

ปัญหาและแนวทางแก้ไขด้านการขนส่งทางบกของ AEC ในประเทศไทย



นางสาวพจน์กนก อดทน B5220090

นายณัฐพล กิตติราช B5225156

นายทัศนัย กองสอน B5243846

งานวิจัยนี้เป็นส่วนหนึ่งของรายวิชา 422464 ปัญหาเฉพาะเรื่องทางเทคโนโลยีการขนส่ง 1

สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ปีการศึกษา 2555



ศูนย์บรรณสารและสื่อการศึกษา
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความช่วยเหลือจากรศ.ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห อาจารย์ที่ปรึกษา
งานวิจัยที่ได้ให้ข้อเสนอแนะ แนวคิด วิเคราะห์ปัญหา วิธีแก้ไขปัญหา ตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ มา
โดยตลอด จนงานวิจัยเรื่องนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณ ผศ.ดร.รัฐพล ภูบุบผาพันธ์ ที่ให้ข้อมูลถึงปัญหาด้านการขนส่งต่าง ๆ รวมทั้ง
ข้อเสนอแนะที่ดี

ขอกราบขอบพระคุณ อ.ดร.ศิริคล ศิริธร ที่ให้ข้อมูลถึงปัญหาด้านการขนส่ง และ แนวทางแก้ไข
ปัญหาที่จะเกิดขึ้น

ขอกราบขอบพระคุณอาจารย์สาขาวิชาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัย
เทคโนโลยีสุรนารีทุกท่าน ที่ให้คำแนะนำ และ ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่องานวิจัยเล่มนี้

ขอกราบขอบพระคุณ อาจารย์ คงฤทธิ์ จันทริก รองผู้อำนวยการบริหาร สาขาผู้ส่งออกฯ ที่ให้ความ
อนุเคราะห์ถึงปัญหาการขนส่งของ AEC และแนวทางแก้ไขปัญหา

สุดท้ายขอขอบคุณเพื่อน ๆ ในกลุ่มที่ช่วยกันตั้งใจทำงานแก้ไขปัญหาดังกล่าว การหาข้อมูลที่เป็น
ประโยชน์ รวมถึงการออกความคิดเห็น ๆ ที่ทำให้งานวิจัยออกมาสำเร็จลุล่วงไปได้

นางสาวพจน์กนก อดทน

นายณัฐพล กิตติราช

นายทัศนัย กองสอน

..... (Call No)
.....
.....

บทคัดย่อ

งานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) เรื่องปัญหาการขนส่งทางบกในประเทศไทย จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้า และระบบโลจิสติกส์ในกลุ่มอาเซียน (AEC) ศึกษาปัญหาด้านการขนส่งของประเทศไทยที่จะได้รับเมื่อเปิดประชาคมอาเซียนและหาแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ประเทศไทยจะได้รับเมื่อเปิดประชาคมอาเซียน

โดยการศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากเว็บไซต์ และ สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ทางด้านขนส่งเป็นอย่างดี

เมื่อได้ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญแล้ว จึงนำข้อมูลมาระดมสมองกับอาจารย์ที่ปรึกษา งานวิจัย

จากการวิจัยพบว่า ปัญหาต่างๆ ในด้านการขนส่งทางบก ซึ่งปัญหาที่ได้มามีมาจากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ด้านนี้โดยเฉพาะ และนำปัญหาที่ได้มาวิเคราะห์ถึงแนวทางแก้ไขปัญหาที่เหมาะสม เพื่อนำแนวทางการแก้ไขปัญหาที่ได้ มาเตรียมความพร้อมรับมือ กับปัญหาด้านการขนส่งทางบกที่จะเกิดขึ้นเมื่อเปิดประชาคมอาเซียนในปี 2558

สารบัญ

หน้า

กิตติกรรมประกาศ	1
บทคัดย่อ	2
สารบัญ	3
บทที่ 1	
ความสำคัญและที่มาของปัญหาการวิจัย	4
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	4
ขอบเขตของการวิจัย	4
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	5
บทที่ 2	
ความเป็นมาของประชาคมอาเซียน.....	6
การพัฒนาään โครงสร้างพื้นฐานทางบกของประเทศไทย.....	13
ข้อมูลการวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขจาก อาจารย์ คงฤทธิ์ จันทริก	
รองผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งออกฯ.....	18
บทที่ 3	
วิธีดำเนินงาน.....	20
วิธีดำเนินการวิจัย	21
วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล.....	22
บทที่ 4	
การวิเคราะห์โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกของประเทศไทย	24
ปัญหาของระบบ และ แนวทางวิธีแก้ไขปัญหา.....	24
สรุป.....	28
บรรณานุกรม.....	31
ภาคผนวก.....	32

บทที่ 1

1.1 ที่มาและความสำคัญ

เมื่อพูดถึงประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ที่กำลังจะเปิดขึ้น ทุกคนส่วนมากต่างพูดถึง การขนส่งเป็นส่วนใหญ่ถึง 50% ซึ่งประเทศไทยของเราก็อยู่ในประชาคมอาเซียนด้วย ประชาคมอาเซียนจะมีบทบาทมากในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลก ประชาคมอาเซียน มีความเชื่อมโยงระหว่างกันในอาเซียน แต่ละประเทศในกลุ่มอาเซียนต่างก็ต้องมีการเตรียมความพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับ ประเทศไทยก็เช่นเดียวกันที่ต้องเตรียมพร้อมทางด้าน โครงสร้างพื้นฐาน ประเทศไทยจะใช้เส้นทางการขนส่งทางบกเป็นหลักในการเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มอาเซียน ทางผู้ทำงานวิจัยจึงเกิดความสนใจปัญหา ด้านการขนส่งทางบกของประเทศไทยรวมถึงแนวทางแก้ไขปัญหาที่ถูกต้องและเหมาะสม เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมสู่ AEC

1.2 วัตถุประสงค์

- เพื่อศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกของประเทศไทย
- เพื่อศึกษาปัญหาด้านการขนส่งทางบกของประเทศไทยที่จะได้รับเมื่อเปิดประชาคมอาเซียน
- เพื่อศึกษาและหาแนวทางการแก้ไขปัญหที่ประเทศไทยจะได้รับเมื่อเปิดประชาคมอาเซียน

1.3 ขอบเขตของการวิจัย

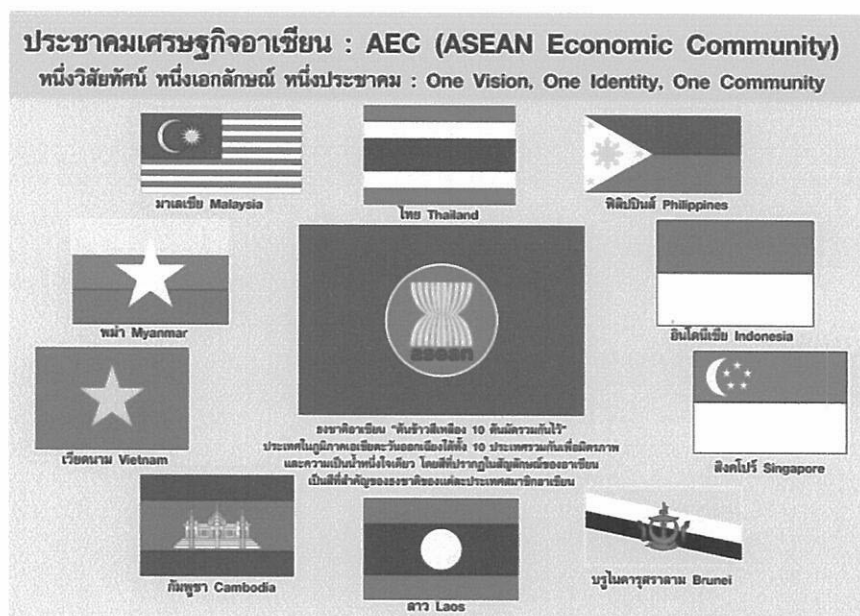
- ศึกษาเส้นทางขนส่งทางบกในประเทศไทย และเชื่อมโยงไปยังกลุ่มประเทศอาเซียน
- การศึกษาปัญหาการขนส่งในประเทศไทยที่จะได้รับ และแนวทางแก้ไขปัญหาวិธีการดำเนินงาน

