1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่ ระยะที่ 1 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2561-2567 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 8.5 ล้านคนต่อปี

2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานหาดใหญ่ ระยะที่ 2 ดำเนินการในปี พ.ศ. 2566-2573 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 10 ล้านคนต่อปี

2.5.8.4 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง เชียงราย ระยะที่ 1 เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ไม่น้อยกว่า 6 ล้านคนต่อปี

2.5.8.5 โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ซึ่งเป็นการเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยาน และเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศกับเมียนมา โดยการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานจะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 1.7 ล้านคนต่อปี

2.5.8.6 โครงการก่อสร้างและปรับปรุงขยายท่าอากาศยานกระบี่ ดำเนินการขยายลานจอดเครื่องบินพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบินคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2563 ในส่วนของการก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 และปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 1และ2 พร้อมอาคารจอดรถยนต์ 2,000 คัน อยู่ในขั้นตอนการประกวดราคาหาผู้รับจ้าง ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานกระบี่ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8 ล้านคนต่อปี

2.5.8.7 โครงการพัฒนาท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการรองรับผู้โดยสารเป็น 5 ล้านคนต่อปี และจอดรถยนต์ได้ 550 คัน ขณะนี้อยู่ระหว่างขั้นตอนการประกวดราคาหาผู้รับจ้าง ทั้งนี้ยังมีแผนการก่อสร้างขยายลานจอดเครื่องบิน เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินได้มากขึ้น คาดว่าจะแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2563

2.5.9 ก่อสร้างท่าอากาศยานใหม่

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเบตง เพื่อแก้ไขปัญหาด้านการคมนาคมของ อ.เบตง จ.ยะลา และพื้นที่ใกล้เคียง ส่งเสริมให้มีการเดินทางทางอากาศมากขึ้น สนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง และความมั่นคงของ 3 จังหวัดชายแดนใต้ ปัจจุบันอยู่ระหว่างก่อสร้างทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดเครื่องบิน งานก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารและอาคารประกอบ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 864,000 คนต่อปี คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในปี พ.ศ. 2563

2.5.10 สนับสนุนและส่งเสริมเวทีทางเศรษฐกิจ

กระทรวงคมนาคมขับเคลื่อนโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งต่อเนื่องทุกรูปแบบ รองรับการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจสำคัญในทุกระดับ ตอบสนองความต้องการด้านธุรกิจอย่างรวดเร็ว คล่องตัว มีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สร้างความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจให้แก่ประเทศได้อย่างมั่นคงและยั่งยืน

2.5.10.1 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียง ให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมสมัยใหม่และกิจกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออกมีมติเห็นชอบแผนปฏิบัติการฯแล้ว เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2561

ภาพที่ 19 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง
ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

1) ทางราง

- รถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน
- รถไฟขนส่งสินค้า ช่วงหัวหมาก-ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา
- รถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-สัตหีบ-มาบตาพุด
- รถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า-แก่งคอย ICD ฉะเชิงเทรา
- รถไฟทางคู่ ช่วงศรีราชา-ระยอง และ ระยอง-มาบตาพุด
- รถไฟทางเดี่ยว ช่วงระยอง-จันทบุรี-ตราด
- รถไฟทางคู่ ช่วงคลองสิบเก้า-อรัญประเทศ
- รถไฟทางคู่ ช่วงท่าแฉลบ-พานทอง

2) ทางถนน

- ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หมายเลข 7 กรุงเทพฯ-ชลบุรี-พัทยา-มาบตาพุด

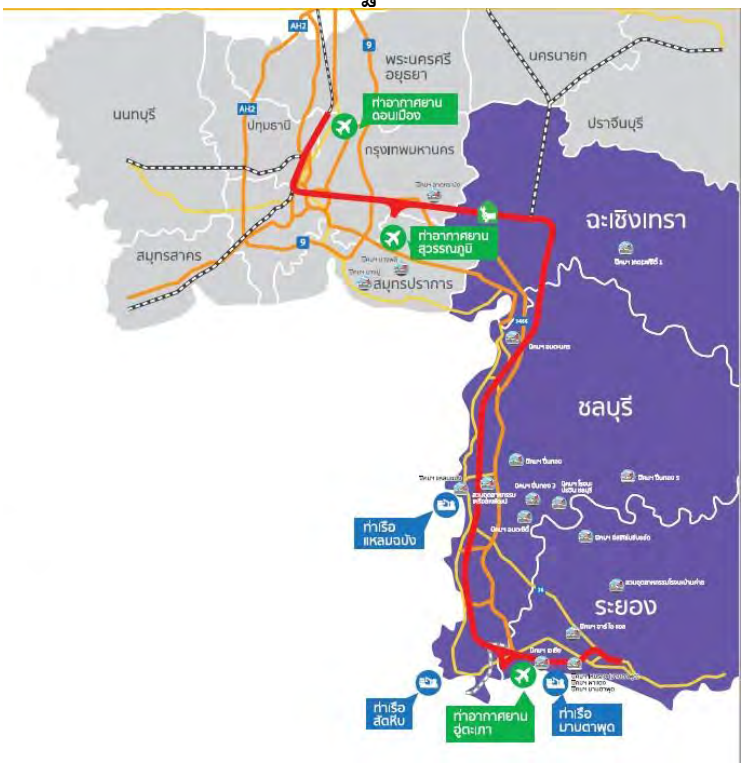
3) ทางอากาศ

- ท่าอากาศยานอู่ตะเภา (Aviation Hub)

4) ทางน้ำ

- ท่าเรือแหลมฉบัง ระยะ 3
- ท่าเทียบเรือชายฝั่ง A และ SRTO

ภาพที่ 20 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางราง ในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)



ที่มา : ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม

5) โครงการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานอู่ตะเภา (TG MRO Campus)

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำรายงานการศึกษาและวิเคราะห์โครงการแล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ในกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องเพิ่มเติม ก่อนเสนอคณะกรรมการนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกและคณะรัฐมนตรี เพื่อขออนุมัติหลักการของโครงการ นอกจากนี้ยังได้มีการประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุน ซึ่งอยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ และพิจารณาคัดเลือกรูปแบบการลงทุน คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2567 เพื่อเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานแห่งภาคพื้นเอเชียแปซิฟิก

6) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบิน

คณะรัฐมนตรีมีมติเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2561 อนุมัติให้ดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อม 3 สนามบินแบบไร้รอยต่อ เพื่อเชื่อมท่าอากาศยานหลักในเขตกรุงเทพฯ และระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก คือ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยภาครัฐร่วมลงทุนกับเอกชน ระยะทางรวม 220 กิโลเมตร ใช้เวลาเดินทางประมาณ 1 ชั่วโมง ถึง 1 ชั่วโมง 40 นาที คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี พ.ศ. 2566

7) โครงการท่าเรือแหลมฉบัง ระยะที่ 3

ดำเนินการเพิ่มขีดความสามารถท่าเรือ เพื่อรองรับความต้องการขนส่งสินค้าทางทะเลระหว่างประเทศที่เพิ่มขึ้นในอนาคต ปัจจุบันอยู่ระหว่างจัดทำรายงานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยได้เสนอเข้าสู่การพิจารณาตามขั้นตอนของสำนักนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ การประกาศเชิญชวนให้เอกชนร่วมลงทุน อยู่ระหว่างคณะกรรมการคัดเลือกเอกชนร่วมลงทุนฯ และพิจารณารูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมต่อไป

2.5.10.2 พัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดนและสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

1) เริ่มก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ. เชียงราย เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าจากสาธารณรัฐประชาชนจีนด้านตะวันตก และการค้าระหว่างกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง ผ่านเส้นทาง R3A โดยข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 และเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งเป็นระบบรางด้วยรถไฟทางคู่ สายเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ มายังท่าเรือแหลมฉบังหรือท่าเรือปากบาราในอนาคต

2) เร่งรัดดำเนินการเพิ่มเติม 2 โครงการ

(1) โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม อยู่ระหว่างงานสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อเตรียมก่อสร้าง สำหรับเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้ารองรับกิจกรรมการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับเวียดนามและภาคตะวันตกของสาธารณรัฐประชาชนจีนที่ทำการขนส่งผ่านถนนสาย R12 ผ่านสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวเข้ามาประเทศไทย โดยข้ามสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

(2) โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค อยู่ระหว่างงานสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน เพื่อเตรียมการก่อสร้างในพื้นที่จังหวัดชายแดน จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร สระแก้ว สงขลา และนราธิวาส และศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก) จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา และสุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อ

โครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งภายในและระหว่างประเทศ และทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

2.5.10.3 พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

ดำเนินการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และบริเวณใกล้เคียง ให้มีคุณภาพมาตรฐานและสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักของประเทศ โดยจะดำเนินการในระยะที่ 2 ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร จำนวน 77 โครงการ วงเงิน 217,490 ล้านบาท ได้แก่

1) พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตาก

(1) ก่อสร้างทางหลวงตาก-แม่สอด ให้เป็น 4 ช่องจราจรตลอดทาง คาดว่าแล้วเสร็จปี พ.ศ. 2562

(2) ก่อสร้างสำพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ 2 ดำเนินการก่อสร้างแล้วเสร็จ

(3) พัฒนาท่าอากาศยานแม่สอดให้มีขีดความสามารถรองรับอากาศยานพาณิชย์ A320 และ B737 ได้ คาดว่าจะดำเนินการขยายทางวิ่งและอาคารผู้โดยสารแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2562

(4) ก่อสร้างทางหลวงหมายเลข 12 (ตาก-แม่สอด) ระยะทาง 24 กิโลเมตร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

(5) โครงการก่อสร้างลานตรวจสินค้าพร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบด่านศุลกากรแม่สอด (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

(6) โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรแม่สอด แห่งที่ 2 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

(7) ทางเลี่ยงเมืองแม่สอดพร้อมสะพานข้ามแม่น้ำเมยแห่งที่ 2 พร้อมโครงข่าย (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

(8) ปรับปรุงท่าอากาศยานแม่สอด (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

2.5.10.4 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 1

1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดหนองคาย

• ทางหลวงหมายเลข 212 หนองคาย-อ.โพนพิสัย (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

• ทางหลวงหมายเลข 212 อ.โพนพิสัย-บึงกาฬ ตอน 1 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 211 แยกสาย 2 (บ.หนองสองห้อง)-อ. ท่าบ่อ-อ.ศรีเชียงใหม่ ตอน 2 (โครงการในอนาคต)

• ทางเลี่ยงเมืองหนองคาย (ด้านตะวันออก) (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 211 แยกสาย 2 (บ.หนองสองห้อง)-อ.ท่าบ่อ-อ.ศรีเชียงใหม่ ตอน 1 (โครงการในอนาคต)

2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดมุกดาหาร

• ทางหลวงหมายเลข 12 กาฬสินธุ์-บรรจบทางหลวงหมายเลข 12 (บ.นาไคร้) ตอน 1 (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

• ทางหลวงหมายเลข 12 (กาฬสินธุ์-นาไคร้) ตอน 2 ระยะทาง 71.4 กิโลเมตร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 212 หว้านใหญ่-ธาตุพนม (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 12 นาไคร้-คำชะอี (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดตราด

• ปรับปรุงถนนเข้าท่าเรือคลองใหญ่ ระยะทาง 0.647 กิโลเมตร (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

• ก่อสร้างถนนขนาด 4 ช่องจราจร เข้าท่าเรือคลองใหญ่ ระยะทาง 0.35 กิโลเมตร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรืออเนกประสงค์คลองใหญ่ จ.ตราด (ก่อสร้างแล้วเสร็จ)

• โครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนคลองใหญ่ (ชะลอโครงการ)

• ทางหลวงหมายเลข 3 ตราด-หาดเล็ก ช่วงตอน 2 และช่วงตอน 3 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

4) เขตเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสระแก้ว

• ก่อสร้างทางหลวงเข้าสู่ด่านชายแดนแห่งใหม่ (บ.หนองเอี่ยน) คาดว่าก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2563

• ก่อสร้างทางรถไฟอรัญประเทศ-ปอยเปต แล้วเสร็จ ปัจจุบันอยู่ระหว่างเจรจาเพื่อเปิดการเดินรถไฟระหว่างประเทศไทย - กัมพูชา

• ทางหลวงหมายเลข 372 ทางเลี่ยงเมืองอรัญประเทศ (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 384 อรัญประเทศ-แก้วเพชรพลอย (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงสายอรัญประเทศ-ชายแดนไทย/กัมพูชา (บ.หนองเอี่ยน-สตึงบท) (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนคลองลึกใหม่ (CIQ) (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรอรัญประเทศ พร้อมสิ่งปลูกสร้างประกอบ (บ้านป่าไร่) (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

5) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดสงขลา

• ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยได้ศึกษาความเหมาะสมออกแบบรายละเอียด และศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างดำเนินการจัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน คาดว่าก่อสร้างแล้วเสร็จในปี พ.ศ. 2566

• ก่อสร้างทางหลวงเข้าสู่ด่านสะเดา (แห่งใหม่) ดำเนินการศึกษาออกแบบแล้วเสร็จ โดยจะก่อสร้างและเปิดให้บริการได้ พร้อมกับด่านสะเดาแห่งใหม่ ภายในปี พ.ศ. 2562

• ถนนสาย สข. 1027-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 10 กิโลเมตร (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการปรับปรุงอาคารที่ทำการด่านศุลกากรปาดังเบซาร์พร้อมบริเวณ ระยะที่ 2 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการก่อสร้างด่านศุลกากรสะเดาแห่งใหม่ (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง หาดใหญ่-สะเดา (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• แยกทางหลวงหมายเลข 4-ด่านสะเดาแห่งที่ 2 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

2.5.10.5 พื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน ระยะที่ 2

1) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดเชียงราย

• ทางหลวงหมายเลข 1290 อ.เชียงแสน-อ.เชียงของ ตอน 3 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางเลี่ยงเมืองเชียงรายด้านตะวันตก (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ (อยู่ระหว่างดำเนินการ) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนครพนม

• ทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม ตอน 1 (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 212 นครพนม-อ.ท่าอุเทน (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 22 สกลนคร-นครพนม (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 212 อ.บ้านแพง-อ.ท่าอุเทน ตอน 1 (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 212 อ.บ้านแพง-อ.ท่าอุเทน ตอน 2 (โครงการในอนาคต)

2) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดกาญจนบุรี

• ทางหลวงหมายเลข 367 ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

• ทางหลวงหมายเลข 81 กาญจนบุรี-ชายแดนไทย/พม่า (บ.พุน้ำร้อน) (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 367 ทางเลี่ยงเมืองกาญจนบุรี

• สะพานข้ามทางรถไฟ และทางแยกต่างระดับ (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 81 บางใหญ่-บ้านโป่ง-กาญจนบุรี (อยู่ระหว่างดำเนินการ)

3) เขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษจังหวัดนราธิวาส

• ทางหลวงหมายเลข 4055 นราธิวาส-ระแงะ (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 4056 ระแงะ-สุไหงโก-ลก ตอน 1 (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 4056 และ 4323 ระแงะ-สุไหงโก-ลก ตอน 2 (โครงการในอนาคต)

• ทางหลวงหมายเลข 4056 ระแงะ-สุไหงโก-ลก ตอน 3 (โครงการในอนาคต)

2.6 ลักษณะงบประมาณที่ดี

หลักสำคัญของการจัดทำและพิจารณาอนุมัติงบประมาณจะต้องคำนึงถึงผลการพัฒนาทุก ๆ ด้าน เพื่อส่วนรวมต้องมีความประหยัด และเป็นศูนย์รวมเงินแผ่นดิน คือ เป็นแผนงานรวมเงินของแผ่นดินเพื่อไม่ให้เกิดความซ้ำซ้อน ซึ่งมีหลักการสำคัญ 6 ประการ (สำนักงบประมาณ, 2561, น. 5) ดังนี้

1) หลักคาดการณ์ไกล (Foresight) คือ การมีวิสัยทัศน์ (Vision) โดยมีการคาดการณ์ถึงการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น มีการวางแผนและคาดคะเนไว้ล่วงหน้าทั้งด้านรายจ่ายและรายได้

2) หลักประชาธิปไตย (Democracy) ได้แก่ ความโปร่งใส มีเหตุผล และสามารถตรวจสอบได้ สามารถชี้แจงให้ผู้เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย (Stakeholders) ทราบและยอมรับได้

3) หลักดุลยภาพ (Balance) คือ การรักษาดุลการหากับการใช้จ่ายเงิน บางปีรายได้น้อยกว่ารายจ่าย (ขาดดุล) ก็ต้องมีการกู้เงินเพื่อให้เพียงพอกับรายจ่าย (กรณีมีการลงทุนใหญ่ๆ ทั้งทางด้านเศรษฐกิจ การศึกษา สาธารณสุข) บางปีมีรายได้มากกว่ารายจ่าย (เกินดุล) เก็บภาษีได้มาก ก็ควรนำเงินไปชำระหนี้ที่กู้มาโดยเฉพาะหนี้ต่างประเทศ เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาหนี้สินล้นพ้นตัว และรัฐบาลต้องมีการออมเงินไว้เพื่อใช้จ่ายเวลาจำเป็น

4) หลักอรรถประโยชน์ (Utility) ได้แก่ หลักประสิทธิผลของการใช้จ่ายงบประมาณเพื่อให้เกิดประโยชน์ที่คุ้มค่าแก่กลุ่มเป้าหมาย ประชาชนพึงต้องได้รับผลที่ดีจากการใช้จ่ายเงินมากที่สุด

5) หลักความยุติธรรม (Equity) คือ การกระจายหรือจัดสรรงบประมาณให้แก่หน่วยงานต่าง ๆ โดยใช้หลักความเสมอภาคและความชอบธรรมแก่ทุกภาคส่วน รู้จักจัดลำดับความสำคัญและจัดสรรให้แก่ผู้ที่อยู่ในฐานะลำบากกว่าได้รับก่อน

