



รายงานการวิจัย

การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค
(Facilitating the International Railway Network to Promote Thailand
as an Economic and Touristic Hub of the Region)

โดย

ดร. ฉลองภพ สุธงส์การกาญจน์ และคณะ
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ
โดยคณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาเศรษฐศาสตร์
ประจำปีงบประมาณ 2554

พฤศจิกายน 2555

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยโครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาคฉบับนี้ สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความอนุเคราะห์อย่างสูงจากสำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ โดยคณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาเศรษฐศาสตร์ ประจำปีงบประมาณ 2554 ซึ่งให้ทุนสนับสนุนการวิจัย คณะกรรมการผู้ทรงคุณวุฒิประกอบด้วย รศ.ดร.ราชนันท์ ชินหารังสรรค์ ดร.สุนทร อรุณานนท์ชัย ผศ.ดร.อัทธ์ พิศาลวานิช รศ.(พิเศษ)ดร.จักรกฤษณ์ ดวงพิสดรา และ รศ.ดร.ดวงพรรณ กริชชาญชัย ศฤงคารินทร์ กรุณาให้คำแนะนำและตรวจสอบแก้ไขความถูกต้อง นางอรุณฉา ศศิปรียจันทร์ ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาเศรษฐศาสตร์ ที่อำนวยความสะดวกงานวิจัยสำเร็จลุล่วงด้วยดี คณะผู้วิจัยขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

คณะผู้วิจัยขอขอบคุณ นายอรรถศิริ บุรณศิริ ผู้อำนวยการสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์กรมมหาชน) ด้านศุลกากรหนองคาย การรถไฟแห่งประเทศไทย และ National Economic Research Institute (NERI) กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป. ลาว ที่อำนวยความสะดวกและอนุเคราะห์ข้อมูล ในการประชุมระดมความคิดเห็น และการสำรวจพื้นที่จังหวัดหนองคาย และจังหวัดเชียงใหม่

คณะผู้วิจัย

พฤศจิกายน 2555

บทคัดย่อ

ประเทศไทยมีศักยภาพที่เหมาะสมในด้านความเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ในทางภูมิศาสตร์สามารถเป็นทางออกทะเลให้กับประเทศลาว และมณฑลจีนตอนใต้ จึงทำให้ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางทางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้โดยรัฐบาลได้มีแนวคิดเบื้องต้นที่จะร่วมลงทุนกับรัฐบาลจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านได้มากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น โครงการวิจัยนี้มีแนวคิดเพื่อที่จะตอบโจทย์วิจัยดังกล่าว

โครงการวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) เพื่อวิเคราะห์ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของความต้องการในการเดินทางและขนส่งตามแนวเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ และ 3) เพื่อเสนอแนะนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อนำไปสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายสำหรับการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาคได้ โดยจะทราบถึงแนวทางการประสานผลประโยชน์ของโครงการรถไฟระหว่างประเทศที่เชื่อมโยงประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทยไปยังประเทศจีน

วิธีการวิจัยแบ่งออกเป็น 3 ส่วนหลัก ได้แก่ 1) การทบทวนงานวิจัยในอดีต ทั้งในประเทศและต่างประเทศ รวมถึงทบทวนแผนงานและโครงการภาครัฐที่เกี่ยวข้องกับการใช้ประโยชน์ทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2) การวิเคราะห์ข้อมูลความต้องการการเดินทางและขนส่งโดยใช้แบบจำลองการวัด โดยข้อมูลที่ใช้เป็นข้อมูลทุติยภูมิที่เกี่ยวข้อง และ 3) การระดมความคิดเห็นจากหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง

ผลการวิจัยแบ่งตามวัตถุประสงค์ พบว่าหากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงแล้วเสร็จ ก่อปรกับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) จะก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างเสรี ซึ่งการขนส่งทางรถไฟจะเป็นส่วนในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันให้อาเซียนที่จำนวนประชากรและเศรษฐกิจขนาดใหญ่เพียงพอที่จะดึงดูดการลงทุน และมีปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยการขนส่งทางรถไฟจะทำหน้าที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในแต่ละภูมิภาค ก่อให้เกิดโครงข่ายโลจิสติกส์ที่มีการไหลของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ผลจากการประมาณการโดยใช้แบบจำลองทางด้านการเงินทาง พบว่า หากมีการนำโครงการระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาใช้ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะสามารถแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารจากรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้ถึงร้อยละ 32.08 ในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก จะสามารถแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารจากรูปแบบการเดินทางอื่นๆ ได้ถึงร้อยละ 20.61 และร้อยละ 10.00 ในเส้นทางกรุงเทพฯ-นครสวรรค์

สำหรับผลจากการประมาณการโดยใช้แบบจำลองทางด้านการขนส่งสินค้า พบว่า หากต้นทุนในการขนส่งลดลงปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านผ่านทางการขนส่งทางบกมีแนวโน้มสูงขึ้นทุกแนวเส้นทางเศรษฐกิจ ซึ่งโดยสรุปการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจ การค้าระหว่างประเทศไทย – ลาวมีมูลค่าและปริมาณสูงขึ้น การค้าระหว่างไทย – จีนตอนใต้ มีศักยภาพมากขึ้น โดยเฉพาะถ้ามีการเชื่อมโยงผ่านทางด่านหนองคาย แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟมีส่วนช่วยในการกระตุ้นให้การค้าระหว่างประเทศมีการเจริญเติบโตสูงขึ้น

จากการวิเคราะห์ข้อมูลและการระดมความคิดเห็นจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านออกเป็น 3 แนวทาง คือ 1) เส้นทางทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค 2) เส้นทางทางการขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และ 3) เส้นทางสร้างเสริมความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ

นอกจากนี้แนวนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้การพัฒนาการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ตลอดจนสามารถทำให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านจึงสามารถกำหนดแนวนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย 1) การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ 2) การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น 3) การพัฒนายานสถานีและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งทางรถไฟ 4) การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย และ 5) การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

โดยข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย พบว่ารูปแบบของการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและขนส่ง โดยเฉพาะด้านการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจนั้น จำเป็นต้องพิจารณาทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware Development) และในส่วนของการจัดการด้านการจราจร การปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ (Software Development) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงให้มากที่สุด และนอกจากโครงการด้านการขนส่ง อันได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟแล้ว ยังจำเป็นต้องพิจารณาถึงโครงการต่อเนื่อง เช่น การพัฒนามัคคุเทศกรรม หรือพื้นที่สำหรับเป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Centre) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงให้มากที่สุด

Abstract

Thailand has great potential as a major center in the regional economy. Geographically, Thailand can be a gateway for Laos and Southern China, thus the country can become the transportation hub of South East Asian. The development of high-speed rail link between Thailand and neighboring countries will benefit Thailand in terms of strategic position for regional transport center. It is necessary to understand the economic impacts of the economic integration through the international railway project in order to benefit from the project effectively. Thus this research aims to gather the knowledge and analyze this topic.

The objectives of this research are: 1) to analyze the benefits of economic integration through transport between Thailand and neighboring countries, 2) to analyze the potential demand for passenger and freight transportation along the rail line between the countries, and 3) to recommend policy in development of railway system that connecting with neighboring countries.

The research framework in this project can be divided into 4 parts namely 1) analysis of the demand for transport along the railway corridors, 2) analysis of the economic integration effects of the railway between Thailand and neighboring countries, 3) impact analysis on economic and social aspects in the case of Thailand as a regional transport center, 4) policy recommendation and its implementation.

The methodology of this research is: 1) a review of past research, both Thailand and international experiences, including the review of government programs and projects related to the use of the railway between Thailand and neighboring countries, 2) econometric model study, which include the construction of the gravity model for cross-border trade between Thailand and neighboring countries, using secondary data, and 3) the gathering of opinions of public and private agencies involved.

The railway linking between China and the Greater Mekong Subregion (GMS), including Thailand will enhance the ASEAN Economic Community (AEC) in terms of easing the flows of goods, people, services and investments. The railway will serve as the primary mode of transport with road transport of goods to be distributed to different areas.

The results from the gravity model shows that trade with neighboring countries are likely to rise, especially trading with Laos at Mukdahan and Nong-Khai border check points. For the trade in the North-South Economic corridor, between Thailand and China, the Chaing Saen

border check point will be a main point and trade volume is expected in the future, more than 30,000 million baht in the year 2564.

From the analysis of the information and opinions between the public and private sectors involved with the result from the model, the development approaches can be formulated into three approaches. The first is to develop the freight train with its neighbors to promote Thailand as a gateway for trade and distribution of the region. Yunnan Province will be a key for the development as a critical bridge to South East Asian countries. China policy in creating the new gateways to the South, via Thailand, Myanmar, and Singapore should be considered and Thailand should prepare the transport system, especially railway, for such development. This will enhance the ability to support Thailand to be a regional transportation hub. Secondly, the freight railroads to link the Andaman Sea and Gulf of Thailand should also be considered. The plan of Tavoy deep sea port of Myanmar will open trade in the Andaman Sea. This has the potential to improve both the physical and the land use development in the hinter land. Therefore, Thailand needs to improve the transport links between the Tavoy deep sea port and Laem Chabang port so that Thailand can be a center for transportation and logistics in the region. The third approach is the creation of railway for tourism purpose. The growth rate of tourists from China and ASEAN has increased. It also plans to build high speed rail link between China, Laos and Thailand. Thus, it can be connected to travel by train from Bangkok - Malaysia - Singapore. This provides a great opportunity for boosting tourism in ASEAN.

Furthermore, this research proposes guidelines for development in the rail transportation system that links with neighboring countries to the development of the rail connections with neighboring countries to meet and support the development of the national transportation system. The country can benefit fully from the following policies: 1) to develop a network of international rail transport, in order to meet cargo and passenger demand, 2) to encourage the modal shift toward railway transportation, 3) to develop the railway station area and its accessibility, 4) to promote the railway technology and related industries in Thailand, and 5) to restructure the railway sector to improve the efficiency and reliability of railway services.

Finally, the research recommended that, for the economic corridor development, not only the hardware, i.e. transport infrastructure, is essential, but also software measures are also very important. The software measures include regulatory changes for better facilitation and incentives for private to participate in the integration project. In addition to transportation projects, including the development of railway infrastructure, it is also necessary to consider the supporting projects such as industrial estate or distribution center to benefit fully from the international transport connection.

สารบัญ

หน้า

บทที่ 1	ความเป็นมาของโครงการ	1
บทที่ 2	การทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศ ทางด้านการรถไฟ	5
2.1	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ	5
2.2	นโยบายของรัฐบาลในช่วง พ.ศ. 2551-2554	9
2.3	ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554).....	10
2.4	แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม	11
2.5	แผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554	17
2.6	แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง	18
บทที่ 3	สถานะปัจจุบันของการขนส่งทางรถไฟ.....	21
3.1	ภาพรวมการขนส่งของประเทศไทย	21
3.1.1	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ.....	21
3.1.2	ปริมาณการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย.....	23
3.2	อุปสงค์การขนส่งทางรถไฟ.....	25
3.3	สภาพโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน.....	29
3.3.1	โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย.....	29
3.3.2	การใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย	30
3.3.3	สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งทางรถไฟ	35
3.3.4	อายุรางและจุดตัด	37
3.3.5	จำนวนและอายุรถจักร	41
3.3.6	ความตรงต่อเวลา.....	42
3.3.7	อุบัติเหตุทางรถไฟ.....	42
บทที่ 4	การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ	45
4.1	การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ.....	45
4.2	สถานการณ์การค้าระหว่างประเทศ	48
4.3	การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน.....	54
4.4	การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านโดยการขนส่งในรูปแบบต่างๆ	60
4.5	การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจำแนกตามรายด้าน.....	63
4.6	สรุป	76

บทที่ 5 การวิเคราะห์ผลกระทบของการมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ศึกษาประสบการณ์จากต่างประเทศ.....	79
5.1 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในต่างประเทศ.....	80
5.1.1 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในญี่ปุ่น	80
5.1.2 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในฝรั่งเศส	81
5.1.3 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเยอรมัน.....	81
5.1.4 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในสเปน.....	82
5.1.5 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในไต้หวัน.....	83
5.1.6 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในเกาหลีใต้.....	83
5.1.7 วิวัฒนาการรถไฟฟ้าความเร็วสูงในจีน	84
5.1.8 การพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงในรูปแบบต่างๆ	84
5.2 ต้นทุนการก่อสร้างรถไฟฟ้าความเร็วสูง	85
5.3 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว	87
5.3.1 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อรูปแบบการเดินทาง.....	87
5.3.2 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อผลกระทบทางราคา.....	91
5.4 ผลกระทบของระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม.....	92
5.4.1 ผลประโยชน์หลักของการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง	92
5.4.2 การเปรียบเทียบผลกระทบของการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง	94
5.5 สรุป	94
บทที่ 6 การวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทาง ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ	97
6.1 บทนำ	97
6.2 ภาพรวมการเดินทางระหว่างประเทศ.....	98
6.2.1 การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ.....	98
6.2.2 นักท่องเที่ยวของประเทศไทยแบ่งตามสัญชาติของนักท่องเที่ยวตามรูปแบบการเดินทาง	100
6.3 การเดินทางระหว่างภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีน	102
6.3.1 การเดินทางตามสนามบินในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน	103
6.3.2 จำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน	103
6.3.3 การเดินทางผ่านแดนของนักท่องเที่ยวตามด่านทางบกต่างๆ	104

6.4	การเดินทางระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย	106
6.4.1	การเดินทางด้วยเครื่องบิน ตามเมืองในภูมิภาคของประเทศไทย	107
6.4.2	ภาพรวมการเดินทางด้วยรถไฟ / รถโดยสาร ในประเทศไทย	116
6.4.3	จำนวนนักท่องเที่ยว	117
6.5	แนวทางการวิเคราะห์โครงการเชิงเศรษฐศาสตร์สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง	121
บทที่ 7	การวิเคราะห์ความต้องการการขนส่งในประเทศและ ระหว่างประเทศ จากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน	125
7.1	กรอบการวิเคราะห์ความต้องการการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ	125
7.2	แบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้าภายในประเทศ	126
7.3	แบบจำลองปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศทางถนน	132
บทที่ 8	แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน	141
8.1	การทบทวนแผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ	141
8.1.1	กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งในระดับภูมิภาค	142
8.1.2	การเชื่อมโยงทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน	143
8.1.3	แผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน	145
8.1.4	การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง	148
8.1.5	แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะ 5 ปี (ค.ศ. 2011 -2015) ฉบับที่ 12 ของจีน	150
8.1.6	โครงการทำเรื่อน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย	151
8.1.7	การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือ ฝั่งอ่าวไทย	152
8.2	ลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน	153
8.2.1	การเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน	153
8.2.2	ผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน	154
8.2.3	การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	154
8.3	แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน	160

บทที่ 9 ข้อเสนอแนะทางด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและ การเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน	171
9.1 แนวโน้มในอนาคตและผลของการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน....	171
9.2 ปัจจัยท้าทายของการพัฒนาเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน.....	176
9.3 ข้อเสนอทางด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน.....	180
9.3.1 การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ	181
9.3.2 การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น.....	184
9.3.3 การพัฒนาย่านสถานีและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งทางรถไฟ	185
9.3.4 การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย.....	186
9.3.5 การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้	189
บทที่ 10 บทสรุปและข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	193
10.1 บทสรุป	193
10.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป.....	195
บรรณานุกรม	197
ภาคผนวก ก: การประชุมระดมความคิดและการสำรวจพื้นที่จังหวัดหนองคาย	203
ภาคผนวก ข: การร่วมหารือ และการสำรวจพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่.....	245
ภาคผนวก ค. การสัมภาษณ์เสนอผลงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็น	263

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1:	กิจกรรมการปฏิบัติงานการเสนอรายงาน.....	3
ตารางที่ 2-1:	โครงการและมาตรการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางตามแผนยุทธศาสตร์ กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2558	14
ตารางที่ 3-1:	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2547-2553 (หน่วย: พันตัน)	21
ตารางที่ 3-2:	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาออก (หน่วย: พันตัน).....	24
ตารางที่ 3-3:	ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาเข้า (หน่วย: พันตัน)	24
ตารางที่ 3-4:	สถิติปริมาณผู้โดยสารและรายได้ของ รฟท.....	26
ตารางที่ 3-5:	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2545-2551 (หน่วย: ตัน).....	27
ตารางที่ 3-6:	ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายเหนือ (กรุงเทพฯ-เชียงใหม่)	32
ตารางที่ 3-7:	ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายตะวันออก (กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง, อรัญประเทศ).....	33
ตารางที่ 3-8:	ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ	34
ตารางที่ 3-9:	ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายใต้ (กรุงเทพฯ-สุโขทัย).....	35
ตารางที่ 3-10:	ย่านกองเก็บตู้สินค้า (CONTAINER YARD).....	37
ตารางที่ 3-11:	ขนาด อายุ และความยาวของราง	38
ตารางที่ 3-12:	จำนวนทางผ่านถนนที่ตัดผ่านทางรถไฟ จำแนกตามประเภทเครื่องจักร	38
ตารางที่ 3-13:	จำนวนรถจักรของ รฟท.....	41
ตารางที่ 3-14:	ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถโดยสารและรถสินค้า ปี 2552.....	42
ตารางที่ 3-15:	สถิติความตรงต่อเวลา (หน่วย: ร้อยละ).....	42
ตารางที่ 3-16:	สถิติอุบัติเหตุทางรถไฟ (หน่วย: จำนวนครั้ง)	43
ตารางที่ 4-1:	กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและกฎหมายด้านการขนส่งของ ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.....	46
ตารางที่ 4-2:	มูลค่าการค้าของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าที่สำคัญ.....	50
ตารางที่ 4-3:	สัดส่วนของการนำเข้าและส่งออกของประเทศคู่ค้าและกลุ่มประเทศคู่ค้าต่างๆ	53
ตารางที่ 4-4:	มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน ปี 2546-2551	57
ตารางที่ 4-5:	มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและลาว ปี 2546-2551	58

ตารางที่ 4-6:	มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและเวียดนาม ปี 2546-2551	59
ตารางที่ 4-7:	มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ระหว่าง ปี 2546-2548	60
ตารางที่ 4-8:	ปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ตั้งแต่ปี 2544-2552	61
ตารางที่ 4-9:	ปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออกแบ่งตามรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ปี 2544-2552	62
ตารางที่ 4-10:	มูลค่าสินค้า ณ ด้านเชียงของ.....	64
ตารางที่ 4-11:	สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านเชียงของ ในปี 2551.....	64
ตารางที่ 4-12:	มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด้านเชียงของ	65
ตารางที่ 4-13:	มูลค่าสินค้า ณ ด้านเชียงแสน	66
ตารางที่ 4-14:	สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านเชียงแสน ในปี 2551	67
ตารางที่ 4-15:	มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด้านเชียงแสน	68
ตารางที่ 4-16:	มูลค่าสินค้า ณ ด้านแม่สาย.....	69
ตารางที่ 4-17:	สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านแม่สาย ในปี 2551.....	69
ตารางที่ 4-18:	มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด้านแม่สาย.....	70
ตารางที่ 4-19:	มูลค่าสินค้า ณ ด้านมุกดาหาร	72
ตารางที่ 4-20:	สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านมุกดาหาร ในปี 2551	72
ตารางที่ 4-22:	มูลค่าสินค้า ณ ด้านหนองคาย	74
ตารางที่ 4-23:	สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านหนองคาย ในปี 2551	75
ตารางที่ 4-24:	มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด้านหนองคาย....	76
ตารางที่ 5-1:	ต้นทุนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	86
ตารางที่ 5-2:	การบริโภคพลังงานของแต่ละรูปแบบการเดินทาง	86
ตารางที่ 5-3:	ระยะเวลาในการเดินทางและส่วนแบ่งตลาดของรถไฟในแต่ละเส้นทาง	89
ตารางที่ 5-4:	แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดก่อนและหลังการให้บริการรถไฟความเร็วสูง	90
ตารางที่ 5-5:	ค่าโดยสารเครื่องบินและค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูงตามเส้นทางในยุโรป	91
ตารางที่ 6-1:	จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศของท่าอากาศยาน นานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และเชียงใหม่.....	99
ตารางที่ 6-2:	จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศของท่าอากาศยาน นานาชาติ ภูเก็ต หาดใหญ่ และเชียงราย	100
ตารางที่ 6-3:	จำนวนนักท่องเที่ยวปี 2550 แบ่งตามสัญชาติและรูปแบบการเดินทาง	101
ตารางที่ 6-4:	จำนวนนักท่องเที่ยวแบ่งตามสัญชาติ	102

ตารางที่ 6-5:	จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน	103
ตารางที่ 6-6:	จำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน	104
ตารางที่ 6-7:	จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนตามด่านทางบกต่างๆ.....	106
ตารางที่ 6-8:	บัญชีท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับ การให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551.....	110
ตารางที่ 6-9:	เพิ่มเติมเส้นทางในบัญชีท้ายของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับ การให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551.....	112
ตารางที่ 6-10:	จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคเหนือของประเทศไทย	113
ตารางที่ 6-11:	จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย ...	114
ตารางที่ 6-12:	จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคใต้และภาคอื่นๆ ของประเทศไทย.....	115
ตารางที่ 6-13:	จำนวนผู้โดยสารรถไฟ และรถโดยสาร ในประเทศไทย	116
ตารางที่ 6-14:	จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่.....	117
ตารางที่ 6-15:	การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดเชียงใหม่	118
ตารางที่ 6-16:	การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดพิษณุโลก.....	119
ตารางที่ 6-17:	การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดนครสวรรค์.....	119
ตารางที่ 6-18:	จำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย	120
ตารางที่ 6-19:	การเปรียบเทียบเวลาในการเดินทางสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่.....	121
ตารางที่ 7-1:	การแบ่งเขตพื้นที่ตามอนุภูมิภาค	129
ตารางที่ 7-2:	เมตริกซ์ต้นทางปลายทางการขนส่งสินค้ารายภาค ปี 2554	131
ตารางที่ 7-3:	เมตริกซ์ต้นทางปลายทางการขนส่งสินค้ารายภาค ปี 2564	131
ตารางที่ 7-4:	แบบจำลอง GRAVITY	133
ตารางที่ 7-5:	สมมุติฐานในการประยุกต์ใช้แบบจำลอง	134
ตารางที่ 7-6:	ผลการวิเคราะห์ปริมาณการค้าชายแดนตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือใต้จาก แบบจำลอง (ล้านบาท)	135
ตารางที่ 7-7:	ผลการวิเคราะห์ปริมาณการค้าชายแดนตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก ตะวันตกจากแบบจำลอง (ล้านบาท).....	136

ตารางที่ 8-1:	สาระสำคัญด้านการขนส่งตามกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค.....	142
ตารางที่ 8-2:	การเติบโตทางเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียน-จีน (ASEAN-CHINA)	153
ตารางที่ 8-3:	ตัวชี้วัดสำคัญทางเศรษฐกิจของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง.....	155
ตารางที่ 8-4:	สินค้าหลักที่มีการส่งออกภายในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง	155
ตารางที่ 8-5:	สินค้านำเข้าและส่งออกสำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศคู่ค้าในกลุ่ม อนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขง	156
ตารางที่ 8-6:	ปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงค.ศ. 2008 และ ค.ศ. 2025 จำแนกตามกลุ่มสินค้า	157
ตารางที่ 8-7:	ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้ารวมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ค.ศ. 2008 (ตัน)... ..	157
ตารางที่ 8-8:	ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้ารวมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ค.ศ. 2025 (ตัน)... ..	158
ตารางที่ 8-9:	ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พ.ศ. 2545-2551 (หน่วย: ตัน)	158
ตารางที่ 8-10:	ปริมาณการขนส่งสินค้านำเข้าระหว่างประเทศขาออกและขาเข้า (หน่วย: พันตัน)	159
ตารางที่ 8-11:	การดำเนินการที่สำคัญ ข้อจำกัด และข้อเสนอแนะในการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน	169
ตารางที่ 9-1:	สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์.....	183

สารบัญรูป

หน้า

รูปที่ 3-1:	สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปี 2553.....	22
รูปที่ 3-2:	ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้.....	27
รูปที่ 3-3:	สัดส่วนรายได้ของ รฟท. ปี 2551.....	28
รูปที่ 3-4:	การใช้ประโยชน์และสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย.....	31
รูปที่ 3-5:	อายุของรางจำแนกตามขนาดราง.....	40
รูปที่ 3-6:	ความต้องการใช้งานรถจักร.....	41
รูปที่ 3-7:	สถิติจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ.....	43
รูปที่ 4-1:	โครงสร้างการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านไทย.....	47
รูปที่ 4-2:	เส้นทางการเชื่อมโยงกลุ่มประเทศในลุ่มแม่น้ำโขง.....	48
รูปที่ 5-1:	รูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูง.....	85
รูปที่ 5-2:	ข้อได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของรถไฟความเร็วสูงและการเดินทางรูปแบบอื่นๆ.....	88
รูปที่ 6-1:	สัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2548 และ ปี 2553.....	98
รูปที่ 6-2:	สัดส่วนผู้โดยสารแยกตามรูปแบบการเดินทาง.....	118
รูปที่ 7-1:	แบบจำลองการวิเคราะห์การขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน และการเดินทางภายในประเทศ.....	126
รูปที่ 8-1:	แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็น ประตูการค้าและศูนย์ กระจายสินค้าของภูมิภาค.....	162
รูปที่ 8-2:	แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและ อ่าวไทย.....	164
รูปที่ 8-3:	พื้นที่อุทยานแห่งชาติบนเส้นทาง EWE (ทางหลวงหมายเลข 12).....	165
รูปที่ 8-4:	แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ.....	167
รูปที่ 9-1:	เส้นทางเชิงยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน.....	175
รูปที่ 9-2:	การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้ารถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.....	178

คำย่อ

คค.	กระทรวงคมนาคม
รฟท.	การรถไฟแห่งประเทศไทย
รฟม.	การรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนแห่งประเทศไทย
สนข.	สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร
สศช.	สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ACMECS	The Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy
ADB	Asian Development Bank
AEC	ASEAN Economic Community
AFAFGIT	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit
AFAFIST	ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport
AFAMT	ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport
AFTA	ASEAN Free Trade Agreement
AMBDC	ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation
ARL	Airport Rail Link
ASEAN	Association of South East Asian Nations
AVE	Alta Velocidad Española
BIMSTEC	Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation
BOT	Build-Operate-Transfer
CBTA	Cross Border Transport Agreement
CY	Container Yard
DBI	Deutsche Bahn International
DC	Direct Current
DMU	Diesel Multiple Unit

EFTA	European Free Trade Association
EIRR	Economic Internal Rate of Return
EWEC	East-West Economic Corridor
FDI	Foreign Direct Investment
GDP	Gross Domestic Product
GMS	Greater Mekong Subregion
GPP	Gross Provincial Product
HZ	Hertz
ICD	Inland Container Depot
ICE	Inter City Express
ICE-T	Inter City Express Tilting Train
ICE-TD	Inter City Express Tilting Train Diesel
IMT-GT	Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle
JETRO	The Japan External Trade Organization
JICA	Japan International Cooperation Agency
KTRC	Korea Transport Research Center
kV	Kilovolts
Lao PDR	The Lao People's Democratic Republic
MOU	Memorandum of Understanding
NSEC	North–South Economic Corridor
NSW	National Single Window
OD-Matrix	Origin Destination Matrix
OFID	OPEC Fund for International Development
OLS	Ordinary Least Square
PPP	Public-Private Partnership
PSO	Public Service Obligation
PTA	Preferential Trading Agreement

P/C Matrix	Production/Consumption Matrix
SEC	Southern Economic Corridor
SKRL	Singapore Kunming Rail Link
TGV	Train a Grand Vitesse
TSSS	The GMS Transport Sector Strategy Study
UNESCAP	United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific

บทที่ 1

ความเป็นมาของโครงการ

การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจในระดับภูมิภาคอาเซียน (ASEAN Connectivity) เป็นสิ่งที่ประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญหลังจากที่ประเทศไทยได้ปรับโครงสร้างการผลิตตามความได้เปรียบที่เปลี่ยนไป คือ เดิมไทยเคยส่งออกสินค้าที่ใช้ทรัพยากรธรรมชาติเป็นฐานมาก ซึ่งทำให้ทรัพยากรธรรมชาติทั้งทางเกษตรและแร่ธาตุลดน้อยลง ในระยะหลังสินค้าที่ใช้แรงงานเป็นหลักในการผลิตมีบทบาทสำคัญในการส่งออกของไทย แต่ความได้เปรียบกำลังหมดไปด้วยต้นทุนการผลิตในประเทศที่สูงขึ้น และการแข่งขันกับประเทศที่มีต้นทุนด้านแรงงานที่ต่ำกว่าไทยรุนแรงขึ้น การติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีระดับการพัฒนาการที่แตกต่างกัน เช่น ประเทศในกลุ่มอาเซียน และประเทศจีน จะสร้างความสามารถในการแข่งขันแก่ประเทศไทยและภูมิภาคมากยิ่งขึ้น ความเชื่อมโยงในกลุ่มจึงเป็นประโยชน์ต่อประเทศไทย แต่ทั้งนี้ต้องยึดผลประโยชน์ร่วมกันของประเทศในภูมิภาคด้วย

ประเทศไทยมีศักยภาพที่เหมาะสมในด้านความเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ในทางภูมิศาสตร์สามารถเป็นทางออกทะเลให้กับประเทศลาว และมณฑลยูนนานได้ จึงทำให้ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางทางการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจะเอื้อประโยชน์ต่อประเทศไทยในแง่ของยุทธศาสตร์การขนส่งในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เนื่องจากหากมองการคมนาคมทางอากาศแล้ว เมืองใหญ่ๆ ในภูมิภาคอันได้แก่ กรุงเทพฯ กัวลาลัมเปอร์ และสิงคโปร์ ล้วนมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศสำหรับการเดินทางในภูมิภาคนี้ แต่หากมองในแง่ของการขนส่งทางบกที่ใช้รถไฟความเร็วสูงเป็นพาหนะแล้ว กรุงเทพฯ จะเป็นเมืองที่มีศักยภาพสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคนี้ ดังนั้นหากกรุงเทพฯ สามารถเชื่อมต่อกับเมืองใหญ่เมืองอื่นๆ ในภูมิภาคนี้โดยใช้รถไฟความเร็วสูงได้ กรุงเทพฯ จะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้อย่างแน่นอน ในการพัฒนาระบบรถไฟในประเทศเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน รัฐบาลได้มีแนวคิดเบื้องต้นที่จะร่วมลงทุนกับรัฐบาลจีนในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศ โดยจะมีการลงนามในบันทึกความเข้าใจ (Memorandum of Understanding: MoU) ในเบื้องต้น ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ จะประกอบไปด้วยเส้นทาง 5 เส้นทาง โดยเส้นทางแรกจะเป็นเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-หนองคาย ซึ่งจะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟจากลาวไปยังมณฑลยูนนาน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านได้มากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยกับประเทศเพื่อนบ้าน สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติได้มอบทุนวิจัยให้แก่มูลนิธิสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยเพื่อทำการวิจัยโครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยมี ดร. ฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์ เป็นหัวหน้าทีมวิจัย

วัตถุประสงค์ของโครงการวิจัย

1. เพื่อวิเคราะห์ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
2. เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของความต้องการในการเดินทางและขนส่งตามแนวเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ
3. เพื่อเสนอแนะนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยกับประเทศเพื่อนบ้าน

ขอบเขตของการวิจัย

1. การวิเคราะห์การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
2. การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและการขนส่งตามแนวเส้นทางระบบรถไฟ
3. การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคม ในกรณีที่ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ
4. ข้อเสนอแนะทางนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

การนำเสนอรายงานมีทั้งสิ้น 4 ครั้ง ครั้งที่ 1 เป็นรายงานความก้าวหน้า ซึ่งนำเสนอภายใน 3 เดือนหลังจากวันลงนามในสัญญา รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2 นำเสนอภายใน 6 เดือนหลังจากวันลงนามในสัญญา ครั้งที่ 3 เสนอร่างรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ภายใน 10 เดือนหลังจากวันลงนามในสัญญา และครั้งที่ 4 เสนอรายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ภายใน 12 เดือนหลังจากวันลงนามในสัญญา เนื้อหาของกิจกรรมการปฏิบัติงานและการนำเสนอรายงานแสดงอยู่ในตารางที่ 1.1¹

¹ มีการปรับระยะเวลาของกิจกรรมต่างๆ บ้างเพื่อให้สอดคล้องกับการนำเสนอรายงานต่างๆ

ตารางที่ 1-1: กิจกรรมการปฏิบัติงานการเสนอรายงาน

กิจกรรมการปฏิบัติงาน	เดือนที่											
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1. ศึกษาวิเคราะห์สถานะปัจจุบันของเส้นทาง การขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ	■	■	■									
2. ศึกษาวิเคราะห์การเชื่อมโยงระบบ เศรษฐกิจระหว่างประเทศ	■	■	■	■								
3. รวบรวมข้อมูลเพื่อการวิเคราะห์ความ ต้องการในการเดินทางและขนส่งด้วย รถไฟระหว่างประเทศ			■	■								
4. รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 1			★									
5. ศึกษาวิเคราะห์ความต้องการในการ เดินทางและขนส่งโดยทางรถไฟระหว่าง ประเทศ				■	■	■	■					
6. การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจ และสังคมในกรณีที่ไทยเป็นศูนย์กลางทาง เศรษฐกิจของภูมิภาค					■	■	■	■				
7. รายงานความก้าวหน้าครั้งที่ 2						★						
8. ศึกษา วิเคราะห์แนวทางการใช้ ประโยชน์เบื้องต้น และข้อเสนอทาง นโยบายด้านรถไฟระหว่างประเทศ							■	■	■			
9. ร่างรายงานฉบับสมบูรณ์ (Draft Final Report)										★		
10. ศึกษา วิเคราะห์ เสนอแนะ แนวทาง การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่ เชื่อมโยงระหว่างประเทศไทยกับประเทศ เพื่อนบ้าน										■	■	■
11. จัดสัมมนานำเสนอผลงานวิจัยเพื่อ ระดมความคิดเห็นที่เกี่ยวข้อง											★	
12. รายงานฉบับสมบูรณ์ (Final Report)												★

รายงานฉบับสมบูรณ์ฉบับนี้จะนำเสนอเนื้อหาหลักๆ ดังนี้ บทที่ 2 เป็นการทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศทางด้านการรถไฟ บทที่ 3 เสนอสถานะปัจจุบันของการขนส่งทางรถไฟ บทที่ 4 พิจารณาการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ โดยเฉพาะทางด้านการขนส่งสินค้า บทที่ 5 เป็นการวิเคราะห์ผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงศึกษาประสบการณ์จากต่างประเทศ บทที่ 6 นำเสนอการวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทางทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ บทที่ 7 เป็นการวิเคราะห์ความต้องการในการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ จากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับบทที่ 8 อธิบายแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และบทที่ 9 เป็นการเสนอแนะด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

บทที่ 10

บทสรุปและข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

10.1 บทสรุป

ประเทศไทยมีศักยภาพที่เหมาะสมในด้านความเป็นศูนย์กลางที่สำคัญทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ในทางภูมิศาสตร์สามารถเป็นทางออกทะเลให้กับประเทศลาว และมณฑลจินตองใต้ จึงทำให้ประเทศไทยมีความพร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางทางด้านการคมนาคมขนส่งของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้ โดยรัฐบาลได้มีแนวคิดเบื้องต้นที่จะร่วมลงทุนกับรัฐบาลจีน ในการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างรัฐบาลทั้งสองประเทศ ซึ่งโครงการรถไฟความเร็วสูงนี้ประกอบไปด้วยเส้นทาง 5 เส้นทาง โดยเส้นทางแรกจะเป็นเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-หนองคาย ที่จะเชื่อมต่อกับเส้นทางรถไฟจากลาวไปยังมณฑลยูนนาน

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อนานาชาติระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะเอื้อประโยชน์ต่อประเทศไทยในแง่ของยุทธศาสตร์ของการขนส่งในภูมิภาคเป็นอย่างมาก เนื่องจากหากมองการคมนาคมทางอากาศแล้ว เมืองใหญ่ๆ ในภูมิภาคอื่นได้แก่ กรุงเทพฯ กัวลาลัมเปอร์ และสิงคโปร์ ล้วนมีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางอากาศสำหรับการเดินทางในภูมิภาคนี้ แต่หากมองในแง่ของการขนส่งทางบกที่ใช้รถไฟความเร็วสูงเป็นพาหนะแล้ว กรุงเทพฯ จะเป็นเมืองที่มีศักยภาพสูงสุดในการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคนี้ ดังนั้นหากกรุงเทพฯ สามารถเชื่อมต่อกับเมืองใหญ่เมืองอื่นๆ ในภูมิภาคนี้โดยใช้รถไฟความเร็วสูงได้ กรุงเทพฯ จะกลายเป็นศูนย์กลางการคมนาคมทางบกของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้อย่างแน่นอน

เพื่อให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านได้มากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้น โครงการวิจัยนี้มีแนวคิดเพื่อที่จะตอบโจทย์วิจัยดังกล่าวจึงมีวัตถุประสงค์ในการวิจัยคือ 1) เพื่อวิเคราะห์ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของความต้องการในการเดินทางและขนส่งตามแนวเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ และ 3) เพื่อเสนอแนะนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

สำหรับวิธีการวิจัยเพื่อศึกษาวิเคราะห์การใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน แบ่งวิธีดำเนินการวิจัยออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) การวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและการขนส่งตามแนวเส้นทางระบบรถไฟ 2) การวิเคราะห์การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 3) การวิเคราะห์

ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในกรณีที่ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ และ 4) ข้อเสนอแนะทางนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

โดยผลการวิจัยแบ่งตามวัตถุประสงค์ พบว่าหากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงแล้วเสร็จ ก่อปรกับการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) จะก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างเสรี ซึ่งการขนส่งทางรถไฟจะเป็นส่วนในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันให้อาเซียนที่จำนวนประชากรและเศรษฐกิจขนาดใหญ่เพียงพอที่จะดึงดูดการลงทุน และมีปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด โดยการขนส่งทางรถไฟจะทำหน้าที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในแต่ละภูมิภาค ก่อให้เกิดโครงข่ายโลจิสติกส์ที่มีการไหลของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

สำหรับผลจากการประมาณการโดยใช้แบบจำลอง พบว่าการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มที่สูงขึ้น โดยเฉพาะกับประเทศลาวทางด้านด้านมุกดาหารและด้านหนองคาย ในขณะที่เส้นทางขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือใต้นั้น ด้านที่มีความสำคัญคือด่านเชียงแสน ซึ่งมีปริมาณการค้าคาดการณ์ในปี 2564 มากกว่า 30,000 ล้านบาท