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

- เพื่อเตรียมความพร้อม เมื่อเปิดเขตการค้าเสรี (AEC) ในปี 2558
- เพื่อที่จะได้รู้เส้นทางการขนส่งสินค้าจากประเทศไทย ส่งไปยังประเทศต่างๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียน
- ได้รับรู้ปัญหาด้านการขนส่ง และแนวทางแก้ไขปัญหา เมื่อ เปิดประชาคมอาเซียน (AEC) เพื่อเตรียมการรับมือกับปัญหาที่กำลังจะตามมาได้อย่างถูกต้อง

บทที่ 2

2.1 ความเป็นมาของประชาคมอาเซียน (ASEAN Community)



รูปที่ 2.1 สมาชิกของกลุ่มประชาคมอาเซียน

ที่มา : <https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home>

"ประชาคมอาเซียน" (ASEAN Community) เกิดจากสมาคมแห่งประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of Southeast Asian Nations-ASEAN) หรือ "อาเซียน" โดยอาเซียนเดิม ได้ถือกำเนิดจากการประกาศ "ปฏิญญากรุงเทพฯ" (Bangkok Declaration) โดยมีประเทศสมาชิกเมื่อเริ่มก่อตั้งรวม 5 ประเทศ ได้แก่ อินโดนีเซีย ไทย มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ และ สิงคโปร์ เมื่อปี 2510 เพื่อ ส่งเสริมความร่วมมือ และช่วยเหลือซึ่งกันและกัน ในทางเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี วิทยาศาสตร์ และการบริหาร ช่วงก่อตั้งอาเซียนได้ผ่านการพัฒนาหลายด้าน มีการประกาศปฏิญญาอีกหลายฉบับ เพื่อขยายความร่วมมือให้ใกล้ชิดและหลากหลายในหลายเรื่อง ได้แก่ปฏิญญาว่าด้วยเขตแห่งสันติภาพและความเป็นกลาง (Declaration on the Zone of Peace, Freedom and Neutrality) ในปี 2514 ปฏิญญาสมานฉันท์อาเซียน (Declaration of ASEAN Concord) ซึ่งมีการตกลงก่อตั้งสำนักเลขาธิการอาเซียนขึ้นที่ กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซีย สนธิสัญญาไมตรีและความร่วมมือในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Treaty of Amity and Cooperation in Southeast Asia) หรือ TAC ซึ่งกำหนดหลักการในการดำเนิน ความสัมพันธ์ในภูมิภาคของ

อาเซียนช่วงหลังสงครามเย็นสิ้นสุดลง อาเซียนได้ขยายวงสัมพันธภาพออกไปสู่ประเทศโดยรอบที่เคยอยู่ใน ค่ายคอมมิวนิสต์มาก่อน และเพิ่มสมาชิกขึ้นเป็น 10 ประเทศ โดยเวียดนาม ได้เข้าเป็นสมาชิกเมื่อปี 2538 ประเทศสาธารณรัฐประชาชนลาว และพม่า ในปี 2540 และ กัมพูชาได้เป็นสมาชิกรายที่ 10 ซึ่งเป็นราย สุดท้ายที่เข้าร่วมในอาเซียน เมื่อปี 2542 เมื่อเดือนธันวาคม 2540 ผู้นำอาเซียน⁽¹⁾

2.1.1 วิสัยทัศน์อาเซียน



รูปที่ 2.2 การประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 14 วันที่ 1 มี.ค. 2552

ณ ห้องรอยัล ดุสิตแกรนด์บอลรูมเอ-บี โรงแรมดุสิตธานี หัวหิน อ. ชะอำ จ. เพชรบุรี

ที่มา : [https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/](https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020)

rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020

ได้รับรองเอกสาร "วิสัยทัศน์อาเซียน 2020" กำหนดเป้าหมายหลัก 4 ประการ เพื่อมุ่งพัฒนาอาเซียนไปสู่ "ประชาคมอาเซียน" (ASEAN Community) ให้เป็นผลสำเร็จภายในปี 2563 (ค.ศ. 2020) ซึ่งจะประกอบด้วย "เสาประชาคมหลักรวม 3 เสา" ได้แก่ ประชาคมความมั่นคงอาเซียน ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และ ประชาคมสังคม-วัฒนธรรมอาเซียน รวมทั้งจัดโครงสร้างองค์กรของอาเซียน รองรับภารกิจและพันธกิจ รวมทั้งแปลงสภาพอาเซียนจากองค์กรที่มีการรวมตัวหรือร่วมมือกันแบบหลวมๆ เพื่อสร้างและพัฒนาไปสู่สภาพการเป็น "นิติบุคคล" ซึ่งเป็นที่มาของการนำหลักการนี้ไปร่างเป็น "กฎบัตรอาเซียน" ซึ่งทำหน้าที่เป็น "ธรรมนูญ" การบริหารปกครองกลุ่มประเทศอาเซียนทั้ง 10 ประเทศซึ่งผนึกกำลังเป็นหนึ่งเดียวกัน ดังปรากฏตามสโลแกนที่ว่า "สิบชาติ หนึ่งอาเซียน"

จุดเริ่มต้นที่เป็นรูปธรรมได้สร้างความเป็น "ประชาคมอาเซียน" เกิดขึ้นภายหลังจากการประชุมอาเซียนซัมมิต ครั้งที่ 14 โดยการประกาศใช้ "กฎบัตรอาเซียน" (ASEAN Charter) จะมีวิธีการเปลี่ยนแปลงที่ยิ่งใหญ่และสำคัญ คือเป็นการปรับองค์กรในการทำงานแบบ การรวมกลุ่มที่มี "กฎ" เป็นฐานที่สำคัญ

(Rule-Based) สมาชิกทั้ง 10 ประเทศจะต้องปฏิบัติตามพันธะข้อตกลง มีการกำหนด"กลไกระงับข้อพิพาท" พร้อมกับสร้าง "อาเซียน" ให้มีสถานะเป็น "นิติบุคคล" มีการปรับให้เป็นองค์กรที่มี "ประชาชน" เป็นศูนย์กลาง ทำให้เกิดประสิทธิภาพของการรวมกลุ่มมากขึ้นทำให้เกิด "กระบวนการตัดสินใจ"จาก การประชุมระดับผู้นำ ซึ่งจะปรากฏเป็น คณะมนตรี หรือ (Councils) ของอาเซียนขึ้นทำหน้าที่เป็น 3 เสาหลัก ได้แก่ เสาหลักทางการเมืองและความมั่นคง เศรษฐกิจ สังคม และวัฒนธรรมมีการเพิ่มอำนาจ "สำนักเลขาธิการ"(Secretariat) และผู้ดำรงตำแหน่งเลขาธิการ (Secretary General) นอกจากนี้ประชาคมอาเซียนยังมีการจัดสรรงบประมาณที่เพียงพอ และลดช่องว่างระหว่างสมาชิกของอาเซียนลง วัตถุประสงค์ที่ปรากฏใน "กฎบัตร" แยกตามเสาหลักที่สำคัญทั้ง 3 เสา อาจสรุปให้เห็นเป็นสังเขป⁽¹⁾

2.1.2 กฎบัตร



รูปที่ 2.3 การประชุมสุดยอดอาเซียน ครั้งที่ 14 วันที่ 1 มี.ค. 2552

ณ ห้องรอยัล ดุสิตแกรนด์บอลรูมเอ-บี โรงแรมดุสิตธานี หัวหิน อ.ชะอำ จ.เพชรบุรี

ที่มา : [https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/](https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020)

[rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020](https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020)

เสาหลักด้านการเมืองและความมั่นคงของภูมิภาคอาเซียน เมื่อเป็นประชาคมอาเซียนแล้ว ได้แก่ สนับสนุนส่งเสริม สันติภาพ ความมั่นคง การปกครองแบบประชาธิปไตย การปกครองแบบธรรมาภิบาล

การส่งเสริมให้บรรลุความเจริญร่วมกันในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทำให้ประชาคมเป็นภูมิภาคที่เปิดกว้าง มีพลวัต และยืดหยุ่นได้ในการตั้งรับภาวะผันผวนของเศรษฐกิจ มีหลักประกันที่จะทำให้เกิดสันติสุขในอาเซียน

