



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Office of the National Economic and Social Development Board

วารสาร

เศรษฐกิจและสังคม

ปีที่ 52 ฉบับที่ 2 เมษายน - มิถุนายน 2558

ISBN 0125-0892 NESDB

การลงทุนเพื่อวางอนาคตประเทศไทย



02

สัมภาษณ์พิเศษ
นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์
ปลัดกระทรวงคมนาคม

07

แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจ
และการลงทุนเพื่อวางอนาคต
ประเทศไทย

37

ต้นทุนโลจิสติกส์กับการ
พัฒนาระบบโลจิสติกส์
ของประเทศไทย

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

ประเด็นท้าทายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

1. การปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งที่พึ่งพาทางถนนเป็นหลักไปใช้การขนส่งหลัก (Main Line) ที่เป็นรูปแบบที่มีต้นทุนต่อหน่วยต่ำกว่า
2. การเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของประตูการขนส่งที่มีศักยภาพ และการปรับปรุงโครงข่ายเชื่อมโยงรองรับการเข้าสู่ประชาคมอาเซียน
3. การยกระดับความคล่องตัวในการเดินทางและการขนส่งไปสู่ศูนย์กลางของภูมิภาคทั่วประเทศ
4. ปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่ชัดเจน





สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

Office of the National Economic and Social Development Board

บทสรุป

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) ได้กำหนดยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ว่าจะต้องมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบและสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งจากถนนไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัย ครอบคลุมพื้นที่บริการ และสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน ซึ่งการจะผลักดันแนวทางทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งข้างต้นไปสู่การดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรม จำเป็นต้องมีแผนแม่บทหรือยุทธศาสตร์การลงทุนระยะยาวที่ชัดเจนเพื่อเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง รวมถึงเสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจของประเทศ

ทั้งนี้ ในปี 2558 รัฐบาลได้กำหนดให้มียุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศที่สอดคล้องกับแนวคิดของแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 11 โดยจะใช้เป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ในระยะ 8 ปี (พ.ศ. 2558 - 2565) วารสารเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงขอเสนอสาระเกี่ยวกับการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจไทยในระยะยาว โดยมีสาระที่น่าสนใจ อาทิ บทสัมภาษณ์ปลัดกระทรวงคมนาคมเกี่ยวกับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในภาพรวม บทความเกี่ยวกับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ บทความเกี่ยวกับแนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย และความรู้เกี่ยวกับต้นทุนโลจิสติกส์กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย รวมถึงข้อมูลชวนรู้ นำเสนอแนวคิดการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีรถไฟ หรือแนวคิด Transit Oriented Development (TOD) ซึ่งคณะผู้จัดทำหวังว่าสาระต่างๆ ของวารสารฯ จะเป็นประโยชน์สำหรับผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศต่อไป

สารบัญ

บทบรรณาธิการ

สัมภาษณ์พิเศษ 2

“การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่ออนาคต”

โดย นางสาวรอยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม

เรื่องเด่นประจำฉบับ 7

แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุนเพื่อวางอนาคตประเทศไทย

บทความประจำฉบับ 17-40

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบก

การเพิ่มขีดความสามารถการคมนาคมทางอากาศ

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

ต้นทุนโลจิสติกส์กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

โครงการที่น่าสนใจ 41

โครงการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์การพัฒนาแบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ข้อมูลชวนรู้ 45

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน

ปกหน้าใน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

ปกหลังใน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย

คณะที่ปรึกษา

เลขาธิการฯ

นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ

รองเลขาธิการฯ

นายปรเมธี วิมลศิริ

นายชาญวิทย์ อมตะมาตุชาติ

นายธานีรัตน์ ณะเอม

นางสาวลดาวัลย์ คำภา

นางชุตินาฏ วงศ์สุบรรณ

นางปัทมา เขียววิเศษกุล

ที่ปรึกษาด้านนโยบายและแผนงาน

นางสาวพจณี อรรถโรจน์ภิญโญ

นายประพันธ์ มุสิกพันธ์

นายมนตรี บุญพาณิชย์

นายดนุชา พิษนันทน์

นางสาวสมศรี เหลืองมณีรัตน์

นายวิทยา ปิ่นทอง

นายสุริยา จันทระกัจจาง

นางวิลาวัลย์ ตันรัตนกุล

นางสาวจินนาค์กูร โรจนนันต์

บรรณาธิการบริหาร

นายวิทยา ปิ่นทอง

บรรณาธิการผู้พิมพ์ผู้โฆษณา

นางภาณี ชนาธิปกรณ

กองบรรณาธิการ

นางสาววิภา เตชะพนาด

นางภาณี ชนาธิปกรณ

นายอิทธิพงศ์ หิรัญเรืองโชค

นางนิตยภัต พิชญ์ดำรง

นายธีระพงษ์ มัลลย์ทอง

นางสาวอมรรววรรณ ทิวถนอม

นายตฤณชัย นพคุณ

นางสาวภาณัน วรวัฒนสกุล

ฝ่ายจัดการ

นายธีระพงษ์ มัลลย์ทอง

ออกแบบและพิมพ์

บริษัทอมรินทร์พริ้นติ้งแอนด์พับลิชชิ่ง จำกัด (มหาชน)



นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์

ปลัดกระทรวงคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งเพื่ออนาคต

ตฤณีย์ นพคุณ* พรรณภา พูลมาก** นักรูฟงส์ จำปาเกิดทรัพย์ ***

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้รับเกียรติจาก **นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม** ให้เข้าพบและสัมภาษณ์ในประเด็นการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของไทยที่จะส่งผลต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศในระยะยาว และข้อคิดเห็นเกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศในรูปแบบต่างๆ รวมถึงการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งของประเทศที่ควรให้ความสำคัญในระยะยาวเพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาในระยะแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 (พ.ศ. 2560 - 2564) โดยมีสาระสำคัญสรุปได้ ดังนี้



แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบ แผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 เพื่อใช้เป็นกรอบการลงทุนและการดำเนินงาน ในระยะเวลา 8 ปี ด้วยวงเงินลงทุน 1.9 ล้านล้านบาท โดยมีเป้าหมายในการช่วยยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนและ

พัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งเชื่อว่าจะเป็นจุดเริ่มต้นการดำเนินโครงการต่างๆ อย่างเป็นรูปธรรม หลังจากที่ผ่านมา แม้จะมีความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมในรูปแบบต่างๆ แต่ก็ติดปัญหาอุปสรรคทำให้เกิดความล่าช้า

“ตั้งแต่ปี 2555 เราจะเห็นได้ว่าประเทศไทยมีแผนแม่บท แผนงาน โครงการต่างๆ ด้านการพัฒนาระบบขนส่งคมนาคมของประเทศมากมาย แต่ในความเป็นจริง โครงการที่เกิดขึ้น มักจะเป็นโครงการขนาดเล็กไม่ใหญ่นัก ดำเนินงานด้วยงบประมาณ โครงการลงทุนขนาดใหญ่จริงๆ เกิดขึ้นน้อยมาก มีทั้งติดปัญหาเรื่องการออกแบบรายละเอียด เรื่องการศึกษาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เรื่องรับฟังความคิดเห็น แต่เชื่อว่าแผนแม่บทที่ออกมานี้ มีความชัดเจนและต่อเนื่อง เป็นโอกาสดีในการผลักดันการพัฒนาโครงสร้างคมนาคมของประเทศในทุกๆ โหมดไปพร้อมกัน”

การพัฒนาระบบขนส่งคมนาคมทางบก

ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ในปี 2558 จะมีการดำเนินโครงการลงทุนด้านการคมนาคมขนส่งทางบกขนาดใหญ่ เริ่มต้นขึ้นมากมาย โดยในส่วนของการพัฒนาระบบรางในภาพรวม จะเร่งพัฒนาระบบรางคู่ทั้งประเทศจากเดิมที่ล่าช้ามานาน เพื่อช่วยแก้ปัญหาจุดติดต่างๆ ซึ่งจะมีหลายเส้นทางที่จะเริ่มดำเนินการได้ในเร็วๆ นี้

* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ **นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ *** เจ้าหน้าที่โครงการ
สำนักประเมินผลและเผยแพร่การพัฒนา

“โครงการพัฒนารถไฟรางคู่เดิมมีกำหนดเสร็จในปี 2557 แต่ปัจจุบันก็ยังไม่เกิดขึ้นเพราะติดปัญหาทั้งเรื่องแบบ เรื่อง EIA การรับฟังความคิดเห็น แต่ขณะนี้จะนำกลับมาประกวดราคาใหม่อีกครั้งและคาดว่าจะเริ่มต้นโครงการรถไฟรางคู่ได้หลายเส้นทาง ทั้งทางขนาด 1 เมตร จะดำเนินการประกวดราคารถไฟทางคู่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น และขนาดมาตรฐาน 1.435 เมตร เส้นทางหนองคาย - นครราชสีมา - แก่งคอย - มาบตาพุด และแก่งคอย - กรุงเทพฯ รวม 873 กิโลเมตร ได้ภายในปีนี้ ซึ่งในเฟสแรกคือเส้นทางกรุงเทพฯ - แก่งคอย - มาบตาพุด กำลังจะเริ่มก่อสร้างและมีกำหนดเสร็จ 2 ปีครึ่ง ส่วนเฟสที่ 2 เส้นทางแก่งคอย - นครราชสีมา - หนองคาย จะเริ่มสร้างอย่างช้าไตรมาสแรกของปี 2559

ส่วนระบบรถไฟขานเมืองสายสีแดงช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ที่เคยติดปัญหาไม่มีขบวนรถไฟฟ้ามารวิ่งให้บริการ ผู้โดยสารในเส้นทางจนต้องนำรถดีเซลมาวิ่ง แต่ก็ต้องหยุด เพราะมีผู้มาใช้บริการน้อย ขณะนี้น่าจะเริ่มกลับมาดำเนินการได้ในช่วงปีหน้า โดยจะเชื่อมกับเส้นทางบางซื่อ - รังสิต ที่เริ่มดำเนินการแล้วเช่นกัน สำหรับโครงการรถไฟฟ้ามายังอื่นๆ ในกรุงเทพฯ อาจมีบางสายก่อสร้างล่าช้า เพราะปัญหาจากกระบวนการประกวดราคา การใช้เงินกู้ที่ต้องรออนุมัติ การแก้ไขแบบ รวมทั้งการเวนคืน การรับฟังความคิดเห็นต่างๆ แต่ตอนนี้เส้นสีม่วง บางซื่อ - บางใหญ่ก่อสร้างแล้ว และจะมีสายอื่นตามมาในปีนี้ เช่น สายสีม่วงส่วนต่อขยาย สายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค - พุทธมณฑลสาย 4 ที่อยู่ระหว่างศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการ

นอกจากนี้ ทางกระทรวงกำลังเร่งแก้ปัญหาขาดหัวรถจักรเพราะใช้งานมานานกว่า 20 ปีก็ยังไม่มีการจัดซื้อหัวรถจักรเพิ่มเติมแล้ว ซึ่งก็ไม่ทันกับความต้องการเท่าไร เพราะลูกค้าต้องการใช้บริการเป็นจำนวนมาก ดังนั้นจึงจำเป็นต้องเร่งจัดซื้อเพิ่มเติมให้เพียงพอ แต่ก็ต้องดำเนินการให้เกิดความโปร่งใสด้วย”

ขณะเดียวกัน เพื่อเป็นการรองรับการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่ต่อไปการขนส่งทางรถไฟจะเป็นหัวใจสำคัญในการลดต้นทุนของระบบขนส่งและโลจิสติกส์ กระทรวงคมนาคมจะเสนอจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง โดยนำโครงการ



รถไฟในความรับผิดชอบของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) หรือการรถไฟฟ้ามหานครแห่งประเทศไทย (รฟม.) มาอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกรมดังกล่าว ซึ่งทางกรมฯ จะกำกับดูแลเรื่องการกำหนดมาตรฐานต่างๆ เช่น ความปลอดภัย ค่าโดยสาร การบำรุงรักษา บุคลากร ส่วนการบริหารจัดการจะให้การรถไฟฯ และ รฟม. ดูแล

“จะเต็มเต็มถนนสี่เลนให้ครบ
ทั่วประเทศเป็นเฟสสุดท้าย
รวมทั้งเร่งพัฒนา
ถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร
เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน”

“การจัดตั้งกรมการขนส่งทางรางเป็นอีกเรื่องที่อยู่ระหว่างการดำเนินการ กรมนี้จะเข้ามากำกับดูแลในด้านมาตรฐานการให้บริการ ความปลอดภัย การเดินรถ และอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมถึงจะมีบทบาทด้านการลงทุน เช่น รถไฟทางคู่ รถไฟความเร็วสูง รวมถึงบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนการรถไฟฯ จะให้บริการขนส่งผู้โดยสาร ขนส่งสินค้าและรับจ้าง ซึ่งขณะนี้อยู่ในช่วงการเปลี่ยนผ่านบุคลากรจากหน่วยงานต่างๆ กฎหมายอาจต้องมีบทเฉพาะกาลที่จะช่วยในเรื่องส่งต่อคนที่อยู่เดิมของ รฟท. และ รฟม. ในการย้ายไปหน่วยงานใหม่ และต้องดึงคนใหม่ๆ เข้ามาช่วย น่าจะตั้งกรมได้ในช่วงปีถึงสองปีนี้”

ส่วนเรื่องการปรับปรุงถนน ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวถึงการดำเนินการขณะนี้ จะเร่งขยายถนนให้เป็นสี่เลนทั่วประเทศและเน้นเชื่อมโยงเส้นทางกับประเทศเพื่อนบ้าน

“จะเติมเต็มถนนสี่เลนให้ครบทั่วประเทศเป็นเฟสสุดท้าย รวมทั้งเร่งพัฒนาถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งรัฐบาลให้ความสำคัญมาก โดยอนุมัติงบกลางก่อสร้างถนน รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง ด้านบุคลากร ตรวจคนเข้าเมือง ตอนนี้ที่มีความก้าวหน้า เช่น โครงข่ายเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษและการค้าชายแดน อำเภออรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว ซึ่งพัฒนาเพื่อรองรับการเปิดเขตเศรษฐกิจพิเศษแห่งใหม่ รวมทั้งพัฒนาถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว ยังมีการปรับปรุงเส้นทางหมายเลข 304 เส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปนครราชสีมาฝั่งด้านใต้ ผ่าน อ.วังน้ำเขียว ปรับปรุงประมาณ 2 ปี เมื่อขยายเส้นทางดังกล่าวที่เป็นช่วงถนนคับแคบให้ขยายออก จะทำให้การเดินทางของคนอีสานสะดวกขึ้น ช่วยลดปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้ง”

การพัฒนาระบบขนส่งทางน้ำ

ปลัดกระทรวงคมนาคมกล่าวต่อถึงการลงทุนในโครงการที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางน้ำ ได้แก่ ด้านการขนส่งสินค้า และด้านการขนส่งคน ดังนี้

ในด้านการขนส่งสินค้า เพื่อแก้ไขปัญหาความแออัดในท่าเรือแหลมฉบัง มีโครงการที่สำคัญ คือท่าเทียบเรือ A ที่เป็นท่าเทียบเรือชายฝั่ง หากก่อสร้างได้แล้วเสร็จจะทำให้การจราจรในท่าเรือแหลมฉบังดีขึ้น และศูนย์การขนส่ง SRTO คือโครงการการสร้างทางรถไฟไปถึงท่าเรือแหลมฉบัง (เฟส 3) ซึ่งเป็นโครงการที่สำคัญของการท่าเรือ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต โดยหากโครงการดังกล่าวไม่สามารถดำเนินการได้ทัน ประเทศเพื่อนบ้าน เช่น เวียดนาม กัมพูชา อาจดำเนินการก่อสร้างแทนและส่งผลกระทบต่อประเทศไทยสูญเสียโอกาสต่างๆ ได้

“โครงการท่าเทียบเรือ A เป็นโครงการที่ทำมาหลายปี ซึ่งตอนนี้อยู่ใน ครม. รอประชุมเป็นวาระ หากสามารถดำเนินการก่อสร้างได้เร็วที่สุดเมื่อไหร่ ก็สามารถผ่อนคลายเวลาเรือเข้าเทียบท่า ซึ่งตอนนี้ต้องจอดรอ ถ้าโครงการสามารถทำได้เร็วทำให้การจราจรในท่าเรือแหลมฉบังดีขึ้น และศูนย์การขนส่ง SRTO ของการรถไฟ ที่สร้างทางเข้าไปท่าเรือแหลมฉบัง เป็น 2 โครงการที่สำคัญของการท่าเรือและเตรียมการขยายเป็นเฟสที่ 3 ซึ่งถือว่าเป็นท่าเทียบเรือระดับต้นๆ ของภูมิภาค”

“ท่าเรือชายฝั่งที่รัฐสร้างพบว่าโอกาสที่จะใช้ให้เกิดประโยชน์นั้นน้อยมาก เพราะเวลาสร้างเมื่อสร้างเสร็จต้องยกท่าเรือให้เอกชนบริหารและรัฐทำหน้าที่เป็นหน่วยงานกำกับดูแลไม่สามารถบริหารจัดการได้เอง ดังนั้นจะมีการเก็บค่าใช้จ่ายต่างๆ จากภาคเอกชนทำให้ไม่เป็นแรงจูงใจให้ภาคเอกชน ซึ่งเป็นปัญหาที่เราต้องเร่งแก้ไข ต้องทะลุปัญหาไปให้ได้ ไม่เช่นนั้นท่าเรือก็จะมีไม่ประโยชน์ ในท้ายที่สุดภาคเอกชนก็ไปดำเนินการสร้างเอง”

สำหรับ**ด้านการขนส่งคน** การเดินเรือในลำน้ำเจ้าพระยา มีการดำเนินการพัฒนาปรับปรุงและยกระดับคุณภาพของท่าเรือให้เป็นท่าเรือระบบปิดเพื่อพัฒนาด้านความสะดวกและความปลอดภัยมากขึ้น

“กรมเจ้าท่าคาดว่า ในปี พ.ศ. 2558 จะพัฒนาให้แล้วเสร็จประมาณ 3 ถึง 4 ท่า นอกจากนี้ยังรวมถึงท่าเรือสนับสนุนด้านการท่องเที่ยวในภาคใต้ เช่น ท่าจอดเรือยอร์ช ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของการศึกษา ซึ่งพบว่าปัญหาอุปสรรคคือ ประเด็นด้านสิ่งแวดล้อมและขยายหน้าท่าไม่ได้ ซึ่งปีนี้จะศึกษาที่สมุยและภูเก็ต โดยการดำเนินการจะต้องมีความร่วมมือจากภาคเอกชน และส่วนงานต่างๆ ต้องมีกฎหมายที่เกี่ยวข้อง”

“การยกระดับคุณภาพท่าเรือในลำน้ำเจ้าพระยาให้เป็นท่าเรือระบบปิด มีกระบวนการ มีหน้าท่า หลังท่า และโปะ ทำให้คนไม่ต้องยืนแน่นโปะทำให้มีปัญหาด้านความปลอดภัย และสำหรับท่าจอดเรือยอร์ช อยู่ในขั้นตอนการศึกษาทั้งสิ้น จากปัจจุบันมีปัญหาท่าจอดเรือน้อยเรือเข้าไม่ได้ ซึ่งเป็นประเด็นที่อยู่ในความสนใจของรัฐบาลที่จะส่งเสริมด้านนี้โดยการทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเรือ ซึ่งต้องมีการดำเนินการที่เป็นไปได้จริง ซึ่งเป็นแรงจูงใจให้ภาคเอกชนเข้ามาและส่งผลต่อด้านการท่องเที่ยวที่ดีขึ้น”

สำหรับท่าเรือน้ำลึกปากบารา ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกฝั่งอันดามัน พบว่าปัญหาการดำเนินงานที่ผ่านมา คือการเปลี่ยนแปลงนโยบายของภาครัฐ กฎหมายสิ่งแวดล้อมที่กำหนดให้ต้องมี EHIA และมีความจำเป็นจะต้องมีการเชื่อมต่อไปยังจังหวัดสงขลา พร้อมทั้งต้องตอบคำถามให้ประชาชนชัดเจนว่าจะมีการสร้างสรรค์มากกว่าทำลาย ดังนั้นในการดำเนินการต่างๆ จำเป็นอย่างยิ่งในการพิจารณาปรับปรุง

กฎระเบียบต่างๆ ที่เป็นอุปสรรคในการดำเนินการในปัจจุบัน เพื่อให้การดำเนินการต่อไปในอนาคตมีความคล่องตัวมากขึ้น

“ท่าเรือน้ำลึกปากบารา พบว่ามีการต่อต้านจากลิงคโปรและมาเลเซียอย่างมาก ซึ่งในมุมมองพบว่าตรงนี้มีมีความสำคัญในเรื่องเส้นทางการขนส่งทางเรือ อย่างไรก็ตามต้องเชื่อมต่อกับสงขลา โดยในปัจจุบันสินค้าจากภาคใต้กว่าร้อยละ 90 ออกจากบ้านเราไปเข้ามาเลเซียเพื่อใช้ท่าเรือและส่งออก แต่หากเราส่งออกทางสงขลาได้ก็น่าจะเป็นประโยชน์มากกว่า แต่อย่างไรก็ตามต้องคำนึงว่าต้องมีสินค้าทั้งขาไปและกลับ ไม่เช่นนั้นเส้นทางเดินเรือจะไม่เกิด”

การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ในปัจจุบันประเทศไทยประสบกับปัญหาในเรื่องการคมนาคมทางอากาศหลายเรื่องด้วยกัน โดยปัญหาสำคัญประการแรก คือการประเมินสถานการณ์การคมนาคมขนส่งที่เข้ามาใช้บริการท่าอากาศยานต่ำกว่าความเป็นจริง

“ปัญหานี้ไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในประเทศไทย แต่เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นในท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วโลก ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเอง ก็เป็นท่าอากาศยานหนึ่งที่ประสบปัญหาในด้านของความสามารถในการรองรับการคมนาคมขนส่งทั้งในและต่างประเทศ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความจำเป็นต้องเร่งพัฒนาเพื่อให้รองรับกับปริมาณการคมนาคมขนส่งที่เพิ่มขึ้น เช่น การสร้างรันเวย์ที่ 3 และ 4 หลุมจอดอากาศยาน และอาคารรองรับผู้โดยสาร เป็นต้น โดยโครงการทั้งหมดมีการเตรียมพร้อมไว้ทั้งหมดแล้ว แต่ยังติดปัญหาบางประการโดยกระทรวงคมนาคมจะต้องเร่งรัดโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เกิดขึ้นได้ภายในปี 2558”

“การคาดการณ์การเดินทางทางอากาศ ถ้าบอกว่าเราคาดการณ์ผิดนั้นคงไม่ใช่ทั้งหมด เพราะการคาดการณ์ทางอากาศ มันเป็นปัญหาเหมือนกันทั่วโลก เพราะส่วนใหญ่อากาศการณ์จำนวนไว้ 100 ในความเป็นจริงอาจมา 150 หรือ 200 ตอนนี้จึงอยู่ระหว่างที่สนามบินสุวรรณภูมิยังงังก็ต้องมีการเพิ่มรันเวย์ที่ 3 และ 4 เกิดขึ้น มีการขยายอาคารผู้โดยสาร และต้องมีหลุมจอดให้เพิ่มขึ้น โดยเป็นเรื่องที่กระทรวงคมนาคมเร่งรัด ทั้งที่ความเป็นจริงควรจะได้ออกสร้าง

ไปตั้งแต่ปลายปีที่แล้ว แต่กลับไปติดปัญหาที่กระบวนการถึงอย่างไรเราก็ต้องเร่งสร้าง ถึงแม้จะเหมือนไม่ทันก็ตาม”

ปลัดกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า ท่าอากาศยานอู่ตะเภาเป็นทางออกที่ช่วยลดการคมนาคมขนส่งที่หนาแน่นในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้ความร่วมมือของกระทรวงคมนาคมและกองทัพเรือที่จะพัฒนาให้รองรับผู้ใช้บริการจากเดิม 8 แสนคน เพิ่มเป็นการรองรับผู้ใช้บริการให้ได้ถึง 3 ล้านคน

“เรื่องการคาดการณ์ปริมาณคน จึงเป็นเรื่องใหญ่ของเรื่องการบิน อย่างกรณีสนามบินสุวรรณภูมิที่กำลังจะเต็มตอนนี้เราหาทางออกไว้ที่การเปิดสนามบินอู่ตะเภา โดยเริ่มมีบรรลือข้อตกลงคมนาคมกับกองทัพเรือเพื่อขยายสนามบินอู่ตะเภาที่ปัจจุบันรองรับคนได้แค่ 8 แสนคนให้เป็น 3 ล้านคน การทำงานจะเป็นการอาศัยความร่วมมือในการสร้างแรงจูงใจให้ผู้ใช้บริการกระจายตัวจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปสู่ท่าอากาศยานอู่ตะเภา เช่นเดียวกับที่เคยทำในท่าอากาศยานดอนเมือง และส่งเสริมให้สายการบินต่างๆ มีการเปิดเส้นทางการบินจากท่าอากาศยานอู่ตะเภาโดยตรงเพิ่มขึ้น เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระการรองรับการคมนาคมขนส่งที่หนาแน่นจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”

ปัญหาสำคัญประการต่อมา ได้แก่ ท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคที่ก่อสร้างไว้ไม่ได้รับการกับจำนวนการใช้บริการในปัจจุบัน เช่น การเข้ามาใช้บริการของนักท่องเที่ยวชาวจีนจำนวนมากที่สนามบินในจังหวัดกระบี่ เป็นต้น