จากการวิเคราะห์ข้อมูลและการระดมความคิดเห็นจากภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง สามารถสรุปแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านออกเป็น 3 แนวทาง คือ 1) เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค จากการพัฒนาให้มณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางและเป็นสะพานสำคัญเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้เห็นได้ว่าจีนมีทิศทางการพัฒนามุ่งไปสู่ประตูการค้าแห่งใหม่เพื่อขนส่งสินค้าออกทางทะเล เช่น ไทย พม่า สิงคโปร์ ดังนั้นหากประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมและทำการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่อาจจะเกิดขึ้น จะถือว่าการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคได้ 2) เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย จากการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยได้ในระยะยาว ดังนั้น ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค และ 3) เส้นทางสร้างเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ จากอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจากจีน และกลุ่มอาเซียนที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาว และไทย จึงนับได้ว่าเป็นโอกาสที่จะก่อให้เกิดการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟระหว่างประเทศเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์

นอกจากนี้ ยังมีแนวนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อการพัฒนาการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ตลอดจนสามารถทำให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านสามารถกำหนดแนวนโยบาย ซึ่งประกอบด้วย

- 1) การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ เพื่อให้สามารถรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ
- 2) การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น
- 3) การพัฒนาย่านสถานีและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งทางรถไฟ
- 4) การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย
- 5) การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

10.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

- รูปแบบของการเชื่อมโยงด้านการคมนาคมและขนส่ง โดยเฉพาะด้านการพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจนั้น จำเป็นต้องพิจารณาทั้งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Hardware Development) และในส่วนของมาตรการด้านการจูงใจ การปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ (Software Development) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงให้มากที่สุด งานวิจัยในครั้งต่อไปจึงควรที่จะเน้นประเด็นการศึกษามาตรการด้านการจูงใจและการปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ ในเชิงลึกมากยิ่งขึ้น
- นอกจากโครงการด้านการขนส่ง อันได้แก่การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟแล้ว ยังจำเป็นต้องพิจารณาถึงโครงการต่อเนื่อง เช่น การพัฒนานิคมอุตสาหกรรม หรือพื้นที่สำหรับเป็นศูนย์กระจายสินค้า (Distribution Centre) เพื่อให้มีการใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงให้มากที่สุด
- พิจารณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (multi-modal) เพื่อสนับสนุนให้สามารถเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ และยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ (competitiveness) โดยเน้นการใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม และการลงทุนใหม่อย่างเหมาะสม
- ควรมีการพัฒนาแบบจำลองด้านการค้าระหว่างประเทศและการขนส่งระหว่างประเทศให้มีความเหมาะสมและใกล้เคียงความเป็นจริงมากขึ้น เพื่อการประมาณการที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

บทที่ 2

การทบทวนนโยบายและยุทธศาสตร์ของประเทศ ทางด้านการรถไฟ

การขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยเป็นการให้บริการด้านสาธารณูปโภคที่รัฐจัดให้แก่ประชาชนจึงได้รับงบประมาณและการสนับสนุนด้านต่างๆ จากรัฐบาลเป็นประจำทุกปี ด้วยเหตุนี้ทิศทางการพัฒนาการรถไฟจึงจำเป็นต้องสอดคล้องกับนโยบายการบริหารประเทศของรัฐบาลและแผนพัฒนาอื่นๆ ของประเทศที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งโดยรวมและสาขาการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งการทบทวนยุทธศาสตร์การขนส่งทางรถไฟในประเทศไทยครั้งนี้ประกอบด้วยการทบทวนแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ นโยบายของรัฐบาลในช่วง พ.ศ. 2551-2554 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554) ยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 แผนวิสาหกิจการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550-2554 และแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง โดยมีรายละเอียดดังนี้

2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 - ฉบับที่ 4 (พ.ศ. 2504-2524)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในช่วงนี้ภาครัฐให้ความสำคัญในการลงทุนเพื่อการพัฒนาการคมนาคมและขนส่ง โดยเน้นการสร้างและปรับปรุงการคมนาคมให้มีมาตรฐานและสมรรถภาพดีขึ้น เพื่อให้สัมพันธ์กับการพัฒนาเศรษฐกิจสาขาอื่นๆ รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการส่งออก โดยมุ่งพัฒนาขยายโครงข่ายของการขนส่งทางบก โดยเฉพาะอย่างยิ่งระบบถนนเป็นหลัก โดยให้การขนส่งทางรถไฟและการขนส่งทางน้ำเป็นระบบการขนส่งรอง จึงก่อให้เกิดปัญหาความไม่สมดุลของโครงสร้างระบบการขนส่ง นอกจากนี้การบริหารระบบการขนส่งยังขาดหน่วยงานกลางที่จะทำหน้าที่เป็นศูนย์ประสานงานการควบคุมให้มีการปฏิบัติตามแผนและสอดคล้องกับสถานการณ์เปลี่ยนแปลงด้านพลังงานและอื่นๆ ได้อย่างทันเหตุการณ์

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 5 - ฉบับที่ 7 (พ.ศ. 2525-2539)

การพัฒนาในช่วงนี้ถือเป็นจุดเปลี่ยนของแผนในการพัฒนาการคมนาคมขนส่ง เนื่องจากมีการปรับโครงสร้างการพัฒนาด้านการขนส่งให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านพลังงานที่มีราคาเพิ่มสูงขึ้นและให้โครงสร้างระบบการขนส่งมีความสมดุลมากขึ้นด้วยการลดความสำคัญของการพัฒนา

ด้านถนนลงและเพิ่มสำคัญของการพัฒนาด้านรถไฟและทางน้ำให้มากขึ้น โดยทำการปรับปรุงประสิทธิภาพการขนส่งทางรถไฟ ทั้งในด้านเส้นทาง สิ่งอำนวยความสะดวก และความปลอดภัย (เช่น การปรับปรุงราง สะพาน ย่านสถานี ระบบสื่อสารอาณัติสัญญาณและระบบโทรคมนาคม) ให้สามารถตอบสนองความต้องการใช้บริการในอนาคตได้อย่างเพียงพอ และให้สามารถขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสัดส่วนที่สูงขึ้น รวมทั้งส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมลงทุนและดำเนินงานในกิจการรถไฟและกิจการต่อเนื่อง เช่น การเข้ามามีส่วนร่วมในการเดินรถ การสร้างรางรถไฟเข้าแหล่งผลิตและแหล่งส่งออก นอกจากนี้ยังเน้นพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อให้ทันต่อความต้องการในพื้นที่เศรษฐกิจใหม่

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 8 - ฉบับที่ 10 (พ.ศ. 2540-2554)

สำหรับการพัฒนาของประเทศตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจฉบับที่ 8 เป็นต้นไปถือเป็นจุดเปลี่ยนอีกครั้งของการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทย กล่าวคือ เป็นการปรับตัวเพื่อเตรียมความพร้อมด้านความก้าวหน้าของเทคโนโลยีสารสนเทศและการรวมกลุ่มทางการค้าของประเทศต่างๆ รวมทั้งบทบาทของประเทศไทยในเวทีระหว่างประเทศ จากการเป็นสมาชิกภายในกลุ่มข้อตกลงการค้า อาทิ ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน (ASEAN) และความร่วมมือในการพัฒนาพื้นที่ลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เป็นต้น ซึ่งเป็นปัจจัยผลักดันที่สำคัญทำให้โลกอยู่ในภาวะไร้พรมแดนซึ่งอาจเป็นได้ทั้งโอกาสและภัยคุกคามต่อการพัฒนาของประเทศไทย

ดังนั้น แผนพัฒนาเศรษฐกิจในช่วงนี้จึงเน้นการยกระดับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และสนับสนุนการเพิ่มสมรรถนะภาคการผลิตและบริการของประเทศ โดยมุ่งเน้นในส่วนการพัฒนาโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อเชื่อมโยงแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อขยายโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งเพิ่มศักยภาพในการใช้ทรัพยากรร่วมกันที่นำไปสู่การพึ่งพาซึ่งกันและกัน และยกระดับคุณภาพชีวิตของคนในภูมิภาค ตลอดจนปรับปรุงกฎระเบียบทั้งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่ออำนวยความสะดวกการค้าการลงทุนข้ามพรมแดน เพื่อขยายโอกาสด้านการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว

สำหรับยุทธศาสตร์ที่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับสาขาการขนส่งทางรถไฟ ในแผนพัฒนาฉบับที่ 10 คือ การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและยั่งยืน โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดทิศทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในอนาคตที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรถไฟไว้ ดังนี้

- เพิ่มสัดส่วนการขนส่งสินค้าด้วยระบบการขนส่งทางรถไฟจากร้อยละ 2 ในปี 2548 เป็นร้อยละ 8 ในปี 2559 โดยการลงทุนขยายระบบทางคูในเส้นทางหลักทั่วประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือระหว่างประเทศกับสถานีขนส่งและกระจายสินค้าในภูมิภาค ทั้งนี้เพื่อแก้ปัญหาวิกฤติพลังงาน และลดการก่อกมลภาวะ
- มุ่งเน้นการพัฒนาระบบการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรของประเทศในอนุภูมิภาค และผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งของอนุภูมิภาค รวมถึงเป็นผู้นำในการผลักดันการพัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในภูมิภาค
- พัฒนาระบบขนส่งที่เน้นความสำคัญของระบบการขนส่งทางรถไฟและการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อช่วยประหยัดการใช้พลังงานของประเทศ
- พัฒนารูปแบบและกลไกสนับสนุนทางการเงินและการลงทุนสำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะการเพิ่มบทบาทของภาคเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รวมทั้งให้ความสำคัญกับบทบาทภาคประชาชน เพื่อให้เกิดการยอมรับของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
- ปรับเปลี่ยนรูปแบบการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจของไทยให้มีลักษณะเป็นธุรกิจมากขึ้น โดยรัฐวิสาหกิจควรจัดทำแผนธุรกิจเพื่อรองรับการขยายฐานและความต้องการของลูกค้าได้อย่างเพียงพอและทั่วถึง สามารถแข่งขันในอุตสาหกรรมประเภทเดียวกัน และพร้อมแข่งขันกับภายนอก
- เน้นการสร้างโอกาสให้ภาคประชาชนมีส่วนร่วมแสดงข้อคิดเห็นในแผนงานโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของประเทศที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อประชาชน เพื่อลดการต่อต้าน
- ปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องและการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการที่ดี และมีการกำกับดูแลการให้บริการ

ทิศทางของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559)

สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ได้กำหนดกรอบทิศทางการพัฒนาประเทศไว้ในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) มีเป้าหมาย คือ

- ลดสัดส่วนต้นทุนโลจิสติกส์ต่อ GDP ให้ต่ำกว่าร้อยละ 15 และเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางรางเป็นร้อยละ 5 ซึ่งในปัจจุบันการขนส่งสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน ร้อยละ 82 ทางน้ำร้อยละ 15 และทางรถไฟเพียงร้อยละ 3
- การผลักดันการพัฒนาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยพัฒนาปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งไปสู่การขนส่งในรูปแบบอื่นๆ ที่มีต้นทุนการขนส่งต่อหน่วยต่ำและมีการใช้พลังงานที่มีประสิทธิภาพ
- พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริหารจัดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่เชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในลักษณะบูรณาการทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและมาตรฐานการขนส่งสินค้าสู่สากลทั้งด้านความเร็ว ความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา
- สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจภายใต้กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคและพัฒนาระบบบริหารจัดการรวบรวมและกระจายสินค้าที่มีประสิทธิภาพ เพื่อลดต้นทุนระบบโลจิสติกส์ของประเทศในภาพรวม
- ยกกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งสินค้าผ่านแดนและข้ามแดน เช่น การพัฒนาระบบ National Single Window และด้านการค้าชายแดน เป็นต้น
- เพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศในระยะยาว โดยเฉพาะการขนส่งทางรถไฟ ด้วยการบูรณะปรับปรุงทางรถไฟ และจุดตัดระหว่างโครงข่ายรถไฟและโครงข่ายถนนเพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการให้บริการ ก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายหลัก และจัดการรถจักรและล้อเลื่อน รวมทั้งการปรับปรุงระบบอาณัติสัญญาณให้มีความทันสมัยเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ การพัฒนาเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงสู่เมืองต่างๆ ในภูมิภาคและกลุ่มประเทศอาเซียน ตลอดจนการปรับโครงสร้างการรถไฟแห่งประเทศไทย รวมทั้งปรับปรุงพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่มีอยู่ในปัจจุบันให้มีความทันสมัยครอบคลุมพื้นที่บริการเพิ่มขึ้นและสอดคล้องกับการขยายตัวของเมืองและการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยการก่อสร้างโครงข่ายระบบ

รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน และเพิ่มประสิทธิภาพรถโดยสารสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล

- พัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกที่จะสนับสนุนให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางจากระบบขนส่งสาธารณะอย่างเป็นรูปธรรม การปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรถโดยสารสาธารณะในภูมิภาค รวมทั้งการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะทั้งระบบ เพื่อให้การบริการมีคุณภาพ มาตรฐานและเป็นธรรมต่อผู้ใช้บริการ

2.2 นโยบายของรัฐบาลในช่วง พ.ศ. 2551-2554

นโยบายของรัฐบาลที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟในช่วง พ.ศ. 2551-2554 แบ่งเป็น 4 ชุดคือ

ชุดที่หนึ่ง นโยบายของรัฐบาลนายสมัคร สุนทรเวช (นายกรัฐมนตรี) ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2551 ในส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟและเป็นนโยบายเร่งด่วนที่ตั้งเป้าหมายดำเนินการไว้ในปีแรกของการบริหารราชการ ได้แก่ การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 9 สาย รถไฟความเร็วสูง รถไฟทางคู่ รถไฟชานเมือง และรถไฟกึ่งปลาเชื่อมโยงจังหวัดที่ยังไม่มีรถไฟขนส่งผู้โดยสารและขนส่งสินค้า

ชุดที่สอง นโยบายของรัฐบาลนายสมชาย วงศ์สวัสดิ์ (นายกรัฐมนตรี) ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2551 ในส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟ และเป็นนโยบายเร่งด่วนที่ตั้งเป้าหมายดำเนินการในปีแรกของการบริหารราชการ ได้แก่ การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รถไฟทางคู่ การพัฒนาบริการรถโดยสารสาธารณะ

ชุดที่สาม นโยบายของรัฐบาลนายอภิสิทธิ์ เวชชาชีวะ (นายกรัฐมนตรี) ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2551 ในส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้แก่ 1) พัฒนาโครงข่ายระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลให้มีความสมบูรณ์ และรถไฟชานเมืองให้สามารถเชื่อมต่อการเดินทางกับโครงข่ายระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะอื่นได้อย่างมีประสิทธิภาพ สะดวกรวดเร็ว ในราคาที่เหมาะสม 2) พัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ทั่วประเทศ โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีปริมาณการขนส่งหนาแน่น พัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงฐานการผลิตในภูมิภาคและระหว่างประเทศ ปรับปรุงบูรณะทาง รวมทั้งพัฒนาการให้บริการและสิ่งอำนวยความสะดวกให้ได้มาตรฐาน 3) พัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์อย่างบูรณาการ ทั้งในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การปรับปรุงพัฒนากฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้อง 4) พัฒนาระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยเชื่อมโยงการขนส่งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศอย่างเป็นระบบ พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่ง เช่น

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในภูมิภาค เป็นต้น โดยการลงทุนพัฒนาระบบขนส่งมวลชนเป็นนโยบายเร่งด่วนนโยบายหนึ่งที่รัฐบาลชุดนี้ตั้งเป้าหมายดำเนินการในปีแรกของการบริหารราชการ

ชุดที่สี่ นโยบายของรัฐบาลนางสาวยิ่งลักษณ์ ชินวัตร (นายกรัฐมนตรี) ซึ่งได้แถลงต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 23 สิงหาคม 2554 ในส่วนที่สนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้แก่ 1) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งทางราง โดยเชื่อมโยงโครงข่ายและการบริหารจัดการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และบริการที่สะดวกและปลอดภัยทั้งในพื้นที่ชนบท พื้นที่เมือง และระหว่างประเทศ รวมทั้งสนับสนุนการขยายฐานการผลิตตามแนวเส้นทางรถไฟ ประกอบด้วย พัฒนาระบบรถไฟทางคู่เชื่อมขานเมืองและหัวเมืองหลักในเส้นทางที่มีความสำคัญ ศึกษาและพัฒนารถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ–เชียงใหม่ กรุงเทพฯ–นครราชสีมา กรุงเทพฯ–หัวหิน และเส้นทางอื่นๆ เพื่อเตรียมการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน รวมถึงศึกษาและพัฒนาขยายทางรถไฟสายแอร์พอร์ตเรลลิงค์ต่อจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไปยังชลบุรีและพัทยา 2) เร่งรัดโครงการรถไฟฟ้า 10 สายทางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ให้สามารถเริ่มก่อสร้างได้ครบใน 4 ปี โดยเก็บค่าบริการ 20 บาทตลอดสายทั้งระบบ รวมทั้งเร่งพัฒนาระบบตั๋วร่วมบัตรเดียว และพัฒนาที่อยู่อาศัยให้ผู้มีรายได้น้อยมีโอกาสได้ที่อยู่อาศัยในราคาและค่าเช่าถูกตามบริเวณใกล้สถานีรถไฟฟ้า

2.3 ยุทธศาสตร์การพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย (พ.ศ. 2550-2554)

จากการศึกษารวบรวมข้อมูลสถานภาพของระบบโลจิสติกส์ไทยในปัจจุบัน พบว่าประสิทธิภาพการจัดการโลจิสติกส์ของไทยยังต่ำกว่าประเทศคู่ค้า ดังนั้นจึงมีความพยายามยกระดับประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบโลจิสติกส์ให้สามารถสนับสนุนการพัฒนาและการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยคณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ พ.ศ. 2550-2554 ตามที่สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) เสนอ ซึ่งมีเนื้อหาใกล้เคียงกับร่างแผนแม่บทการพัฒนาโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. 2549-2553 (ฉบับปรับปรุง) ประกอบด้วยประเด็นยุทธศาสตร์ 5 ประเด็นคือ

1. การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการโลจิสติกส์ในภาคการผลิต
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์
3. การพัฒนาธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ให้สามารถแข่งขันได้ในเวทีการค้าระหว่างประเทศ
4. การยกระดับประสิทธิภาพกระบวนการอำนวยความสะดวกทางการค้า
5. การพัฒนากำลังคนและกลไกการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับกระทรวงคมนาคมคือ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบขนส่งและโลจิสติกส์ (ยุทธศาสตร์ที่ 2) ซึ่งมีแนวทางการดำเนินงาน ได้แก่

(1) พัฒนาเครือข่ายโลจิสติกส์ในประเทศให้เชื่อมโยงอย่างบูรณาการ (Logistics Network Integration) ทั้งเครือข่ายภายในและการเชื่อมต่อไปสู่ต่างประเทศ โดยพัฒนาระบบการขนส่งเชื่อมโยงหลายรูปแบบ (Multimodal) ระบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) ทางด่วนพิเศษ (Motorway) รวมทั้งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า (เช่น Logistics Center / Distribution Center / Container Yard เป็นต้น) ตามจุดยุทธศาสตร์ต่างๆ ภายในประเทศ

(2) สนับสนุนการใช้รูปแบบและวิธีการบริหารจัดการขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน (Transport Management for Energy Saving) เพื่อนำไปสู่การลดต้นทุนการขนส่งทั้งในระดับธุรกิจและระดับประเทศ โดยให้รัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน พร้อมทั้งปรับบทบาทการรถไฟแห่งประเทศไทยให้ทำหน้าที่บริหารโครงข่ายทางรถไฟและขนส่งผู้โดยสาร โดยให้ออกชนเข้ามามีบทบาทสำคัญในการจัดหาหัวรถจักร แคร่บรรทุกสินค้า และดำเนินการให้บริการขนส่งสินค้า และการประยุกต์ใช้วิธีการจัดการขนส่งที่ทันสมัยรวมทั้งการใช้เทคโนโลยีการขนส่งเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและลดต้นทุนขนส่ง

(3) พัฒนาเส้นทางการค้า (New Trade Lanes) สู่ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป ผ่านทางฝั่งทะเลอันดามัน เพื่อรองรับการขยายตัวทางการค้าของประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกที่มีศักยภาพฝั่งตะวันตก และการพัฒนาเส้นทางขนส่งเชื่อมโยงท่าเรือกับเส้นทางขนส่งหลักของประเทศและภูมิภาค (Economic Corridor) ซึ่งในด้านรถไฟมีการเปิดเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงจากท่าเรือฝั่งตะวันตกกับเส้นทางขนส่งสินค้าภูมิภาคประตูการค้าหลักและเมืองคู่ค้าหลัก

2.4 แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมในฐานะที่เป็นผู้รับผิดชอบด้านการกำหนดนโยบายและพัฒนาระบบการขนส่งของประเทศทั้งระบบการคมนาคมขนส่งสาธารณะ และการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบเพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถของประเทศ ได้จัดทำแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 เพื่อมุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน โดยพัฒนาระบบกลไกและบุคลากร รวมทั้งวางแนวนโยบายการพัฒนา กำกับดูแลและบูรณาการการขนส่งและการจราจร ให้มีอย่างเพียงพอ มีประสิทธิภาพ ทั่วถึง คุ่มค่าและเป็นธรรมซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ 8 ประเด็นหลัก ดังนี้

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การเพิ่มศักยภาพศูนย์การขนส่ง (Hub) และโครงข่ายเชื่อมโยง (Spoke) รวมถึงกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการเดินทางและการขนส่ง (Hubs for Connectivity)

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การเพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจ และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ซึ่งมีเป้าหมายให้ระบบการขนส่งมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว น่าเชื่อถือ ประหยัด ต้นทุน และมีระดับการให้บริการที่ดีเชื่อมโยงพื้นที่เศรษฐกิจและชุมชน (Accessibility) เพื่อเพิ่มโอกาสทางธุรกิจและเศรษฐกิจในระดับพื้นที่ให้เติบโตได้อย่างรวดเร็วและยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งและการจราจรเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน ซึ่งมีเป้าหมายในการปรับปรุงและเพิ่มความปลอดภัย (Safety) ในการเดินทาง การขนส่ง และการจราจร เพื่อลดจำนวนอุบัติเหตุและจำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่ง ลดความสูญเสียทางเศรษฐกิจและสังคม และเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและราง รวมถึงพัฒนาเทคโนโลยีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อส่งเสริมการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน (Energy Saving) โดยลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่งและลดมลภาวะที่เกิดจากภาคการขนส่ง ลดการนำเข้าน้ำมันเชื้อเพลิง และเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การผลักดันและเพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะเพื่อให้ประชาชนเข้าถึงอย่างสะดวก ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อยกระดับการเข้าถึงและเพิ่มการใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ (Public Transport) อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

ยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน การเชื่อมต่อโครงข่ายการเดินทางการบริหารจัดการการขนส่งและการจราจร รวมถึงสนับสนุนการใช้เทคโนโลยีเพื่ออำนวยความสะดวกในการเข้าถึงและลดเวลาในการเดินทาง ซึ่งมีเป้าหมายในการเพิ่มความคล่องตัว (Mobility) และลดระยะเวลาในการเดินทาง การขนส่ง และการจราจร รวมทั้งลดความสูญเสียจากการจราจรติดขัด

ยุทธศาสตร์ที่ 7 การส่งเสริมการศึกษา วิจัย พัฒนาบุคลากรและเทคโนโลยี รวมถึงนวัตกรรมในภาคการขนส่งและจราจร เพื่อสนับสนุนระบบการขนส่งและการจราจร ซึ่งมีเป้าหมายในการส่งเสริมการศึกษา วิจัย พัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมด้านการขนส่งและการจราจร รวมถึงพัฒนาระบบฐานข้อมูล และบุคลากรด้านการขนส่ง (HR/ R&D) ให้สามารถตอบสนองต่อ

ความต้องการในการเดินทางและการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้ภาคการขนส่งและจราจรของไทยก้าวทันต่อการเปลี่ยนแปลงของกระแสโลกาภิวัตน์

ยุทธศาสตร์ที่ 8 การบริหารจัดการระบบการขนส่งและการจราจรให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งมีเป้าหมายเพื่อเสริมสร้างสมรรถนะการบริหารจัดการด้านการขนส่ง การจราจรและการบริการที่มีประสิทธิภาพและโปร่งใส (Efficiency and Transparency) ให้มีการใช้ทรัพยากรอย่างประหยัด คุ่มค่า และมีประสิทธิภาพ ภายใต้การมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสีย ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามีส่วนร่วมในการลงทุนและแข่งขันให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งสนับสนุนและส่งเสริมองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้มีความเข้มแข็งในด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการการขนส่ง

จากแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554-2558 พบว่า มีโครงการและมาตรการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางราง ได้ถูกบรรจุไว้ในยุทธศาสตร์ที่ 1 จนถึงยุทธศาสตร์ที่ 5 โดยแสดงได้ดังตารางที่ 2.1

ตารางที่ 2-1: โครงการและมาตรการสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางรางตามแผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. 2554 - 2558

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการสำคัญ	มาตรการสำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 1 เพิ่มศักยภาพศูนย์การขนส่ง (Hub) และโครงข่าย เชื่อมโยง (Spoke)	- โครงการก่อสร้างทางคู่จะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย (รฟท.) - โครงการก่อสร้างทางคู่ระยะที่ 2 สายชายฝั่งทะเลตะวันออก ช่วงจะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง (รฟท.) - โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) แห่งที่ 2 (รฟท.)	- การปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐานของแคร่และระบบห้ามล้อของประเทศเพื่อให้มีมาตรฐานเดียวกัน (รฟท.) - การส่งเสริมศักยภาพผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) (รฟท.)
ยุทธศาสตร์ที่ 2 เพิ่มประสิทธิภาพโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งและระบบโลจิสติกส์เพื่อรองรับการพัฒนาภาคเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ	- โครงการก่อสร้างทางคู่ สายมาบกะเบา-ถนนจิระ (รฟท.) - โครงการก่อสร้างทางคู่ สายนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน (รฟท.) - โครงการก่อสร้างทางคู่ สายลพบุรี-ปากน้ำโพ (รฟท.) - โครงการก่อสร้างทางคู่ สายจิระ-ขอนแก่น (รฟท.) - โครงการก่อสร้างทางคู่ สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร (รฟท.) - โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 5 (รฟท.) - โครงการปรับปรุงทาง ระยะที่ 6 (รฟท.) - โครงการปรับปรุงสะพาน (รฟท.) - โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม (รฟท.) - โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี (รฟท.)	- การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟ และแผนการปรับปรุงโครงสร้างการบริหารจัดการภายใน (รฟท.) - การส่งเสริมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง โดยการผลักดันกฎหมาย (ร่าง) พระราชบัญญัติบริหารการขนส่ง พ.ศ. ... ให้สามารถบังคับใช้ได้ รวมถึงการตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการขนส่งทางราง (รฟท.)

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการสำคัญ	มาตรการสำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาระบบการขนส่งและการจราจรเพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน	- โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย ระยะทาง 2,406 กม. (รฟท.) - โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ (รฟท.) - โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น (รฟท.) - โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (รฟท.)	- การส่งเสริมการพัฒนาระบบการประกันภัยและการชดเชยค่าเสียหายอันเกิดจากอุบัติเหตุทางรถไฟ (รฟท.) - การเพิ่มความเข้มงวดในการตรวจสภาพร่างกายและจิตใจของพนักงานรถจักรและปฏิบัติตามขั้นตอนการควบคุมรถ และเสริมทักษะการควบคุมรถในสถานการณ์คับขัน (รฟท.) - การควบคุมระยะเวลาปฏิบัติงานและเพิ่มจำนวนผู้ปฏิบัติงานให้เพียงพอ (รฟท.) - การสร้างความร่วมมือระหว่างชุมชนกับหน่วยงานของรัฐเพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากจุดตัดทางรถไฟ โดยการควบคุมและตรวจตราการลักลอบสร้างทางลัดผ่านจุดตัดทางรถไฟของชุมชนอย่างเคร่งครัด (รฟท.)
ยุทธศาสตร์ที่ 4 การส่งเสริมและสนับสนุนการขนส่งทางน้ำและทางราง รวมถึงพัฒนาเทคโนโลยีการใช้พลังงานและยานพาหนะที่สะอาด เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง ประหยัดพลังงานและรักษาสีสิ่งแวดล้อม	- โครงการปรับปรุงรถจักร (Refurbish) รถจักร 56 คัน (รฟท.) - โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย (รฟท.) - โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย 10 ลาดกระบัง (รฟท.) - โครงการจัดหาโรงรถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน (รฟท.) - โครงการจัดหาโรงรถจักรดีเซลไฟฟ้า 10 คัน (20 ตัน/เพลลา) (รฟท.) - โครงการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า (CY) ในภูมิภาค (รฟท.)	การส่งเสริมการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism: CDM) (รฟท.)

ประเด็นยุทธศาสตร์	โครงการสำคัญ	มาตรการสำคัญ
ยุทธศาสตร์ที่ 5 การผลักดันและเพิ่มโครงข่ายระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงอย่างสะดวก	• โครงการจัดหารถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน (รฟท.) • โครงการรถไฟฟ้าชานเมือง สายสีแดง ช่วงบางซื่อ-ตลิ่งชัน (รฟท.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-รังสิต-ม.ธรรมศาสตร์ ศูนย์รังสิต (รฟท.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีแดง ช่วงบางซื่อ-พญาไท-มักกะสัน-หัวหมาก (รฟท.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีส้ม ช่วงบางกะปิ-มีนบุรี (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงเตาปูน-ราษฎร์บูรณะ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีม่วง ช่วงบางใหญ่-บางซื่อ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงบางซื่อ-ท่าพระ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีน้ำเงิน ช่วงหัวลำโพง-บางแค (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงแบริ่ง-สมุทรปราการ (รฟม.) • โครงการรถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่ (รฟม.)	• มาตรการทางการเงินเพื่ออุดหนุนการเดินรถบริการเชิงสังคม (Public Service Obligation: PSO) เป็นรายปี โดยการส่งเสริมการเข้าถึงอย่างเท่าเทียมกันของผู้พิการ คนชรา เด็ก และผู้มีรายได้น้อย โดยจัดให้มีบริการพื้นฐานราคาต่ำหรือไม่เก็บค่าโดยสาร (คค.) • การส่งเสริมให้ใช้ระบบการขนส่งมวลชนทางราง เช่น การเพิ่มพื้นที่จอดรถและจัดให้มีจุดจอดแล้วจร (รฟท. และ รฟม.)

2.5 แผนวิสาหกิจของการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2550 – 2554

การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารในเชิงพาณิชย์และสังคมและการขนส่งสินค้าของประเทศ โดยการพัฒนารถไฟที่ผ่านมามีการจัดทำแผนแม่บทพัฒนาการรถไฟระยะยาว พ.ศ. 2534-2554 ที่กำหนดให้รถไฟมีบทบาทในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารมากขึ้น และแผนดังกล่าวได้ถูกนำมาใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนวิสาหกิจมาโดยตลอด ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยมีแผนวิสาหกิจรวม 4 ฉบับ คือ (ร่าง) แผนวิสาหกิจฉบับ พ.ศ. 2534-2539 แผนพัฒนาการรถไฟ พ.ศ. 2540-2544 แผนวิสาหกิจฉบับ พ.ศ. 2545-2549 และแผนวิสาหกิจฉบับ พ.ศ. 2550-2554

แนวคิดการจัดตั้งกิจการรถไฟในประเทศไทยเริ่มขึ้นในปี 2398 (สมัยรัชกาลที่ 4) อย่างไรก็ตามในช่วงเวลาดังกล่าวฐานะทางการเงินของประเทศยังไม่พร้อมและผลประโยชน์ที่ได้รับไม่คุ้มค่าจึงยังไม่มีแผนดำเนินการจัดตั้งกิจการรถไฟ ดังนั้นกิจการรถไฟไทยจึงได้เริ่มขึ้นในสมัยรัชกาลที่ 5 โดยมีการจัดตั้งกรมรถไฟขึ้นในปี 2433 โดยรัฐบาลไทยได้วางนโยบายด้านการรถไฟไว้ 2 ประการ คือ รัฐบาลดำเนินการสร้างทางรถไฟด้วยตนเองและรัฐบาลอนุมัติสัมปทานสร้างทางรถไฟแก่เอกชน

ต่อมาในสมัยรัชกาลที่ 6 การรถไฟมีการขยายตัวขึ้นมากจึงปรับเปลี่ยนโดยรวมกิจการรถไฟทั้ง 2 กรมเข้าเป็นกรมเดียวกันเรียกว่ากรมรถไฟหลวง เพื่อสะดวกในการบังคับบัญชาและการบริหาร รวมถึงการประหยัดค่าใช้จ่าย จนกระทั่งในปี 2494 ได้มีการจัดโครงสร้างเชิงสถาบันอีกครั้ง ซึ่งภาครัฐได้พิจารณาเห็นสมควรจัดตั้งกิจการรถไฟเป็นเอกเทศ โดยเสนอร่างพระราชบัญญัติการรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2494 กรมรถไฟหลวงจึงเปลี่ยนฐานะมาเป็นรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค ภายใต้ชื่อว่า การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งภาครัฐเป็นผู้ควบคุมการแต่งตั้งและปลดผู้บริหาร คุมอัตราเงินเดือนพนักงาน คุมอัตราค่าโดยสารและค่าระวาง คุมการเปิด-ปิดเส้นทางและการบริการ และการควบคุมการลงทุนทั้งหมด

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ใช้แผนวิสาหกิจฉบับ พ.ศ. 2550-2554 เป็นแนวทางในการพัฒนาการรถไฟ ซึ่งมีจุดเด่นในการพัฒนาให้รถไฟเป็นระบบการขนส่งหลักที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าที่ทันสมัย สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย ต้นทุนการขนส่งที่ประหยัด ค่าใช้จ่าย และเชื่อมโยงกับระบบขนส่งอื่นๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถรองรับนโยบายการขนส่งของประเทศ ซึ่งมีประเด็นยุทธศาสตร์ 4 ประเด็นหลัก ดังนี้

ยุทธศาสตร์การเงิน ประกอบด้วย 1) การเพิ่มรายได้จากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า 2) การเจรจาให้รัฐรับภาระการฟื้นฟูและซ่อมบำรุงทางรถไฟ 3) การเจรจาให้รัฐรับภาระล้างหนี้ทั้งหมดของการรถไฟแห่งประเทศไทย 4) การเจรจาให้รัฐรับภาระค่าใช้จ่ายบำนาญ และ 5) การเจรจาให้รัฐรับภาระจ่ายเงินอุดหนุนการบริการขนส่งผู้โดยสารเชิงสังคม

ยุทธศาสตร์การฟื้นฟูและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน ประกอบด้วย 1) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟเพื่อสนับสนุนยุทธศาสตร์ของประเทศไทยในด้านการเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม 2) พัฒนาระบบรถไฟให้เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักในด้าน Mass-transportation และเป็นศูนย์กลางการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสาขา (Intermodal Transportation) 3) พัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานด้านรถไฟเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง (Hub) ของเอเชีย 4) สนับสนุนยุทธศาสตร์การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) ของผู้โดยสาร และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ของระบบการขนส่งสาธารณะโดยสร้างระบบเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับระบบรถไฟฟ้าในเขตเมือง และ 5) ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและประหยัดพลังงาน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาและการบริหารจัดการองค์กรและบุคลากร ประกอบด้วย 1) การพัฒนาและสรรหามืออาชีพ 2) การปรับปรุงรูปแบบองค์กรให้มีความคล่องตัวสอดคล้องกับภารกิจ 3) การพัฒนาระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศภายในองค์กร 4) การปรับระบบการบริหารจัดการภายใน 5) การปรับสภาพแวดล้อมในการทำงาน 6) การพัฒนาระบบการประสานงานภายในองค์กรให้มีประสิทธิภาพ 7) การสร้างระบบติดตามประเมินผลที่มีประสิทธิภาพ 8) การสร้างระบบตอบแทนผลงานที่เป็นธรรม และ 9) การปรับปรุงภาพลักษณ์

ยุทธศาสตร์การพัฒนาธุรกิจรอง ประกอบด้วย 1) การพัฒนาและสรรหาผู้เชี่ยวชาญด้านอสังหาริมทรัพย์ 2) พัฒนางานและระบบฐานข้อมูลและสารสนเทศทางภูมิศาสตร์ 3) การสรรหาพันธมิตรร่วมทุน และ 4) การจัดทำแผนแม่บทพัฒนาที่ดินและอสังหาริมทรัพย์

2.6 แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง

ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 1 พฤษภาคม 2551 ได้พิจารณาเห็นชอบแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งทางรางโดยการดูแลรักษาและเชื่อมต่อเส้นทางให้มีประสิทธิภาพในการเดินรถสนับสนุนการบริการขนส่งคนและสินค้า ลดการใช้พลังงานในภาคการขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการขนส่งในภูมิภาคและเชื่อมโยงเส้นทางการค้าใหม่ รวมทั้งการพัฒนาระบบรถไฟด่วนไปสู่หัวเมืองหลักของประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้มอบหมายให้สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ทำการศึกษาความเหมาะสมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งระบบราง เพื่อจัดทำแผนแม่บทเพื่อ

พัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง¹ ซึ่งแผนงานที่ถูกนำมาบรรจุไว้ในแผนแม่บทการพัฒนาระบบรางรถไฟ ประกอบด้วย

1) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางคู่ทั่วประเทศ แนวทางการเสนอแนะเส้นทางเพื่อพัฒนาจะพิจารณาจากความจุที่ยังเหลืออยู่ของช่วงเส้นทางต่างๆ ประกอบกับความหนาแน่นของการใช้เส้นทางและความต่อเนื่องของการพัฒนาจากศูนย์กลางของประเทศ โดยในระยะแรกจะเป็นการสร้างทางคู่ช่วงชุมทางฉะเชิงเทรา-ชุมทางคลองสิบเก้า-ชุมทางแก่งคอย ช่วงมาบกะเบา-ชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น และช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

2) แผนการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้ได้มาตรฐานเพื่อความปลอดภัย เช่น โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม ศูนย์ควบคุมการเดินรถ และการจัดการถักดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20 คัน/เพลลา) เป็นต้น

3) แผนการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟสายใหม่ โดยเส้นทางที่เสนอให้พัฒนาในระยะแรกของแผนแม่บท ได้แก่ สายเด่นชัย-เชียงราย สายบัวใหญ่-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม สายมาบตาพุด-ระยอง และสายสงขลา-ปากบารา

4) แผนการพัฒนาระบบรถไฟด่วน/รถไฟความเร็วสูง มีแนวเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- สายเหนือ : กรุงเทพฯ-เชียงใหม่
- สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน : กรุงเทพฯ-หนองคาย
- สายตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง : กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี
- สายตะวันออก : กรุงเทพฯ-ระยอง
- สายใต้ : กรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์