เสาหลักทางด้านเศรษฐกิจ มีการเน้นมุ่งพัฒนาให้เป็นตลาดร่วม (Single Market) และเป็นฐานการผลิตอันเดียวกัน (Single Production Base) ซึ่งจะต้องมีการไหลเวียนของสินค้า บริการ การลงทุนและแรงงานฝีมือทั่วทั้งภูมิภาคของประชาคมอาเซียนมีเงินทุนไหลเวียน โดยเสรี และมีสถานะการณ์พัฒนาทางเศรษฐกิจในหมู่สมาชิกประชาคมที่เท่าเทียมกันรวมทั้งเสริมสร้างเศรษฐกิจที่เจริญเติบโตอย่างมีเสถียรภาพด้านการเงิน การประสานในด้านนโยบายเศรษฐกิจระหว่างสมาชิกทั้ง 10 ประเทศ มีกฎระเบียบที่ดีด้านการเงิน ทรัพย์สินทางปัญญา นโยบายการแข่งขันทางการค้า และการคุ้มครองผู้บริโภคทั้งประชาคมโดยกำหนดจะให้เร่งพัฒนาพร้อมเป็น "ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน" ให้ได้เร็วขึ้นจากกำหนดเดิมในปี 2563 มาเป็นในปี 2558 แทน หรือเร็วขึ้นจากเดิมอีก 5 ปี



รูปที่ 2.4 เสาหลักทางด้านเศรษฐกิจ

ที่มา : <https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020>

เสาหลักทางสังคมและวัฒนธรรมของประชาคมอาเซียน จะพุ่งเป้าไปที่การทำให้เห็นความสำคัญของประชากรในอาเซียน และเป็นสัมพันธภาพระหว่างประชากรของชาติหนึ่ง ไปสู่ประชากรของอีกชาติหนึ่ง รัฐสภาของ 10 ประเทศ จะประสานร่วมมือกันในกิจกรรมต่างๆ สมาชิกของประชาสังคมของสมาชิกจะไปมาหาสู่กันแลกเปลี่ยนใกล้ชิดระหว่างบุคลากรด้านการศึกษา สถาบันต่างๆ และภาคธุรกิจภาคเอกชนในประเทศสมาชิก รวมทั้งการปฏิสัมพันธ์ของบุคคลชั้นมัธยม มืออาชีพ ศิลปิน นักเขียนและ

สื่อสารมวลชนของทั้ง 10 ประเทศลักษณะเด่นของกฎบัตรอาเซียนจะมีถ้อยคำที่ให้ตีความได้กว้างขวาง ยืดหยุ่น ทั้งในเชิงเป้าหมายและผลของการดำเนินการ อาเซียนมีวัฒนธรรมการตัดสินใจเช่นนี้ คือมีช่องให้ ขยับขยายได้ ตีความได้ มีช่องให้ไม่พลาดกรรมสิทธิ์กันสุดท้าย ขณะเดียวกันก็มีช่องที่เปิดไว้ ไม่ให้เซยและ ล้าสมัย⁽¹⁾

2.1.3 เส้นทางสู่อาเซียน

บทเรียนจากวิกฤตเศรษฐกิจในปี 1997 ทำให้อาเซียนได้เรียนรู้ว่าไม่สามารถอยู่ได้เพียงลำพังภายใต้ กระแสทุนนิยมโลก ขณะเดียวกัน กระแสการก่อการร้ายเริ่มขยายตัวและทวีความรุนแรงมากขึ้นเห็น ได้จาก การโจมตีสหรัฐอเมริกา ตั้งแต่ปี 2001 เป็นต้นมา และในเอเชียคือการก่อการร้ายวางระเบิดที่บาหลี อินโดนีเซียใน ปี 2002 รวมถึงโรคระบาดที่แพร่กระจายตัวอย่างรวดเร็ว เช่น โรคซาร์สที่ลุกลามจากจีนมายังฮ่องกง เวียดนาม สิงคโปร์ แคนาดา และขยายไปทั่วโลก โรคไข้หวัดนก ฯลฯ เหล่านี้ล้วนเป็นภัยคุกคามที่ ทำทลาย ประเทศต่างๆ ทั้งในระดับโลก และระดับภูมิภาค ให้แสวงหาวิถีทางในการรวมตัวกันเพื่อรับมือกับปัญหา ดังกล่าว ดังนั้น แนวคิดในการการรวมกลุ่มและร่วมมือกันมากขึ้นน่าจะช่วยให้อาเซียนร่วมอยู่ในเวที ประชาคมโลกได้อย่างไม่ลำบากนัก

รัฐภาคีอาเซียนได้ร่วมลงนามในปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน หรือ Bali Concord II เมื่อปี 2003 เพื่อจัดตั้งประชาคมอาเซียนตามแผนปฏิบัติการเวียงจันทน์ (Vientiane Action Programme 2004-2010) โดยมี 3 เสาหลักสำคัญตามที่กล่าวมาข้างต้น และได้ลดระยะเวลาที่จะเข้าสู่ประชาคมในปี 2020 เป็นปี 2015 โดยเฉพาะในด้านการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะมีความเปลี่ยนแปลงอย่างชัดเจน กล่าวคือ AEC จะ ทำให้มีตลาดและฐานการผลิตเดียว ส่งผลให้การเคลื่อนย้ายสินค้า เงินทุน บริการ การลงทุน และแรงงาน ฝีมือมีความเสรีมากขึ้น ภายหลังเป็นประชาคมอาเซียนเต็มตัวในปี 2015 ประเทศสมาชิกจะรวมตัวเป็น ตลาดขนาดใหญ่ที่มีขนาดถึง 600 ล้านคนจะสามารถเข้าถึงตลาดได้อย่างสะดวก

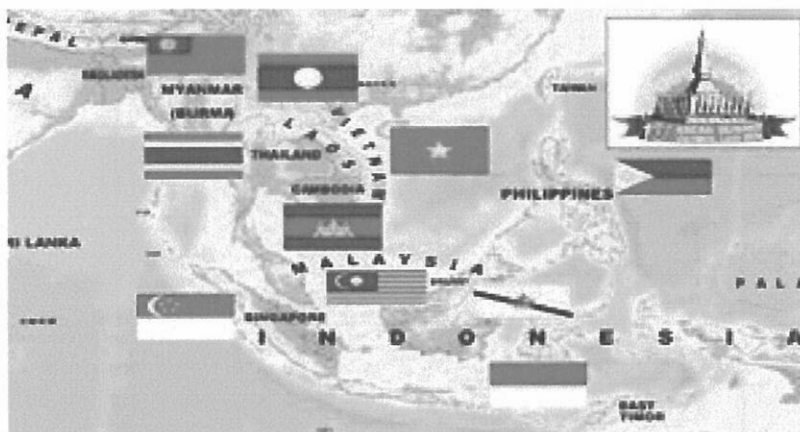
แน่นอนว่าการแข่งขันระหว่างประเทศสมาชิกในด้านสินค้าและบริการจะเพิ่มมากขึ้น เพราะอัตรา ภาษีจะเท่ากับร้อยละ 0 และยังขจัดมาตรการที่มีใช้ภาษีระหว่างกัน ขณะเดียวกัน แต่ละฝ่ายอาจต้องหา แรงจูงใจและแรงดึงดูดให้มีการลงทุนจากต่างประเทศ (FDI) มากขึ้น ไทยจำเป็นต้องปรับตัวบทกฎหมายที่ เป็นอุปสรรคในการเป็นประชาคมอาเซียนดังกล่าว และปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจเพื่อรับมือกับประชาคม อาเซียนเศรษฐกิจให้มากขึ้น อย่างน้อยควรให้ความรู้และประสานความร่วมมือระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการให้มีการเชื่อมโยงความรู้ และสามารถผลักดันกลไกดังกล่าวในทางที่ช่วยเพิ่มศักยภาพและ ขีดความสามารถในการแข่งขันของไทย ทั้งนี้ รัฐบาลต้องหาทางเพิ่มทักษะและความรู้ให้แก่แรงงาน ไร้ฝีมือ

เพื่อพัฒนาเป็นแรงงานมีฝีมือ ที่ส่งผลให้ช่วยลดอัตราการว่างงาน ที่ทำให้ระดับพัฒนาการในสังคมมีแนวโน้มไปในทางที่ดีขึ้น เมื่อคนมีรายได้เพิ่มขึ้น สามารถหาเลี้ยงชีพได้ แนวโน้มของอัตราการก่ออาชญากรรมจะลดลงประชาคมสังคมและวัฒนธรรมอาเซียน

รัฐภาคีอาเซียนควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาความร่วมมือในด้านนี้ควบคู่กับการเมืองความมั่นคงและเศรษฐกิจ เนื่องจากการเรียนรู้วิถีชีวิตและการเข้าใจวัฒนธรรมของรัฐภาคีร่วมกันจะทำให้เกิดความไว้วางใจระหว่างกันมากขึ้น เมื่อเกิดปัญหาทั้งด้านเศรษฐกิจและการเมือง-ความมั่นคง จะนำไปสู่ความร่วมมือเพื่อช่วยเหลือกันมากขึ้น มากกว่าจะขัดเคลือบกันด้วยการแข่งขัน เพราะทุกประเทศได้ร่วมเข้ามาอยู่วงไพบูลย์เดียวกัน ต้องร่วมมือกันเพื่อกำหนดชะตาอาเซียนไปพร้อมๆ กัน