“สนามบินในภูมิภาคต่างๆ ก็แน่นมาก แล้วทางเราก็ถูกตำหนิมากในเรื่องนี้ เพราะเวลาเราทำสนามบินเราคาดการณ์ไว้ต่ำ แต่พอตอนคนมาจริงกลับมากเกินไปถึง 5 เท่า อย่างกรณีคนจีนแห่มาลงกระบี่ มากันโดยไม่ได้นัดหมาย แล้วสนามบินกระบี่รับปริมาณคนไม่พอ เพราะเราเตรียมคนดูแล 5 คนรองรับคนปริมาณเท่านี้ แต่คนมากเกินที่คาดการณ์เอาไว้”

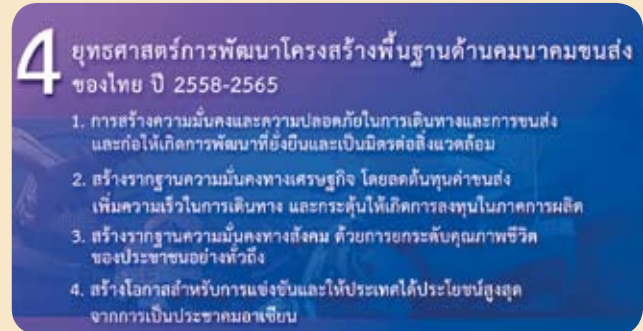
ปลัดกระทรวงคมนาคมระบุว่า มีสนามบินหลายแห่งที่ยังไม่ได้มีการใช้ประโยชน์เต็มที่ โดยปัจจุบันสนามบินที่กระจายตัวอยู่ในประเทศไทยถูกใช้งานเฉพาะในส่วนของภาครัฐ เช่น กิจกรรมส่วนของกองทัพ ตำรวจ ป่าไม้ เกษตร และการทำฝนหลวง เป็นต้น โดยไม่เสียค่าธรรมเนียมในการใช้

สนามบิน โดยถ้าเปลี่ยนเป็นรัฐวิสาหกิจ ภาครัฐจะต้องเข้ามา รับผิดชอบค่าใช้จ่ายต่างๆ ในส่วนนี้ จึงพัฒนาให้อยู่ในความ ดูแลของกรม เพื่อสนามบินเหล่านี้จะได้ใช้ประโยชน์เพื่อ กิจกรรมของรัฐและสังคม ในขณะที่สนามบินที่พัฒนาเป็นเชิง พาณิชยกรรมเต็มตัว จะให้อยู่ในความดูแลของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้เป็นสนามบินที่จะหารายได้ให้กับรัฐ

“สนามบินที่กระจุกกระจายอยู่มันไม่ได้ถูกใช้ เดิมเราจะทำเป็นท่าอากาศยาน 2 เป็นรัฐวิสาหกิจ แต่เมื่อ คุกกิจกรรมที่ถูกใช้ในสนามบิน สนามบินเหล่านี้ถูกใช้ในกิจการ ของกองทัพ ตำรวจ ปาไม้ เกษตร และการทำ ฝนหลวง ซึ่งกิจกรรมพวกนี้ไม่เสียค่าธรรมเนียมสนามบิน โดยถ้าสนามบินเหล่านี้หลุดไปเป็นรัฐวิสาหกิจ งานเหล่านี้ ภาครัฐต้องตั้งงบประมาณมาเสียค่าใช้จ่าย เราเลยให้สนามบิน เหล่านี้ใช้เป็นสนามบินเพื่อรัฐและสังคม ขณะที่บางสนามบิน มีโอกาสพัฒนาเป็นสนามบินพาณิชย์เราก็จะพัฒนาเป็นพาณิชย์ โดยเป็นการหารายได้เข้ารัฐ สรุปแล้วสนามบินเหล่านี้ ไม่ใช่ สนามบินร้าง แต่เป็นสนามบินที่ถูกทางราชการใช้ควบคู่ ไปกับการพาณิชย์”

ส่วนปัญหาที่ต้องเร่งแก้ไขและอยู่ในความสนใจมาก ขณะนี้ คือ เรื่องที่องค์กรการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) หรือ ICAO ค้นพบปัญหาข้อบกพร่องอย่างมีนัยสำคัญต่อ ความปลอดภัย โดย ICAO เน้นไปถึงเรื่องขององค์กรกำกับ ดูแลที่มีปัญหา โดยสาเหตุสำคัญคือบุคลากรในการออก ใบประกอบการบินไม่เพียงพอในอดีตใช้บุคลากรจำนวน 10 คน ทำงานกับสายการบินปริมาณไม่มาก แต่มาถึงปัจจุบัน สายการบินมีปริมาณมากขึ้น แต่บุคลากรในการออก ใบประกอบมีจำนวนเท่าเดิม ทำให้เกิดปัญหาในเรื่อง ความเชื่อมั่นจาก ICAO ซึ่งเมื่อเกิดปัญหาต่างๆ ที่กล่าวมา จึงทำให้เกิดแนวคิดในการแยกหน่วยงานต่างๆ ที่ทำหน้าที่ รับผิดชอบภารกิจที่แตกต่างกันออกไป โดยแยกการทำงาน ต่างๆ ออกจากกันเป็นหน่วยงาน คือ (1) สำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย (2) กรมท่าอากาศยาน (3) สำนักงาน การสอบสวนอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ (4) สำนักงาน ค้นหาเรือและอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ เป็นต้น

“ประเด็นสำคัญของ ICAO คือ เรื่ององค์กรกำกับ ดูแล เช่น ด้านกำลังคน 10 คน ทำงานอนุมัติกับสายการบิน 12 สาย เมื่อ 10 ปีที่แล้ว จนปีนี้สายการบินเพิ่มเป็น 61 สาย แต่กำลังคนยัง 10 คนเหมือนเดิม แถมคน 10 คนยังเป็น คนใหม่ๆ คนที่มีประสบการณ์และความสามารถก็เกษียณ อายุออกไป ICAO จึงไม่เชื่อถือคนที่ออกไปประกอบ คือ คนจำนวน 10 คนจะรับผิดชอบงานขนาดนี้ได้อย่างไร แต่ในด้านสายการบินเองไม่ได้มีปัญหาแต่อย่างใด”



สรุปทิศทางการพัฒนาในอนาคต

ปลัดกระทรวงคมนาคมทิ้งท้ายว่า หัวใจสำคัญ ของการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคต จะต้องมุ่งไปตามเป้าหมายหลักคือ ต้องทำให้ระบบคมนาคม ขนส่งช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง ลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และ กระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิตและดำเนินกิจกรรม ทางเศรษฐกิจ เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการ เดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนาที่เป็นมิตรต่อ สิ่งแวดล้อม สร้างความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านและ ภูมิภาค สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศ ได้ประโยชน์สูงสุดจากการเป็นประชาคมอาเซียน

การจะบรรลุเป้าหมายข้างต้น ต้องให้ความสำคัญกับ การขับเคลื่อนแผนแม่บทการลงทุนระยะยาว 8 ปี โดยแปลง ลงมาเป็นแผนปฏิบัติการในแต่ละปีให้มีประสิทธิภาพ มีจุดเน้น เช่น รถไฟระดับท้องถิ่นเป็นดีเซล จากนั้นเชื่อมโยงกับระบบ รถไฟรางคู่ รถไฟฟ้า ในระหว่างภาคเป็นลักษณะก้างปลา ขณะเดียวกัน การทำงานต้องเน้นความรวดเร็วทันสถานการณ์ ควบคู่กับเรื่องความโปร่งใสและจริยธรรม เพื่อให้การพัฒนา ที่เกิดขึ้นเป็นไปอย่างยั่งยืน

แนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจและการลงทุน เพื่อวางอนาคตประเทศไทย

อานันท์ชนก สกนธวัฒน์ *

ผลการพัฒนาในระยะ 3 ปีแรกของแผนพัฒนา ฉบับที่ 11 (2555 - 2557) ชี้ให้เห็นว่าเศรษฐกิจไทยสามารถพลิกฟื้นและขยายตัวดีขึ้นภายหลังเผชิญภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 10 (2550 - 2554) ซึ่งได้รับผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญต่างๆ อาทิ วิกฤตเศรษฐกิจโลกในช่วงปี 2551 และภัยพิบัติน้ำท่วมครั้งใหญ่ ในปลายปี 2554 โดยอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยโดยเฉลี่ยในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 11 อยู่ที่ร้อยละ 3.4 ปรับตัวดีขึ้นจากเฉลี่ยร้อยละ 2.6 ในช่วงแผนพัฒนา ฉบับที่ 10 และส่งผลให้ในปี 2557 รายได้ประชาชาติต่อหัว (GNP per capita) เฉลี่ยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่ประมาณ 196,240 บาท หรือประมาณ 6,041 ดอลลาร์สหรัฐ. ต่อคนต่อปี

เมื่อเทียบกับประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ ประเทศ ถือได้ว่าประเทศไทยประสบความสำเร็จในการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา ไม่เพียงความสามารถในการยกระดับรายได้ต่อหัวของประชาชนให้สูงขึ้นจากในอดีต แต่ยังสามารถปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจจากเดิมพึ่งพาภาคเกษตรกรรมเป็นหลักมาสู่เศรษฐกิจที่อาศัยภาคการผลิตอุตสาหกรรมและภาคบริการให้เป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจที่สำคัญ หากพิจารณาถึงโครงสร้างของเศรษฐกิจไทยจำแนกตามภาคการผลิต จะเห็นว่าในช่วงครึ่งแรกของแผนฯ 11 ภาคบริการมีสัดส่วนอยู่ที่ร้อยละ 54.4 สูงกว่าเป้าหมายที่กำหนดให้เพิ่มสัดส่วนภาคบริการอยู่ที่ระดับไม่ต่ำกว่าร้อยละ 50.0 ของ GDP โดยภาคบริการกระจุกตัวอยู่ที่ภาคการค้าส่งค้าปลีก การขนส่ง การเงินการธนาคาร และโรงแรมและภัตตาคาร เป็นหลัก ทั้งนี้ ภาคบริการเป็นแหล่งการจ้างงานที่ใหญ่ที่สุด มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 40 ของการจ้างงานรวมทั้งประเทศ สำหรับสัดส่วนภาคอุตสาหกรรมในช่วงครึ่งแรกของแผนฯ 11 อยู่ที่ร้อยละ 33.5 โดยถือเป็นภาคการผลิตที่มีบทบาทสูงต่อระบบเศรษฐกิจ เพราะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสูงสุดเมื่อเทียบกับภาพการผลิตอื่น ในขณะที่ภาคเกษตรกรรมมีสัดส่วนร้อยละ 12.1 ยังคงต่ำกว่าระดับเป้าหมายของแผนฯ 11 ที่กำหนดให้เพิ่มสัดส่วนมูลค่าภาคเกษตรให้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 16.0 ของ GDP

หากกล่าวถึงทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจในระยะต่อไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งภายใต้กรอบของแผนพัฒนา ฉบับที่ 12 (2560 - 2564) เป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญคือการผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวพ้นจากประเทศที่อยู่ในระดับรายได้ปานกลางตอนบน (Upper middle income countries) เพื่อพัฒนาเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้ระดับสูง (High income countries) ให้ได้โดยจำเป็นจะต้องมุ่งการเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อให้เศรษฐกิจไทยขับเคลื่อนและสามารถขยายตัวได้เฉลี่ยประมาณร้อยละ 5.0 ต่อปี ซึ่งจะสามารถช่วยสนับสนุนทำให้รายได้ต่อหัวของประชากรไทยเพิ่มขึ้นจาก 6,041 ดอลลาร์ สหรัฐ. ในปี 2557 ไปอยู่ในระดับประมาณ 9,052 ดอลลาร์ สหรัฐ.

* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักยุทธศาสตร์และการวางแผนเศรษฐกิจมหภาค

ต่อคนต่อปี ในปี 2564 ณ สิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 ซึ่งเกินครึ่งทางของการเปลี่ยนไปสู่ประเทศที่มีรายได้สูง และเพิ่มขึ้นเป็น 12,825 ดอลลาร์ สรอ. ต่อคนต่อปี ภายในปี 2569 หรือ ณ ช่วงสิ้นแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 13 (2565 - 2569) นอกเหนือจากการมุ่งผลักดันให้ประเทศไทยก้าวพ้นกับดักรายได้ปานกลางและเข้าสู่กลุ่มประเทศที่มีรายได้สูงแล้ว เป้าหมายการพัฒนาจึงจำเป็นต้องมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อให้ขยายตัวอย่างมั่นคงและยั่งยืนบนฐานการกระจายผลประโยชน์จากการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างสมดุล และทั่วถึงในทุกกลุ่มของประชาชนและกระจายไปยังทุกสาขาการผลิตของระบบเศรษฐกิจ

ทิศทางและบทบาทการลงทุนของประเทศต่อการพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา

แม้ประเทศไทยจะสามารถยกระดับประเทศเข้าสู่การเป็นประเทศ Upper Middle Income Country ก็ตาม แต่ยังคงมีความเสี่ยงสูงที่จะไม่สามารถยกระดับเข้าสู่การเป็นประเทศรายได้สูง (High Income Country) ในระยะเวลาอันใกล้ ดังนั้น เพื่อขับเคลื่อนเศรษฐกิจให้หลุดพ้นจากกับดักประเทศรายได้ปานกลาง (Middle Income Trap) ประเทศไทยจึงควรให้ความสำคัญต่อการเร่งรัดการลงทุนและเพิ่มประสิทธิภาพของระบบเศรษฐกิจ ซึ่งสามารถพิจารณาได้จากปัจจัยในการกำหนดอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในระยะยาว 2 ประการที่สำคัญ คือ (1) ขนาดและสัดส่วนของการลงทุนในสินค้าทุน และ (2) ผลผลิตของปัจจัยการผลิตและความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาข้อเท็จจริงของไทยในช่วงที่ผ่านมาจะพบเงื่อนไขสำคัญที่จะทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยชะลอตัวลงจนไม่สามารถสร้างแรงขับเคลื่อนให้เศรษฐกิจไทยก้าวข้าม Middle Income Trap ได้ ประกอบด้วย

1. สัดส่วนของการลงทุนในระดับต่ำ เนื่องจากประเทศไทยขาดการลงทุนเพื่อขยายศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจมาเป็นระยะเวลานาน ทำให้อัตราการขยายตัวของการลงทุนต่ำกว่าที่ควรจะเป็น และเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจชะลอตัวลงในช่วงหลัง

วิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปี 2540 เมื่อพิจารณาแนวโน้มอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจในปัจจุบันเทียบกับในช่วงสองทศวรรษที่ผ่านมา พบว่าอัตราการขยายตัวของเศรษฐกิจไทยชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่องจากเฉลี่ยร้อยละ 7.9 ในช่วงแผนฯ 7 (2535 - 2539) เป็นเฉลี่ยร้อยละ 5.8 ในช่วงแผนฯ 9 (2545 - 2549) และเฉลี่ยอยู่ในระดับต่ำเพียงร้อยละ 3.7 ในช่วง 3 ปีแรกของแผนฯ 11 (2555 - 2557) ในขณะที่ประเทศสำคัญในภูมิภาคอื่นๆ มีอัตราการขยายตัวที่สูงกว่าอย่างชัดเจน อาทิ มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ อินโดนีเซีย และเวียดนาม ซึ่งมีอัตราการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 5 - 6 ในช่วงตั้งแต่ปี 2550 เป็นต้นมา โดยสาเหตุของการชะลอตัวของเศรษฐกิจไทยเข้าสู่แนวโน้มการขยายตัวในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับในอดีต ประกอบด้วยปัจจัยข้อจำกัดเชิงมหภาค 2 ประการที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยแรก คือ การชะลอตัวของการลงทุนโดยรวม ซึ่งนับว่ามีบทบาทสำคัญในการกำหนดทิศทางเศรษฐกิจไทย และมีผลต่อการเพิ่มศักยภาพการเติบโตของเศรษฐกิจไทยในระยะยาว โดยพบว่าในช่วงหลังวิกฤตเศรษฐกิจในปี 2540 การลงทุนรวมหดตัวจนถึงปี 2542 และขยายตัวต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543 จนถึงปี 2551

อย่างไรก็ดี การลงทุนรวมกลับมาหดตัวในปี 2552 เนื่องจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก และหดตัวอีกครั้งในปี 2556 - 2557 เนื่องจากผลกระทบจากความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลให้การลงทุนรวมชะลอตัวลงอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการลงทุนภาครัฐที่ชะลอลงมากภายหลังจากมีการลงทุนขนาดใหญ่ในช่วงทศวรรษปี 2530 ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของการลงทุนภาครัฐเฉลี่ยร้อยละ 19.8 ในช่วงปี 2534 - 2539 ชะลอลงเป็นเฉลี่ยร้อยละ 0.9 ในช่วงปี 2543 - 2550 และลดลงร้อยละ 1.1 ในช่วงปี 2551 - 2557 นอกจากนี้ การชะลอตัวอย่างต่อเนื่องของการลงทุนส่งผลให้สัดส่วนของการลงทุนรวมต่อ GDP ปรับตัวลดลงจากเฉลี่ยร้อยละ 41.3 ในช่วงปี 2534 - 2539 เป็นเฉลี่ยร้อยละ 25.5 ในช่วงปี 2543 - 2557 ซึ่งจะเห็นได้ว่าการลงทุนขนาดใหญ่ในช่วงทศวรรษปี 2530 แล้วประเทศไทยไม่เคยมีการลงทุนขนาดใหญ่เพื่อการขับเคลื่อนเศรษฐกิจและยกระดับศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจอีกเลย นอกจากนี้

เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค จะพบว่าอัตราการขยายตัวของการลงทุนของไทยโดยเฉลี่ยในช่วงปี 2543-2557 อยู่ที่ประมาณร้อยละ 4.9 ต่ำกว่าสิงคโปร์และมาเลเซีย ซึ่งมีระดับการพัฒนาที่สูงกว่าไทย ปัจจัยที่สอง คือ การชะลอตัวของการส่งออก จากเฉลี่ยร้อยละ 13.4 ในช่วงปี 2543 - 2550

และเฉลี่ยร้อยละ 6.6 ในช่วงปี 2551 - 2557 ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลต่อเนื่องมาจากการชะลอตัวของการลงทุนภาครัฐในการขับเคลื่อนการลงทุนภาคเอกชน ทำให้การลงทุนเพื่อสร้างฐานการผลิตสินค้าส่งออกใหม่ๆ ชะลอตัวตามลงไปด้วย

ตารางที่ 1 การขยายตัวทางเศรษฐกิจและสัดส่วนของการลงทุนของไทย

(%)	2534 - 2539	2543 - 2550	2551 - 2557	2543 - 2557
การขยายตัวของ GDP	8.0	5.3	2.9	4.2
การขยายตัวของการลงทุนรวม	9.8	7.3	2.1	4.9
ภาครัฐ	19.8	0.9	-1.1	0.0
เอกชน	7.5	10.9	3.3	7.4
การขยายตัวของมูลค่าส่งออกในรูป USD	-	13.4	6.6	10.2
สัดส่วนการลงทุนรวมต่อ GDP	41.3	25.1	26.1	25.5
สัดส่วนการลงทุนภาครัฐต่อ GDP	8.1	7.0	6.2	6.7

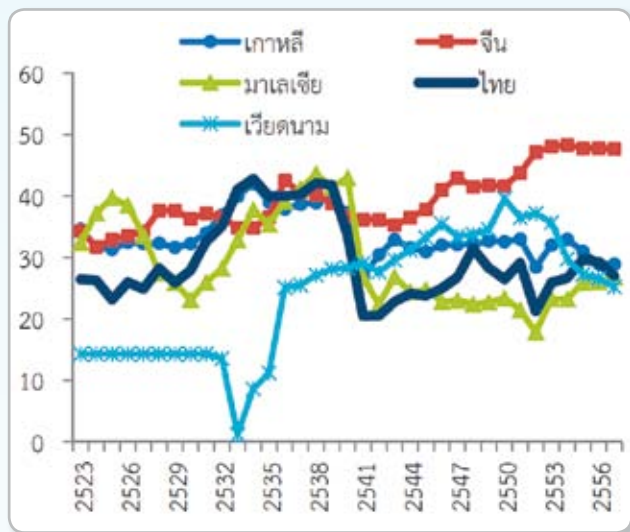
ที่มา : สศช.

ตารางที่ 2 การขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย

การขยายตัวเฉลี่ย (%)	แผน 7 (พ.ศ.2535-2539)	แผน 8 (พ.ศ.2540-2544)	แผน 9 (พ.ศ.2545-2549)	แผน 10 (พ.ศ.2550-2554)	แผน 11 ช่วง 3 ปี แรก (2555-2557)
จีน	12.4	8.3	10.6	10.6	7.6
เกาหลีใต้	7.9	5.0	4.9	3.8	2.9
สิงคโปร์	8.8	4.0	6.9	6.3	3.6
อินโดนีเซีย	7.6	0.2	5.1	6.2	5.5
มาเลเซีย	9.6	3.1	5.7	4.4	5.5
ฟิลิปปินส์	3.5	3.0	5.1	4.6	6.7
เวียดนาม	8.9	6.5	7.3	6.2	5.5
ไทย	7.9	0.4	5.8	3.0	3.7

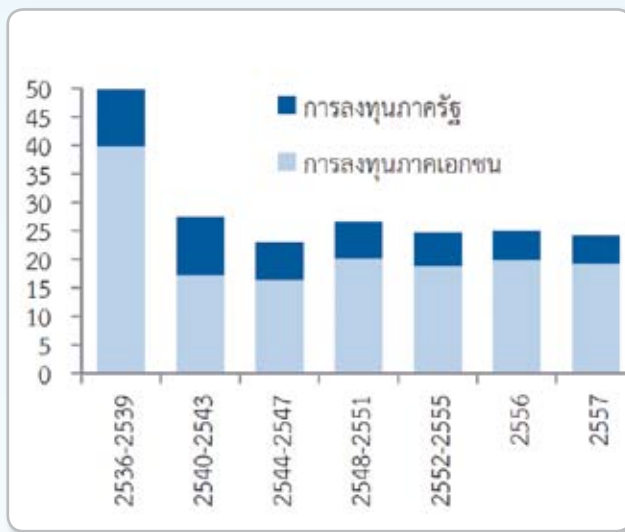
ที่มา : สศช. และ CEIC.

รูปที่ 1: สัดส่วนการลงทุนรวม ต่อ GDP (%)
ของประเทศไทย



ที่มา: IMF

รูปที่ 2: สัดส่วนการลงทุนรวม ต่อ GDP (%) ของไทย



ที่มา: สศช.