5) แผนงานด้านอื่นๆ เช่น การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการพัฒนาด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ

¹ รูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูง มีการเสนอให้ทำการพัฒนารถไฟด่วน 120 กม./ชม. พร้อมกับการพัฒนาทางคู่โดยให้ศูนย์กลางของระบบอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ส่วนการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง 250 กม./ชม. บนทางเฉพาะนั้นเริ่มพัฒนาในช่วงแผนระยะกลาง (พ.ศ.2558 - 2562)

บทที่ 3

สถานะปัจจุบันของการขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจโดยอาศัยโครงข่ายคมนาคมทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศในการเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้โดยสาร ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญต่อการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและการบริการไปสู่ภูมิภาคต่างๆ โดยรูปแบบการขนส่งทางรถไฟเป็นอีกรูปแบบหนึ่งที่สามารถช่วยลดต้นทุนและสร้างความได้เปรียบในการให้บริการ และเป็นรูปแบบการขนส่งที่เน้นศึกษาในโครงการวิจัยนี้ การศึกษาในบทนี้จะทบทวนถึงภาพรวมการขนส่งของประเทศไทย อุปสงค์การขนส่งทางรถไฟ และสภาพโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน เพื่อเป็นข้อมูลพื้นฐานสำหรับการวิจัยในโครงการต่อไป รายละเอียดมีดังนี้

3.1 ภาพรวมการขนส่งของประเทศไทย

3.1.1 ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศมีอัตราเพิ่มสูงขึ้นตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา อันเนื่องมาจากการขยายตัวทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงปริมาณการขนส่งสินค้าในช่วงปี 2547-2553 ในตารางที่ 3-1

ตารางที่ 3-1: ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2547-2553 (หน่วย: พันตัน)

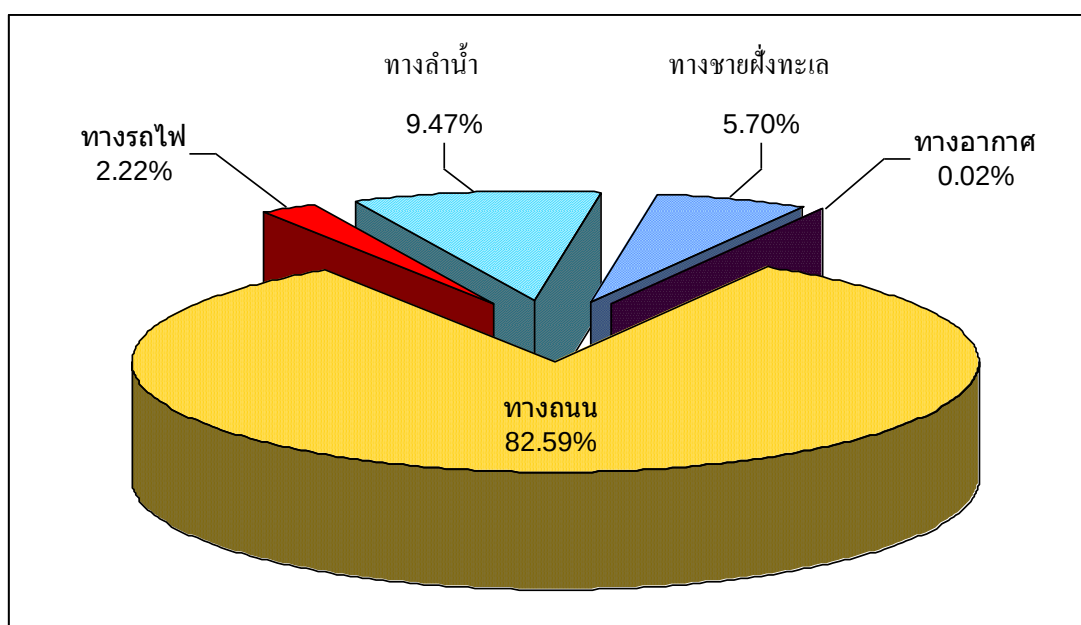
ภาคการขนส่ง สินค้า	ปี						
	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางถนน	435,147 (86.16%)	430,275 (86.05%)	427,581 (85.46%)	428,123 (82.68%)	424,456 (82.42%)	423,677 (83.77%)	420,318 (82.59%)
ทางรถไฟ	12,883 (2.55%)	11,760 (2.35%)	11,579 (2.31%)	11,055 (2.14%)	12,807 (2.49%)	11,133 (2.20%)	11,288 (2.22%)
ทางลำน้ำ	29,135 (5.77%)	29,569 (5.91%)	31,074 (6.21%)	47,229 (9.12%)	47,687 (9.26%)	41,561 (8.22%)	48,185 (9.47%)
ทางชายฝั่งทะเล	27,767 (5.50%)	28,322 (5.66%)	29,981 (5.99%)	30,749 (5.94%)	29,936 (5.81%)	29,311 5.80 (%)	29,004 (5.70%)
ทางอากาศ	114 (0.02%)	120 (0.02%)	122 (0.02%)	110 (0.02%)	106 (0.02%)	103 (0.02%)	121 (0.02%)
รวม	505,046	500,046	500,337	517,792	514,992	505,785	508,916

หมายเหตุ: สัดส่วนของระบบต่างๆ อยู่ในวงเล็บ

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

การขนส่งสินค้าภายในประเทศส่วนใหญ่เป็นการขนส่งทางถนน กล่าวคือ ในปี 2553 มีการขนส่งทางถนน 420.3 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 82.6 ของการขนส่งภายในประเทศโดยรวม สำหรับการขนส่งทางลำน้ำมีปริมาณการขนส่ง 48.2 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 9.47 การขนส่งทางชายฝั่งทะเลมีปริมาณ 29 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 5.7 ส่วนการขนส่งทางรถไฟมีปริมาณ 11.3 ล้านตัน คิดเป็นร้อยละ 2.22 ในขณะที่การขนส่งทางอากาศมีสัดส่วนเพียงเล็กน้อย ดังแสดงในรูปที่ 3-1

รูปที่ 3-1: สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศจำแนกตามรูปแบบการขนส่ง ปี 2553



ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

จากสัดส่วนภาคการขนส่งที่การขนส่งทางถนนมีสัดส่วนกว่าร้อยละ 82 มีสาเหตุมาจากการพัฒนาทางเศรษฐกิจที่มุ่งเน้นให้โครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ของประเทศ ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางลำน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนนไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุลในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนเป็นหลักยังส่งผลต่อสัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งที่สูงถึงกว่า 1 ใน 3 ของการใช้พลังงานทั้งหมดของประเทศ ในขณะที่การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่ายและสามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ รวมทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อย

ในอดีตที่ผ่านมาจนกระทั่งปัจจุบันมีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากกว่าที่ให้บริการในปัจจุบัน เช่น ข้าว น้ำตาล และมันสำปะหลัง ดังนั้นจึงเป็นโอกาสในการผลักดันให้เกิดการขนส่งทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น¹ แต่ตลอดระยะเวลาที่ผ่านมาการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ซึ่งเป็นผู้ให้บริการขนส่งทางรถไฟกลับไม่สามารถขยายตลาดการขนส่งสินค้าให้ทันต่อการขยายตัวของตลาดได้ โดยมีข้อจำกัดในเรื่องโครงข่ายและสภาพโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการที่เส้นทางรถไฟระหว่างภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว จึงทำให้ยังมีจุดที่เป็นคอขวดของทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้า ส่งผลให้เสียเวลาในการสับหลักเป็นประจำ รวมทั้งข้อจำกัดอื่นๆ อาทิ ปริมาณและคุณภาพรถจักร จุดตัดทางรถไฟ บุคลากร ซึ่งล้วนแล้วแต่ส่งผลที่กระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ซึ่งมักจะเกิดการไม่ตรงต่อเวลา และไม่เป็นที่น่าพอใจของผู้ใช้บริการ จึงส่งผลให้การขนส่งทางรางยังมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าต่ำคือประมาณร้อยละ 2 เท่านั้น

3.1.2 ปริมาณการส่งออกสินค้าและการนำเข้าสินค้าของประเทศไทย

รูปแบบการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทั้งสินค้าขาออกและสินค้าขาเข้าของประเทศไทยส่วนใหญ่จะเป็นการขนส่งทางทะเลร้อยละ 90 โดยประมาณ รองลงมาเป็นการขนส่งทางบกและทางอากาศตามลำดับ ดังแสดงปริมาณการขนส่งแต่ละรูปแบบการขนส่งในช่วงปี 2547-2553 ของสินค้าขาออกและสินค้าขาเข้าของประเทศไทยไว้ในตารางที่ 3-2 และ 3-3 ตามลำดับ

¹ โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสมต่อการเดินทางสัญจรและการขนส่งทางถนนไปสู่การขนส่งระบบรางและการขนส่งทางน้ำ, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2552)

ตารางที่ 3-2: ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาออก (หน่วย: พันตัน)

ภาคการขนส่ง	ปี						
	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	78,422 (91.274%)	75,622 (89.310%)	80,959 (89.864%)	92,812 (91.251%)	93,907 (91.175%)	91,717 (90.450%)	96,128 (89.901%)
ทางรถยนต์	7,096 (8.259%)	8,608 (10.166%)	8,170 (9.069%)	685 (0.673%)	296 (0.287%)	164 (0.162%)	158 (0.148%)
ทางรถไฟ				7,751 (7.621%)	8,372 (8.128%)	9,122 (8.996%)	10,182 (9.522 %)
ทางอากาศ	401 (0.467%)	444 (0.524%)	963 (1.069%)	462 (0.454%)	418 (0.406%)	397 (0.392%)	459 (0.429%)
ทางไปรษณีย์และ อื่นๆ	0 (0.000%)	0 (0.000%)	0 (0.000%)	1 (0.001%)	2 (0.002%)	1 (0.001%)	0 (0.000%)
รวม	85,919	84,674	90,091	101,711	102,996	101,401	106,927

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

ตารางที่ 3-3: ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศขาเข้า (หน่วย: พันตัน)

ภาคการขนส่ง	ปี						
	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	89,476 (95.975%)	107,905 (96.132%)	100,136 (96.194%)	101,774 (89.297%)	99,370 (87.460%)	90,702 (87.996%)	96,263 (88.094%)
ทางรถยนต์	3,261 (3.498%)	3,428 (3.054%)	3,218 (3.091%)	77 (0.068 %)	70 (0.062%)	24 (0.023%)	14 (0.013%)
ทางรถไฟ				3,417 (2.998%)	7,737 (6.810%)	12,142 (11.780%)	12,730 (11.650%)
ทางอากาศ	490 (0.526%)	914 (0.814%)	744 (0.715%)	223 (0.196%)	241 (0.212%)	206 (0.200%)	265 (0.243%)
ทางไปรษณีย์ และอื่นๆ	1 (0.001%)	1 (0.001%)	1 (0.001%)	8,481 (7.441%)	6,200 (5.457%)	0 (0.000%)	1 (0.001%)
รวม	93,228	112,247	104,098	113,972	113,618	103,075	109,273

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

การส่งออกและนำเข้าสินค้าทางรถไฟเป็นการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยและมาเลเซีย เนื่องจากมีเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อกันอยู่แล้ว จากตารางข้างต้นจะเห็นว่าสัดส่วนปริมาณสินค้าขาออกทางรถไฟมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอ โดยในปี 2550 มีสัดส่วนร้อยละ 7.62 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 9.52 ในปี 2553 ส่วนการนำเข้าสินค้า พบว่า สัดส่วนปริมาณสินค้าขาเข้าทางรถไฟในช่วงปี 2550-2553 มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมากจากปี 2550 ที่มีสัดส่วนร้อยละ 2.99 เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 6.81 ในปี 2551 และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็นร้อยละ 11.65 ในปี 2553

ทั้งนี้ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้น อาจเนื่องมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเปลี่ยนรางและเปลี่ยนหมอนภายใต้โครงการเสริมความมั่นคงทางรถไฟ (Track Strengthening) ในเส้นทางสายเหนือช่วงพิษณุโลก-บ้านด่าน และสายใต้ช่วงชุมทางบางซื่อ-บ้านฉิมพลี และช่วงชุมทางทุ่งสง-บ้านต้นโดน ทำให้สภาพทางมีความปลอดภัยต่อการเดินรถ รักษาทางให้ขบวนรถสามารถเดินด้วยความเร็วตามกำหนด ไม่เกิดความล่าช้า ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป

3.2 อุปสงค์การขนส่งทางรถไฟ

ปัจจุบันอาจกล่าวได้ว่าการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบกิจกรรมหลักทั้งหมดของระบบการขนส่งทางรางของประเทศ ทั้งการพัฒนาระบบโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน การบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐาน และประกอบการเดินรถไฟทั้งหมด สำหรับในหัวข้อนี้จะกล่าวถึงภาพรวมของ รฟท. ในประเด็นการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยมีรายละเอียดดังนี้

(1) การขนส่งผู้โดยสารรถไฟ

การให้บริการรถไฟโดยสารมีทั้งหมด 8 ประเภท ได้แก่ ขบวนรถด่วนพิเศษ (Special Express) ขบวนรถด่วน (Express) ขบวนรถเร็ว (Rapid) ขบวนรถธรรมดา (Ordinary) ขบวนรถชานเมือง (Bangkok Commuter) ขบวนรถท้องถิ่น (Rural Commuter) ขบวนรถรวม (Mixed) และขบวนรถท่องเที่ยว (Excursion)

ด้านจำนวนผู้โดยสารแยกตามประเภทของขบวนรถไฟ ได้แก่ รถไฟเชิงสังคม รถไฟเชิงพาณิชย์ โดยสถิติปริมาณผู้โดยสารรวม ดังแสดงในตารางที่ 3-4

- การเดินรถเชิงสังคม: เมื่อพิจารณาในส่วนของการเดินรถเชิงสังคม พบว่า มีจำนวนผู้โดยสารรวมทุกประเภทมากกว่า 30 ล้านคนต่อปี โดยในปี 2551 มีจำนวนผู้โดยสารเชิงสังคมทั้งสิ้น 33.5 ล้านคน

- การเดินรถเชิงพาณิชย์: สำหรับด้านเชิงพาณิชย์ปี 2548-2549 มีจำนวนผู้โดยสารรถเชิงพาณิชย์ค่อนข้างคงที่ประมาณ 15 ล้านคนต่อปี แต่ในช่วงปี 2550 และ 2551 มีปริมาณผู้โดยสารเชิงพาณิชย์ลดลงมากโดยในปี 2551 เหลือเพียง 13.1 ล้านคน

โดยภาพรวมพบว่า การขนส่งผู้โดยสารทางรถไฟมีแนวโน้มลดลงเฉลี่ยร้อยละ 1.7 ต่อปี ส่วนรายได้เพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 2.4 ต่อปี

ตารางที่ 3-4: สถิติปริมาณผู้โดยสารและรายได้ของ รฟท.

ประเภทการบริการ	จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)				รายได้ (ล้านบาท)			
	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2548	ปี 2549	ปี 2550	ปี 2551
เชิงพาณิชย์	15,360	15,184	14,966	13,116	3,674,376	3,848,592	4,042,984	3,951,236
เชิงสังคม	33,717	33,303	30,135	33,491	401,927	397,662	388,163	436,456
รวม	49,077	48,487	45,101	46,607	4,076,304	4,246,354	4,431,148	4,387,692

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, ปี 2552

(2) การขนส่งสินค้าทางรถไฟ

สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟแบบเหมาคันส่วนใหญ่เป็นคอนเทนเนอร์ รองลงมาเป็นการขนส่งพลังงาน (ก๊าซ LPG น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน) และซีเมนต์ ตามลำดับ โดยในปี 2551 มีปริมาณการขนส่งทั้งสิ้น 13.5 ล้านตัน ดังแสดงในตารางที่ 3-5 โดยรายได้จากการขนส่งสินค้าของ รฟท. ในปี 2551 มีประมาณ 22 ล้านบาท ซึ่งรายได้ของการขนส่งสินค้า คิดเป็นร้อยละ 28 ของรายได้ทั้งหมด ดังแสดงในรูปที่ 3-2 และรูปที่ 3-3 ตามลำดับ

ตารางที่ 3-5: ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ ปี 2545-2551 (หน่วย: ตัน)

สินค้า	ปี						
	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
ก๊าซแอลพีจี	512,356	515,712	561,288	581,520	596,208	596,592	625,050
น้ำมันดิบ	1,298,568	1,209,044	1,144,267	1,135,858	1,129,968	1,250,299	1,299,197
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	1,435,499	1,453,282	1,378,194	1,192,073	908,973	649,031	693,928
ปูนซีเมนต์	1,977,833	1,895,345	1,758,862	1,617,959	1,712,974	1,418,297	1,326,494
คอนเทนเนอร์ตะวันออก	3,056,832	4,779,140	6,792,867	6,308,251	6,496,079	6,287,469	7,453,429
คอนเทนเนอร์ในประเทศ	347,499	488,190	714,544	654,457	689,034	684,315	638,177
คอนเทนเนอร์ Landbridge	655,477	503,233	680,588	740,285	796,610	733,369	611,746
คอนเทนเนอร์ (มาบตาพุด-แหลมฉบัง)	-	-	-	-	-	38,223	608,007
สินค้าทั่วไป	641,440	612,633	740,487	512,362	209,693	222,873	239,717
รวม	9,925,500	11,456,579	13,774,097	12,742,765	12,539,539	11,880,468	13,507,998

หมายเหตุ: (1) กลุ่มพลังงาน (ก๊าซ น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน) มีหน่วยพันลิตร ส่วนปูนซีเมนต์ คอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่นๆ มีหน่วยเป็นตัน

(2) สมมติให้ความถ่วงจำเพาะของน้ำมัน = 1.0

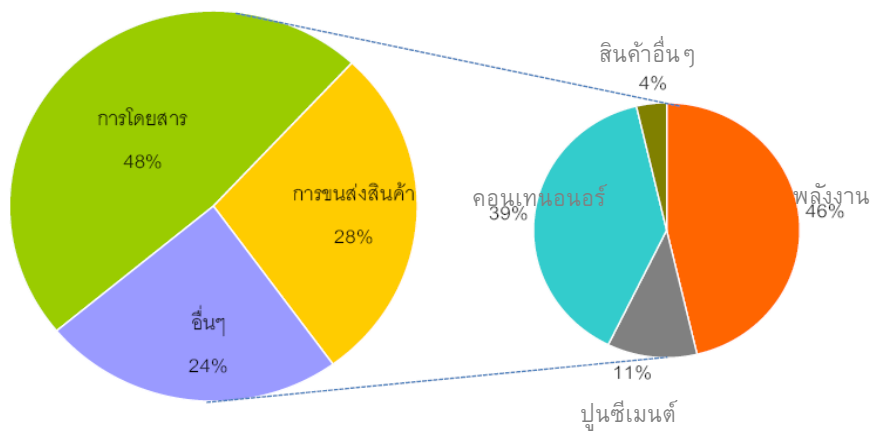
ที่มา: ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย (2551)

รูปที่ 3-2: ปริมาณการขนส่งสินค้าและรายได้



ที่มา: รายงานฉบับสมบูรณ์ของการศึกษาแผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง

รูปที่ 3-3: สัดส่วนรายได้ของ รฟท. ปี 2551



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, พฤษภาคม 2552

ในภาพรวมรถไฟมีสัดส่วนการขนส่งสินค้าต่ำมาก คือเพียงร้อยละ 2 ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นทุกปีตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ แต่รถไฟไม่สามารถจะขยายปริมาณการขนส่งสินค้าให้ทันต่อการขยายตัวของตลาดได้ ดังนั้น ปัจจัยที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟจึงมิใช่มาจากข้อจำกัดของตลาด แต่มาจากข้อจำกัดภายในของ รฟท. เองโดยข้อจำกัดของการให้บริการขนส่งสินค้าทางรถไฟ อาทิ ข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัดทางด้านรถจักรและล้อเลื่อน รวมถึงที่ผ่านมาขาดการสนับสนุนเชิงนโยบายจากภาครัฐต่อการขนส่งโดยทางรถไฟมาอย่างยาวนาน

จากการที่ รฟท. เป็นองค์กรที่มีการกำกับดูแลจาก 2 หน่วยงาน ได้แก่ กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง โดยกระทรวงคมนาคมเป็นผู้สนับสนุนและส่งเสริมให้มีการให้บริการขนส่งอย่างทั่วถึงและสามารถเข้าถึงได้อย่างสะดวก ส่วนกระทรวงการคลังเป็นผู้ให้การสนับสนุนทางการเงิน ซึ่งวัดผลการดำเนินงานในฐานะรัฐวิสาหกิจที่ต้องเลี้ยงตัวเองได้ (พิจารณาจากผลประกอบการ) แต่โดยธรรมชาติของการขนส่งทางรถไฟนั้นเป็นกิจการที่ต้องอาศัยการลงทุนที่สูงและมักประสบกับสภาวะการขาดทุน เนื่องจากต้องรับภาระความรับผิดชอบในระบบการขนส่งทางรางทุกด้าน โดยเฉพาะการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น ดังนั้น ภาครัฐจึงต้องเป็นผู้สนับสนุนทางการเงินซึ่งอาจให้ในรูปของการอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะ (Public Service Obligation: PSO) แต่อย่างไรก็ตาม รัฐบาลยังคงชะลอการจ่ายเงินอุดหนุนสำหรับบริการสาธารณะ ทำให้ รฟท. ต้องประสบปัญหาภาวะขาดทุนต่อเนื่อง ส่งผลให้ต้องลดการลงทุนในการขยายโครงข่ายทางรางและลดการซ่อมบำรุงลงจึงเกิดเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาโครงข่ายและการให้บริการขนส่งทางรถไฟให้เพียงพอต่อการขยายตัวของตลาด ซึ่งเป็นผลมาจากความขัดแย้งในเชิงนโยบายจากการกำกับดูแล

3.3 สภาพโครงข่ายทางรถไฟในปัจจุบัน

การพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรางเพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารกับประเทศเพื่อนบ้านจึงจำเป็นต้องพิจารณาถึงสภาพโครงข่ายทางรถไฟของประเทศในปัจจุบันว่ามีปัจจัยอะไรบ้างที่อาจก่อให้เกิดปัญหาและอุปสรรค ในการพัฒนาการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งประกอบด้วย 1) โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย 2) การใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย 3) สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งทางรถไฟ 4) อายุรางและจุดตัด 5) จำนวนและอายุรถจักร 6) ความตรงต่อเวลา และ 7) อุบัติเหตุทางรถไฟ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.3.1 โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย

โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทยมีระยะทางรวม 4,043 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่บริการ 47 จังหวัด โดยแบ่งออกเป็นทางเดี่ยวระยะทาง 3,763 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 93 ทางคู่ระยะทาง 173 กิโลเมตร หรือร้อยละ 4 และทางสามระยะทาง 107 กิโลเมตร หรือร้อยละ 3 โครงข่ายทางรางแบ่งเส้นทางออกเป็น 4 เส้นทางหลัก กระจายจากกรุงเทพมหานครสู่ภูมิภาคต่างๆ โดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

- สายเหนือ เริ่มจากกรุงเทพมหานคร ไปสถานีนครเชียงใหม่ ระยะทาง 751 กิโลเมตร มีเส้นทางรถไฟสายแยกเข้าสถานีสวรรคโลก จังหวัดสุโขทัย ที่สถานีชุมทางบ้านดารา (กม. 458+310)
- สายตะวันออกเฉียงเหนือ แบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะทาง 624 กิโลเมตร และเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ระยะทาง 575 กิโลเมตร โดยเริ่มจากสถานีกรุงเทพฯ มุ่งไปทางทิศเหนือ เส้นทางเริ่มแยกออกจากทางรถไฟสายเหนือที่สถานีชุมทางบ้านภาชี โดยสายหนองคายแยกจากสายอุบลราชธานี ที่ชุมทางถนนจิระ จังหวัดนครราชสีมา นอกจากนั้นยังมีทางรถไฟสายแยกที่ชุมทางแก่งคอย จังหวัดสระบุรี ผ่านลำน้ำราษีไศล จังหวัดลพบุรีและจตุรัส จังหวัดชัยภูมิ ไปบรรจบกับเส้นทางสายนครราชสีมา-หนองคาย ที่ชุมทางบัวใหญ่จังหวัดนครราชสีมา (กม. 346)
- สายตะวันออก เริ่มจากสถานีกรุงเทพมหานครผ่านฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สูดปลายทางที่อรัญประเทศ จังหวัดสระแก้วระยะทาง 259 กิโลเมตร ทางช่วงนี้ที่สถานีชุมทางคลองสิบแก้ว (กม. 86) มีทางแยกไปบรรจบทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางแก่งคอย (กม. 168) และเส้นทางสายตะวันออกเมื่อถึงสถานีหัวตะเข้ จะมีทางแยกเข้าสู่ไอซีดี ลาดกระบัง ซึ่งเป็นจุดรับส่งสินค้าบรรจุตู้คอนเทนเนอร์สู่ชายฝั่งทะเลตะวันออกที่ท่าเรือแหลมฉบัง โดยมุ่งหน้าสู่สถานีชุมทางฉะเชิงเทรา (กม. 61) ไปตามทางแยกไปท่าเรือน้ำลึกสัดหีบ (กม. 134) ในทางช่วงนี้ที่สถานีชุมทางศรีราชามีทางแยกไปท่าเรือแหลมฉบัง (กม. 139) และสถานีชุมทางเขาชีจรรย์ มีทางแยกไปยังนิคมอุตสาหกรรม

มาบตาพุด สดปลายทางเส้นทางสายนี้จะเป็นคลังน้ำมันบริษัทเชลล์ฯ และท่าเรือมาบตาพุด ระยะทาง 200 กิโลเมตร

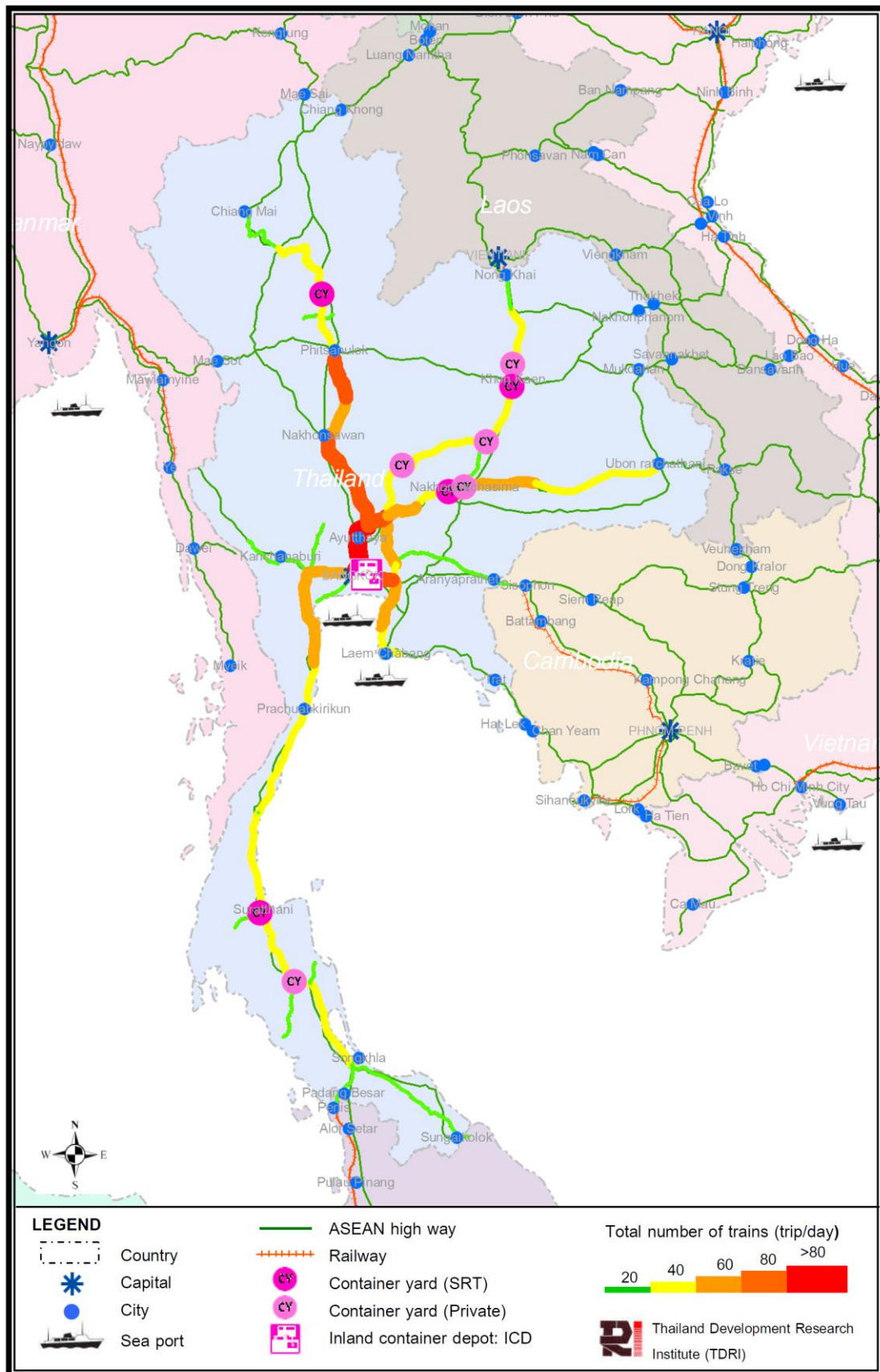
- สายใต้ มีจุดเริ่มต้นที่สถานีบางซื่อ 2 เพื่อแยกสู่เส้นทางสายใต้ วังข้ามแม่น้ำเจ้าพระยาที่สะพานพระรามหก และสถานีชุมทางตลิ่งชันสู่ภาคใต้ อย่างไรก็ตาม เส้นทางสายใต้ยังมีจุดเริ่มต้นที่สถานีธนบุรี-ชุมทางตลิ่งชัน ระยะทาง 15 กิโลเมตร เส้นทางสายใต้ มีปลายทางสองแห่ง คือ สถานีสุโขทัย-โกลก จังหวัดนราธิวาส (ติดชายแดนมาเลเซียฝั่งตะวันออก) ระยะทางจากสถานีธนบุรีเท่ากับ 1,143 กิโลเมตร และสถานีป่าดงเบงการ์ จังหวัดสงขลา (ติดชายแดนมาเลเซียฝั่งตะวันตก) ระยะทางเท่ากับ 974 กิโลเมตร โดยทั้งสองสายแยกกันที่สถานีชุมทางหาดใหญ่ นอกจากนั้นทางรถไฟสายใต้มีทางแยกออกไปอีกหลายสายเริ่มจากที่สถานีชุมทางหนองปลาดุก (กม. 80) มีทางแยกไปสุพรรณบุรี (กม. 157) และสถานีน้ำตกจังหวัดกาญจนบุรี (กม. 210) ที่สถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์ จังหวัดสุราษฎร์ธานี มีทางแยกไปสุดทางที่คีรีรัฐนิคม จังหวัดสุราษฎร์ธานี (กม. 678) ที่สถานีชุมทางทุ่งสง จังหวัดนครศรีธรรมราช มีทางแยกไปสุดปลายทางที่กันตัง จังหวัดตรัง (กม. 866) และที่สถานีชุมทางเขาชุมทอง มีทางแยกไปสุดปลายทางที่นครศรีธรรมราช (กม. 832)

3.3.2 การใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางในปัจจุบันของประเทศไทย

จากโครงข่ายทางรางที่มีอยู่เมื่อพิจารณาถึงการใช้โครงข่ายทางรางให้เกิดประโยชน์สูงสุด จำเป็นต้องทราบถึงขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึงปริมาณความต้องการในการเดินทางและขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้า (ดังรูปที่ 3-4) โดยที่เส้นทางที่มีปริมาณการเดินทางสูงสุดคือ เส้นทางสายเหนือ มีขบวนรถรวมทั้งสิ้น 1,304 ขบวนต่อวัน โดยเส้นทางที่มีความหนาแน่นของขบวนรถสูงสุด คือ ช่วงสถานีกรุงเทพฯ-ชุมทางบางซื่อ มีจำนวนขบวนรถสูงถึง 140 ขบวนต่อวัน ส่วนความจุที่คงเหลือ² สูงสุดอยู่ในเส้นทางสายตะวันออก (ร้อยละ 79.98) และยังคงมีความจุคงเหลืออยู่ในทุกเส้นทาง แสดงว่า โครงข่ายการขนส่งทางรางยังคงมีศักยภาพในการรองรับการขนส่ง แต่ไม่สามารถนำมาใช้ให้เป็นประโยชน์ในการเดินทางได้ เนื่องจากมีปัญหาการเดินทางของขบวนล่าช้า ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องจากข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน และข้อจำกัดทางด้านรถจักรและล้อเลื่อน โดยการใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางในแต่ละเส้นทางมีรายละเอียด ดังนี้

2 ความจุทางคงเหลือถือเป็นความจุสำรองซึ่งอยู่ในช่วงที่ไม่มีความต้องการใช้ประโยชน์ทาง โดยการประเมินสภาพความจุของทางเป็นการวัดความสามารถเบื้องต้นในการนำขบวนรถไปวิ่งบนเส้นทางทั้งหมดให้เป็นไปตามแผนการเดินทาง และสามารถนำมาวิเคราะห์หาสภาพปัญหาจากการเดินทางของขบวนที่ล่าช้านั้นว่าเป็นผลมาจากโครงสร้างทางหรือระบบการเดินทาง

รูปที่ 3-4: การใช้ประโยชน์และสิ่งอำนวยความสะดวกการขนส่งทางรถไฟในประเทศไทย



(1) ทางรถไฟสายเหนือ

การขนส่งระบบรางในเส้นทางสายเหนือส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 58.25 และเป็นการขนส่งสินค้าร้อยละ 41.75 ความจุของทางจากกรุงเทพฯ จนถึงปลายทางชุมทางบ้านดารา-สวรรคโลกเท่ากับ 2,599 ขบวน แต่มีการเดินรถจริง 1,304 ขบวน ยังคงมีความจุเหลือคิดเป็นร้อยละ 49.83 การเดินรถสายเหนือช่วงที่มีความหนาแน่น ได้แก่ เด่นชัย-ลำปาง และบ้านดาศลิ-นครสวรรค์ (ตารางที่ 3-6)

ตารางที่ 3-6: ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายเหนือ
(กรุงเทพฯ – เชียงใหม่)

ระหว่างสถานี	ระยะทาง (กม.)	ความจุสูงสุด ของทาง (ขบวนต่อ วัน)	ประเภทและจำนวนขบวนรถ			รวม (ขบวน)	ความจุ ของทาง คงเหลือ	อัตราความ จุคงเหลือ (ร้อยละ)
			โดยสาร	สินค้า				
				ประจำ	เมื่อ ต้องการ			
กรุงเทพฯ-ชท.บางซื่อ (ทางคู่)	2	224	122	6	12	140	84	37.50
ชท.บางซื่อ-ดอนเมือง (ทางคู่)	5	202	90	8	30	128	74	36.63
ดอนเมือง-รังสิต (ทางคู่)	8	183	88	8	30	126	57	31.15
รังสิต-เชียงใหม่ (3 ทาง)	7	302	88	8	30	126	176	58.28
เชียงใหม่-อยุธยา (3 ทาง)	8	275	86	8	30	124	151	54.91
อยุธยา-ชท.บ้านภาชี (3 ทาง)	5	378	78	8	24	110	268	70.90
ชท.บ้านภาชี-บ้านหมอ (ทางคู่)	6	224	39	14	22	75	149	66.52
บ้านหมอ-ลพบุรี (ทางคู่)	8	183	39	16	24	79	104	56.83
ลพบุรี-บ้านดาศลิ	9	101	32	16	22	70	31	30.69
บ้านดาศลิ-นครสวรรค์	10	78	32	10	24	66	12	15.38
นครสวรรค์-ตะพานหิน	10	84	30	14	16	60	24	28.57
ตะพานหิน-พิษณุโลก	9	101	28	14	16	58	43	42.57
พิษณุโลก-คิลาอาสน์	11	72	24	6	14	44	28	38.89
คิลาอาสน์-เด่นชัย	11	63	18	6	14	38	25	39.68
เด่นชัย-ลำปาง	17	44	14	6	14	34	10	22.73
ลำปาง-เชียงใหม่	16	46	14	2	8	24	22	47.83
ชท.บ้านดารา-สวรรคโลก	17	39	2	0	0	2	37	94.87
รวม	159	2,599	824	150	330	1,304	1,295	49.83

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย (2554)

(2) ทางรถไฟสายตะวันออก

การขนส่งระบบรางในเส้นทางสายตะวันออกส่วนใหญ่เป็นการขนส่งสินค้าคิดเป็นร้อยละ 64.62 และขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 35.38 ความจุของทางสายตะวันออกเท่ากับ 2,597 ขบวน แต่มีการเดินรถจริง 520 ขบวน ยังคงมีความจุเหลือเท่ากับ 2,077 ขบวน คิดเป็นร้อยละ 79.98 (ตารางที่ 3-7)

ตารางที่ 3-7: ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายตะวันออก
(กรุงเทพฯ-แหลมฉบัง, อนุรักษ์ประเทศ)

ระหว่างสถานี	ระยะทาง (กม.)	ความจุสูงสุด ของทาง (ขบวนต่อวัน)	ประเภทและจำนวนขบวนรถ			รวม (ขบวน)	ความจุ ของทาง คงเหลือ	อัตราความจุ คงเหลือ (ร้อยละ)
			โดยสาร	สินค้า				
				ประจำ	เมื่อต้องการ			
จิตรลดา-มักกะสัน (ทางคู่)	2	202	1	5	13	19	183	90.59
ยมราช-มักกะสัน (ทางคู่)	3	202	25	0	4	29	173	85.64
มักกะสัน-หัวหมาก	6	126	27	1	7	35	91	72.22
หัวหมาก-ลาดกระบัง (3 ทาง)	7	336	27	1	7	35	301	89.58
ลาดกระบัง-หัวตะเข้ (3 ทาง)	4	504	26	1	8	35	469	93.06
หัวตะเข้-เปรง (3 ทาง)	9	280	25	25	4	54	226	80.71
เปรง-ชท.ฉะเชิงเทรา (3 ทาง)	7	350	25	28	8	61	289	82.57
ชท.ฉะเชิงเทรา-ปราจีนบุรี	18	49	10	11	30	51	-2	-4.08
ปราจีนบุรี-กบินทร์บุรี	9	79	8	0	0	8	71	89.87
กบินทร์บุรี-อรัญประเทศ	29	29	4	0	2	6	23	79.31
ชท.ฉะเชิงเทรา-ศรีราชา	16	54	2	32	41	75	-21	-38.89
ศรีราชา-บางละมุง	13	59	2	4	19	25	34	57.63
บางละมุง-สัตหีบ	13	59	2	4	10	16	43	72.88
ศรีราชา-แหลมฉบัง	9	79	0	31	16	47	32	40.51
มักกะสัน-แม่น้ำ	4	126	0	4	6	10	116	92.06
ชท.เขาชีจรรย์-มาบตาพุด	12	63	0	4	10	14	49	77.78
รวม	161	2,597	184	151	185	520	2,077	79.98