ความร่วมมือของอาเซียนเกิดมานานนับ 4 ทศวรรษแล้ว อีกไม่กี่ปีข้างหน้าจะขยับเข้าสู่การเป็นประชาคม ขณะที่ภาครัฐ ภาคเอกชน และภาควิชาการเริ่มต้นตัวพร้อมที่จะรับมือกับโอกาสและความท้าทายมากขึ้น ดังนั้น ภาคประชาสังคม และประชาชนจำเป็นต้องเรียนรู้และทำความเข้าใจให้มากขึ้น เพื่อปรับตัวเข้าสู่การบูรณาการความร่วมมือในเชิงลึกของอาเซียนและประสบความสำเร็จ⁽¹⁾

2.1.4 ความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคอาเซียน



รูปที่ 2.5 ความเชื่อมโยงระดับภูมิภาคอาเซียน

ที่มา : <https://sites.google.com/site/sujitramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn/wisay-thasn-xaseiyn-2020/kdbatr/sen-thang-su-xaseiyn-2015/4-kaw-su-prachakhm-xaseiyn-pharkic-thathay-xudmsuksa-thiy/prathes-smachik-prachakhm-xaseiyn/6-kaw-su-prachakhm-xaseiyn/7-khwam-cheuxm-yong-radab-phumiphakh-xaseiyn>

หลังจากในปี 2550 ประเทศสมาชิกอาเซียนเห็นพ้องร่วมกันในการจัดตั้งประชาคมอาเซียน (ASEAN Community) ประเทศสมาชิกอาเซียนได้มีความคืบหน้าหลายด้านในการเตรียมความพร้อมสู่การเป็นประชาคมอาเซียนในปี 2558 ทั้งการลงนามใช้กฎบัตรอาเซียน การจัดทำแผนดำเนินการสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC Blueprint) ซึ่งเป็นหนึ่งในสามเสาหลักของประชาคมอาเซียน จนกระทั่งล่าสุดในการประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 ณ กรุงฮานอยประเทศเวียดนาม เมื่อวันที่ 29-30 ตุลาคม 2553 ที่ผ่านมา ที่ประชุมฯ ได้ข้อสรุปสำคัญอันหนึ่ง คือ การสร้างความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน (ASEAN Connectivity) อันจะครอบคลุมทั้งการเชื่อมโยงทางด้าน โครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมโยงด้านระบบ/กระบวนการทำงานต่างๆ และการเชื่อมโยงระหว่างประชาชนด้วยกัน

2.1.5 ASEAN Connectivity ... เน้นความเชื่อมโยง 3 มิติ

ที่ประชุมสุดยอดอาเซียนครั้งที่ 17 นี้ ได้เห็นชอบร่างแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียน (Master Plan on ASEAN Connectivity: MPAC) เพื่อใช้เป็นยุทธศาสตร์ขับเคลื่อนให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างกัน ในอาเซียนปี 2554-2558 ทั้งนี้ MPAC ได้กำหนดการเชื่อมโยงครอบคลุม 3 มิติ คือ การเชื่อมโยงทางกายภาพ การเชื่อมโยงองค์กร และการเชื่อมโยงประชาชน

• การเชื่อมโยงทางกายภาพ (Physical Connectivity)

จะเน้นความเชื่อมโยงในด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านต่างๆ ทั้งโดยการปรับปรุง/พัฒนาคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่แล้วให้เกิดประสิทธิภาพมากขึ้น และการขยายเครือข่ายโครงสร้างพื้นฐานให้ครอบคลุมทั่วถึงยิ่งขึ้น สำหรับยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงที่สำคัญ อาทิ

- การเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ แผนแม่บท MPAC จะผลักดันโครงการสาธารณูปโภคพื้นฐานด้านการคมนาคมทางบกที่สำคัญให้แล้วเสร็จ อาทิ โครงการ ASEAN Highway Network (AHN) ซึ่งเป็นเครือข่ายเส้นทางถนนเชื่อมโยงประเทศสมาชิกอาเซียนเป็นระยะทางทั้งสิ้น 38,400 กิโลเมตร ซึ่งยังมีอีกหลายจุดที่ขาดความเชื่อมโยง (Missing Link) โดยเฉพาะในพม่า และอีกหลายเส้นทางที่ยังไม่ได้มาตรฐาน นอกจากนี้ยังมีโครงการ Singapore Kunming Rail Link (SKRL) ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟเชื่อมโยง 8 ประเทศ คือ เส้นทางหลักที่ผ่าน 6 ประเทศคือ สิงคโปร์ มาเลเซีย ไทย กัมพูชา เวียดนาม และจีน (คุนหมิง) และมีเส้นทางแยกอีก 2 สาย คือ ไทย- สปป.ลาว และ ไทย-พม่า ซึ่งยังมี Missing Link หลายจุดในกัมพูชา เวียดนาม พม่า สปป.ลาว และไทย สำหรับทางน้ำ แผนแม่บท MPAC ได้กำหนดยุทธศาสตร์พัฒนาศักยภาพท่าเรือหลักสำหรับเครือข่ายการขนส่งทางทะเลในภูมิภาคอาเซียนไว้ 47 แห่งซึ่งท่าเรือกรุงเทพและท่าเรือแหลมฉบังของไทยได้ถูกนับรวมไว้ในยุทธศาสตร์ดังกล่าวด้วย รวมทั้งยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาประสิทธิภาพของเส้นทางเดินเรือระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางในอนุภูมิภาค ขณะที่ทางอากาศ จะเน้นในเรื่องการปรับปรุงระบบการบิน/พัฒนาคุณภาพสาธารณูปโภคพื้นฐานรองรับการ

ขนส่งทางอากาศให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นรวมถึงการพัฒนาเส้นทางบินใหม่ที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพรองรับการขยายตัวของการบินขนส่งทางอากาศในระดับภูมิภาค

- การเชื่อมโยงองค์กร (Institutional Connectivity)
- การเชื่อมโยงระหว่างประชาชน⁽¹⁾

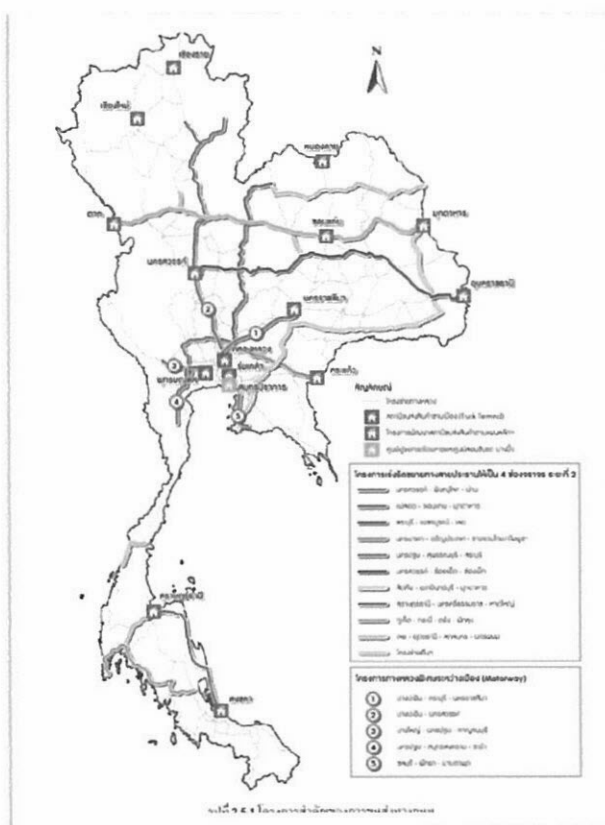
2.2 การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางบกของประเทศไทย

2.2.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางด้านถนนของประเทศไทย

แบ่งออกเป็น 2 โครงการหลัก คือ 1.โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร

2.โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

1.โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร



รูปที่ 2.2.1 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร (ระยะที่ 2)

ที่มา: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=351003&page=162>

- นครสวรรค์ – พิษณุโลก – น่าน
- แม่สอด – ขอนแก่น – มุกดาหาร
- สระบุรี – เพชรบูรณ์ – เลย
- นครนายก – อรัญประเทศ – ชายแดนไทย/กัมพูชา
- นครปฐม – สุพรรณบุรี – สระบุรี
- นครสวรรค์ – ร้อยเอ็ด – ชื่องเม็ก
- สัตหีบ – อ.กบินทร์บุรี – มุกดาหาร
- สุราษฎร์ธานี – นครศรีธรรมราช – หาดใหญ่
- ภูเก็ต – กระบี่ – ตรัง – พัทลุง
- เลย – อุดรธานี – สกลนคร – นครพนม
- โครงการอื่นๆ