**2. ประสิทธิภาพของการผลิตและการลงทุนเพื่อ
ยกระดับเทคโนโลยี** ข้อจำกัดที่สำคัญประการหนึ่งที่ทำให้
ศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจของไทยไม่สามารถขยาย
ตัวสูงขึ้นได้ในระยะยาว นอกเหนือจากสัดส่วนการลงทุนที่
ชะลอตัวอยู่ในระดับต่ำแล้ว ยังเป็นผลมาจากปัญหาของการ
ไม่สามารถสร้างผลผลิตภาพการผลิต (Productivity) ให้เพิ่มขึ้น
อย่างเพียงพอ โดยจะเห็นได้ว่า แม้ว่าผลผลิตภาพการผลิต
โดยรวม (Total factor productivity: TFP) ในช่วงครึ่งแรก
ของแผนฯ 11 มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.21 สูงขึ้น
จากเฉลี่ยร้อยละ 0.18 ในช่วงแผนฯ 10 แต่ยังคงอยู่ในระดับต่ำ
กว่าที่เคยขยายตัวสูงร้อยละ 3.26 ในช่วงแผนฯ 9 และต่ำกว่า
เป้าหมายระดับเป้าหมายของแผนฯ 11 ที่กำหนดไว้ที่อัตรา
ขยายตัวเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ 3.0 และเมื่อพิจารณาผลผลิตภาพ
จำแนกแต่ละปัจจัยการผลิตพบว่า ผลผลิตภาพของการใช้ปัจจัย
ทุนโดยรวมขยายตัวดีโดยเป็นผลจากการขยายตัวของการใช้
ผลผลิตภาพปัจจัยทุนในภาคบริการ ในขณะที่ผลผลิตภาพแรงงาน
ขยายตัวดีขึ้นทั้งในภาคอุตสาหกรรมและภาคเกษตร แต่ยังไม่
นับว่าอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค
นอกจากนี้ผลผลิตภาพแรงงานในภาคบริการปรับตัวลดลงด้วย
ปัญหาที่เกิดขึ้นสะท้อนให้เห็นว่าส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการ

ที่ประเทศไทยผลิตสินค้าที่ยังคงใช้แรงงานเข้มข้นในระดับสูง
แต่ไม่สามารถสร้างมูลค่าเพิ่มได้อย่างมากพอ จึงส่งผลให้
ผลผลิตภาพการผลิตยังคงอยู่ในระดับต่ำ นอกจากนี้ ในระยะ
ต่อไปจะต้องเผชิญกับข้อจำกัดมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง
ภายใต้สถานการณ์ที่กำลังแรงงานของไทยขยายตัวในอัตรา
ที่ชะลอตัวอย่างรวดเร็วและจะเริ่มลดลงในปี 2565 ซึ่ง
สถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้แรงขับเคลื่อนการขยายตัวทาง
เศรษฐกิจลดลงอย่างมีนัยสำคัญ หากไม่สามารถชดเชย
โดยการสร้างปัจจัยแวดล้อมให้ประสิทธิภาพของกำลังแรงงาน
เพิ่มสูงขึ้น ข้อมูลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่าประเทศไทยจำเป็นต้องอาศัยการลงทุนเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตโดยรวม
รวมทั้งการพัฒนาผลผลิตภาพแรงงานให้สูงขึ้นเพื่อช่วยสนับสนุน
และยกระดับมูลค่าเพิ่มของกิจกรรมทางเศรษฐกิจให้สูงขึ้น
ในระยะต่อไป

นอกจากนี้ การผลิตภาคอุตสาหกรรมของไทย
ยังเผชิญกับข้อจำกัดในการลงทุนเพื่อการวิจัยและพัฒนา
(Research and Development: R&D) และการสะสม
ขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยีเพื่อนำไปสู่การสร้าง
นวัตกรรมในด้านต่างๆ ซึ่งถือว่ามีความสำคัญในการ
ขับเคลื่อนเศรษฐกิจภายในประเทศ เนื่องจากการลงทุน

ใน R&D ถือเป็นสิ่งที่ก่อให้เกิดความรู้ใหม่ เทคโนโลยีที่ดีขึ้น นวัตกรรมต่างๆ และเป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนาและการแข่งขันของทั้งระดับธุรกิจและระดับเศรษฐกิจโดยรวม อย่างไรก็ตาม การวิจัยและพัฒนาของประเทศไทยนั้นยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศในภูมิภาคเดียวกัน โดยข้อมูลล่าสุดในปี 2556 สัดส่วนค่าใช้จ่ายในการลงทุน R&D ของไทยอยู่ที่เฉลี่ยเพียงร้อยละ 0.37 ต่อ GDP ซึ่งต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของกลุ่มประเทศที่มีรายได้ปานกลางและต่ำที่ร้อยละ 1.1 ต่อ GDP ค่อนข้างมาก นอกจากนี้ ประเทศไทยยังประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรเพื่อการวิจัยและพัฒนา โดยเมื่อพิจารณาจำนวนบุคลากรเพื่อดำเนินการวิจัยและพัฒนาของไทยจะพบว่ามีสัดส่วนต่ำเพียง 332 คนต่อประชากร 1 ล้านคน

เมื่อเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น เกาหลีใต้ ซึ่งมีสัดส่วนนักวิจัย 5,930 คนต่อประชากร 1 ล้านคน นอกจากนี้ยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับประเทศที่ติดอยู่ในกับดักรายได้ปานกลาง เช่น บราซิล ซึ่งมีสัดส่วนนักวิจัย 710 คนต่อประชากร 1 ล้านคน และประเทศมาเลเซียที่สามารถเพิ่มสัดส่วนนักวิจัยขึ้นไปถึง 1,640 คนต่อประชากร 1 ล้านคน

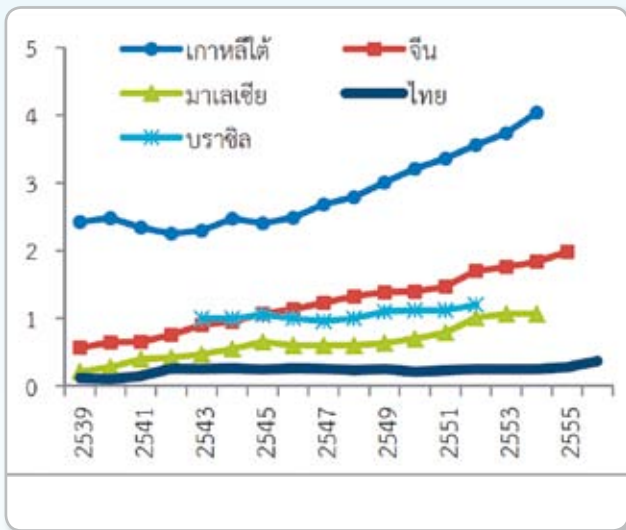
ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นว่าประเทศไทยยังคงมีข้อจำกัดจากการสะสมขีดความสามารถทางด้านเทคโนโลยียังอยู่ในระดับต่ำและยังต้องอาศัยระยะเวลาในการสั่งสมที่จะสามารถใช้เป็นปัจจัยหลักในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจได้อย่างเต็มที่

ตารางที่ 3 แหล่งที่มาของการขยายตัวทางเศรษฐกิจและผลิตภาพการผลิตโดยรวมของไทย

	แผนฯ 9 (พ.ศ.2545-2549)	แผนฯ 10 (พ.ศ.2550-2554)	แผนฯ 11 ช่วง 2 ปี แรก (2555-2556)	แผนฯ 10					แผนฯ 11	
				2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556
อัตราการขยายตัว GDP (%)	5.71	2.62	4.70	4.99	2.50	-2.30	7.80	0.10	6.50	2.90
แหล่งที่มาของการขยายตัว										
- ปัจจัยแรงงาน	0.71	0.49	0.36	0.51	0.69	0.60	0.28	0.35	0.78	-0.03
- ปัจจัยที่ดิน	0.02	0.01	0.00	0.04	0.09	-0.07	0.04	-0.07	0.00	0.00
- ปัจจัยทุน	1.65	1.90	2.28	2.28	1.99	1.40	2.53	1.28	2.36	2.20
- ผลิตภาพการผลิตโดยรวม (TFP)	3.32	0.23	2.05	2.16	-0.27	-4.23	4.94	-1.46	3.38	0.73

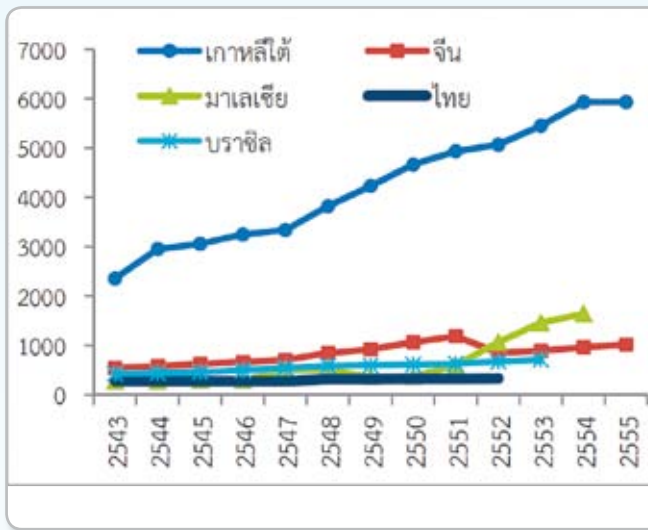
ที่มา: สศช.

รูปที่ 3: สัดส่วนการลงทุนวิจัยและพัฒนา ต่อ GDP (%)



ที่มา: World Development Indicator 2014, World Bank

รูปที่ 4: จำนวนบุคลากรเพื่อการวิจัยและพัฒนาต่อประชากรหนึ่งล้านคน



ที่มา: World Development Indicator 2014, World Bank

กรอบแนวคิดและประเด็นการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของประเทศในระยะต่อไป

1. เป้าหมายหลักของการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาเศรษฐกิจในระยะต่อไปมีเป้าหมายที่สำคัญคือการผลักดันให้ประเทศไทยสามารถก้าวพ้นจากประเทศที่อยู่ในระดับรายได้ปานกลางตอนบน (Upper middle income countries) เพื่อพัฒนาเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้ระดับสูง (High income countries) ได้โดยจำเป็นจะต้องมุ่งการเพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจและขีดความสามารถในการแข่งขันสามารถขับเคลื่อนให้รายได้ต่อหัวของประชากรไทยเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังต้องมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจเพื่อให้ขยายตัวอย่างมั่นคงและยั่งยืนบนฐานการกระจายผลประโยชน์จากการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างสมดุลและทั่วถึง

2. การเปลี่ยนแปลงสถานะแวดล้อมที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ การพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะต่อไปมีแนวโน้มที่จะเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงของสถานะแวดล้อมและบริบทโลกที่สำคัญ 4 ประการ ได้แก่ (1) การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและ

การเงินโลก (2) การเปลี่ยนแปลงทางประชากรและสถานะทางสังคม (3) การพัฒนาทางเทคโนโลยี (4) การเปลี่ยนแปลงของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งการเปลี่ยนแปลงที่สำคัญเหล่านี้เป็นโอกาสและข้อจำกัดที่สำคัญที่แนวทางของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในระยะต่อไปจะต้องเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น

(1) การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจโลกและความเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

1.1 การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจและการเงินโลก เศรษฐกิจโลกมีแนวโน้มที่จะขยายตัวในระดับต่ำกว่าอัตราเฉลี่ยในช่วงก่อนหน้าที่ขยายตัวประมาณร้อยละ 3.8 ในปี 2545 - 2550 เนื่องจากการฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของประเทศต่างๆ ในระยะปานกลางมีแนวโน้มที่จะมีความแตกต่างกันมากขึ้นตามขนาดของผลกระทบจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจและผลของมาตรการทางการเงินและการคลังของภาครัฐ ในระยะ 5 ปีข้างหน้าถือเป็นช่วงสำคัญของเศรษฐกิจโลกในการปรับตัวจากภาวะความไม่สมดุลของเศรษฐกิจโลก โดยมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปสู่การเป็นโลกหลายศูนย์กลางที่มีความชัดเจนมากขึ้น และเปลี่ยนผ่าน

อำนาจและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจประเทศอุตสาหกรรมทางตะวันตกมายังประเทศตะวันออกและประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ โดยเศรษฐกิจของประเทศในภูมิภาคเอเชียจะมีบทบาทในตลาดโลกเพิ่มมากขึ้น อาทิ จีนและอินเดีย นอกจากนี้ การดำเนินมาตรการทางการเงินเพื่อแก้ไขปัญหาในภาคการเงินและลดผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา จะส่งผลให้หลายประเทศมีแนวโน้มที่จะเผชิญกับความเสี่ยงของเสถียรภาพจากปัญหาเงินเฟ้อและกดดันให้ต้องปรับเพิ่มอัตราดอกเบี้ยในขณะที่การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจยังอ่อนแอ ประกอบกับการดำเนินนโยบายทางการคลังเพื่อกระตุ้นเศรษฐกิจในระยะสั้น ซึ่งทำให้บางประเทศโดยเฉพาะประเทศอุตสาหกรรมที่สำคัญต้องเผชิญกับความเสี่ยงของเสถียรภาพทางการคลังโดยเฉพาะผลกระทบจากระดับหนี้สาธารณะที่เพิ่มขึ้นในระยะต่อไป

1.2 ความเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

ภายใต้แนวโน้มการเปลี่ยนผ่านอำนาจและความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจมายังประเทศในภูมิภาคเอเชียเพิ่มขึ้น รวมทั้งการรวมตัวเป็นศูนย์กลางทางการเงินในภูมิภาคต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา ส่งผลให้การรวมกลุ่มทางการค้าและการลงทุนของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทั้งในระดับทวิภาคี พหุภาคี และระดับภูมิภาคและอนุภูมิภาค อาทิ กรอบความร่วมมือภายใต้ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ความตกลงการค้าเสรีอาเซียน - จีน (ACFTA) ความตกลงการค้าอาเซียน - อินเดีย (ASEAN - India) ความตกลงหุ้นส่วนเศรษฐกิจอาเซียน - ญี่ปุ่น (AJCEP) เป็นต้น ความเชื่อมโยงที่เพิ่มขึ้นนี้จะส่งผลให้ประเทศไทยมีโอกาสทางการค้าและการตลาดกับประเทศภายใต้ข้อตกลงที่เพิ่มขึ้น อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงการค้าเสรีที่ประเทศต่างๆ มีอยู่กับหลายกลุ่มจะส่งผลให้ข้อตกลงทางการค้าโดยรวมมีความซับซ้อนมากขึ้นจากการใช้กฎเกณฑ์ของแต่ละกลุ่มคู่ค้าที่แตกต่างกันออกไป โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดกฎระเบียบการค้าในรูปที่ไม่ใช่ภาษาจะถูกนำมาใช้อย่างเข้มข้นมากขึ้นเพื่อสร้างธรรมาภิบาลและการแสดงความรับผิดชอบต่อสังคม ประเทศไทยจึงต้องมีการปรับตัวเพื่อสร้างโอกาสและรองรับกระแสการแข่งขันทางการค้าและการลงทุนจากความเชื่อมโยงของเศรษฐกิจระหว่างประเทศที่มีแนวโน้มมากขึ้น

(2) การเปลี่ยนแปลงทางประชากร โครงสร้างประชากรโลกเริ่มมีการเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ เนื่องจากแนวโน้มอัตราการเกิดและอัตราการตายที่ลดลงต่อเนื่อง ในขณะที่ประชากรโดยเฉลี่ยมีอายุยืนยาวขึ้นส่งผลให้ประชากรในวัยสูงอายุมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ในขณะที่ประชากรในวัยเด็กและวัยแรงงานกลับปรับตัวลดลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศที่พัฒนาแล้ว อาทิ สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และยุโรป ที่ได้เข้าสู่สังคมผู้สูงอายุแล้ว และในระยะต่อไป ประเทศกำลังพัฒนาก็มีแนวโน้มที่จะมีจำนวนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นและจะครอบคลุมสัดส่วนถึงร้อยละ 90 ของผู้สูงอายุทั้งหมดในโลก โดยในปี 2558 คาดว่าสัดส่วนของประชากรผู้สูงอายุ (ที่มีอายุมากกว่า 65 ปี) อยู่ที่ร้อยละ 8 ของประชากรโลก และจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์¹ โดยมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 14 ในปี 2583 หรือมีจำนวนผู้สูงอายุมากกว่า 1.2 พันล้านคน ในขณะที่คาดว่าประเทศไทยจะเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ในช่วงหลังจากปี 2563 โดยจะมีจำนวนผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 ของประชากรทั้งหมดในปี 2556 เป็นร้อยละ 13 หรือประมาณ 12.6 ล้านคน ในปี 2563 ทั้งนี้ สัดส่วนของกำลังแรงงานของไทยเริ่มลดลงนับตั้งแต่ปี 2554 ทำให้ส่งผลกระทบต่อศักยภาพการผลิตของประเทศ และในขณะเดียวกันก็ทำให้ภาระในการดูแลผู้สูงอายุเพิ่มขึ้นซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเสี่ยงอันเกิดจากภาระทางการคลังในระยะต่อไป

(3) การพัฒนาทางเทคโนโลยี วิวัฒนาการของเทคโนโลยีได้ถูกพัฒนาก้าวหน้าไปอย่างรวดเร็วจากอดีต ที่มีลักษณะเป็นเทคโนโลยีรายสาขาให้พัฒนาเป็นการผสมผสานกันอย่างต่อเนื่องระหว่างเทคโนโลยีหลักในสาขาต่างๆ ที่เกิดขึ้นศตวรรษที่ 21 จนเกิดเทคโนโลยีสาขาหลักใหม่ที่สามารถประยุกต์ใช้ในหลายมิติที่นำไปสู่นวัตกรรมใหม่ๆ มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาทางเทคโนโลยีสารสนเทศ เทคโนโลยีชีวภาพ เทคโนโลยีวัสดุ และนาโนเทคโนโลยี ซึ่งส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของวิถีชีวิต กระบวนการผลิตรูปแบบการค้าการลงทุนและการขนส่งสื่อสาร รวมทั้ง

¹ การเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ (Aging society) คือสังคมที่มีประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 10 หรือมีประชากรที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 7 และสังคมผู้สูงอายุโดยสมบูรณ์ (Aged society) คือสังคมที่มีประชากรอายุ 60 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 20 หรือมีประชากรที่มีอายุ 65 ปีขึ้นไปมากกว่าร้อยละ 14

การตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วและมีหลายช่องทางมากขึ้น การพัฒนาของเทคโนโลยีดังกล่าวนับได้ว่ามีบทบาทอย่างมากต่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม โดยประเทศที่มีความพร้อมในการเข้าถึง และสามารถประยุกต์ใช้เทคโนโลยีจะส่งผลให้มีโอกาสในการพัฒนาสูงกว่าประเทศที่ยังล้าหลัง

(4) การเปลี่ยนแปลงของทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สภาพภูมิอากาศของโลกที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วอันเนื่องมาจากการปล่อยก๊าซเรือนกระจกที่ส่งผลให้อุณหภูมิโลกเพิ่มขึ้น และความแปรปรวนของสภาพภูมิศาสตร์และภัยธรรมชาติ ได้ส่งผลกระทบมากขึ้นต่อการเปลี่ยนแปลงระบบนิเวศ การเกษตร แหล่งน้ำ ป่าไม้และพื้นที่ชายฝั่ง รวมทั้งวิถีชีวิตและสุขภาพของประชาชน นอกจากนี้ ยังต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงอันเนื่องมาจากข้อจำกัดของทรัพยากรตามแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของประชากรและการขยายตัวของเศรษฐกิจโลก ในขณะที่ทรัพยากรมีอยู่อย่างจำกัดและบางส่วนมีแนวโน้มที่จะถูกทำลายและเสื่อมโทรมลง ทั้งทรัพยากรป่าไม้ ทรัพยากรน้ำ ทะเลและชายฝั่ง ทรัพยากรดิน และทรัพยากรพลังงาน ซึ่งจะนำไปสู่ความขัดแย้งของการแย่งชิงเพื่อครอบครองทรัพยากรที่มีแนวโน้มที่จะรุนแรงมากขึ้น

ประเด็นการพัฒนาเศรษฐกิจและทิศทางการลงทุนที่สำคัญ

จากการประเมินผลการพัฒนาประเทศในช่วงที่ผ่านมาจะเห็นได้ว่าเศรษฐกิจไทยขยายตัวได้ช้าลงและต่ำกว่าศักยภาพ และยังคงเผชิญกับปัญหาความเหลื่อมล้ำทางเศรษฐกิจอยู่ในเกณฑ์สูงทั้งระหว่างสาขาการผลิตและในระหว่างพื้นที่ นอกจากนี้ การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรทำให้สัดส่วนกำลังแรงงานลดลงในขณะที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มขึ้น เจอนไขดังกล่าวจะทำให้ประเทศไทยจะต้องประสบปัญหาการขาดแคลนแรงงานอย่างต่อเนื่องในระยะยาว นอกจากนี้ ประเทศไทยยังเผชิญกับข้อจำกัดหลายประการที่ทำให้ประเทศไทยยังไม่สามารถยกระดับการพัฒนาให้ออกจากกลุ่มประเทศรายได้ปานกลางได้ อาทิ ปัญหาความล่าช้าในการปรับโครงสร้างเศรษฐกิจ การปรับตัวของภาคการผลิตและภาคบริการไม่ทันกับการเปลี่ยนแปลง

ทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะกลุ่มผู้ประกอบการรายย่อย (SMEs) ประสิทธิภาพการผลิตทั้งในภาคเกษตร อุตสาหกรรม และบริการเพิ่มขึ้นช้า กำลังแรงงานโดยเฉลี่ยมีระดับทักษะต่ำ รวมทั้งการลงทุนในการวิจัยและพัฒนาเพื่อพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมยังมีน้อย และกฎหมายและระเบียบที่ล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์และลักษณะของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เปลี่ยนแปลงไป

ภายใต้สถานการณ์ของการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมและบริบทที่สำคัญทั้งภายในและภายนอกประเทศ ที่มีแนวโน้มจะส่งผลกระทบต่อทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจในอนาคตอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาเศรษฐกิจที่เหมาะสมเพื่อให้ประเทศไทยสามารถยกระดับจากประเทศที่มีระดับรายได้ปานกลางเป็นประเทศที่มีระดับรายได้ที่สูงตามเป้าหมายดังกล่าว โดยการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญในระยะต่อไปจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนเศรษฐกิจทั้งในเชิงปริมาณและปรับเปลี่ยนเข้าสู่การขับเคลื่อนเชิงคุณภาพมากขึ้น โดยยังคงมุ่งเน้นการสร้างฐานเศรษฐกิจของประเทศให้สามารถเติบโตอย่างแข็งแกร่งและพึ่งพาตนเองได้บนฐานความสมดุลของระบบเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม และให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศจากการยกระดับการพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และนวัตกรรม และดำเนินยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงระหว่างประเทศโดยเฉพาะอย่างยิ่งการเชื่อมโยงในอนุภูมิภาคให้สัมฤทธิ์ผลรวมทั้งการกำหนดตำแหน่งเชิงยุทธศาสตร์ประชาคมอาเซียนอย่างชัดเจน โดยการพัฒนาประเทศระยะต่อไปควรให้ความสำคัญต่อประเด็นการบริหารเศรษฐกิจมหภาคและมุ่งเน้นการลงทุนในด้านที่สำคัญๆ 7 ประการ ดังนี้

1. การพัฒนาเศรษฐกิจให้เป็นเศรษฐกิจที่มีศักยภาพสูง (High performance economy) โดยการเพิ่มผลิตภาพการผลิตของระบบเศรษฐกิจ เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับภาคการผลิตและบริการ โดยอาศัยการปรับโครงสร้างการผลิต และพัฒนาสินค้าและบริการให้มูลค่าเพิ่มขึ้นทั้งห่วงโซ่การผลิต การกำหนดและส่งเสริมการผลิตสินค้าและบริการที่มีศักยภาพในอนาคตให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดในและต่างประเทศ การส่งเสริม

ให้มีการประยุกต์ใช้การวิจัย พัฒนา และนวัตกรรมในการพัฒนาคุณภาพและมาตรฐานของผลิตภัณฑ์เพื่อให้สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีสำหรับอนาคตและตรงกับความต้องการของตลาด รวมทั้งการปรับปรุงเครื่องมือเครื่องจักรและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน

2. การส่งเสริมให้กลไกทางการตลาดทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาสินค้าและบริการที่มีศักยภาพให้มีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น โดยที่จะต้องสร้างความชัดเจนในเรื่องการบังคับใช้กฎหมายที่เกี่ยวข้อง ทั้งในด้านการป้องกันการมีอำนาจเหนือตลาด การคุ้มครองผู้บริโภค และมาตรฐานความปลอดภัยด้านอาหาร การรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดจากการใช้สินค้าบริการ รวมทั้งกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับมาตรฐานสินค้าและบริการ

3. การพัฒนาและยกระดับคุณภาพแรงงาน ทั้งในระบบและนอกระบบ ให้มีความรู้ ความสามารถและสมรรถนะที่สอดคล้องกับความต้องการ และบรรลุเป้าหมายพื้นฐานของการพัฒนาคนตาม 21st century skills รวมทั้งสามารถรองรับการใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ได้ ซึ่งจะช่วยแก้ปัญหาการขาดแคลนแรงงานภายในประเทศอันเนื่องมาจากแนวโน้มการลดลงของกำลังแรงงานและการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยแนวทางที่สำคัญ อาทิ การเพิ่มประสิทธิภาพแรงงานโดยอาศัยการฝึกอบรมและเพิ่มคุณภาพแรงงานให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดแรงงาน การพัฒนาระบบคุ้มครองแรงงานในระบบและนอกระบบ การพัฒนาผู้ประกอบการ และการรับรองทักษะ มาตรฐานแรงงาน และคุณวิชาชีพของแรงงานให้เป็นที่ยอมรับในระดับภูมิภาคและนานาชาติ นอกจากนี้ควรสร้างความชัดเจนของนโยบายแรงงานต่างด้าวเพื่อให้การบริหารจัดการแรงงานต่างด้าวมีประสิทธิภาพ

4. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพด้านการคมนาคมขนส่ง และวางรากฐานการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ รวมทั้งเป็นแรงขับเคลื่อนเศรษฐกิจในการเข้าสู่การเป็นประเทศที่มีรายได้สูงต่อไป โดยการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานนั้น

จะต้องไม่เน้นที่การลงทุนเพื่อเพิ่มปริมาณเพียงอย่างเดียว แต่จะต้องคำนึงถึงการปรับปรุงในเชิงคุณภาพ โดยจะต้องพิจารณาว่าการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานดังกล่าวมีความเหมาะสมและสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายและแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศได้อย่างไร สามารถช่วยลดต้นทุนและเพิ่มประสิทธิภาพการผลิตของภาคธุรกิจในระดับที่เหมาะสมได้มากน้อยเพียงใด นอกจากนี้ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานจะต้องสามารถใช้ประโยชน์จากศักยภาพของภูมิภาคอาเซียนโดยเฉพาะกลุ่มประเทศ CLMV ที่มีแนวโน้มจะขยายตัวดีขึ้นในอนาคตและเป็นตลาดใหญ่ที่มีความสำคัญ ทั้งนี้ การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในแต่ละสาขาที่สำคัญ ประกอบด้วย **สาขาขนส่งและโลจิสติกส์** เพื่อเชื่อมโยงการเดินทางและการขนส่งภายในประเทศ และรอบประเทศการค้าหลักให้เกิดความเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ การพัฒนาระบบราง ระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบถนน การขนส่งทางน้ำ การขนส่งทางอากาศ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการพัฒนาด้านศุลกากร **สาขาลงงาน** เพื่อจัดหาพลังงานไฟฟ้าให้เพียงพอต่อความต้องการใช้และเสริมสร้างความมั่นคงทางพลังงานของประเทศ การผลักดันการผลิตและการใช้พลังงานทดแทน และพลังงานทางเลือกภายในประเทศเพื่อไม่ให้เป็นการแย่งระบบเศรษฐกิจในระยะยาว รวมทั้งกำกับดูแลราคาพลังงานให้สอดคล้องกับสถานการณ์และค่าครองชีพของประชาชน **สาขาสื่อสารและสาธารณูปการ** เพื่อการกระจายการบริการน้ำ ที่อยู่อาศัย และบริการสื่อสารโทรคมนาคมและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้าน ICT ที่เป็นอินเทอร์เน็ตความเร็วสูงหรือการสื่อสารรูปแบบที่เป็น Broadband ให้มีความทันสมัย มีการกระจายอย่างทั่วถึง และมีความมั่นคงปลอดภัย สามารถรองรับความต้องการของภาคส่วนต่างๆ

5. การยกระดับการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีการผลิต เพื่อพัฒนาภาคการผลิตและบริการมีศักยภาพการแข่งขัน และเกิดการร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและเอกชน โดยเร่งปฏิรูปกระบวนการให้สิ่งจูงใจทั้งด้านการเงิน การคลัง ขยายสิทธิประโยชน์ทางภาษีด้านการวิจัยและพัฒนาให้

กว้างขึ้น และผลักดันงานวิจัยพัฒนาสู่การใช้ประโยชน์เชิงพาณิชย์ ส่งเสริมการเชื่อมโยงระหว่างภาคการศึกษาและอุตสาหกรรม ตลอดจนกำหนดโจทย์วิจัยและสาขาเป้าหมาย การพัฒนาประเทศให้ชัดเจน รวมทั้งส่งเสริมการกระจาย วิทยาศาสตร์ เทคโนโลยีและนวัตกรรมให้ทั่วทุกพื้นที่ และกระจายไปสู่ท้องถิ่นและชุมชนให้มากขึ้น นอกจากนี้ ควรส่งเสริมให้มีโครงการลงทุนวิจัยและพัฒนาขนาดใหญ่ ของประเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสาขาที่เป็นเป้าหมาย การพัฒนาประเทศ



6. การเพิ่มขีดความสามารถและสร้างแรงจูงใจให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดเล็ก (SMEs) ให้สามารถขยายตลาดในกลุ่มสินค้าและตลาดเป้าหมายที่สำคัญในระดับสากล และพัฒนาให้มีสินค้าภายใต้แบรนด์ของตัวเอง รวมทั้งส่งเสริมขีดความสามารถด้านการบริหารจัดการธุรกิจ ทั้งในด้านการบริหารต้นทุนและสินค้าคงคลัง การตลาด การพัฒนาผลิตภัณฑ์และบรรจุภัณฑ์



7. การส่งเสริมและสนับสนุนให้ผู้ประกอบการขยายตลาด สาขาการผลิต และการลงทุนในประเทศเพื่อนบ้านและในภูมิภาค โดยอาศัยประโยชน์จากการเข้าสู่ประชาคมอาเซียนและการเชื่อมโยงความร่วมมือจากประเทศในอนุภูมิภาค โดยเฉพาะการลดอุปสรรคทางการค้าภายใต้กรอบข้อตกลงประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และขยายระยะเวลาการให้สิทธิประโยชน์การส่งเสริมการลงทุนให้กับผู้ประกอบการ SMEs ♦



การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบก

นางภาวิณา อัศวณีกุล* นายรัชพล วัฒนาไพศาล**

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นการขนส่งและเดินทางทางถนนสูงถึงร้อยละ 87.50 ในขณะที่การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนสูงถึง 2.12 บาท - ต้น/กิโลเมตร และการขนส่งทางรางซึ่งมีต้นทุนเพียง 0.95 บาท - ต้น/กิโลเมตร แต่กลับมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1.40 จึงเป็นเหตุให้ต้นทุนค่าขนส่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ในปี 2556 ยังคงมีระดับสูงประมาณร้อยละ 52 ของต้นทุนทั้งหมด นอกจากนี้ จากการจัดอันดับของ World Economic Forum 2014 - 2015 พบว่า ไทยมีความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลกด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่อันดับที่ 48 จาก 144 ประเทศ ลดลงจากอันดับที่ 47 (ปี 2013 - 2014 มีจำนวน 148 ประเทศ) ในขณะที่สิงคโปร์อยู่อันดับที่ 2 และมาเลเซียอยู่อันดับที่ 25 โดยมีคุณภาพด้านถนนอยู่ในอันดับที่ 50 ลดลงจากอันดับ 42 และคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางอยู่ในอันดับที่ 74 ลดลงจากอันดับ 72

ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555 - 2559) จึงได้กำหนดยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน โดยกำหนดแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในช่วง 5 ปี ว่าจะเป็นการมุ่งเน้นการพัฒนากระบวนกรขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางและขนส่งจากถนนไปสู่การขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 5 ดังนั้นการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบกของประเทศในระยะต่อไป จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางทั้งในส่วนของการพัฒนาระบบรถไฟ โดยการปรับปรุงทางรถไฟขนาดทาง 1 เมตร ที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีสภาพทางที่ได้มาตรฐาน การแก้ไขปัญหาจุดตัดระหว่างรถไฟกับถนนเสมอระดับ การก่อสร้างทางคู่ในระยะเร่งด่วนจำนวน 6 สายทาง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการ รวมทั้งการจัดหารถจักรและล้อเลื่อน และการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเมืองหลักโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อจูงใจให้ประชาชนหันมาใช้บริการระบบขนส่งมวลชนสาธารณะเพิ่มขึ้น โดยการพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลจำนวน 10 สาย เพื่อให้มีโครงข่ายครอบคลุมพื้นที่ในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑลเพิ่มขึ้น

สำหรับการพัฒนาโครงข่ายระบบถนน จะให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาโครงข่ายทางถนนของประเทศ และการพัฒนาขยายถนนจาก 2 ช่องเป็น 4 ช่องจราจร เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของโครงข่ายโดยเฉพาะบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศ และในเส้นทางโครงข่ายถนนตามแนวระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง รวมทั้งการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเพิ่มทางเลือกในการเดินทางและขนส่งสินค้าจากกรุงเทพฯ และปริมณฑลไปสู่ภูมิภาคให้แก่ประชาชน

* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ **นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

สถานะปัจจุบันและการเปรียบเทียบระดับคุณภาพการให้บริการกับต่างประเทศ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักสำคัญที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ยกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางของประชาชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยในปี 2557 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศมีสถานะการให้บริการ คุณภาพการให้บริการและระดับการให้บริการเมื่อเปรียบเทียบกับต่างประเทศ ดังนี้



การขนส่งทางถนน

โครงข่ายถนนทางหลวงของประเทศมีระยะทางรวมประมาณ 116,366 กม. ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดิน (ระยะทางต่อ 2 ช่องจราจร) ระยะทาง 68,252 กม. ทางหลวงชนบท ระยะทาง 47,734 กม. ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ระยะทาง 144 กม. ทางพิเศษ (Expressway) ระยะทาง 208 กม. และโทลล์เวย์ (Tollway) ระยะทาง 28 กม. นอกจากนี้ ยังมีทางหลวงท้องถิ่นระยะทางประมาณ 451,077 กม.

การเปรียบเทียบระดับคุณภาพการให้บริการกับต่างประเทศ IMD World Competitiveness Yearbook 2014 รายงานว่าประเทศไทยมีถนนที่มีคุณภาพและความพร้อมของโครงสร้างพื้นฐานที่มีระดับการบำรุงรักษาอยู่ในเกณฑ์ดี โดยมีอันดับที่ 47 ของโลก จาก 60 ประเทศ และมีความหนาแน่นประมาณ 0.13 กม. ต่อตาราง กม. (อันดับที่ 47 เพิ่มขึ้นจากอันดับที่ 43 ปี 2557) เพิ่มขึ้นจากปี 2552 ที่มีความหนาแน่นประมาณ 0.12 กม. ต่อตาราง กม. (อันดับที่ 48)



การขนส่งทางราง

โครงข่ายทางรถไฟของประเทศไทยเป็นทางรถไฟขนาดมาตรฐาน 1 เมตรมีระยะทางรวมทั้งสิ้นประมาณ 4,033 กม. ครอบคลุมพื้นที่ทั้งหมด 47 จังหวัด โดยทางส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยวประมาณ 3,569 หรือร้อยละ 88.5 ส่วนที่เหลือเป็นทางคู่และทางสามระยะทางประมาณ 464 กม. หรือคิดเป็นร้อยละ 11.5 ของโครงข่ายทางรถไฟทั่วประเทศ ทั้งนี้ ร้อยละ 62 ของโครงข่ายทางรถไฟทั้งหมดมีการใช้งานมานาน

ไม่ต่ำกว่า 30 ปี และมีโครงสร้างทางรถไฟที่ยังใช้หมอนไม้ รองราง 1,590 กม. ประมาณร้อยละ 35 รวมทั้งทำให้โครงข่ายของทางไม่สามารถรองรับความเร็วและน้ำหนักบรรทุกสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ระบบรางรถไฟทั้งหมดเป็นระบบเปิด และมีจุดติดกับถนนในระดับเดียวกันถึงประมาณ 2,517 แห่งทั่วประเทศ ส่งผลให้ รฟท. จำเป็นต้องจำกัดความเร็วขบวนรถไฟเหลือเพียง 35 - 60 กม./ชม. เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง (ความเร็วสูงสุดของรถตามมาตรฐานทางเทคนิคเท่ากับ 120 กม./ชม.) ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีรถจักรที่มีพร้อมใช้งานเฉลี่ยประมาณ 132 คัน/วัน ไม่เพียงพอต่อปริมาณความต้องการรถจักรในการใช้งานเฉลี่ย 155 - 165 คัน/วัน (ขบวนรถโดยสาร 91 คัน และรถสินค้า 64 คัน รวมขบวนเมื่อต้องการเฉลี่ย 10 คัน) ส่งผลให้ไม่สามารถให้บริการลากจูงขบวนรถสินค้าได้ตามปริมาณความต้องการได้อย่างมีประสิทธิภาพ

การเปรียบเทียบระดับคุณภาพการให้บริการกับต่างประเทศ IMD World Competitiveness Yearbook 2014 รายงานว่าการพัฒนาขนส่งทางรางของไทยอยู่อันดับ 43 จาก 60 ประเทศ โดยมีความหนาแน่นของโครงข่ายทางรถไฟอยู่ในระดับต่ำ ประมาณ 0.009 กม. ต่อตาราง กม. และมีคุณภาพการให้บริการและความปลอดภัยยังไม่เป็นที่น่าพอใจ รวมทั้งการเดินทางยังไม่ตรงต่อเวลาและมีความเร็วในการเดินทางอยู่ในอัตราที่ต่ำ โดยรถโดยสารและรถสินค้ามีความเร็วเท่ากับ 54 กม./ชม. และ 26 กม./ชม. ตามลำดับ



ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะในเขตกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ระบบขนส่งมวลชนทางราง ปัจจุบันเปิดให้บริการแล้ว 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 84.45 กม. ได้แก่ (1) รถไฟฟ้า มหานคร สายเฉลิมรัชมงคล ระยะทาง 20 กม. (2) รถไฟฟ้า BTS ระยะทาง 36.45 กม. และ (3) รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ARL) ช่วงพญาไท - สุวรรณภูมิ ระยะทาง 28 กม. นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่อยู่ระหว่างจัดหาระบบไฟฟ้าและรถไฟฟ้า 1 เส้นทาง ได้แก่ รถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ - ตลิ่งชัน ระยะทาง 15.26 กม. และอยู่ระหว่างก่อสร้าง 3 เส้นทาง ได้แก่ (1) สายสีม่วง ช่วงบางใหญ่ - บางซื่อ

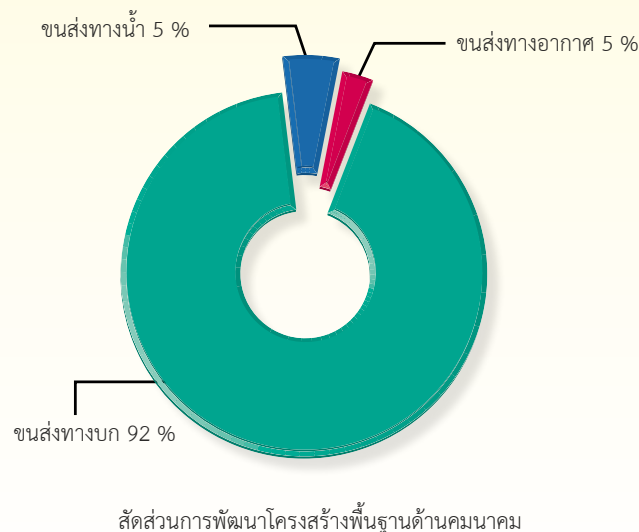
(2) สายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ - ท่าพระ และช่วงหัวลำโพง - บางแค และ (3) สายสีแดง ช่วงบางซื่อ - รังสิต โดยคาดว่าจะเปิดบริการได้ตั้งแต่ปี 2559 เป็นต้นไป ทั้งนี้ ในปี 2557 มีจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟฟ้ารวมประมาณ 836,000 คน/วัน ในขณะที่จากการสำรวจปริมาณการเดินทางของประชาชนในพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล พบว่ามีปริมาณการเดินทางสูงถึง 15.3 ล้านเที่ยวต่อวัน

รถโดยสารสาธารณะ ปัจจุบันมีรถโดยสารสาธารณะในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลจำนวนทั้งสิ้น 17,686 คัน ประกอบด้วย 1) **รถโดยสารหมวด 1 จำนวน 13,626 คัน** ได้แก่ รถโดยสารของ ขสมก. จำนวน 3,507 คัน รถโดยสารเอกชนร่วมบริการจำนวน 10,119 คัน (รถบัสจำนวน 7,135 คัน รถตู้ 5,468 คัน และ รถมินิบัส จำนวน 1,023 คัน) 2) **รถโดยสารหมวด 4 จำนวน 4,060 คัน** ได้แก่ รถบัส จำนวน 171 คัน รถตู้ จำนวน 72 คัน และรถสองแถวจำนวน 3,817 คัน อย่างไรก็ตาม ขสมก. มีรถโดยสารให้บริการประมาณ 3,086 คัน (ก.พ. 2558) หรือร้อยละ 88 จากจำนวนรถประจำการทั้งสิ้น 3,507 คัน โดยในปี 2558 (ต.ค. 2557 - ก.พ. 2558) มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละประมาณ 0.637 ล้านคน ลดลงจากปี 2557 ที่มีผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 0.638 ล้านคน หรือลดลงร้อยละ 0.2

รถโดยสารด่วนพิเศษ BRT กรุงเทพมหานคร ได้เปิดให้บริการระบบรถโดยสารด่วนพิเศษ BRT ในสายสาทร-ราชพฤกษ์ ระยะทางประมาณ 15.9 กม. จำนวน 12 สถานี มีรถให้บริการจำนวน 25 คัน ให้บริการตั้งแต่เวลา 06:00 - 24:00 น. โดยในเดือนกันยายน 2557 มีผู้โดยสารรวมจำนวน 591,515 คน

ทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบกในช่วงปี 2558 - 2565

เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2558 คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ของกระทรวงคมนาคม เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ซึ่งเป็นกลไกที่สำคัญในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน



กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน โดยยุทธศาสตร์ดังกล่าวมีกรอบวงเงินลงทุนรวมประมาณ 1.91 ล้านล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งทางบกประมาณร้อยละ 92 ที่เหลือเป็นการลงทุนในสาขาขนส่งทางน้ำและทางอากาศ ซึ่งจากแผนยุทธศาสตร์ดังกล่าว มีแผนการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก จำนวน 3 แผนงาน ดังนี้

1. แผนงานพัฒนาโครงข่ายรถไฟระหว่างเมือง
วงเงินลงทุนรวมจำนวน 0.49 ล้านล้านบาท (ไม่รวมการลงทุนก่อสร้างทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน) มุ่งเน้นการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรถไฟให้ครอบคลุมพื้นที่จังหวัดต่างๆ ภายในประเทศ และเชื่อมโยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยเพิ่มความเร็วในการเดินทางสินค้าจาก 39 กม./ชม. เป็น 60 กม./ชม. และรถโดยสารเพิ่มจาก 60 กม./ชม. เป็น 100 กม./ชม. โดยมีโครงการสำคัญ ได้แก่ (1) **การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดทาง 1 เมตร ระยะทาง 2,529 กม.** โดยในปี 2558 จะดำเนินการประกวดราคารถไฟทางคู่เส้นทางชุมทางถนนจิระ - ขอนแก่น และเส้นทางประจวบคีรีขันธ์ - ชุมพร และศึกษาและออกแบบรายละเอียด 8 เส้นทาง (2) **การปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานระบบการขนส่งทางราง** โดยเป็นการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 130 แห่ง และติดตั้งป้ายเตือนบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน จำนวน 584 แห่ง

นอกจากนี้ ยังได้มีแผนพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ขนาดทางมาตรฐาน เพื่อเชื่อมโยงไทยกับประเทศอื่นๆ ใน

ภูมิภาค ปัจจุบันอยู่ระหว่างการเจรจาเกี่ยวกับรูปแบบการลงทุน แหล่งเงินทุน และการบริหารต่างๆ กับรัฐบาลของประเทศที่สนใจ ประกอบด้วย **การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าร่วมกับรัฐบาลจีน** โดยรัฐบาลไทยและรัฐบาลจีนได้ลงนาม MOU เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟขนาดมาตรฐาน และมีการตั้งคณะกรรมการบริหารร่วมไทยจีน โดย 4 เส้นทางที่จะดำเนินการ ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ - แง่ค้อย เส้นทางแ่งค้อย - มาบตาพุด เส้นทางแ่งค้อย - นครราชสีมา และเส้นทางนครราชสีมา - หนองคาย โดยคาดว่าจะสามารถเดินรถได้ภายในปี 2561 **การพัฒนาโครงข่ายรถไฟฟ้าร่วมกับรัฐบาลญี่ปุ่น** โดยรัฐบาลไทยและรัฐบาลญี่ปุ่นได้ลงนามบันทึกแสดงเจตจำนง (MOI) เพื่อจะพัฒนาความร่วมมือทั้งการปรับปรุงเส้นทางรถไฟเดิม (ขนาดทาง 1 เมตร) และเส้นทางใหม่ขนาดมาตรฐาน ซึ่งประเทศญี่ปุ่นให้ความสนใจในเส้นทาง East - West Corridor คือ กาญจนบุรี - แห่ลมนบั้ง และกรุงเทพฯ - อรัญประเทศ และกรุงเทพฯ - เชียงใหม่



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

โครงการ	สถานะปัจจุบัน	ปี 2565	โครงการที่สำคัญในปี 2558
ทางขนาด 1.00 ม.	ทางเดี่ยว 3,569 กม. ทางคู่ 357 กม. ทางสาม 107 กม.	ทางเดี่ยว 1,190 กม. ทางคู่ 4,351 กม. ทางสาม 107 กม.	◆ การประกวดราคา ได้แก่ โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับจำนวน 130 แห่ง โครงการจัดการจัดกรติเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ (น้ำหนักดเพลา 20 ตัน) จำนวน 20 คัน โครงการจัดการจัดกรติเซลไฟฟ้าพร้อมอะไหล่ ทดแทนรถจักร GE จำนวน 50 คัน โครงการจัดการรถโบกัรรถทุกสินค้า จำนวน 308 คัน และโครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์จำนวน 115 คัน ◆ การจัดการมลพิษที่ดินและประกวดราคา ได้แก่ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าทางคู่ 5 โครงการ คือช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ ช่วงมาบะเขา-ชุมทางถนนจิระ และช่วงนครปฐม-หัวหิน
ทางขนาดมาตรฐาน 1.435 ม.	N/A	ทางมาตรฐาน 1,567 กม.	◆ สำรวจออกแบบและศึกษาความเหมาะสมของโครงการ

2. แผนงานพัฒนาโครงข่ายขนส่งสาธารณะเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล
วงเงินลงทุนรวมจำนวน 0.74 ล้านล้านบาท โดยเป็นการขยายเส้นทางรถไฟฟ้าในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 10 สายทาง เพื่อให้มีโครงข่ายรถไฟฟ้าครอบคลุมพื้นที่ให้บริการประชาชนได้อย่างทั่วถึงเพิ่มขึ้นจาก 80 กม. เป็น 464 กม. ตลอดจนพัฒนาโครงข่ายถนนและสะพานเพื่อแก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง โดยมีโครงการสำคัญ ได้แก่ โครงการรถไฟฟ้า 10 สายทาง โครงการจัดซื้อรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน และอุ้งจอด โครงการก่อสร้างโครงข่ายถนนและสะพานในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

โครงการ	สถานะปัจจุบัน	ปี 2565	โครงการที่สำคัญในปี 2558
รถไฟฟ้า	เปิดให้บริการแล้ว 3 เส้นทาง ระยะทางรวม 84.45 กม.	เดิมเต็มนโยบายรัฐบาล 10 สายทาง ระยะทาง 464 กิโลเมตร	◆ ประกวราคาและก่อสร้าง/ติดตั้งโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 4 เส้นทาง ได้แก่ สายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต รถไฟฟ้าเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนต่อขยายช่วงดอนเมือง-บางซื่อ-พญาไท สายสีแดงอ่อน ช่วงบางซื่อ-หัวลำโพง สายสีแดงเข้ม ช่วงรังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต ◆ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและประกวราคาโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชน 3 เส้นทาง ได้แก่ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรม-มีนบุรี สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และสายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง ◆ ศึกษาและออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนสายสีน้ำเงิน ช่วงบางแค-พุทธมณฑลสาย 4
ขสมก.	รถโดยสารของ ขสมก. จำนวน 3,507 คัน	รถโดยสารประจำทาง เชื้อเพลิง NGV 3,183 คัน	◆ รับมอบรถโดยสารประจำทางเชื้อเพลิง NGV จำนวน 489 คัน ◆ ก่อสร้างอุ้งจอรถโดยสารของ ขสมก. จำนวน 5 แห่ง ได้แก่ อุ้งจอบัวทอง อุ้งจอฟลิ อุ้งใต้ทางด่วนรามอินทรา อุ้งกำแพงเพชร 2 และอุ้งศูนย์ราชการ

ที่มา : กระทรวงคมนาคม

3. แผนงานเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน วงเงินลงทุนรวมจำนวน 0.52 ล้านล้านบาท ส่วนใหญ่เป็นการพัฒนาถนนสายหลักให้เป็น 4 ช่องจราจร การก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง การก่อสร้างถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตรและแหล่งท่องเที่ยว รวมทั้งการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่ง เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ สามารถรองรับการค้าและการลงทุนในอนาคต ซึ่งมีการลงทุนที่สำคัญ ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตรและการท่องเที่ยว (Royal Coast) โครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจร และเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายพญา-มาบตาพุด โครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค โครงการพัฒนาสถานีขนส่งสินค้าภูมิภาค เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าทางถนน



ที่มา : กระทรวงคมนาคม

โครงการ	สถานะปัจจุบัน	ปี 2565	โครงการที่สำคัญในปี 2558
ขยายทางหลวงเป็น 4 ช่องจราจร	ระยะทางรวม 12,112 กม.	ระยะทางรวม 14,591 กม. (เพิ่ม 73 โครงการ 2,479 กม.)	ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการเร่งรัดก่อสร้างขยาย 4 ช่องจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง 5 เส้นทาง ได้แก่ 1) ทล. 4 กระบี่-อำเภอห้วยยอด 2) ทล. 304 อำเภอภินทรบุรี-อำเภอวังน้ำเขียว ตอน 3 3) ทล.3138 อำเภอบ้านบึง-อำเภอบ้านค่าย ตอน 3 4) ทล. 314 อำเภอบางปะกง-ฉะเชิงเทรา ตอน 2 และ 5) ทล.304 ภินทรบุรี-อำเภอปรางค์ (ทางเชื่อมผืนป่า)
บูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค	ทางหลวงชำรุดทรุดโทรม	บูรณะ 10 สาย (257 โครงการ 2,454 กม.)	ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการก่อสร้างบูรณะทางหลวงสายหลักระหว่างภาค ระยะทาง 979 กิโลเมตร
แก้ไขปัญหาจราจรในเขตเมือง ถนนในเมืองใหญ่ในภูมิภาค สะพานข้ามแม่น้ำขนาดใหญ่	ระยะทางรวม 271.91 กม. จำนวนรวม 18 แห่ง	ระยะทางรวม 616.19 กม. (เพิ่ม 344.28 กม.) 23 แห่ง (เพิ่ม 5 แห่ง)	◆ ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการแก้ไขปัญหาจราจรเมืองใหญ่ในภูมิภาค รวม 7 โครงการ ได้แก่ 1) ถนนเชื่อมต่อถนนราชพฤกษ์-ถนนกาญจนาภิเษก แนวเหนือ-ใต้ 2) ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 2) ซอยเจริญสินทวงศ์ 13-คลองมหาสวัสดิ์ 3) ขยายถนนราชพฤกษ์ ระยะที่ 2 (ตอนที่ 4) 4) ก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย จ ผังเมืองรวมเมืองชุมพร 5) ก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ฉ และ ค ผังเมืองรวมเมืองชัยนาท 6) ก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ง1 ง2 ง4 และ ง5 ผังเมืองรวมเมืองเพชรบูรณ์ และ 7) ก่อสร้างทางหลวงชนบท สาย ก (ตอนที่ 2) ผังเมืองรวมเมืองสุราษฎร์ธานี ◆ จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและประกวดราคาโครงการสนับสนุนสะพานข้ามแม่น้ำโขง แห่งที่ 4 จังหวัดเชียงราย
ก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง	ระยะทางรวม 146 กม.	ระยะทางรวม 1,420 กม. (เพิ่ม 4 โครงการ 1,274 กม.)	จัดกรรมสิทธิ์ที่ดินและประกวดราคาโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพญา-มาบตาพุด
ศูนย์เปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า	N/A	2 แห่ง (อ.เชียงของ จ.เชียงราย และ จ.นครพนม)	ศึกษาความเหมาะสมการก่อสร้างสถานีขนส่งสินค้าในเมืองชายแดน 9 แห่ง และเมืองหลัก 8 แห่ง
ถนนเชื่อมโยงแหล่งเกษตร/ท่องเที่ยว	ระยะทางรวม 42,877.80 กม.	ระยะทางรวม 49,328 กม. (เพิ่ม 60 โครงการ 6,450.14 กม.)	ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการเกษตร รวม 3 โครงการ ได้แก่ 1) ยกระดับถนนลูกช้างเป็นถนนลาดยาง ระยะทาง 750 กิโลเมตร 2) ก่อสร้างถนนจังหวัดชายแดนภาคใต้ 25 โครงการย่อย และ 3) ก่อสร้างสะพานในภูมิภาค ระยะที่ 1 (สะพานยาว 2,280 เมตร) ◆ ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนการท่องเที่ยว 12 โครงการย่อย ◆ ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงชนบทสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน ได้แก่ ถนนสนับสนุนด่านบ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ จ.สระแก้ว ◆ ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระหว่างประเทศ ประกอบด้วย 1) ทล. 212 อำเภอโพธิ์ชัย-บึงกาฬ ตอน 2 2) ทล. 12 ตาก-แม่สอด ตอน 3 3) ทล. 12 กาฬสินธุ์-อำเภอสว่างแดนดิน ตอน 2 และ 4) ทล.3 ตราด-หาดเล็ก ตอน 2 จังหวัดตราด
สะพาน/อุโมงค์ข้ามทางรถไฟ	รวม 104 แห่ง	รวม 211 แห่ง (เพิ่ม 107 แห่ง)	ประกวดราคาและก่อสร้างโครงการก่อสร้างสะพานและอุโมงค์ข้ามจุดตัดรถไฟ จำนวน 24 แห่ง