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย (2554)

(3) ทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

การขนส่งระบบรางในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเป็นการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 42.52 และเป็นการขนส่งสินค้าร้อยละ 57.48 ความจุของทางสายตะวันออกเฉียงเหนือเท่ากับ 1,582 ขบวน แต่มีการเดินรถจริง 762 ขบวน ยังคงมีความจุเหลือเท่ากับ 820 ขบวน คิดเป็นร้อยละ 51.83 (ตารางที่ 3-8)

ตารางที่ 3-8: ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ

ระหว่างสถานี	ระยะทาง (กม.)	ความจุสูงสุด ของทาง (ขบวนต่อวัน)	ประเภทและจำนวนขบวนรถ			รวม (ขบวน)	ความจุ ของทาง คงเหลือ	อัตราความจุ คงเหลือ (ร้อยละ)
			โดยสาร	สินค้า				
				ประจำ	เมื่อต้องการ			
ชท.บ้านภาชี-บ้านปึกแตก (ทางคู่)	5	313	38	10	40	88	225	71.88
บ้านปึกแตก- ชท.แก่งคอย (ทางคู่)	6	267	40	18	38	96	171	64.04
ชท.แก่งคอย-มาบกะเบา (ทางคู่)	9	186	26	3	45	74	112	60.22
มาบกะเบา-ปากช่อง	9	93	24	4	43	71	22	23.66
ปากช่อง-นครราชสีมา	9	93	24	0	28	52	41	44.09
นครราชสีมา-สุรินทร์	13	59	26	0	10	36	23	38.98
สุรินทร์-ศรีสะเกษ	14	55	28	0	10	38	17	30.91
ศรีสะเกษ-อุบลราชธานี	12	63	22	0	10	32	31	49.21
ชท.แก่งคอย-บ้านชองใต้	4	137	16	2	20	38	99	72.26
บ้านชองใต้-ลำน้ำราญณ์	23	36	16	2	16	34	2	5.56
ลำน้ำราญณ์-ป่าเห็ญรงค์	17	47	10	2	18	30	17	36.17
ป่าเห็ญรงค์-ชท.บัวใหญ่	21	39	10	2	18	30	9	23.08
นครราชสีมา-ชท.บัวใหญ่	17	47	10	0	8	18	29	61.70
ชท.บัวใหญ่-ขอนแก่น	19	43	14	2	25	41	2	4.65
ขอนแก่น-อุดรธานี	14	55	12	0	20	32	23	41.82
อุดรธานี-หนองคาย	49	18	8	0	2	10	8	44.44
ชท.แก่งคอย-คลองสิบก้า	29	31	0	8	34	42	-11	-35.48
รวม	270	1,582	324	53	385	762	820	51.83

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย (2554)

(4) ทางรถไฟสายใต้

การขนส่งระบบรางในเส้นทางสายใต้ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 63.13 และเป็นการขนส่งสินค้าร้อยละ 36.87 ความจุของทางสายใต้เท่ากับ 1,662 ขบวน แต่มีการเดินรถจริง 678 ขบวน ยังคงมีความจุเหลือเท่ากับ 984 ขบวน คิดเป็นร้อยละ 59.21 เส้นทางที่มีการเดินรถหนาแน่น ได้แก่ ช่วงราชบุรี-หัวหิน ช่วงหลังสวน-สุราษฎร์ธานี และช่วงชุมทางเขาชุมทอง-พัทลุง (ตารางที่ 3-9)

ตารางที่ 3-9: ความจุและความสามารถในการรองรับของทางรถไฟสายใต้ (กรุงเทพฯ – สุโขทัย)

ระหว่างสถานี	ระยะทาง (กม.)	ความจุสูงสุด ของทาง (ขบวนต่อวัน)	ประเภทและจำนวนขบวนรถ			รวม	ความจุ ของทาง คงเหลือ	อัตราความจุ คงเหลือ (ร้อยละ)
			โดยสาร	สินค้า				
				ประจำ	เมื่อต้องการ			
ชท.บางซื่อ-ชท.ตลิ่งชัน (ทางคู่)	11	96	26	6	16	48	48	50.00
ธนบุรี-ชท.ตลิ่งชัน	6	92	12	0	2	14	78	84.78
ชท.ตลิ่งชัน-นครปฐม (ทางคู่)	8	207	36	6	16	58	149	71.98
นครปฐม-ชท.หนองปลาตุก	7	117	36	6	14	56	61	52.14
ชท.หนองปลาตุก-ราชบุรี	6	134	30	6	10	46	88	65.67
ราชบุรี-หัวหิน	12	72	28	6	10	44	28	38.89
หัวหิน-ประจวบคีรีขันธ์	11	78	24	6	8	38	40	51.28
ประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	13	66	22	6	8	36	30	45.45
ชุมพร-หลังสวน	11	67	24	6	8	38	29	43.28
หลังสวน-สุราษฎร์ธานี	13	59	22	6	8	36	23	38.98
สุราษฎร์ธานี-บ้านส้อง	10	73	22	6	8	36	37	50.68
บ้านส้อง-ชท.ทุ่งสง	10	73	22	6	10	38	35	47.95
ชท.ทุ่งสง-ชท.เขาชุมทอง	8	86	18	6	12	36	50	58.14
ชท.เขาชุมทอง-พัทลุง	13	59	18	6	12	36	23	38.98
พัทลุง-ชท.หาดใหญ่	11	67	20	6	10	36	31	46.27
ชท.หาดใหญ่-ยะลา	14	53	18	0	2	20	33	62.26
ชท.หาดใหญ่-ปาดังเบซาร์	24	35	2	4	6	12	23	65.71
ยะลา-สุโขทัย	13	59	14	0	2	16	43	72.88
ชท.เขาชุมทอง-นครศรีธรรมราช	21	39	10	0	0	10	29	74.36
ชท.ทุ่งสง-กันตัง	35	25	4	0	0	4	21	84.00
ชท.บ้านทุ่งโพธิ์-คีรีรัฐนิคม	31	27	2	0	0	2	25	92.59
ชท.หนองปลาตุก-สุพรรณบุรี	78	11	2	0	0	2	9	81.82
ชท.หนองปลาตุก-กาญจนบุรี	27	31	8	0	0	8	23	74.19
กาญจนบุรี-น้ำตก	23	36	8	0	0	8	28	77.78
รวม	416	1,662	428	88	162	678	984	59.21

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย (2554)

3.3.3 สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนส่งทางรถไฟ

การขนส่งทางรางจำเป็นต้องมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับรองรับการขนส่งสินค้า ซึ่งปัจจุบันมีให้บริการใน 2 รูปแบบ ได้แก่ สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD) และย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY) โดยมีรายละเอียดดังนี้

- สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD)

การรถไฟแห่งประเทศไทยได้ก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบัง เพื่อสนับสนุนการนำเข้าและส่งออกของประเทศและการเติบโตของท่าเรือตู้สินค้าคอนเทนเนอร์ที่แหลมฉบัง โดยตั้งอยู่ห่างจากท่าเรือแหลมฉบังประมาณ 118 กิโลเมตร สามารถเชื่อมโยงการขนส่งตู้คอนเทนเนอร์กับท่าเรือแหลมฉบังได้ทั้งทางถนนและทางรถไฟ

สถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังมีการให้บริการทั้งในส่วนของการดำเนินพิธีการนำเข้าและส่งออก ตลอดจนให้บริการขนส่งสินค้า ผู้ประกอบการภายในสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังจึงมีทั้งในส่วนของภาครัฐและเอกชน หน่วยงานของรัฐที่ประจำการอยู่ในสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่องลาดกระบังประกอบด้วย การรถไฟแห่งประเทศไทยและหน่วยงานราชการอื่นๆ ได้แก่ ศุลกากร ด่านตรวจพืช ด่านตรวจสัตว์ป่า ด่านตรวจสัตว์น้ำ ด่านกักกันสัตว์ระหว่างประเทศ ด่านอาหารและยา และด่านป่าไม้ โดยที่การรถไฟแห่งประเทศไทยมีรายได้จากการขนส่งสินค้าคอนเทนเนอร์เป็นรายได้หลักซึ่งสูงถึงร้อยละ 30 (รายได้ 537 ล้านบาทจากรายได้ทั้งหมด 1,753 ล้านบาท) และมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่องตั้งแต่เปิดให้บริการในปี 2539 ที่ถูกออกแบบให้รองรับตู้สินค้าเพียง 6 แสนตู้ต่อปีได้เพิ่มขึ้นเป็น 1.5 ล้านตู้ต่อปีในปี 2553

นอกจากนี้ ปัจจุบันได้มีการสำรวจพื้นที่เพื่อสร้างศูนย์การขนส่งและกระจายสินค้า (Inland Container Depot: ICD) แห่งที่ 2 บริเวณสถานีรถไฟนาทา จ.หนองคาย ในวงเงินดำเนินการ 2,000 ล้านบาทแบ่งเป็น 2 ระยะ (ระยะแรกวงเงินจำนวน 700 ล้านบาท และระยะที่ 2 วงเงินจำนวน 1,300 ล้านบาท) ใช้เวลาการดำเนินโครงการประมาณ 3 ปี โดยระยะแรกจะเริ่มดำเนินการได้ภายในปี 2555 สำหรับรองรับตู้สินค้าทั้งในประเทศ และต่างประเทศ เช่น ลาว จีน ที่จะเพิ่มขึ้นตามการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้นหลังมีรถไฟความเร็วสูง และการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

- ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard: CY)

ปัจจุบันการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ลงทุนก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าในภูมิภาคต่างๆ เพื่อใช้เป็นพื้นที่สำหรับรวบรวมและกระจายตู้สินค้าสาธารณะสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งถือเป็นการสนับสนุนการขนส่งตู้สินค้าโดยใช้รถไฟ ได้แก่ สถานีกุดจิก สถานีท่าพระ สถานีศิลาอาสน์ และสถานีชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์

นอกจากนั้น ภาคเอกชนมีการลงทุนก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้าด้วยทุนทรัพย์ของตนเอง ทั้งนี้เพื่อความสะดวกในการขนส่ง เช่น ในเส้นทางสายตะวันออกเฉียงเหนือและในเส้นทางสายใต้ มีการก่อสร้างย่านกองเก็บตู้สินค้า ได้แก่ สถานีโนนพยอม สถานีชุมทางถนนจิระ สถานีบ้านเกาะ สถานีบัวใหญ่ ชุมทางทุ่งสง และที่หยุดรถท่าม่วง โดยมีรายละเอียดดังตารางที่ 3-10

ตารางที่ 3-10: ย่านกองเก็บตู้สินค้า (Container Yard)

สถานี	จังหวัด	ขนาดพื้นที่ (ตารางเมตร)	ค่าใช้จ่ายในการก่อสร้าง (ล้านบาท)	เจ้าของ
สถานีสีลาอาสน์	อุดรดิตถ์	17,716	8.5	การรถไฟแห่งประเทศไทย
สถานีท่าพระ	ขอนแก่น	14,840	18.4	การรถไฟแห่งประเทศไทย
สถานีโนนพยอม	ขอนแก่น	3,750	2	เอกชน
สถานีภูดง	นครราชสีมา	15,010	11.8	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ชุมทางถนนจิระ	นครราชสีมา	3,000	4	เอกชน
สถานีบ้านเกาะ	นครราชสีมา	6,250	7	เอกชน
สถานีบัวใหญ่	นครราชสีมา	3,750	4	เอกชน
ที่หยุดรถท่าม่วง	กาญจนบุรี	7,500	8	เอกชน
ชุมทางบ้านทุ่งโพธิ์	สุราษฎร์ธานี	25,260	18.8	การรถไฟแห่งประเทศไทย
ชุมทางทุ่งสง	นครศรีธรรมราช	3,606	4	เอกชน

ที่มา: ฝ่ายการเดินรถ, การรถไฟแห่งประเทศไทย (2554)

3.3.4 อายุรางและจุดตัด

โครงข่ายทางรถไฟส่วนใหญ่อยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์และมีอายุการใช้งานมานาน โดยประมาณร้อยละ 65 เป็นรางที่มีอายุการใช้งานนานเกินกว่า 34 ปี จากข้อมูลอายุและความยาวของรางพบว่า รางรถไฟที่วางในทางประธานในปัจจุบันมีอายุการใช้งานเกินกว่า 44 ปี ถึงร้อยละ 45.5 และอายุ 34 ปี ร้อยละ 22.1 ขณะที่รางอายุต่ำกว่าหรือเท่ากับ 10 ปี มีอยู่ร้อยละ 32.5 ส่วนรางที่วางในทางแยก สายมหาชัย-แม่กลองทั้งสายมีอายุการใช้งานมากกว่า 40 ปี (ตารางที่ 3-11) ในส่วนของความยาวโครงข่ายพบว่า มีระยะทางทั้งสิ้น 4,428.789 กิโลเมตร ครอบคลุม 47 จังหวัด เมื่อเปรียบเทียบกับภาระขนส่งทางถนนที่มีระยะทางมากกว่า 200,000 กิโลเมตร และเป็นการขนส่งแบบ Door-to-Door ซึ่งมีความสะดวกและครอบคลุมกว่าทำให้เกิดข้อจำกัดเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพของโครงข่ายทางรถไฟ โดยทั้งสองประเด็นส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการ การทำความเร็วและความล่าช้าในการเดินรถ

ตารางที่ 3-11: ขนาด อายุ และความยาวของราง

ขนาดราง		อายุราง (ปี)	ความยาว (กม.)	สัดส่วนของความยาว (ร้อยละ)
ทางประธาน	50 ปอนด์	มากกว่า 47	56.308	1.3
	60 ปอนด์	มากกว่า 44	335.156	7.7
	70-75 ปอนด์	45	1,588.894	36.4
	80-85 ปอนด์	34	946.466	22.1
	100 ปอนด์	4	340.380	32.5
		6	120.195	
		7	459.103	
		10	655.903	
รวม		4,363.513	100.0	
ทางแยกมหาชัย และแม่กลอง	50 ปอนด์	มากกว่า 40	34.325	52.6
	60 ปอนด์	41	30.958	47.4
	รวม		65.283	100.0
รวมทั้งสิ้น			4,428.789	

หมายเหตุ: ไม่รวมความยาวของทางแยกเพื่อการพาณิชย์

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2553.

จุดตัดทางรถไฟที่มีจำนวน 2,463 จุด โดยเฉลี่ยจะมีจุดตัดทุก 2-3 กิโลเมตร ทำให้รถไฟต้องหยุดหรือชะลอความเร็ว โดยเฉพาะทางตัดผ่านเสมอระดับมีจำนวน 2,202 จุด ซึ่งส่วนใหญ่เป็นทางลัดผ่านและทางตัดผ่านที่เป็นป้ายจราจรไม่มีเครื่องกั้นจำนวน 540 และ 988 จุด ตามลำดับ (ตารางที่ 3-12) ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยและอุบัติเหตุ

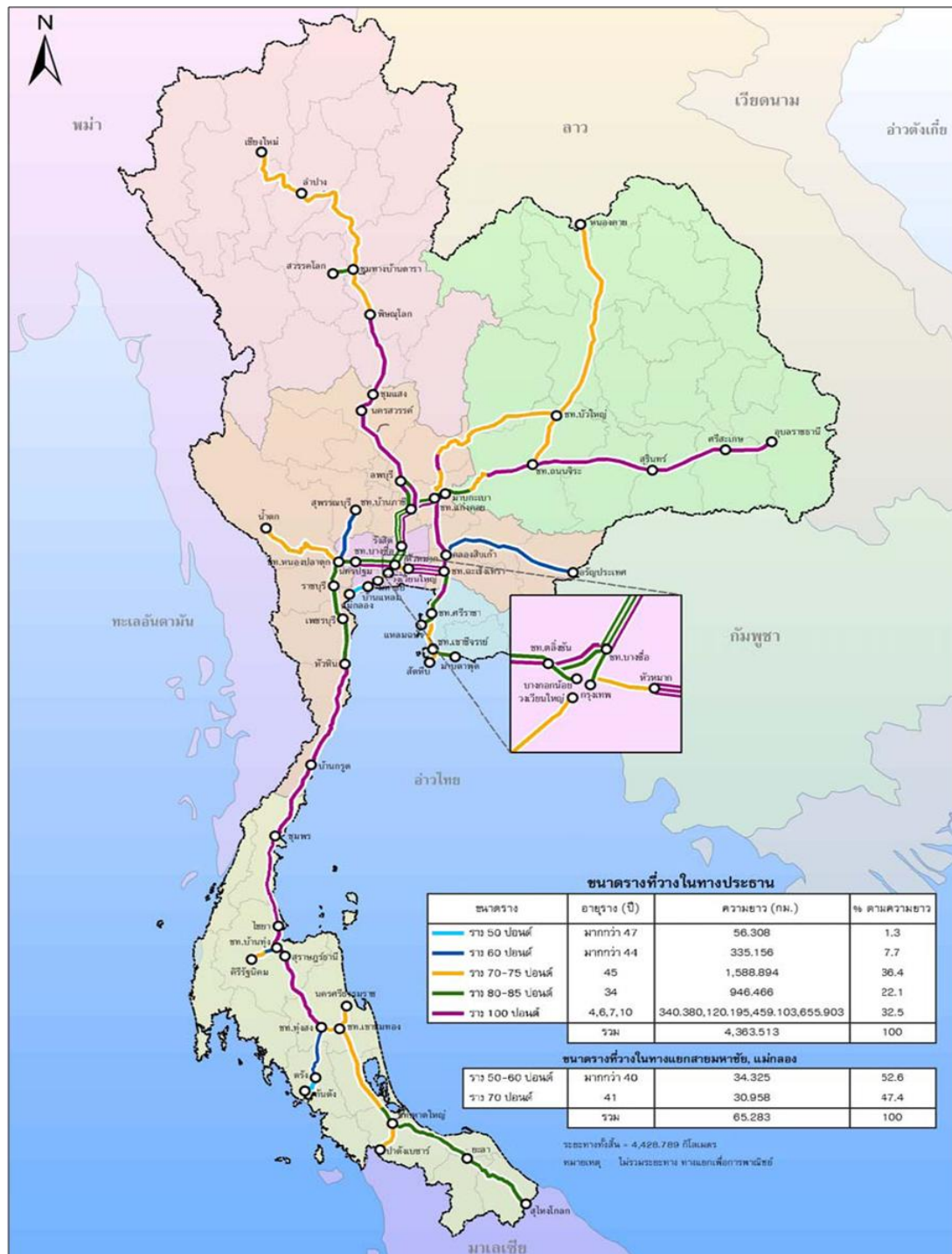
ตารางที่ 3-12: จำนวนทางผ่านถนนที่ตัดผ่านทางรถไฟ จำแนกตามประเภทเครื่องกั้น

สาย	เครื่องกั้นมี พนักงาน ควบคุม	เครื่องกั้นไม่มี พนักงาน ควบคุม	ป้ายจราจร ไม่มีเครื่อง กั้น	Overpass/U nderpass	คานยก เอกชน ควบคุม	ทางลัก ผ่าน	รวม
เหนือ	92	62	133	44	2	31	364
ตะวันออกเจียงเหนือ	101	51	344	33	0	30	559
สายตะวันออก	80	60	119	110	0	35	404
สายใต้	137	86	392	74	3	444	1,136
รวม	410	259	988	261	5	540	2,463

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, ข้อมูลเมื่อเดือนเมษายน 2552.

อย่างไรก็ตามโครงข่ายทางรางยังอยู่ในสภาพไม่สมบูรณ์ โดยประมาณร้อยละ 65 เป็นรางที่มีอายุการใช้งานนานเกินกว่า 30 ปี จากข้อมูลสถิติพบว่า รางรถไฟที่วางในทางประธานในปัจจุบันมีอายุการใช้งานมากกว่า 40 ปี ถึงร้อยละ 45 อายุระหว่าง 30-40 ปี ร้อยละ 22 ขณะที่มีรางอายุต่ำกว่า 10 ปีมีอยู่ร้อยละ 33 ส่วนรางที่วางในทางแยกสายมหาชัย-แม่กลองมีอายุการใช้งานมากกว่า 40 ปีตลอดทั้งเส้นทาง (ดังรูปที่ 3-5) ซึ่งทำให้การเดินรถไม่สามารถทำความเร็วได้อย่างเต็มที่ จึงส่งผลให้เกิดความล่าช้าในการเดินรถ ความน่าเชื่อถือและคุณภาพการให้บริการลดลง ดังนั้นอาจกล่าวได้ว่าในด้านระบบโครงสร้างพื้นฐานของระบบรางปัจจุบัน มีข้อจำกัดทั้งด้านความครอบคลุมของโครงข่ายและปัญหาโครงสร้างพื้นฐานทรุดโทรม ซึ่งสภาพดังกล่าวเป็นหนึ่งในปัจจัยที่ส่งผลถึงการขนส่งทางราง

รูปที่ 3-5: อายุของรางจำแนกตามขนาดราง



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

3.3.5 จำนวนและอายุรถจักร

หัวรถจักรและล้อเลื่อนส่วนใหญ่มีสภาพทรุดโทรมและมีอายุการใช้งานมากส่งผลต่อคุณภาพการให้บริการและความล่าช้าในการเดินรถ ทั้งนี้สัดส่วนรถจักรที่พร้อมใช้งาน (Availability) มีประมาณร้อยละ 64.1 เท่านั้น (ตารางที่ 3-13)

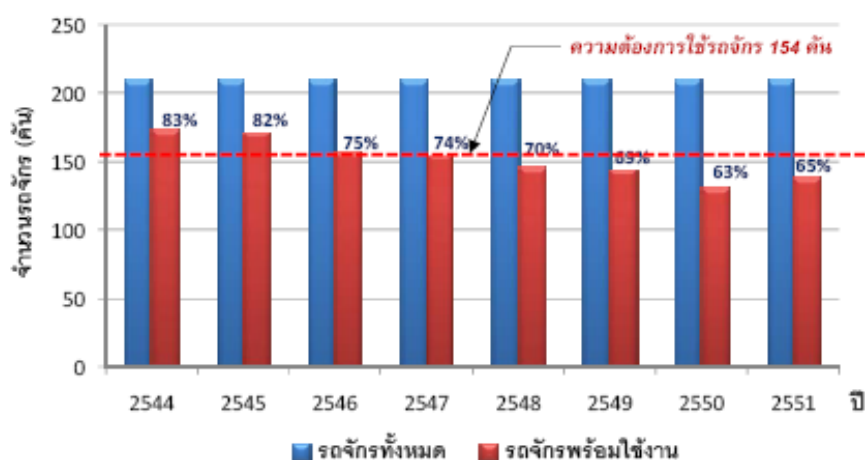
ตารางที่ 3-13: จำนวนรถจักรของ รฟท.

ประเภทชนิดรถ	จำนวนที่มีใช้ (คัน)	อายุ (ปี)	จำนวนรถ ที่พร้อมใช้งาน (คัน)	สัดส่วนรถจักรที่ พร้อมใช้งาน (Availability)
หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า จีอีเอ (GEA)	37	13	23	62.2
หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า ฮิตาชิ (HID)	21	16	13	61.9
หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า อัลสตรอม	103	24 - 35	69	67.0
หัวรถจักรดีเซลไฟฟ้า จีอี (GE)	48	42 - 45	29	60.4
รวม	209		134	64.1

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, กุมภาพันธ์ 2553

ทั้งนี้หากพิจารณาเปรียบเทียบสภาพรถจักรที่พร้อมใช้งานกับความต้องการใช้รถจักรของ รฟท. พบว่า สถานะรถจักรที่พร้อมใช้งานตั้งแต่ปี 2547 ต่ำกว่าความต้องการในการใช้รถจักรของ รฟท. มาโดยตลอด ดังแสดงในรูปที่ 3-6

รูปที่ 3-6: ความต้องการใช้งานรถจักร



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2553.

3.3.6 ความตรงต่อเวลา

การเดินทางรถทำความเร็วได้ค่อนข้างต่ำ เนื่องมาจากปัจจัยด้านสภาพโครงสร้างพื้นฐาน ความมั่นคงแข็งแรงของทาง จำนวนจุดตัดทางผ่านเสมอระดับและสภาพรถจักรและล้อเลื่อนที่มีในปัจจุบัน ทำให้ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถด่วนพิเศษเท่ากับ 60.6 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ขณะที่รถโดยสารธรรมดาและรถสินค้ามีความเร็วเท่ากับ 47.1 และ 35.1 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ตามลำดับเท่านั้น (ตารางที่ 3-14)

ตารางที่ 3-14: ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถโดยสารและรถสินค้า ปี 2552

ประเภทรถ	ความเร็วเฉลี่ยเชิงพาณิชย์ (กิโลเมตร/ชั่วโมง)
ด่วนพิเศษ	60.6
ธรรมดา	47.1
รถสินค้า	35.1

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552.

นอกจากนี้สภาพรถจักรที่มีอายุการใช้งานมานานจะมีประสิทธิภาพในการลากจูงลดลงและมีปัญหารถหยุดเสียระหว่างการขนส่ง ทำให้เกิดการหยุดจอบนทางเดียวและต้องเกิดการสับหลัก ส่งผลให้การเดินรถมีความล่าช้ามากขึ้น เมื่อพิจารณาจากสถิติความตรงต่อเวลาของรถไฟพบว่า ตั้งแต่ปี 2548-2552 การเดินรถมีความล่าช้ามากขึ้น ซึ่งสังเกตได้จากสัดส่วนสถิติความตรงต่อเวลาที่ลดลง (ตารางที่ 3-15)

ตารางที่ 3-15: สถิติความตรงต่อเวลา (หน่วย: ร้อยละ)

ประเภทขบวนรถ	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552*
รถโดยสารเชิงพาณิชย์	57.0	47.5	73.7	76.9	66.3	62.2	65.9	49.8
รถโดยสารเชิงสังคม	76.0	74.5	77.0	78.1	74.3	58.4	59.7	52.2
รถสินค้านรวม	n.a.	40.0	51.4	37.6	27.6	28.1	26.2	14.2

หมายเหตุ: * ปี 2552 ใช้ค่าเฉลี่ย 8 เดือน

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552

3.3.7 อุบัติเหตุทางรถไฟ

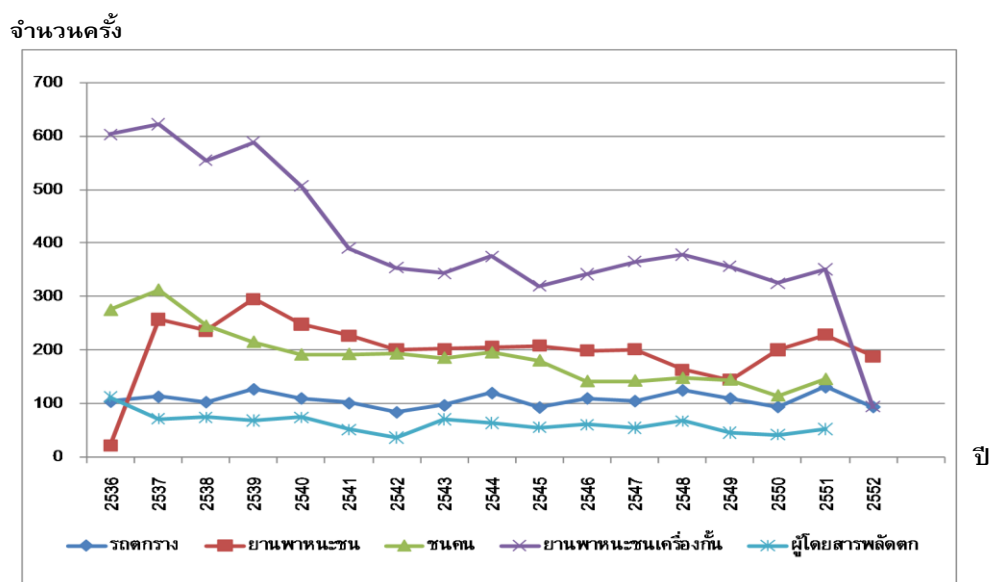
ความชำรุดและทรุดโทรมของรถจักรและราง การขาดการซ่อมบำรุง และมีจุดตัดผ่านเฉลี่ยทุกๆ 2 กิโลเมตร จากสภาพข้อจำกัดเหล่านี้เป็นสาเหตุส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ จากข้อมูลสถิติพบว่าอุบัติเหตุรถไฟบ่อยครั้ง โดยมีรถไฟตกรางประมาณ 100 ครั้งต่อปี รถไฟหยุดกลางทางมากกว่า 3,000 ครั้งต่อปี และมีอุบัติเหตุเกี่ยวกับการเดินรถประมาณ 500 ครั้งต่อปี ซึ่งอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากยานพาหนะชนเครื่องกั้น รองลงมาคือรถไฟชนกับยานพาหนะและรถไฟชนคน ส่งผลให้มีคนเสียชีวิตและบาดเจ็บ (ตารางที่ 3-16 และรูปที่ 3-7)

ตารางที่ 3-16: สถิติอุบัติเหตุทางรถไฟ (หน่วย: จำนวนครั้ง)

ลักษณะอุบัติเหตุ	ปี																
	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552
รถตกราง	104	113	103	127	110	101	84	97	120	93	110	105	125	110	94	131	94
ยานพาหนะชน	21	257	236	295	248	227	201	202	205	208	199	201	163	144	200	228	188
ชนคน	275	313	245	215	191	192	193	185	195	180	141	142	147	144	114	145	-
ยานพาหนะชนเครื่องกั้น	603	622	555	589	507	390	354	343	375	320	342	365	378	356	325	351	94
ผู้โดยสารพลัดตก	112	71	74	68	74	51	36	70	63	55	60	54	67	45	41	52	-

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2552.

รูปที่ 3-7: สถิติจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุทางรถไฟ



ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย

บทที่ 4

การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สร้างประโยชน์ทางเศรษฐกิจหลายด้าน โดยเฉพาะการที่ทำให้ประสิทธิภาพในการผลิตเพิ่มสูงขึ้น ในอดีต การค้าระหว่างประเทศ มีข้อจำกัดเรื่องภาษีนำเข้าและระเบียบพิธีการศุลกากรต่างๆ ทำให้การค้าระหว่างประเทศ จำกัดอยู่ที่การขนส่งทางทะเล ซึ่งมีค่าขนส่งที่ต่ำ และการขนส่งในแต่ละเที่ยวมีปริมาณมาก ผู้นำเข้าและส่งออกอาศัยการประหยัดจากขนาดของการผ่านพิธีการศุลกากรของสินค้าในแต่ละครั้ง เนื่องจากการนำเข้าสินค้าปริมาณน้อย จะทำให้ค่าใช้จ่ายด้านพิธีการศุลกากรไม่คุ้มกับเวลาและค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตาม ภายภาคการค้าระหว่างประเทศได้เปลี่ยนไปในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา รัฐบาลของประเทศต่างๆ มีการเจรจากรอบทวิภาคีหรือพหุภาคีของการค้าและบริการ ทำให้อุปสรรคด้านอัตราภาษีเริ่มลดลง และได้มีแรงผลักดันด้านการอำนวยความสะดวกทางการค้า ทำให้การนำเข้าและส่งออก ลดระยะเวลาและค่าใช้จ่ายลงมาก

เนื้อหาในบทนี้ จะวิเคราะห์ถึงการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สถานการณ์การค้าระหว่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขนส่งในรูปแบบต่างๆ การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจำแนกตามรายด้านและสรุป โดยมีรายละเอียดดังนี้

4.1 การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียนได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมและขนส่งของอาเซียน ประกอบไปด้วยข้อตกลงที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และข้อตกลงที่เกี่ยวกับด้านกฎระเบียบและกฎหมายเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันในภาคการขนส่ง ดังสรุปในตารางที่ 4-1

บทบาทของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เน้นบทบาทด้านการพัฒนาด้านการเชื่อมโยงด้านกฎหมายและกฎระเบียบ ซึ่งจะทำให้เกิดการขยายตัวของกิจกรรมทางเศรษฐกิจมากขึ้น โดยการลดข้อจำกัดและกีดกันทางการค้าระหว่างกัน เพื่อเสริมสร้างประสิทธิภาพของกระบวนการผลิตในแต่ละประเทศให้เข้มแข็ง จะเห็นได้ว่า กรอบความตกลงด้านการขนส่ง เน้นด้านการพัฒนากฎระเบียบและกฎหมาย เพื่อเอื้ออำนวยให้เกิดการแข่งขันมากยิ่งขึ้น โดยกรอบความตกลงที่จะส่งผลกระทบต่อประเทศไทย ในการขนส่งทางบก มีอยู่สามกรอบหลัก ได้แก่ 1) กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit: AFAFGIT) 2) กรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport: AFAMT) และ 3) กรอบความตกลง

อาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าข้ามแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Inter-State Transport: AFAFIST)

ตารางที่ 4-1: กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน กฎระเบียบและกฎหมายด้านการขนส่งของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

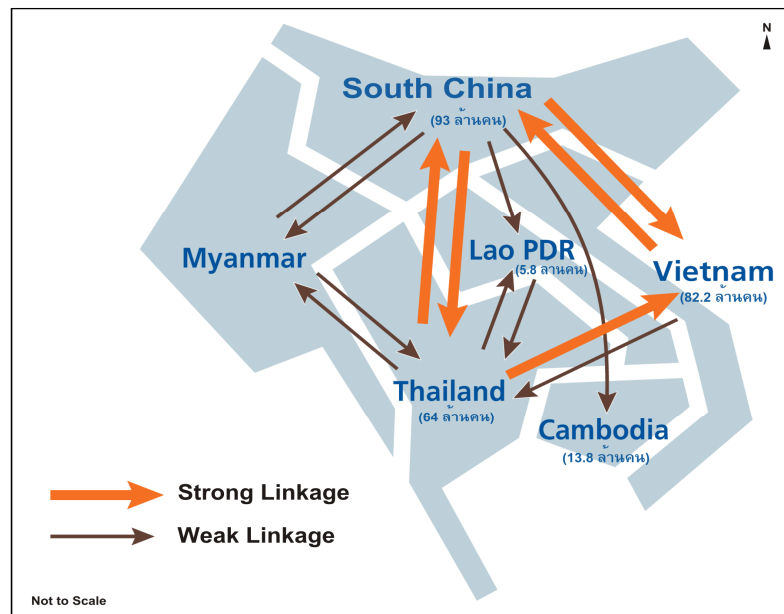
กรอบการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน	กรอบข้อตกลงเกี่ยวกับกฎระเบียบและกฎหมาย
● Singapore-Kunming Rail Link ● ASEAN Highway Network ● Road Safety	● ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit (AFAFGIT) ● ASEAN Framework Agreement on Multimodal Transport (AFAMT) ● ASEAN Framework Agreement on the Facilitation on Interstate Transport (AFAFIST) ● Roadmap for Integrated and Competitive Maritime Transport in ASEAN ● Roadmap for Integration of the Air Travel Sector ● ASEAN Single Aviation Market

ที่มา: Pupphavesa et al. (2009) based on ASEAN Secretariat Information.

นอกจากนี้ ในกรอบการตกลงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้มีข้อตกลงด้านการขนส่งข้ามแดน โดยเฉพาะในส่วนของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งเป็นแนวคิดริเริ่มของธนาคารพัฒนาเอเชีย (ADB) ที่จะสร้างเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำโขง โดยริเริ่มข้อตกลงการขนส่งข้ามแดน (Cross Border Transport Agreement หรือ CBTA) ซึ่งทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนมีความสะดวก ลดทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย

หากพิจารณาจากโครงสร้างความเชื่อมโยงของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านไทย จะเห็นถึงแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงการค้าระหว่างกลุ่มที่จะเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐานทางสังคมและการคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของปริมาณการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ ถึงแม้ว่า ในอดีตพัฒนาการเศรษฐกิจของประเทศไทยมีการพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกไปกับประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และประเทศในทวีปยุโรป แต่ในปัจจุบันแนวโน้มการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีนมีความสำคัญมากยิ่งขึ้น ซึ่งสามารถแสดงแนวทางการเชื่อมโยงกิจกรรมระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเฉพาะทางฝั่งตะวันออก และทางเหนือของประเทศไทย โดยโครงสร้างการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจสามารถแสดงได้ดังรูปที่ 4-1

รูปที่ 4-1: โครงสร้างการแลกเปลี่ยนกิจกรรมทางเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านไทย

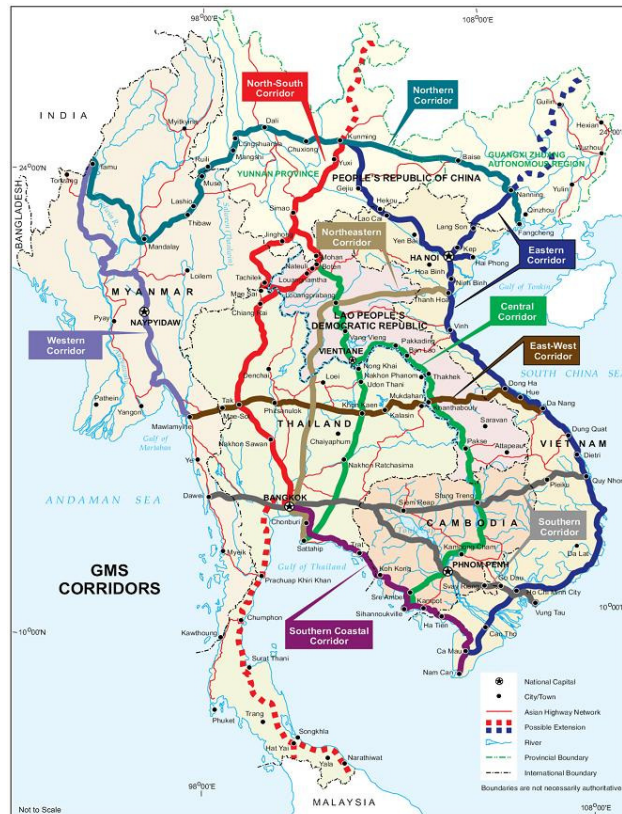


ช่วงที่ผ่านมา ประเทศไทยได้ให้ความสำคัญอย่างมากกับการพัฒนากระบวนการโลจิสติกส์และโซ่อุปทาน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย ครั้งแรก ในปี 2547 โดยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และต่อมาได้มีการปรับปรุง “แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทยปี 2550-2554” (ซึ่งคณะรัฐมนตรีได้มีมติให้ความเห็นชอบ เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2550) โดยกำหนดวิสัยทัศน์คือ “มีระบบโลจิสติกส์ที่ได้มาตรฐานสากล (World Class Logistics) เพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางธุรกิจและการค้าของภูมิภาคอินโดจีน”

การที่ประเทศไทยจะเปิดโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งภายในประเทศให้เป็นส่วนหนึ่งของภูมิภาค ทั้งในกรอบอาเซียนและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานควบคู่ไปกับการคำนึงถึงการพัฒนาห่วงโซ่อุปทาน อย่างไรก็ดี การพัฒนาโดยผลักดันให้เกิดการเชื่อมโยง Supply Chain และ Value Chain ได้อย่างมีประสิทธิภาพ ต้องพิจารณาศักยภาพเชิงพื้นที่ตลอดแนวเส้นทางขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านว่าในพื้นที่ใดมีสภาพทางกายภาพ ศักยภาพหรือความเหมาะสมกับการพัฒนาในกิจกรรมเศรษฐกิจทางด้านใด เป็นฐานการผลิต ฐานอุตสาหกรรม หรือเหมาะสมที่จะเป็นแหล่งการค้า เป็นต้น

เส้นทางการเชื่อมโยงที่สำคัญสำหรับประเทศไทยในกลุ่มประเทศอินโดจีนนี้ ได้แก่ แนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economics Corridor) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economics Corridor) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในรูปที่ 4-2

รูปที่ 4-2: เส้นทางเชื่อมโยงกลุ่มประเทศในกลุ่มแม่น้ำโขง



ที่มา: ADB.