6) หลักประสิทธิภาพ (Efficiency) คือ การรู้จักควบคุมและตรวจสอบการใช้จ่ายงบประมาณของหน่วยงานต่าง ๆ ให้เกิดความถูกต้อง ปราศจากการรั่วไหล

2.7 งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

2.7.1 ภาณุฑัต สัชณะไชย และจิตติชัย รุจนกนกนาฏ (2559) ได้ทำการวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อให้ทราบว่าระดับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศผู้รับทุน (Host) มีอิทธิพลต่อการดึงดูดการลงทุนจากประเทศเจ้าของทุน (Home) หรือผู้ลงทุนในระดับใด โดยมีการพิจารณาว่าโครงสร้างพื้นฐานในด้านใด เช่น ในกรณีด้านคมนาคม ประกอบด้วย ถนน ทางรถไฟ ท่าเรือ และท่าอากาศยาน ที่มีผลดึงดูดนักลงทุนต่างชาติมากกว่ากัน ผลที่ได้จะทำให้นักลงทุนไทยใช้ประกอบการพิจารณาเลือกประเทศที่จะเข้าไปลงทุน และใช้เป็นแนวทางจัดทำนโยบายของรัฐบาลไทยในการช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานให้ประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนนักลงทุนไทย โดยมีผลการวิจัย ดังนี้

การวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองเศรษฐมิติพบว่า โครงสร้างพื้นฐานมีผลเชิงบวกจริงต่อปริมาณการลงทุนจากผู้ลงทุนต่างประเทศ โดยเฉพาะปัจจัยโครงสร้างพื้นฐานด้านระบบรางและโทรศัพท์พื้นฐาน และปริมาณการลงทุนนั้นขึ้นอยู่กับการพัฒนาเชิงเปรียบเทียบของประเทศผู้ลงทุนและรับทุน หากมีระดับการพัฒนาใกล้เคียงกันแล้ว (ระหว่างประเทศพัฒนาด้วยกันเอง) โครงสร้างพื้นฐานแทบจะไม่ใช่ปัจจัยพิจารณาในการลงทุนเลย แต่หากประเทศผู้ลงทุนมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่า จะช่วยดึงดูดนักลงทุนต่างชาติให้เข้าไปลงทุนเป็นอย่างมาก และหากประเทศผู้ลงทุนมีระดับการพัฒนาที่ต่ำกว่า โครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม (โดยเฉพาะระบบราง) และโทรคมนาคมในประเทศผู้รับทุนจะช่วยดึงดูดการลงทุนได้มาก

จากการสัมภาษณ์เชิงลึกหน่วยงานของประเทศไทย พบว่า ความช่วยเหลือด้านโครงสร้างพื้นฐานไทยให้ประเทศเพื่อนบ้านนั้น มักจะเน้นไปที่การเชื่อมโยงกับภาคเศรษฐกิจไทย และมักเป็นโครงสร้างฐานประเภทถนนหรือสะพาน มากกว่าสาธารณูปโภค โดยเป็นลักษณะที่ขาดการประสานงานระหว่างหน่วยงานไทยด้วยกันเอง ซึ่งการพัฒนาเพียงระบบถนนเพียงอย่างเดียวนั้น ยังไม่เพียงพอให้นักลงทุนไทยไปลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้เสนอให้ภาครัฐมีการวางยุทธศาสตร์ที่มีการบูรณาการภาพรวมในระยะยาวเพื่อส่งเสริมให้ภาคเอกชนไทยที่สนใจไปลงทุนทางตรงระหว่างประเทศในประเทศที่สามารถตั้งต้นประกอบการได้ โดยเสนอให้มีการลงทุนใน 2 ลักษณะควบคู่กัน คือ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างการเชื่อมโยงกับประเทศไทย (Connectivity) เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิต แรงงานการส่งสินค้าไปยังตลาดพื้นบ้าน และเอื้อต่อการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกันในสองประเทศ รวมไปถึงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนองความต้องการของนิคมอุตสาหกรรมที่นักลงทุนไทยมีความสนใจ เช่น การสร้างโรงผลิตกระแสไฟฟ้า น้ำประปา หรือสร้างเส้นทางคมนาคมในบริเวณนิคมอุตสาหกรรมเหล่านั้นซึ่งอาจไม่ได้เชื่อมโยงมายังประเทศไทยโดยตรง

2.7.2 คณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2553) ทำการวิจัยเพื่อให้ทราบว่าตลอดแนวเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 มีปัญหาอุปสรรคทางการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารอะไรบ้าง และประเทศไทยควรมีนโยบายอย่างไรให้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนี้ได้ใช้ประโยชน์ทั้งด้านโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวอย่างเต็มที่ คณะผู้วิจัยได้พิจารณาดัชนีของเส้นทางว่ามีองค์ประกอบใดบ้างตามเส้นทางที่จะทำให้การขับรถของผู้ขนส่งสินค้าหรือรถโดยสาร เป็นไปด้วยความสะดวกปลอดภัย ซึ่งพบว่าดัชนีที่สำคัญคือ ความง่ายในการนำยานพาหนะเข้ามาขับขี่ สภาพเส้นทาง และสิ่งอำนวยความสะดวกตามเส้นทางที่จำเป็น ทั้งนี้ในแต่ละหัวข้อจะมี

คะแนนให้ตั้งแต่ระดับ 4 (ดีเยี่ยม) จนถึง 1 (ต้องปรับปรุง) โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนที่ชัดเจน โดยมีผลและข้อค้นพบที่ได้รับการวิจัย ดังนี้

จากการสำรวจเส้นทาง สัมภาษณ์ผู้ใช้ทาง และการประเมินด้วยดัชนี พบว่าเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ R12 สามารถใช้เพื่อการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยวได้ในระดับหนึ่ง แต่เส้นทางดังกล่าวก็ยังมีปัญหาที่เกี่ยวข้องกับสิ่งอำนวยความสะดวกจำนวนมากที่ยังต้องปรับปรุงแก้ไขตลอดเส้นทาง โดยจะเห็นได้จากคะแนนระดับ 1 หรือ 2 ที่ควรปรับปรุงพัฒนาเพื่อไม่ให้เป็นอุปสรรคต่อกิจกรรมการขนส่งสินค้าและการท่องเที่ยว ดังนี้

1) ด่านสะพานมิตรภาพแห่งที่ 3 จังหวัดนครพนม ประเทศไทย แม้ว่าการสร้างด่านใหม่ที่สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 จะช่วยแก้ไขปัญหาความแออัดได้ แต่ยังมีปัญหาการจราจรติดขัดเพื่อเข้าสู่ด่าน เพราะต้องผ่านตัวเมือง จึงควรมีการตัดเลี่ยงเมืองไปยังสะพานโดยตรง โรงแรมที่มีอยู่ในตัวเมืองยังไม่เพียงพอต่อจำนวนนักท่องเที่ยว ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยวในปัจจุบันตั้งอยู่ในพื้นที่ห่างไกลจากแหล่งท่องเที่ยว และยังไม่สามารถสื่อสารได้หลายภาษา

2) ด่านสะพานที่ท่าแขก สปป.ลาว พิธีการผ่านแดนของ สปป.ลาว ที่ท่าแขกยังไม่มีระบบและไม่มีความเป็นสากลเท่าที่ควร

3) เส้นทางจากท่าแขก-นาพาว ตลอดเส้นทางช่วงนี้ยังไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้าใด ๆ ไม่ว่าจะเป็นสถานีบริการเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ จุดพักรถ อีกทั้งการขับขี่ในช่วงนี้ต้องระมัดระวังอย่างมาก เนื่องจากมีสัตว์เลี้ยงตามท้องถนน

4) ด่านนาพาว สปป.ลาว ใช้เวลาในการผ่านแดนนาน ไม่มีการใช้คอมพิวเตอร์เพื่อการจัดการ สภาพเส้นทางอยู่บนเขาซึ่งอันตรายต่อการขับขี่ได้ นอกจากนี้แล้วเส้นทางเชื่อมระหว่างด่านนาพาวกับด่านจาลอยังมีสภาพผิวถนนไม่ดีและเป็นโค้งหักศอก

5) ด่านจาลอ เวียตนาม ยังไม่มีสถานีบริการเชื้อเพลิง สถานีซ่อมบำรุงรถ โรงแรม ศูนย์ข้อมูลนักท่องเที่ยว การตรวจคนเข้าเมืองของนักท่องเที่ยวกลุ่มใหญ่ทำได้ล่าช้า

6) เส้นทางจากจาลอ-แยกแคแว (สุดสาย R12) แม้ว่าสภาพถนนจะอยู่ในเกณฑ์ขับขี่ได้ แต่สิ่งแวดล้อมข้างทางมีสัตว์เลี้ยง และผู้เดินเท่าตามถนน จึงยากในการขับขี่สำหรับผู้ที่ไม่คุ้นเคย ป้ายบอกเส้นทางมีเฉพาะภาษาเวียตนาม ไม่มีสิ่งอำนวยความสะดวกใด ๆ สำหรับผู้ขับรถบรรทุกและนักท่องเที่ยวตลอดเส้นทาง อีกทั้งรถที่จดทะเบียนในไทยยังไม่สามารถเข้าไปขับขี่ในประเทศเวียตนามได้

7) เส้นทางจากแยกแคแว (สุดสาย R12)-ฮานอย วินัยการจราจรยังไม่ดีเท่าที่ควร ยากต่อการขับขี่ของคนต่างถิ่น และยังไม่มีจุดพักรถที่ได้มาตรฐาน แต่มีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการท่องเที่ยวพอสมควร

2.7.3 Rudjanakanoknad, J., Deethanasuwan, P., and Wongchavit, P. (2014) ได้ทำการวิจัยเพื่อทดสอบว่าหากมีการจัดการจราจรที่ดีและจัดวางรางหลีกได้อยากเหมาะสม ความจุของระบบรถไฟทางเดี่ยวที่มากที่สุดจะเป็นเท่าใด และหากปรับปรุงเป็นระบบรถไฟทางคู่แล้ว ความจุของระบบจะเพิ่มเป็นเท่าใด โดยได้คัดเลือกเส้นทางระหว่างสถานีหัวตะเข้จนถึงสถานีชุมทางศรีราชา ซึ่งมีระยะทางระหว่างสถานียาว 47 กิโลเมตร เพื่อทำการศึกษาวิจัย โดยมีผลการวิจัย ดังนี้

เมื่อนำค่าที่ใช้ในการปฏิบัติงานจริงมาแทนค่าตัวแปรในสมการที่ได้จากการวิเคราะห์ในกรณีต่าง ๆ ซึ่งแสดงให้เห็นว่าหากจัดวางหลีกได้อย่างเหมาะสม จะทำให้ความจุของทางเดี่ยวเท่ากับทางคู่ได้ แต่ในทางปฏิบัติเป็นไปไม่ได้ที่จะสร้างรางเหล็กได้ครบทุกจุด เนื่องจากข้อจำกัดด้านพื้นที่ และรถไฟต้องมีการชะลอเมื่อเข้าราง

หลีกอีกด้วย จึงทำให้ความจุของระบบรางรถไฟรางเดี่ยวที่มีรางหลีกยังคงน้อยกว่าทางคู่อยู่ แต่ก็มากกว่ากรณีที่ไม่มีรางหลีกเลยถึงประมาณ 3 เท่า และในกรณีระบบทางคู่นั้น การสร้างทางหลีกก็ยังเพิ่มความจุของระบบได้อีกประมาณ 2 เท่า โดยยอมให้รถที่วิ่งเร็วกว่าสามารถแซงรถที่ช้ากว่าในทิศทางเดียวกันได้

ผลที่ได้จากการวิเคราะห์นี้เป็นข้อมูลให้ภาครัฐพิจารณาวางแผนออกแบบระบบปฏิบัติการรถไฟที่เหมาะสม ให้สอดคล้องกับอุปสงค์การขนส่งแต่ละพื้นที่ได้

2.7.4 Tongtawee, S., and Rudjanakanoknad, J. (2014) ดำเนินการวิเคราะห์ระบบการขนส่งทางลำน้ำว่าควรมีเทคนิควิธีการศึกษาที่เป็นระบบอย่างไร และถ้านำเทคนิคนั้นไปประยุกต์ใช้กับกรณีขนส่งสินค้าเกษตรทางแม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักแล้ว จะนำไปใช้สร้างจัดลำดับแผนงานโครงการในการพัฒนาอย่างไร

การวิเคราะห์ระบบการขนส่งทางลำน้ำต้องมองในทั้งมิติพื้นที่และระบบขนส่งประกอบกัน จากการสำรวจ พบว่า ลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสักในแต่ละช่วงมีความแตกต่างกันมาก จึงได้แบ่งช่วงวิเคราะห์โดยแม่น้ำเจ้าพระยาแบ่งเป็น 7 ช่วง จากปากน้ำเจ้าพระยาขึ้นไปจนถึง อ.เมือง จ.อ่างทอง (C1-C7) และแม่น้ำป่าสักแบ่งเป็น 2 ช่วง (P1-P2) โดยแต่ละช่วงได้เก็บข้อมูลอย่างละเอียด ทั้งลักษณะกายภาพของลำน้ำ ท่าเรือที่ใช้เชื่อมโยงกับถนนสายหลัก ตลอดจนสัมภาษณ์ผู้เดินเรือและเจ้าของท่าเรือในพื้นที่

คณะผู้วิจัยได้ศึกษาเกณฑ์จัดชั้นลำน้ำในสหภาพยุโรป และประยุกต์เกณฑ์ดังกล่าวกับเรือในลำน้ำไทย โดยตั้งเกณฑ์คะแนนองค์ประกอบย่อยตั้งแต่ 1 (เป็นอุปสรรคอย่างมาก) 2 (เป็นอุปสรรคบ้าง) 3 (ดี) และ 4 (ดีมาก)

ตารางที่ 14 เกณฑ์จัดชั้นลำน้ำในการคมนาคมขนส่ง แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสัก

Physical Component	C1	C2	C3	C4	C5	C6	C7	P1	P2
River									
Min. River Width (m)	4	3	3	3	3	2	2	2	1
Min. River Curve Radius (m)	4	3	2	2	3	1	2	1	1
Min. Water Depth (m)	4	4	4	4	4	3	2	2	1
Min. Vertical Clearance (m)	4	1.5	1.5	2	2	2	3	1	1
Min. Horizontal Clearance (m)	4	2	2	2	2	1	2	1	1
Port									
Average Berth Length (m)	4	3	3	4	3	2	2	2	2
Type of Highway Connecting River Port	4	3	3	3	2	2	2	2	2
Level of Port Equipment	4	2	3	3	2	2	2	3	2

จากผลการศึกษา พบว่า สภาพการเดินเรือจะดีขึ้นเรื่อย ๆ เมื่อเข้าใกล้ปากแม่น้ำ (C1) ซึ่งจะเห็นว่าเกณฑ์การสร้างสะพานและท่าเรือดีขึ้นและสภาพลำน้ำกว้างขึ้น ขณะที่ต้นน้ำ (ช่วง C6และP2) จะมีอุปสรรคทั้งโค้งน้ำ ระยะห่างตอม่อสะพาน ฯลฯ ที่เป็นอุปสรรคสำคัญในการเดินเรือ ซึ่งตารางผลการศึกษานี้จะช่วยให้สามารถเห็นปัญหาการขนส่งทั้งระบบได้ชัดเจนยิ่งขึ้น สามารถวางแผนจัดลำกับความสำคัญในการดำเนินโครงการพัฒนาการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

2.7.5 บริษัท ทีม คอนซัลติ้งฯ จำกัด และสถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2561) ทำการศึกษาหาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานอู่ตะเภาเพื่อให้เกิดประสิทธิภาพและพัฒนาสู่การเป็นเมืองท่าอากาศยาน โดยมีผลการศึกษาและข้อค้นพบที่ได้จากการศึกษา ดังนี้

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีกิจกรรมหลักอยู่เพียง 2 กิจกรรม คือ โรงแรมขนาด 612 ห้อง และศูนย์โลจิสติกส์ขนาด 660,572 ตารางเมตร ซึ่งหากวิเคราะห์จากสมการแบบจำลองทางเศรษฐมิติแสดงความสัมพันธ์ระหว่างขนาดกิจกรรมที่เหมาะสมและปริมาณการใช้ท่าอากาศยาน โดยเทียบเคียงกับท่าอากาศยานตัวอย่างแล้ว พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรเพิ่มจำนวนโรงแรมให้มากขึ้นประมาณ 1,800 ห้อง เพิ่มพื้นที่อาคาร (GFA) สำหรับสำนักงานธุรกิจ 288,000 ตารางเมตร พื้นที่ศูนย์การค้า 249,000 ตารางเมตร และห้องประชุมหรือศูนย์นิทรรศการอีก 324,000 ตารางเมตร ซึ่งสามารถสร้างในพื้นที่ว่าง ที่ยังไม่มีการใช้งานและไม่อยู่ในพื้นที่ในแผนพัฒนาท่าอากาศยานได้

ผลการศึกษายังพบว่าสาเหตุที่ทำให้การพัฒนารอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นพื้นที่ราชพัสดุภายใต้การบริหารของ ทอท. ล่าช้า เนื่องจากปัญหาทางด้านกฎหมาย ได้แก่ พื้นที่ส่วนใหญ่ได้รับผลกระทบทางเสียง ข้อจำกัดทางด้านความสูงของสิ่งปลูกสร้างตามข้อกำหนด ICAO ซึ่งมีผลให้ไม่สามารถพัฒนาสิ่งปลูกสร้างบางประเภทได้ แต่ปัญหาสำคัญที่สุดคือ พื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มาจากการเวนคืน ที่ระบุเป็นการเวนคืนเพื่อสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์ และขณะนั้นยังไม่มีการนิยามคำว่า กิจการท่าอากาศยานว่าครอบคลุมขอบเขตอย่างไร ขึ้นอยู่กับการตีความทางกฎหมาย ส่งผลให้พื้นที่ท่าอากาศยานไม่สามารถพัฒนาได้ ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการพัฒนาเป็นอย่างมาก