2.โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)

- บางปะอิน – สระบุรี – นครราชสีมา
- บางใหญ่ – นครปฐม – กาญจนบุรี
- ชลบุรี – พัทยา – มาบตาพุด
- นครปฐม – สมุทรสงคราม – ชะอำ
- บางปะอิน - นครสวรรค์

2.2.2 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคจำนวน 4 เส้นทาง

1. กรุงเทพฯ – พิษณุโลก – เชียงใหม่
2. กรุงเทพฯ – นครราชสีมา – หนองคาย
3. กรุงเทพฯ – หัวหิน
4. กรุงเทพฯ – ชลบุรี – ระยอง

ขณะที่รถไฟฟ้าในกรุงเทพฯจะทำให้ครบทั้ง 10 สาย โดยเริ่มทยอยใช้ได้ภายในปี 2559

2.2.3 แผนพัฒนา เส้นทางรถไฟรางคู่จำนวน 6 เส้นทาง

1. ฉะเชิงเทรา-แก่งคอย
2. มาบกระเบา-ชุมทางจิระ
3. ชุมทางจิระ-ขอนแก่น
4. นครปฐม-หัวหิน
5. ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร และ
6. ลพบุรี-นครสวรรค์

สาย 6: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน (บางซื่อ-หัวลำโพง-ท่าพระ-พุทธมณฑลสาย 4)
ระยะทาง 55 กม. 42 สถานี

สาย 7: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีม่วง (บางใหญ่-ราษฎร์บูรณะ) ระยะทาง 42.8 กม. 32 สถานี

สาย 8: รถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีส้ม (คลังชัน-มีนบุรี) ระยะทาง 37.5 กม. 27 สถานี

โครงข่ายระบบขนส่งมวลชนรอง

สาย 9: รถไฟฟ้าสายสีชมพู (แคราย-มีนบุรี) ระยะทาง 36 กม. 24 สถานี

สาย 10: รถไฟฟ้าสายสีเหลือง (ลาดพร้าว-สำโรง) ระยะทาง 30.4 กม. 21 สถานี

สาย 11: รถไฟฟ้าสายสีเทา (วัชรพล-สะพานพระราม9) ระยะทาง 26 กม. 21 สถานี

สาย 12: รถไฟฟ้าสายสีฟ้า (ดินแดง-สาทร) ระยะทาง 9.5 กม. 9 สถานี

ข้อมูลการวิเคราะห์ปัญหาและแนวทางการแก้ไขจาก อาจารย์ กงฤทธิ์ จันทริก รองผู้อำนวยการ บริหาร สภาผู้ส่งออกฯ

ในประเด็นเกี่ยวกับ AEC หากมุ่งเป้าไปที่การขนส่งทางบก จะครอบคลุมประเทศ ไทย มาเลเซีย พม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม ซึ่งอยู่บนพื้นที่ทวีป และเมื่อพิจารณาถึงความสัมพันธ์ด้านการค้าก็จะเป็นลักษณะของการค้าชายแดนเป็นหลัก

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาถึงสถานการณ์รายประเทศ ต้องบอกว่าการขนส่งทางบกระหว่างไทยกับ มาเลเซีย มีการดำเนินการที่มีประสิทธิภาพมากที่สุด เพราะทั้งสองประเทศมีระดับการพัฒนาที่ค่อนข้างดี แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยมีข้อเสียเปรียบอยู่ที่ รถของไทยไม่สามารถข้ามแดนเข้าไปในพื้นที่ลึกๆ ของ มาเลเซียได้ แต่รถของมาเลเซียที่ส่วนใหญ่เป็นรถสองสัญชาติ สามารถเข้ามาถึงภาคอื่นๆ ได้

หากจะมองถึงการขนส่งทางบก ไปยังพม่า จะพบว่ามีปัญหาพอสมควรในเรื่องของผู้ให้บริการขนส่ง ทางถนน เพราะพม่ามีปัญหาเรื่องชนกลุ่มน้อยซึ่งมักจะมีการเรียกเก็บค่าผ่านทาง ซึ่งบางกรณีจะขอสินค้าน รดเป็นจำนวนมากเป็นค่าตอบแทน

การขนส่งจากไทยข้าม ไปลาวและกัมพูชาจะมีปัญหาสำคัญคือมีการกำหนด โควตาการเดินรถจาก ไทยไปยังทั้งสองประเทศ (รายละเอียดลองตรวจสอบที่กระทรวงคมนาคม) และพวงมาลัยซ้าย-ขวา ที่ แตกต่างกับประเทศไทย และรถที่ได้รับ โควตาก็ไม่สามารถข้ามไปยังเวียดนามได้ แต่รถของลาวและกัมพูชา สามารถข้ามไปได้เพราะทั้งสองประเทศมีความตกลงทวิภาคีกับเวียดนาม ทำให้รถไทยเสียเปรียบ และต้อง เลี้ยวไปใช้รถของประเทศอื่นๆ เพื่อไม่ให้ต้องขนถ่ายเปลี่ยนรถระหว่างทางซึ่งอาจทำให้สินค้าเสียหายได้

นอกจากนี้ ปัญหาสำคัญอีกประการคือความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดน (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ซึ่งจะช่วยอำนวยความสะดวกในการขนส่งข้ามแดนระหว่างทุกประเทศ ที่ ไทยยังไม่ผ่านกฎหมายอีก 5 ฉบับ ทำให้ยังไม่สามารถลงนามกับประเทศอื่นๆ และบังคับใช้ได้จริง (ขณะนี้ เหลือไทยกับพม่าอยู่แค่ 2 ประเทศที่ยังไม่สามารถลงนามได้)

ในส่วนของกระบวนการทางศุลกากรระหว่างด่านชายแดนก็ยังมีปัญหาเรื่องการตรวจปล่อยที่ เสียเวลาค่อนข้างมากและยังไม่สามารถทำให้เกิด single inspection ได้จริง จะทำให้เกิดผลเสียทั้งในด้าน ต้นทุน เวลาที่ใช้ และเพิ่ม โอกาสที่สินค้าจะเสียหายระหว่างการขนส่ง ซึ่งเป็นหน้าที่ของภาครัฐ โดยเฉพาะ กรมศุลกากรจะต้องดำเนินการแก้ไขต่อไป

ในส่วนของสภาพถนนหนทางในแต่ละประเทศก็ยังเป็นอุปสรรค เพราะแม้ว่าไทยและมาเลเซียจะมีการพัฒนาที่ดี แต่ถนนในพม่ายังต้องการการพัฒนาอีกมาก เช่นเดียวกับในกัมพูชา ขณะที่ลาวซึ่งมีเส้นทางที่ Asian Development Bank ไปสร้างให้อาติ R9 และ R12 ก็มีขนาดค่อนข้างแคบ 2 เลน และเริ่มชำรุดบ้างแล้ว ขณะนี้เริ่มมีการหารือว่าต้องขยายและซ่อมแซม ขณะที่ถนนในเวียดนาม แม้ว่าสภาพโดยรวมจะค่อนข้างดี มีเส้นทางเชื่อมเหนือจรดใต้ แต่ส่วนใหญ่ยังเป็น 2 เลน และมีมอเตอร์ไซด์เยอะมาก ประชาชนไม่ค่อยมีการปฏิบัติตามกฎจราจร ทำให้การขับขี่ใช้เวลานานกว่าปกติเมื่อเทียบระยะทางเท่ากับในประเทศไทย