4.2 สถานการณ์การค้าระหว่างประเทศ

เมื่อปี 2520 กลุ่มประเทศ ASEAN ได้พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจโดยใช้ระบบอัตราศุลกากร เพื่อเอื้อประโยชน์การค้า (Preferential Trading Agreement: PTA) และสร้างโครงการความร่วมมือแบบต่างๆ รวมถึงการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน (ASEAN Free Trade Agreement: AFTA) ในปี 2535 ภายใต้สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Association of South East Asian Nations: ASEAN) โดยเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของอาเซียนในตลาดโลก ผ่านการลดอัตราภาษีศุลกากรและข้อจำกัดทางการค้าอื่นๆ ที่มีใช้ภาษี (Non-Tariff Barriers) และการปรับเปลี่ยนโครงสร้างภาษีศุลกากรเพื่อเอื้ออำนวยต่อการค้าเสรีระหว่างประเทศสมาชิก อันจะนำไปสู่การเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) อย่างแท้จริง ซึ่งการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนมีแนวคิดว่าจะต้องมีการเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตได้อย่างเสรี สามารถดำเนินกระบวนการผลิตที่ใดก็ได้ โดยสามารถใช้ทรัพยากรจากแต่ละประเทศ ทั้งวัตถุดิบและแรงงานร่วมในการผลิต มีมาตรฐานสินค้า กฎเกณฑ์และกฎระเบียบเดียวกัน

นอกจากนี้ประเทศไทยได้ลงนามจัดทำความตกลงการค้าเสรีกับประเทศต่างๆ รวม 6 ประเทศที่มีผลบังคับใช้แล้ว คือ

- จีน ภายใต้กรอบอาเซียน-จีน ซึ่งไทย-จีน ลดภาษีผักและผลไม้เหลือร้อยละ 0 ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม พ.ศ. 2546 และลดภาษีสินค้าปกติจนเหลือร้อยละ 0 เมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2553
- ออสเตรเลีย ภายใต้กรอบไทย-ออสเตรเลีย ตั้งแต่ 1 มกราคม พ.ศ. 2548 และกรอบอาเซียน-ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ซึ่งเริ่มเมื่อ 12 มีนาคม พ.ศ. 2553
- นิวซีแลนด์ ภายใต้กรอบไทย-นิวซีแลนด์ ตั้งแต่ 1 กรกฎาคม พ.ศ. 2548 และกรอบอาเซียน-ออสเตรเลียและนิวซีแลนด์ ซึ่งเริ่มเมื่อ 12 มีนาคม พ.ศ. 2553
- อินเดีย ภายใต้กรอบไทย-อินเดีย ลดภาษีสินค้าเกษตร 11 รายการ เมื่อ 1 กันยายน พ.ศ. 2547 และกรอบอาเซียน-อินเดีย ซึ่งเริ่มเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2553
- ญี่ปุ่น ภายใต้กรอบไทย-ญี่ปุ่น ตั้งแต่ 1 พฤศจิกายน พ.ศ. 2550 และกรอบอาเซียน-ญี่ปุ่น ซึ่งเริ่มเมื่อ 12 มิถุนายน พ.ศ. 2552
- เกาหลีใต้ ภายใต้กรอบอาเซียน-เกาหลี ซึ่งเริ่มเมื่อ 1 มกราคม พ.ศ. 2553

อีกทั้งยังมีประเทศที่อยู่ระหว่างการเจรจา ระหว่างการจัดทำกรอบเจรจา และเจรจาแล้วเสร็จแต่ยังไม่มีผลบังคับใช้อีกหลายประเทศ เช่น ไทย-สหรัฐอเมริกา อาเซียน-สหภาพยุโรป BIMSTEC (ไทย บังกลาเทศ อินเดีย ศรีลังกา เมียนมาร์ เนปาล และภูฏาน) ไทย-EFTA (สวิตเซอร์แลนด์ นอร์เวย์ ไอซ์แลนด์ และลิกเทนสไตน์) ไทย-ชิลี เป็นต้น

ซึ่งการเปิดเสรีทางการค้าส่งผลให้มูลค่าการค้าของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าที่สำคัญคือ ประเทศญี่ปุ่น จีน และสหรัฐอเมริกา ทวีปยุโรป ออสเตรเลีย และเกาหลีใต้ โดยมีผลดังตารางที่ 4-2

ตารางที่ 4-2: มูลค่าการค้าของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าที่สำคัญ

หน่วย: พันล้านบาท

ประเทศ	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
ทวีปยุโรป (มูลค่า) การขยายตัว (ร้อยละ) สัดส่วน ^{1/}	591	653	701	679	795	932	873	953	1,099	1,216	1,287	1,365	1,614	1,329	1,602
		10.58	7.30	-3.21	17.08	17.27	-6.36	9.27	15.32	10.57	5.89	6.04	18.28	-17.67	20.55
	0.18	0.18	0.17	0.17	0.15	0.17	0.15	0.15	0.14	0.13	0.13	0.13	0.14	0.14	0.13
อาเซียน(9) (มูลค่า) การขยายตัว (ร้อยละ) สัดส่วน	550	638	676	714	952	1,004	1,049	1,207	1,493	1,846	1,935	2,001	2,322	1,957	2,376
		15.99	5.88	5.69	33.35	5.43	4.53	15.03	23.68	23.63	4.84	3.44	16.00	-15.68	21.39
	0.17	0.17	0.17	0.17	0.18	0.18	0.18	0.19	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20	0.20
จีน (มูลค่า) การขยายตัว (ร้อยละ) สัดส่วน	97	125	148	165	249	292	364	487	615	816	968	1,076	1,203	1,135	1,454
		29.00	18.16	11.86	50.75	17.39	24.65	33.72	26.32	32.67	18.52	11.18	11.81	-5.63	28.12
	0.03	0.03	0.04	0.04	0.05	0.05	0.06	0.08	0.08	0.09	0.10	0.11	0.10	0.12	0.12
อเมริกาเหนือ (มูลค่า) การขยายตัว (ร้อยละ) สัดส่วน	512	655	787	762	930	954	896	917	976	1,092	1,174	1,069	1,127	922	1,055
		27.91	20.17	-3.12	22.07	2.51	-6.02	2.26	6.53	11.85	7.53	-8.99	5.47	-18.19	14.45
	0.16	0.18	0.20	0.19	0.18	0.17	0.16	0.14	0.13	0.12	0.12	0.11	0.10	0.09	0.09
ลาตินอเมริกา (มูลค่า) การขยายตัว (ร้อยละ) สัดส่วน	47	57	63	63	76	95	93	114	133	171	184	223	283	199	293
		22.36	11.03	-0.75	20.93	24.44	-1.74	22.07	16.94	28.82	7.54	21.23	26.91	-29.68	47.39
	0.01	0.02	0.02	0.02	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02

ตารางที่ 4-2: มูลค่าการค้าของประเทศไทยและประเทศคู่ค้าที่สำคัญ (ต่อ)

หน่วย: พันล้านบาท

ประเทศ	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553
อเมริกากลาง (มูลค่า)	9	15	24	24	26	31	34	33	34	39	45	57	62	45	63
การขยายตัว (ร้อยละ)		74.77	58.48	-0.85	9.83	17.64	9.38	-2.87	1.70	16.31	15.00	27.63	7.30	-27.37	40.26
สัดส่วน	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01	0.00	0.00	0.01	0.01	0.01	0.01	0.01
ออสเตรเลีย (มูลค่า)	57	69	77	87	112	120	135	155	188	258	296	337	435	424	486
การขยายตัว (ร้อยละ)		21.56	11.57	12.79	28.73	7.68	12.01	15.10	21.00	37.14	14.86	13.84	29.10	-2.58	14.74
สัดส่วน	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.02	0.03	0.03	0.03	0.04	0.04	0.04
ญี่ปุ่น (มูลค่า)	756	763	729	777	1,022	1,053	1,066	1,228	1,443	1,650	1,610	1,613	1,778	1,396	1,857
การขยายตัว (ร้อยละ)		0.96	-4.48	6.69	31.48	3.06	1.22	15.17	17.49	14.36	-2.43	0.20	10.24	-21.49	33.00
สัดส่วน	0.23	0.20	0.18	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.19	0.18	0.16	0.16	0.15	0.14	0.15
เกาหลีใต้ (มูลค่า)	94	100	88	101	138	149	169	186	219	247	298	287	349	283	373
การขยายตัว (ร้อยละ)		6.27	-11.92	15.74	36.02	7.92	13.15	10.65	17.38	12.81	20.82	-3.78	21.69	-19.02	31.79
สัดส่วน	0.03	0.03	0.02	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03	0.03

หมายเหตุ: สัดส่วนคำนวณจากมูลค่าการค้ารวมในปีนั้นๆ

จากตาราง 4-2 พบว่าทวีปยุโรปมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 1,045 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2542 ปี 2545 และปี 2552 ซึ่งลดลงร้อยละ 3.21 6.36 และ 29.68 ตามลำดับ แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 7.39 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของทวีปยุโรปเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 15.06 ต่อปี

ประเทศในกลุ่มอาเซียน 9 ประเทศ มีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 1,381 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2552 เท่ากับร้อยละ 15.68 แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 10.88 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของอาเซียนเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 18.62 ต่อปี

ประเทศจีนมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 612 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2552 เท่ากับร้อยละ 5.63 แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 20.57 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของจีนเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 7.26 ต่อปี

ประเทศอเมริกาแบ่งออกเป็นอเมริกาเหนือ ละตินอเมริกา และอเมริกากลาง โดยแต่ละพื้นที่มีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 921 พันล้านบาท 139 พันล้านบาท และ 36 พันล้านบาท ตามลำดับ และมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 5.63 14.50 และ 16.48 ตามลำดับ หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของอเมริกาเหนือ ละตินอเมริกา และอเมริกากลางเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 14.04 1.81 และ 0.49 ต่อปี ตามลำดับ

ประเทศออสเตรเลียมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 215 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2552 เท่ากับร้อยละ 2.58 แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 15.83 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของประเทศออสเตรเลียเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 2.68 ต่อปี

ประเทศญี่ปุ่นมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 1,249 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2541 ปี 2549 และปี 2552 เท่ากับร้อยละ 4.48 2.43 และ 21.49 ตามลำดับ แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 7.03 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของประเทศญี่ปุ่นเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 18.01 ต่อปี

ประเทศเกาหลีใต้มีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับ 205 พันล้านบาท โดยมีมูลค่าการค้าลดลงในปี 2541 ปี 2550 และปี 2552 เท่ากับร้อยละ 11.92 3.78 และ 19.02 ตามลำดับ แต่โดยภาพรวมมีการขยายตัวของมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยเท่ากับร้อยละ 10.64 หากพิจารณาถึงสัดส่วนมูลค่าการค้าของประเทศญี่ปุ่นเฉลี่ยพบว่าเท่ากับร้อยละ 2.78 ต่อปี

โดยสรุปพบว่าประเทศจีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยในกลุ่มอาเซียนมีมูลค่าการค้าที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างสม่ำเสมอ และเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญในอนาคต หากมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งจะดูวิวัฒนาการของการค้าระหว่างประเทศ

อาจจะต้องดูในรูปแบบของกลุ่มประเทศ ซึ่งตารางที่ 4-3 แสดงถึงสัดส่วนของการนำเข้าและส่งออกของกลุ่มประเทศต่างๆ ดังนี้

ตารางที่ 4-3: สัดส่วนของการนำเข้าและส่งออกของประเทศคู่ค้าและกลุ่มประเทศคู่ค้าต่าง ๆ

ปี	การส่งออก					การนำเข้า				
	อาเซียน (9)	ญี่ปุ่น	สหรัฐ อเมริกา	สหภาพ ยุโรป (27)	ประเทศ อื่นๆ	อาเซียน (9)	ญี่ปุ่น	สหรัฐ อเมริกา	สหภาพ ยุโรป (27)	ประเทศ อื่นๆ
2535	13.77	17.51	22.43	21.81	24.48	13.65	29.26	11.73	16.33	29.03
2536	17.64	16.95	21.49	18.83	25.08	12.87	30.19	11.62	17.15	28.18
2537	19.94	17.08	21.02	16.73	25.24	13.71	30.19	11.84	15.47	28.80
2538	21.73	16.79	17.83	16.39	27.26	13.32	30.55	12.02	16.32	27.80
2539	21.65	16.83	17.99	16.53	27.00	13.34	28.27	12.49	15.64	30.26
2540	21.61	14.99	19.62	16.72	27.06	12.87	25.57	13.89	14.45	33.22
2541	18.19	13.72	22.27	18.38	27.44	15.03	23.69	14.08	12.8	34.41
2542	18.59	14.13	21.65	17.28	28.35	15.85	24.36	12.76	11.96	35.07
2543	19.40	14.68	21.38	16.33	28.21	16.65	24.68	11.77	10.51	36.38
2544	19.34	15.25	20.26	16.72	28.43	16.23	22.32	11.60	12.68	37.18
2545	19.91	14.6	19.80	15.54	30.14	16.84	23.03	9.58	11.29	39.26
2546	20.60	14.19	16.99	15.27	32.95	16.63	24.08	9.44	10.34	39.50
2547	22.01	13.98	16.07	14.96	32.99	16.85	23.71	7.66	10.01	41.78
2548	21.99	13.58	15.33	13.59	35.52	18.29	22.02	7.35	9.15	43.19
2549	20.84	12.64	15.00	13.88	37.64	18.32	19.94	7.43	8.75	45.56
2550	21.30	11.79	12.63	14.11	40.18	17.91	20.28	6.78	8.54	46.48
2551	22.55	11.31	11.41	13.16	41.58	16.81	18.72	6.38	8.00	50.08
2552	21.30	10.32	10.93	11.91	45.54	18.50	18.70	6.27	9.03	47.51
2553	22.73	10.45	10.34	11.17	45.31	16.63	20.74	5.86	7.62	49.14

จากตารางที่ 4-3 จะเห็นว่าในอดีต ไทยพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกกับประเทศคู่ค้าหลัก ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และประเทศในสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของประเทศอาเซียน ทั้งการนำเข้าและส่งออก โดยเฉพาะการนำเข้ามีสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่สัดส่วนของประเทศหลักที่กล่าวมาข้างต้นมีสัดส่วนน้อยลง ทั้งการนำเข้าและส่งออก ซึ่งทำให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศว่า การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน ก่อปรกับมูลค่าการค้าของไทยกับประเทศจีนที่เพิ่มสูงขึ้น แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น โดยในหัวข้อถัดไป จะแสดงถึงการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านในรายละเอียดมากยิ่งขึ้น

4.3 การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ได้มีการพัฒนาการเชื่อมโยงทางกายภาพและทางเศรษฐกิจของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Greater Mekong Subregion (GMS) ซึ่งการพัฒนานี้มีทั้งการวางแผนและลงทุนการเชื่อมโยงระบบขนส่งและโลจิสติกส์ระหว่างประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคนี้ โดยการเชื่อมโยงส่วนใหญ่เป็นการเชื่อมโยงทางระบบถนน โดยได้รับการสนับสนุนทั้งทางด้านการเงินและองค์ความรู้จากธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย หรือ ADB ซึ่งมีโครงการที่สำคัญตามกรอบการพัฒนานี้จะเป็นการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจหรือ Economic Corridors สามเส้นทางหลักได้แก่ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South) ตะวันออก-ตะวันตก (East-West) และแนวเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Corridor) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1) อำนวยความสะดวกทางการค้าและการพัฒนาระหว่างประเทศในอนุภูมิภาค 2) ลดค่าใช้จ่ายในการขนส่งในพื้นที่ และ 3) ลดความยากจนในพื้นที่ซึ่งในปัจจุบัน เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตกเป็นเส้นทางที่มีการพัฒนาก้าวหน้ามากที่สุด เส้นทางถนนทุกส่วนของเส้นทางนี้ได้รับการพัฒนาและสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 ที่เชื่อมระหว่างมุกดาหารและสหวันนะเขต ก็เปิดให้บริการตั้งแต่ปี 2549 ในส่วนของระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้นั้น ถนนช่วงในประเทศลาวได้ก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2551 ส่วนสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 4 ก็คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2555 การพัฒนาเส้นทางขนส่งและโลจิสติกส์นี้ ถึงแม้ว่าจะยังไม่เสร็จสมบูรณ์ทุกโครงการ แต่การขนส่งและโลจิสติกส์ตามแนวเส้นทางทั้งสองก็มีความสะดวกและมีต้นทุนที่ถูกลงอย่างเห็นได้ชัดในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ซึ่งทำให้มีการค้าผ่านแดนตามแนวเส้นทางดังกล่าวสูงขึ้นไปด้วย

แนวโน้มการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญในโครงการนี้ คือประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศกัมพูชา มีรายละเอียดดังนี้

มณฑลยูนนาน (ประเทศจีนตอนใต้)

ประเทศจีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทยอันดับสอง รองมาจากประเทศญี่ปุ่น การค้าระหว่างไทยกับจีนเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา ทั้งการนำเข้าและส่งออก โดยประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศจีนทุกปี และมีแนวโน้มที่จะขาดดุลการค้าสูงขึ้นเนื่องจาก

อัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการนำเข้า โดยที่ตารางที่ 4-4 แสดงถึงมูลค่าการค้าระหว่างไทยและจีน และมูลค่าการค้าผ่านทางระเบียงเศรษฐกิจด้วย

ถึงแม้ว่าจะมีความพยายามที่จะให้มีการค้าผ่านทางเส้นทางเศรษฐกิจทั้งเหนือ-ใต้ และ ตะวันออก-ตะวันตก (ผ่านทางเวียดนามและลาว) การค้าในเส้นทางนี้ระหว่างกรุงเทพฯ และ ยูนนานมีสัดส่วนเพียงร้อยละ 1 ของการค้าทั้งหมดระหว่างจีนกับไทย อย่างไรก็ตาม อัตราการเจริญเติบโตของเส้นทางการค้านี้มีแนวโน้มที่ดีขึ้น ซึ่งการส่งออกมีแนวโน้มสูงขึ้นร้อยละ 6.70 ในขณะที่การนำเข้ามีแนวโน้มสูงขึ้นร้อยละ 20.60 โดยที่การค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าตามเส้นทาง แนวเหนือ-ใต้เป็นหลัก ซึ่งดุลการค้าตามเส้นทางเศรษฐกิจนี้ระหว่างประเทศไทยกับประเทศจีน เป็นบวก ซึ่งเป็นแนวโน้มที่ดีขึ้น และที่น่าสังเกตอีกประการคือ มูลค่าการค้าตามแนวเส้นทาง ตะวันออก-ตะวันตก ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา พบว่ามีมูลค่าการค้าสูงขึ้นจากมูลค่าการค้าที่น้อยมาก ในปี 2546 เป็นมูลค่าส่งออก 34 ล้านบาทและมูลค่าการนำเข้า 1,200 ล้านบาท ในปี 2551 ซึ่ง การเพิ่มขึ้นของมูลค่าการค้านี้ อาจเกิดจากการเปิดใช้งานของสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สองที่ มุกดาหารเมื่อปี 2551 โดยข้อมูลการค้าระหว่างไทยกับจีนตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจแสดงใน ตารางที่ 4-4 โดยสินค้าหลักที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง พลาสติก และผักและผลไม้ ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักได้แก่ ผักและผลไม้ เสื้อผ้า และเคมีภัณฑ์

ประเทศลาว

ประเทศไทยมีพรมแดนติดกับประเทศลาวเป็นระยะทางประมาณ 1,800 กิโลเมตร เริ่ม จากจังหวัดเชียงรายในภาคเหนือ ถึงจังหวัดอุบลราชธานีในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และ ประเทศลาวเป็นประเทศที่ไม่มีทางออกสู่ทะเล ดังนั้นการค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศลาว เป็นการค้าชายแดนเป็นส่วนใหญ่ โดยที่มูลค่าการค้าระหว่างไทยและลาวเพิ่มขึ้นจาก 23,000 ล้านบาท ในปี 2546 เป็น 78,000 ล้านบาท ในปี 2551 ดังแสดงในตารางที่ 4-5 ซึ่งไทยได้เปรียบ ดุลการค้ากับประเทศลาว อย่างไรก็ตามมูลค่าการนำเข้ามีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงกว่าของมูลค่า การส่งออกในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

สำหรับการค้าในเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจนั้น ประเทศไทยและลาวมีการค้าในเส้นทาง ระเบียงเศรษฐกิจประมาณร้อยละ 20 สำหรับการส่งออก และร้อยละ 30 สำหรับการนำเข้า และมี แนวโน้มที่สูงขึ้น แต่มีอัตราการเจริญเติบโตที่ลดลง อย่างไรก็ตาม การนำเข้าผ่านทางด่านมุกดาหาร มี มูลค่าสูงขึ้นมาก ด้วยเหตุผลของการเปิดใช้งานสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่สอง และอาจกล่าวได้ว่า มี การเปลี่ยนแปลงเส้นทางการค้า จากแนวเหนือ-ใต้มายังเส้นทางตะวันออก-ตะวันตกมากขึ้น

สินค้าหลักที่ประเทศไทยส่งออกไปลาวได้แก่ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและน้ำมัน อาหาร เครื่องจักรกลและยานพาหนะ เคมีภัณฑ์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักจากประเทศ ลาว คือทองแดง ผลิตภัณฑ์ไม้ ยานพาหนะ (นำเข้ากลับ) และผักและผลไม้

ประเทศเวียดนาม

ถึงแม้ว่าประเทศเวียดนามกับประเทศไทยจะไม่มีพรมแดนติดกัน แต่มูลค่าการค้าระหว่างประเทศก็มีมูลค่าสูงและมีอัตราการเจริญเติบโตที่คงที่ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา โดยที่ประเทศไทยเป็นประเทศที่ไทยส่งออกสินค้าไปมากที่สุดในการค้าประเทศอาเซียน โดยที่ไทยได้เปรียบดุลการค้าเวียดนามทุกปีตลอด 6 ปีที่ผ่านมา โดยข้อมูลการค้าแสดงในตารางที่ 4-6 โดยที่การส่งออกของไทยส่งไปยังเวียดนามมีมูลค่าเพิ่มขึ้นจาก 52,000 ล้านบาทในปี 2546 เป็น 165,000 ล้านบาทในปี 2551 ในขณะที่มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากเวียดนามสูงขึ้นจาก 14 ล้านบาทในปี 2546 เป็น 48 ล้านบาทในปี 2551 ถึงแม้ว่ามูลค่าการค้าจะเพิ่มสูงขึ้นมากในช่วงปีดังกล่าว แต่มูลค่าการค้าผ่านทางเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจก็ยังมีมูลค่าต่ำมาก (น้อยกว่าร้อยละ 1) โดยมูลค่าการค้าส่วนใหญ่เป็นการค้าผ่านทางตะวันออก-ตะวันตก

สินค้าหลักที่ไทยส่งออกไปยังเวียดนามได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาหาร ผักและผลไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง และเครื่องจักร ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักจากเวียดนามได้แก่ เครื่องจักรและสินค้าอิเล็กทรอนิกส์

ประเทศกัมพูชา

ไทยและกัมพูชามีแนวชายแดนติดต่อกันเป็นระยะทางยาว 725 กม. โดยมีชายแดนติดต่อกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทย ตั้งแต่จังหวัดอุบลราชธานีลงมายังภาคตะวันออกถึงจังหวัดตราด โดยมีช่องทางการค้าชายแดนรวมทั้งสิ้น 14 แห่ง เป็นจุดผ่านแดนถาวร 6 แห่งและจุดผ่อนปรนอีก 8 แห่ง มีมูลค่าการค้าระหว่างไทยและกัมพูชาในปี 2548 รวม 38,138 ล้านบาท เป็นการส่งออกมูลค่า 36,868 ล้านบาท และการนำเข้า 1,270 ล้านบาท โดยเป็นการค้าชายแดนมากถึง 31,128 ล้านบาท ตารางที่ 4-7 แสดงภาพรวมของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนระหว่างประเทศไทยและกัมพูชาระหว่างปี 2546-2548

มูลค่าการค้าชายแดนที่ทำพิธีการผ่านด่านมากที่สุด 3 อันดับแรก คือ สินค้าผ่านด่านอรัญประเทศ จังหวัดสระแก้ว มีมูลค่า 16,141 ล้านบาท รองลงมาได้แก่ จังหวัดตราด มีมูลค่า 11,412 ล้านบาท และจังหวัดจันทบุรีมีมูลค่า 2,468 ล้านบาท จะเห็นได้ว่าการค้าชายแดนของทั้งสองประเทศ มีมูลค่ามากตามแนวพรมแดนด้านภาคตะวันออกของไทยมากกว่าภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

สินค้าส่งออกสำคัญผ่านด่านอรัญประเทศจากไทยไปยังกัมพูชา ได้แก่ ยานพาหนะและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ เศษโลหะ เสื้อผ้าเก่า และพืชสวน

ตารางที่ 4-4: มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและจีน ปี 2546-2551

หน่วย: ล้านบาท

ปี	การค้ารวม		การค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ											
	ส่งออก	นำเข้า	เส้นทางเหนือ-ใต้ ⁽¹⁾				เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ⁽²⁾				การค้าผ่านเส้นทางรวม			
			ส่งออก		นำเข้า		ส่งออก		นำเข้า		ส่งออก		นำเข้า	%
2546	235,765.4	251,071.5	3,538.6	1.5	1,030.8	0.4	0.0	0.0	7.1	0.0	3,538.6	1.5	1,037.9	0.4
2547	285,471.6	329,661.6	3,240.3	1.1	1,166.4	0.4	0.0	0.0	11.1	0.0	3,240.3	1.1	1,177.5	0.4
2548	366,968.7	448,991.2	5,634.6	1.5	1,108.4	0.2	0.6	0.0	0.7	0.0	5,635.2	1.5	1,109.1	0.2
2549	444,899.2	521,418.1	4,587.9	1.0	1,083.1	0.2	0.2	0.0	2.7	0.0	4,588.1	1.0	1,085.8	0.2
2550	510,859.5	564,220.4	4,634.7	0.9	931.9	0.2	43.6	0.009	555.8	0.1	4,678.3	0.9	1,487.7	0.3
2551	532,301.0	667,084.5	4,863.2	0.9	1,484.4	0.2	34.1	0.006	1,164.8	0.2	4,897.3	0.9	2,649.2	0.4
อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี(%)	17.7	21.6	6.6	-9.5	7.6	-11.5	287.1	242.0	177.1	127.9	6.7	-9.3	20.6	-0.8

หมายเหตุ: (1) เส้นทางเหนือ-ใต้ หมายถึงการค้าผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของ

(2) เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก หมายถึงการค้าผ่านด่านมุกดาหาร

ที่มา: TDRI (2010)

ตารางที่ 4-5: มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและลาว ปี 2546-2551

หน่วย: ล้านบาท

ปี	การค้ารวม		การค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ											
	ส่งออก	นำเข้า	เส้นทางเหนือ-ใต้ ⁽¹⁾				เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ⁽²⁾				การค้าผ่านเส้นทางรวม			
			ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
2546	18,871.5	4,296.8	599.4	3.2	642.2	14.9	3,385.0	17.9	665.8	15.5	3,984.4	21.1	1,308.0	30.4
2547	23,292.3	4,610.7	963.1	4.1	748.8	16.2	4,996.5	21.5	537.1	11.6	5,959.6	25.6	1,285.9	27.9
2548	30,794.8	9,126.5	1,575.4	5.1	1,161.4	12.7	5,004.7	16.3	910.5	10.0	6,580.1	21.4	2,071.9	22.7
2549	38,558.8	19,747.9	1,460.8	3.8	1,082.2	5.5	5,255.8	13.6	2,957.8	15.0	6,716.6	17.4	4,040.0	20.5
2550	45,117.9	16,197.9	1,143.4	2.5	627.7	3.9	5,543.4	12.3	4,274.0	26.4	6,686.8	14.8	4,901.8	30.3
2551	58,387.3	20,437.0	1,725.7	3.0	702.6	3.4	9,440.5	16.2	11,920.1	58.3	11,166.2	19.1	12,622.7	61.8
อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี(%)	25.3	36.6	23.5	-1.4	1.8	-25.5	22.8	-2.1	78.1	30.4	22.9	-2.0	57.4	15.2

หมายเหตุ: (1) เส้นทางเหนือ-ใต้ หมายถึงการค้าผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของ

(2) เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก หมายถึงการค้าผ่านด่านมุกดาหาร

ที่มา: TDRI (2010)

ตารางที่ 4-6: มูลค่าการค้ารวมและการค้าผ่านเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างไทยและเวียดนาม ปี 2546-2551

หน่วย: ล้านบาท

ปี	การค้ารวม		การค้าผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ											
	ส่งออก	นำเข้า	เส้นทางเหนือ-ใต้ ⁽¹⁾				เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก ⁽²⁾				การค้าผ่านเส้นทางรวม			
			ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า	ส่งออก	นำเข้า
2546	52,304.2	13,941.5	0	0	0.6	0.0	35.6	0.1	13.8	0.1	35.6	0.1	14.3	0.1
2547	75,208.8	17,686.6	0	0	0	0	71.3	0.1	2.8	0.0	71.3	0.1	2.8	0.0
2548	94,649.2	35,954.7	0	0	0	0	167.0	0.2	3.8	0.0	167.0	0.2	3.8	0.0
2549	116,745.9	34,484.4	0	0	0	0	716.7	0.6	26.8	0.1	716.7	0.6	26.8	0.1
2550	130,804.5	38,635.2	0	0	0	0	441.6	0.3	27.0	0.1	441.6	0.3	27.0	0.1
2551	165,095.7	48,111.0	0	0	0	0	673.6	0.4	240.7	0.5	673.6	0.4	240.7	0.5
อัตราการเจริญเติบโตเฉลี่ยต่อปี(%)	25.8	28.1	0	0	-100.0	-100.0	80.1	43.1	77.2	38.3	80.1	43.1	75.8	37.2

หมายเหตุ: (1) เส้นทางเหนือ-ใต้ หมายถึงการค้าผ่านด่านเชียงแสนและเชียงของ

(2) เส้นทางตะวันออก-ตะวันตก หมายถึงการค้าผ่านด่านมุกดาหาร

ที่มา: TDRI (2010)

ตารางที่ 4-7: มูลค่าการค้าระหว่างประเทศและการค้าชายแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ระหว่างปี 2546-2548

รายการ	มูลค่า (ล้านบาท)			อัตราการเปลี่ยนแปลง (ร้อยละ)	
	ปี			ปี	
	2546	2547	2548	2547	2548
การค้าระหว่างประเทศ					
มูลค่าการค้า	29,183.60	30,204.00	38,137.70	29	3.5
ส่งออก	28,676.00	29,091.30	36,867.60	29.5	1.5
นำเข้า	507.6	1,112.70	1,270.10	5.4	119.2
ดุลการค้า	28,168.40	27,978.60	35,597.50	0.7	27.2
การค้าชายแดน					
มูลค่าการค้า	17,782.00	23,529.70	31,128.20	5.7	32.3
ตราด	5,663.10	6,671.70	11,411.80	15.1	41.5
จันทบุรี	1,342.60	2,236.40	2,468.10	40	9.4
สระแก้ว	10,364.80	14,075.60	16,141.50	26.4	12.8
สุรินทร์	334.2	316.9	824.9	5.5	61.6
ศรีสะเกษ	77.6	207.9	282	62.7	26.3
อุบลราชธานี		21.3			
บุรีรัมย์					
ส่งออก	16,794.20	22,083.20	29,592.80	8.7	31.5
นำเข้า	987.8	1,446.50	1,535.40	111.9	46.4
ดุลการค้า	15,806.40	20,636.60	28,057.40	30.6	36

ที่มา: กรมศุลกากรรวบรวมโดยธนาคารแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านพบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นทั้งทางด้านการนำเข้า และการส่งออก ซึ่งผลที่เกิดขึ้นจากการค้าขายสินค้าที่สูงขึ้น คือบริการการขนส่งสินค้าที่เพิ่มขึ้น โดยการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านมีการขนส่งในรูปแบบต่างๆ เช่น ทางอากาศ ทางบก และทางเรือ ตามลักษณะภูมิประเทศของประเทศคู่ค้า ชนิดของสินค้า และมูลค่าของสินค้านั้นๆ ประกอบกัน ซึ่งมีรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

4.4 การขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านโดยการขนส่งในรูปแบบต่างๆ

จากข้อมูลของกรมศุลกากรพบว่าส่วนใหญ่การขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีภูมิประเทศที่เป็นเขตติดต่อกันทางบก มีโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งเป็นอย่างดี ทำให้การขนส่งสะดวกและรวดเร็ว

นอกจากนี้พบว่า การขนส่งทางบกเป็นการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณและน้ำหนักมากกว่าการขนส่งทางอากาศแต่กลับพบว่ามูลค่าการขนส่งสินค้าทางถนนกลับต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศ แสดงให้เห็นว่าแม้ลักษณะภูมิประเทศของประเทศคู่ค้าจะมีอาณาเขตติดต่อกันทางบก แต่หากชนิดสินค้านั้นมีมูลค่าสูง หรือเป็นสินค้าเกษตรที่เน่าเสียได้ซึ่งต้องใช้เวลาในการขนส่งอย่างรวดเร็วจะทำให้

ผู้ประกอบการเลือกรูปแบบการขนส่งทางอากาศมากกว่าทางบก แต่หากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมาก ส่วนใหญ่มักใช้การขนส่งทางทะเล

จากลักษณะภูมิประเทศของประเทศเพื่อนบ้านของไทย พบว่าการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่มักใช้การขนส่งทางถนนเนื่องจากมีอาณาเขตติดต่อกันทางบก สำหรับข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ตั้งแต่ปี 2544-2552 และข้อมูลปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออกแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ตั้งแต่ปี 2544-2552 มีรายละเอียดดังตารางที่ 4-8 และ 4-9 ตามลำดับ

ตารางที่ 4-8: ปริมาณและมูลค่าสินค้านำเข้าแบ่งตามรูปแบบการขนส่ง ตั้งแต่ปี 2544-2552

ปี	มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)				ปริมาณนำเข้า (พันตัน)			
	ทางทะเล	ทางบก	ทางอากาศ	อื่นๆ	ทางทะเล	ทางบก	ทางอากาศ	อื่นๆ
2535	797,564	25,406	208,379	1,939	49,675	2,036	233	51
2536	897,920	28,330	241,835	1,783	50,918	1,474	689	34
2537	1,002,579	40,031	335,584	2,586	60,556	1,813	1,361	97
2538	1,133,595	44,069	473,819	2,424	60,723	1,360	1,506	139
2539	1,347,375	37,005	443,728	4,710	74,579	1,212	1,180	432
2540	1,442,940	31,831	497,076	4,101	69,747	1,349	1,102	454
2541	1,200,242	26,260	545,656	844	56,060	551	245	2
2542	1,222,320	50,667	622,592	11,821	67,516	1,240	436	4
2543	1,542,787	60,821	884,110	1,802	69,918	1,566	1,791	113
2544	1,698,750	51,549	975,134	1,991	87,975	1,899	489	176
2545	1,740,647	61,714	938,584	1,956	75,547	1,846	727	307
2546	2,027,082	79,571	1,003,785	2,201	80,624	3,136	473	1
2547	2,547,825	102,379	1,107,574	2,476	89,476	3,261	490	1
2548	3,201,678	130,920	1,359,192	2,580	107,905	3,428	914	1
2549	3,306,484	151,331	1,395,707	2,209	100,136	3,218	744	1
2550	3,285,716	186,529	1,323,611	76,270	101,822	3,548	253	8,481
2551	4,194,744	262,966	1,436,110	62,739	99,370	7,737	241	6,200
2552	3,085,635	283,230	1,222,787	6,943	90,720	12,142	206	0

หมายเหตุ: มูลค่าและปริมาณการนำเข้าในรูปแบบอื่นๆ ของปี 2550-2552 เป็นมูลค่าจากการขนส่งทางไปรษณีย์ รวมกับการขนส่งโดยวิธีอื่นๆ

ตารางที่ 4-9: ปริมาณและมูลค่าสินค้าส่งออกแบ่งตามรูปแบบการขนส่งตั้งแต่ปี 2544-2552

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				ปริมาณส่งออก (พันตัน)			
	ทางทะเล	ทางบก	ทางอากาศ	อื่น ๆ	ทางทะเล	ทางบก	ทางอากาศ	อื่น ๆ
2535	614,060	26,317	182,303	2,054	34,335	1,714	629	3
2536	689,510	26,369	223,111	1,868	33,855	1,883	942	1
2537	809,004	32,873	293,586	2,267	35,798	1,984	780	11
2538	863,705	39,182	343,393	1,741	34,358	1,783	678	10
2539	982,798	46,169	369,910	5,153	42,485	2,104	625	94
2540	1,283,670	60,917	460,655	1,957	49,169	2,533	489	4
2541	1,596,919	63,616	570,501	17,776	58,268	2,269	368	11
2542	1,328,352	273,228	444,776	168,816	58,650	5,327	755	97
2543	1,829,397	107,326	820,418	1,083	72,626	3,997	411	0
2544	1,940,392	114,906	836,745	955	70,252	5,001	408	0
2545	1,945,814	136,866	840,357	894	75,302	5,645	641	0
2546	2,167,715	194,183	961,552	773	69,185	6,072	353	0
2547	2,555,664	241,969	1,076,479	700	78,422	7,096	401	0
2548	2,919,223	264,424	1,252,057	595	75,622	8,608	444	0
2549	3,230,003	320,213	1,385,537	498	80,959	8,170	963	0
2550	3,477,441	318,847	1,450,737	451	109,238	8,877	460	1
2551	3,950,855	384,157	1,485,887	13,291	93,970	8,372	418	2
2552	3,370,534	346,760	1,459,151	9,100	91,717	9,122	397	0

หมายเหตุ: มูลค่าและปริมาณการส่งออกในรูปแบบอื่นๆของปี 2551-2552 เป็นมูลค่าจากการขนส่งทางไปรษณีย์รวมกับการขนส่งโดยวิธีอื่นๆ

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่ามูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกตั้งแต่ปี 2544-2552 เป็นการขนส่งทั้ง 3 รูปแบบและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ มีการขนส่งทางบกเพิ่มขึ้นทุกปี โดยการขนส่งหลักยังคงเป็นการขนส่งทางทะเล เนื่องจากสามารถขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากได้ แต่ใช้ระยะเวลาในการขนส่ง และไม่สามารถขนส่งไปยังประเทศที่ไม่มีภูมิประเทศติดทะเลได้