เป้าหมายการพัฒนา

จากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกภายใต้แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565 ของกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาที่สำคัญดังนี้ ในปี 2570 จะสามารถลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศจากปัจจุบันได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 2 เนื่องจากสามารถเปลี่ยนแปลงสัดส่วนผู้เดินทางระหว่างจังหวัดโดยรถยนต์ส่วนบุคคลลดลงจากร้อยละ 59 เหลือร้อยละ 40 เพิ่มสัดส่วนการเดินทางในระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครจากร้อยละ 5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 30 และทำให้มีปริมาณผู้โดยสารทางรถไฟเพิ่มขึ้นจาก 45 ล้านคนเที่ยวต่อปี เป็น 75 ล้านเที่ยวต่อปี นอกจากนี้ในด้านการขนส่งสินค้าทางรางสามารถเพิ่มสัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าจากร้อยละ 2.5 เป็นไม่น้อยกว่าร้อยละ 5 ความเร็วเฉลี่ยของรถไฟขนส่งสินค้า เพิ่มขึ้นจาก 39 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และขบวนรถโดยสารเพิ่มขึ้นจาก 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง เป็น 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง จากเหตุผลดังกล่าวจะทำให้สามารถลดความสูญเสียจากการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงไม่น้อยกว่า 1 แสนล้านบาทต่อปี

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการดังกล่าวให้เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในปี 2565 กระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องคำนึงถึงความเหมาะสมของโครงการ รูปแบบการลงทุน และการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนโดยดำเนินการตามขั้นตอนของกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องอย่างเคร่งครัด พร้อมทั้งให้ความสำคัญกับการปรับปรุงกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับสาขาขนส่งทางบก เพื่อให้มีโครงสร้างการบริหารจัดการที่มีการแยกบทบาทและภารกิจของหน่วยงานระดับนโยบาย หน่วยงานกำกับดูแล และหน่วยปฏิบัติ นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการจัดตั้งองค์กรกำกับดูแลและบรรษัท เพื่อทำหน้าที่กำหนดมาตรฐานการ



ให้บริการและความปลอดภัย โครงสร้างอัตราค่าบริการที่เป็นธรรม การบริหารจัดการ การลงทุนและการบำรุงรักษา ซึ่งจะช่วยสนับสนุนการพัฒนาระบบรางให้เป็นโครงข่ายหลักของประเทศตามยุทธศาสตร์ดังกล่าว พร้อมทั้งต้องเตรียมบุคลากรอย่างเหมาะสมและเพียงพอต่อการดำเนินโครงการต่างๆ ตลอดจนจัดให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีที่สอดคล้องและสามารถรองรับกับความต้องการตามแผนพัฒนาดังกล่าวด้วย ♦

การเพิ่มขีดความสามารถ การคมนาคมทางอากาศ

นางอรุณี จันทร์แจ่มศรี* นายเมธี ไก่ล่อง**

ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมทางอากาศ

ในช่วงที่ผ่านมาประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศมาโดยตลอด ส่งผลให้ระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทยสามารถเชื่อมโยงโครงข่ายการเดินทางสัญจรและการท่องเที่ยว รวมทั้งการขนส่งสินค้าไปยังเมืองต่างๆ ได้ทุกภูมิภาคทั่วโลก ซึ่งประกอบด้วย

1. ด้านบริการท่าอากาศยาน

1.1 ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายท่าอากาศยานที่ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์แบบประจำและเที่ยวบินเช่าเหมาลำกระจายอยู่ทั่วทุกภูมิภาค รวมทั้งสิ้น 38 ท่าอากาศยาน โดยมี 4 หน่วยงานเป็นผู้บริหารและดำเนินงาน ดังนี้

(1) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) (Airports of Thailand Public Company Limited : AOT) จำนวน 6 แห่ง เป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศ ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2) ท่าอากาศยานดอนเมือง 3) ท่าอากาศยานภูเก็ต 4) ท่าอากาศยานเชียงใหม่ 5) ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง-เชียงราย และ 6) ท่าอากาศยานหาดใหญ่

(2) กรมการบินพลเรือน (บพ.) (Department of Civil Aviation : DCA) จำนวน 28 แห่ง ซึ่งกระจายอยู่ทั่วภูมิภาคของประเทศ ได้แก่

- ภาคเหนือ 10 แห่ง ได้แก่ แม่สอด ตาก ลำปาง แม่สะเรียง แม่ฮ่องสอน ปาย น่าน แพร่ พิชญ์โลก และเพชรบูรณ์

- ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ 9 แห่ง ได้แก่ เลย นครราชสีมา ขอนแก่น อุดรธานี สกลนคร นครพนม ร้อยเอ็ด บุรีรัมย์ และอุบลราชธานี

- ภาคใต้ 9 แห่ง หัวหิน ชุมพร ระนอง สุราษฎร์ธานี กระบี่ นครศรีธรรมราช ตรัง ปัตตานี และนราธิวาส

(3) กองทัพอากาศ (Royal Thai Army) จำนวน 1 แห่ง คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา

(4) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (Bangkok Airways Public Company Limited) จำนวน 3 แห่ง ซึ่งเป็นทางอากาศยานของเอกชนที่ให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์ ได้แก่ 1) ท่าอากาศยานสมุย 2) ท่าอากาศยานสุโขทัย และ 3) ท่าอากาศยานตราด

* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ **นักวิเคราะห์นโยบายและแผนปฏิบัติการ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โดยทั้ง 4 หน่วยงาน มีส่วนแบ่งตลาดในปี 2556 ดังนี้

	จำนวน (แห่ง)	ผู้โดยสาร (คน)	ส่วนแบ่งตลาด (%)
AOT Airports	6	87,037,029	89.29
Bangkok Airways Airports	3	2,140,431	2.20
DCA Airport ¹	25	8,149,259	8.36
Royal Thai Navy Airport	1	145,271	0.15
รวม	35	97,471,990	100.00

ที่มา: การศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มการใช้ประโยชน์



1.2 สำหรับขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศของ ทอท. และ บพ. ที่มีบทบาทสำคัญต่อการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ และภายในประเทศ มีดังนี้

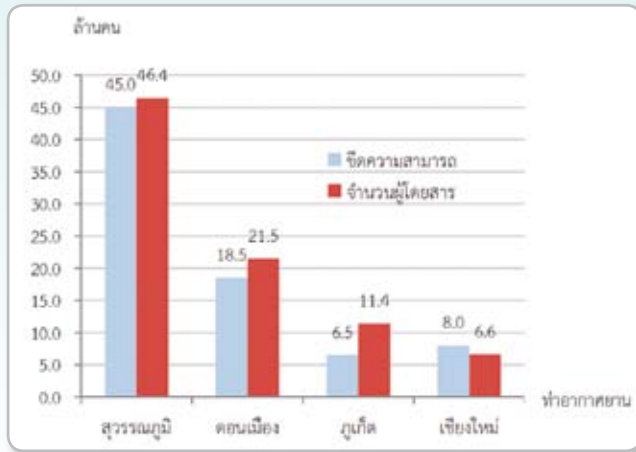
ท่าอากาศยาน	ทางวิ่ง		จำนวน หลุมจอด	ผู้โดยสารรองรับ (ล้านคน/ปี)	สินค้ารองรับ (พันตัน/ปี)
	จำนวน	(ม.)			
AOT Airport					
1) สุวรรณภูมิ	1	60x3,700	120	45.0	3,000
	1	60x4,000			
2) ดอนเมือง	2	60x3,700	100	36.5	1,273
	2	45x3,500			
3) ภูเก็ต	1	45x3,000	19	5.10	24
4) เชียงใหม่	1	45x3,050	13	3.2	30
5) แม่ฟ้าหลวง- เชียงราย	1	45x3,000	4	3.0	5.1
6) หาดใหญ่	1	45x3,050	7	1.95	16
DCA Airports ²					
7) กระบี่	1	45x3,000	7	12,000 คน/วัน	na
8) สุราษฎร์ธานี	1	45x3,000	3	6,272 คน/วัน	
9) อุดรธานี	1	45x3,050	4	6,400 คน/วัน	
10) อุบลราชธานี	1	45x3,000	3	8,000 คน/วัน	
11) นครศรีธรรมราช	1	45x3,000	5	2,504 คน/วัน	
12) ขอนแก่น	1	45x3,050	3	8,000 คน/วัน	

ที่มา : AOT&DCA

¹ กรมการบินพลเรือนรับผิดชอบท่าอากาศยาน 28 แห่ง ในจำนวนนี้ 25 แห่งที่มีจำนวนผู้โดยสาร ที่เหลือ 3 แห่ง ไม่มีผู้โดยสาร เนื่องจากไม่มีสายการบินเปิดให้บริการเที่ยวบิน ได้แก่ บัดตานี แม่สะเรียง และตาก

² ท่าอากาศยานขนาดใหญ่ ที่มีปริมาณผู้โดยสารเกินกว่า 900,000 คนต่อปี ส่วนใหญ่รองรับเครื่องบินขนาดกลาง-เล็ก เช่น B737, A300 และ ATR โดยท่าอากาศยานกระบี่สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ B747 ได้ (ทั้งนี้ หลุมจอด 1 หลุม สามารถจอด B747 ได้เพียง 1 ลำ แต่หากเป็นเครื่องบิน B737 จะจอดได้ 2 ลำ)

ทั้งนี้ ในปี 2014 ท่าอากาศยานดังกล่าวมีปริมาณผู้โดยสาร ดังนี้



ท่าอากาศยาน	จำนวนผู้โดยสารปี 2557(ล้านคน)
กระบี่	2.69
สุราษฎร์ธานี	1.32
อุดรธานี	1.68
อุบลราชธานี	1.08
นครศรีธรรมราช	0.97
ขอนแก่น	0.95

1.3 ขีดความสามารถในการแข่งขัน

(1) เมื่อเปรียบเทียบกับขีดความสามารถของท่าอากาศยานระหว่างประเทศที่เป็นประตู (Gateway) หลักในกลุ่มประเทศอาเซียน พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นอันดับสอง รองจากท่าอากาศยานชางฮี ประเทศสิงคโปร์ โดยท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นอันดับ 6

ตารางเปรียบเทียบขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานหลักของประเทศต่างๆ ในภูมิภาค ในปี 2556

ประเทศ	ท่าอากาศยาน	ขีดความสามารถ (ล้านคน/ปี)
สิงคโปร์	ชางฮี	66.0
ไทย	สุวรรณภูมิ	45.0
	ดอนเมือง	12.5
ฟิลิปปินส์	มะนิลา	32.0
มาเลเซีย	กัวลาลัมเปอร์	70.0
	โกตา คินาบาลู	9.0
อินโดนีเซีย	จาการ์ต้า	38.0
	เดนปาซาร์บาหลี	10.0
เวียดนาม	โฮจิมินส์	17.0
	ฮานอย	10.0
กัมพูชา	พนมเปญ	2.0
	เสียมเรียบ	2.0
บรูไน	บันดาเสรีเบกาวัน	2.0

ที่มา: ทอท. และสืบค้นจาก website

(2) จากการจัดอันดับใน The Global Competitiveness Report 2014 - 2015 ของ World Economic Forum เกี่ยวกับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางอากาศระหว่างปี 2010-2014 พบว่า อันดับของประเทศไทยมีแนวโน้มต่ำลง จากอันดับที่ 28 ในปี 2010 เป็นอันดับ 37 (จาก 144 ประเทศ) ในปี 2014

(3) อย่างไรก็ดีในการสำรวจ The World Airport Awards 2015 โดยใช้ความคิดเห็นของลูกค้าเพื่อจัดอันดับ 100 สนามบินทั่วโลกของ Skytrax พบว่ามี 4 สนามบินในภูมิภาคอาเซียนที่ได้รับการจัดอันดับโดยมี Changi Airport Singapore อยู่ในอันดับที่ 1 สนามบิน Kuala Lumpur International Airport อยู่ในอันดับ 19 สนามบินสุวรรณภูมิอยู่อันดับ 47 และ Jakarta Intl Airport ในอันดับที่ 57 ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ภายในของ skytrax ได้จัด Changi Airport Singapore อยู่ในระดับ 5 ดาว Kuala Lumpur International Airport ในระดับ 4 ดาว และ Jakarta Intl Airport อยู่ในประเภท 3 ดาว

สนามบิน	The World Airport Awards 2015 (อันดับ)	In-house skytrax analysis
Changi Airport Singapore	1	★★★★★
Kuala Lumpur Intl Airport	19	★★★★★
Bangkok Suvarnabhumi Airport	47	★★★★
Jakarta Intl Airport	57	★★★★

2. ด้านบริการเดินอากาศ

ระบบบริการการเดินอากาศ (Air Navigation Services Provider : ANSP) ของประเทศไทย กล่าวได้ว่าเป็นระบบที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) ดำเนินงานโดยบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มีบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญในทักษะการให้บริการจราจรทางอากาศ รวมถึงการบริหารจัดการห้วงอากาศ ประกอบกับการพัฒนาปรับปรุงระบบอุปกรณ์การให้บริการโดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยอย่างต่อเนื่อง ทำให้การให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ และการให้บริการข่าวสารข้อมูลทางการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ จึงส่งผลให้ได้รับอนุญาตจาก ICAO ให้เป็นผู้บริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System : BOBCAT)³

ปัจจุบัน โครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินอากาศของไทย ซึ่งประกอบด้วย 1) ระบบบริหารจราจรทางอากาศ (ATM : Air Traffic Management) 2) เทคโนโลยีและอุปกรณ์สนับสนุนบริการเดินอากาศ (CNS : Communications, Navigation, Surveillance) และ

3) อากาศยานสำหรับบินทดสอบเทคโนโลยีสนับสนุนบริการการเดินอากาศ ยังได้รับการพัฒนาให้ก้าวไปสู่การบริหารจราจรทางอากาศแนวใหม่ (Global Air Traffic Management Operational Concept) ตามแนวคิดของ ICAO ที่ให้ดำเนินการเปลี่ยนถ่ายเทคโนโลยีการเดินอากาศจากระบบปัจจุบันเป็นระบบอนาคตแบบใหม่ (Future Air Navigation System) ด้วยการใช้ระบบดาวเทียม รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาระบบอุปกรณ์และเทคโนโลยีการให้บริการการเดินอากาศให้เป็นระบบอัตโนมัติอย่างสมบูรณ์ ทันสมัย มีสมรรถนะสูงในการควบคุมจราจรทางอากาศ ทั้งนี้ เพื่อสร้างความเชื่อมั่น และความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานสากลให้กับผู้ใช้บริการ ตลอดจนทำให้สามารถบริหารห้วงอากาศของประเทศให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ และความมั่นคงของประเทศ ตลอดจนสามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นไปจนถึงปี 2568 และสามารถครอบคลุมห้วงอากาศในภูมิภาคซึ่งจะมีส่วนช่วยในการสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคต่อไปในอนาคต

³ โดยการบริหารจัดการฯ ผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ซึ่งระบบการจัด Slot time การบิน หรือจัดช่วงเวลา ความสูง และเส้นทางบินให้แก่เครื่องบินที่จะต้องทำการบิน (เวลาบินขึ้น) เวลาใด เพื่อที่เมื่อบินมาถึงประเทศปลายทางแล้ว สามารถทำการบินได้อย่างคล่องตัวและปลอดภัยสูงสุด ซึ่งผลสำรวจจาก IATA พบว่า สายการบินสามารถประหยัดน้ำมันได้ถึง 9 พันตันต่อปี หรือ 62.10 ล้านเหรียญสหรัฐ

3. ด้านบริการสายการบิน

ประเทศไทยมีสายการบินที่ให้บริการการบินพาณิชย์แบบประจำที่จดทะเบียนกับกรมการบินพลเรือน รวม 13 สายการบิน ดังนี้

สายการบิน	Code
BANGKOK AIRWAYS	PG
HAPPY AIR	HPY
KAN AIR KND	KND
NOK AIRLINES	DD
ORIENT THAI AIRLINES	OX
SGA AIRLINES / NOK MINI	5E
SOLAR AVIATION	SRB
THAI AIR ASIA	FD
THAI AIRWAYS INTL	TG
THAI LION MENTARI	SL
THAI SMILE AIRWAYS	WE
BUSINESS AIR CENTRE	8B
K-MILE AIR	8K

ที่มา : กรมการบินพลเรือน

หมายเหตุ 1), 5), 8), 9) และ 11) ให้บริการภายในประเทศและระหว่างประเทศ

12) และ 13) ให้บริการระหว่างประเทศอย่างเดียว

หากรวมสายการบินแบบประจำและเช่าเหมาลำที่จดทะเบียนกับกรมการบินพลเรือน จะมีสายการบินสัญชาติไทย

ไม่ต่ำกว่า 23 สายการบิน

สำหรับสายการบินแห่งชาติ คือ สายการบินไทย ซึ่งดำเนินงานโดยบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ปัจจุบันมีฝูงบินประจำการ 84 ลำ ในจำนวนนี้เป็น A380-800 จำนวน 6 ลำ และ 787-8 จำนวน 4 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูง เชื้อเพลิงอากาศยาน โดยในปี 2558 มีแผนทำการบินในเส้นทางระหว่างทวีป เส้นทางภูมิภาค และเส้นทางในประเทศเป็นสัปดาห์ละ 151 เที่ยวบิน 440 เที่ยวบิน และ 124 เที่ยวบินตามลำดับ นอกจากนี้ บกท. ยังได้ปรับปรุงแบบการดำเนินธุรกิจให้สอดคล้องกับสภาวะตลาดที่มีการสร้างเครือข่ายเส้นทางบิน โดยการจัดตั้งสายการบินลูก คือ สายการบินไทยสมายล์แอร์เวย์ เพื่อให้สามารถตอบสนองความต้องการบริการเที่ยวบินได้ทุกกลุ่มผู้โดยสาร รวมทั้งสนับสนุนซึ่งกันและกันในการให้บริการการขนส่งเชื่อมต่อการเดินทางผู้โดยสาร โดยให้บริการในเส้นทางบินระยะใกล้เพื่อไปยังเมืองท่องเที่ยวหรือเมืองเศรษฐกิจแห่งใหม่ที่มีศักยภาพภายในประเทศและภูมิภาค รวมทั้งประเทศจีน และอินเดีย ด้วยเครื่องบินขนาด 200 ที่นั่ง

เนื่องจากวิกฤตปัญหาอุตสาหกรรมการบินและการแข่งขันในตลาดการบินที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากการเกิดใหม่ของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ (Full Service Carriers: FSCs) โดยเฉพาะสายการบินของประเทศในตะวันออกกลาง ซึ่งได้เปรียบด้านฐานที่ตั้งและการขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินราคาประหยัด (Low Cost Carriers: LCCs) รวมทั้งปัญหาความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ส่งผลให้สายการบินไทยประสบปัญหาขาดทุนสุทธิ 15,000 ล้านบาท (ทั้งนี้ มีกำไรก่อนหักค่าเสื่อม ดอกเบี้ยเงินกู้ และภาษีนิติบุคคล หรือ EBITDA มีประมาณ 10,000 ล้านบาท)

4. ด้านการพัฒนาบุคลากรและฝึกด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งประกอบด้วย 4 กลุ่มหลัก คือ นักบิน วิศวกรและช่างเทคนิค เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศ และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ซึ่งปัจจุบันมีสถานศึกษาทั้งของภาครัฐและเอกชนหลายแห่งได้ทำการสอนและฝึกอบรมทั้งในหลักสูตรประกาศนียบัตรและระดับปริญญา

ด้านการขนส่งทางอากาศ ที่สำคัญ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ มหาวิทยาลัยพระจอมเกล้าพระนครเหนือ มหาวิทยาลัยรังสิต Asian Aviation Training Centre Bangkok Aviation Centre สถาบันฝึกอบรมด้านการบิน (ของ บกท.) ศูนย์ฝึกอบรมกองทัพอากาศ และสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.) เป็นต้น ทั้งนี้ สบพ. ซึ่งเป็นหน่วยงานของรัฐ สังกัดกระทรวงคมนาคมได้เปิดการเรียนการสอนมาตั้งแต่ปี 2504 ปัจจุบันมีนักศึกษาในหลักสูตรต่างๆ ประมาณปีละ 2,000 คน

แผนการลงทุนที่สำคัญ

ประเทศไทยมีแผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศในช่วงปี 2558 - 2565 โดยมีวัตถุประสงค์ที่จะเป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วย

1. การพัฒนาท่าอากาศยาน ที่สำคัญได้แก่

- 1) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2
 - 2) โครงการปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมือง
 - 3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต
 - 4) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ
 - พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก
 - 5) โครงการปรับปรุงขยายท่าอากาศยานแม่สอด และ
 - 6) โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเบตง (สร้างสนามบินและอาคารที่พักผู้โดยสาร)
- โดย 5 โครงการแรกเป็นการลงทุนเพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของตลาดการบิน ซึ่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและอาเซียน รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่เขตเศรษฐกิจชายแดนไทยและเมียนมา ดังนี้

ท่าอากาศยาน	จำนวนผู้โดยสาร	
	ปัจจุบัน	อนาคต
สุวรรณภูมิ	45	60
ดอนเมือง	18	30
ภูเก็ต	7.5	12.5
อุตะเภ	8 แสนคน/ปี	3 ล้านคน/ปี
แม่สอด	8 หมื่นคน/ปี	3.6 แสนคน/ปี
เบตง	-	แห่ง

2. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการเดินอากาศ ขณะนี้ บวท. อยู่ระหว่างการติดตั้งระบบอุปกรณ์ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2559 ซึ่งจะทำให้ประเทศไทยมีระบบบริการการเดินอากาศที่มีศักยภาพ เป็นไปตามมาตรฐานและการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีการบินของโลก ปัจจุบัน สอดคล้องกับแนวคิดการบริหารจราจรทางอากาศแนวใหม่ (Global Air Traffic Management Operational Concept) ของ ICAO ดังที่กล่าวแล้วข้างต้น รวมทั้งสามารถช่วยลดข้อจำกัดและอุปสรรคในการบริหารจัดการห้วงอากาศ ซึ่งจะส่งผลให้ผู้ใช้บริการมีความเชื่อมั่นในด้านความปลอดภัยในการให้บริการเดินอากาศของไทย

3. การพัฒนาสายการบิน โดยมีการพัฒนาคุณภาพบริการของสายการบินแห่งชาติให้มีผู้บินที่ทันสมัย ประหยัดต้นทุนค่าใช้จ่ายเชื้อเพลิงอากาศยานและการซ่อมบำรุง โดยมีแผนการจัดหาเครื่องบินในช่วงปี 2557 - 2565 รวม 75 ลำ อย่างไรก็ตาม จากปัญหาผลกระทบการขาดทุนของ บกท. ขณะนี้จึงอยู่ระหว่างการจัดทำแผนฟื้นฟูฐานะการเงิน โดยพิจารณาการเพิ่มรายได้และลดค่าใช้จ่าย ควบคู่ไปกับการปรับแผนเส้นทางการบินและการพัฒนาผู้บิน

นอกจากนี้ ระบบขนส่งทางอากาศของไทย ยังมีแนวคิดที่จะจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินและซ่อมเครื่องบิน เนื่องจากปัจจุบันประเทศไทยมีการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance Repair & Overhaul: MRO)⁴ ที่สำคัญคือ ศูนย์ซ่อมอากาศยานของการบินไทย (ทั้งที่ตั้งอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง และอุตะเภ) และ Thai Aviation Industries เป็นต้น และมีโรงงานผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (Original Equipment Manufacture: OEM) เช่น Senior Aerospace, Triumph Group, Driessin Aircraft Interior Systems, Ducommun Technologies, LEISTRITS และ Minebea เป็นต้น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) จึงได้ดำเนินงานโครงการศึกษาและออกแบบเบื้องต้นในการจัดตั้งนิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

⁴ ส่วนใหญ่เป็นบริษัทตัวแทนของต่างประเทศ ได้แก่ 1) Airbus Helicopters (Thailand) 2) Asian Aerospace Services (Thailand) 3) MJETS (Thailand) 4) Royal Airport Services (Thailand) 5) Sian General Aviation (Thailand) และ 5) Thai Technical Dept (Thailand)

ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษ สำหรับการพัฒนาบุคลากรทางการขนส่งทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันหลายสถาบันมีการพัฒนาหลักสูตรให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในส่วนของ สปพ. มีแผนที่จะก่อสร้างอาคารเรียนเพื่อขยายการเรียนการสอนให้มากขึ้น พร้อมกับศึกษาทบทวนการปรับโครงสร้างองค์กรให้เหมาะสม

ปัญหาและอุปสรรค

จากการขยายตัวทางเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก รวมถึงอาเซียน การเปิดเสรีทางการบิน และจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market: ASAM) ซึ่งกำหนดให้เสร็จภายในปี 2558 ส่งผลให้อุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศของไทยขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในขณะที่การพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศของประเทศไทยในปัจจุบันประสบปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ ได้แก่

1. ความแออัดของท่าอากาศยาน เนื่องจากการดำเนินงานตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ตมีความล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ไม่ต่ำกว่า 2 - 3 ปี โดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แม้ว่าจะมีการแบ่งปริมาณผู้โดยสารของสายการบิน LCCs ที่ให้บริการเที่ยวบินแบบ Point to Point ไปให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองแล้วก็ตาม แต่เนื่องจากการดำเนินงานพัฒนาปรับปรุงท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นไปอย่างล่าช้า จึงทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปริมาณผู้โดยสารเกินกว่าขีดความสามารถที่จะรองรับ โดย ณ สิ้นปี 2557 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีผู้โดยสาร 46.4 ล้านคน

2. การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานภูมิภาคของ บพ. ซึ่งมีอยู่ทั้งหมด 28 แห่ง ยังไม่มีการใช้ประโยชน์ หรือใช้ประโยชน์ได้ไม่เต็มศักยภาพ โดยมีท่าอากาศยาน 3 แห่งที่ไม่มีสายการบินเปิดให้บริการเที่ยวบิน ได้แก่ ปัตตานี แม่สะเรียง และตาก ทำให้เป็นภาระงบประมาณแผ่นดินในการบำรุงรักษา อย่างไรก็ตาม กรมการบินพลเรือนได้ศึกษาและจัดทำแผนการพัฒนาและเพิ่มการใช้ประโยชน์ระบบท่าอากาศยานภูมิภาคแล้ว

3. ปัญหาการกำกับดูแลของ บพ. ซึ่งมีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ โดยทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลการดำเนินการด้านการบินพลเรือนให้เป็นไปตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 แต่เนื่องจาก บพ. ไม่สามารถผลักดันการแก้ไขปรับปรุงกฎหมายดังกล่าวให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงแนวทางปฏิบัติสากลภายใต้อนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประกอบกับการที่ บพ. เป็นผู้จัดระเบียบ กำหนดมาตรฐาน กำกับดูแลและตรวจสอบการดำเนินการด้านการบินพลเรือนทั้งระบบ รวมถึงการซ่อมบำรุงและการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งต้องคำนึงถึงมาตรฐานความปลอดภัยตามแนวปฏิบัติขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ในขณะที่ บพ. มีข้อจำกัดด้านบุคลากรที่มีจำนวนน้อยและขาดความรู้ความชำนาญการด้านเทคนิคการบิน นอกจากนี้ก็ยังเป็นผู้บริหารและดำเนินงานท่าอากาศยาน 28 แห่งส่งผลให้ บพ. ไม่ผ่านการประเมินตามโครงการตรวจสอบการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety Oversight Programmer: USOAP) ของ ICAO ซึ่งหากไม่ได้รับการแก้ไขปัญหาดังกล่าวได้อย่างรวดเร็วจะส่งผลกระทบต่อเสถียรภาพของตลาดอุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทยทั้งระบบ

ดังนั้น ในการพัฒนาขีดความสามารถการคมนาคมทางอากาศของไทยเพื่อไปสู่การเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค นอกจากจะต้องเร่งปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการของกรมการบินพลเรือน และแก้ไขกฎหมายการเดินอากาศให้ทันต่อการเปลี่ยนแปลงของแนวทางปฏิบัติสากลภายใต้อนุสัญญาฯ แล้ว ยังจำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือร่วมใจของหน่วยงานที่ให้บริการและดำเนินงานด้านการบินพลเรือนทั้งหมดของประเทศ เพื่อให้เกิดการบูรณาการการดำเนินงาน รวมทั้งใช้ทรัพยากรที่มีอยู่ของแต่ละหน่วยงานให้เกิดประโยชน์ในการเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันร่วมกันด้วย ♦

การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางน้ำ

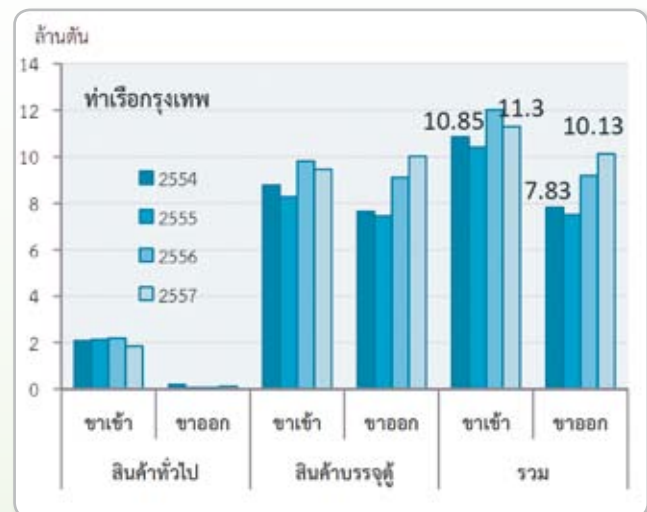
นางอรุณี จันทร์แจ่มศรี* นางสาวภัทรพร เลี้ยวศรี**

ภาพรวมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การขนส่งทางน้ำนับว่ามีบทบาทสำคัญต่อการสนับสนุนการเชื่อมโยงการค้าระหว่างเมืองท่าต่างๆ ภายในประเทศ และระหว่างประเทศสำหรับการขนส่งสินค้าทางน้ำของประเทศไทย แบ่งได้เป็น 3 เส้นทางหลัก ได้แก่ (1) การขนส่งทางลำน้ำ (Inland Motorway) (2) การขนส่งชายฝั่ง (Coastal) และ (3) การขนส่งทางทะเลข้ามประเทศ (Seagoing) โดยมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าทางน้ำระหว่างประเทศต่อการขนส่งภายในประเทศ คิดเป็นประมาณร้อยละ 70 : 30

อย่างไรก็ดี จากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น ประกอบกับปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนเพิ่มมากขึ้น ทำให้มีความต้องการขนส่งทางน้ำภายในประเทศเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ภาคเอกชนพัฒนาท่าเรือตามลำน้ำเจ้าพระยาตั้งแต่บริเวณอยุธยาถึงปากแม่น้ำที่สมุทรปราการ แม่น้ำป่าสักบริเวณอำเภอนครหลวง และบริเวณปากแม่น้ำท่าจีน รวมทั้งพัฒนาท่าเรือชายฝั่งทะเล ซึ่งกระจายอยู่ทั้งฝั่งทะเลอ่าวไทยและทะเลอันดามันเพิ่มขึ้น เพื่อให้บริการเรือขนส่งสินค้าทางลำน้ำและชายฝั่งไปยังท่าเรือหลักของประเทศ หรือไปถ่ายสินค้าที่เรือแม่ เช่น ท่าเรือกลางทะเลที่เกาะสีชัง เป็นต้น (ส่วนใหญ่เป็นสินค้าเทกอง) หรือขนส่งไปถ่ายลำที่ท่าเรือต่างประเทศ เช่น ท่าเรือสิงคโปร์และปีนัง เป็นต้น โดยการขนส่งทางน้ำภายในประเทศ ส่วนใหญ่เป็นการขนกวัด หิน ดิน ทราย และซีเมนต์ ซึ่งคิดเป็นปริมาณการขนส่งทางลำน้ำภายในประเทศกว่าร้อยละ 50 สำหรับการขนส่งทางชายฝั่งทะเลกว่าร้อยละ 85 เป็นการขนส่งผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม

สำหรับการขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศนั้น ส่วนใหญ่จะขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพ รวมถึงท่าเรือมาบตาพุดซึ่งเป็นท่าเรือขนส่งสินค้าเหลวประเภทปิโตรเคมี โดยท่าเรือแหลมฉบังและท่าเรือกรุงเทพมีปริมาณสินค้าขาเข้าและขาออกในปี 2554 - 2557 ดังนี้



* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ **นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

ประกอบด้วยท่าเทียบเรือคอนเทนเนอร์ 11 ท่า³ (ไม่รวมท่า D1-D3 ที่มีขีดความสามารถรวมอีก 3.4 ล้าน TEUs) สามารถรองรับเรือขนาดใหญ่พิเศษ (Super Post Panamax) มีระวางบรรทุก 8,000 TEUs



3) **ท่าเรือมาบตาพุด** เป็นท่าเรืออุตสาหกรรมที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ประกอบด้วย

ท่าเรือสาธารณะ เป็นท่าเรือที่ไม่จำกัดผู้ที่มาใช้บริการ โดยการนิคมอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทยจะลงทุนก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ประกอบด้วยท่าเทียบเรือทั่วไปและท่าเทียบเรือสินค้าเหลว

ท่าเรือเฉพาะกิจ เป็นท่าเรือที่จำกัดจำนวนผู้ใช้บริการเฉพาะในกลุ่มของผู้ประกอบการเท่านั้น (ปัจจุบันมีผู้ประกอบการ 10 บริษัท) โดยเอกชนหรือผู้ประกอบการ

จะต้องลงทุนก่อสร้างท่าเทียบเรือและสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐานเองทั้งหมด

4) **ท่าเรือระนอง** มีความลึกร่องน้ำ 8 เมตร ระดับน้ำลงต่ำสุด และความกว้างของร่องน้ำ 120 เมตร ประกอบด้วยท่าเทียบเรือเนกประสงค์สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 500 ตันกรอสส์ จอดเทียบท่าได้พร้อมกัน 2 ลำ และท่าเทียบเรือตู้สินค้า สามารถรับเรือสินค้าขนาดไม่เกิน 12,000 เดทเวทตัน จอดเทียบท่าได้ครั้งละ 1 ลำ สินค้าที่ส่งผ่านท่าเรือส่วนใหญ่เป็นสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม โดยสินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ปูนซีเมนต์ เบียร์พาทีเคิลบอร์ด ยางพารา และหมาก ตลอดจนสินค้าเบ็ดเตล็ด ไปยังประเทศอินเดียและพม่า

5) **ท่าเรือภูเก็ต** เป็นท่าเรือน้ำลึกเพื่อใช้ในการขนส่งสินค้าและสำหรับการท่องเที่ยว โดยมีขีดความสามารถในการรองรับเรือความยาว 210 เมตร ขนาด 20,000 เดทเวทตัน กินน้ำลึก 8.5 เมตร

6) **ท่าเรือสงขลา** ให้บริการเรือระหว่างประเทศ และเรือชายฝั่ง มีท่าเทียบเรือ 3 ท่า เป็นท่าเทียบสำหรับสินค้าทั่วไป 2 ท่า และท่าเรือสำหรับสินค้าเทกอง 1 ท่า ร่องน้ำทางเข้าท่าเรือยาว 4 กิโลเมตร กว้าง 120 เมตร และลึก 9 เมตร มีขีดความสามารถในการรองรับสินค้าประมาณ 150,000 TEU. ต่อปี หรือ 1.5 ล้านตันต่อปี

อย่างไรก็ตาม ท่าเรือสงขลา มีข้อจำกัดในการขยายขนาดของท่าเรือ ซึ่งผู้ประกอบการท่ามีแผนการพัฒนาเพื่อปรับปรุงท่าและเพิ่มอุปกรณ์ยกขนแล้ว ซึ่งอยู่ในขั้นตอนการขออนุมัติรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) นอกจากนี้ กรมเจ้าท่าอยู่ระหว่างการศึกษาคำแนะนำของแผนพัฒนาท่าเรือสงขลาแห่งที่ 2 เพื่อรองรับปริมาณสินค้าภาคใต้ที่คาดว่าจะมีเพิ่มเติมในอนาคต

7) **ท่าเรือเชียงแสน** จังหวัดเชียงราย เป็นท่าเรือลำน้ำโขงเพื่อการขนส่งสินค้าของไทยกับจีนตอนใต้ โดยแห่งที่ 1 เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 1 ตุลาคม 2546 และเปิดให้บริการท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 ในวันที่ 1 เมษายน 2555

³ (B 1 –B 5, C1 –C3, D1 –D3) ท่าเทียบเรือเนกประสงค์ 2 ท่า (A 2–A3) ท่าเทียบเรือ Ro/Ro 1 ท่า (A 5) ท่าเทียบเรือโดยสารและเรือ Ro/Ro 1 ท่า (A 1) ท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป ประเภทเทกอง 1 ท่า (A 4) และอู่ต่อและซ่อมเรือ 1 ท่า

8) **ท่าเรือประจวบ** เป็นท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ใช้ขนถ่ายวัตถุดิบและผลิตภัณฑ์หลักของกลุ่มบริษัท สหวิริยาจำกัด เป็นหลัก ตั้งอยู่ที่อำเภอบางสะพาน จ.ประจวบคีรีขันธ์ ประกอบด้วยท่าเรือจำนวน 2 ท่า คือท่าเทียบเรือสินค้าทั่วไป และท่าเทียบเรือสินค้าเทกองอย่างละ 1 ท่า โดยมีหน้าท่าเรือหลัก ยาว 450 เมตร กว้าง 30 เมตร ระดับน้ำลึก 15 เมตร สามารถจอดเรือขนาด 60,000 - 100,000 เดทเวทตัน ได้คราวละ 2 ลำ และท่าเรือรอง ยาว 245 เมตร กว้าง 25 เมตร ระดับน้ำหน้าท่าลึก 8 - 11 เมตร สามารถจอดเรือขนาด 20,000 เดทเวทตัน ได้คราวละ 2 ลำ

9) **ท่าเรือกันตัง** เป็นท่าเรือตู้คอนเทนเนอร์ ประกอบด้วยท่าเรือตู้สินค้าจำนวน 1 ท่า มีลักษณะเป็นตัวที กว้าง 24.5 เมตร ยาว 90 เมตร ร่องน้ำลึก 5-6 เมตร โดยสามารถรองรับเรือขนาด 1,000 ตันกรอสได้ครั้งละ 2 ลำ เป็นท่าเรือที่ใช้ขนถ่ายสินค้าประเภทไม้ยางพารา ยางพาราอบแห้งประมาณร้อยละ 70 ของสินค้าผ่านท่า ที่เหลือเป็นสินค้าการเกษตร โดยจะทำการขนส่งไปยังท่าเรือปีนัง ประเทศมาเลเซียก่อนแล้วส่งออกไปประเทศจีนและญี่ปุ่นต่อไป

(2) **กองเรือพาณิชย์** กองพาณิชย์ของไทยยังมีขนาดเล็ก ส่วนใหญ่เป็นเรือขนาด 500 - 5,000 DWT⁴ อย่างไรก็ตาม Review of Maritime Transport 2013 ได้จัดอันดับของประเทศที่มีกองเรือพาณิชย์ขนาดใหญ่ 35 อันดับแรก พบว่า กองเรือพาณิชย์ไทยอยู่ในอันดับที่ 35 โดยมีกองเรือในประเทศไทยรวม 415 ลำ คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 0.38 ของน้ำหนักเรือทั่วโลก โดยเป็นเรือที่ชักธงไทย 336 ลำ หรือประมาณร้อยละ 80 โดยประเทศไทยถือว่ามีความขนาดกองเรือเล็กกว่าประเทศในอาเซียนหลายประเทศ เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย มาเลเซีย และเวียดนาม รายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 14 แสดงการเปรียบเทียบขนาดกองเรือพาณิชย์ของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ปี 2557

อันดับที่ (จาก 35 ประเทศ ทั่วโลก)	ประเทศที่เป็น เจ้าของเรือ	ชักธงในประเทศ (ลำ)	ชักธงต่างชาติ (ลำ)	รวม (ลำ)	สัดส่วนต่อน้ำหนัก เรือทั่วโลก (ร้อยละ)
6	สิงคโปร์	1,090	798	1,888	3.98
19	มาเลเซีย	472	142	614	1.06
24	อินโดนีเซีย	1,383	147	1,530	0.95
30	เวียดนาม	758	83	841	0.49
35	ไทย	336	79	415	0.38

ที่มา: Review of Maritime Transport 2013, UNTAD

(3) **การพัฒนาและบำรุงรักษาร่องน้ำ** โดยมีแผนการขุดลอกและบำรุงรักษาร่องน้ำที่ชัดเจนทั้งร่องน้ำภายในประเทศ และชายฝั่งทะเลเป็นประจำทุกปี เฉลี่ยปีละไม่ต่ำกว่า 100 ร่องน้ำทั่วประเทศ ซึ่งนอกจากจะช่วยให้การเดินเรือเพื่อขนส่งสินค้ามีความสะดวกและปลอดภัยแล้ว ยังเป็นการสนับสนุนแผนบูรณาการด้านทรัพยากรน้ำและแก้ไขปัญหาอุทกภัย และภัยแล้งได้อีกทางหนึ่งด้วย

(4) **อุตสาหกรรมการเดินเรือไทย**⁵ ประเทศไทยมีผู้ประกอบการต่อเรือซ่อมเรือและกิจการที่เกี่ยวข้อง เช่น ผลิตชิ้นส่วนเรือ ประมาณ 300 ราย ส่วนใหญ่ต่อเรือขนาดเล็กและเรือเฉพาะกิจ เช่น เรือยอร์ช และเรือขนส่งสินค้าในลำ น้ำโดยอยู่เรือที่มีขีดความสามารถในการต่อเรือและซ่อมเรือตั้งแต่ขนาด 500 - 4,000 ตันกรอส มีจำนวน 15 ราย และขนาดตั้งแต่ 4,000 ตันกรอสขึ้นไปมีเพียง 8 แห่ง ที่สำคัญได้แก่ บริษัท ยูนิไทยชิปปยาร์ด แอนด์ เอ็นจิเนียริง จำกัด ซึ่งอยู่ที่ท่าเรือแหลมฉบัง

⁴ Deadweight Tonnage (DWT) คือ น้ำหนักที่เรือสามารถใช้ในการบรรทุกทุกสิ่ง รวมทั้งน้ำหนักสินค้า น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำจืด และเสบียง เป็นต้น ที่เรือจะรับได้ โดยปลอดภัย (เมื่อเรือลอยอยู่ในระดับของเส้น Summer Loadline หรือ Safety Load Line).

⁵ ข้อมูลจากรายงานการศึกษาโครงการผลักดันการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือแบบครบวงจร ของสำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม

แผนการลงทุนที่สำคัญ

ในช่วงปี 2558 - 2565 กระทรวงคมนาคมมีแผนการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมทางน้ำที่สำคัญหลายโครงการ โดยแบ่งออกเป็นการพัฒนาท่าเรือ 11 โครงการ⁶ คือ 1) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่ จ.กระบี่ และ อ.เกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี 2) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกจังหวัดสตูล (ปากบารา) 3) โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกสงขลา แห่งที่ 2 4) โครงการท่าเรือชุมพร 5) โครงการสถานีขนส่งสินค้าทางน้ำเพื่อการประหยัดพลังงานที่จังหวัดอ่างทอง 6) โครงการศึกษาผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ (Strategic Environment Assessment : SEA) สำหรับการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งภาคใต้ 7) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 8) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) 9) โครงการปรับปรุงและพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง 20G 10) โครงการพัฒนาท่าเรือแหลมฉบัง ขั้นที่ 3 11) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งสินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 2) และการเสริมสร้างประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำและรักษาดุล 4 โครงการ คือ 1) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก 2) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก โดยการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน (ระยะที่ 2) 3) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก โดยการก่อสร้างระบบป้องกันตลิ่งเพื่อพัฒนาร่องน้ำทางเรือเดิน (ระยะยาว) และ 4) โครงการเชื่อมยกระดับในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่อการเดินเรือ

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคมโดยกรมเจ้าท่ามีโครงการพัฒนาที่สำคัญอีกหนึ่งโครงการ คือ โครงการพัฒนาระบบขนส่งผู้โดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้ามาใช้บริการของประชาชน โดยดำเนินการปรับปรุงท่าเรือโดยสารในแม่น้ำเจ้าพระยาจำนวน 17 ท่า

ในช่วงปีงบประมาณ 2558 - 2559 รวมทั้งมีแผนการขุดลอกร่องน้ำเพื่อความสะดวกในการเดินเรือเป็นประจำทุกปี

ปัญหาและอุปสรรค ที่สำคัญดังนี้

1. ท่าเรือหลายแห่งไม่สามารถใช้ประโยชน์ได้เต็มศักยภาพ เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือเชียงแสน และท่าเรือเชียงของ สาเหตุสำคัญมาจากจุดที่ตั้งของท่าเรือไม่เหมาะสม อาทิ ร่องน้ำตื้นเขินเร็วเนื่องจากตั้งอยู่ใกล้บริเวณปากแม่น้ำ อยู่ห่างไกลจากแหล่งอุตสาหกรรม และการเข้าถึงของระบบโครงข่ายเชื่อมโยง ซึ่งการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นภาระเงินงบประมาณที่จะต้องจัดสร้างโครงสร้างพื้นฐานเพิ่มเติมอีกเป็นจำนวนมาก ทั้งในด้านโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือและแหล่งผลิต และ/หรือการพัฒนาอุตสาหกรรมหลังท่า และการขุดลอกร่องน้ำตลอดจนผลกระทบสิ่งแวดล้อมจากการพัฒนาดังกล่าวด้วย

2. ปัญหาการขนส่งสินค้าในลำน้ำและชายฝั่ง

(1) ท่าเรือแหลมฉบังไม่มีท่าเทียบเรือชายฝั่งเป็นการเฉพาะ ปัจจุบันตู้สินค้าที่ขนส่งด้วยเรือชายฝั่งมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว โดยตลอดระยะเวลา 4 - 5 ปี มีปริมาณเพิ่มขึ้นเฉลี่ยกว่าร้อยละ 50 ในขณะที่เรือชายฝั่งต้องเข้าเทียบท่าเรือระหว่างประเทศ เพื่อขนถ่ายตู้สินค้าส่งออกขึ้นท่า รอบรรทุกลงเรือสินค้าระหว่างประเทศ หรือรับตู้สินค้าขาเข้าจากท่าเทียบเรือระหว่างประเทศโดยตรง แต่เนื่องจากผู้ประกอบการท่าเทียบเรือจะให้ความสำคัญแก่เรือสินค้าระหว่างประเทศเป็นลำดับแรก ในการเข้าเทียบท่าเพื่อขนถ่ายสินค้า (Window) ทำให้เรือชายฝั่งจำเป็นต้องไปเทียบท่าอื่นแทน หรือจอดเรือรอนอกท่า (บริเวณใกล้เขื่อนกันคลื่น) ทำให้เรือชายฝั่งที่ใช้ท่าร่วมกับเรือสินค้าระหว่างประเทศประสบปัญหาความล่าช้าในการเข้ารับสินค้าขาเข้า ขณะเดียวกันสินค้าขาออกมีความเสี่ยงในการส่งตู้สินค้ามาต่อเรือที่แหลมฉบังไม่ทัน เพราะผู้ให้บริการท่าเทียบเรือต้องปรับเวลาเข้าออกของเรือชายฝั่งตามตารางของเรือแม่ ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา

⁶ มี 4 โครงการที่บรรจุไว้ในแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2558 ได้แก่ 1) โครงการพัฒนาท่าเรือชายฝั่ง (ท่าเทียบเรือ A) ที่ท่าเรือแหลมฉบัง 2) โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ 1) 3) โครงการก่อสร้างท่าเทียบเรือสำราญขนาดใหญ่ (Cruise) ที่จังหวัดกระบี่ และ 4) โครงการเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งสินค้าในแม่น้ำป่าสัก

(2) ปัญหาการเดินเรือ โดยเฉพาะในลำน้ำเจ้าพระยาและป่าสัก ในช่วงฤดูแล้งน้ำน้อยทำให้เรือสินค้าติดตัน ในขณะที่ช่วงฤดูฝนน้ำมากทำให้เรือสินค้าติดช่องลอดใต้สะพานและสายไฟ โดยเฉพาะความสูงช่องลอดและระยะห่างของตอม่อสะพานข้ามแม่น้ำเจ้าพระยา และแม่น้ำป่าสัก เช่น สะพานพุทธ สะพานนวชัย สะพานวัดกษัตราธิราช และ สะพานสายเอเชีย เป็นต้น นอกจากนี้ การที่ต้องรอช่วงน้ำขึ้นลง ประกอบกับในลำน้ำดังกล่าวไม่มีจัดพักเรือ ทำให้เกิดปัญหาการกีดขวางการเดินเรือตามมาด้วย

(3) กฎหมายและระเบียบข้อบังคับและค่าธรรมเนียม ได้แก่ พระราชบัญญัติเรือไทย พ.ศ. 2481 และพระราชบัญญัติการเดินเรือในน่านน้ำไทย 2456 รวมถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ยังไม่สามารถปรับปรุงแก้ไขให้สอดคล้องกับกฎกติกาสากลและทันต่อสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ด้านการขนส่งและพาณิชย์นาวีทำให้เกิดปัญหาในทางปฏิบัติของเจ้าหน้าที่และผู้ที่เกี่ยวข้อง เช่น ความรับผิดชอบของเจ้าของเรือเมื่อเกิดอุบัติเหตุ รวมทั้งการประกันภัยสินค้า เป็นต้น