ท่าอากาศยานอู่ตะเภา จากการวิเคราะห์เทียบเคียงกับนครท่าอากาศยานเจิ้งโจว พบว่า การที่ภาครัฐจะสามารถสร้างนครท่าอากาศยานอู่ตะเภาได้นั้น ต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นในบริเวณโดยรอบโดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบการคมนาคมขนส่งเข้าออกท่าอากาศยาน และได้รับความร่วมมือจากผู้ประกอบการเอกชนขนาดใหญ่ที่จะได้รับประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางอากาศและแรงงานจำนวนมาก ให้สามารถย้ายมาในบริเวณข้างเคียงได้ไปพร้อม ๆ กัน ซึ่งมีกลยุทธ์ที่สำคัญ ดังนี้

1. ต้องสร้างให้เขตระเบียงเศรษฐกิจตะวันออกเป็นพื้นที่ที่รวดเร็ว คล่องตัวและสามารถเชื่อมโยงกับพื้นที่อื่น ๆ ได้ดีที่สุดในอาเซียน สำหรับทั้งผู้โดยสารและสินค้า ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการผ่อนคลายกฎระเบียบในการจดตั้งและดำเนินธุรกิจ
2. ต้องเลือกธุรกิจและอุตสาหกรรมที่มีมูลค่าสูง ต้องใช้แรงงานทักษะสูงจำนวนมากเข้ามาในพื้นที่
3. ต้องพัฒนาพื้นที่ให้ดึงดูดต่อการย้ายถิ่นฐานของแรงงานทักษะสูง มีสาธารณูปโภคพร้อม และมีระบบการขนส่งที่เชื่อมโยงทั้งท่าอากาศยาน แหล่งอุตสาหกรรม ที่พักผ่อนหย่อนใจอย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน

หากพิจารณาเงื่อนไขข้างต้นแล้ว จากการสำรวจพบว่าพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก ยังต้องมีการพัฒนาอีกมาก โดยพบว่าระบบคมนาคมภายในพื้นที่ยังมีศักยภาพไม่เพียงพอ ควรมีการขยายศักยภาพของท่าเรือในพื้นที่ (แหลมฉบัง มาบตาพุด และสัตหีบ) ควบคู่กับการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภาให้รองรับผู้โดยสารและสินค้ามากขึ้น และต้องสร้างระบบขนส่งเชื่อมโยงพื้นที่ทั้งหมด โดยเฉพาะระบบรถไฟความเร็วสูงและระบบรถไฟทางคู่ นอกจากนี้ยังมีประชาชนหลายกลุ่ม และบางกลุ่มอาจจะไม่ได้รับประโยชน์จากการพัฒนานี้ ภาครัฐจึงต้องทำความเข้าใจและมีวิธีการชดเชยที่เหมาะสมสำหรับกลุ่มที่อาจจะเสียประโยชน์จากการพัฒนา

2.7.6 สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2561) ศึกษาหาที่ตั้งที่เหมาะสมเพื่อจะพัฒนาเป็นสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2 เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าทางราง ควบคู่ไปกับการขยายขีดความสามารถของระบบราง และสร้างศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีผลการวิจัยดังนี้

เนื่องจากการประเมินพื้นที่ขั้นที่ผ่านมา เป็นการประเมินเบื้องต้นก่อนที่คณะผู้วิจัยจะไปหารือกับเจ้าของที่ดิน นิคมหลักที่คาดว่าจะมาใช้บริการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนั้นคณะผู้วิจัยจึงเลือกพื้นที่ 3 แห่งที่ได้คะแนนสูงสุดมาก่อน ดังนี้

1. สถานีรถไฟเชียงรากน้อย จ.พระนครศรีอยุธยา มีคะแนนสูงสุด เนื่องจากใกล้เขตนิคมอุตสาหกรรมอยู่บนถนนวงแหวนรอบนอก เหมาะกับการกระจายสินค้าและรับสินค้าจากภาคตะวันตกและภาคใต้ เชื่อมต่อกับย่านขนส่งสินค้าพหลโยธินและอยู่ในแผนโครงการรถไฟความเร็วสูง อีกทั้งมีพื้นที่กว้างขวางเพียงพอและห่างไกลชุมชน แต่มีข้อจำกัดเรื่องเส้นทางรถไฟ ซึ่งทุกขบวนต้องผ่านกรุงเทพฯ เพื่อไปยังแหลมฉบังจึงจำเป็นต้องสร้างทางลัดอ้อมเมือง

2. พื้นที่ทับยาว ลาดกระบัง กรุงเทพฯ เป็นพื้นที่ที่เหมาะสมใกล้ ICD ลาดกระบัง มีบริษัทและโรงงานอุตสาหกรรมอยู่เป็นจำนวนมาก มีสินค้าเพียงพอ เหมาะแก่การรองรับความแออัดจาก ICD ลาดกระบัง อยู่ในเขตอุตสาหกรรม แต่มีปัญหาเรื่องที่ดินที่มีราคาสูง และอาจมีปัญหาการแข่งขันกับผู้ประกอบการที่ได้รับสัมปทานใน ICD ลาดกระบัง โดยตรง

3. สถานีรถไฟบางกล่ำ จ.สงขลา เหมาะแก่การสร้าง ICD เพื่อส่งสินค้าผ่านแดนจากภาคใต้ของไทยเพื่อขึ้นเรือที่ท่าเรือปีนัง โดยเชื่อมต่อ หาดใหญ่-สงขลา-ปาดังเบซาร์ เหมาะแก่การทำเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าทางรางของภาคใต้ อย่างไรก็ดี ปริมาณสินค้าในปัจจุบันยังมีไม่มากนัก

บทที่ 3 วิธีการศึกษา

การศึกษาเรื่อง “**แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ**” เป็นการศึกษาวิเคราะห์ผลลัพธ์ที่เกิดจากการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมา ว่ามีความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ แผนงานในระดับนโยบาย และสถานการณ์สภาพปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในระดับใด เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะในการพิจารณาจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในปีงบประมาณต่อ ๆ ไป ซึ่งมีระเบียบวิธีวิจัยดังต่อไปนี้

3.1 วิธีดำเนินการศึกษา

การศึกษาวิเคราะห์ “**แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ**” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การศึกษาข้อมูลทั้งรูปแบบทุติยภูมิโดยใช้วิธีเก็บรวบรวมเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร วารสาร บทความ อินเตอร์เน็ต กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

ภาพที่ 21 กรอบแนวคิดการศึกษาวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

3.1.1 ดำเนินการศึกษา สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศไทย ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน การคมนาคมขนส่งทางราง การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การคมนาคมขนส่งทางอากาศ รวมไปถึงความสามารถในการเข้าถึงการให้บริการด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละประเภทของประชาชน

3.1.2 ดำเนินการศึกษาความต้องการด้านคมนาคมขนส่ง ได้แก่ แหล่งผลิต/วัตถุดิบ ความต้องการเชื่อมโยงพื้นที่ (ระบบเมือง ในฐานะแหล่งบริโภค และประตูการค้าในฐานะแหล่งตลาด) ปริมาณการขนส่ง และความสามารถในการรองรับโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งในปัจจุบัน

3.1.3 ดำเนินการศึกษาแผนในระดับนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

3.1.4 ดำเนินการศึกษางานศึกษา วิจัยที่เกี่ยวข้องกับ การแก้ปัญหาและการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

3.1.5 ดำเนินการศึกษาผลการดำเนินการจากการลงทุนในด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาล

3.1.6 วิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างผลการดำเนินการจากการลงทุนในด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลในหัวข้อ 3.1.5 ว่าสามารถผลักดันแผนในระดับนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศตามหัวข้อ 3.1.3 ให้บรรลุวัตถุประสงค์ และสอดคล้องกับสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งตามหัวข้อ 3.1.1-3.1.2 ในระดับใด

3.1.6 สรุปผล และเสนอแนะ เพื่อสนับสนุนการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สมาชิกรัฐสภา และประชาชนที่สนใจทั่วไป

3.2 การเก็บรวบรวมและจัดการข้อมูล

3.2.1 ดำเนินการเก็บข้อมูลอุปสงค์ด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ได้แก่ การคมนาคมขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ในแต่ละภูมิภาคทั่วประเทศ

3.2.2 เก็บข้อมูลอุปทานในระดับนโยบายจากนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลยุทธศาสตร์ชาติประเด็นที่เกี่ยวข้อง แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนหลักในพัฒนาการคมนาคมและโลจิสติกส์ ประเด็นอื่น ๆ ในระดับนโยบาย เพื่อวิเคราะห์ผลสัมฤทธิ์ว่าฝ่ายบริหารมุ่งเน้นจะพัฒนาการคมนาคมขนส่งของประเทศไปในทิศทางใด

3.2.3 เก็บข้อมูลอุปทานในระดับการนำนโยบายไปปฏิบัติจากโครงการ/กิจกรรม ของหน่วยงานที่มีภารกิจด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในแต่ละภูมิภาคทั่วประเทศ

3.3 ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล

6 เดือน (ตุลาคม 2561-มีนาคม 2562)

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูล

3.4.1 ดำเนินการวิเคราะห์ผลการดำเนินการจากการลงทุนในด้านการคมนาคมขนส่งของรัฐบาลว่ามีความสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ และความต้องการด้านคมนาคมขนส่ง ทั้งในมิติของพื้นที่และวิธีการ ในระดับใด

3.4.2 สรุปผล และเสนอแนะ เพื่อเป็นข้อมูลสนับสนุนการพิจารณางบประมาณรายจ่ายประจำปีของคณะกรรมาธิการวิสามัญพิจารณาร่างพระราชบัญญัติงบประมาณรายจ่ายประจำปี สมาชิกรัฐสภา และประชาชนที่สนใจทั่วไป

บทที่ 4 ผลการศึกษา

4.1 ผลการศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

ประเทศไทยมีการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ทั้งภาคอุตสาหกรรม ภาคเกษตรกรรม รวมไปถึงภาคบริการ ก่อให้เกิดการเจริญเติบโตของเมืองและปริมาณการคมนาคมขนส่งอย่างรวดเร็ว ในช่วงที่ผ่านมามีการขนส่งสินค้าและบริการเฉลี่ยปีละประมาณ 805 ล้านตัน โดยสัดส่วนรูปแบบการขนส่งไม่สอดคล้องกับต้นทุน เนื่องจากการขนส่งทางถนนที่มีต้นทุนการขนส่งสูง 2.12 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีการขนส่งสูงที่สุดถึงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางรถไฟที่มีต้นทุนการขนส่ง 0.95 บาท/ตัน-กิโลเมตร และการขนส่งทางน้ำที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำที่สุด คือ 0.65 บาท/ตัน-กิโลเมตร กลับมีสัดส่วนการขนส่งเพียงร้อยละ 1.40 และ 11.08 ตามลำดับ จึงทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) ยังคงอยู่ในระดับ สูงถึงร้อยละ 14.3 (ในจำนวนนี้เป็นต้นทุนด้านการขนส่งประมาณร้อยละ 7.1 ของ GDP)

ตารางที่ 15 สัดส่วนและต้นทุนการขนส่งของการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

รูปแบบการขนส่ง	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)	ต้นทุนการขนส่ง (บาท/ตัน-กิโลเมตร)
ถนน	87.50	2.12
ราง	1.40	0.95
น้ำ	11.08	0.65
อากาศ	0.02	10.00
รวม	100	2.02

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ปี 2556)

เมื่อเปรียบเทียบคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานในภาพรวม และคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนน รถไฟ ท่าเรือ สนามบิน ของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่าประเทศไทยถูกจัดอยู่ในลำดับที่ต่ำกว่าประเทศสิงคโปร์และประเทศมาเลเซีย ในทุกรูปแบบการคมนาคมขนส่งทุกประเภท

ตารางที่ 16 อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน

ประเทศ	อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน				
	ภาพรวม	ทางถนน	รถไฟ	สนามบิน	ท่าเรือ
สิงคโปร์	5	7	10	1	2
มาเลเซีย	25	23	18	21	24
ไทย	61	42	72	34	56

ที่มา : สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (ปี 2556) อ้างอิงจาก World Economic Forum, 2013-2014

จากการศึกษาสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศในบทที่ 2 พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคตไปยังทุกภูมิภาคของประเทศ หากไม่มีการพัฒนาและปรับปรุงโครงข่ายการขนส่งในรูปแบบอื่น ๆ ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นก็จะทำให้ปริมาณการขนส่งทางถนนเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งนี้สามารถสรุป เรียบเรียง และจำแนก สถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปออกเป็นเป็นประเด็นต่าง ๆ ครอบคลุมองค์ประกอบของการคมนาคมขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย 1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง 2) เส้นทางและโครงข่าย 3) ยานพาหนะ 4) สถานีการขนส่ง 5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง และ6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง เพื่อนำไปประกอบการวิเคราะห์ เปรียบเทียบกับผลลัพธ์ที่ได้จากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งของรัฐบาล ได้ดังนี้

4.1.1 การคมนาคมขนส่งทางถนน

จากการศึกษาการคมนาคมขนส่งทางถนน พบว่า สภาพการจราจรติดขัดในประเทศไทยเป็นปัญหาที่เรื้อรังมาอย่างยาวนาน เนื่องจากจำนวนประชากรในเมืองใหญ่ได้เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ประกอบกับประชาชนส่วนใหญ่ยังพึ่งพารถยนต์ส่วนบุคคล ขณะที่พื้นที่โครงข่ายถนนเพิ่มขึ้นไม่ได้ทันต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณรถยนต์ และโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชน โดยสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะในปี พ.ศ. 2558 มีปริมาณร้อยละ 32.82 เท่านั้น สำหรับความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคลในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑลอยู่ที่ 39.4 กิโลเมตร/ชั่วโมง และมีแนวโน้มจะลดลงเหลือ 33.9 กิโลเมตร/ชั่วโมง ภายในปี พ.ศ. 2565 เมื่อวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบของการคมนาคมขนส่ง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง

เนื่องจากประเทศไทยยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก เป็นสาเหตุให้มีปริมาณการขนส่งคนและสินค้าในปริมาณมาก จากการศึกษาสถิติการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีปริมาณการขนส่งสินค้าทางถนนจำนวน 484,884 ล้านตัน-กิโลเมตร คิดเป็นสัดส่วนประมาณร้อยละ 81 ของปริมาณการขนส่งสินค้ารวม สำหรับการเดินทางของคน พบว่า ในปี พ.ศ. 2556 การเดินทางของคนทางถนนใช้เส้นทางหลักในการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออก และภาคใต้ โดยใช้ทางหลวงหลักหมายเลข 1,2,3 และ4 แล้วจึงกระจายสู่ทางสายรอง เพื่อเข้าสู่พื้นที่ต่าง ๆ ส่วนในปี พ.ศ. 2570 และพ.ศ. 2575 นั้น การเดินทางของคนทางถนนมีแนวโน้มหนาแน่นมากขึ้นจนถึงระดับมากกว่า 2 แสนคน-เที่ยว/วัน อีกทั้งโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ส่งผลให้สัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนมีปริมาณร้อยละ 32.82 เท่านั้น จึงเป็นสาเหตุให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดของทางหลวงสายหลัก โดยเฉพาะบริเวณโดยรอบกรุงเทพมหานครและปริมณฑล พื้นที่เขตอุตสาหกรรมที่เชื่อมต่อกับถนนวงแหวนอุตสาหกรรม เส้นทางสายหลักที่เชื่อมไปยังประตูการค้าที่สำคัญ

2) เส้นทางและโครงข่าย

จากการศึกษาการจัดวางระบบเมืองและความเชื่อมโยงในปี พ.ศ. 2575 เมื่อนำมาซ้อนทับกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งขนส่งทางถนนของไทยในปัจจุบัน พบว่าประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่มีความครอบคลุมทั่วถึงและมีคุณภาพในระดับที่น่าพอใจ โดยไม่พบโครงข่ายที่ขาดหาย (Missing Links) แต่ด้วยสาเหตุที่ต้องพึ่งพาการขนส่งทางถนนมากเกินไป ทำให้เกิดปัญหาความแออัด ล่าช้า สิ้นเปลืองพลังงาน และ

ด้านความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องทำการพัฒนาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” โดยการมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และปลอดภัย โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองหลักในภูมิภาค

สำหรับจำนวนประชากรที่สามารถเข้าถึงโครงข่ายทางหลวงได้สะดวก โดยพิจารณาจำนวนโครงข่ายทางหลวงทั้งหมด (ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงชนบท) พบว่าปัจจุบันมีประชากรประมาณ 37.6 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 67.2 ของประชากรทั้งหมด ที่สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ภายในระยะทาง 2 กิโลเมตร ขณะที่ประชากรประมาณ 53.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 81.3 สามารถเข้าถึงทางหลวงแผ่นดินหรือทางหลวงชนบทได้ ภายในระยะทาง 5 กิโลเมตร ทั้งนี้ยังไม่รวมการเข้าถึงถนนซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลขององค์การบริหารส่วนท้องถิ่นอีกกว่าแสนกิโลเมตร จึงกล่าวได้ว่า ปัจจุบันโครงข่ายถนนของประเทศไทย มีความครอบคลุมพื้นที่และประชากรส่วนใหญ่ของประเทศอย่างทั่วถึง