สำหรับการขนส่งทางอากาศมีมูลค่าเพิ่มสูงขึ้น ตั้งแต่ปี 2546 อาจเนื่องมาจากการเปิดเสรีทางการบิน ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินเพิ่มสูงขึ้น และราคาค่าขนส่งลดลง

ทางด้านการขนส่งทางบกพบว่ามีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น อาจเนื่องมาจากการมีกรอบความตกลงในการขนส่งต่างๆ กับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนั้นอนุมานได้ว่ามูลค่าและปริมาณการนำเข้าและส่งออกทางบกที่เพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากการค้าขายกับประเทศเพื่อนบ้านที่มีอาณาเขตทางบกติดต่อกับไทย ซึ่งแนวโน้มการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ที่สำคัญในโครงการนี้ คือประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม โดยข้อมูลที่สำคัญอีกประเด็นคือข้อมูลการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจำแนกตามรายด่าน

4.5 การค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจำแนกตามรายด่าน

สถิติการค้าชายแดนในการศึกษาครั้งนี้จำแนกชนิดสินค้าตามพิกัดทางศุลกากร (2 หลัก) โดยเป็นมูลค่าสินค้าข้ามแดนที่เก็บสถิติจากด่านชายแดนทั้งสิ้น 5 ด่าน คือ ด่านเชียงของ ด่านเชียงแสน ด่านแม่สาย ด่านมุกดาหาร และด่านหนองคาย ซึ่งประเทศคู่ค้าส่วนใหญ่ คือ ประเทศลาว ประเทศจีน ประเทศพม่า เป็นต้น ซึ่งรายละเอียดแยกตามด่านชายแดนมีดังนี้

มูลค่าสินค้าจากด่านเชียงของ

มูลค่าการค้า ณ ด่านเชียงของในภาพรวมพบว่า มูลค่าการค้ารวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2539 - 2551 (ตารางที่ 4-10) โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 662 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 325 ล้านบาท ซึ่งมีดุลการค้าเกินดุลเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 337 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านเชียงของในปี 2551 คือ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรราง ผลิตภัณฑ์แร่ เหล็กและเหล็กกล้า และเครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า คือ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรราง ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ ัญพิช และต้นไม้และพืชอื่นๆ ที่มีชีวิต หั้ว ราก และสิ่งที่คล้ายกัน เป็นต้น

ตั้งแต่ปี 2539 - 2551 (ตารางที่ 4-11) ด่านเชียงของมีสินค้านำเข้าและส่งออกผ่านด่านหลายชนิดโดยสินค้านำเข้าที่มีการนำเข้าสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรราง และเส้นใยสิ่งทอจากพืชอื่นๆ ด้ายกระดาดและผ้าทอ เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านด่านเชียงของที่มีการส่งออกสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น เคมีภัณฑ์อินทรีย์ ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรราง และผลิตภัณฑ์แร่ เป็นต้น

ตารางที่ 4-10: มูลค่าสินค้า ณ ด่านเชียงของ

หน่วย: ล้านบาท

ปี/รายการ	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
2539	181	98	279	83
2540	194	131	326	63
2541	366	56	422	310
2542	473	179	652	294
2543	961	284	1,246	677
2544	479	289	768	190
2545	40	14	539	25
2546	567	219	786	348
2547	704	279	983	425
2548	1,212	448	1,660	764
2549	1,063	677	1,740	385
2550	872	684	1,556	187
2551	1,495	862	2,358	633
เฉลี่ยต่อปี	662	325	1,024	337

ตารางที่ 4-11: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด่านเชียงของ ในปี 2551

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (ล้านบาท)		มูลค่า (ล้านบาท)
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	765.39	เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	275.52
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง	158.75	ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง	204.71
ผลิตภัณฑ์แร่	60.53	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	94.31
เหล็กและเหล็กกล้า	46.64	ธัญพืช	46.50
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	45.33	ต้นไม้และพืชอื่นๆ ที่มีชีวิต หัว รากและสิ่งที่คล้ายกัน	44.78
เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู	38.26	เคมีภัณฑ์อินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	31.55
ไม้และของทำด้วยไม้	37.54	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ จำพวกส้มหรือเปลือกแต่ง	24.26
เคมีภัณฑ์อินทรีย์	35.27	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	19.11
ผลิตภัณฑ์เซรามิก	32.73	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกายถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	15.12
ของที่ปรุงแต่งจากธัญพืช แป้ง สตาร์ช หรือนม ผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสเทรี	24.01	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย	14.18

นอกจากนี้หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า ณ ด้านเชิงของ (ตารางที่ 4-12) กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สามารถติดต่อกันได้ทางถนน คือ ประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม พบว่าประเทศจีนมีมูลค่าการนำเข้าทุกปียกเว้นในปี 2543 และปี 2544 โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม(2539-2551) เท่ากับ 426.22 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 32.79 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีการส่งออกทุกปียกเว้นปี 2541-2544 โดยมีมูลค่าการส่งออกรวม (2539-2551) เท่ากับ 224.28 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 17.25 ล้านบาท

ประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม (ตั้งแต่ปี 2539-2551) เท่ากับ 3,749.80 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 288.45 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกรวม (ตั้งแต่ปี 2539-2551) เท่ากับ 8,722.68 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 670.98 ล้านบาท

สำหรับประเทศเวียดนามมีมูลค่าส่งออกและนำเข้า ณ ด้านเชิงของในมูลค่าที่น้อยมาก โดยตั้งแต่ปี 2539-2551 ไม่มีมูลค่าการส่งออก และมีมูลค่าการนำเข้าเพียง 2 ปี คือ ปี 2546 และปี 2548 โดยมีมูลค่าเท่ากับ 0.46 ล้านบาทและ 0.57 ล้านบาทตามลำดับ

ตารางที่ 4-12: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม
ณ ด้านเชิงของ

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ
2539	1.75	179.25		0.18	9.15	88.62		
2540	0.38	193.43		0.68	6.60	123.51		1.01
2541		365.89			0.10	56.08		0.01
2542		472.77			0.85	120.32		57.74
2543		960.18		0.85		217.62		66.85
2544		477.71		1.34		255.12		31.82
2545	2.13	393.75			0.89	142.46		
2546	1.95	563.71		1.30	4.18	214.42	0.46	
2547	19.76	677.35		6.87	12.70	265.85		0.59
2548	94.70	1113.16		3.96	79.56	367.84	0.57	
2549	0.68	1062.07		0.02	77.20	600.17		
2550	15.84	855.10		0.76	69.47	614.72		0.11
2551	87.08	1408.31			165.52	683.07		13.65
รวม	224.28	8,722.68		15.96	426.22	3,749.80	1.04	171.78
เฉลี่ยต่อปี	17.25	670.98		1.23	32.79	288.45	0.08	13.21

มูลค่าสินค้าจากด่านเชียงแสน

มูลค่าการค้า ณ ด่านเชียงแสนในภาพรวม (ตารางที่ 4-13) พบว่า มูลค่าการค้ารวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2539-2551 โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,446 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 796 ล้านบาท สำหรับดุลการค้าพบว่า ในปี 2540-2542 มีดุลการค้าขาดดุล เริ่มเกินดุลอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2543 เป็นต้นมา ส่งผลให้มีดุลการค้าเกินดุลเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,650 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านเชียงแสนในปี 2551 คือ ยางและของทำด้วยยาง ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า คือ พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแตงเมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน วัตถุระเบิด ผลิตภัณฑ์จำพวกดอกไม้เพลิง ไม้ขีดไฟ และเหล็กและเหล็กกล้า เป็นต้น

ตั้งแต่ปี 2539-2551 ด่านเชียงแสนมีสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านหลายชนิดโดยสินค้านำเข้าที่มีการนำเข้าสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น (ตารางที่ 4-14) ได้แก่ ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแตง สัตว์มีชีวิต ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ และ เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดพืช เมล็ดพืชและผลไม้เบ็ดเตล็ด เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านด่านเชียงแสนที่มีการส่งออกสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแตง ยางและของทำด้วยยาง เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น และเครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู เป็นต้น

ตารางที่ 4-13: มูลค่าสินค้า ณ ด่านเชียงแสน

หน่วย: ล้านบาท

ปี/รายการ	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
2539	138	82	220	56
2540	83	107	190	-24
2541	216	309	525	-93
2542	611	611	1,222	0
2543	1,999	997	2,996	1,002
2544	2,745	781	3,526	1,963
2545	3,382	665	4,046	2,717
2546	3,891	1,114	5,006	2,777
2547	4,193	1,221	5,414	2,971
2548	7,706	1,101	8,807	6,606
2549	6,625	1,135	7,760	5,490
2550	6,341	880	7,221	5,462
2551	6,867	1,340	8,207	5,527
เฉลี่ยต่อปี	3,446	796	4,241	2,650

ตารางที่ 4-14: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านเชียงแสน ในปี 2551

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (ล้านบาท)		มูลค่า (ล้านบาท)
ยางและของทำด้วยยาง	1,560.47	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้	461.08
ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว	1,560.47	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ จำพวกส้มหรือเปลือกแต่ง	410.22
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง	693.70	เมล็ดพืชและผลไม้ ที่มีน้ำมัน	96.84
เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู	661.03	วัตถุระเบิด ผลิตภัณฑ์จำพวกดอกไม้เพลิง ไม้ขีดไฟ	77.85
เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	333.18	เหล็กและเหล็กกล้า	73.69
ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้ จำพวกส้มหรือเปลือกแต่ง	285.80	ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมโมเสลิตัญพืช มอลต์ สตาร์ช อินูลิน และกลูเทนจากข้าวสาลี	28.25
ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	210.03	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	19.12
สัตว์มีชีวิต	183.62	กาแฟ ชา ชามาเต และเครื่องเทศ	18.40
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	165.47	ผลิตภัณฑ์นม ไข่สัตว์ปีก น้ำผึ้งธรรมชาติ	17.48
ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ ลูกนัต หรือจากส่วนอื่นของพืช	132.04	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	17.09

นอกจากนี้หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า ณ ด้านเชียงแสน (ตารางที่ 4-15) กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สามารถติดต่อกันได้ทางถนน คือ ประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม พบว่า ประเทศจีนมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม (ตั้งแต่ปี 2539-2551) เท่ากับ 8,814 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 678 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 36,261 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,789 ล้านบาท

ประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวมเท่ากับ 1,384.00 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 106 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 1,680 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 129 ล้านบาท สำหรับประเทศเวียดนามไม่มีมูลค่าส่งออกและนำเข้า ณ ด้านเชียงแสน

ตารางที่ 4-15: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด่านเชียงแสน

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ
2539	113.30	8.99		15.77	75.81	5.30		0.93
2540	61.51	1.21		20.35	69.22	34.58		3.46
2541	84.70	1.07		130.02	272.81	32.76		3.47
2542	442.63	37.36		130.58	412.74	192.01		6.20
2543	1588.51	37.63		373.21	530.76	433.68		32.44
2544	2453.24	136.89		154.59	545.79	224.62		10.24
2545	3118.05	95.42		168.15	454.04	210.38		0.40
2546	3536.65	35.72		319.00	1028.85	78.49		6.88
2547	3220.56	285.77		686.32	1146.66	71.40		3.22
2548	7659.25	35.44		5061.13	1013.71	48.20		38.69
2549	4587.25	398.76		1638.66	1082.37	20.08		32.54
2550	4618.87	288.26		1433.88	862.40	13.00		4.11
2551	4776.09	317.35		1773.76	1318.88	19.52		1.32
รวม	36,260.61	1,679.88		11,905.43	8,814.04	1,384.00		143.89
เฉลี่ยต่อปี	2,789.28	129.22		915.80	678.00	106.46		11.07

มูลค่าสินค้าจากด่านแม่สาย

มูลค่าการค้า ณ ด่านแม่สาย (ตารางที่ 4-16) ในภาพรวมพบว่า มูลค่าการค้ารวมมีแนวโน้มไม่คงที่ตั้งแต่ปี 2539 ถึง ปี 2551 แต่โดยเฉลี่ยแล้วมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้นเท่ากับ 2,355 ล้านบาท โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,166 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 188 ล้านบาท ซึ่งมีดุลการค้าเกินดุลเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 1,978 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านแม่สายในปี 2551 คือ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ ยางและของทำด้วยยาง และเอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอางค์ เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า คือ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแดง เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้ และเมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืช เมล็ดพืชและผลไม้เบ็ดเตล็ด เป็นต้น

ในปี 2551 ด้านแม่สายมีสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านหลายชนิดโดยสินค้านำเข้าที่มีการนำเข้าสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น (ตารางที่ 4-17) ได้แก่ ไข่มุกธรรมชาติหรือไข่มุกเลี้ยง รัตนชาติหรือกึ่งรัตนชาติ สินค้าที่ไม่สามารถระบุพิภพศุลกากรได้ สัตว์มีชีวิต และเมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืช เมล็ดพืชและผลไม้เบ็ดเตล็ด เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านด่านแม่สายที่มีการส่งออกสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ยางและของทำด้วยยาง เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู และผลิตภัณฑ์แร่ เป็นต้น

ตารางที่ 4-16: มูลค่าสินค้า ณ ด่านแม่สาย

หน่วย: ล้านบาท

ปี/รายการ	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
2539	1,619	83	1,703	1,536
2540	2,548	96	2,644	2,452
2541	1,909	214	2,123	1,695
2542	1,792	119	1,910	1,673
2543	4,643	118	4,762	4,525
2544	813	47	860	766
2545	1,084	100	1,184	983
2546	1,743	180	1,923	1,563
2547	1,904	438	2,342	1,466
2548	1,787	226	2,013	1,561
2549	1,942	263	2,205	1,679
2550	2,462	321	2,783	2,141
2551	3,917	244	4,161	3,673
เฉลี่ยต่อปี	2,166	188	2,355	1,978

ตารางที่ 4-17: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด่านแม่สาย ในปี 2551

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (บาท)		มูลค่า (บาท)
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	1,047.53	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	142.67
เครื่องดื่ม สุรา น้ำส้มสายชู	409.91	ผลไม้และลูกนัตที่บริโภคได้ เปลือกผลไม้จำพวกส้มหรือเปลือกแดง	26.70
ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้	323.00	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย	14.09
ยางและของทำด้วยยาง	216.23	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่บริโภคได้	11.91

ตารางที่ 4-17: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านแม่สาย ในปี 2551 (ต่อ)

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (บาท)		มูลค่า (บาท)
เอสเซนเชียลออยล์และเรซินอยด์ เครื่องหอม เครื่องสำอางค์	151.93	เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน เมล็ดธัญพืช เมล็ดพืชและผลไม้เบ็ดเตล็ด	9.93
ไขมันและน้ำมันที่ได้จากสัตว์หรือพืช และ ผลิตภัณฑ์ที่แยกได้จากไขมันและน้ำมันดังกล่าว	143.61	ผลิตภัณฑ์แร่	8.29
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือราง รถมอเตอร์	131.54	เครื่องแต่งกายและของที่ใช้ประกอบกับ เครื่องแต่งกาย	7.31
เหล็กและเหล็กกล้า	130.45	วัตถุดิบพืชที่ใช้ถักสาน ผลิตผลจากพืช	5.71
ของที่ปรุงแต่งจากธัญพืช แป้ง สตาร์ช หรือนม	126.59	สัตว์มีชีวิต	2.71
ผลิตภัณฑ์แร่	124.59	ผลิตภัณฑ์ของอุตสาหกรรมโมเสล็ด ธัญพืช มอลต์ สตาร์ช อินูลิน และกลูเทน จากข้าวสาลี	2.43

นอกจากนี้หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า ณ ด้านแม่สาย (ตารางที่ 4-18) กับประเทศ คู่ค้าที่สำคัญที่สามารถติดต่อกันได้ทางถนน คือ ประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม พบว่า ประเทศจีนมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวมเท่ากับ 439.67 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 33.82 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่าเริ่มมีการส่งออกที่สม่ำเสมอ ตั้งแต่ปี 2545 โดยมีมูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 141.88 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 10.91 ล้านบาท

ประเทศลาวไม่มีมีมูลค่าการนำเข้า ณ ด้านแม่สาย ทางด้านการส่งออก พบว่ามีมูลค่า การส่งออกรวมเท่ากับ 5.17 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 0.40 ล้านบาท สำหรับประเทศเวียดนาม ไม่มีมูลค่าส่งออก โดยมีมูลค่านำเข้ารวมเท่ากับ 1.55 ล้านบาท หรือหรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 0.12 ล้านบาท

ตารางที่ 4-18: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม ณ ด้านแม่สาย

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ
2539				1,619.32	0.57			82.84
2540	0.22			2,547.70	0.37			95.69
2541				1,908.86	8.57			205.12
2542				1,791.62	16.49			102.17

ตารางที่ 4-18: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม
ณ ด้านแม่สาย (ต่อ)

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่นๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่นๆ
2543	7.97	0.37		4,634.78	55.41		1.46	61.59
2544				812.89	13.26			33.54
2545	2.59	0.27		1,080.75	10.32			89.99
2546	2.99	1.89		1,738.25	47.53			132.13
2547	65.05	0.66		1,838.28	161.46		0.09	276.17
2548	24.70	1.09		1,761.20	67.43			158.19
2549	6.23	0.68		1,935.00	25.12			237.78
2550	10.48			2,451.65	10.79			310.49
2551	21.66	0.20		3,894.88	22.35			221.69
รวม	141.88	5.17		28,015.20	439.67		1.55	2,007.39
เฉลี่ยต่อปี	10.91	0.40		2,155.02	33.82		0.12	154.41

มูลค่าสินค้าจากด้านมุกดาหาร

มูลค่าการค้า ณ ด้านมุกดาหาร (ตารางที่ 4-19) ในภาพรวมพบว่า มูลค่าการค้ารวมมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นตั้งแต่ปี 2539 ถึง ปี 2551 โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 4,182 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,264 ล้านบาท ซึ่งมีดุลการค้าขาดดุลในปี 2551 เท่ากับ 3,541 ล้านบาท แต่ดุลการค้ารวมเฉลี่ยต่อปีพบว่าเกินดุลเท่ากับ 1,918 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของด้านมุกดาหารในปี 2551 คือ เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรกราง และของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้ เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า คือ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน สินค้าเบ็ดเตล็ดที่ไม่สามารถลงพิกัดอื่นได้ ครั่ง และสิ่งสกัดอื่นๆ จากพืช และสัตว์มีชีวิต เป็นต้น

ตั้งแต่ปี 2551 ด้านมุกดาหารมีสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านหลายชนิดโดยสินค้านำเข้าที่มีการนำเข้าสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น (ตารางที่ 4-20) ได้แก่ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ สินค้าที่ไม่สามารถระบุพิกัดศุลกากรได้ ครั่ง และสิ่งสกัดอื่นๆ จากพืช และยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรกราง เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านด้านมุกดาหารที่มีการส่งออกสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และของที่ปรุงแต่งจากพืช แป้ง สตาร์ช หรือนม ผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสทรี เป็นต้น

ตารางที่ 4-19: มูลค่าสินค้า ณ ด้านมุกดาหาร

หน่วย: ล้านบาท

ปี/รายการ	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
2539	1,125	236	1,361	889
2540	1,289	201	1,491	1,088
2541	1,436	152	1,588	1,284
2542	2,362	460	2,821	1,902
2543	5,784	2,644	8,428	3,141
2544	3,273	801	4,074	2,471
2545	3,255	815	4,071	2,440
2546	3,427	701	4,128	2,726
2547	5,071	613	5,683	4,458
2548	5,176	923	6,099	4,253
2549	5,987	3,030	9,017	2,957
2550	6,030	5,168	11,198	863
2551	10,153	13,695	23,848	-3,541
เฉลี่ยต่อปี	4,182	2,264	6,447	1,918

ตารางที่ 4-20: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านมุกดาหาร ในปี 2551

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (ล้านบาท)		มูลค่า (ล้านบาท)
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	1,325.70	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	607.29
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และ ผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	1,277.80	เมล็ดพืชและผลไม้ที่มีน้ำมัน	143.79
ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	954.43	สินค้าเบ็ดเตล็ดที่ไม่สามารถลงพิกัด อื่นได้	18.11
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟ หรือรางรราง	824.08	ครึ่ง และสิ่งสกัดอื่นๆ จากพืช	9.01
ของปรุงแต่งเบ็ดเตล็ดที่บริโภคได้	598.01	สัตว์มีชีวิต	6.81
น้ำตาลและขนมทำจากน้ำตาล	416.75	หนังสือ (นอกจากหนังสือพิมพ์) และหนังสือ ปก	6.40
เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	705.04	เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และ ส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	0.86
เคมีภัณฑ์อินทรีย์ สารประกอบอินทรีย์	393.85	กาแฟ ชา ชามาเต้ และเครื่องเทศ	1.48
เหล็กและเหล็กกล้า	347.72	พืชผักรวมทั้งรากและหัวบางชนิดที่ บริโภคได้	0.98
เคมีภัณฑ์อินทรีย์	269.74	เยื่อไม้หรือเยื่อที่ได้จากวัตถุดิบจำพวกเส้น ใยเซลลูโลสอื่นๆ	0.95

นอกจากนี้หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า ณ ด้านมุกดาหาร (ตารางที่ 4-21) กับประเทศ คู่ค้าที่สำคัญที่สามารถติดต่อกันได้ทางถนน คือ ประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม พบว่า ประเทศจีนเริ่มมีมูลค่าการนำเข้าอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2545 เป็นต้นมา โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม เท่ากับ 1,743 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 134 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่าเริ่มมีการ ส่งออกอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2548 โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 78 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 6 ล้านบาท

ประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวมเท่ากับ 25,543 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 1,965 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 51,987 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,999 ล้านบาท

ประเทศเวียดนามมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มไม่สม่ำเสมอ แต่โดยภาพรวมมีมูลค่าการนำเข้า รวมเท่ากับ 1,221 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 94 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่า เริ่มมีการ ส่งออกอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2543 โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 2,231 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปี เท่ากับ 172 ล้านบาท

ตารางที่ 4-21: มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม

ณ ด้านมุกดาหาร

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ
2539		1,121.63		3.35		200.81	0.57	34.39
2540		1,285.54		3.94		195.05	1.06	5.32
2541		1,423.36	12.57	0.27		144.87	4.24	2.97
2542		2,361.51				391.56	2.27	65.90
2543		5,683.41	78.25	22.77	0.09	1,973.79	658.66	11.16
2544		3,238.14	29.97	4.50		651.89	144.46	4.92
2545		3,247.78	4.83	1.08	0.36	719.56	94.50	0.71
2546		3,384.96	35.56	5.84	7.13	665.76	13.77	14.45
2547		4,996.51	71.27	2.28	11.10	537.11	2.82	61.73
2548	0.59	5,004.68	167.03	3.71	0.65	910.50	3.77	7.61
2549	0.15	5,255.75	716.73	14.32	2.70	2,957.80	26.78	42.52
2550	43.64	5,543.39	441.57	1.67	555.82	4,274.04	26.97	310.79
2551	34.09	9,440.50	673.59	5.10	1,164.76	11,920.13	240.69	369.19
รวม	78.48	51,987.16	2,231.36	68.85	1,742.60	25,542.87	1,220.57	931.66
เฉลี่ยต่อปี	6.04	3,999.01	171.64	5.30	134.05	1,964.84	93.89	71.67

มูลค่าสินค้าจากด่านหนองคาย

มูลค่าการค้า ณ ด่านหนองคาย (ตารางที่ 4-22) ในภาพรวมพบว่ามูลค่าการค้ารวมมีแนวโน้มไม่คงที่ตั้งแต่ปี 2539 ถึง ปี 2551 โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 10,010 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 999 ล้านบาท ซึ่งมีดุลการค้าขาดดุลในปี 2540 เท่ากับ 328 ล้านบาท และมีดุลการค้าสมดุลในปี 2541 แต่ดุลการค้ารวมเฉลี่ยต่อปีพบว่าเกินดุลเท่ากับ 9,011 ล้านบาท สำหรับสินค้าส่งออกที่สำคัญของด่านหนองคายในปี 2551 คือ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล ผ้าถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์ และเหล็กและเหล็กกล้า เป็นต้น ส่วนสินค้านำเข้า คือ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว สินค้าเบ็ดเตล็ดที่ไม่สามารถลงพิกัดอื่นได้ เครื่องแต่งกาย และของที่ใช้ประกอบกับเครื่องแต่งกาย และพลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก เป็นต้น

ตั้งแต่ปี 2551 ด่านหนองคายมีสินค้าที่นำเข้าและส่งออกผ่านด่านหลายชนิดโดยสินค้านำเข้าที่มีการนำเข้าสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น (ตารางที่ 4-23) ได้แก่ ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้ สินค้าที่ไม่สามารถระบุพิกัดศุลกากรได้ เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว และเหล็กและเหล็กกล้า เป็นต้น สำหรับสินค้าที่ส่งออกผ่านด่านหนองคายที่มีการส่งออกสม่ำเสมอและมีแนวโน้มสูงขึ้น ได้แก่ เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น ผ้า ย เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล และเหล็กและเหล็กกล้า เป็นต้น

ตารางที่ 4-22: มูลค่าสินค้า ณ ด่านหนองคาย

หน่วย: ล้านบาท

ปี/รายการ	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า	มูลค่ารวม	ดุลการค้า
2539	4,517	466	4,984	4,051
2540	18	346	365	-328
2541	309	309	618	0
2542	2,831	330	3,161	2,500
2543	9,340	528	9,869	8,812
2544	7,265	654	7,919	6,611
2545	7,370	726	8,096	6,645
2546	8,755	813	9,568	7,941
2547	10,820	1,145	11,965	9,675
2548	14,127	1,359	15,486	12,767
2549	15,870	2,795	18,664	13,075
2550	20,350	1,440	21,791	18,910
2551	28,553	2,074	30,627	26,478
เฉลี่ยต่อปี	10,010	999	11,009	9,011

ตารางที่ 4-23: สินค้าส่งออกและนำเข้ามูลค่าสูงสุด ณ ด้านหนองคาย ในปี 2551

ประเภทสินค้า	ส่งออก	ประเภทสินค้า	นำเข้า
	มูลค่า (ล้านบาท)		มูลค่า (ล้านบาท)
เชื้อเพลิงที่ได้จากแร่ น้ำมันแร่และผลิตภัณฑ์ที่ได้จากการกลั่น	8,400.51	ไม้และของทำด้วยไม้ ถ่านไม้	627.033139
ยานบกนอกจากรถที่เดินบนรางรถไฟหรือรางรถราง	4,570.50	เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	275.75626
เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	2,019.43	สินค้าเบ็ดเตล็ดที่ไม่สามารถลงพิงัดอื่นได้	164.546834
ผ้าถักแบบนิตหรือแบบโครเชต์	1,392.47	เครื่องแต่งกายและของที่ใส่ประกอบกับเครื่องแต่งกาย	92.555813
เหล็กและเหล็กกล้า	1,380.02	พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	17.246744
พลาสติกและของที่ทำด้วยพลาสติก	1,378.00	สินแร่ ตะกรันและถ่าน	16.841793
ของทำด้วยเหล็กหรือเหล็กกล้า	891.74	ของปรุงแต่งทำจากพืชผัก ผลไม้ ลูกนัต หรือจากส่วนอื่นของพืช	16.826602
เครื่องจักร เครื่องอุปกรณ์ไฟฟ้า และส่วนประกอบของเครื่องดังกล่าว	891.17	เยื่อไม้หรือเยื่อที่ได้จากวัตถุดิบจากเส้นใยเซลลูโลสอื่น ๆ	22.840107
ฝ้าย	711.65	หนังสือที่พิมพ์เป็นเล่ม หนังสือพิมพ์ รูปภาพ	16.77343
ของที่ปรุงแต่งจากธัญพืช แป้ง สตาร์ช หรือนม ผลิตภัณฑ์อาหารจำพวกเพสเทรี	482.90	เครื่องปฏิกรณ์นิวเคลียร์ บอยเลอร์ เครื่องจักร เครื่องใช้กล	19.462824

นอกจากนี้หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า ณ ด้านหนองคาย (ตารางที่ 4-24) กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญที่สามารถติดต่อกันได้ทางถนน คือ ประเทศจีน ประเทศลาว และประเทศเวียดนาม พบว่าประเทศจีนมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มไม่สม่ำเสมอ โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม (ตั้งแต่ปี 2539-2551) เท่ากับ 140.66 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 10.82 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่าเริ่มมีการส่งออกอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2548 โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 1,436.49 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 110.50 ล้านบาท

ประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้ารวม (ตั้งแต่ปี 2539-2551) เท่ากับ 9,814.82 ล้านบาท และมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 754.99 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 119,411.50 ล้านบาท และมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 9,185.50 ล้านบาท

ประเทศเวียดนามมีมูลค่าการนำเข้าที่ไม่สม่ำเสมอ และเริ่มมีมูลค่าการนำเข้าตั้งแต่ปี 2548 โดยภาพรวมมีมูลค่าการนำเข้ารวมเท่ากับ 8.44 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 0.65 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่า เริ่มมีการส่งออกอย่างสม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2547 โดยมีมูลค่าการส่งออกรวมเท่ากับ 125.93 ล้านบาท หรือเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 9.69 ล้านบาท

ตารางที่ 4-24 มูลค่าการส่งออกและนำเข้าของประเทศจีน ลาว และเวียดนาม
ณ ด้านหนองคาย

ปี	มูลค่าส่งออก (ล้านบาท)				มูลค่านำเข้า (ล้านบาท)			
	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ	จีน	ลาว	เวียดนาม	อื่น ๆ
2539	2.14	4,362.93		150.30	2.14	421.50		42.53
2540	0.96	12.99		34.13	0.96	307.87		37.47
2541	1.16	200.02		108.04	1.16	200.02		108.05
2542		2,816.88	6.25	1.50	1.80	223.68		104.92
2543		9,313.28		26.76	0.10	513.07		15.10
2544		7,249.75	0.60	14.19	0.19	612.80		41.05
2545		7,346.97	0.68	22.18	1.40	664.46	0.03	59.82
2546		8,738.79		15.76	0.24	715.86		97.21
2547		10,810.95	3.71	5.44	2.48	884.25		258.65
2548	1,426.38	3,970.93	10.21	8,719.33	0.41	1,010.61	0.54	347.91
2549	4.66	15,799.54	17.68	47.78	18.43	1,947.56	1.47	462.29
2550	0.29	20,332.79	2.64	14.61	27.31	1,077.15	6.13	329.69
2551	0.90	28,455.70	84.16	11.76	84.03	1,236.01	0.26	753.77
รวม	1,436.49	119,411.50	125.93	9,171.77	140.66	9,814.82	8.44	2,658.45
เฉลี่ยต่อปี	110.50	9,185.50	9.69	705.52	10.82	754.99	0.65	204.50

4.6 สรุป

เนื้อหาในบทนี้ วิเคราะห์ถึงการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สถานการณ์การค้าระหว่างประเทศ และการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ทั้งนี้ในการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจของภูมิภาคอาเซียน ได้มีข้อตกลงเกี่ยวกับการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมและขนส่งของอาเซียน ประกอบไปด้วยข้อตกลงที่เกี่ยวกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และข้อตกลงที่เกี่ยวกับด้านกฎระเบียบและกฎหมาย เพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงกันในภาคการขนส่ง อีกทั้งยังมีการตกลงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ซึ่งมีข้อตกลงด้านการขนส่งข้ามแดน โดยเฉพาะในส่วนของอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทำให้การขนส่งสินค้าข้ามแดนมีความสะดวก ลดทั้งระยะเวลาและค่าใช้จ่าย

ด้านสถานการณ์การค้าระหว่างประเทศนั้น กลุ่มประเทศ ASEAN ได้พัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ โดยการใช้ระบบอัตราศุลกากรเพื่อเอื้อประโยชน์การค้าและสร้างโครงการความร่วมมือแบบต่างๆ รวมถึงการจัดตั้งเขตการค้าเสรีอาเซียน โดยสรุปพบว่าประเทศจีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย อย่างไรก็ตาม ประเทศในกลุ่มอาเซียนมีมูลค่าการค้าที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างสม่ำเสมอ และเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญในอนาคตหากมีการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน และหากพิจารณาสัดส่วนของการนำเข้าและส่งออก พบว่าในอดีตประเทศไทยพึ่งพาการนำเข้าและส่งออกกับประเทศญี่ปุ่น สหรัฐอเมริกา และประเทศในสหภาพยุโรป อย่างไรก็ตาม สัดส่วนของประเทศอาเซียน ทั้งการนำเข้าและ

ส่งออก โดยเฉพาะการนำเข้า มีสัดส่วนที่สูงขึ้นอย่างเห็นได้ชัด ในขณะที่สัดส่วนของประเทศหลักที่กล่าวมาข้างต้นมีสัดส่วนน้อยลง ทั้งการนำเข้าและส่งออกซึ่งทำให้เห็นถึงการเปลี่ยนแปลงของการเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศว่า การเชื่อมโยงภายในภูมิภาคอาเซียน ก่อปรกับมูลค่าการค้าของไทยกับประเทศจีนที่เพิ่มสูงขึ้น แสดงถึงการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจที่ชัดเจนมากยิ่งขึ้น

สำหรับการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญในโครงการนี้ คือประเทศจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ประเทศลาว ประเทศเวียดนาม และประเทศกัมพูชา พบว่ามีแนวโน้มสูงขึ้นทั้งทางด้านการนำเข้าและการส่งออก โดยสินค้าหลักที่ส่งออกไปยังประเทศจีน ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง พลาสติก และผักและผลไม้ ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักได้แก่ ผักและผลไม้ เสื้อผ้า และเคมีภัณฑ์ สินค้าหลักที่ประเทศไทยส่งออกไปลาว ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและน้ำมัน อาหาร เครื่องจักรกลและยานพาหนะ เคมีภัณฑ์ และเครื่องใช้ไฟฟ้า ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักจากประเทศลาว คือ ทองแดง ผลิตภัณฑ์ไม้ ยานพาหนะ (นำเข้ากลับ) และผักและผลไม้ สินค้าหลักที่ไทยส่งออกไปยังเวียดนาม ได้แก่ สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาหาร ผักและผลไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง และเครื่องจักร ในขณะที่สินค้านำเข้าหลักจากเวียดนามได้แก่ เครื่องจักรและสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ และสินค้าส่งออกสำคัญจากไทยไปยังกัมพูชา ได้แก่ ยานพาหนะและส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม ส่วนสินค้านำเข้าที่สำคัญได้แก่ เศษโลหะ เสื้อผ้าเก่า และพืชสวน

หากพิจารณาด้านการขนส่งสินค้าไปยังประเทศเพื่อนบ้านส่วนใหญ่มักใช้รูปแบบการขนส่งทางถนน เนื่องจากมีภูมิประเทศที่เป็นเขตติดต่อกันทางบก มีโครงสร้างพื้นฐานในการขนส่งเป็นอย่างดี ทำให้การขนส่งสะดวกและรวดเร็ว นอกจากนี้พบว่าการขนส่งทางบกเป็นการขนส่งสินค้าที่มีปริมาณและน้ำหนักมากกว่าการขนส่งทางอากาศแต่กลับพบว่ามูลค่าการขนส่งสินค้าทางถนนกลับต่ำกว่าการขนส่งทางอากาศ แสดงให้เห็นว่าแม้ลักษณะภูมิประเทศของประเทศคู่ค้าจะมีอาณาเขตติดต่อกันทางบก แต่หากชนิดสินค้านั้นมีมูลค่าสูง หรือเป็นสินค้าเกษตรที่เน่าเสียได้ซึ่งต้องใช้เวลาในการขนส่งอย่างรวดเร็วจะทำให้ผู้ประกอบการเลือกรูปแบบการขนส่งทางอากาศมากกว่าทางบก แต่หากเป็นสินค้าที่มีน้ำหนักมากส่วนใหญ่จะใช้การขนส่งทางทะเล

สำหรับการพิจารณาการค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้านจำแนกตามรายด้าน พบว่า มูลค่าการค้า ด้านเชียงของมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 662 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 325 ล้านบาท หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้ากับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ พบว่าประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 288 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 671 ล้านบาท

มูลค่าการค้า ณ ด่านเชียงแสนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,446 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 796 ล้านบาท หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้ากับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ พบว่าประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าและการส่งออกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 106 ล้านบาท และมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 129 ล้านบาท

มูลค่าการค้า ณ ด่านแม่สาย มีแนวโน้มไม่คงที่ แต่โดยเฉลี่ยแล้วมีมูลค่าการค้ารวมเฉลี่ยต่อปีเพิ่มขึ้นเท่ากับ 2,355 ล้านบาท โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,166 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 188 ล้านบาท หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญพบว่าประเทศจีนมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 33.82 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่าเริ่มมีการส่งออกที่สม่ำเสมอตั้งแต่ปี 2545 โดยมีมูลค่าการส่งออกมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 10.91 ล้านบาท

มูลค่าการค้า ณ ด่านมุกดาหาร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 4,182 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,264 ล้านบาท หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ พบว่าประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 1,965 ล้านบาท ทางด้านการส่งออก พบว่ามีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,999 ล้านบาท

และมูลค่าการค้า ณ ด่านหนองคาย มีแนวโน้มไม่คงที่ โดยมีมูลค่าส่งออกรวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 10,010 ล้านบาท มูลค่านำเข้ารวมเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 999 ล้านบาท หากพิจารณาการส่งออกและนำเข้า กับประเทศคู่ค้าที่สำคัญ พบว่าประเทศลาวมีมูลค่าการนำเข้าและส่งออกที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นทุกปี โดยมีมูลค่าการนำเข้าเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 755 ล้านบาท และมีมูลค่าการส่งออกเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 9,186 ล้านบาท

บทที่ 5

การวิเคราะห์ผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูง ศึกษาประสบการณ์จากต่างประเทศ

การใช้ระบบรถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงพื้นที่ต่างๆ ของภูมิภาคเข้าด้วยกัน เพื่อให้มีการกระจายตัวของการพัฒนาที่สอดคล้องกัน เป็นนโยบายที่หลาย ๆ ประเทศได้ดำเนินมานาน โดยเฉพาะประเทศในทวีปยุโรปซึ่งมีพรมแดนที่ติดต่อกัน ทำให้การเดินทางทางรถไฟเป็นรูปแบบการเดินทางที่สามารถเชื่อมต่อกันระหว่างประเทศได้เป็นอย่างดี

การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงนี้สามารถพิจารณาได้หลายแง่มุม โดยเฉพาะในแง่มุมของประวัติการพัฒนา ผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงในด้านต่างๆ โดยเฉพาะด้านเศรษฐกิจ และการลงทุนรถไฟความเร็วสูง

เนื้อหาในบทนี้จะวิเคราะห์ถึงผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูง โดยจะทบทวนงานศึกษาเกี่ยวกับวิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศเพื่อเป็นพื้นฐานด้านประวัติของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในรูปแบบต่างๆ และทบทวนงานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงของต่างประเทศในด้านรูปแบบการเดินทางและผลกระทบด้านเศรษฐกิจ การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเริ่มต้นที่ประเทศญี่ปุ่นและปัจจุบันมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ ถึง 15 ประเทศ โดยในยุโรปได้มีการกำหนดค่าจำกัดความถี่ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เป็นที่ทราบทั่วกันคือ

- 1) โครงสร้างพื้นฐานสำหรับรถไฟความเร็วสูง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ต้องรองรับความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องปรับปรุงให้ใช้ความเร็ว 200 กม./ชม.
- 2) หัวรถจักร ล้อเลื่อน และการเดินรถ สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ใช้ความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องใช้ความเร็ว 200 กม./ชม.