นอกจากนี้ การที่ประเทศไทยได้เข้าเป็นภาคีองค์กรทางทะเลระหว่างประเทศ หรือ IMO อนุสัญญา MARPOL⁷ ซึ่งให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมทางทะเลจากการรั่วไหล และการปล่อยของเสียจากเรือ โดยประเทศภาคีต้องแก้ไขปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องให้มีสาระครอบคลุมครบถ้วนตามข้อกำหนดของอนุสัญญาดังกล่าว และการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ข้อบังคับการตรวจเรือ เป็นต้น ซึ่งหากประเทศไทยยังไม่มีมาตรการในการดำเนินการดังกล่าวอย่างเร่งด่วนและจริงจัง อาจส่งผลกระทบต่อกองเรือพาณิชย์ไทยที่เดินเรือระหว่างประเทศ ในขณะเดียวกันก็อาจส่งผลกระทบต่อการบินป้องกันมลพิษจากเรือของต่างประเทศที่เดินเรือในน่านน้ำไทย

(4) การรुक้าลำน้ำและชายฝั่ง ปัจจุบันกลไกการกำกับดูแลและบำรุงรักษาร่องน้ำของไทย รวมทั้งการบริหารจัดการน้ำทั้งระบบยังขาดประสิทธิภาพ ส่งผลให้ปัจจุบันมีการรुक้าลำน้ำและชายฝั่งเป็นจำนวนมาก ซึ่งนอกจากจะส่งผลกระทบต่อการบินเรือแล้ว ยังส่งผลต่อเนื่องทำให้เกิดปัญหาสิ่งแวดล้อมตามมาด้วย ที่สำคัญได้แก่ ปัญหาการพังทลายของตลิ่ง และกัดเซาะชายฝั่ง



⁷ ซึ่งเกี่ยวข้องกับการป้องกันมลพิษ โดยกำหนดไว้ 6 ภาคผนวก ได้แก่ 1) น้ำมัน 2) สารเคมีเหลวที่บรรจุทุกในระหว่างเรือ 3) สารเคมีที่บรรจุที่บ่อ 4) น้ำเสียจากเรือ 5) ขยะจากเรือ และ 6) มลพิษทางอากาศจากเรือ

ต้นทุนโลจิสติกส์กับการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ*

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้ดำเนินการขับเคลื่อนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550 - 2554) โดยมีเป้าหมายในการลดต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม คือ สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ที่เป็นตัวชี้วัดที่เป็นที่ยอมรับอย่างแพร่หลาย และมีวิธีการคำนวณที่เป็นมาตรฐานสากล ซึ่ง สศช. เป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในการดำเนินการมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2547

ที่ผ่านมา สศช. ได้ริเริ่มการพัฒนาแบบจำลองการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) โดยอาศัยข้อมูลทุติยภูมิจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิตเป็นหลัก และมีการปรับปรุงนิยามและเก็บข้อมูลเพิ่มเติมเพื่อให้การคำนวณมีความถูกต้องแม่นยำยิ่งขึ้น โดยมีวัตถุประสงค์สำคัญเพื่อให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งจากภาครัฐและเอกชน ใช้เป็นเครื่องมือในการติดตามและประเมินผล

การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมและใช้เป็นข้อมูลประกอบการวางแผนการพัฒนาในอนาคตให้เป็นไปในทิศทางที่เหมาะสม ทั้งนี้ แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ได้ตั้งเป้าหมายเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ลงให้เหลือไม่เกินร้อยละ 12 ภายในปี 2560

การบริหารจัดการโลจิสติกส์ หมายถึง กระบวนการทำงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผน การดำเนินการ และการควบคุมการทำงานขององค์กร รวมทั้งการบริหารจัดการข้อมูลและธุรกรรมทางการเงินที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดเคลื่อนย้าย การจัดเก็บ การรวบรวม การกระจายสินค้า วัตถุดิบ ชิ้นส่วนประกอบ และการ บริการ ให้มีประสิทธิภาพ และประสิทธิผลสูงสุด โดยคำนึงถึงความต้องการและความพึงพอใจของลูกค้าเป็นสำคัญ

(ที่มา: The Council of Supply Chain Management Professionals)

องค์ประกอบการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

การพัฒนาแบบจำลองเพื่อการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย อ้างอิงวิธีการคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์ของ Robert V. Delaney แห่งบริษัท Cass Information System ของสหรัฐอเมริกาเป็นหลัก ซึ่งได้ประยุกต์ให้มีความสอดคล้องกับแหล่งข้อมูลหลักของประเทศไทย คือ ข้อมูลทุติยภูมิจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input - Output Table) ตามที่ประเทศส่วนใหญ่รวมถึงประเทศที่พัฒนาแล้วนำมาใช้ โดยที่ผ่านมา หากพบกรณีที่ไม่สามารถดึงข้อมูลจากตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต รวมทั้งการเก็บข้อมูลภาคสนามอาจทำได้ยากในทางปฏิบัติ จะใช้การประมาณการข้อมูลโดยอ้างอิงสมมติฐานจากมาตรฐานวิธีคำนวณ Cass Method เพื่อให้ข้อมูลมีความสมบูรณ์ที่สุดภายใต้ข้อจำกัดที่มีอยู่

การคำนวณต้นทุนโลจิสติกส์จะแยกคำนวณในแต่ละองค์ประกอบ ซึ่งแบ่งออกเป็น 3 องค์ประกอบหลัก ได้แก่ (1) ต้นทุนการขนส่งสินค้า (2) ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง และ (3) ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ สรุปได้ดังนี้

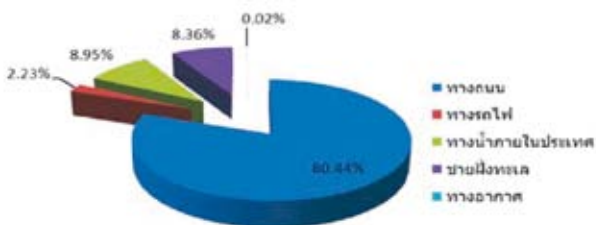
* สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

1. ต้นทุนการขนส่งสินค้า

ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) เป็นค่าใช้จ่ายของเจ้าของกิจการดำเนินการเพื่อขนย้ายสินค้าจากแหล่งผลิตไปยังปลายทางหรือผู้บริโภคขั้นสุดท้าย ซึ่งจะพิจารณาเฉพาะการขนส่งสินค้าเท่านั้นไม่รวมการขนส่งผู้โดยสาร แบ่งออกเป็น ค่าขนส่งสินค้าทางบก ค่าขนส่งสินค้าทางอากาศ ค่าขนส่งสินค้าทางแม่น้ำและทะเล ค่าขนส่งสินค้าทางรถไฟ ค่าขนส่งสินค้าทางท่อ ค่าบริการเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง และค่าบริการขนส่งสินค้าทางไปรษณีย์

การคำนวณ

ต้นทุนการขนส่งสินค้า = ผลรวมของต้นทุนของเจ้าของสินค้าหรือรายได้ของผู้ให้บริการที่เกิดขึ้นจากการเคลื่อนย้ายสินค้า รวมถึงการให้การสนับสนุนการขนส่งในรูปแบบต่างๆ



ต้นทุนการขนส่งสินค้า (Transportation Cost) เป็นองค์ประกอบหลักที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งปัจจุบันการขนส่งสินค้าของประเทศไทยยังใช้รูปแบบการขนส่งทางถนนเป็นหลัก โดยคิดเป็นร้อยละ 80.44 ของปริมาณการขนส่งทั้งหมด

2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Holding Cost)

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง (Inventory Holding Cost) ประกอบด้วย ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost) หรือค่าเสียโอกาสที่เงินทุนไปจมอยู่ในสินค้า และ ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost) หรือต้นทุนที่เกิดขึ้นจากกิจกรรมการให้บริการภายในคลังสินค้า การจัดการกับสินค้า การเลือกสถานที่ตั้งโรงงานและคลังสินค้า

(1) ต้นทุนการถือครองสินค้า (Inventory Carrying Cost)

การคำนวณ

ต้นทุนการถือครองสินค้า = มูลค่าของสินค้าคงคลังในแต่ละสาขา * ($\beta + i$)

โดยที่ β คือ เฉลี่ยค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการถือครองสินค้า อาทิ ค่าภาษี ค่าเสียหาย ค่าเสื่อมราคา และค่าประกัน

i คือ อัตราดอกเบี้ยเพื่อคำนวณค่าเสียโอกาสในการถือครองสินค้า

(2) ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า (Warehousing Cost)

การคำนวณ

ต้นทุนการบริหารคลังสินค้า = ต้นทุนของเจ้าของสินค้าหรือรายได้ของผู้ให้บริการที่เกิดจากการดำเนินการภายในคลังสินค้า

3. ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Administration Cost)

ต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Administration Cost) หมายถึง ต้นทุนด้านบริหารจัดการซึ่งเกี่ยวข้องกับกิจกรรมโลจิสติกส์ต่างๆ ประกอบด้วย ต้นทุนการดำเนินการกระบวนการสั่งซื้อสินค้า ต้นทุนการจัดซื้อวัตถุดิบ ต้นทุนการจัดการวัตถุดิบ ต้นทุนการพยากรณ์ความต้องการสินค้า ต้นทุนการสนับสนุนด้านอะไหล่และบริการ ต้นทุนการให้บริการลูกค้า ต้นทุนการสื่อสาร และต้นทุนการจัดการโลจิสติกส์ย้อนกลับ

การคำนวณ

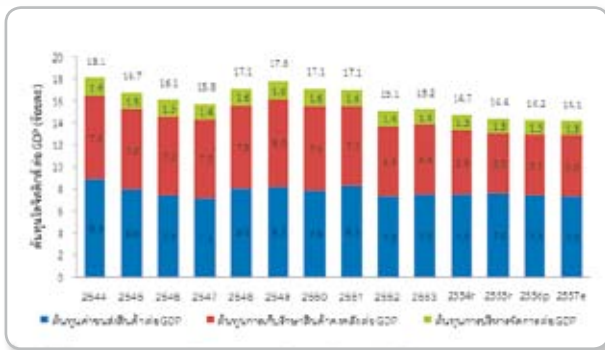
ต้นทุนการบริหารจัดการ = สัดส่วนร้อยละ 10 ของผลรวมระหว่างต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้า

(อ้างอิงสมมติฐานตาม CASS Method ของสหรัฐอเมริกา (ช่วงปี 2533 - 2542) ซึ่งคำนวณจากสัดส่วนร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนการขนส่งและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง)

ผลการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในช่วงที่ผ่านมา จากการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์การพัฒนา ระบบโลจิสติกส์แห่งชาติ ฉบับที่ 1 (พ.ศ. 2550 - 2554) ประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยในภาพรวมดีขึ้น ต้นทุนโลจิสติกส์ของไทยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยในปี 2555 สัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP คิดเป็นร้อยละ 14.4 ลดลงจากร้อยละ 17.1 ในปี 2550 เป็นผลมาจากต้นทุนการบริหารจัดการสินค้าคงคลังของผู้ประกอบการในประเทศลดลงอย่างต่อเนื่อง เพราะประสิทธิภาพการจัดการที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการใช้เทคโนโลยีในการบริหาร Stock และคลังสินค้า

ภาพรวมโครงสร้างต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ในปี 2556 ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศไทย มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 14.2 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ ณ ราคาประจำปี (GDP at Current Prices) ลดลงจากร้อยละ 14.4 ของ GDP ในปี 2555 โดยมีมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวมประมาณ 1.84 ล้านล้านบาท เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 3.1 จากปี 2555 ทั้งนี้โดยสรุปมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้ายังเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ 52.60 ของมูลค่าต้นทุนโลจิสติกส์รวม เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 51.94 ในปี 2555 รองลงมา คือ มูลค่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง มีสัดส่วนร้อยละ 38.35 ลดลงจากร้อยละ 38.97 ในปี 2555 ส่วนมูลค่าต้นทุนการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 9.05



ที่มา : สศช.

1. ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อ GDP ลดลงจากร้อยละ 7.6 ในปี 2555 เป็นร้อยละ 7.4 ในปี 2556 โดยมีมูลค่าต้นทุนค่าขนส่งสินค้าปี 2556 อยู่ที่ 953.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้นเล็กน้อย 16.70 พันล้านบาท หรือขยายตัวประมาณร้อยละ 1.78 เมื่อเทียบกับมูลค่าในปี 2555



ที่มา : สศช.

2. ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง

ต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังต่อ GDP มีสัดส่วนในระดับคงที่ระหว่างปี 2555 - 2556 โดยอยู่ที่ร้อยละ 5.5 โดยมูลค่าต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลังปี 2556 อยู่ที่ 715.2 พันล้านบาท เพิ่มขึ้น 32.32 พันล้านบาท หรือขยายตัวประมาณร้อยละ 4.70 เมื่อเทียบกับมูลค่าในปี 2555



ที่มา : สศช.

3. ต้นทุนการบริหารจัดการ

ต้นทุนการบริหารจัดการยังคงมีสัดส่วนต่อ GDP ในระดับคงที่ระหว่างปี 2554 - 2556 โดยอยู่ที่ร้อยละ 1.3 โดยมูลค่าต้นทุนการบริหารจัดการปี 2556 อยู่ที่ 166.8 พันล้านบาท เพิ่มขึ้น 5.65 พันล้านบาท หรือขยายตัวประมาณร้อยละ 3.47 เมื่อเทียบกับมูลค่าในปี 2555 ซึ่งเป็นไปในทิศทางเดียวกับการขยายตัวของต้นทุนค่าขนส่งสินค้า และต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง ปัจจุบันประเทศไทยยังอ้างอิงสมมติฐานการคำนวณต้นทุนการบริหารจัดการโลจิสติกส์ เท่ากับ ร้อยละ 10 ของผลรวมต้นทุนค่าขนส่งสินค้าและต้นทุนการเก็บรักษาสินค้าคงคลัง



ที่มา : สศช.

ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย (Logistics Performance Index: LPI)

นอกเหนือจากข้อมูลต้นทุนโลจิสติกส์แล้ว ยังมีดัชนีชี้วัดประสิทธิภาพด้านโลจิสติกส์ที่หลายประเทศให้การยอมรับกันอย่างแพร่หลาย คือ ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (Logistics Performance Index: LPI) จัดทำโดยธนาคารโลก (World Bank) โดยในปี 2557 ประเทศไทยถูกจัดอันดับอยู่ในอันดับที่ 35 จาก 160 ประเทศทั่วโลก ดีขึ้นจากอันดับที่ 38 ในปี 2555

หากเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มประเทศในภูมิภาคอาเซียน ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทยอยู่ในลำดับที่ 35 รองจากประเทศสิงคโปร์ และ มาเลเซีย แต่ดีกว่าประเทศเวียดนาม อินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ กัมพูชา สปป.ลาว และเมียนมา โดยเป็นที่น่าสนใจว่าประเทศมาเลเซียมีการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในภาพรวมดีขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเปรียบเทียบ ส่งผลให้อันดับความสามารถด้านโลจิสติกส์ขยับสูงขึ้นจากลำดับที่ 29 ในปี 2555 เป็นลำดับที่ 25 ในปี 2557

ตารางเปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ของประเทศไทย

ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI)	2553		2555		2557	
	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ	คะแนน	อันดับ
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	3.29	35	3.18	38	3.43	35
(1) ศักยภาพการขนส่ง	3.02	39	2.96	42	3.21	36
(2) โครงสร้างพื้นฐานด้านขนส่งและเทคโนโลยีสารสนเทศ	3.16	36	3.08	44	3.40	30
(3) การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	3.27	30	3.21	35	3.30	39
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.16	39	2.98	49	3.29	38
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.41	37	3.18	45	3.45	33
(6) ความตรงต่อเวลาของการบริการ	3.73	48	3.63	39	3.96	29

ที่มา : ธนาคารโลก 2014

ตาราง เปรียบเทียบดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์ (LPI) ของประเทศในภูมิภาคอาเซียน

	สิงคโปร์	มาเลเซีย	ไทย	เวียดนาม	อินโดนีเซีย	ฟิลิปปินส์	กัมพูชา	สปป.ลาว	เมียนมา
ดัชนีความสามารถด้านโลจิสติกส์	4.00	3.59	3.43	3.15	3.08	3.00	2.74	2.39	2.25
อันดับ (World Rank)	5	25	35	48	53	57	83	131	145
อันดับในภูมิภาคอาเซียน	1	2	3	4	5	6	7	8	9
(1) ศักยภาพการขนส่ง	4.01	3.37	3.21	2.81	2.87	3.00	2.67	2.45	1.97
(2) โครงสร้างพื้นฐาน	4.28	3.56	3.40	3.11	2.92	2.60	2.58	2.21	2.14
(3) การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศ	3.70	3.64	3.30	3.22	2.87	3.33	2.83	2.50	2.14
(4) สมรรถนะผู้ให้บริการโลจิสติกส์ทั้งภาครัฐและธุรกิจ	3.97	3.47	3.29	3.09	3.21	2.93	2.67	2.31	2.07
(5) ระบบการติดตามและตรวจสอบสินค้า	3.90	3.58	3.45	3.19	3.11	3.00	2.92	2.20	2.36
(6) ความตรงต่อเวลาของการบริการ	4.25	3.92	3.96	3.49	3.53	3.07	2.75	2.65	2.83

ที่มา : ธนาคารโลก 2014

แนวทางการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

แนวทางการพัฒนาการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทยในระยะต่อไป ควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อโครงสร้างการขนส่งและการอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ เพื่อผลักดันการลดต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ของประเทศ ตามเป้าหมายแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) สรุปแนวทางการพัฒนาที่สำคัญดังนี้ (1) การพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งระบบรางและชายฝั่ง รวมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (2) การเพิ่มประสิทธิภาพระบบโลจิสติกส์ในห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Optimization) การบริหารจัดการสินค้าเกษตรภายหลังการเก็บเกี่ยว จะช่วยสร้างมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจให้กับประเทศ และยกระดับรายได้ของเกษตรกรในระยะยาว (3) การผลักดันโครงการจัดตั้งระบบ National Single Window (NSW) ของประเทศ เร่งปรับปรุงกฎหมายและระเบียบปฏิบัติภายใน

ของหน่วยงานรัฐ ซึ่งจะช่วยลดความซ้ำซ้อนของกระบวนการออกใบรับรอง/ใบอนุญาตสำหรับสินค้าส่งออก/นำเข้า และลดต้นทุนการบริหารจัดการผ่านระบบอิเล็กทรอนิกส์ (Paperless) (4) การพัฒนาคุณภาพและศักยภาพของบุคลากรด้านโลจิสติกส์อย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะระดับปฏิบัติการ รวมทั้งการยกระดับทักษะฝีมือแรงงานและมาตรฐานวิชาชีพสาขาโลจิสติกส์ เพื่อช่วยลดต้นทุนค่าขนส่งและการบริหารจัดการด้านโลจิสติกส์ได้โดยตรง (5) การพัฒนาคุณภาพการให้บริการโลจิสติกส์ (Logistics Service Delivery) ของภาคธุรกิจ ส่งเสริมและยกระดับผู้ให้บริการโลจิสติกส์ (LSPs) ให้ได้รับรองคุณภาพระดับสากล สนับสนุนการสร้างเครือข่ายความร่วมมือเพื่อสร้างความเข้มแข็งของธุรกิจการให้บริการโลจิสติกส์เชื่อมโยงทั้งระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาคต่อไป

โครงการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ*

ประเทศไทยมีลักษณะทางภูมิศาสตร์ที่เป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน มีความได้เปรียบในการพัฒนาเป็นศูนย์กลางแหล่งผลิตและแหล่งกระจายสินค้าในภูมิภาค ระยะที่ผ่านมา ประเทศไทยมีการวางแนวทางการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยให้พร้อมรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าเชื่อมโยงพื้นที่ทั่วประเทศ ประตุการค้าชายแดนหลักและประเทศในภูมิภาคตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2556 - 2559) ภายใต้ยุทธศาสตร์การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจสู่การเติบโตอย่างมีคุณภาพและยั่งยืน และการสร้างความเชื่อมโยงกับประเทศในภูมิภาคเพื่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจและสังคม นอกจากนี้ ยังจัดทำแผนพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ และการพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งจะนำไปสู่การสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของภาคธุรกิจและการสร้างความเติบโตทางเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในภูมิภาคและอนุภูมิภาคร่วมกันอย่างยั่งยืน

ทั้งนี้ ในภาพรวมการยกระดับประสิทธิภาพของระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศจะต้องดำเนินการไปควบคู่กับการปรับตัวของภาคธุรกิจ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ภาครัฐใช้ในการกำหนดนโยบายและวางยุทธศาสตร์ในการเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยการศึกษาโครงข่ายของการขนส่งสินค้าในโซ่อุปทาน โดยเฉพาะข้อมูลต้นทุนของผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศตลอดเส้นทางเชื่อมโยงตลาดเศรษฐกิจและประตุการค้าสำคัญ จากแหล่งผลิตกระจายไปสู่ผู้บริโภคปลายทาง และการนำเข้า ส่งออกผ่านประตุการค้าต่างๆ ของประเทศ ตลอดจนกฎหมาย ข้อกำหนด กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และการพัฒนาระบบ National Single Window (NSW) เพื่อเชื่อมโยงข้อมูลผ่านอิเล็กทรอนิกส์แบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว ลดความซ้ำซ้อนของข้อมูลสามารถอำนวยความสะดวกในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการนำเข้า การส่งออก และการค้าระหว่างประเทศ และภาคธุรกิจได้อย่างรวดเร็ว



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ในฐานะหน่วยงานวางแผนนโยบายและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้ดำเนินโครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาด้านโลจิสติกส์ของประเทศ จำนวน 2 โครงการ ได้แก่ (1) โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS) และ (2) โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ 2 เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก

* สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

โครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่าง ประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS)

มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเส้นทางการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศของไทยไปยังเมืองเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) และมาเลเซีย รวมทั้งศักยภาพและขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่งและโลจิสติกส์ไทยในการดำเนินธุรกิจ ประเมินต้นทุนขนส่งและโลจิสติกส์ของสินค้าที่มีความสำคัญ รวมทั้งขั้นตอนการอำนวยความสะดวกทางการค้า เพื่อจัดทำข้อเสนอแนะทางนโยบายในการสร้างความได้เปรียบของการแข่งขันของภาคธุรกิจไทย ตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 ตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทยฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) การพัฒนาบริการขนส่งและเครือข่ายโลจิสติกส์ตามเส้นทางยุทธศาสตร์ สรุปดังนี้

1. ความก้าวหน้าการดำเนินการโครงการฯ

ปัจจุบันโครงการศึกษาต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS) อยู่ระหว่างขั้นตอนการดำเนินการศึกษาชั้นกลาง (Interim Report) โดยมีผลการศึกษาเบื้องต้น ดังนี้

(1) กรอบแนวคิดการศึกษา การศึกษายึดตามแนวการพัฒนาเศรษฐกิจเป็นหลัก (Corridor - based Approach) มุ่งเน้นสินค้าที่ใช้เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจของประเทศในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (GMS Economic Corridors) ที่เชื่อมโยงกับประเทศไทยและมาเลเซีย รวมทั้งพิจารณาจุดต้นทางปลายทางของสินค้าที่สำคัญ

(2) สภาพการค้าและการขนส่งระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย จากการวิเคราะห์มูลค่าสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกกระหว่างไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS และมาเลเซีย พบว่าสินค้านำเข้าส่งออกกระหว่างประเทศไทยกับประเทศในกลุ่ม GMS ส่วนใหญ่จะเป็นสินค้าเพื่อการบริโภคโดยตรง ส่วนสินค้านำเข้าและส่งออกกระหว่างไทยและมาเลเซียจะมีสินค้าทั้งในส่วนที่บริโภคภายในประเทศและสินค้าเพื่อป้อนเข้าสู่ภาคอุตสาหกรรมทั้งในไทยและมาเลเซีย โดยได้จัดอันดับสินค้าที่นำเข้า-ส่งออกที่สำคัญ 5 อันดับแรก พร้อมทั้งวิเคราะห์ฐานการผลิตสินค้าอุตสาหกรรม



ที่มีความสำคัญ 6 กลุ่ม และสภาพปัญหาและอุปสรรคของการขนส่งและกระบวนการโลจิสติกส์ด้านโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก รวมทั้งด้านกฎระเบียบและการบริหารจัดการ

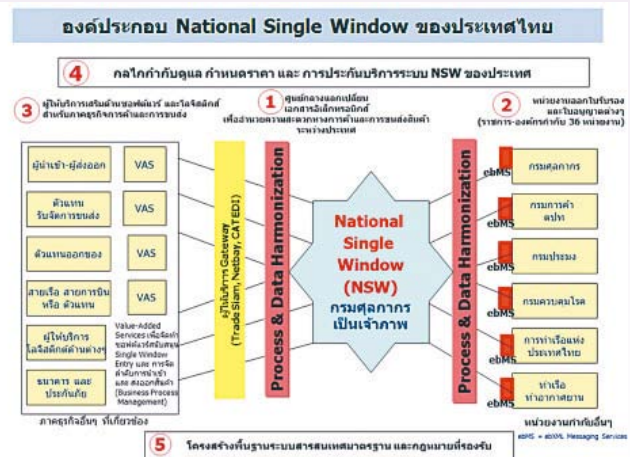
(3) สภาพทางกายภาพของเส้นทางการค้าที่สำคัญ มีการนำเสนอข้อมูลการสำรวจเส้นทาง รายละเอียดสภาพทางกายภาพของเส้นทางการขนส่ง ด้าน รูปแบบการเดินทางของยานพาหนะและสินค้า ระยะทางและระยะเวลาในขนส่งสินค้า ระยะเวลาในการดำเนินพิธีการศุลกากรและการรอคอย ช่วงเวลาในการเปิด - ปิดด่านชายแดน และความน่าเชื่อถือและความปลอดภัยของเส้นทาง รวมทั้งปัญหาและอุปสรรคในการขนส่งสินค้า