3) ยานพาหนะ

จากการศึกษาสภาพปัญหาของระบบขนส่งสาธารณะ พบว่า รถโดยสารสาธารณะยังมีคุณภาพ มาตรฐานความปลอดภัยไม่เพียงพอ ประกอบกับโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ทำให้ไม่สามารถตอบสนองความต้องการในการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนได้เพียงพอ ส่งผลให้ประชาชนเปลี่ยนไปใช้รถยนต์ส่วนตัวมากขึ้น อีกทั้งมีการการแข่งขันจากสายการบินต้นทุนต่ำ จึงทำให้สถิติผู้โดยสารรถขนส่งสาธารณะทางถนนมีแนวโน้มลดลงเรื่อย ๆ

4) สถานีการขนส่ง

ที่ผ่านมายังขาดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุน อาทิ สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่ง และจุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก สำหรับสถานีขนส่งผู้โดยสารมีกระจายอยู่ทั่วประเทศ เมื่อทำการประเมินระยะการบริการในรัศมี 20 กิโลเมตรจากสถานี พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ 29.4 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 44.7 ของประชากรทั้งประเทศ แต่หากพิจารณาระยะการให้บริการในรัศมี 40 กิโลเมตร พบว่าจะครอบคลุมประชากรประมาณ 42.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 79.9 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่พื้นที่ส่วนใหญ่ที่การให้บริการสถานีขนส่งผู้โดยสารยังเข้าไม่ถึง คือพื้นที่ป่าและอุทยานแห่งชาติขนาดใหญ่ ประเด็นดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของการพัฒนา การเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานี ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนนและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในระดับพื้นที่

5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง

มีปัญหาการขาดทุนสะสมของ ขสมก. ปัญหาในเรื่องคุณภาพการให้บริการโดยเฉพาะในกลุ่มผู้ให้บริการประเภท Par transit การแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรง ทั้งในการขนส่งทางถนนด้วยกัน และการแข่งขันกับการขนส่งรูปแบบอื่น เป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาธุรกิจของผู้ประกอบการ อีกทั้งโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบ และระบบขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีอยู่ในปัจจุบัน ส่วนใหญ่ยังไม่ได้มีการออกแบบหรือปรับปรุงให้รองรับการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุอย่างเพียงพอ

6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง

หน่วยงานกลางในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนยังขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานอย่างมีประสิทธิภาพ ปัญหาอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยถือได้ว่าอยู่ในระดับวิกฤต และส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างรุนแรง ทั้งในทางตรงและทางอ้อม ปัญหาด้านพฤติกรรมและวัฒนธรรมการใช้รถใช้ถนนของคนไทย ที่นำไปสู่ปัญหาด้านการขนส่งต่าง ๆ จำนวนมาก การบังคับใช้กฎหมายขาดความต่อเนื่องจริงจัง กฎหมายไม่ทันสมัย ไม่ยืดหยุ่น

4.1.2 การคมนาคมขนส่งทางราง

ประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัดทั่วประเทศ แต่เส้นทางรถไฟส่วนใหญ่จะเป็นทางเดี่ยวถึงร้อยละ 93.10 ในส่วนที่เหลือเป็นทางคู่ และทางสามเพียง ร้อยละ 4.30 ละ 2.60 ตามลำดับ เป็นเหตุให้เสียเวลาในการรอสับหลีก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) นอกจากนี้ ยังมีทางลักผ่านของชุมชนและมีจำนวนจุดตัดระหว่างถนนกับทางรถไฟทั่วประเทศ จำนวน 2,460 จุด โดยเป็นทางผ่านระดับถนนที่รถไฟจะต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว ซึ่งเป็นจุดที่เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยครั้งจำนวน 2,200 จุด จึงทำให้ทางขนส่งทางรางยังคงไม่สามารถทำความเร็วได้มากนัก โดยขบวนรถโดยสารมีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถสินค้ามีความเร็วเฉลี่ยประมาณ 35 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เท่านั้น เป็นสาเหตุให้สัดส่วนผู้โดยสารและสินค้าทางรถไฟระหว่างเมืองลดลง 2565 เมื่อวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบของการคมนาคมขนส่ง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง

จากการศึกษา พบว่า สถิติผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะในประเทศไทย พบว่าในปี พ.ศ. 2559 มีผู้โดยสารระบบรถไฟฟ้าใต้ดิน รถไฟฟ้าแอร์พอร์ตเรลลิงก์ และรถไฟฟ้าบีทีเอส รวมกันมากกว่ารถโดยสาร ขสมก. แม้ว่าข้อมูลรถโดยสารยังขาดกลุ่มรถร่วม รถตู้โดยสารและรถขนาดเล็กจำนวนมาก แต่ก็เห็นได้ชัดว่าระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตเมืองนั้นมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และมีแนวโน้มขยายตัวตามการเปิดเส้นทางและสถานีใหม่ ๆ ขณะที่ระบบรถโดยสารมีแนวโน้มผู้โดยสารลดลง ในส่วนของการขนส่งสินค้าภายในเมืองผ่านระบบรางยังมีอยู่ในวงจำกัด เนื่องจากการขนส่งทางรางไม่สามารถไปสู่จุดหมายได้โดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้อุปกรณ์ยกขน เสียเวลาและค่าใช้จ่ายในการเข้าออกระบบ ไม่คุ้มค่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน

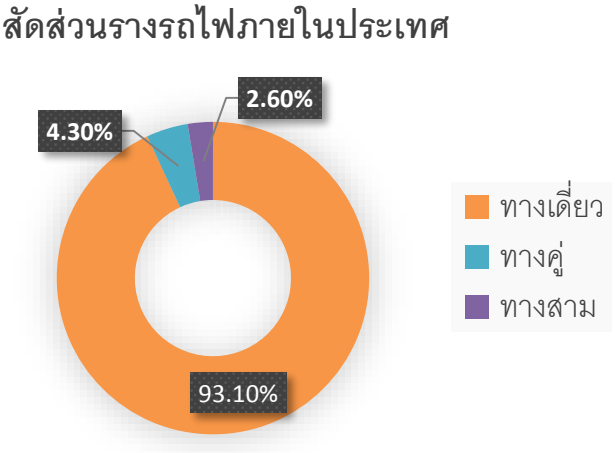
สำหรับการขนส่งระหว่างเมืองจากข้อมูลของการรถไฟแห่งประเทศไทย พบว่าสินค้าที่ขนส่งมากที่สุด คือ สินค้าเบ็ดเตล็ด ซึ่งคิดเป็นประมาณร้อยละ 70-75 ของปริมาณการขนส่งทางรางทั้งหมด รองลงมาคือ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม และซีเมนต์ ในส่วนของปริมาณสินค้านั้นมีแนวโน้มคงที่ เนื่องจากข้อจำกัดด้านความจุของโครงข่ายรถไฟไทย ในส่วนของการเดินทางของคนทางรางยังมีจำนวนน้อย แต่จะมีจำนวนสูงขึ้นในปี พ.ศ. 2570 และพ.ศ. 2575 แต่ไม่เกินระดับ 150,000 คน-เที่ยว/วัน ในแต่ละเส้นทางบริการของรถไฟ โดยส่วนใหญ่อยู่ในพื้นที่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (ส่วนที่ติดกับภาคกลาง) และภาคใต้ (ตอนบนและตอนกลาง)

2) เส้นทางและโครงข่าย

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีโครงข่ายเส้นทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ 47 จังหวัดทั่วประเทศ ประกอบด้วยทางเดี่ยว 3,764 กิโลเมตร ทางคู่ 174 กิโลเมตร

และทางสาม 105 กิโลเมตร เนื่องจากทางรถไฟทางคู่และทางสามระยะทางค่อนข้างน้อย ทำให้เสียเวลาในการรอสับหลีก อีกทั้งโครงข่ายทางรถไฟยังมีสภาพทรุดโทรม (มากกว่าร้อยละ 60 ของรางมีอายุเฉลี่ยเกิน 30 ปีขึ้นไป) ที่ขาดการซ่อมบำรุง

ภาพที่ 22 สัดส่วนประเภทรางรถไฟภายในประเทศ



สำหรับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนภายใต้การกำกับดูแลของการรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย การรถไฟแห่งประเทศไทย และกรุงเทพมหานคร ที่เปิดบริการแล้ว 108 กิโลเมตร ได้แก่

- สายสีเขียวเข้ม หมอชิต-แบริ่ง ระยะทาง 22.25 กิโลเมตร
- สายสีเขียวอ่อน สนามกีฬาฯ-บางหว้า ระยะทาง 14.2 กิโลเมตร
- สายสีน้ำเงิน บางซื่อ-หัวลำโพง ระยะทาง 20 กิโลเมตร
- สายสีม่วง บางใหญ่-เตาปูน ระยะทาง 23 กิโลเมตร
- รถไฟฟ้าสุวรรณภูมิ พญาไท-มักกะสัน-สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28.5 กิโลเมตร

3) ยานพาหนะ

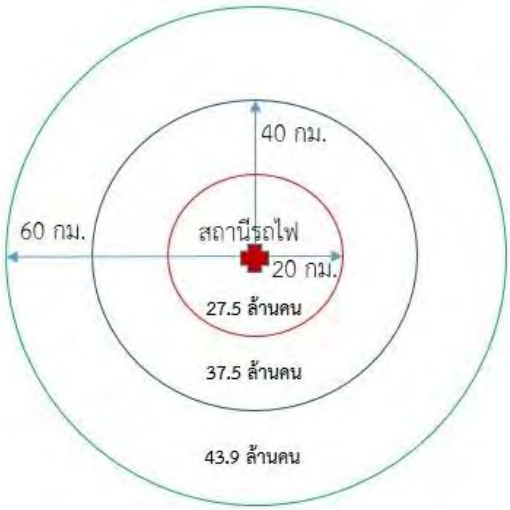
รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม เส้นทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดมากในการเดินรถ รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย ปัญหาจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับโดยเฉพาะอย่างยิ่งทางลักผ่าน

4) สถานีการขนส่ง

สถานีรถไฟซึ่งอยู่ตามแนวรถไฟทุกเส้นทาง มีระยะห่างของสถานีไม่มากนักเมื่อเทียบกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตาม แนวเส้นทางรถไฟ อย่างไรก็ตาม ด้วยเส้นทางการให้บริการซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญ จึงเห็นได้ว่าเมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมีที่ 20 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรประมาณ 27.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 41.8 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่ระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรกว่า 37.5 ล้านคนหรือคิดเป็นร้อยละ 57.4 และระยะการเข้าถึงสถานีในรัศมี 60 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึง 43.9 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.8 ของประชากรทั้งประเทศ โดยเฉพาะในพื้นที่ภาคใต้ เมื่อพิจารณาระยะการเข้าถึง

สถานีในรัศมี 40 กิโลเมตร จะครอบคลุมประชากรถึงกว่าร้อยละ 80 ของภูมิภาค ด้วยเหตุนี้ จึงเห็นได้ว่าภาคใต้มีประชาชนใช้บริการรถไฟเพื่อการเดินทางระหว่างชุมชนหรือระหว่างจังหวัดมากกว่าภูมิภาคอื่น ๆ ในประเทศ

ภาพที่ 23 การเข้าถึงสถานีรถไฟของประชาชนในแต่ละระยะทาง



5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง

การประกอบการรถไฟฟ้ายังมีน้อยราย ปัญหาการขาดทุนของ รฟท. การประกอบรถไฟโดยสารระหว่างเมืองเป็นแบบผูกขาด การประกอบการรถไฟขนส่งสินค้าโดยเอกชนยังมีจำกัด ปัญหาความไม่สอดคล้องในบทบาทกำกับ/ประกอบการ ยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ

6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง

ที่ผ่านมาประสบปัญหาความขัดแย้งในบทบาทกำกับ/ประกอบการ ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรางให้ได้มาตรฐานและกำกับดูแลเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุด

4.1.3 การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำแบ่งออกเป็นการขนส่งทางลำน้ำและการขนส่งทางชายฝั่ง สำหรับการขนส่งทางลำน้ำนั้น ประเทศไทยมีแม่น้ำสายหลักอยู่จำนวน 22 สาย มีความยาวรวมกันประมาณ 5,800 กิโลเมตร แต่แม่น้ำที่มีการใช้ขนส่งสินค้าทางน้ำในปริมาณมากมีจำนวนเพียง 5 สาย ได้แก่ แม่น้ำเจ้าพระยา แม่น้ำป่าสัก แม่น้ำแม่กลอง แม่น้ำบางปะกง และแม่น้ำท่าจีน มีความยาวรวมกันประมาณ 1,400 กิโลเมตร โดยแม่น้ำเจ้าพระยาเป็นแม่น้ำสายหลักที่มีปริมาณการขนส่งสินค้ามากที่สุดและเป็นที่ตั้งของเรือภายในประเทศและท่าเรือระหว่างประเทศที่สำคัญ

แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในไทย โดยสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าเทกอง โดยมีวัสดุก่อสร้าง (ดิน หิน ทราย) เป็นสินค้าที่พบมากที่สุดที่เข้าออกท่าเรือบนแม่น้ำ

เจ้าพระยา และสินค้าจำพวกแร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) และซีเมนต์คือสินค้าที่พบมากที่สุดที่มีต้นทางหรือปลายทางคือท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก

การขนส่งสินค้าชายฝั่งมีปัญหาและอุปสรรคของ แบ่งได้ 3 กลุ่ม คือ **1) แผนพัฒนาและนโยบายของรัฐที่มีต่อการขนส่งชายฝั่งในระดับต่างๆ** เพื่อเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง งบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำและการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ แต่ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ทำให้การจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า - ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ **2) ปัญหากฎระเบียบควบคุม**ทั้งท่าเรือชายฝั่ง เรือชายฝั่ง และสินค้าชายฝั่ง **3) ปัญหาอื่น ๆ** ได้แก่ การบริหารและจัดการท่าเรือชายฝั่งของกรมธนารักษ์ ขาดมาตรการส่งเสริมการขนส่งสินค้าชายฝั่ง ขาดคนประจำเรือชายฝั่ง ขาดความชำนาญด้านการตลาด เป็นต้น

นอกจากนี้ การคมนาคมขนส่งทางน้ำมีปัญหาที่สำคัญคือ ข้อจำกัดด้านเส้นทางขนส่งและการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากปัญหาด้านความรวดเร็วในการขนส่งแล้ว การขนส่งทางน้ำยังต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องเส้นทางขนส่ง เช่น ปัญหาร่องน้ำในด้านความลึก ความกว้าง ความโค้ง ปัญหาความสูงของสะพาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาด้านสภาพอากาศ เช่น คลื่นลมแรง พายุ ซึ่งอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาขนส่งนานขึ้นและทำให้สินค้าเสียหายได้ ในส่วนด้านปัญหาการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า (hinterland) การขาดโครงข่ายเชื่อมหลังท่าที่ดีจะทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ดึงดูดผู้ใช้บริการ และเพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง เช่น ค่ายกขนตู้สินค้าทับซ้อน (double handling cost) ในการขนถ่ายระหว่างรูปแบบขนส่ง (transshipment) เช่น ระหว่างเรือขนส่งสินค้าในประเทศกับเรือระหว่างประเทศ และระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับรถไฟหรือรถบรรทุก ดังนั้นผู้ประกอบการควรคำนึงถึงปัจจัยดังกล่าวในการวางแผนเส้นทางการขนส่งสินค้า เป็นต้น เมื่อวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบของการคมนาคมขนส่ง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง

ในปัจจุบันความต้องการในการขนส่งสินค้าชายฝั่งเพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีต้นทุนสูง ขณะที่การขนส่งทางรถไฟยังไม่ตอบสนองต่อความต้องความต้องการการเปิด AEC กระตุ้นการขนส่งทางทะเล ภาคเอกชนสนใจลงทุนทางน้ำมากขึ้นแต่ต้องการรับการสนับสนุนจากภาครัฐ สำหรับการขนส่งชายฝั่งเกิดขึ้นระหว่างแท่นขุดเจาะน้ำมันในอ่าวไทยหรือทะเลอันดามันกับท่าเรือริมฝั่ง โดยมีสินค้าหลักปิโตรเลียม รองลงมาคือสินค้าเบ็ดเตล็ด ขณะที่การใช้ประโยชน์ในการขนส่งสินค้าอื่น ๆ ยังมีไม่มากนัก แต่ปริมาณการขนส่งสินค้ารวมมากถึง 51.9 ล้านตัน มีปริมาณตู้สินค้าผ่านท่าเรือกรุงเทพในปี พ.ศ. 2559 จำนวน 1.4 ล้าน TEUs และท่าเรือแหลมฉบังจำนวน 6.6 ล้าน TEUs ขณะที่ขีดความสามารถในการรองรับสินค้าของท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบัง อยู่ที่ 1.34 และ 10.8 ล้าน TEUs ตามลำดับ

ในส่วนของการขนส่งสินค้าทางแม่น้ำภายในประเทศ พบว่า แม่น้ำเจ้าพระยาและป่าสักเป็นแม่น้ำที่มีปริมาณการขนส่งมากที่สุดในไทย โดยสินค้าส่วนใหญ่อยู่ในกลุ่มสินค้าเทกอง โดยมีวัสดุก่อสร้าง

(ดิน หิน ทราย) เป็นสินค้าที่พบมากที่สุดที่เข้าออกท่าเรือบนแม่น้ำเจ้าพระยา และสินค้าจำพวกแร่เชื้อเพลิง (ถ่านหิน) และซีเมนต์คือสินค้าที่พบมากที่สุดที่มีต้นทางหรือปลายทางคือท่าเรือในแม่น้ำป่าสัก