ในปี 2554 ระบบรถไฟความเร็วสูงส่วนใหญ่ให้บริการในทวีปยุโรปมากที่สุด ในทวีปเอเชียระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศจีนมีการให้บริการเป็นระยะทางที่มากที่สุด ซึ่งรับเอาระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งจากยุโรปและจากญี่ปุ่นมาใช้ และมีแผนในการที่จะก่อสร้างในอนาคตอีกจำนวนมาก สำหรับตัวอย่างการนำระบบรถไฟความเร็วสูงมาใช้ในต่างประเทศมีวิวัฒนาการดังนี้

5.1 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ

รถไฟความเร็วสูง (High Speed Railways) ถือว่าเป็นการพัฒนาทางเทคโนโลยีแบบก้าวกระโดดในส่วนของเส้นทางของรถไฟ ในช่วงครึ่งหลังของศตวรรษที่ 20 ซึ่งในปี 2551 มีรถไฟความเร็วสูงให้บริการอยู่ในโครงข่ายรถไฟมากกว่า 20,000 กม. (Campos et al., 2009) การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเริ่มขึ้นเมื่อกว่า 40 ปีที่ผ่านมาโดยประเทศญี่ปุ่นในปี 2507 ซึ่งในปัจจุบันระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่นขนส่งผู้โดยสารมากกว่า 100 ล้านคน-เที่ยว/ปี ในขณะที่รถไฟความเร็วสูงในทวีปยุโรปขนส่งผู้โดยสารประมาณ 50 ล้านคน-เที่ยว/ปี ซึ่งปัจจุบัน มีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ มากถึง 15 ประเทศ และมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนงานศึกษาและประวัติของรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ ซึ่งรวบรวมมาจากหลายแหล่งข้อมูล อาทิเช่น Economic Analysis of High Speed Rail in Europe (de Rus and Nash, 2009) High-speed Railways: the Last 10 years (Takagi, 2005) และ งานศึกษาของการรถไฟแห่งประเทศไทยเกี่ยวกับรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพฯ-โคราช (การรถไฟแห่งประเทศไทย, 2548)

5.1.1 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในญี่ปุ่น

ประเทศญี่ปุ่นเป็นประเทศแรกในโลกที่สร้างทางรถไฟสำหรับรถไฟความเร็วสูงโดยเฉพาะ เนื่องจากโครงข่ายระบบรถไฟของญี่ปุ่นเดิมที่สร้างตามแนวชันความสูงของภูเขาซึ่งเป็นพื้นที่ส่วนใหญ่ของประเทศจึงเป็นทางรถไฟที่อ้อมและเป็นระบบรางชนิดกว้าง 1 เมตร ทำให้ไม่สามารถเพิ่มความเร็วรถไฟได้ ดังนั้น การพัฒนาทางรถไฟความเร็วสูงของญี่ปุ่นจึงเป็นการตัดแนวเส้นทางใหม่โดยการเจาะอุโมงค์ลอดใต้ภูเขา และก่อสร้างเป็นทางยกระดับข้ามสิ่งกีดขวาง

รถไฟความเร็วสูงในญี่ปุ่นเรียกว่า Shinkansen เปิดบริการครั้งแรกในปี 2507 ระหว่างโตเกียว-โอซากา เพื่อรองรับกีฬาโอลิมปิกที่ประเทศญี่ปุ่นเป็นเจ้าภาพ เส้นทางสายนี้ประสบความสำเร็จมากเพราะมีผู้โดยสารมากถึง 100 ล้านคน ภายในระยะเวลาไม่เกิน 3 ปี และถึง 1,000 ล้านคนในปี 2510 รถไฟความเร็วสูงขบวนแรกสามารถวิ่งด้วยความเร็ว 200 กม./ชม. และเพิ่มความเร็วเป็น 220 กม./ชม. ในภายหลัง โดยขบวนรถไฟรุ่นแรกนี้ปัจจุบันยังคงมีบริการอยู่ในเส้นทางสาย ฮากาตะ-โอซากา รถไฟรุ่นต่อมามีรูปร่างหน้าตาเป็นเอกลักษณ์เฉพาะรุ่น ปัจจุบันสามารถทำความเร็วได้ 300 กม./ชม.

ระบบรางเดิมใช้สำหรับบริการผู้โดยสารและขนส่งสินค้าโดยบริการทั้งกลางวันและกลางคืน แต่ระบบรางใหม่ใช้เฉพาะบริการผู้โดยสารเท่านั้น และปิดบริการระหว่าง 24.00-06.00 น. เพื่อมีเวลาสำหรับงานบำรุงรักษา

ในปี 2546 การรถไฟของประเทศญี่ปุ่นได้ประกาศว่า Shinkansen มีความเที่ยงตรงในการเดินทางตามเวลาผิดพลาดไม่เกิน 6 วินาที โดยคำนวณค่าเฉลี่ยจากการเดินทางของ 160,000 ขบวนรถ/เที่ยว ซึ่งรวมการเสียเวลาเนื่องจากเหตุสุดวิสัยและความผิดพลาดโดยธรรมชาติและโดยคนไว้

แล้ว ซึ่งการรถไฟของประเทศญี่ปุ่นได้เคยประกาศในทำนองเดียวกันในปี 2540 ว่าเวลาผลิตผลาดไม่เกิน 18 วินาที

5.1.2 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในฝรั่งเศส

รถไฟต้นแบบขบวนแรก Train a Grand Vitesse: TGV0001 ได้ถูกทดสอบครั้งแรกในต้นทศวรรษ 70 ขับเคลื่อนด้วย Gas turbine สามารถทำสถิติวิ่งด้วยความเร็วสูงสุด 318 กม./ชม. ซึ่งยังคงรักษาสถิตีนี้มาได้หลายปีต่อมาผลของการทดสอบวิ่ง 175 ครั้ง ที่ความเร็ว 300 กม./ชม. เป็นข้อมูลสำคัญในการพัฒนา TGV รุ่นต่อมา ฝรั่งเศสเป็นประเทศแรกที่นำระบบรถไฟความเร็วสูง TGV มาใช้ในทวีปยุโรป (ตั้งแต่ปี 2524) ในเส้นทางสายใหม่ Paris-Lyon ซึ่งเป็นเส้นทางที่สามารถทำกำไรให้กับการรถไฟของฝรั่งเศสได้ สามารถคืนต้นทุนทั้งหมดรวมถึงค่าก่อสร้างภายในหนึ่งทศวรรษเท่านั้น ทำให้รัฐบาลฝรั่งเศสสนับสนุนการขยายเส้นทางรถไฟความเร็วสูงจนเป็นโครงข่าย TGV ที่กลายเป็นสัญลักษณ์ของประเทศ

ในปี 2533 TGV สามารถทดลองวิ่งทำสถิติความเร็วใหม่ที่ 515.3 กม./ชม. รูปแบบรถไฟของ TGV รุ่นต่างๆ ในรุ่นใหม่มีจำนวนล้อน้อยกว่าเนื่องจากตู้โดยสารเชื่อมต่อกันแบบถาวร ทำให้ลดเสียงของล้อลง และผู้โดยสารสามารถเดินระหว่างตู้โดยสารได้สะดวก นอกจากนี้ยังช่วยในเรื่องของอุบัติเหตุ โดยไม่เกิด Jack-Knifing ในเรื่องของความปลอดภัย TGV ถือว่ามีความปลอดภัยสูงมากยังไม่เคยเกิดอุบัติเหตุจนถึงชีวิตตลอดระยะเวลา 17 ปีที่ให้บริการด้วยความเร็ว 300 กม./ชม.

ปัจจุบันมีสามสายหลักของ TGV ที่ออกจากปารีสไปยังเมืองต่างๆ ของประเทศ และประเทศอื่นในยุโรป โครงข่าย TGV ในประเทศฝรั่งเศสที่เปิดบริการทั้งสิ้นเป็นระยะทาง 1,520 กม.

5.1.3 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในเยอรมัน

ประเทศเยอรมนีเป็นประเทศที่เริ่มระบบรถไฟความเร็วสูงช้ากว่าประเทศอื่นในยุโรป แต่สามารถพัฒนาได้อย่างรวดเร็วด้วยระบบ Inter City Express: ICE

รถไฟความเร็วสูงสายแรกเปิดบริการในปี 2535 ระหว่าง Hannover กับ Würzburg และ Mannheim กับ Stuttgart ความเร็วสูงสุดปกติอยู่ที่ 250 กม./ชม. แต่สามารถเร่งได้ถึง 280 กม./ชม. เพื่อชดเชยเวลาที่เสีย ทำให้ตารางเวลารถไฟมีความเที่ยงตรง โครงข่ายรถไฟ ICE ได้ขยายเข้าไปในเยอรมันตะวันออกในปี 2540 และมีการพัฒนารถไฟเป็น ICE2, ICE3 และ ICE-T (Tilting train) โดย Siemens โครงข่ายได้ขยายไปถึง Holland, Belgium, Switzerland และ Austria

ICE2 เริ่มบริการในปี 2539 มีคุณสมบัติ “half-train” format คือสามารถแยกขบวนภายหลังและไปสู่จุดหมายปลายทางได้สองแห่ง โดยรวมขบวนบนเส้นทางรถไฟความเร็วสูงก่อน

Deutsche Bahn AG ได้นำเสนอ ICE-T (Tilting train) ในปี 2541 โดยมีความเร็วสูงสุดที่ 230 กม./ชม. ในเส้นทางที่ภูมิประเทศไม่อานวย ทำให้เกิดการพัฒนารวดเร็วของการเดินทางในเส้นทางรถไฟเดิม เช่น ระหว่าง Stuttgart–Switzerland, Saarbrücken–Frankfurt–Leipzig–

Dresden และ Munich–Berlin โดยผ่าน Leipzig ในเส้นทางที่ไม่มีระบบไฟฟ้า DB ก็ได้นำเสนอ รถไฟดีเซล DMU tilting ขนาด 4 ตู้โดยสารเรียกว่า ICE-TD โดยมีลักษณะเหมือน ICE-T ที่ขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้า เส้นทางที่ใช้ ICE-TD ได้แก่ Nurnberg–Dresden และ Munich–Lindau–Zurich

การบริการของ ICE เป็นการบริการแบบชั้นธุรกิจ มีระบบปรับอากาศตลอด มีห้องพิเศษ สำหรับจัดประชุม มีโทรศัพท์ มีบริการคอมพิวเตอร์และอินเทอร์เน็ต การออกแบบ ICE3 มีอิทธิพล จากรถไฟ Shinkansen ของญี่ปุ่น โดยออกแบบให้รูปร่างลู่ลม เพื่อลดแรงเสียดทานลงร้อยละ 10 และออกแบบสำหรับเส้นทางใหม่สาย Köln–Frankfurt ที่จำเป็นต้องมีสัดส่วนกำลัง/น้ำหนักสูง เพื่อรองรับการจอดเป็นระยะในเส้นทางที่เป็นทางชันขึ้น-ลงโดยตลอด

ICE3M ออกแบบสำหรับวิ่งในเส้นทางระหว่างประเทศในยุโรปที่มีระบบกำลังไฟฟ้าแตกต่างกันถึง 4 ระบบ คือ 15kV 16.7Hz, 25kV 50Hz, 1.5kV DC และ 3kV DC ความเร็วสูงสุดของ ICE3M จะอยู่ที่ 330 กม./ชม.

5.1.4 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในสเปน

รัฐบาลสเปนมีโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟใหม่ด้วยงบประมาณ 41,000 ล้านยูโร ให้เสร็จ ในปี 2550 เพื่อให้การเดินทางด้วยรถไฟจากหัวเมืองต่างๆ กับเมืองแมดริดใช้เวลาน้อยกว่า 4 ชม. และกับเมืองบาเซโลน่าน้อยกว่า 6.30 ชม. เป็นโครงการทางรถไฟ 5 สายทางหลักรวมระยะทางทั้งสิ้น 7,200 กม. โดยรองรับความเร็วที่ 350 กม./ชม. ระยะ 725 กม. แรกได้สร้างเสร็จในปี 2546 ส่วนระยะทาง 1,146 กม. กำลังอยู่ในระหว่างการก่อสร้าง ระยะทาง 1,182 กม. กำลังอยู่ในขั้นตอนการออกแบบ ระยะทาง 920 กม. อยู่ในขั้นวางแผนงาน และระยะทางอีก 3,227 กม. อยู่ในขั้นตอนการปรึกษาหารือ

สเปนได้เริ่มเส้นทางรถไฟความเร็วสูงครั้งแรกระหว่าง Madrid–Seville ระยะทาง 417 กม. ในปี 2535 เพื่อรองรับงาน World EXPO โดยลดระยะเวลาการเดินทางจากเดิม 6 ชม. เหลือ 2.30 ชม. ซึ่งเส้นทางสายนี้ใช้รถไฟ AVE (TGV–style train) บนขนาดรางมาตรฐาน และประสบผลสำเร็จเป็นอย่างมาก ขณะเดียวกันประเทศสเปนได้พัฒนารถไฟ Talgo ให้สามารถเปลี่ยนความกว้างของเพลาล้อจากขนาดรางกว้าง 1,668 มม. มาเป็นขนาดมาตรฐานได้ ทำให้สามารถวิ่งบนเส้นทางที่มีขนาดความกว้างของรางที่แตกต่างกันได้

ทำให้การพัฒนารถไฟความเร็วสูงของสเปนแยกออกเป็นสองระบบคือ ระบบ AVE ที่วิ่งอยู่บนทางมาตรฐานและระบบ Talgo ที่วิ่งอยู่บนรางขนาดกว้าง

รัฐบาลได้เซ็นสัญญาซื้อขบวนรถไฟความเร็วสูงกับบริษัทร่วมทุนระหว่าง Talgo/ Bombardier และ Siemens 32 ขบวนความเร็ว 350 กม./ชม. ด้วยวงเงิน 741 ล้านยูโร มาใช้ในเส้นทาง Madrid–Barcelona ในปี 2547 เพื่อการแข่งขันกับสายการบินในเส้นทางนี้การบริการในขบวนรถไฟให้ความสะดวกสบายกับผู้โดยสารมากกว่าการโดยสารด้วยเครื่องบิน

5.1.5 วิศวกรรมการรถไฟความเร็วสูงในไต้หวัน

โครงการรถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างสองเมืองใหญ่ของไต้หวัน คือ ไทเปและเกาสง เริ่มวางแผนงานในปี 2533 และเป็นทางรถไฟสายแรกของไต้หวันที่ใช้ระบบขับเคลื่อนด้วยไฟฟ้า เหตุผลหลักของการพิจารณาโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง เนื่องจากการเพิ่มขึ้นของความต้องการเดินทางระหว่างสองเมืองใหญ่นี้ทำให้รัฐบาลของไต้หวันพิจารณาโครงการนี้ โดยศึกษาแบบรถไฟของประเทศญี่ปุ่นเป็นต้นแบบ

รัฐบาลไต้หวันได้มีการประกาศเชิญชวนผู้สนใจเพื่อพิจารณาคุณสมบัติของผู้ที่จะมาทำการก่อสร้างทางรถไฟสายใหม่ความยาว 345 กม. โดยวิ่งได้ด้วยความเร็ว 300 กม./ชม. แต่เนื่องจากเกิดอุปสรรคทางด้านเศรษฐกิจของเอเชียในปลายปี 2533 โครงการอื่นหลายโครงการได้ถูกยกเลิกหรือลดขนาดลง ทำให้โครงการนี้ถือเป็นโครงการก่อสร้างที่ใหญ่ที่สุดของปลายศตวรรษที่ 20

เส้นทางสายนี้ผ่านพื้นที่ประชากรหนาแน่น และยังคงเตรียมทางเดินข้ามสำหรับสัตว์ต่างๆ โดยในเขตชุมชนของเขตทางทั้งหมดจะมีการปลูกต้นไม้เป็นรั้วธรรมชาติ สถานีทั้งหมดถูกออกแบบและก่อสร้างโดยบริษัทท้องถิ่น เพื่อให้ได้ตำแหน่งและรูปแบบของสถานีที่ดึงดูดผู้โดยสารมาใช้รถไฟสายนี้มากที่สุด

5.1.6 วิศวกรรมการรถไฟความเร็วสูงในเกาหลีใต้

การเดินทางในเส้นทางหลักระหว่างเมืองหลวงโซลและปูซาน โดยรถไฟมีถึงร้อยละ 66 ของการเดินทางโดยรถไฟทั่วประเทศ และร้อยละ 71 ของการเดินทางรวมทั้งประเทศ และคิดเป็นมูลค่าการผลิตของชาติถึงร้อยละ 75 อย่างไรก็ตามค่าใช้จ่ายในการกระจายสินค้าของเกาหลีใต้ที่สูงมากเมื่อเทียบกับมูลค่าผลิตภัณฑ์รวมภายในประเทศ

รัฐบาลเกาหลีใต้ตระหนักดีว่า การปรับปรุงเส้นทางรถไฟเดิมให้สามารถรองรับปริมาณการเดินทางเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 15 ก็จะไม่เพิ่มความจุของสายทางภายในต้นศตวรรษหน้า และการสร้างทางรถไฟสายใหม่ก็จะมีราคาเป็น 2-3 เท่าของราคาทางรถไฟระบบเดิม หรือถนนสายใหม่

ระบบรถไฟ TGV ของฝรั่งเศสได้ถูกคัดเลือกสำหรับทางรถไฟสายใหม่ การก่อสร้างเส้นทางแบ่งออกเป็น 2 ช่วง โดยช่วงแรกระหว่าง Seoul-Taegu เป็นเส้นทางสายใหม่ ส่วนที่เหลือใช้เขตทางรถไฟเดิม

เส้นทางระหว่าง Seoul-Taejon สามารถเปิดบริการครั้งแรก เมื่อเดือนเมษายน 2547 โดยเงินลงทุนร้อยละ 45 มาจากงบประมาณของรัฐบาลส่วนที่เหลือการรถไฟของเกาหลีใต้ (KTRC) เป็นผู้จัดหาโดยเป็นเงินกู้ และออกพันธบัตร

โครงการนี้มีมูลค่ารวม 16,300 ล้านเหรียญ สรอ. โดยออกแบบตามมาตรฐานสากล และยังออกแบบเพื่อรองรับการเกิดแผ่นดินไหว ระยะทางรวมทั้งหมด 412 กม. โดยร้อยละ 46 ของทางสายใหม่เป็นอุโมงค์ อีกร้อยละ 25 เป็นทางยกระดับและสะพาน สายไฟเหนือรางจะทำให้มีอุณหภูมิสูงเพื่อละลายหิมะที่มาเกาะสาย

ขบวนรถไฟ TGV ชุดแรกมีทั้งหมด 46 ขบวน โดย 12 ขบวนแรกผลิตในฝรั่งเศส ส่วนที่เหลือผลิตในเกาหลีใต้ซึ่งเป็นข้อตกลงสำหรับการถ่ายโอนเทคโนโลยีกับ Alstom ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตรถไฟ TGV

ขบวนรถประกอบด้วย ตู้กำลัง 2 ตู้ ตู้สเตอร์ 2 ตู้ และตู้โดยสาร 16 ตู้ ยาวทั้งขบวน 387 ม. มี 935 ที่นั่ง น้ำหนักขบวนรถ 700 ตัน ระบบควบคุมและระบบสัญญาณเป็นระบบอัตโนมัติทั้งหมด

5.1.7 วิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในจีน

โครงการรถไฟความเร็วสูงของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีนเชื่อมระหว่างสองเมืองใหญ่คือ ปักกิ่ง-เซี่ยงไฮ้ ระยะทางรวม 1,307 กม. เป็นโครงการก่อสร้างที่ใหญ่มากของการเริ่มต้นศตวรรษ 21 เส้นทางใหม่นี้จะทำให้ผู้โดยสารเดินทางโดยสะดวก จากเส้นทางเดิมที่มีขบวนรถไฟหนาแน่นมากที่สุดและเสียเวลากับขบวนรถโดยสารที่ต้องแวะจอดตามสถานีรายทาง และขบวนรถสินค้าที่วิ่งด้วยความเร็วต่ำ

กระทรวงการรถไฟของจีนได้ออกแบบเบื้องต้นของโครงการเสร็จในปี 2541 ได้ประมาณเงินลงทุนทั้งสิ้น 100,000 ล้านหยวน ซึ่งจำเป็นต้องใช้เงินลงทุนจากต่างประเทศ ในเบื้องต้นรัฐบาลจีนสนใจในการนำระบบ Maglev ที่ใช้อยู่ในเส้นทางเชื่อมสนามบินที่เซี่ยงไฮ้ แต่ในเวลาต่อมาได้ยกเลิกความคิดนี้เนื่องจากราคาที่สูง และมีความเสี่ยงในเรื่องของเทคโนโลยีสมัยใหม่

สถานีทั้งหมด 24 สถานี ซึ่งรวมถึงสถานีของเมืองใหญ่ๆ ตามรายทางเช่น Tianjin, Jinan, Xushou, Bengbu และ Nanjing เมื่อรวมพื้นที่ทั้งหมดแล้วพบว่า เป็นแหล่งผลิตภัณฑ์ทางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม รวมทั้งหมดถึงร้อยละ 40 ของผลผลิตทั่วประเทศ

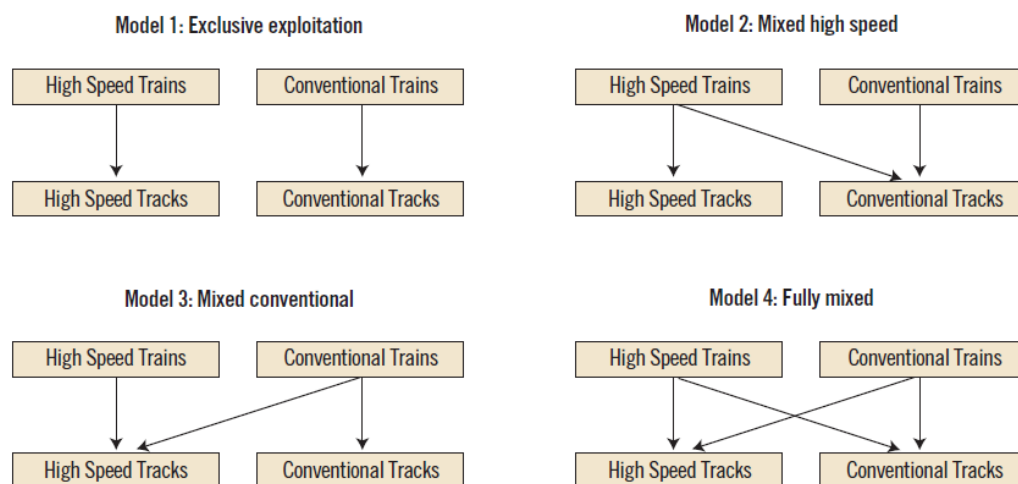
แนวเส้นทางได้ออกแบบให้รองรับความเร็วของรถไฟที่ 350 กม./ชม. แต่ในเบื้องต้นได้วางแผนให้บริการที่ความเร็ว 300 กม./ชม. โดยส่วนแรกที่จะเริ่มก่อสร้างคือ Shanghai-Nanjing เพราะผ่านพื้นที่ดินอ่อนของกลุ่มน้ำแยงซีเกียง ทำให้มีปัญหาทางด้านวิศวกรรมมาก

5.1.8 การพัฒนารถไฟความเร็วสูงในรูปแบบต่าง ๆ

รูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ 1) รถไฟความเร็วสูงและรถไฟปกติมีการใช้ระบบรางแยกกัน โดยประเทศญี่ปุ่นใช้รูปแบบนี้เป็นหลัก เนื่องจากระบบรางเดิมที่ใช้งานอยู่กับรางของรถไฟความเร็วสูงมีขนาดไม่เท่ากัน 2) รถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในระบบรางรถไฟปกติได้ แต่จะต้องลดความเร็วลง เช่นในประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากการปรับปรุงระบบรางทั้งหมดใช้เงินมาก ดังนั้น การใช้รางแบบความเร็วสูงจึงมีการสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น 3)

รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในระบบรางรถไฟความเร็วสูงได้ แต่ความเร็วในการวิ่งยังคงปกติ เช่น ในประเทศสเปน และ 4) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้ และรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ เช่น ในประเทศเยอรมัน ซึ่งมีต้นทุนในการรักษาโครงสร้างพื้นฐานสูงมาก ซึ่งสามารถสรุปเป็นแผนภาพได้ดังนี้

รูปที่ 5-1: รูปแบบการพัฒนา​รถไฟความเร็วสูง



5.2 ต้นทุนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

การลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะใช้ทุนมาก และต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ อย่างละเอียด ซึ่งต้นทุนการก่อสร้างมักได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐ เช่นในประเทศเกาหลี รัฐเป็นผู้ก่อสร้างและให้เอกชนดำเนินการคือรูปแบบ PPP (Public-Private Partnership) โดยเอกชนรับผลประโยชน์จากการลงทุนและรัฐรับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม

ในส่วนของการวิเคราะห์ต้นทุนนั้น ต้นทุนการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงแตกต่างกันออกไปตามประเทศที่ลงทุน และเทคโนโลยีที่ใช้ รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ โดยที่งานวิจัยของ Arduin and Ni (2005) ได้ระบุว่าต้นทุนการก่อสร้างระบบรถไฟ TGV ของฝรั่งเศสมีต้นทุนการก่อสร้างต่ำที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 5-1

นอกจากต้นทุนการก่อสร้างแล้ว อาจจำเป็นต้องพิจารณาถึงต้นทุนทางสิ่งแวดล้อมที่มีจากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทางในแง่ของการบริโภคพลังงานของแต่ละรูปแบบการเดินทาง ซึ่งเรามีความเข้าใจว่าการเดินทางโดยรถไฟ มีประสิทธิภาพของการบริโภคพลังงานดีกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล แต่ในกรณีของรถไฟความเร็วสูงนั้น อาจจะมีการบริโภคพลังงานแตกต่างกันออกไป ซึ่งถ้าพิจารณาจากข้อมูลของ CE Delft (2003) แล้วพบว่า การเดินทางโดยเครื่องบินมีการบริโภคพลังงานมากที่สุด ในขณะที่การเดินทางด้วยรถไฟปกติมีการใช้พลังงานที่ต่ำที่สุด ดังแสดงในตารางที่ 5-2

ตารางที่ 5-1: ต้นทุนการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง

ประเทศที่มีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง	ต้นทุนการก่อสร้าง (ล้านเหรียญสหรัฐ./กม.)
ฝรั่งเศส-สเปน	10
เบลเยียม-เยอรมัน	15
อิตาลี	25
เนเธอร์แลนด์	53
สหราชอาณาจักร	74
ไต้หวัน	37
เกาหลีใต้	35

ที่มา: Arduin and Ni (2005)

ตารางที่ 5-2: การบริโภคพลังงานของแต่ละรูปแบบการเดินทาง

รูปแบบการเดินทาง	อัตราการบริโภคพลังงาน (เมกะจูล/ที่นั่ง-กม.)
การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (น้ำมันเบนซิน)	0.47
การเดินทางด้วยรถยนต์ส่วนบุคคล (น้ำมันดีเซล)	0.34
การเดินทางด้วยเครื่องบิน เที่ยวบินที่มีระยะทาง 500 กิโลเมตร	1.80
การเดินทางด้วยรถไฟปกติ	0.22
การเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูง	0.53

ที่มา: CE Delft (2003)

5.3 ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว

ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวแบ่งออกเป็น 2 ด้าน คือ ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อรูปแบบการเดินทาง และผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อผลกระทบทางราคา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

5.3.1 ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อรูปแบบการเดินทาง

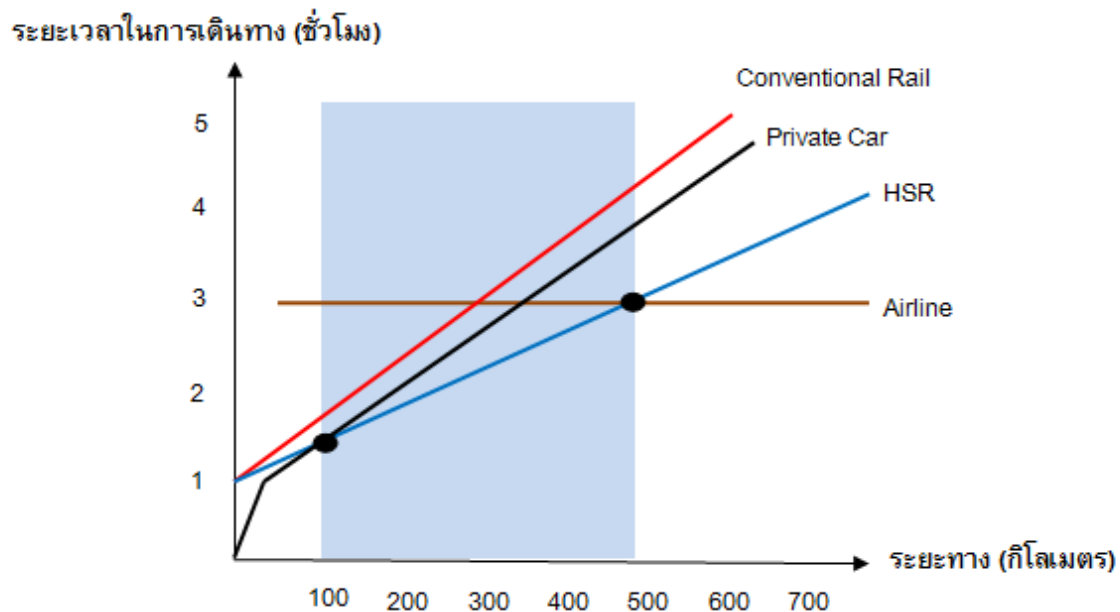
รถไฟความเร็วสูงสร้างทางเลือกใหม่ให้กับประชาชนที่ต้องการเดินทางในระยะทางไกล การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงสามารถแข่งขันกับการเดินทางรูปแบบอื่นๆ เช่น การเดินทางด้วยเครื่องบิน รถไฟปกติ หรือรถยนต์ส่วนบุคคล ได้จากความรวดเร็วของระยะเวลาและระยะทางในการเดินทาง งานวิจัยของ Campos and Gagnepain (2009) ระบุว่า การแข่งขันของรูปแบบการเดินทางในระยะทางต่างๆ มีความแตกต่างกัน เช่น ในระยะทางต่ำกว่า 150 กม. การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงมีข้อได้เปรียบการเดินทางโดยรถไฟปกติอยู่เล็กน้อย โดยขึ้นอยู่กับที่ตั้งของสถานีรถไฟสำหรับระยะทางประมาณ 150-400 กม. การเดินทางโดยรถไฟจะเร็วกว่าการเดินทางโดยเครื่องบินในเส้นทางที่ยังไม่มีรถไฟความเร็วสูงให้บริการ แต่ในเส้นทางที่มีรถไฟความเร็วสูงให้บริการ การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความเร็วกว่าการเดินทางประเภทอื่น โดยการเดินทางที่มีระยะทางมากกว่า 400 กม. การเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความสำคัญและเป็นการเดินทางที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด แต่สำหรับการเดินทางที่มีระยะทาง 800 กม. ยังไม่สามารถมีโครงสร้างพื้นฐานที่จะรองรับการให้บริการโดยรถไฟความเร็วสูงได้ ซึ่งในระยะทางนี้การเดินทางโดยเครื่องบินเป็นการเดินทางที่ใช้ระยะเวลาสั้นที่สุด

แต่การศึกษาที่ผ่านมาพบว่าไม่เฉพาะแต่ทางด้านระยะทางในการเดินทางเท่านั้นแต่ในเรื่องสภาพเส้นทางและเวลาที่เปลี่ยนแปลงไปก็มีผลต่อการตัดสินใจเลือกประเภทการเดินทางของผู้โดยสาร โดยในปี 2507 The Tokaido Express Rail (Shinkansen) ได้เริ่มดำเนินการในประเทศญี่ปุ่นโดยมีความเร็ว 220 กม./ชม. ซึ่งมีความได้เปรียบไม่มากนักเมื่อเทียบกับการเดินทางโดยเครื่องบิน ต่อมา Shinkansen ได้มีการพัฒนาให้มีความเร็วได้ถึง 591 กม./ชม. ซึ่งเป็นทางเลือกที่สามารถดึงดูดผู้โดยสารได้มากในเส้นทางระยะสั้น

โดยทั่วไป ความสัมพันธ์ระหว่างเวลาในการเดินทางกับระยะทางหมายถึงความเร็วที่สามารถเดินทางได้ในแต่ละรูปแบบการเดินทาง ดังแสดงในรูปที่ 5-1 ซึ่งความชันของเส้นกราฟในแต่ละรูปแบบการเดินทาง แสดงถึงความเร็วของรูปแบบการเดินทางนั้นๆ ซึ่งเวลาในการเดินทางนี้หมายถึงเวลาการเดินทางตั้งแต่ต้นทางถึงปลายทาง (Door-to-Door) ซึ่งรวมถึงเวลาในการเข้าและออกจากสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ หรือท่าอากาศยานแล้วแต่กรณี งานวิจัยของ Campos and Gagnepain (2009) สรุปเบื้องต้นได้ว่า รถไฟความเร็วสูงจะมีความได้เปรียบกว่ารูปแบบการเดินทางอื่นๆ ในระยะทางระหว่าง 100-500 กม. ขึ้นอยู่กับเส้นทางนั้นๆ ว่าการเดินทางโดยรถยนต์และรถไฟ

ปกติ จะสามารถตอบสนองได้มากน้อยเพียงใด แต่ในระยะทาง 500 กม. ขึ้นไปการเดินทางโดยเครื่องบินจะมีความได้เปรียบกว่ารถไฟความเร็วสูงมาก

รูปที่ 5-2: ข้อได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของรถไฟความเร็วสูงและการเดินทางรูปแบบอื่นๆ



ที่มา: Campos and Gagnepain (2009)

อย่างไรก็ดี ข้อสรุปของ Campos and Gagnepain (2009) ตั้งอยู่บนพื้นฐานนโยบายและโครงสร้างพื้นฐานในประเทศยุโรป ซึ่งมีการเปิดเสรีทางการบินมาระยะหนึ่งแล้ว การเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ ทำให้มีการแข่งขันกันสูงระหว่างเส้นทางการบินระยะกลาง (500-1,000 กม.) ซึ่งทำให้รถไฟความเร็วสูงเข้าไปแข่งขันในเส้นทางดังกล่าวค่อนข้างยาก

จากข้อมูลเส้นทางรถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่น และประเทศในทวีปยุโรป พบว่าโดยทั่วไปการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะสามารถตอบสนองผู้โดยสารโดยใช้เวลาในการเดินทางน้อยกว่า 3 ชม. ซึ่งการเดินทางโดยรถไฟและเครื่องบินรวมกันมีส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 60 จากการเดินทางทุกประเภท ซึ่งส่วนแบ่งตลาดในการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะลดลงเมื่อการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 3 ชม.