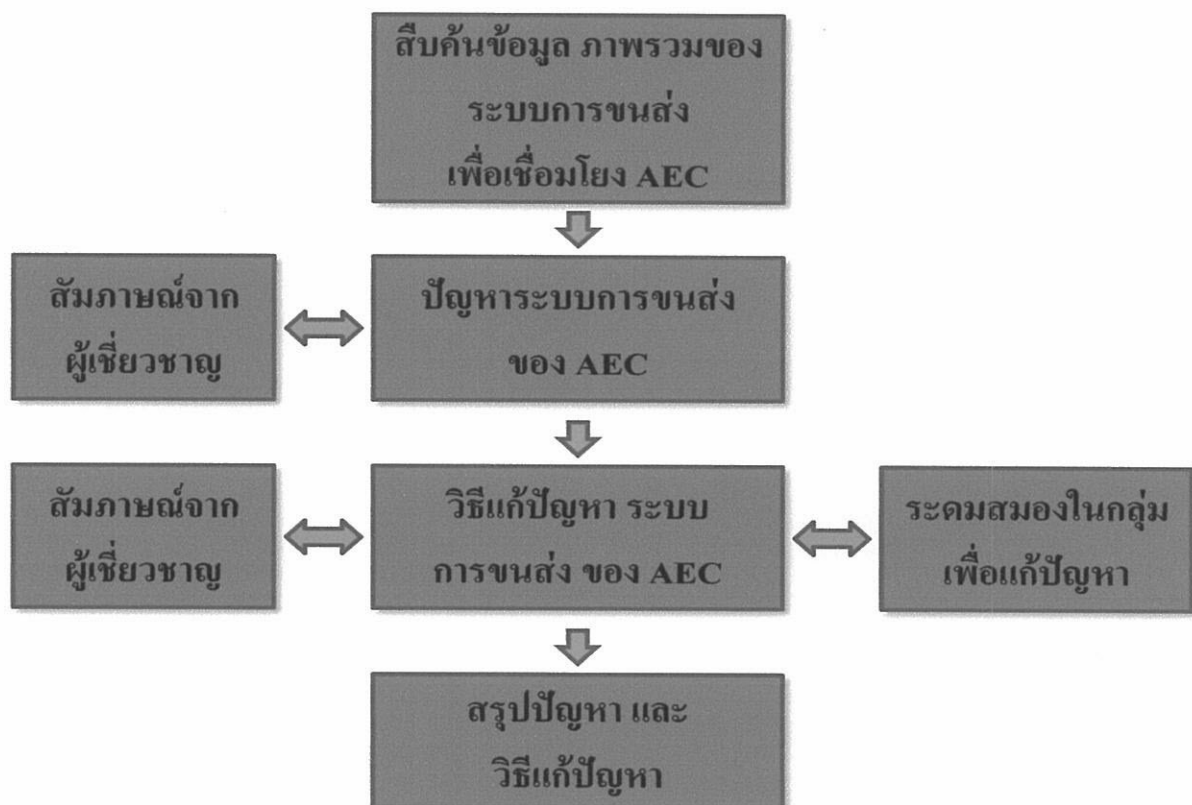
ในด้านผู้ให้บริการหรือบริษัทขนส่ง ก็ยังเป็นปัญหาสำหรับทุกประเทศในอาเซียน เพราะแม้ในกรอบการเจรจาการค้าบริการสาขาการขนส่งจะกำหนดให้ Road Transport เป็นสาขาเร่งด่วนที่ต้องเปิดเสรีให้มีการออกไปลงทุน โดยถือหุ้นได้ถึง 70% ในปี 2015 แต่ในทางปฏิบัติหลายประเทศยังไม่เปิดจริง โดยมีการออกระเบียบหรือกฎหมายภายในมารองรับหรือเปิดให้เฉพาะบางสาขา อย่างเช่นไทย เปิดเฉพาะรถตู้โดยสารขนส่งผู้โดยสารคนโดยสาร และรถขนส่งสินค้าเหลว เท่านั้น

หากจะถามว่าเราควรจะต้องดำเนินการอย่างไรเพื่อทำให้การขนส่งทางบกใน AEC สามารถใช้งานได้จริง คงพอสรุปได้ว่า

1. เร่งรัดการออกกฎหมายเพื่อให้ไทยสามารถลงนามใน CBTA ได้
2. เสร็จจากกับประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถทำ Single Inspection สำหรับพิธีการศุลกากร
3. ไทยควรออกไปลงทุนสร้างถนนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเลือกเส้นทางที่สินค้าไทยต้องการเข้าไปขาย หรือเข้าไปลงทุนเป็นหลัก
4. ภายในประเทศเองควรมีการบังคับใช้มาตรฐาน Q-mark ของกรมการขนส่งทางบก สำหรับการจดทะเบียนหรือการเข้ามาให้บริการในประเทศไทย เพื่อป้องกันรถด้อยคุณภาพจากประเทศอื่นๆ เข้ามาในไทย
5. ควรสนับสนุนผู้ประกอบการให้เตรียมความพร้อม “เชิงรุก” ในการออกไปบุกตลาดในต่างประเทศให้มากกว่าในปัจจุบัน

3.2 วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)
เรื่อง ปัญหาด้านการขนส่งของประเทศไทยเมื่อเปิด AEC



3.3 วิธีการวิเคราะห์ข้อมูล

จากการศึกษาข้อมูลตอนแรกเราได้ศึกษาและหาข้อมูลเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเพื่อเตรียมความพร้อมเข้าสู่ประชาคมอาเซียนซึ่งประเทศไทยของเราได้เตรียมความพร้อมในหลายๆด้าน ทั้ง การเตรียมความพร้อมในประเทศเอง โดยจะมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางและขนส่งมวลชน 9 สาย ในกรุงเทพมหานคร และมีโครงการที่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการ โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจรโครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) 5สาย โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคจำนวน 4 เส้นทาง และมีแผนพัฒนาเส้นทางรถไฟรางคู่จำนวน 6เส้นทาง โดยใช้งบประมาณ2.2ล้านล้านบาท ซึ่งโครงการต่างๆจะเป็นโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย เพื่อรองรับการเปิดประชาคมอาเซียน และ เมื่อเราศึกษาจากโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยแล้วจะเห็นว่าส่วนใหญ่จะเป็นการเตรียมความพร้อมด้านการขนส่งทางบกเป็นหลัก ไม่ว่าจะเป็นโครงการก่อสร้างและพัฒนาด้านถนน และ โครงการก่อสร้างพัฒนาทางด้านระบบราง เป็นหลัก และ จุดศูนย์กลางของโครงการส่วนใหญ่จะออกมาจากกรุงเทพมหานคร หรือ พูดได้ว่า ใช้กรุงเทพมหานครเป็นฮับในการกระจายการขนส่งออกสู่ประเทศเพื่อนบ้าน

ส่วนกลุ่มประเทศอาเซียนเองก็มีแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมี 7 ยุทธศาสตร์หลักด้วยกัน

ยุทธศาสตร์ที่ 1 : ก่อสร้างโครงข่ายทางหลวงอาเซียนให้แล้วเสร็จ

ยุทธศาสตร์ที่ 2 : ดำเนินโครงการเส้นทางรถไฟสิงคโปร์-กุนหมิงให้แล้วเสร็จ

ยุทธศาสตร์ที่ 3: สร้างเครือข่ายระบบการขนส่งทางน้ำบนภาคพื้นทวีปที่มีประสิทธิภาพและเชื่อมโยงกัน

ยุทธศาสตร์ที่ 4: สร้างระบบการขนส่งทางทะเลที่เชื่อมโยงมีประสิทธิภาพและแข่งขันได้

ยุทธศาสตร์ที่ 5 : สร้างระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่คล่องตัวเพื่อให้อาเซียนเป็นศูนย์กลางการขนส่งในเอเชียตะวันออกเฉียงและภูมิภาคอื่นๆ

ยุทธศาสตร์ที่ 6 : เร่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารในชาติสมาชิก

ยุทธศาสตร์ที่ 7 : ให้ความสำคัญกับโครงการ โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงานของอาเซียน

เมื่อเราศึกษาโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในประเทศไทยของเราแล้ว เราจึงมาศึกษาแผนแม่บทว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในกลุ่มประเทศอาเซียน แล้วจึงเอาข้อมูลข้างต้นที่ศึกษามา เชื่อมโยงเส้นทางขนส่งของแผนแม่บทและเส้นทางขนส่งของไทยเข้าด้วย ว่ามีเส้นทางขนส่งเส้นไหนบ้าง แต่ละเส้นผ่านที่ไหนบ้าง และ แต่ละเส้นมีรูปแบบการขนส่งแบบไหน แล้วมาวิเคราะห์ ถึงปัญหาด้านการขนส่งทางบกและศึกษาแนวทางแก้ปัญหาด้านการขนส่งจากการสัมภาษณ์อ.ดร.ศิริคลศิริธร ผู้เชี่ยวชาญด้านการขนส่งเป็นอย่างดี เพื่อวิเคราะห์ปัญหา และ หาแนวทางการแก้ไขปัญหา นอกจากการสัมภาษณ์อ.ดร.ศิริคลศิริธร โดยตรงแล้ว ทางผู้ทำงานวิจัยได้สอบถามข้อมูลจาก อาจารย์ คงฤทธิ์จันทร์ภิก รองผู้อำนวยการบริหาร สภาผู้ส่งออกฯ อีกท่านหนึ่ง