2) เส้นทางและโครงข่าย

จากการศึกษาพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ค่อนข้างน้อย เนื่องจากการคมนาคมขนส่งทางน้ำมีปัญหาที่สำคัญคือ ข้อจำกัดด้านเส้นทางขนส่งและการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากปัญหาด้านความรวดเร็วในการขนส่งแล้ว การขนส่งทางน้ำยังต้องเผชิญกับปัญหาเรื่องเส้นทางขนส่ง เช่น ปัญหาร่องน้ำในด้านความลึก ความกว้าง ความโค้ง ปัญหาความสูงของสะพาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาด้านสภาพอากาศ เช่น คลื่นลมแรง พายุ ซึ่งอาจทำให้ต้องใช้ระยะเวลาขนส่งนานขึ้นและทำให้สินค้าเสียหายได้

3) ยานพาหนะ

ในช่วง 20 ปีที่ผ่านมา การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทยยังไม่มีการขยายตัวรองรับปริมาณการค้าระหว่างประเทศอย่างต่อเนื่อง และเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านพบว่ากองเรือพาณิชย์ไทยมีจำนวน และความสามารถในการบรรทุกน้อยกว่าสิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และเวียตนาม

4) สถานีการขนส่ง

ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญคือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด ทำให้การจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ

5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง

ผู้ประกอบการขนส่งของไทยเสียเปรียบผู้ประกอบการต่างชาติรายใหญ่ ซึ่งมีธุรกิจโลจิสติกส์ในเครือครบวงจรมากกว่า ปัญหากฎระเบียบมีความซับซ้อน ไม่ทันสมัย ไม่เป็นไปตามข้อตกลงสากล ขาดแหล่งเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำจากสถาบันการเงิน เพราะมักจะมองว่าธุรกิจต่อเรือและซ่อมแซมเรือลงทุนสูงแต่คืนทุนนาน อู่เรือไทยขาดคำสั่งการต่อเรือใหม่

6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง

ในปัจจุบันยังขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถ เนื่องจากการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำมีความซับซ้อนและขึ้นอยู่กับหน่วยงานมากมาย อีกทั้ง องค์กรสากลจับตามองการละเมิดน่านน้ำของไทย กรมเจ้าท่ามีภาระหน้าที่หลายอย่างมาก เมื่อเทียบกับจำนวนบุคลากร

4.1.4 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประเทศไทยมีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศเติบโตสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดดในช่วงปี พ.ศ. 2555-2560 ซึ่งเกิดจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ และการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจากปริมาณผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานหลัก 6 แห่งของไทย พบว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองมีผู้โดยสารรวมกันเพิ่มขึ้นจากประมาณ 60 ล้านคน เป็น 99 ล้านคน (เติบโตร้อยละ 65) ส่วนในสนามบินภูมิภาคมีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 2 เท่า ภายในระยะเวลาเพียง 5 ปี

ด้วยสาเหตุดังกล่าวทำให้ในปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศได้ประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ

โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ที่เพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 2 ล้านคนต่อปี เมื่อปี พ.ศ. 2547 มาเป็น 53 ล้านคนต่อปี ในปี พ.ศ. 2559 หรือเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 30 ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศรวมทั้งประเทศเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนต่อปี เมื่อปี พ.ศ. 2547 มาเป็น 120 ล้านคนต่อปีในปี พ.ศ. 2559 ในขณะที่การพัฒนาท่าอากาศยานยังไม่สามารถดำเนินการได้ทันกับความต้องการ ซึ่งจากผลการศึกษาของ สนข. พบว่าปัจจุบันท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด เมื่อวิเคราะห์ในแต่ละองค์ประกอบของการคมนาคมขนส่ง สามารถสรุปได้ ดังนี้

1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา จะเห็นได้ว่าอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยเกิดการขยายตัวและมีการแข่งขันเพิ่มขึ้น เกิดเส้นทางการบินใหม่ ๆ และมีเที่ยวบินในประเทศไทยเกิดการเพิ่มขึ้นจำนวนมาก และยังมีแนวโน้มที่จะเพิ่มขึ้นต่อเนื่องในอนาคต จากสถิติตั้งแต่ปี พ.ศ. 2553 พบว่าปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องทุกปี แม้ว่าจะมีเหตุการณ์หรือปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเที่ยวบินในบางช่วงเวลา แต่เมื่อเหตุการณ์ฯผ่านพ้นไป ปริมาณเที่ยวบินก็จะฟื้นตัวกลับมาเหมือนเดิม โดยในปี พ.ศ. 2559 ประเทศไทยมีปริมาณเที่ยวบินรวมทั้งสิ้น 909,066 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9 เมื่อเทียบกับปี พ.ศ. 2558 (831,910 เที่ยวบิน) และมีจำนวนเพิ่มขึ้นกว่าเท่าตัว ในช่วงเวลา 10 ปีที่ผ่านมา และมีแนวโน้มจะเติบโตเป็นไม่น้อยกว่า 2.7 ล้านเที่ยวบินต่อปีภายในปี พ.ศ. 2579

2) เส้นทางและโครงข่าย

ระบบเชื่อมต่อท่าอากาศยานขาดการวางแผนพัฒนาร่วมกัน พื้นที่ห้วงอากาศและเส้นทางการบินมีความจำกัดและมีการจราจรคับคั่งสูง โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศและการบินไม่เพียงพอขาดการบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างสาขาการขนส่ง ๆ หรือระหว่างท่าอากาศยาน ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำ ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ

3) ยานพาหนะ

สายการบินแห่งชาติของประเทศไทยไม่มีเครื่องบินสำหรับบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะ (Air Freighter) โดยยังคงใช้วิธีฝากไปกับเครื่องบินผู้โดยสารหรือเช่าพื้นที่จากสายการบินอื่น ทำให้เกิดรายจ่ายที่เพิ่มมากขึ้นกว่าที่ควรจะเป็น

4) สถานีการขนส่ง

ท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต อุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี กระบี่ และขอนแก่น เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานที่กำลังจะประสบปัญหาแออัดตามมาในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นต้น และเมื่อเปรียบเทียบข้อมูลจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค พบว่า มีท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากว่า และใกล้เคียงกับความจุของท่าอากาศยานอีก 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และท่าอากาศยานตรัง

นอกจากนั้น เมื่อพิจารณาเรื่องระยะเวลาการเดินทางเข้าถึงสนามบิน พบว่าการเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา 1 ชั่วโมง ครอบคลุมในพื้นที่ให้บริการประมาณ 43.8 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 66.6 ของประชากรทั้งประเทศ ขณะที่การเข้าถึงสนามบินภายในระยะเวลา 2 ชั่วโมง ครอบคลุม

ประชากรประมาณ 61.3 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 93.2 ของประชากรทั้งประเทศ หมายถึงว่าประชากรส่วนใหญ่สามารถเข้าถึงการคมนาคมขนส่งทางอากาศในระยะเวลา 2 ชั่วโมง

5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง

จำนวนผู้ประกอบการเพิ่มขึ้นทำให้การแข่งขันสูงขึ้น การแข่งขันจากสายการบินทุนข้ามชาติที่มีความได้เปรียบมากขึ้น สายการบินทุนท้องถิ่นขาดการสนับสนุนส่งเสริมการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันการแข่งขันอาจเกิดการใช้กลยุทธ์แข่งขันที่ไม่เป็นธรรมหรือลดต้นทุนด้านความปลอดภัยอาจมีสายการบินเลิกกิจการเพิ่มขึ้น บุคลากรด้านการบินมีความขาดแคลนในบางสายงาน เช่น นักบิน เจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ กฎ ระเบียบ ที่ยังไม่เปิดโอกาสให้ชาวต่างชาติประกอบอาชีพนักบิน โดยเฉพาะในช่วงเวลาที่ยังไม่สามารถผลิตบุคลากรได้ทันตามความต้องการ

6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง

กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอนต่าง ๆ ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล มีการเพิ่มขั้นตอนซึ่งเป็นอุปสรรค เกิดความไม่สะดวก ล่าช้า สร้างภาระและเพิ่มต้นทุนให้กับธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการบิน การยกร่างกฎหมาย กฎระเบียบขาดการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย เกิดปัญหาความไม่เท่าเทียม ขาดการ บูรณาการทั้งในส่วนยุทธศาสตร์ และการดำเนินการของหน่วยงาน ทำให้การพัฒนาไม่ครบวงจร ล่าช้า ซ้ำซ้อน ขาดความต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อ การพัฒนาด้านต่าง ๆ

4.1.5 ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง

ผลการจัดวางระบบเมืองและความเชื่อมโยงในปี พ.ศ. 2575 เมื่อนำมาซ้อนทับกับโครงข่ายการคมนาคมขนส่งขนส่งทางถนนของไทยในปัจจุบัน พบว่าประเทศไทยมีโครงข่ายถนนที่มีความครอบคลุมทั่วถึงและมีคุณภาพในระดับที่น่าพอใจ โดยไม่พบโครงข่ายที่ขาดหาย (Missing Links) แต่อย่างใด สืบเนื่องมาจากความพยายามอย่างมากของไทยในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกด้านให้มีความครอบคลุมทั่วถึง จึงทำให้เกิดการพึ่งพาการขนส่งทางถนนมากเกินไป เป็นสาเหตุเกิดปัญหาความแออัด ล่าช้า สิ้นเปลืองพลังงาน และด้านความปลอดภัย จึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” โดยการมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ ประหยัด และปลอดภัย โดยการพัฒนาโครงข่ายทางรางเพื่อเชื่อมโยงระหว่างกรุงเทพมหานครกับเมืองหลักในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักภายในภูมิภาค และเพื่อเชื่อมโยงไปสู่ประตูการค้าหลัก เพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งอย่างยั่งยืน และการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว

อย่างไรก็ตาม ผลจาการพัฒนาที่ผ่านมา สามารถยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนโดยรวมให้มีระดับที่สูงขึ้นเป็นที่น่าพอใจ มีโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศได้อย่างทั่วถึง แต่ก็ปฏิเสธไม่ได้เช่นกันว่า ได้ทำให้เกิดการโตเดี่ยวของกรุงเทพมหานคร จนขยายครอบคลุมพื้นที่ปริมณฑล และเกิดการกระจุกตัวของเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ในภูมิภาค ที่ยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวที่กระจุกอยู่ในเมืองเดิมเหล่านั้นมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งในเมื่อปัจจัยสำคัญส่วนหนึ่งเป็นเพราะความจำเป็นต่อความต้องการความเชื่อมโยงและการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบันมีเพียงระบบโครงข่ายถนนเป็นทางเลือกหลัก ดังนั้นการแก้ปัญหาจึงต้องเริ่มที่ใช้การคมนาคมขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระจายการพัฒนาเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาค รวมถึงพื้นที่ชายแดนโดยรอบประตูการค้าหลัก ควบคู่ไปกับการวางแผนเพื่อควบคุมและชี้นำการพัฒนาพื้นที่ ทั้งการตั้งถิ่นฐานและการใช้ประโยชน์พื้นที่กิจกรรมต่าง ๆ โดยเฉพาะในเมืองหลัก เมืองรอง

หรือเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน และพื้นที่ประตูการค้าหลักในภูมิภาคต่าง ๆ ให้อยู่ในบริเวณที่มีความเหมาะสม ไม่ขัดแย้ง และเกิดความคุ้มค่ากับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

ทั้งนี้ เสนอแนะการพัฒนาความเชื่อมโยงในอนาคตในระยะอีก 10 ปีข้างหน้า จำเป็นต้องเน้นการพัฒนาการเชื่อมโยงการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าโดยระบบรางที่มีความคล่องตัว มีประสิทธิภาพและประหยัดพลังงานรวมทั้งพัฒนาการเชื่อมต่อเพื่อให้เกิดการเดินทางและการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบทั้งในระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค ระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร และระหว่างเมืองหลักกับเมืองเศรษฐกิจคู่ขนานภายในกลุ่มเมือง รวมทั้งเพื่อสามารถรองรับการขนส่งสินค้าไปสู่ประตูการค้าหลัก เพื่อให้เกิดการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศโดยรวม ในขณะเดียวกันต้องดำเนินการบำรุงรักษาโครงข่ายถนนที่มีอยู่แล้วให้คงอยู่ในสภาพดี รวมทั้งมีการศึกษาเพื่อพัฒนาโครงข่ายถนนภายในเมืองรองและเมืองขนาดเล็กเพิ่มเติม อันจะนำไปสู่การสร้างแรงจูงใจและสามารถทำให้เกิดการพัฒนาเมืองในลักษณะที่มีความสมดุลและยั่งยืนยิ่งขึ้น จนเกิดกลุ่มเมืองในภูมิภาคที่สามารถพึ่งพาอาศัยและเชื่อมโยงกันภายในกลุ่มได้เป็นอย่างดีโดยกรุงเทพมหานครเมืองหลัก และเมืองเศรษฐกิจคู่ขนาน จะลดการกระจุกตัวและการโตเดี่ยว แต่จะมีขนาดลดหลั่นกันตามลำดับ เพื่อให้เกิดภาพรวมของการพัฒนาพื้นที่ประเทศที่มีประสิทธิภาพ เหมาะสม ทั่วถึง และเป็นธรรม

4.1.6 โครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ประชากรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น 12.73 ล้านคน ในปี พ.ศ. 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 1.01 ต่อปี ส่งผลให้ปริมาณการเดินทาง มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่ระบบขนส่งมวลชนระบบรางยังให้บริการไม่ทั่วถึง ทำให้ประชาชนยังใช้ระบบการเดินทางถนน โดยคาดว่าปริมาณการเดินทางในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็น 23.18 ล้านคน-เที่ยวต่อวัน ในปี พ.ศ. 2563 หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 2.0 ต่อปี ทำให้ความเร็วเฉลี่ยในการเดินทางของพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล มีแนวโน้มลดลง เหลือเพียง 13.64 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในปี 2563 ก่อให้เกิดปัญหาจราจรติดขัด การเข้าถึงพื้นที่ย่านธุรกิจ (Central Business District : CBD) ก็จะใช้ระยะเวลาเดินทางเพิ่มขึ้นจาก 1 ชั่วโมง ในปี 2553 เป็น 2 ชั่วโมง ในปี 2563

4.1.7 การเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดนที่สำคัญ

เพื่อส่งเสริมการค้า การบริการ และการท่องเที่ยวที่จะเพิ่มขึ้นจากการเป็นประชาคมอาเซียน สืบเนื่องจากการเข้าสู่การเป็นประชาคมอาเซียน ในปี 2558 ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมระบบการเชื่อมต่อและการขนส่งให้สามารถเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศอื่นๆ ในอาเซียน โดยพัฒนาโครงข่ายการขนส่งและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีประสิทธิภาพ เพื่อเพิ่มความสะดวกด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว ได้แก่

(1) การปรับปรุงประสิทธิภาพของประตูการค้า (Gateway) ให้สามารถรองรับการเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่คาดว่าจะเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาประสิทธิภาพประตูการค้าชายแดน ซึ่งถือเป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจที่มีพรมแดนติดต่อระหว่างกัน ให้สามารถเชื่อมโยงเศรษฐกิจเกิดความแข็งแกร่งและมีเสถียรภาพมากยิ่งขึ้น

(2) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงการเดินทางและขนส่ง ภายในประเทศ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ การค้า และการลงทุน โดยการขยายทางหลวงสายหลักระหว่างจังหวัดบนโครงข่ายถนนอาเซียนช่วงที่เป็นคอขวดให้เป็น 4 ช่องจราจร (Missing Link AHN) การก่อสร้างทางหลวงพิเศษ

ระหว่างเมือง (Inter-City Motorway) การก่อสร้างรถไฟทางคู่ การพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารสาธารณะเชื่อมโยงโครงข่ายระหว่างเมืองหลักในส่วนภูมิภาคของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

(3) การพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ เช่น สถานีขนส่งสินค้า สถานีขนส่งผู้โดยสาร จุดพักรถ ให้มีความสะดวกและเป็นมาตรฐานสากล

4.2 ผลการศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ

จากการศึกษาแผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ ได้แก่ ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 12 แผนยุทธศาสตร์คมนาคม พ.ศ. 2560-2564 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564) และยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565 พบว่า รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่ต้นทุนต่ำ การพัฒนาความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านตามแนวระเบียงเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจต่าง ๆ

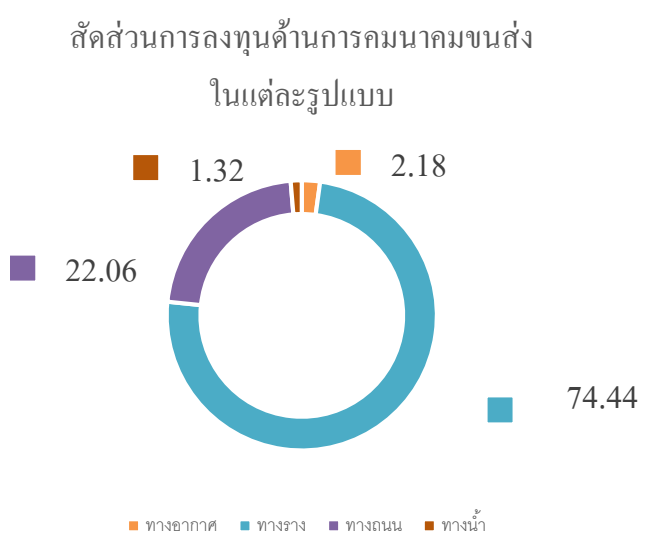
รวมทั้งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเดินทางและขนส่งไปสู่เมืองศูนย์กลางภูมิภาคทั่วประเทศ เน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งทุกรูปแบบ กำหนดให้ระบบรถไฟเป็นโครงข่ายหลัก มุ่งเน้นพัฒนาภาค เมือง และพื้นที่เศรษฐกิจ เน้นการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองหลัก พัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นฐานการผลิตอุตสาหกรรมหลักของประเทศ และพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจใหม่บริเวณชายแดน โดยมีแนวทางการดำเนินการการพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยงทั่วถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม เน้นไปที่การบำรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ปรับปรุงระบบขนส่งสาธารณะให้มีมาตรฐาน สามารถรองรับทุกกลุ่ม เพิ่มความคล่องตัวในการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ส่งเสริมระบบที่ประหยัดพลังงานเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง เน้นไปที่การพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลความปลอดภัย ตลอดจนความมั่นคงของระบบ ลดอุบัติเหตุระบบขนส่ง