(4) การวิเคราะห์ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ของเส้นทางการค้า การศึกษาใช้ตัวแบบการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ Total Transport and Logistics Cost (TTLIC) Model ในการคำนวณต้นทุนการขนส่งสินค้าและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นการคิดวิเคราะห์รวมต้นทุนการขนส่งสินค้าที่มีศักยภาพที่เกิดขึ้นระหว่างการค้าการขนส่งและโลจิสติกส์ตาม Corridor จุดเชื่อมต่อ (Node) กิจกรรมที่เกิดขึ้นบนเส้นทางการขนส่งและรวบรวมข้อมูลที่ได้รับจากการสำรวจและการสัมภาษณ์เชิงลึกมาวิเคราะห์และคำนวณต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์

2. ผลที่คาดว่าจะได้รับ ผลการศึกษาจะนำมาเป็นข้อมูลสำหรับการกำหนดนโยบายและมาตรการพัฒนาระบบโลจิสติกส์และระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าของประเทศ รวมถึงนโยบายและมาตรการส่งเสริมผู้ประกอบการไทยในการดำเนินธุรกิจระหว่างประเทศ ให้มีความเหมาะสมกับบริบทการแข่งขันที่เปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ National Single Window ระยะที่ 2 เพื่ออำนวยความสะดวกทางการค้าให้กับผู้ประกอบการไทยสู่ตลาด ASEAN และตลาดโลก

ระบบ NSW ทำหน้าที่เป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงข้อมูลแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียวของประเทศ เชื่อมโยงข้อมูลแบบบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้องกับการค้าระหว่างประเทศ โครงการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ระยะที่ 2 ฯ ตอบสนองต่อประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 ตามแผนพัฒนายุทธศาสตร์โลจิสติกส์ของประเทศไทย ฉบับที่ 2 (พ.ศ. 2556 - 2560) ภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบอำนวยความสะดวกทางการค้าและกลยุทธ์การดำเนินการจัดตั้งองค์กรกำกับบริหารจัดการระบบ NSW (Business Model) ที่มีประสิทธิภาพ โดยโครงการศึกษานี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาสถานภาพและความก้าวหน้าของระบบ NSW ของไทยในปัจจุบัน ตัวอย่างการพัฒนาระบบ NSW ของต่างประเทศ ศึกษาและกำหนดรูปแบบการบริหารเชิงธุรกิจ (Business Model) ที่เหมาะสมสำหรับระบบ NSW ของประเทศไทย และแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW เพื่อจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาระบบ NSW ในระยะที่ 2 ของประเทศไทย โดยมีผลการดำเนินการสรุปดังนี้



1. การพัฒนาระบบเชื่อมโยงข้อมูลผ่านระบบ NSW ของประเทศไทย¹ การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรอง และเอกสารอื่นๆ ของ 36 หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับกระบวนการนำเข้า การส่งออก และโลจิสติกส์ผ่านระบบ NSW มีหน่วยงานที่เชื่อมโยงข้อมูลอย่างเป็นทางการกับระบบ NSW ได้แล้วจำนวน 26 หน่วยงาน หน่วยงานที่เหลืออยู่ระหว่างการทดสอบและพัฒนาระบบการเชื่อมโยงข้อมูลกับระบบ NSW

การเชื่อมโยงข้อมูลใบอนุญาต ใบรับรองและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ระหว่างหน่วยงานภาครัฐ 36 หน่วยงานกับระบบ NSW



ที่มา กรมศุลกากร

¹ ข้อมูล ณ วันที่ 10 กุมภาพันธ์ 2558

2. ปัญหาและอุปสรรคต่อการดำเนินงานพัฒนาระบบ NSW ปัจจุบันกระบวนการทำงานของหน่วยงานภาครัฐต่างๆ ยังไม่ได้มีการปรับลดขั้นตอนด้วยการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารอย่างสมบูรณ์ผ่านระบบ NSW และกฎระเบียบของหน่วยงานภาครัฐส่วนใหญ่ยังไม่ได้ปรับปรุงให้รองรับการแลกเปลี่ยนข้อมูลทางอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสารอย่างปลอดภัยผ่านระบบ NSW

3. แนวทางการดำเนินงานระยะต่อไป การพัฒนาระบบ NSW จำเป็นต้องมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่องทั้งระบบงาน งบประมาณ และกำลังคน จนได้ระบบที่สมบูรณ์และมีระบบการบริหารจัดการที่ชัดเจน เร่งรัดการปรับลดขั้นตอนและกระบวนการให้บริการออกไปรับรอง/ใบอนุญาตทางอิเล็กทรอนิกส์ รวมทั้งเร่งรัดการพัฒนาระบบให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ได้ครบทั้ง 36 หน่วยงาน

4. ผลที่คาดว่าจะได้รับ แผนแม่บทการพัฒนา ระบบ NSW ของประเทศ เพื่อให้สามารถดำเนินการอย่างบูรณาการจนเป็นระบบ NSW ที่สมบูรณ์ มีรูปแบบ



การบริหารเชิงธุรกิจ (Business Model) ที่ชัดเจนและตรวจสอบได้ และแนวทางการขับเคลื่อนระบบ NSW ที่ยั่งยืน สนับสนุนการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและเพิ่มประสิทธิภาพการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างประเทศ ♦





การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD)

ศฤกษณ์ นพคุณ*

การแก้ไขปัญหการจราจรอย่างเป็นระบบและยั่งยืนโดยการพัฒนาระบบการขนส่งมวลชนทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล จำเป็นต้องพัฒนาพื้นที่สำหรับการเชื่อมต่อระบบการเดินทางให้มีประสิทธิภาพ และต้องพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม ตลอดจนเพื่อให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองน่าอยู่ ซึ่งปัจจุบัน แนวคิด “การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development)” หรือที่เรียกสั้นๆ ว่าแนวคิด TOD เป็นแนวคิดที่หลายฝ่ายให้ความสำคัญ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอยู่ระหว่างผลักดันให้มีการนำมาใช้ให้เกิดขึ้นในประเทศไทยอย่างเป็นรูปธรรม วารสารเศรษฐกิจและสังคมฉบับนี้ จึงขอนำเสนอ นิยาม แนวคิด และข้อมูลที่น่าสนใจเกี่ยวกับการพัฒนาพื้นที่ตามแนวคิด TOD เพื่อสร้างความรู้ความเข้าใจร่วมกัน โดยมีสาระสำคัญดังนี้

ความหมายและแนวคิดของการพัฒนาโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development : TOD)

การพัฒนาโดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (Transit - Oriented Development) หรือเรียกย่อๆ ว่า TOD หมายถึง กระบวนการจัดการพื้นที่เมืองให้เกิดความกระชับ ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน ได้แก่ ที่อยู่อาศัย แหล่งพาณิชย์กรรม ระบบบริการของเมือง พื้นที่สาธารณะรอบสถานีขนส่งมวลชน โดยการสร้างสรรค์สภาพแวดล้อมที่ดี ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและทางเดินเท้าให้มีคุณภาพสูง (U.S. Department of Transportation Federal Transit Administration, 2009: 3) โดยเป้าหมายในการพัฒนาพื้นที่ที่มุ่งใช้โครงสร้างพื้นฐานด้านระบบและโครงข่ายการขนส่งมวลชนที่มีอยู่แล้วในการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจและการเติบโตอย่างยั่งยืน ผลักดันให้มีผู้ใช้บริการระบบการขนส่งมวลชนมากขึ้น เพื่อลดความแออัดของเมืองซึ่งเกิดจากการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล

โดยแนวคิด TOD เป็นแนวทางการพัฒนาเมืองที่ต่างประเทศ โดยเฉพาะประเทศที่พัฒนาแล้วทั้งหลายกำลังให้ความสนใจในการสร้างชุมชนที่น่าอยู่ แนวคิดนี้เริ่มต้นจากหลักพื้นฐานคือการสร้างชุมชนที่ “เดิน” ได้สะดวก มีความกระชับแน่นเหมาะสมโดยรอบบริเวณขนส่งระบบราง เป็นแนวคิดที่ทำให้เกิดการอยู่อาศัยในพื้นที่อย่างมีคุณภาพชีวิตที่สมบูรณ์โดยไม่จำเป็นต้องพึ่งพารถยนต์ แนวคิดนี้เป็นแนวทางหลักแนวทางหนึ่งในการพัฒนาที่จะแก้ปัญหาของการกระจายตัวของเมืองในยุคที่น้ำมันแพงมหาศาลและสิ่งแวดล้อมที่ถูกทำลายจนกลายเป็นปัญหาโลกร้อนในปัจจุบัน ทั้งนี้ แนวคิด TOD ได้รับความสนใจนำไปพัฒนาเมืองต่างๆ ด้วยสาเหตุสำคัญ ประกอบด้วย การเจริญเติบโตของเมืองต่างๆ บนโลก ที่ทุกเมืองต่างมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นพร้อมๆ กับปัญหาการจราจรโดยเฉพาะเมืองในประเทศกำลังพัฒนาทั้งหลาย

* นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ สำนักประเมินผลและเผยแพร่การพัฒนา

- ความไม่สะดวกของพื้นที่ชานเมืองที่มีการเติบโตในลักษณะเกาะตามเส้นทางคมนาคม

- สภาพการใช้ชีวิตในพื้นที่เมืองที่ขาดความสงบสุข เนื่องจากการจราจรด้วยรถยนต์ ทำให้เกิดความต้องการวิถีชีวิตแบบใหม่ที่ไม่ต้องพึ่งพารถยนต์แต่มีความสะดวกสบายในพื้นที่เมือง

- ความต้องการพื้นที่สำหรับการเดิน การพักผ่อน ในเมืองที่เพิ่มมากขึ้นตามความเจริญขึ้นของเมือง

- รูปแบบครอบครัวที่เปลี่ยนไปในชีวิตเมือง เริ่มมีครอบครัวในลักษณะครอบครัวเดี่ยวมากขึ้น

- การสนับสนุนแนวทางการพัฒนาแบบนี้โดยรัฐบาลกลางที่เพิ่มมากขึ้น (เฉพาะในสหรัฐอเมริกา)

- การมีพันธมิตรระหว่างเมืองเพิ่มมากขึ้นที่สนับสนุนให้เกิดการพัฒนาตามแนวทางของ TOD

- ปัญหาจราจรติดขัดที่เกิดขึ้นในทุกๆ เมืองใหญ่ในโลก เกือบทุกเมืองประชาชนต้องเสียเวลาไปกับการจราจรบนท้องถนนอย่างน้อยสองชั่วโมงต่อวัน การแก้ปัญหาโดยการขยายพื้นที่ถนนหรือสร้างทางด่วนสำหรับรถยนต์กลายเป็นการซ้ำเติมให้ปัญหาเหล่านี้ยิ่งซับซ้อนและยุ่งเหยิงมากยิ่งขึ้น

จากเหตุผลข้างต้น หลายฝ่ายเชื่อว่า Transit Oriented Development คือวิธีการแก้ปัญหาอย่างแท้จริงที่จะช่วยลดการจราจรที่ติดขัดและช่วยปกป้องสภาพแวดล้อมของเมือง เทคนิคหนึ่งของแนวทางการพัฒนาคือการสร้างเอกลักษณ์ของระบบขนส่งมวลชน แนวคิดการขยายถนนหรือสร้างทางด่วนนั้นถูกมองว่าเป็นเรื่องล้าหลังสำหรับการพัฒนาเมืองไปแล้ว ในปัจจุบันนั้นเมืองต้องพัฒนาด้วยการสร้างระบบขนส่งมวลชนที่ดีและมีเอกลักษณ์

จากหลักการดังกล่าว The Urban Land Institute (ULI) ได้กำหนดส่วนประกอบสำคัญในการออกแบบตามแนวคิด Transit Oriented ดังนี้

- ความสะดวกสบายของคนเดินเท้าต้องได้รับการพิจารณาาก่อนเป็นเบื้องต้น

- สถานีขนส่งระบบรางต้องเป็นจุดเด่นที่สำคัญและเป็นเอกลักษณ์ของบริเวณ

- ศูนย์กลางในระดับภาคต้องประกอบไปด้วยการใช้ประโยชน์ที่ดินแบบผสมผสาน มีทั้งร้านค้า สำนักงาน ที่อยู่อาศัย และสถานที่ราชการ ฯลฯ

- ต้องมีความหนาแน่นสูง และมีคุณภาพชีวิตที่ดีโดยพื้นที่ต่างๆ โดยรอบต้องสามารถเดินทางเข้าถึงสถานีขนส่งระบบรางได้ภายในเวลาไม่เกินสิบนาที

- มีระบบขนส่งอื่นๆ สนับสนุนระบบขนส่งระบบรางที่เป็นระบบหลัก เพื่อกระจายรัศมีการบริการให้ครอบคลุมทั้งพื้นที่เมือง เช่น รถราง รถประจำทาง เป็นต้น

- ออกแบบให้สะดวกในการใช้จักรยาน สเก็ตบอร์ด หรือพาหนะอื่นๆ ที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ โดยสามารถเชื่อมต่อกับระบบขนส่งหลักได้อย่างสมบูรณ์

- มีการจัดการ การควบคุม และลดพื้นที่จอดรถยนต์ในรัศมีการเดินทางด้วยเท้าในระยะเวลาสิบนาทีจากสถานีขนส่งหรือศูนย์กลางเมือง

หลักการและเกณฑ์การพัฒนาพื้นที่แบบ TOD

โดยทั่วไป การออกแบบโครงการ TOD จะออกแบบกลุ่มอาคารหนาแน่นสูง หรือการใช้ที่ดินแบบหนาแน่นสูงและหลากหลาย (Highly-Dense and Mixed Land Use) เช่น ศูนย์การพาณิชย์กรรม สถาบันราชการ หรืออาคารพักอาศัย บริเวณชั้นในหรือล้อมรอบสถานีระบบขนส่งมวลชน โดยความหนาแน่นจะจางลงเมื่อพัฒนาออกจากศูนย์กลางออกไป อนึ่ง รัศมีการสัญจรควรอยู่ภายในระยะเดินเท้า (Walking Distance) ประมาณไม่เกิน 800 เมตรจากศูนย์กลางการพัฒนาหรือสถานี ทั้งนี้ การออกแบบควรพิจารณาตามเกณฑ์ต่างๆ 5 ข้อ ดังนี้

1. รูปแบบการพัฒนาควรคำนึงถึงรูปแบบการเดินทางแบบ NMT ได้แก่ การเดิน และใช้จักรยาน

2. ถนนควรมีความต่อเนื่อง (Connectivity) และการชะลอความเร็ว (Traffic Calming) เพื่อลดระยะปลายทางและชะลอความเร็วรถ

3. ออกแบบการใช้ที่ดินอย่างหลากหลาย ประกอบด้วย แหล่งกิจกรรมที่สำคัญต่อกิจกรรมการดำรงชีพ เช่น ที่ทำงาน สถานศึกษา ร้านค้า ที่พักอาศัย และสถาบันราชการ

4. มีการจัดการควบคุมการจัดหาที่จอดรถ (Parking Management) โดยการกำหนดราคาค่าจอดที่สะท้อนความเป็นจริงเชิงเศรษฐศาสตร์ หรือเปลี่ยนแปลงกฎหมายว่าด้วยการกำหนดจำนวนที่จอดรถขั้นต่ำ ให้มีความสอดคล้องตามการพัฒนาพื้นที่แบบ TOD ที่เน้นการใช้ระบบขนส่งมวลชน และลดบทบาทการเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล

5. ออกแบบสถานีจอดรถขนส่งมวลชน (Transit Station) หรือที่หยุดรถ (Transit Stop) ให้มีความสะดวกสบาย และปลอดภัย เช่น มีทางเดินเข้าถึงสถานีที่กว้างขวาง ได้มาตรฐาน มีที่กันแดดฝน มีป้ายสัญลักษณ์ที่จำเป็นสำหรับคนเดินทาง มีมุมขายเครื่องดื่มหรือสิ่งพิมพ์ ห้องน้ำ และมีไฟส่องสว่างที่เพียงพอ เป็นต้น

ทั้งนี้ อาจมีความเข้าใจที่สับสนระหว่างการพัฒนาพื้นที่ติดระบบขนส่งมวลชน (Transit Adjacent Development - TAD) และการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน (TOD) ซึ่งการพัฒนาทั้งสองแบบมีความแตกต่างกันสิ้นเชิง TAD เน้นการพัฒนาโครงการอสังหาริมทรัพย์ติดระบบขนส่งมวลชน (ติดสถานีหรือราง) ไม่เน้นการพัฒนาแบบส่งเสริมรูปแบบการเดินทางที่หลากหลาย ยังคงมุ่งเน้นการเดินทางด้วยรถยนต์เป็นหลัก และขาดการใช้ที่ดินอย่างหลากหลาย (Mixed Uses) โดยมากมีความหนาแน่นที่ต่ำกว่า TOD

แนวทางการพัฒนาไปสู่ TOD

เพื่อให้นโยบายการลดค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ช่วยลดการกระจุกกระจายของเมือง และใช้ประโยชน์ในพื้นที่รอบสถานีขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพบรรลุผล จึงจำเป็นต้องวางแผนการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่ง โดยกำหนดเป็นนโยบายเชิงรุกที่จะทำให้โครงการในลักษณะนี้ประสบผลสำเร็จด้วยความรวดเร็ว กลยุทธ์ที่นำมาใช้เป็นแนวทางในการพัฒนา จึงได้แก่

1. การให้รางวัลสำหรับเมืองที่วางแผนการจัดย่านการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Zoning) เพื่อดำเนินโครงการพัฒนารอบสถานีขนส่งในเชิงรุก

2. การสร้างกลยุทธ์ในการลดความต้องการพื้นที่จอดรถยนต์ส่วนบุคคล

3. การจัดทำข้อกำหนดเป็นการพิเศษสำหรับการจัดย่านการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อที่อยู่อาศัย

4. การให้รางวัลสำหรับโครงการฟื้นฟูสภาพแบบเบ็ดเสร็จ (Infill Development) และโครงการฟื้นฟูสภาพพื้นที่ (Redevelopment) ในบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

5. การแก้ไขระบบเครดิตภาษีสำหรับบ้านผู้มีรายได้น้อยที่ตั้งอยู่รอบสถานีขนส่งมวลชนอยู่แล้ว โดยการเสนอรางวัลและผลตอบแทนการคงอยู่ของที่อยู่อาศัยในพื้นที่รอบสถานี

6. การกำหนดเป้าหมายและสนับสนุนด้านเงินทุนในการรักษาและเพิ่มโครงการทางเลือกบ้านที่หลากหลาย (Affordable Housing) ที่อยู่รอบสถานีและตามความยาวของถนนรอบสถานี

7. การกำหนดบทบาทและสร้างความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียให้เท่าเทียมกัน มีความยุติธรรมในการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

8. การเพิ่มภาษีทางการเงิน (Tax Increment Financing-TIF) ตามมูลค่าที่ได้รับจริงจากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชน

ผลประโยชน์ที่ได้รับจากการพัฒนาไปสู่ TOD

ผลประโยชน์จากการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งต่อชุมชนและระบบเศรษฐกิจโดยรวม ได้แก่

1. เมืองจะได้เตรียมการและจัดหาที่อยู่อาศัยและระบบการสัญจรที่หลากหลาย (Provides Housing and Mobility Choices) แก่ประชาชน

2. ช่วยยกระดับคุณภาพของสภาพแวดล้อม (Improves Environmental Performance)

3. ประหยัดการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (Results in Infrastructure Cost Saving) โดยการใช้โครงสร้างพื้นฐานร่วมกันระหว่างชุมชนและระบบขนส่งมวลชน

4. สนับสนุนการมีสุขภาพและวิถีชีวิตที่ดี (Helps Support Healthy Lifestyles) โดยการอยู่ร่วมกันเป็นชุมชนแบบกระชับ ซึ่งใช้ทางเดินเป็นระบบการสัญจรเชื่อมต่อหลักภายในชุมชน

5. สร้างความแข็งแกร่งให้กับระบบการขนส่งมวลชน (Strengthens Transit System) การมีชุมชนหรือย่านที่มีความกระชับขนาดใหญ่ตั้งอยู่รอบสถานีจะช่วยให้ปริมาณการเดินทางของประชาชนมีเสถียรภาพ

6. สร้างมูลค่าให้เกิดอย่างถาวร (Create Lasting Values) ต่อชุมชนและสถานี อันได้แก่ มูลค่าทางสังคมที่เกิดจากความสัมพันธ์ของสมาชิกภายในชุมชน และมูลค่าทางเศรษฐกิจที่เกิดจากการใช้สอยของประชาชนในพื้นที่พาณิชยกรรมบริเวณรอบสถานีขนส่งมวลชน

7. ลดภาวะโลกร้อน (Reduces Greenhouse Gas Emissions) การเติบโตของระบบขนส่งมวลชนหมายถึงการลดลงของการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึงการลดภาระการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงและการระบายอากาศพิษจากการขับซี ดังนั้น การเพิ่มขึ้นของระบบขนส่งมวลชนจึงถือเป็นการลดภาวะโลกร้อนในทางตรง

นอกจากผลประโยชน์ที่ได้รับดังที่ได้กล่าวแล้ว การพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนยังมีบทบาทในการยกระดับสภาพความเป็นอยู่ของชุมชนในมหานครโดยบทบาทดังกล่าว ได้แก่

1. สร้างสรรค์พื้นที่ดีสำหรับวิถีชีวิตของชุมชน
2. เป็นเครื่องช่วยฟื้นฟูสภาพศูนย์กลางธุรกิจของเมืองให้มีความสดใส
3. เสริมสร้างโอกาสของผู้ประกอบการในท้องถิ่นในการร่วมกันพัฒนาทางเศรษฐกิจภายในพื้นที่
4. สร้างชุมชนให้เป็นสถานที่ปลอดภัยและเพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก

5. ก่อให้เกิดการเชื่อมต่อทางกายภาพระหว่างย่านที่อยู่อาศัยกับศูนย์กลางธุรกิจด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

6. ทำให้ชุมชนเติบโตอย่างเป็นระบบ

บทสรุป

การพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีขนส่งมวลชน หรือ Transit Oriented Development (TOD) นับเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งของ Transport Demand Management ในการบรรเทาปัญหาด้านการจราจรและขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ และจัดการที่ต้นเหตุคือพฤติกรรมการเดินทางของคน โดยอาศัยองค์ประกอบด้านการใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land Use) ประกอบการพัฒนาและออกแบบพื้นที่เมืองหรือชุมชนบริเวณโดยรอบสถานี มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อส่งเสริมการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน และระบบทางเลือกอื่นนอกจากรถยนต์ เป็นการสร้างโอกาสในการเดินทางแก่คนส่วนใหญ่ของสังคม (รวมถึงคนด้อยโอกาส) โดยสร้างผลลัพธ์ (Outcome) ที่นำไปสู่การเพิ่มปริมาณผู้โดยสารให้แก่ระบบขนส่งมวลชน สร้างชุมชนที่ลดการพึ่งพาพลังงานเชื้อเพลิงและลดมลพิษทางอากาศจากการใช้รถยนต์ที่มากเกินไป ลดการเติบโตเมืองอย่างไร้ทิศทาง (Urban Sprawl) ส่งเสริมชุมชนให้เป็นชุมชนแห่งสุขภาวะ (Healthy Communities) ที่ประชากรมีทางเลือกในการเดินทางและดีต่อสุขภาพของตน เช่น การเดิน และขี่จักรยาน

เอกสารอ้างอิง

ธำปนา บุญยประวิตร. (2557) แนวทางการพัฒนาพื้นที่รอบสถานีขนส่งมวลชนในประเทศไทย ตอนที่ 1 (Transit - Oriented Development (TOD) Guidelines for Thailand: Phase 1). สืบค้นจาก www.asiamuseum.co.th

ดร.สัญญา ลบรัมย์. (2558) คณะสถาปัตยกรรมศาสตร์ สถาบันเทคโนโลยีพระจอมเกล้าเจ้าคุณทหารลาดกระบัง เอกสาร ประกอบการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง สนช. กับการพัฒนาระบบรางเชิงรุกด้วยแนวคิด TOD. สืบค้นจาก www.oknation.net ◆

ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

4 เป้าหมายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในอนาคต

1. เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม
2. เสริมสร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ
3. เสริมสร้างความมั่นคง ความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และเกิดการพัฒนานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและยั่งยืน
4. สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุด จากการเป็นประชาคมอาเซียน

4 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ของไทย พ.ศ. 2558 - 2565

1. การสร้างความมั่นคงและความปลอดภัยในการเดินทางและการขนส่ง และก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
2. สร้างรากฐานความมั่นคงทางเศรษฐกิจ โดยลดต้นทุนค่าขนส่ง เพิ่มความเร็วในการเดินทาง และกระตุ้นให้เกิดการลงทุนในภาคการผลิต
3. สร้างรากฐานความมั่นคงทางสังคม ด้วยการยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างทั่วถึง
4. สร้างโอกาสสำหรับการแข่งขันและให้ประเทศได้ประโยชน์สูงสุด จากการเป็นประชาคมอาเซียน



สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
Office of the National Economic and Social Development Board
962 ถนนกรุงเกษม เขตป้อมปราบศัตรูพ่าย กรุงเทพฯ 10100
โทรศัพท์ 0-2282-4841-2 โทรสาร 0-2281-9705