การวิเคราะห์ปัญหาเกิดจากการระดมสมองของผู้ทำงานวิจัยกับรศ.ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห อาจารย์ที่ปรึกษางานวิจัย ซึ่งจะช่วยกันระดมสมองกันวิเคราะห์ถึงปัญหาว่าจะมีทางเกิดขึ้นได้หรือไม่ แล้ว ถ้าปัญหาเกิดขึ้นจริง เราจะมีแนวทางในการแก้ไขปัญหาได้อย่างไร และวิธีไหนที่เหมาะสมที่สุดสำหรับแนวการแก้ไขปัญหาที่ถูกต้อง และตรงจุด

ปัญหาส่วนใหญ่ที่ได้มาจะเป็นปัญหาทางถนน เพราะ มีการขนส่งทางถนนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งมากกว่าการขนส่งทางราง ปัญหาทางถนน ก็จะเป็นในเรื่องของ ความล่าช้าบริเวณผ่านแดนซึ่งเมื่อมีรถบรรทุกเข้ามาผ่านบริเวณจุดผ่านแดน ถ้า จุดผ่านแดนไม่มีมาตรการรองรับที่ดี หรือ ยังไม่มีเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาช่วย ลดความล่าช้าในเรื่องของเวลา ก็จะเกิดปัญหาตามมา

บทที่ 4

4.1 โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางบกของประเทศไทย

- 1 โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร
- 2 โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)
- 3 โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อม โยงภูมิภาคจำนวน 4 เส้นทาง
- 4 แผนพัฒนา เส้นทางรถไฟรางคู่จำนวน 6 เส้นทาง
- 5 โครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

4.2 - 4.3 ปัญหาของระบบ และ แนวทางวิธีแก้ไขปัญหา

- ปัญหาสำคัญอีกประการคือความตกลงการขนส่งสินค้าข้ามแดน
(Cross Border Transport Agreement: CBTA)

วิธีแก้ไข

- เร่งรัดการออกกฎหมายเพื่อให้ไทยสามารถลงนามใน CBTA ได้

- ในส่วนของกระบวนการทางศุลกากรระหว่างด่านชายแดนก็ยังมีปัญหาเรื่องการตรวจปล่อยที่เสียเวลาค่อนข้างมากและยังไม่สามารถทำให้เกิด single inspection ได้จริง

วิธีแก้ไข

- เเจรจากับประเทศเพื่อนบ้านให้สามารถทำ Single Inspection สำหรับพิธีการศุลกากร

- **ปัญหาบรรทุกจากประเทศอื่นๆที่เข้ามาวิ่งในประเทศไทยด้วยคุณภาพไม่ได้มาตรฐาน**

วิธีแก้ไข

- ภายในประเทศเองควรมีการบังคับใช้มาตรฐาน Q-mark ของกรมการขนส่งทางบก สำหรับการจดทะเบียนหรือการเข้ามาให้บริการในประเทศไทย เพื่อป้องกันรถด้วยคุณภาพจากประเทศอื่นๆ เข้ามาในไทย

- **ปัญหาความล่าช้าบริเวณจุดผ่านแดน**

วิธีแก้ไข

- ใช้เทคโนโลยี RFID และ GPS เข้ามาช่วยในการตรวจสอบสินค้า
- สุ่มตรวจบรรทุก เพื่อลดเวลาในบริเวณจุดผ่านแดน
- ออกแบบวิธีการลดขั้นตอนทางภาษี
- ลดกระบวนการในเรื่องของเอกสาร ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยใช้แบบ One Stop Service ซึ่งล่าช้า อาจมีการลดขั้นตอนบางอย่าง เพื่อให้ขนส่งรวดเร็วขึ้น
- มีการพยากรณ์ล่วงหน้าว่าจะมีปริมาณบรรทุกเข้ามาบริเวณจุดผ่านแดนเท่าไร และจะบรรทุกอะไรเข้ามาในประเทศไทย หรือขนส่งอะไรออกไป เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการลดขั้นตอนการตรวจสอบ

- **ปัญหาการชำระค่าน้ำหนักของถนน**

วิธีแก้ไข

- ให้มีการศึกษาโหลคน้ำหนักของบรรทุกกระทำกับถนน ว่าถนนจะรับน้ำหนักได้สูงสุดเท่าไร
- เก็บค่าผ่านทางสำหรับบรรทุก โดยค่าผ่านทางจะขึ้นกับน้ำหนักที่บรรทุก บรรทุกมา (ยิ่งน้ำหนักบรรทุกมาก ค่าผ่านทางก็จะแพงขึ้น)

- ปัญหามาตรฐานน้ำหนักรถบรรทุกของแต่ละประเทศอาเซียนไม่เท่ากัน

วิธีแก้ไข

- ศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับข้อจำกัดเกี่ยวกับน้ำหนักรถบรรทุกของแต่ละประเทศ ที่จะทำการขนส่งสินค้า ส่วนใหญ่เป็นภาคเอกชนเองที่จะทำการศึกษา

- ปัญหาการทำงานล่วงเวลาของพนักงานขับรถบรรทุก

วิธีแก้ไข

- เปิดโรงเรียนสอนคนขับรถบรรทุกเพิ่ม เพราะปัจจุบันขาดแคลนคนขับรถบรรทุกอย่างหนัก
- มีมาตรฐานในการทดสอบ และคัดเลือกคนขับรถบรรทุกให้มีมาตรฐานเดียวกันของทุกประเทศในอาเซียน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน

- ปัญหารถบรรทุกจอดพักตามบริเวณเนินเขาหรือตามไหล่ทาง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ

วิธีแก้ไข

- สร้างจุดพักรถให้กับรถบรรทุกให้ชัดเจน โดยอาจใช้จุดพักเดียวกับรถโดยสาร (ถ้าเป็นไปได้) เพื่อประหยัดงบประมาณของประเทศ
- สร้างแรงจูงใจให้กับคนขับรถบรรทุก มาพักบริเวณจุดพักรถที่กำหนดไว้
- บังคับใช้กฎหมาย ห้ามรถบรรทุกจอดพักบริเวณข้างถนน ในเส้นทางที่อาจเกิดอันตรายได้ หรือเส้นทางที่มีจุดพักรถให้พักแล้ว
- ใช้ระบบ GPS เพื่อตรวจสอบตำแหน่งของรถบรรทุก

- ปัญหารูปแบบถนนและสัญลักษณ์จราจรของแต่ละประเทศ

วิธีแก้ไข

- ศึกษาลักษณะทางกายภาพของถนนในประเทศที่จะทำการขนส่งสินค้า
- ต้องเรียนรู้ โดยอาศัยการปรับตัว ประสบการณ์การทำงานของรถบรรทุก และความเคยชินกับลักษณะทางกายภาพทางถนน ของแต่ละประเทศ

- ปัญหาในเรื่องราคาน้ำมันของแต่ละประเทศ

วิธีแก้ไข

- ออกแบบมาตรการการเติมน้ำมันของรถบรรทุก เช่น รถบรรทุกที่ไม่ใช่ทะเบียนไทย เติมน้ำมันได้ โดยมีข้อจำกัดว่าเติมได้เท่าไร หรือรถที่ไม่ใช่ทะเบียนไทยให้เติมในอีกราคาหนึ่ง ส่วนรถที่ใช้ทะเบียนไทยก็เติมในอีกราคาหนึ่ง

- ความไม่แน่นอนของประเทศพม่าที่มีต่อท่าเรือทวาย อาจส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจบริเวณเส้นทางน้ำพูร้อน - บางใหญ่ ได้

วิธีแก้ไข

- มีแผนพัฒนานิคมอุตสาหกรรมของกาญจนบุรี เพื่อบรรองรับ เช่น เศรษฐกิจ อุตสาหกรรม อ้อย อุตสาหกรรมน้ำตาล อุตสาหกรรมเอทานอล และอื่นๆ ที่จะสามารถพัฒนาเป็นแหล่งอุตสาหกรรมที่มีคุณภาพ
- กำหนดจุดยุทธศาสตร์ ของพื้นที่เพื่อบรรองรับปัญหาต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น

- ปัญหาการเพิ่มขึ้นของรถบรรทุกในประเทศไทย

วิธีแก้ไข

- เยาวระบบรางมาช่วย การลดการขนส่งด้านถนน เพราะระบบรางถูกกว่าประมาณ 2 เท่า
- พัฒนาระบบรางให้เชื่อมต่อกันมากขึ้น เพื่อดึงดูดความสนใจของผู้ใช้รถใช้ถนน หันมาใช้ระบบรางเพิ่มขึ้น