นอกจากนี้ ยังมุ่งเน้นการพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ เน้นไปที่การสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเฉพาะโครงการระบบราง ทางพิเศษระหว่างเมือง สถานีขนส่งสินค้า ท่าเรือชายฝั่งทะเล ปรับปรุงท่าอากาศยาน เพื่อการเชื่อมโยงระหว่างประเทศ เพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพิ่มความสามารถในการให้บริการของท่าเรือและท่าอากาศยานหลัก ภายใต้แผนงานที่สำคัญ ได้แก่ 1) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง 2) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน 4) แผนงานการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางน้ำ และ5) แผนงานการเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ

4.3 ผลประโยชน์ของการดำเนินการของรัฐบาล

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งขั้นพื้นฐาน และการลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงได้ดำเนินการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกลง โดยได้ลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 3,026,408.99 ล้านบาท

ภาพที่ 24 สัดส่วนการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ



เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนเงินลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ พบว่ารัฐบาลได้ลงทุนในการคมนาคมขนส่งในระบบรางมากที่สุดถึงร้อยละ 74.44 ของวงเงินลงทุนทั้งหมด ในส่วนที่เหลือเป็นการลงทุนในการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 22.06 2.18 และ1.32 ตามลำดับ ซึ่งจะส่งผลประโยชน์ต่อการคมนาคมขนส่งของประเทศ ดังนี้

4.3.1 การพัฒนาการการคมนาคมขนส่งทางถนน

4.3.1.1 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง อนุมัติให้ดำเนินโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง 3 เส้นทาง รวมระยะทาง 324 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่รับประโยชน์ 13 จังหวัด ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันตก และสายตะวันออก อีกทั้งยังเร่งรัดการจัดทำรายงานการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) จำนวน 4 สาย ระยะทางรวม 324 กิโลเมตร โดยถ้าดำเนินโครงการทั้งหมดแล้วเสร็จ จะทำให้มีหลวงพิเศษระหว่างเมืองทั้งหมด 794 กิโลเมตร ซึ่งจะสามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ รองรับการเดินทางและขนส่งสินค้าระหว่างกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และจังหวัดต่าง ๆ แบ่งเบาการจราจรจากทางหลวงที่มีปริมาณการจราจรสูง แก้ไขปัญหาการจราจรติดขัด ให้ประชาชนผู้ใช้ทางได้รับความสะดวกและปลอดภัยตลอดการเดินทาง

4.3.1.2 โครงการทางพิเศษ อนุมัติดำเนินการทางพิเศษพระราม 3-ดาวคะนอง-วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานครด้านตะวันตก ระยะทาง 18.70 กิโลเมตร ส่งผลประโยชน์ในการเพิ่มการเชื่อมโยงโครงข่ายพิเศษให้สามารถรองรับการเดินทางระหว่างพื้นที่ชั้นนอกและพื้นที่ชั้นในกรุงเทพฯ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งช่วยแบ่งเบาปัญหาจราจรติดขัดบนถนนพระรามที่ 2 ถ้าดำเนินการแล้วเสร็จจะทำให้มีโครงข่ายทางพิเศษรวม 9 เส้นทาง ระยะทางรวม 243.40 กิโลเมตร ซึ่งจะสามารถช่วยแบ่งเบาปริมาณการจราจรฝั่งธนบุรี พื้นที่กรุงเทพฯฝั่งตะวันตก และจังหวัดใกล้เคียงให้สามารถเดินทางได้รวดเร็วยิ่งขึ้น

4.3.1.3 เพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงและทางหลวงชนบท รัฐบาลได้ดำเนินการขยายทางหลวงเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการใช้งานทางหลวงและทางหลวงชนบท (4 ช่องจราจรขึ้นไป) จำนวน 59 โครงการ ระยะทางรวม 1,049.75 กิโลเมตร สามารถเพิ่มความจุของทางหลวงในเส้นทางภาคเหนือ 41.53 กิโลเมตร เส้นทางเชื่อมแนวตะวันออก-ตะวันตก 250.55 กิโลเมตร เส้นทางไปสู่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 132.91

กิโลเมตร และโครงข่ายอื่น ๆ ระยะทาง 129.55 กิโลเมตร เมื่อรวมโครงการเดิมเป็นระยะทางทั้งสิ้น 5,320.74 กิโลเมตร

ดำเนินการสร้างสะพานและถนนเชื่อมประเทศเพื่อนบ้าน อีก 2 แห่ง รวมเป็น 10 แห่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งชายแดน เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการค้า การลงทุน การท่องเที่ยว และเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทางถนนของอาเซียน

4.3.1.4 ก่อสร้างถนนและสะพานเพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรในปริมณฑลและภูมิภาค ดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพฯ และปริมณฑล ก่อสร้างแล้วเสร็จ 5 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 4 โครงการ และโครงการแก้ไขปัญหาการจราจรในส่วนภูมิภาคก่อสร้างแล้วเสร็จ 7 โครงการ อยู่ระหว่างการก่อสร้าง 6 โครงการ

4.3.2 การพัฒนาการการคมนาคมขนส่งทางราง

4.3.2.1 พัฒนารถไฟฟ้าในกรุงเทพฯและปริมณฑล โดยเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จทุกโครงการจะสามารถเพิ่มโครงข่ายรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเป็นระยะทาง 464 กิโลเมตร โดยมีรายละเอียดความก้าวหน้า ดังนี้

- เปิดให้บริการรถไฟฟ้าเพิ่มเติม 2 โครงการ ระยะทางรวม 24.00 กิโลเมตร
- อยู่ระหว่างเร่งรัดก่อสร้าง 5 โครงการ ระยะทางรวม 105.80 กิโลเมตร
- ลงนามในสัญญาแล้ว 3 โครงการ ระยะทางรวม 91.90 กิโลเมตร
- อยู่ระหว่างเตรียมการประกวดราคา 1 โครงการ ระยะทาง 25.9 กิโลเมตร
- อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีอนุมัติ จำนวน 4 โครงการ ระยะทางรวม 42.70 กิโลเมตร

4.3.2.2 เร่งดำเนินโครงการระบบขนส่งมวลชน โดยดำเนินการโครงการระบบขนส่งมวลชนใน จ.ภูเก็ต จ.เชียงใหม่ และ จ.นครราชสีมา โดยใช้มาตรการเร่งรัดโครงการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP Fast Track) และขยายผลสู่ จ.ขอนแก่น จ.พิษณุโลก และ จ.อุดรธานีในระยะถัดไป เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะสามารถแก้ปัญหาการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืน เกิดการเชื่อมต่อและอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ภาคธุรกิจ และนักท่องเที่ยวไปยังแหล่งอุตสาหกรรมและแหล่งท่องเที่ยว

4.3.2.3 เร่งรัดพัฒนารถไฟทางคู่ โดยดำเนินการเร่งรัดพัฒนารถไฟทางคู่ที่อยู่ระหว่างก่อสร้าง 1 สายทาง อนุมัติให้ดำเนินการเพิ่มเติม 6 สายทาง อยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรีสายใหม่อีก 9 สายทาง โดยเมื่อดำเนินการแล้วเสร็จจะส่งผลให้ประเทศไทยมีโครงข่ายรถไฟทางคู่เพิ่มขึ้นเป็น 3,528 กิโลเมตร ทำให้สัดส่วนโครงข่ายรถไฟรางคู่เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 68 จากโครงข่ายรถไฟทั้งหมดของประเทศ

4.3.2.4 ก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง รัฐบาลมีแผนงานที่จะดำเนินโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงจำนวน 4 เส้นทาง ได้แก่ 1) ช่วงกรุงเทพฯ-หนองคาย 2) กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 3) โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อ 3 ท่าอากาศยานหลักของประเทศ (ดอนเมือง สุวรรณภูมิ และอู่ตะเภา) และ4) โครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงจากภาคกลางสู่พื้นที่ภาคใต้ เส้นทางกรุงเทพ-หัวหิน

4.3.3 การพัฒนาการการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

4.3.3.1 ก่อสร้างท่าเทียบเรือโดยสารแม่น้ำเจ้าพระยา เพื่อยกระดับท่าเรือโดยสารสาธารณะให้เป็นสถานีเรือ ด้วยการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยา 17 แห่ง เพื่อส่งมอบความสะดวกปลอดภัยให้กับประชาชน โดยในปัจจุบันดำเนินการแล้วเสร็จครบทุกแห่ง

4.3.3.2 เปิด Gateway ทางน้ำ เพื่อสนับสนุนระบบเศรษฐกิจไทย โดยการดำเนินโครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาท่าเรือเฟอร์รี่เชื่อมโยงอ่าวไทยตอนบนฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก

ทั้งนี้ ถ้าดำเนินการแล้วเสร็จจะส่งผลในการเพิ่มประสิทธิภาพการเดินเรือทั้งลำน้ำภายในประเทศและชายฝั่งทะเล เพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นทางเลือกสำคัญในการเดินทางการท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้า ด้วยความสะดวก รวดเร็ว สนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม

4.3.4 การพัฒนาการการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

4.3.4.1 เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานหลัก

1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เป็น 60 ล้านคนต่อปี

2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานดอนเมือง ระยะที่ 2 และระยะที่ 3 เพื่อจะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 40 ล้านคนต่อปี รองรับเที่ยวบิน 40-50 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

4.3.4.2 ปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค

ขยายและปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จ. เชียงราย ท่าอากาศยานแม่สอด จ.ตาก ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานขอนแก่น เพื่อแก้ไขปัญหาท่าอากาศยานเดิมที่แออัด ด้วยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้รองรับการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 28 ต่อปี เพิ่มโอกาสในการสร้างรายได้จากการเดินทางท่องเที่ยวและกระจายความเจริญสู่ภูมิภาค

4.3.4.3 ก่อสร้างท่าอากาศยานใหม่

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเบตง ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 864,000 คนต่อปี ส่งเสริมให้มีการเดินทางทางอากาศมากขึ้น สนับสนุนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ สังคมการเมือง และความมั่นคงของ 3 จังหวัดชายแดนใต้

4.3.5 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งในโครงการระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (EEC)

กระทรวงคมนาคมได้จัดทำแผนปฏิบัติการการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor : EEC) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อยกระดับการคมนาคมขนส่งในพื้นที่ 3 จังหวัดในภาคตะวันออก ได้แก่ ฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง รวมทั้งจังหวัดใกล้เคียง ให้เชื่อมโยงกันอย่างไร้รอยต่อทุกระบบ ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ยกระดับขีดความสามารถของพื้นที่ EEC ให้สามารถดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะภาคอุตสาหกรรมสมัยใหม่และกิจกรรมการท่องเที่ยว

4.3.6 พัฒนาศูนย์การขนส่งชายแดนและสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค

เริ่มก่อสร้างโครงการพัฒนาศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้าเชียงของ จ.เชียงราย โครงการศูนย์การขนส่งชายแดน จ.นครพนม

โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค ได้เริ่มงานสำรวจอสังหาริมทรัพย์และจัดกรรมสิทธิ์ที่ดินเพื่อเตรียมการก่อสร้างในพื้นที่จังหวัดชายแดน จำนวน 7 แห่ง ได้แก่ เชียงราย ตาก หนองคาย มุกดาหาร

สระแก้ว สงขลา และนราธิวาส และศึกษาวางผังและออกแบบสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค (เมืองหลัก) จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ เชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา และสุราษฎร์ธานี เพื่อเป็นจุดเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งสินค้าทางถนน ทั้งภายในและระหว่างประเทศ และทำหน้าที่เป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ซึ่งจะช่วยให้การขนส่งสินค้าทางถนนมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

4.3.7 พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ)

พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ (SEZ) และบริเวณใกล้เคียงให้มีคุณภาพมาตรฐานและสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายหลักของประเทศ โดยจะดำเนินการในระยะที่ 2 ตามแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและด่านศุลกากร จำนวน 77 โครงการ วงเงิน 217,490 ล้านบาท

4.4 ความสอดคล้องระหว่างผลการดำเนินงานของรัฐบาลกับแผนในระดับนโยบายและสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ

ระบบการคมนาคมขนส่งของประเทศมีความเกี่ยวข้องกับเศรษฐกิจ สังคม คุณภาพชีวิตของประชาชน โดยเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน การกระจายรายได้และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้นการจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จึงเป็นตัวแปรที่สำคัญในการพัฒนาประเทศทั้งในแง่ของการเติบโตทางเศรษฐกิจและคุณภาพชีวิตที่ดี มีความเท่าเทียมกันของประชาชนในประเทศ

การจัดสรรงบประมาณเพื่อดำเนินการด้านการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ จะต้องดำเนินการพัฒนาและแก้ไของค์ประกอบของการคมนาคมขนส่งครอบคลุมในทุกประเด็น ได้แก่ **1) ความต้องการคมนาคมขนส่ง 2) เส้นทางและโครงข่าย 3) ยานพาหนะ 4) สถานีการขนส่ง 5) ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง และ6) การกำกับแลดูแลการขนส่ง**

สำนักงบประมาณของรัฐสภาจึงได้วิเคราะห์ความสอดคล้องระหว่างการจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมาเปรียบเทียบกับแผนในระดับนโยบายและสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ สรุปประเด็นได้ ดังนี้

4.4.1 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนน

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 667,689.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.06 ของวงเงินทั้งหมด โดยให้ความสำคัญการขยายช่องจราจรในถนนไปในทุกภูมิภาค ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับการจราจรของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้มากขึ้น

การดำเนินการดังกล่าว ส่งผลประโยชน์ในการเพิ่มความจุของพื้นที่ถนน ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่เป็นเป็นหาที่สำคัญของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้ในระดับหนึ่ง มีความสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น**ความต้องการคมนาคมขนส่ง**และ**เส้นทางและโครงข่าย** ที่ยังถือเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงมีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการสนับสนุนการให้บริการของระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งหมด ที่ผลการศึกษา พบว่า ความต้องการการคมนาคมขนส่งทางถนนมีปริมาณเพิ่มขึ้นทุกปี ส่งผลให้ปัญหาการจราจรติดขัดทวีความรุนแรงมากขึ้นอย่างรวดเร็ว

จะเห็นได้จากในปี พ.ศ. 2560 มีบริเวณเส้นทางถนนทั่วประเทศที่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัดสูงกว่า 0.8 จำนวน 33 แห่ง แต่ในปี พ.ศ. 2561 บริเวณเส้นทางถนนที่มีค่าดัชนีการจราจรติดขัดสูงกว่า 0.80 เพิ่มขึ้นเป็น 316 แห่ง

ในส่วนประเด็น **ยานพาหนะ สถานีขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และการกำกับดูแลการขนส่ง** นั้น มีความเกี่ยวข้องกับระบบขนส่งสาธารณะ ดังนั้นการจัดบริการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีประสิทธิภาพจะต้องให้ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัย สามารถเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนใช้บริการขนส่งระบบสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ดังนั้น การจัดสรรงบประมาณรายจ่ายประจำปีจะต้องคำนึงถึง มาตรฐานการให้บริการต่างๆไม่ว่าจะเป็น ด้านยานพาหนะ สถานีขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และการกำกับดูแลการขนส่ง ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นด้วย

4.4.2 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางราง

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 2,252,723.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 74.44 ของวงเงินทั้งหมด เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของวงเงินลงทุนถือว่าสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายที่มุ่งหวังให้ประเทศปรับเปลี่ยนจากการคมนาคมขนส่งทางถนนไปใช้การคมนาคมขนส่งประเภทอื่นให้มากขึ้น โดยกำหนดให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นหลักในการขนส่งสินค้าและประชาชน

จากวงเงินลงทุนดังกล่าว รัฐบาลได้มุ่งเน้นที่จะพัฒนาระบบรถไฟเป็นระบบรางคู่ในเส้นทางไปยังภูมิภาคในทุกภูมิภาค ซึ่งมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น **ยานพาหนะ**และ**เส้นทางและโครงข่าย** ที่ในปัจจุบันทางรถไฟในประเทศส่วนใหญ่ยังเป็นระบบรางเดี่ยวและสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อย เป็นสาเหตุให้ใช้เวลาในการคมนาคมขนส่งค่อนข้างมาก ส่งผลให้มีปริมาณความต้องการในการขนส่งคนและสินค้ายังมีจำกัด นอกจากนั้นเป็นการใช้งบประมาณเพื่อก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดศูนย์กลางของภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้ระบบรางเข้ามามีบทบาทต่อการคมนาคมขนส่งมากขึ้นในอนาคต

ในส่วนของประเด็น **การกำกับแลดูแลการขนส่ง**นั้น ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานและกำกับดูแลเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

อีกประเด็นที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญ คือ จะต้องจัดสรรงบประมาณเพื่อ**ส่งเสริมผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง**ในการอำนวยความสะดวกเพื่อลดทุนทุนการขนส่งทางราง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้นไม่สามารถไปสู่จุดหมายโดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ และอุปกรณ์ยกขน เป็นสาเหตุให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพื่อ เข้า-ออก ระบบ ซึ่งอาจจะไม่คุ้มค่าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนน จึงมีความจำเป็นต้องสร้างลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเติม จากปัจจุบันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอยู่ 4 แห่ง ที่ จ. ขอนแก่น จ. อุตรดิตถ์ จ. นครราชสีมา และ จ. สุราษฎร์ธานี