- ปัญหาของระบบรางของไทยขาดระบบขนส่งเชื่อมต่อ และการเปลี่ยนถ่ายโหมดสินค้า

วิธีแก้ไข

- พัฒนาระบบขนส่งเชื่อมต่อมาทางระบบรางให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น เพื่อเชื่อมโยงกับระบบรางให้มีประสิทธิภาพ
- พัฒนาและนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการเปลี่ยนถ่ายโหมดสินค้า ให้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- พัฒนาระบบรางคู่และจุดเชื่อมต่อของระบบรางกับประเทศกลุ่มอาเซียน

4.4 สรุป

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทย ประเทศไทยจะมีโครงการก่อสร้างระบบขนส่งทางรางและขนส่งมวลชน 9 สาย ในกรุงเทพมหานคร และมีโครงการที่รองรับการเชื่อมต่อการขนส่งจากประเทศเพื่อนบ้าน โดยมีโครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร โครงการทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) 5สาย โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาคจำนวน 4 เส้นทาง และมีแผนพัฒนา เส้นทางรถไฟรางคู่จำนวน 6 เส้นทาง ภายใต้งบประมาณ 2.2 ล้านล้านบาทเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศในกลุ่มอาเซียนเข้ากับประเทศไทย โดยใช้ประเทศไทยเป็นฮับกระจายจากกรุงเทพมหานคร

ปัญหาด้านการขนส่งทางบกในประเทศไทย ประเทศไทยจะใช้การขนส่งทางถนนเป็นหลัก ซึ่งอาจทำให้เกิดปัญหาต่างๆตามมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อระบบขนส่งในประเทศไทย โดยเฉพาะปัญหารถบรรทุก ที่จะมีปัญหาเกิดขึ้นมากถ้าประเทศเรายังไม่มีแนวทางป้องกันและรองรับที่ดี ปัญหาที่น่าสนใจจะเป็นปัญหาความ

ถ้าซ้ำบริเวณจุดผ่านแดนเมื่อมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้ามามากขึ้นอาจทำให้เกิดความล่าช้าในเรื่องของวิธีทางศุลกากร และการตรวจสอบสินค้า ประเทศไทยเราจึงควรมีการมีการพยากรณ์ล่วงหน้าว่าจะมีปริมาณรถบรรทุกเข้ามาบริเวณจุดผ่านแดนเท่าไร และจะบรรทุกอะไรเข้ามาในประเทศไทย หรือขนส่งอะไรออกไป เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานในการลดขั้นตอนการตรวจสอบหรือออกแบบวิธีการลดขั้นตอนทางภาษี ลดกระบวนการในเรื่องของเอกสาร เพื่อให้ขนส่งรวดเร็วขึ้นส่วนการตรวจสอบสินค้า อาจใช้เทคโนโลยี RFID และ GPS เข้ามาช่วยในการตรวจสอบสินค้าและสุ่มตรวจรถบรรทุก เพื่อลดเวลาในบริเวณจุดผ่านแดน

ปัจจุบันประเทศไทยเรายังไม่มีจุดพักรถบรรทุก ซึ่งจะสังเกตได้ว่าคนขับรถบรรทุกส่วนใหญ่มักจะจอดรถบรรทุกพักแถวริมทางข้าง หรือ บริเวณเนินเขาบ้าง ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ประเทศไทยเราจึงควรสร้างที่พักรถบรรทุกไว้เพื่อรองรับรถบรรทุกที่จะเข้ามาวิ่งในประเทศไทย ได้มีจุดพักรถที่เพียงพอและเหมาะสม เมื่อสร้างจุดพักรถเสร็จแล้ว ควรมีประชาสัมพันธ์หรือสร้างความเข้าใจให้คนขับรถบรรทุกมาใช้บริการด้วย ที่พักรถบรรทุกอาจใช้จุดพักเดียวกับรถโดยสาร (ถ้าเป็นไปได้) เพื่อประหยัดงบประมาณของประเทศและควรออกกฎหมายบังคับ ห้ามรถบรรทุกจอดพักบริเวณข้างถนน ในเส้นทางที่อาจเกิดอันตรายได้ หรือเส้นทางที่มีจุดพักรถให้พักแล้ว

สรุปแนวทางการดำเนินการเพื่อทำให้การขนส่งทางบกใน AEC สามารถใช้งานได้จริง

- เร่งรัดการออกกฎหมายเพื่อให้ไทยสามารถลงนามใน CBTA ได้
- เเจรจากับประเทศเพื่อนบ้าน ให้สามารถทำ Single Inspection สำหรับพิธีการศุลกากร
- ไทยควรออกไปลงทุนสร้างถนนในประเทศเพื่อนบ้าน โดยเลือกเส้นทางที่สินค้าไทยต้องการเข้าไปขาย หรือเข้าไปลงทุนเป็นหลัก
- ภายในประเทศเองควรมีการบังคับใช้มาตรฐาน Q-mark ของกรมการขนส่งทางบก สำหรับการจดทะเบียนหรือการเข้ามาให้บริการในประเทศไทย เพื่อป้องกันรถด้อยคุณภาพจากประเทศอื่นๆ เข้ามาในไทย
- ควรสนับสนุนผู้ประกอบการให้เตรียมความพร้อม “เชิงรุก” ในการออกไปบุกตลาดในต่างประเทศให้มากกว่าในปัจจุบัน

- เก็บค่าผ่านทางสำหรับรถบรรทุกโดยค่าผ่านทางจะขึ้นกับน้ำหนักที่รถบรรทุก บรรทุกมา
(ยิ่งน้ำหนักบรรทุกมาก ค่าผ่านทางก็จะแพงขึ้น)
- เปิดโรงเรียนสอนคนขับรถบรรทุกเพิ่มเพราะปัจจุบันขาดแคลนคนขับรถบรรทุกอย่างหนัก
- มีมาตรฐานในการทดสอบและคัดเลือกคนขับรถบรรทุกให้มีมาตรฐานเดียวกันของทุกประเทศใน
อาเซียน เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานเดียวกัน
- ศึกษาลักษณะทางกายภาพของถนนในประเทศที่จะทำการขนส่งสินค้า

บรรณานุกรม

1. บทความจากเว็บไซต์ <https://sites.google.com/site/sujittramidsites/home/rucak-prachakhm-xaseiyn> หัวข้อ 2.1 ความเป็นมาของประชาคมอาเซียน (ASEAN Community)
2. บทความจากเว็บไซต์ <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=351003&page=162> หัวข้อ โครงการเร่งรัดขยายทางสายประธาน ให้เป็น 4 ช่องจราจร
3. ข่าวจาก กรุงเทพธุรกิจออนไลน์วันที่: 7 กุมภาพันธ์ 2556 หัวข้อ กรมทางหลวง หนุนรัฐกู้ 1.4 แสนล้าน ผุดมอเตอร์เวย์ 2 เส้นทาง รองรับการบิน หลังเปิดเออีซีจากเว็บไซต์ [http://www.mfa.go.th/business/th/news/84/32377-%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%A7%E0%B8%87%E0%B8%9C%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B8%A1%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B9%80%E0%B8%A7%E0%B8%A2%E0%B9%8C-2-%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87-\(%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B8%E0%B8%87%E0%B9%80.html](http://www.mfa.go.th/business/th/news/84/32377-%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87%E0%B8%AB%E0%B8%A5%E0%B8%A7%E0%B8%87%E0%B8%9C%E0%B8%B8%E0%B8%94%E0%B8%A1%E0%B8%AD%E0%B9%80%E0%B8%95%E0%B8%AD%E0%B8%A3%E0%B9%8C%E0%B9%80%E0%B8%A7%E0%B8%A2%E0%B9%8C-2-%E0%B9%80%E0%B8%AA%E0%B9%89%E0%B8%99%E0%B8%97%E0%B8%B2%E0%B8%87-(%E0%B8%81%E0%B8%A3%E0%B8%B8%E0%B8%87%E0%B9%80.html)
4. บทความจากเว็บไซต์ <http://thaipublica.org/2013/03/bill-to-borrow-2-trillion-baht-1/> หัวข้อ แฝดเกจ 2 ล้านล้านบาท 7 ปี 57 โครงการ
5. บทความจากเว็บไซต์ <http://www.pe.eng.ku.ac.th/files/semimar/2011/Group6/plans.html> หัวข้อ แผนแม่บทระบบขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล (ปรับปรุง) (ข้อมูล ณ 19 พฤศจิกายน 2552)

ภาคผนวก



สัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญ
ด้านการขนส่ง

ระดมสมอง วิเคราะห์
วิธีการแก้ปัญหา