4.4.3 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 39,975.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.32

ของวงเงินทั้งหมด เพื่อดำเนินการพัฒนาเทียบเรือชายฝั่งแหลมฉบัง ท่าเรือเชื่อมชายฝั่งภาคตะวันออก-ตะวันตก ก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่างบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการขุดลอกร่องน้ำและการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับและเพียงเพียงพอกับปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ กล่าวคือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด เกิดการจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ

สำหรับการคมนาคมขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศนั้น จากการศึกษาพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ค่อนข้างน้อย เนื่องจากอุปสรรคทางกายภาพของลำน้ำ และสิ่งก่อสร้างที่สร้างขึ้น อาทิ สะพาน ประตูน้ำ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนด้านนโยบายด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ รัฐบาลจึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงกายภาพของลำน้ำ ท่าเรือ และการเชื่อมต่อกับการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นให้สมบูรณ์มากขึ้น

4.4.4 การพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศ

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 66,021.11 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.18 ของวงเงินทั้งหมด ดำเนินการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารด้วยการ และศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค 7 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานขอนแก่น และก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ คือ ท่าอากาศยานเบตง ซึ่งมีความสอดคล้องกับ สถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น**ยานพาหนะ เส้นทางและโครงข่าย** และ**สถานีขนส่ง** ที่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนนเนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วนของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต อุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี กระบี่ และขอนแก่น เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานที่กำลังจะประสบปัญหาแออัดตามมาในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ อีกทั้งยังมีท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค พบว่า มีท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากว่าและใกล้เคียงกับความจุของท่าอากาศยาน จำนวน 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และท่าอากาศยานตรัง

องค์ประกอบที่สำคัญในการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศก็คือ **การกำกับแลดูแลการขนส่ง** โดยรัฐบาลต้องเร่งจัดทำแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาและการขับเคลื่อนหน่วยงานกำกับดูแล โดยปรับตัวให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลง การกำกับแลดูแลการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ ครอบคลุม และเสมอภาค รวมไปถึงการพัฒนาสมรรถนะบุคลากรด้านการกำกับดูแล และ**ความต้องการคมนาคมขนส่ง** จะต้องมีมาตรการจูงใจให้ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศเพิ่มขึ้น

บทที่ 5 สรุปผลและข้อเสนอแนะ

5.1 สรุปผล

เอกสารวิชาการเรื่อง **“แนวทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ”** เป็นการศึกษาเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ โดยใช้การศึกษาข้อมูลทั้งรูปแบบทุติยภูมิโดยใช้วิธีเก็บรวบรวมเอกสาร (Documentary Research) โดยค้นคว้า และรวบรวมข้อมูลจากเอกสาร วารสาร บทความ อินเตอร์เน็ต กฎ จัดทำขึ้นโดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา วิเคราะห์ผลลัพธ์ที่ได้จากการลงทุนด้านคมนาคมขนส่งที่ผ่านมาของภาครัฐว่ามีความสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายและสถานการณ์และสภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งของประเทศมากน้อยเพียงใด โดยทำการศึกษาองค์ประกอบของการการคมนาคมขนส่งครอบคลุมในทุกประเด็น ได้แก่ **ความต้องการคมนาคมขนส่ง เส้นทางและโครงข่าย ยานพาหนะ สถานีการขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง และการกำกับแลดูแลการขนส่ง** เพื่อเป็นข้อเสนอแนะแนวทางที่เหมาะสมสำหรับการจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด สำนักงบประมาณของรัฐสภาจึงได้ดำเนินการศึกษาทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ได้แก่

1. สถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบของประเทศ
2. ความต้องการด้านการคมนาคมขนส่ง
3. แผนในระดับนโยบายที่เกี่ยวข้องกับด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศ
4. การจัดสรรงบประมาณด้านการคมนาคมขนส่งที่ผ่านมา
5. ผลการดำเนินงานของรัฐบาลด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ
6. ลักษณะของงบประมาณที่ดี
7. งานศึกษาวิจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ

ซึ่งสามารถสรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

รัฐบาลได้ให้ความสำคัญต่อการคมนาคมขนส่งขั้นพื้นฐาน และการลดต้นทุนโลจิสติกส์เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ จึงได้ดำเนินการผลักดันการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ถูกลง โดยได้ลงทุนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิ้น 3,026,408.99 ล้านบาท โดยเมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนเงินลงทุนด้านคมนาคมขนส่งในแต่ละรูปแบบ พบว่ารัฐบาลได้ลงทุนในการคมนาคมขนส่งในระบบรางมากที่สุดถึงร้อยละ 74.44 ของวงเงินลงทุนทั้งหมด ในส่วนที่เหลือเป็นการลงทุนในการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางอากาศ และทางน้ำ โดยมีสัดส่วนร้อยละ 22.06 2.18 และ1.32 ตามลำดับ ซึ่งมีรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

5.1.1 การคมนาคมขนส่งทางถนน

ประเทศไทยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมในเชิงพื้นที่ทั่วประเทศ สามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกลุ่มเมืองต่าง ๆได้ จนถือได้ว่าไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป (Missing Link) โดยในอนาคตอีก 10 ปีข้างหน้ายังไม่มีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงข่ายการเชื่อมโยงหลักและรองเพิ่มเติม แต่ในทางกลับกันยังคงประสบปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุทางถนนที่รุนแรงมาอย่างยาวนานและยังคงมีแนวโน้มที่จะทวีความรุนแรงขึ้นในอนาคต เนื่องจากโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมือง และระหว่างเมืองยังไม่ครอบคลุมทั่วถึงและยังไม่เชื่อมต่อกันอย่างเป็นระบบ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนได้เพียงพอ ทำให้การขนส่งสินค้าและขนส่งคนยังคงใช้การคมนาคมขนส่ง

ทางถนนเป็นหลัก ซึ่งมีปริมาณมากเกินกว่าที่ความจุถนนที่มีอยู่จะรองรับได้ ที่ผ่านมาการจัดสรรงบประมาณพัฒนาการขนส่งทางถนน มุ่งเน้นที่การพัฒนาทางกายภาพ (การพัฒนาเส้นทาง ขยายช่องทางจราจรและโครงข่ายถนน) มากกว่าการบริหารจัดการและการพัฒนาทางสังคม (การให้ความรู้ สร้างวินัยจราจร การควบคุมการพัฒนาเมือง และการกำกับทางกฎหมาย) ทำให้ต้องใช้งบประมาณค่อนข่างสูงและยังไม่สามารถแก้ปัญหาได้ไม่เต็มประสิทธิภาพเท่าที่ควร

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางถนนภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 667,689.16 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 22.06 ของวงเงินทั้งหมด โดยให้ความสำคัญการขยายช่องจราจรในถนนไปในทุกภูมิภาค ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โครงการทางพิเศษในพื้นที่กรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งช่วยเพิ่มความสามารถในการรองรับการจราจรของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้มากขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น**ความต้องการคมนาคมขนส่ง** ซึ่งจะช่วยบรรเทาปัญหาการจราจรที่ติดขัดที่เป็นปัญหาที่สำคัญของการคมนาคมขนส่งทางถนนได้ในระดับหนึ่ง สำหรับประเด็น**เส้นทางและโครงข่าย**นั้น ประเทศไทยมีโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมในเชิงพื้นที่และสามารถเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งระหว่างกลุ่มเมืองต่าง ๆ จึงถือได้ว่าไม่มีโครงข่ายที่ขาดหายไป แต่ต้องมีการปรับปรุงรักษาโครงข่ายให้อยู่ในสภาพที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากลมากขึ้น และสำหรับการพัฒนาเพิ่มเติมโครงข่ายถนนขึ้นใหม่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการบูรณาการเพื่อให้เกิดการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายราง (รถไฟ)

ในส่วนประเด็นที่รัฐบาลควรจะมีการจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติม ได้แก่ การพัฒนา**ยานพาหนะ สถานีขนส่ง ผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการ และการกำกับดูแลการขนส่ง** ในระบบขนส่งสาธารณะให้มีการจัดบริการขนส่งสาธารณะทางถนนที่มีประสิทธิภาพมากขึ้น จะต้องให้ประชาชนได้รับความสะดวกและปลอดภัย สามารถเข้าถึงได้ง่าย ซึ่งจะส่งผลให้ประชาชนหันมาใช้บริการขนส่งระบบสาธารณะมากขึ้น ลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งเป็นวิธีการแก้ไขและพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางถนนที่มีประสิทธิภาพและประหยัดงบประมาณ

5.1.2 การคมนาคมขนส่งทางราง

ปัจจุบันโครงข่ายรถไฟฟ้าเขตเมืองยังมีจำกัด ในขณะที่รางรถไฟระหว่างเมืองมีสภาพทรุดโทรม เส้นทางส่วนใหญ่ร้อยละ 93.10 ของเส้นทางทั้งหมด เป็นทางเดี่ยวทำให้มีข้อจำกัดในการเดินรถ รถจักร รถโดยสาร แคร่ ทรุดโทรม ไม่เพียงพอ ปัญหาระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดการเดินรถยังค่อนข้างล้าสมัย ระบบการคมนาคมทางรางยังต้องพึ่งพาเทคโนโลยีต่างประเทศ ปัญหาความปลอดภัยบริเวณจุดตัดทางรถไฟเสมอระดับ การเชื่อมโยงสถานียังไม่สะดวก ทำให้การขนส่งคนและสินค้าในระบบรางยังอยู่ในวงจำกัด เป็นอุปสรรคที่สำคัญในการเปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่รัฐบาลมุ่งหวังให้ระบบรางเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งหลักของประเทศ ในส่วนของสถานีรถไฟมีระยะห่างของสถานีไม่มากนัก เมื่อเทียบกับสถานีขนส่งผู้โดยสาร ซึ่งเป็นจุดได้เปรียบที่สำคัญในการให้บริการประชาชนตามแนวเส้นทางรถไฟ แต่การเชื่อมต่อระหว่างเส้นทาง และสถานีขอระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นยังคงมีไม่เพียงพอ

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางรางภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 2,252,723.18 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 74.44 ของวงเงินทั้งหมด เมื่อพิจารณาถึงสัดส่วนของวงเงินลงทุนถือว่าสอดคล้องกับแผนในระดับนโยบายที่มุ่งหวังให้ประเทศปรับเปลี่ยนจากการคมนาคมขนส่งทางถนนไปใช้การคมนาคมขนส่งประเภทอื่นให้มากขึ้น โดยกำหนดให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นหลักในการขนส่งสินค้าและประชาชน

จากวงเงินลงทุนดังกล่าว รัฐบาลได้มุ่งเน้นที่จะพัฒนาระบบรถไฟเป็นระบบรางคู่ในเส้นทางไปยังภูมิภาคในทุกภูมิภาค ซึ่งมีความสอดคล้องกับสถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางถนนในประเด็น **ยานพาหนะ**และ**เส้นทางและโครงข่าย** ที่ในปัจจุบันทางรถไฟในประเทศส่วนใหญ่ยังเป็นระบบรางเดี่ยวและสามารถรับน้ำหนักบรรทุกได้น้อย เป็นสาเหตุให้ใช้เวลาในการคมนาคมขนส่งค่อนข้างมาก ส่งผลให้มีปริมาณความต้องการในการขนส่งคนและสินค้ายังมีจำกัด นอกจากนั้นเป็นการใช้งบประมาณเพื่อก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง และพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในจังหวัดศูนย์กลางของภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งจะส่งผลให้ระบบรางเข้ามามีบทบาทต่อการคมนาคมขนส่งมากขึ้นในอนาคต

ในส่วนของประเด็น **การกำกับแลดูแลการขนส่ง**นั้น ในปัจจุบันได้มีการจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางซึ่งจะต้องดำเนินการกำหนดมาตรฐานเกี่ยวกับการขนส่งทางราง มาตรฐานด้านความปลอดภัย มาตรฐานการบำรุงทาง มาตรฐานการประกอบกิจการ มาตรฐานผู้ประจำหน้าที่ รวมทั้งกำกับดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานดังกล่าว และกำกับดูแลการใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางราง ให้ได้มาตรฐานและกำกับดูแลเพื่อให้การคมนาคมขนส่งทางรางเกิดประสิทธิภาพสูงสุดต่อไป

อีกประเด็นที่รัฐบาลต้องให้ความสำคัญ คือ จะต้อง**ส่งเสริมผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง**ในการอำนวยความสะดวกเพื่อลดทุนทุนการขนส่งทางราง เนื่องจากการขนส่งสินค้าทางรถไฟนั้นไม่สามารถไปสู่จุดหมายโดยตรง ต้องมีการเปลี่ยนระบบ ซึ่งต้องใช้พื้นที่ และอุปกรณ์ยกขน เป็นสาเหตุให้เสียเวลาและค่าใช้จ่ายเพื่อ เข้า-ออก ระบบ ซึ่งอาจจะไม่คุมค้าเมื่อเปรียบเทียบกับการขนส่งทางถนน จึงมีความจำเป็นต้องสร้างลานขนถ่ายตู้คอนเทนเนอร์เพิ่มเติม จากปัจจุบันที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีอยู่ 4 แห่ง ที่ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุตรดิตถ์ จังหวัดนครราชสีมา และจังหวัดสุราษฎร์ธานี

5.1.3 การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนที่ต่ำที่สุด แต่ปัจจุบันยังคงมีปริมาณการคมนาคมขนส่งน้อย เนื่องจากมีข้อจำกัดด้านเส้นทางการขนส่งและการเชื่อมต่อกับการขนส่งรูปแบบอื่น นอกจากปัญหาด้านความรวดเร็วในการขนส่งแล้ว ยังมีปัญหาด้านกายภาพของเส้นทางขนส่ง เช่น ปัญหาร่องน้ำในด้านความลึก ความกว้าง ความโค้ง ปัญหาความสูงของสะพาน ปัญหาสิ่งแวดล้อม และปัญหาด้านสภาพอากาศ ด้านปัญหาการเชื่อมต่อกับพื้นที่หลังท่า (hinterland) การขาดโครงข่ายเชื่อมหลังท่าที่ดีจะทำให้การขนส่งทางน้ำไม่ดึงดูดผู้ใช้บริการ เนื่องจากต้องเพิ่มต้นทุนค่าขนส่ง เช่น ค่ายกขนตู้สินค้าทับซ้อน (double handling cost) ในการขนถ่ายระหว่างรูปแบบขนส่ง (transshipment) เช่น ระหว่างเรือขนส่งสินค้าในประเทศกับเรือระหว่างประเทศ และระหว่างเรือขนส่งสินค้ากับรถไฟหรือรถบรรทุก

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางน้ำภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 39,975.54 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 1.32 ของวงเงินทั้งหมด เพื่อดำเนินการพัฒนาเทียบเรือชายฝั่งแหลมฉบัง ท่าเรือเชื่อมชายฝั่งภาคตะวันออก-ตะวันตก ก่อสร้างท่าเรือแม่น้ำเจ้าพระยา

เมื่อวิเคราะห์แล้วพบว่างบประมาณในการพัฒนาการขนส่งชายฝั่งส่วนใหญ่ถูกใช้ในเรื่องของการพัฒนาท่าเรือขนส่งสินค้าหลัก การขุดลอกร่องน้ำและการศึกษาเพื่อก่อสร้างท่าเรือแห่งใหม่ ซึ่งยังไม่เพียงพอกับปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญ คือ ท่าเรือชายฝั่งมีที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม ส่วนใหญ่มีร่องน้ำเดินเรือลึกประมาณ 4-5 เมตร ทำให้เรือที่เข้าเทียบท่าเรือมีขนาดไม่เกิน 28 เมตร เรือขนาดใหญ่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นสูงสุด เกิดการจราจรที่คับคั่ง เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย การใช้เรือขนาดเล็กขนถ่ายต่อไปยังเรือขนาดใหญ่ที่จอดทอดสมอรอด้านนอกทำให้เกิดการขนส่งสองต่อ (Double Handling) ท่าเรือขาดพื้นที่แนวหลังนำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ ขาดนิคมอุตสาหกรรมรองรับ และการคมนาคมที่เชื่อมต่อท่าเรือยังไม่เพียงพอ

สำหรับการคมนาคมขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศนั้น จากการศึกษาพบว่ามีปริมาณสินค้าที่ค่อนข้างน้อย เนื่องจากอุปสรรคทางกายภาพของลำน้ำ และสิ่งก่อสร้างที่สร้างขึ้น อาทิ สะพาน ประตูน้ำ ดังนั้น เพื่อให้สอดคล้องกับแผนด้านนโยบายด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ที่มุ่งเน้นให้เปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสินค้าทางถนนสู่การขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าทั้งการขนส่งทางน้ำและทางราง รัฐบาลจึงควรเร่งดำเนินการปรับปรุงกายภาพของลำน้ำ ท่าเรือ และการเชื่อมต่อกับการคมนาคมขนส่งในรูปแบบอื่นให้สมบูรณ์มากขึ้น

5.1.4 การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้ประสบปัญหาความคับคั่งและล่าช้าจากปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ในขณะที่ท่าอากาศยานขนาดกลาง-เล็กยังใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ โครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางอากาศและการบินไม่เพียงพอ ขาดการบูรณาการเชื่อมโยงระหว่างสาขาการขนส่ง ๆ หรือระหว่างท่าอากาศยาน ทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางล่าช้า ประสิทธิภาพต่ำส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขัน และการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศ ขาดการบูรณาการทั้งในส่วนยุทธศาสตร์และการดำเนินการของหน่วยงาน ทำให้การพัฒนาไม่ครบวงจร ล่าช้า ซ้ำซ้อน ไม่ต่อเนื่อง เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาด้านต่าง ๆ ขาดกลยุทธ์เชิงรุกเพื่อดึงดูดความสนใจผู้ใช้บริการ ทำให้มีผู้ใช้บริการน้อยมีการใช้ประโยชน์ไม่เต็มที่ กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ ขั้นตอนต่าง ๆ ยังไม่เป็นมาตรฐานสากล เพิ่มขั้นตอน เป็นอุปสรรค เกิดความไม่สะดวก ล่าช้า สร้างภาระและเพิ่มต้นทุนให้กับธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการบิน

รัฐบาลลงทุนเพื่อพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางอากาศภายใต้แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งเร่งด่วน (Action Plan) ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2559-2561 โดยมีวงเงินรวมทั้งสิน 66,021.11 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 2.18 ของวงเงินทั้งหมด ดำเนินการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารด้วยการ และศักยภาพการให้บริการการเดินอากาศของไทยเพื่อรองรับปริมาณเที่ยวบินทั่วประเทศเพิ่มสูงขึ้น ด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานหลัก ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ปรับปรุงท่าอากาศยานภูมิภาค 7 แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานแม่สอด ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานขอนแก่น และก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ คือ ท่าอากาศยานเบตง ซึ่งมีความสอดคล้องกับ สถานการณ์ สภาพปัญหาด้านคมนาคมขนส่งทางอากาศในประเด็น**ยานพาหนะ เส้นทางและโครงข่าย** และ**สถานีขนส่ง** ที่ปัจจุบันการคมนาคมขนส่งทางอากาศประสบปัญหาเรื่องความแออัดเช่นเดียวกับการขนส่งทางถนนเนื่องจากมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นเกินขีดความสามารถในการรองรับ โดยมีปัจจัยที่สำคัญมาจากการเติบโตอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ ท่าอากาศยานที่ประสบปัญหาความแออัดทั้งในส่วน

ของทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหลุมจอด ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต อุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี กระบี่ และขอนแก่น เป็นต้น ส่วนท่าอากาศยานที่กำลังจะประสบปัญหาแออัดตามมาในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ อีกทั้งยังมีท่าอากาศยานที่มีจำนวนผู้โดยสารกับความจุของท่าอากาศยานในภูมิภาค พบว่า มีท่าอากาศยานที่มีปริมาณผู้โดยสารมากว่าและใกล้เคียงกับความจุของท่าอากาศยาน จำนวน 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช และท่าอากาศยานตรัง

5.2 ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาสถานการณ์และปัญหาด้านการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบของประเทศ พบว่า ปัจจุบันมีเพียงโครงข่ายถนนที่มีเส้นทางครอบคลุมทั้งประเทศ ทำให้การขนส่งคน สินค้า รวมไปถึงความต้องการความเชื่อมโยงระหว่างพื้นที่ยังคงใช้การคมนาคมขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยมีปริมาณการคมนาคมขนส่งที่เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ในขณะการเพิ่มพื้นที่ของถนนจากโครงการที่ภาครัฐลงทุนไปไม่เพียงพอ ทำให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและอุบัติเหตุทางถนนอย่างรุนแรง ส่งผลเสียต่อเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เป็นอย่างมาก

นโยบายและการจัดสรรงบประมาณเพื่อลงทุนด้านคมนาคมขนส่งจึงมุ่งเน้นในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่อลดปริมาณการคมนาคมขนส่งทางถนน ให้เปลี่ยนไปใช้การคมนาคมขนส่งที่มีต้นทุนการขนส่งต่ำกว่า ไม่ว่าจะเป็น ราง น้ำ และอากาศ โดยที่ผ่านมารัฐบาลได้เร่งพัฒนาทางกายภาพ เช่น การพัฒนาเส้นทางและโครงข่าย สถานีการขนส่ง เพื่อตอบสนองความต้องการคมนาคมขนส่งในทุกรูปแบบ ซึ่งจะช่วยแก้ไข บรรเทาปัญหาได้ในระดับหนึ่ง แต่การจะแก้ไขปัญหาการคมนาคมขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น จำเป็นต้องมีการใช้วิธีบริหารจัดการ การกำกับแลดูแลการขนส่ง การสนับสนุนผู้ให้บริการหรือผู้ประกอบการขนส่ง การเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบ การบริหารจัดการความต้องการคมนาคมขนส่ง รวมไปถึงการปรับปรุงพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ ให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สำนักงบประมาณของรัฐสภาจึงมีข้อเสนอแนะในการจัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยนำหลักการของงบประมาณที่ดี ซึ่งประกอบด้วย 1) หลักคาดการณ์ไกล (Foresight) 2) หลักประชาธิปไตย (Democracy) 3) หลักดุลยภาพ (Balance) 4) หลักอรรถประโยชน์ (Utility) และ5) หลักความยุติธรรม (Equity) โดยสรุปได้ดังนี้

การคมนาคมขนส่งทางถนน

1. เร่งพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะในเขตเมืองและระหว่างเมืองให้ครอบคลุมและเชื่อมโยงกันอย่างเป็นระบบไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity) การเชื่อมโยงตารางเวลาเดินทาง (Schedule Connectivity) และการเชื่อมโยงค่าโดยสาร (Fare Connectivity) เพื่อเพิ่มสัดส่วนการใช้ระบบขนส่งสาธารณะของประชาชนให้สูงขึ้น

2. วางแผนควบคุมการขยายตัวของเมืองอย่างเป็นระบบ เนื่องจากในปัจจุบันเกิดปัญหาการกระจุกตัวของเมืองขนาดใหญ่ต่าง ๆ ในภูมิภาค ที่ยังคงมีแนวโน้มการขยายตัวที่กระจุกอยู่ในเมืองเดิมเหล่านั้นมากขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งเมื่อปัจจัยสำคัญส่วนหนึ่งเป็นเพราะความจำเป็นต่อความต้องการความเชื่อมโยงและการคมนาคมขนส่งระหว่างกัน ซึ่งปัจจุบันมีเพียงระบบโครงข่ายถนนเป็นทางเลือกหลัก ดังนั้น การแก้ปัญหาจึงต้องเริ่มที่ใช้การคมนาคมขนส่งเป็นเครื่องมือในการกระจายการพัฒนาเชื่อมโยงไปสู่พื้นที่อื่น ๆ ในภูมิภาค รวมถึงพื้นที่

ชายแดนโดยรอบประตูการค้าหลัก ควบคู่ไปกับการวางแผนเพื่อควบคุมและชี้นำการพัฒนาพื้นที่อย่างเป็นระบบ

3. เข้มงวดในการกำกับ บังคับใช้กฎหมาย ที่เกี่ยวข้องกับการจราจรและการคมนาคมขนส่งทางถนน เพื่อแก้ไขปัญหาอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่สูง และมีความรุนแรงในระดับวิกฤติและต่อเนื่อง เนื่องจากสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ ขับรถเร็วเกินกำหนดคิดเป็นร้อยละ 64.43 คนหรือรถตัดหน้ากระชั้นชิดร้อยละ 12.09 และมีการหลับในร้อยละ 7.88 ซึ่งล้วนเกิดจากปัญหาด้านวินัยจราจรมากกว่าปัญหาด้านกายภาพของเส้นทาง

4. เนื่องจากปัจจุบันมีระบบโครงข่ายทางหลวงครอบคลุมทุกพื้นที่และได้มาตรฐานระดับหนึ่งแล้ว แต่ปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุทางถนน ยังคงมีเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในอนาคต จึงไม่ควรมุ่งเน้นไปที่การก่อสร้างทางหลวงเพิ่มขึ้นอย่างไร้ข้อจำกัด แต่ควรมุ่งเน้นที่การแก้ไขปัญหาจราจรที่จุดสำคัญ อาทิ การแก้ปัญหาจุดตัดทางหลวงกลับทางรถไฟ การก่อสร้างจุดกลับรถ การติดตั้งสัญญาณไฟจราจรในจุดที่จำเป็น การปรับปรุงพื้นผิวจราจร รวมถึงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทางและเป็นทางเลือกในการเดินทางให้กับประชาชน

5. ต้องมีการปรับปรุงรักษาโครงข่ายให้อยู่ในสภาพที่ดี มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับการเดินทางผ่านเข้าออกระหว่างเพื่อนบ้าน พร้อมทั้งยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยให้อยู่ในระดับสากลมากขึ้น และสำหรับการพัฒนาเพิ่มเติมโครงข่ายถนนขึ้นใหม่ในอนาคต จำเป็นต้องมีการบูรณาการเพื่อให้เกิดการเดินทางของคนและการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเฉพาะการเชื่อมต่อระหว่างโครงข่ายถนนและโครงข่ายราง

6. เร่งพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานสนับสนุนการคมนาคมขนส่งทางถนน อาทิ สถานีขนส่งสินค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า ศูนย์เปลี่ยนถ่ายการขนส่ง จุดพักรถบรรทุก บนโครงข่ายทางหลวงสายหลัก รวมไปถึงการพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานี ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนนและการให้บริการระบบขนส่งสาธารณะในระดับพื้นที่

7. บริหารจัดการความต้องการคมนาคมขนส่ง โดยการนำมาตรการบริหารจัดการความต้องการเดินทาง (TDM) มาบังคับใช้ในเมืองใหญ่ที่มีปัญหาการจราจรหนาแน่น

การคมนาคมขนส่งทางราง

1. พัฒนาความเชื่อมโยงของเมืองควรได้รับการพิจารณาในเชิง “รูปแบบการคมนาคมขนส่ง (Mode of Transport)” เพิ่มเติม ตามข้อเสนอแนะของสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร เพื่อการเพิ่มประสิทธิภาพ ความคล่องตัว ลดต้นทุนและประหยัดพลังงาน โดยเฉพาะการคมนาคมขนส่งระบบราง (รถไฟ) เพื่อเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลัก หรือระหว่างเมืองหลักกับกรุงเทพมหานคร หรือการเชื่อมโยงสู่ประตูการค้าสำคัญ โดยแนวเส้นทางการขนส่งระบบราง (รถไฟ) ที่เสนอแนะเพื่อเชื่อมโยงระบบเมืองในการศึกษา ซึ่งมีจำนวน 7 แนวเส้นทาง (Alignment Design) ได้แก่

1) กรุงเทพมหานคร-นครสวรรค์-เชียงใหม่-เชียงราย (เชียงของ)
2) กรุงเทพมหานคร-จังหวัดนครราชสีมา-ขอนแก่น-อุดรธานี-หนองคาย
3) นครราชสีมา-อุบลราชธานี
4) กรุงเทพมหานคร-ประจวบคีรีขันธ์ (หัวหิน)-สุราษฎร์ธานี-สงขลา (ปาดังเบซาร์)
5) กรุงเทพมหานคร-ชลบุรี (พัทยา)-ระยอง

6) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านแม่สอด จังหวัดตาก

7) เส้นทางเชื่อมโยงสู่ด่านคลองลึก จังหวัดสระแก้ว (อรัญประเทศ)

2. ประเทศไทยมุ่งหวังให้การคมนาคมขนส่งทางรางเป็นรูปแบบหลักในการคมนาคมขนส่งของประเทศ แต่ในปัจจุบันมีประชาชนที่เข้าถึงรัศมีการให้บริการของสถานีรถไฟยังน้อยกว่าสถานีรถโดยสารประจำทางเมื่อเปรียบเทียบในรัศมีที่เท่ากัน ดังนั้นจึงควรพัฒนาการเข้าถึงสถานีขนส่งผู้โดยสาร (Accessibility) โดยเฉพาะในรัศมี 40 กิโลเมตรจากสถานีรถไฟ ซึ่งจะต้องพิจารณาทั้งในเรื่องของการพัฒนาถนน การกำหนดเส้นทาง และที่ตั้งของสถานีรถไฟ

3. เร่งพัฒนารถไฟทางคู่ที่ยังล่าช้ากว่าแผนทั้งในส่วนของขั้นตอนก่อนการอนุมัติดำเนินการก่อสร้างและขั้นตอนการก่อสร้าง

4. จัดสรรงบประมาณเพื่อพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพื่อเพิ่มความสามารถในการเข้าถึงสถานีรถไฟฟ้า

5. ส่งเสริมพัฒนาการเปลี่ยนระบบการขนส่งสินค้าออกจากระบบราง ซึ่งจะส่งผลในการลดต้นทุนการขนส่งทางรางของผู้ประกอบการ เพื่อสร้างแรงจูงใจในการใช้ระบบคมนาคมทางรางในการขนส่งสินค้ามากขึ้น

การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

1. ปรับปรุงกายภาพของลำน้ำในประเทศ เพื่อเพิ่มความสามารถในการขนส่งทางน้ำที่ต้นทุนต่ำ

2. พิจารณาที่ตั้งท่าเรือชายฝั่งให้เหมาะสม รวมไปถึงการพัฒนาพื้นที่แนวหลัง นำเข้า-ส่งออกสินค้าผ่านท่าเรือ

3. พัฒนาการคมนาคมขนส่งเชื่อมต่อท่าเรือ พิจารณาการตั้งนิคมอุตสาหกรรมให้สอดคล้องและสนับสนุนกันในเชิงพื้นที่กับท่าเรือ

4. เร่งพัฒนาบุคลากรด้านการกำกับดูแลการขนส่งทางน้ำ

5. ในปัจจุบันท่าเรือขนส่งสินค้าที่มีอยู่มีพื้นที่ไม่สอดคล้องกับอุปสงค์ ควรดำเนินการเร่งขยายขีดความสามารถในการรองรับสินค้าท่าเรือที่มีปริมาณเข้า-ออก สินค้า เต็มความจุ และควรมีมาตรการจูงใจเพื่อเพิ่มปริมาณสินค้าในท่าเรือที่มีอุปสงค์ต่ำกว่าความสามารถในการรองรับสินค้า เพื่อให้งบประมาณที่ลงทุนไปเป็นไปถูกใช้ประโยชน์ได้เต็มประสิทธิภาพ

การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

1. พัฒนาขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารในท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารเต็มความจุเพิ่มเติมจากที่รัฐบาลได้ดำเนินการไปแล้ว เช่น ท่าอากาศยานอุดรธานี สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี ตรัง และนครศรีธรรมราช

2. เร่งจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมีการบูรณาการระหว่างหน่วยงานเพื่อขับเคลื่อนนโยบาย กำหนดเป้าหมายจากการกำหนดนโยบายให้ชัดเจน มีการติดตามและประเมินผลนโยบายที่สำคัญ

3. พัฒนาความสามารถในการเข้าถึงท่าอากาศยานของประชาชน กำหนดมาตรการจูงใจในการขนส่งในท่าอากาศยานที่ยังมีผู้โดยสาร การขนส่งสินค้า และสายการบิน ที่ต่ำกว่าความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน

บรรณานุกรม

กระทรวงคมนาคม. (2557). ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565. กรุงเทพฯ.

กระทรวงคมนาคม. (2559). แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2560-2564. กรุงเทพฯ.

กระทรวงคมนาคม. (2561). ผลงาน 4 ปี กระทรวงคมนาคม เพื่อความสุขของคนไทยทุกคน. กรุงเทพฯ

กรมทางหลวง. (2561). รายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร ปี 2560. กรุงเทพฯ.

กรมทางหลวง. (2562). รายงานการวิเคราะห์คำนวณดัชนีการจราจรติดขัดและความหนาแน่นการจราจร ปี 2561. กรุงเทพฯ.

กอบกุล โมทนา. (2559). ยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558-2565.รัฏฐาภิรักษ์ วารสารราย 4 เดือน ปีที่ 58 ฉบับที่ 1 มกราคม-เมษายน 2559. กรุงเทพฯ

จิตติชัย รุจนกนกนาฏ. (2561). ระบบการขนส่ง (TRANSPORTATION SYSTEM). กรุงเทพฯ: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

วิทยา ยาม่วง. (2559).แผนยุทธศาสตร์การพัฒนากองเรือพาณิชย์ไทย. กระทรวงคมนาคม. กรุงเทพฯ.

วิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์. (2561). การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคม: เอกสารประกอบการสัมมนารับฟังความเห็น Market Sounding ครั้งที่ 2 โครงการศึกษาทบทวนความเหมาะสมด้านวิศวกรรม เศรษฐกิจการเงิน และสิ่งแวดล้อมโครงการท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. กรุงเทพฯ.

สถาบันวิจัยเพื่อพัฒนาประเทศไทย. (2556). การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค. รายงานทีดีอาร์ไอ ฉบับที่ 96 เดือนตุลาคม 2556. กรุงเทพฯ.

สุนันทา เจริญปัญญายิ่ง. (2559). นโยบายภาครัฐและกฎหมายที่มีผลต่อการขนส่งชายฝั่งของไทย. สถาบันขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. กรุงเทพฯ.

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2558).การลงทุนเพื่อวางอนาคตประเทศไทย.วารสารเศรษฐกิจและสังคม ปีที่ 52 ฉบับที่ 2 เมษายน-มิถุนายน 2558. กรุงเทพฯ

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. (2560). แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2560-2564). กรุงเทพฯ.

บรรณานุกรม (ต่อ)

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2557). โครงการศึกษาการพัฒนาเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบเชื่อมโยงกับเขตพื้นที่ฐานการผลิตหลักของประเทศ. กรุงเทพฯ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2558).รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report) การศึกษาจัดทำโครงการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง (Demand Management) เพื่อรองรับการพัฒนาโครงข่ายการจราจรและระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานคร. กรุงเทพฯ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2558). แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ. กรุงเทพฯ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2559). แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2560 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ. กรุงเทพฯ.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2560). แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2561 (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ. กรุงเทพฯ.

สำนักงบประมาณของรัฐสภา

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

โทรศัพท์ 0-2244-2222 โทรสาร 0-2244-0088

https://www.parliament.go.th/pbo

The Parliamentary Budget Office