หากพิจารณาด้านส่วนแบ่งตลาด พบว่าส่วนแบ่งตลาดของรถไฟ (ตารางที่ 5-3) ไม่ได้มีความสัมพันธ์แบบเส้นตรงกับระยะเวลาในการเดินทาง โดยเมื่อพิจารณาเส้นทางจากตารางพบว่า ระยะเวลาในการเดินทางและส่วนแบ่งตลาดมีความสัมพันธ์กันในทางลบ แม้ว่าบางครั้งเส้นทางบรัสเซล-ลอนดอน จะเป็นเส้นทางที่ได้รับส่วนแบ่งตลาดมากที่สุด และเส้นทางปารีส-อัมสเตอร์ดัม จะเป็นเส้นทางที่ได้รับส่วนแบ่งตลาดน้อยที่สุด และเส้นทางปารีส-บรัสเซล เป็นเส้นทางที่รถไฟสามารถครองตลาดได้ทั้งหมด

ตารางที่ 5-3: ระยะเวลาในการเดินทางและส่วนแบ่งตลาดของรถไฟในแต่ละเส้นทาง

เส้นทาง (กม.)	ปี (ค.ศ.)	เวลาในการเดินทาง (ชม.)	ส่วนแบ่งตลาดของรถไฟ (ร้อยละ)
โตเกียว-โอซากา (515)	2005	2.30	81
โตเกียว-โอกายามา (643)	2005	3.16	57
โตเกียว-ฮิโรชิมา (814)	2005	3.51	47
โตเกียว-ฟูกูโอกา (1069)	2005	4.59	9
ปารีส-ลอนดอน (257)	2005	2.40	66
ปารีส-อัมสเตอร์ดัม (514)	2004	4.10	45
บรัสเซล-ลอนดอน (204)	2005	2.20	60
ปารีส-เจนีวา (339)	2003	3.30	35
ปารีส-บรัสเซล (183)	2006	1.25	100

ที่มา: Campos and Gagnepain (2009)

การพิจารณาในส่วนของการเดินทางโดยเครื่องบินพบว่าผลกระทบจากการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงในทางตรงข้ามอย่างรุนแรงและเริ่มมากขึ้นประมาณ 2-5 ปีที่ผ่านมา เช่น เส้นทาง Madrid-Seville ระยะทาง 471 กม. ในปี 2535 จำนวนเที่ยวบินต่อสัปดาห์ลดลงจาก 71 เที่ยวบินเหลือเพียง 40 เที่ยวบินในระยะเวลาเพียง 6 เดือน และส่งผลให้ตลาดการบินสูญเสียส่วนแบ่งตลาดถึงร้อยละ 20 เป็นต้น โดยเมื่อมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางอื่นๆ เพิ่มขึ้นจะส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของสายการบินโดยเฉพาะเส้นทางภายในประเทศลดลงเกือบครึ่งจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 16 โดยเฉพาะในเส้นทางระยะกลาง สำหรับเส้นทางระยะไกลหลังจากที่มีการให้บริการรถไฟความเร็วสูง เช่น จาก Paris-Marseille ระยะทาง 700 กม. ส่วนแบ่งตลาดลดลงจากร้อยละ 45-55 เป็นร้อยละ 35-45 และในเส้นทาง Paris-Nice ระยะทาง 900 กม. ส่วนแบ่งตลาดลดลงจากร้อยละ 55-65 เป็นร้อยละ 50-60

นอกจากนี้การให้บริการรถไฟความเร็วสูงยังช่วยลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาความแออัดทางการจราจรด้วย สำหรับในประเทศฝรั่งเศส การมีรถไฟความเร็วสูงส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินในประเทศลดลง ขนาดของเครื่องบินเล็กลง ซึ่งหลังจากมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงจาก Paris-Lyon ทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินมีเพียงแค่อ้อยละ 0.53 ต่อปี เมื่อเปรียบเทียบกับเส้นทาง Paris-Bordeaux ซึ่งมีการเดินทางโดยเครื่องบินร้อยละ 9.3 เนื่องจากไม่มีการให้บริการรถไฟความเร็วสูง

อีกทั้งเส้นทาง Paris-London มีส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูงร้อยละ 68 ซึ่งมากกว่าเครื่องบิน แม้ว่าเครื่องบินจะสูญเสียส่วนแบ่งตลาดมากแต่การให้บริการเครื่องบินยังคงไม่ออกจากตลาดเนื่องจากมีบางเส้นทางที่ต้องใช้เครื่องบินเท่านั้นในการให้บริการ นอกจากนี้ยังมีการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ และการให้บริการแบบเช่าเหมาลำด้วย ซึ่งเป็นจุดที่สามารถแข่งขันกับรถไฟความเร็วสูงได้

สำหรับส่วนแบ่งตลาดของการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับส่วนแบ่งตลาดของรถไฟปกติ พบว่าไม่สามารถทำการเปรียบเทียบระหว่างประเทศได้เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านข้อมูลสถิติผู้ใช้บริการทางถนน แต่การพิจารณาผลกระทบของส่วนแบ่งตลาดรถไฟปกติเนื่องจากการมีรถไฟความเร็วสูงในยุโรปสามารถแสดงได้ดังตารางที่ 5-4 พบว่าส่วนแบ่งตลาดของรถไฟปกติลดลงจนต่ำกว่าร้อยละ 4 โดยสาเหตุบางส่วนอาจเนื่องมาจากการซ้อนทับกันของเส้นทางระหว่างรถไฟความเร็วสูงและรถไฟปกติ และภาครัฐมีให้มีการแข่งขันระหว่างรถไฟปกติและรถไฟความเร็วสูง ซึ่งผู้โดยสารส่วนใหญ่ของรถไฟปกติเป็นผู้มีรายได้ต่ำที่ไม่สามารถจ่ายค่าโดยสารสำหรับรถไฟความเร็วสูงได้ ดังนั้นรถไฟปกติจึงมีการยกเลิกบางเส้นทางหรือจำนวนเที่ยวเดินรถลง จึงเป็นที่มาให้ส่วนแบ่งตลาดของรถไฟปกติลดลง

ตารางที่ 5-4: แบบจำลองส่วนแบ่งตลาดก่อนและหลังการให้บริการรถไฟความเร็วสูง

เส้นทางปารีส-ลียง	ปี 2523 ก่อนการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)	ปี 2540 หลังการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)
การขนส่งทางถนน	29	21
การขนส่งทางรถไฟ	40	3
การขนส่งทางรถไฟความเร็วสูง	0	70
การขนส่งทางอากาศ	31	6
เส้นทางมาดริด-ซัลเวีย	ปี 2523 ก่อนการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)	ปี 2540 หลังการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)
การขนส่งทางถนน	44	30
การขนส่งทางรถไฟ	19	1
การขนส่งทางรถไฟความเร็วสูง	0	61
การขนส่งทางอากาศ	40	8
เส้นทางฮัมเบิร์ก-แฟรงค์เฟิร์ต	ปี 2523 ก่อนการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)	ปี 2540 หลังการให้บริการ รถไฟความเร็วสูง (ร้อยละ)
การขนส่งทางถนน	57	45
การขนส่งทางรถไฟ	23	3
การขนส่งทางรถไฟความเร็วสูง	0	48
การขนส่งทางอากาศ	10	4

ที่มา: Campos and Gagnepain (2009)

สำหรับในประเทศญี่ปุ่นและเกาหลี รถไฟความเร็วสูงสามารถดึงดูดส่วนแบ่งตลาดมาจากการขนส่งทางถนนโดยเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของจำนวนเที่ยวรถไฟความเร็วสูงและการลดลงของการใช้บริการรถโดยสารของนักท่องเที่ยวในระยะทาง 500 กม. และการลดลงร้อยละ 18-25 ของการให้บริการรถโดยสารหลังจากมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงระหว่างโซลและเมืองต่างๆ แต่ตลาดการให้บริการรถไฟความเร็วสูงของประเทศญี่ปุ่นและเกาหลีไม่ใหญ่เท่าประเทศในยุโรป

5.3.2 ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อผลกระทบทางราคา

การกำหนดราคาเบื้องต้นในการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะใช้ระยะเวลาในการเดินทางเป็นตัวกำหนด แต่โดยทั่วไปแล้วมักประกอบด้วยองค์ประกอบอื่นด้วย เช่น ความสะดวกในการเข้าใช้บริการ เป็นต้น

สำหรับประเทศในยุโรปการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเป็นที่นิยมมากไม่เพียงเฉพาะแต่ในด้านราคาในการเดินทางที่ไม่สูงมากเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยเครื่องบิน แต่ยังรวมถึงความสะดวกสบายอื่นๆ ด้วย ซึ่งตารางที่ 5-5 แสดงสัดส่วนของราคาในการเดินทางโดยเครื่องบินเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงของเส้นทางในยุโรป ซึ่งพบว่า ราคาของการเดินทางโดยเครื่องบินสูงกว่าราคาของการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงเฉลี่ยร้อยละ 50 ของทุกเส้นทาง

ตารางที่ 5-5: ค่าโดยสารเครื่องบินและค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูงตามเส้นทางในยุโรป

สัดส่วนค่าโดยสารเครื่องบินและค่าโดยสารรถไฟความเร็วสูง	ชั้นธุรกิจ	ชั้น 2
ปารีส-มาร์กเซิล	1.77	2.63
มาดริด-ซัลเวีย	1.29	1.81
แฟรงก์เฟิร์ต-ฮัมบูร์ก	1.43	2.17
โรม-มิลาน	2.32	2.00

ที่มา: Campos and Gagnepain (2009)

การให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำในยุโรปสามารถเข้ามามีบทบาทในแข่งขันกับตลาดการเดินทางโดยรถไฟได้ โดยเฉพาะในส่วนของเส้นทางเพื่อพักผ่อน ซึ่งจากแนวคิดของ UIC (2003) พบว่าผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการมีสายการบินต้นทุนต่ำจะส่งผลกระทบอยู่ในวงจำกัดเพียงรถไฟปกติเท่านั้น ส่วนรถไฟความเร็วสูงจะมีผลกระทบจำกัดอยู่ในบางพื้นที่ของประเทศฝรั่งเศสและเยอรมนี ซึ่งยืนยันโดยผลการศึกษาของ Friebe and Niffka (2005) พบว่าการเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำส่วนใหญ่จะส่งผลกระทบต่อสายการบินปกติ

สำหรับจุดแข็งของการขนส่งทางรถไฟที่จะทำให้สามารถแข่งขันกับการเดินทางประเภทอื่นได้คือความถี่ของการให้บริการ จึงทำให้ไม่ต้องใช้เวลานานในการรอรับการให้บริการทางรถไฟ เนื่องจากตารางการเดินทางรถไฟถูกจัดขึ้นตามความต้องการของผู้บริโภค

ในบริบทของทวีปยุโรป Campos and Gagnepain (2009) ได้สรุปบทบาทใหม่ของรถไฟความเร็วสูงไว้อย่างน่าสนใจ กล่าวคือ รถไฟความเร็วสูงจะเป็นรูปแบบการเดินทางที่เสริมกับรูปแบบการเดินทางอื่น โดยเฉพาะการเดินทางทางอากาศ โดยเป็นในลักษณะของการสนับสนุนกันเชิงเครือข่าย (Complementary Networks) โดยการสนับสนุนนี้แบ่งได้เป็น 3 รูปแบบหลัก ได้แก่

- 1) รถไฟความเร็วสูงจะทดแทนการขนส่งทางอากาศบางส่วนในการเชื่อมโยงในแง่ของการเก็บและการกระจาย (Collecting and Distributing) ผู้โดยสารจากศูนย์กลางการบิน (Hub) ซึ่งตัวอย่างของรูปแบบนี้ ได้แก่ เส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่เข้าสู่สนามบินแฟรงค์เฟิร์ต ซึ่งเส้นทางการเดินทางทางอากาศภายในประเทศหลายเส้นทาง ได้ถูกแทนที่ด้วยการให้บริการรถไฟความเร็วสูง
- 2) รถไฟความเร็วสูงเป็นระบบฟีดเดอร์ (Feeder) ให้กับศูนย์กลางการบินแทนเส้นทางการบินระยะสั้นทั้งหมด ตัวอย่างเช่น เส้นทางระหว่างปารีสกับโรม ซึ่งรถไฟความเร็วสูง สามารถเป็นระบบฟีดเดอร์ให้กับสนามบินทั้งสองแทนการบินระยะสั้นทั้งหมดได้
- 3) รถไฟความเร็วสูงเป็นบริการหลักที่ขนส่งผู้โดยสารระหว่างศูนย์กลางการบิน โดยที่มีบริการทางอากาศในเส้นทางนั้นบ้าง แต่ไม่มากนัก ซึ่งตัวอย่างเช่น เส้นทางรถไฟความเร็วสูงระหว่างสนามบินปารีส ชาลส์ เดอ กอล และสนามบินลืออง ซึ่งรถไฟความเร็วสูงได้ทดแทนการให้บริการเส้นทางนี้เกือบทั้งหมด

จะเห็นได้ว่า แนวโน้มการเชื่อมต่อระบบรถไฟความเร็วสูงกับสนามบิน เริ่มมีการพัฒนาที่ชัดเจนขึ้น และการส่งเสริมกันระหว่างบริการด้านการบินและรถไฟความเร็วสูง มีแนวโน้มที่จะทำให้ระบบการเดินทางระหว่างภูมิภาคมีประสิทธิภาพมากขึ้น

5.4 ผลกระทบของระบบรถไฟความเร็วสูงต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม

ในส่วนของการวิเคราะห์ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคมของโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น มีรายละเอียดดังนี้

5.4.1 ผลประโยชน์หลักของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง

ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์ของโครงการรถไฟความเร็วสูงนั้น งานศึกษาของ de Rus and Nash (2009) ได้สรุปผลประโยชน์หลักของการพัฒนาโครงการรถไฟความเร็วสูงไว้ทั้งหมด 5 กลุ่มหลัก ได้แก่

- 1) การประหยัดเวลาในการเดินทาง
- 2) การเพิ่มความจุของระบบ
- 3) การลดผลกระทบภายนอก (โดยเฉพาะสิ่งแวดล้อม) จากการเดินทางรูปแบบอื่น
- 4) ประโยชน์จากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น

5) ผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจในวงกว้าง

ในส่วนของการประหยัดเวลาในการเดินทาง การมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงทำให้เกิดการประหยัดเวลามาก ซึ่งในประเทศอังกฤษ ได้มีการศึกษามูลค่าของเวลาที่ประหยัดได้ (Value of Time Saving) ซึ่งพบว่า มูลค่าของเวลานี้ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์ของการเดินทาง ซึ่งการเดินทางเพื่อธุรกิจจะมีมูลค่าเวลาสูงถึง 40 ปอนด์/ชม. ในขณะที่การเดินทางเพื่อพักผ่อนมีมูลค่าเวลาเพียง 4.46 ปอนด์/ชม. การวิเคราะห์ประโยชน์ในส่วนนี้จำเป็นต้องพิจารณาถึงการเดินทางในเส้นทางนั้นว่ารองรับการเดินทางประเภทใดเป็นหลัก

ในส่วนของการเพิ่มความจุของระบบนั้น เป้าหมายคือการพัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการเดินทางระหว่างเมืองใหญ่ อย่างไรก็ตามการพัฒนาเส้นทางรถไฟฟ้าความเร็วสูงหมายถึงการลดความแออัดของการเดินทางในระบบเดิมอีกด้วย ตัวอย่างเช่น ถ้าระบบเดิมหมายถึงการเดินทางทางอากาศ และความแออัดของการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยาน อาจสร้างผลกระทบภายนอกมากมาย ถ้ามีการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง ท่าอากาศยานจะมีปริมาณการใช้งานน้อยลง หรือแม้กระทั่งการลดความแออัดของการเดินทางด้วยรถไฟปกติอีกด้วย

การลดผลกระทบภายนอก การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการเดินทาง โดยเฉพาะจากการเดินทางทางอากาศเป็นการเดินทางทางรถไฟ ซึ่งมีผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมน้อยกว่ามาก อย่างไรก็ตาม เนื่องจากผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมของการเดินทางทางอากาศมักเกิดบริเวณสนามบินจากการขึ้นและลงของเครื่องบินเป็นส่วนใหญ่ และไม่ใช่ขึ้นอยู่กับระยะทางในการบิน ฉะนั้น ยิ่งระยะทางในการเดินทางยาวเท่าไร ก็ทำให้ผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมโดยเฉลี่ยของการเดินทางทางอากาศลดลงเท่านั้น ในขณะที่การเดินทางด้วยรถไฟนั้นผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมค่อนข้างน้อย แต่คงที่ตลอดระยะทางการเดินทาง ซึ่งในส่วนนี้ต้องมีการพิจารณาอย่างระมัดระวังในการประเมินผลประโยชน์ของโครงการได้

ส่วนปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้น หมายถึงประโยชน์ที่เพิ่มขึ้นของประชาชนที่เดินทาง รวมถึงกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้นด้วย ซึ่งผลประโยชน์นี้อาจตกกับคนที่เดินทางอยู่ประจำ แต่ใช้รูปแบบการเดินทางอื่น หรือคนที่ไม่คาดว่าจะเดินทาง แต่เมื่อมีทางเลือกรถไฟฟ้าความเร็วสูง ก็คิดที่จะมาเดินทาง ซึ่งผลประโยชน์ในส่วนนี้ de Rus and Nash (2009) ระบุว่า ยังเป็นที่ถกเถียงกันในหมู่นักวิชาการว่า ปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นนั้นถูกรวมอยู่ในการวิเคราะห์ผลประโยชน์ด้านการเดินทางไปแล้วหรือยัง หรืออยู่ในส่วนของผลกระทบทางเศรษฐกิจในวงกว้าง

ส่วนผลกระทบด้านเศรษฐกิจและสังคม Givoni (2006) สรุปว่าผลกระทบของรถไฟฟ้าความเร็วสูงต่อเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ยังไม่ชัดเจน ผลการศึกษาต่างๆ มีความแตกต่างกันออกไป ทั้งมีผลกระทบในทางบวกและทางลบ โดยเฉพาะอย่างยิ่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในวงกว้าง (Wider Socio-economic Impacts) โดยเฉพาะงานศึกษาของ Vickerman and Ullied (2009) ระบุว่าผลกระทบทางเศรษฐกิจในวงกว้างนั้น ค่อนข้างหลากหลายและยากที่จะทำนายผลกระทบในระยะยาว และขนาดของผลประโยชน์ค่อนข้างที่จะน้อยเมื่อเทียบกับผลประโยชน์ทางตรงที่ได้รับจากโครงการ

5.4.2 การเปรียบเทียบผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูง

การศึกษาของ DBI เรื่องผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงของประเทศต่างๆ ในเชิงเปรียบเทียบว่ามีผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในแต่ละเมืองอย่างไร โดยทำการเปรียบเทียบระหว่างเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดกับเมืองที่ไม่มีรถไฟความเร็วสูงจอด (มีแค่รถไฟปกติจอด) ซึ่งทำการเปรียบเทียบว่าก่อนและหลังการมีรถไฟความเร็วสูงนั้นสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของเมืองมีความแตกต่างอย่างไรใน 3 ประเทศคือ ประเทศเยอรมนี ประเทศฝรั่งเศส และประเทศญี่ปุ่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศเยอรมนีมีการศึกษาเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดจำนวน 12 เมือง พบว่า มีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 2 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อราคาที่ดิน 4 เมือง โดยสรุปพบว่าทุกเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดอาจจะไม่ได้รับผลประโยชน์เท่ากันทุกเมืองแต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจของแต่ละเมืองด้วย

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศฝรั่งเศส พบว่าเมืองที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นเมืองที่อยู่ต้นทางและปลายทางที่มีรถไฟความเร็วสูงจอด โดยมีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 2 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 3 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 1 เมือง เนื่องจากการมีรถไฟความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางของนักเรียน นักศึกษาสะดวกขึ้น

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น พบว่ามีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของ GDP 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 3 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 3 เมือง

5.5 สรุป

เนื้อหาในบทนี้ วิเคราะห์ถึงผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูง โดยทบทวนงานศึกษาเกี่ยวกับวิวัฒนาการรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศเพื่อเป็นพื้นฐานด้านประวัติของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในรูปแบบต่างๆ และทบทวนงานศึกษาเกี่ยวกับผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงของต่างประเทศ ในด้านรูปแบบการเดินทาง และผลกระทบด้านเศรษฐกิจ

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเริ่มต้นที่ประเทศญี่ปุ่นและปัจจุบันมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ ถึง 15 ประเทศ โดยในยุโรปได้มีการกำหนดค่าจำกัดความถี่ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เป็นที่ยอมรับทั่วกันคือ โครงสร้างพื้นฐานสำหรับรถไฟความเร็วสูง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ต้องรองรับความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องปรับปรุงให้ใช้ความเร็ว 200 กม./ชม. หัวรถจักร ล้อเลื่อน และการเดินรถ สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ใช้ความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องใช้ความเร็ว 200 กม./ชม.

ในปี 2554 ระบบรถไฟความเร็วสูงส่วนใหญ่ให้บริการในทวีปยุโรปมากที่สุด สำหรับในทวีปเอเชีย ระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศจีนมีการให้บริการเป็นระยะทางที่มากที่สุด ซึ่งรับเอาระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งจากยุโรปและจากญี่ปุ่นมาใช้ และมีแผนการในการที่จะก่อสร้างในอนาคตอีกจำนวนมาก สำหรับตัวอย่างประเทศที่นำระบบรถไฟความเร็วสูงมาใช้ เช่น ระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมนี สเปน จีน เกาหลีและไต้หวัน สำหรับรูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ คือ 1) รถไฟความเร็วสูงและรถไฟปกติมีการใช้รางแยกกัน โดยประเทศญี่ปุ่นใช้รูปแบบนี้เป็นหลัก เนื่องจากระบบรางเดิมที่ใช้งานอยู่กับรางของรถไฟความเร็วสูงมีขนาดไม่เท่ากัน 2) รถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ แต่จะต้องลดความเร็วลง เช่นในประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากการปรับปรุงระบบรางทั้งหมดใช้เงินมาก ดังนั้นการใช้รางแบบความเร็วสูงจึงมีการสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น 3) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้ แต่ความเร็วในการวิ่งยังคงปกติ เช่น ในประเทศสเปน และ 4) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้และรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ เช่น ในประเทศเยอรมัน ซึ่งมีต้นทุนในการรักษาโครงสร้างพื้นฐานสูงมาก

ต้นทุนของระบบรถไฟความเร็วสูง การลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะใช้ทุนมาก การศึกษาความเป็นไปได้ต้องมีการทำอย่างละเอียด และต้นทุนการก่อสร้างยังได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐ เช่นในประเทศเกาหลี รัฐเป็นผู้ก่อสร้างและให้เอกชนดำเนินการคือรูปแบบ PPP โดยเอกชนรับผลประโยชน์จากการลงทุนและรัฐรับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม

ผลกระทบต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวคือ รถไฟความเร็วสูงสร้างทางเลือกใหม่ให้กับคนที่ต้องการเดินทางไกลเนื่องจากรถไฟความเร็วสูงสามารถแข่งขันกับการเดินทางทางอากาศได้ โดยไม่เพียงแต่ระยะทางเท่านั้น สภาพเส้นทางและเวลาที่เปลี่ยนแปลงไปก็มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารด้วย ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะได้เปรียบกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ในระยะทาง 100-500 กม. โดยในระยะ 100-200 กม. อาจเลือกที่จะใช้รถยนต์ และในระยะ 200 กม. ขึ้นไปมักจะมองหาทางเลือกอื่น ซึ่งในระยะทาง 500 กม. ขึ้นไปการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความได้เปรียบน้อยกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน โดยปัญหาที่เกิดขึ้นพบว่า การเปิดเสรีทางการบินทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแบ่งส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูงจะลดลงเมื่อการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 3 ชม. นอกจากนี้การใช้บริการรถไฟความเร็วสูงยังช่วยลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาการจราจรที่แออัดด้วย

สำหรับผลกระทบด้านราคา พบว่า จุดแข็งของการขนส่งทางรถไฟความเร็วสูงคือความถี่ในการให้บริการ จึงทำให้ไม่ต้องใช้เวลานานในการรอรับการให้บริการ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงสามารถทดแทนการขนส่งทางอากาศบางส่วนในการเชื่อมโยงในแง่ของการเก็บและการกระจาย สามารถเป็นระบบพีดีเออร์แทนเส้นทางการบินในระยะสั้นทั้งหมด

ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงคือ ประหยัดเวลาในการเดินทาง การเพิ่มความจุของระบบ การลดผลกระทบภายนอก ประโยชน์จากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้การศึกษาของ DBI ทำศึกษาผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงของประเทศต่างๆ ในเชิงเปรียบเทียบว่ามีผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในแต่ละเมืองอย่างไร โดยทำการเปรียบเทียบระหว่างเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดและเมืองที่ไม่มีรถไฟความเร็วสูงจอด (มีแค่รถไฟปกติจอด) ซึ่งทำการเปรียบเทียบว่าก่อนและหลังการมีรถไฟความเร็วสูงนั้นสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของเมืองมีความแตกต่างอย่างไรใน 3 ประเทศคือ ประเทศเยอรมนี ประเทศฝรั่งเศส และประเทศญี่ปุ่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศเยอรมนีมีการศึกษาเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดจำนวน 12 เมือง พบว่า มีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 2 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อราคาที่ดิน 4 เมือง โดยสรุปพบว่าทุกเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดอาจจะไม่ได้รับผลประโยชน์เท่ากันทุกเมืองแต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจของแต่ละเมืองด้วย

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศฝรั่งเศส พบว่าเมืองที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นเมืองที่อยู่ต้นทางและปลายทางที่มีรถไฟความเร็วสูงจอด โดยมีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 2 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 3 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 1 เมือง เนื่องจากการมีรถไฟความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางของนักเรียน นักศึกษาสะดวกขึ้น

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น พบว่ามีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของ GDP 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 3 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 3 เมือง

บทที่ 6

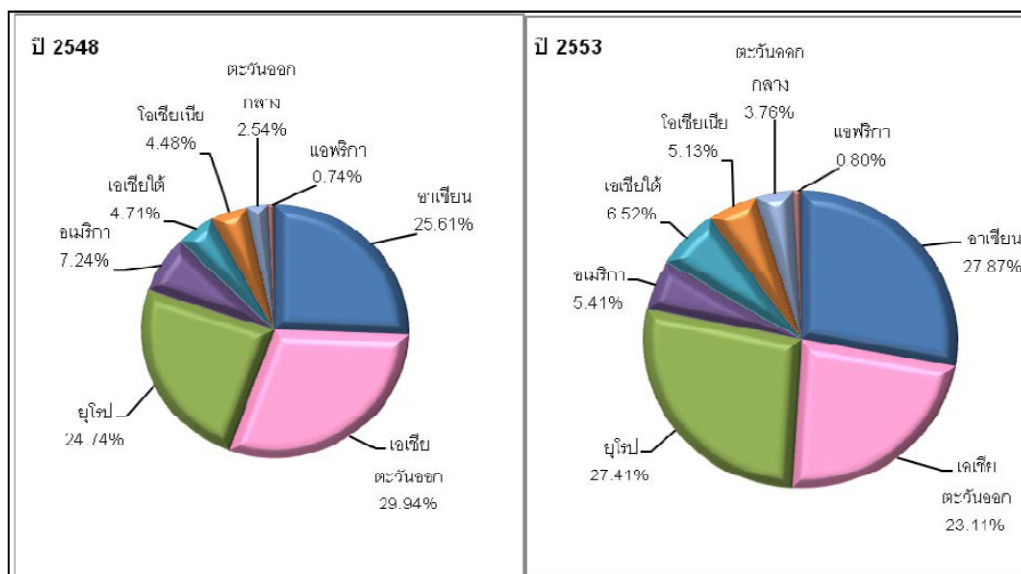
การวิเคราะห์ความต้องการในการเดินทาง ทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ

6.1 บทนำ

การท่องเที่ยวมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทย และการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจ หมายถึง การขยายโอกาสของการท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น ซึ่งระบบขนส่งระหว่างประเทศที่ดี ย่อมหมายถึงการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ได้ง่ายขึ้น ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้นไปด้วย

การเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจในประเทศอาเซียนและประเทศในกลุ่มเอเชียตะวันออก เป็นประเทศที่มีความสำคัญต่อสาขาการท่องเที่ยวของไทย ในสรุปสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2548–2553 ระบุว่า นักท่องเที่ยวอาเซียนมีความสำคัญต่อประเทศไทยเพิ่มขึ้น ขณะที่นักท่องเที่ยวเอเชียตะวันออกมีความสำคัญลดลง การวิเคราะห์สัดส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวจำแนกตามภูมิภาค สะท้อนให้เห็นถึงลำดับความสำคัญด้านจำนวนของนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคต่างๆ โดยในปี 2553 นักท่องเที่ยวอาเซียนมีจำนวนมากที่สุดจำนวน 4,415,789 คน คิดเป็นร้อยละ 27.87 ของจำนวนนักท่องเที่ยวระหว่างประเทศทั้งหมด รองลงมาได้แก่ นักท่องเที่ยวยุโรป เอเชียตะวันออก เอเชียใต้ อเมริกา โอเชียเนีย ตะวันออกกลาง และแอฟริกา ตามลำดับ ทั้งนี้เมื่อเปรียบเทียบกับสัดส่วนดังกล่าวในปี 2548 พบว่าอาเซียนมีความสำคัญเพิ่มขึ้นจากอันดับที่ 3 ซึ่งเป็นผลมาจากการเพิ่มขึ้นของจำนวนนักท่องเที่ยวอาเซียนโดยเฉพาะนักท่องเที่ยวลาวที่มีเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 47.70 ต่อปี จากความสะดวกในการเดินทางที่เพิ่มขึ้น ดังแสดงไว้ในรูป 6-1

รูปที่ 6-1: สัดส่วนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี 2548 และ ปี 2553



ที่มา: กองตรวจคนเข้าเมือง

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นได้ว่าการที่ประเทศไทยมีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นย่อมส่งผลให้มีการเดินทางระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้นด้วย โดยภาพรวมการเดินทางระหว่างประเทศจะได้กล่าวถึงในหัวข้อถัดไป

6.2 ภาพรวมการเดินทางระหว่างประเทศ

การเดินทางระหว่างประเทศมีรูปแบบการเดินทางอยู่หลายวิธีขึ้นอยู่กับระยะทาง ลักษณะภูมิประเทศ วัตถุประสงค์ในการเดินทาง และค่าใช้จ่ายในการเดินทาง เป็นต้น โดยส่วนใหญ่การเดินทางระหว่างประเทศที่มีระยะทางไกลจะใช้การเดินทางทางอากาศเนื่องจากมีความสะดวกและรวดเร็ว ซึ่งข้อมูลการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศมีรายละเอียดดังนี้

6.2.1 การเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศ

ข้อมูลการเดินทางทางอากาศระหว่างประเทศจะพิจารณาข้อมูลเฉพาะท่าอากาศยานนานาชาติจำนวน 6 แห่ง คือ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานเชียงราย ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานหาดใหญ่

หากพิจารณาจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินต่างประเทศ (ตารางที่ 6-1 และ 6-2) พบว่าส่วนใหญ่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อาจเนื่องมาจากสาเหตุการเปิดเสรีทางการบิน ทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้น จำนวนเที่ยวบินจึงเพิ่มสูงขึ้น และทำให้จำนวนผู้โดยสารมากขึ้นเนื่องจากราคาค่าโดยสารต่ำลง แต่ท่าอากาศยานดอนเมืองมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินลดลงในปี 2550 เนื่องจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2549 สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิพบว่ามีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินลดลงในปี 2551 และ 2552 เนื่องจากเหตุการณ์ความไม่

สงบทางการเมือง นอกจากนี้การที่ท่าอากาศยานภูเก็ตมีจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินลดลงในปี 2548 อาจเนื่องมาจากผลกระทบจากเหตุการณ์สึนามิในปี 2547

ตารางที่ 6-1: จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศของท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง สุวรรณภูมิ และเชียงใหม่

ปีพ.ศ.	ดอนเมือง		สุวรรณภูมิ		เชียงใหม่	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)
2546	22,790,455	137,157			209,032	4,315
2547	27,563,225	165,108			248,181	5,397
2548	28,644,049	177,194			284,246	5,130
2549	23,166,322	135,067	8,435,181	48,808	342,122	5,740
2550	18,320	1,713	33,299,767	194,457	357,987	4,776
2551	25,367	2,378	31,607,500	188,706	323,662	3,260
2552	19,732	1,553	30,280,327	181,522	216,373	2,504
2553	16,150	1,792	32,942,049	192,463	264,180	2,877
2554	30,916	2,145	36,596,506	216,636	385,402	4,005
2555	427,850	5,124	33,519,346	190,536	415,859	4,046

หมายเหตุ: ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเปิดให้บริการในปี 2549

: ข้อมูลของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยในปี 2555 มีตั้งแต่เดือนม.ค. – ต.ค.

ที่มา: การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

ตารางที่ 6-2: จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศของท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต หาดใหญ่ และเชียงใหม่

ปี	ภูเก็ต		หาดใหญ่		เชียงใหม่	
	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยว)
2546	1,496,401	12,015	105,297	1,223	1,772	13
2547	2,024,879	15,917	112,630	1,506	2,134	30
2548	922,311	9,970	148,421	1,607	12	9
2549	1,677,723	13,680	122,357	1,127	64	18
2550	2,190,399	16,884	79,988	809	20	14
2551	2,409,305	17,177	20,090	197	366	23
2552	2,290,906	16,987	20,385	148	352	31
2553	3,342,356	23,257	124,632	1,063	916	52
2554	4,370,719	28,741	212,627	1,696	9,262	150
2555	4,047,557	26,051	170,826	1,520	5,848	265

หมายเหตุ: ข้อมูลของท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยในปี 2555 มีตั้งแต่เดือน ม.ค. – ต.ค.

ที่มา: การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่าการมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ส่งผลให้การเดินทางทางอากาศสูงขึ้น ดังนั้น เพื่อเป็นการยืนยันว่ารูปแบบการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้นส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นจริง จึงต้องพิจารณาข้อมูลเกี่ยวกับนักท่องเที่ยวของประเทศไทยซึ่งแบ่งตามสัญชาติของนักท่องเที่ยวตามรูปแบบการเดินทาง โดยมีรายละเอียดดังนี้

6.2.2 นักท่องเที่ยวของประเทศไทยแบ่งตามสัญชาติของนักท่องเที่ยวตามรูปแบบการเดินทาง

จากข้อมูลของการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในปี 2550 พบว่านักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศอาเซียนส่วนใหญ่เดินทางมาท่องเที่ยวผ่านการคมนาคมทางบก (ทางถนนและรถไฟ) ดังแสดงในตารางที่ 6-3 ซึ่งนักท่องเที่ยวของอาเซียนส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวมาเลเซีย อนุมานได้ว่านักท่องเที่ยวที่ใช้รูปแบบการเดินทางโดยเครื่องบินเป็นนักท่องเที่ยวในภูมิภาคที่ไม่สามารถเดินทางโดยถนนและรถไฟได้ เช่น ประเทศจีน และประเทศในทวีปยุโรป เป็นต้น เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาจากภูมิภาคดังกล่าวมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น (ตาราง 6-4) โดยข้อมูลตั้งแต่ปี 2540-2553 พบว่านักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดคือนักท่องเที่ยวจากอาเซียน ซึ่งมีจำนวนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ

2,824,015 คน รองลงมาคือนักท่องเที่ยวจากทวีปยุโรปมีจำนวนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 2,750,087 คน สำหรับนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดยจำนวนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 724,614 คน

ตารางที่ 6-3: จำนวนนักท่องเที่ยวปี 2550 แบ่งตามสัญชาติและรูปแบบการเดินทาง

(หน่วย:คน)

สัญชาตินักท่องเที่ยว	2550		ทางอากาศ	ทางบก	ทางน้ำ
	จำนวน	สัดส่วน			
เอเชียตะวันออก	7,611,931	52.63	5,525,455	1,934,819	151,657
อาเซียน	3,520,051	24.34	1,573,134	1,821,778	125,139
บรูไน	8,987	0.06	8,324	558	105
กัมพูชา	99,945	0.69	31,717	64,695	3,533
อินโดนีเซีย	237,592	1.64	155,174	69,763	12,655
ลาว	513,701	3.55	14,667	484,677	14,357
มาเลเซีย	1,540,080	10.65	490,529	1,010,213	39,338
พม่า	72,205	0.50	71,166	763	276
ฟิลิปปินส์	205,266	1.42	159,470	36,759	9,037
สิงคโปร์	604,603	4.18	538,737	39,698	26,168
เวียดนาม	237,672	1.64	103,350	114,652	19,670
จีน	907,117	6.27	877,902	19,168	10,047
ฮ่องกง	367,862	2.54	364,449	2,207	1,206
ญี่ปุ่น	1,277,638	8.83	1,237,318	29,253	11,067
เกาหลี	1,083,652	7.49	1,022,303	58,752	2,597
ไต้หวัน	427,474	2.96	423,119	2,866	1,489
อื่นๆ	28,137	0.19	27,230	795	112
ยุโรป	3,905,271	27.00	3,667,257	175,176	62,838
อเมริกา	920,366	6.36	849,629	49,176	21,561
เอเชียใต้	709,811	4.91	680,622	9,941	19,248
โอเชียเนีย	764,072	5.28	715,976	27,524	20,572
ตะวันออกกลาง	436,100	3.02	426,958	7,017	2,125
แอฟริกา	116,677	0.81	109,595	5,036	2,046
รวม	14,464,228	100.00	11,975,492	2,208,689	280,047

ที่มา: กองตรวจคนเข้าเมือง

ตารางที่ 6-4: จำนวนนักท่องเที่ยวแบ่งตามสัญชาติ

(หน่วย:คน)

ปี พ.ศ.	จีน	อาเซียน	เอเชีย ตะวันออก	ยุโรป	อเมริกา	เอเชียใต้	อื่น ๆ	รวมทั้งหมด
2540	452,510	1,656,165	2,225,270	1,735,547	456,548	242,494	452,811	7,293,957
2541	604,472	1,670,755	2,007,362	2,108,909	538,293	265,054	570,085	7,842,760
2542	813,596	1,864,278	2,322,827	2,116,806	595,381	291,797	575,647	8,651,260
2543	753,781	2,056,389	2,735,686	2,301,807	663,276	352,007	645,677	9,578,826
2544	801,362	2,241,562	2,743,479	2,508,566	682,995	350,874	733,112	10,132,509
2545	797,976	2,474,523	2,963,747	2,650,992	730,402	410,206	771,221	10,872,976
2546	606,635	2,504,231	2,665,492	2,517,197	679,210	407,041	624,647	10,082,109
2547	533,124	2,735,747	2,369,753	1,991,415	586,939	363,746	625,724	8,518,833
2548	776,792	2,948,919	2,671,486	2,848,846	833,814	542,558	894,521	11,567,341
2549	370,850	3,389,342	1,132,714	1,328,881	324,892	186,637	331,479	4,705,680
2550	907,117	3,520,051	3,184,763	3,905,271	920,366	709,811	1,316,849	14,464,228
2551	826,660	3,971,429	2,803,549	3,984,614	909,017	711,290	1,377,661	14,584,220
2552	777,508	3,968,579	2,330,103	4,059,988	853,381	826,437	1,333,846	14,149,841
2553	1,122,219	4,534,235	2,510,710	4,442,375	844,644	995,321	1,486,896	15,936,400
รวม	10,144,602	39,536,205	34,666,941	38,501,214	9,619,158	6,655,273	11,740,176	148,380,940
รวมเฉลี่ย ต่อปี	724,614	2,824,015	2,476,210	2,750,087	687,083	475,377	838,584	10,598,639

ที่มา: การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

การที่จำนวนนักท่องเที่ยวในอาเซียนและในประเทศจีนมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ทำให้ความต้องการเดินทางระหว่างภูมิภาคมีการเปลี่ยนแปลง ดังนั้น จึงควรพิจารณาข้อมูลการเดินทางระหว่างภูมิภาค ซึ่งประกอบด้วย ประเทศในอาเซียน และประเทศจีน ดังรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

6.3 การเดินทางระหว่างภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีน

การวิเคราะห์การเดินทางระหว่างภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีน สามารถแบ่งประเด็นการพิจารณาเป็น 1) การเดินทางทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน 2) จำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน เพื่อวิเคราะห์รูปแบบในการเดินทางระหว่างภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีน และ 3) การเดินทางผ่านแดนตามด่านต่างๆ ของนักท่องเที่ยวโดยมีรายละเอียดดังนี้

6.3.1 การเดินทางตามสนามบินในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน

จากข้อมูลของการทำอากาศยานแห่งประเทศไทยพบว่าการเดินทางทางอากาศของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีนส่วนใหญ่มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้น (ตารางที่ 6-5)

ตารางที่ 6-5: จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน

ประเทศ	จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน (คน)					
	ปี 2552		ปี 2553		อัตราการขยายตัว (ร้อยละ)	
	ทำอากาศยาน ในกรุงเทพฯ	ทำอากาศยาน อื่น ๆ	ทำอากาศยาน ในกรุงเทพฯ	ทำอากาศยาน อื่น ๆ	ทำอากาศยาน ในกรุงเทพฯ	ทำอากาศยาน อื่น ๆ
บรูไน	67,859		66,565		-1.91	
กัมพูชา	593,687	19	590,376	351	-0.56	1,747.37
อินโดนีเซีย	561,459	7,036	656,965	75,643	17.01	975.09
ลาว	300,341	21,248	315,209	22,094	4.95	3.98
มาเลเซีย	1,462,251	457,902	1,549,601	584,527	5.97	27.65
พม่า	488,104	7	576,928	11,132	18.20	158,928.57
ฟิลิปปินส์	567,311	14	583,710	158	2.89	1,028.57
สิงคโปร์	2,348,361	618,128	2,441,860	771,430	3.98	24.80
เวียดนาม	1,135,736	4,458	1,198,241	26,609	5.50	496.88
จีน	4,324,726	240,155	4,883,160	1,054	12.91	-99.56

ที่มา: การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย

หากต้องการวิเคราะห์รูปแบบในการเดินทางระหว่างภูมิภาคอาเซียนและประเทศจีน สามารถอนุมานได้จากข้อมูลจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีนข้างต้น ประกอบกับข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน โดยข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีนแสดงรายละเอียดได้ในหัวข้อถัดไป

6.3.2 จำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน

จากข้อมูลที่แสดงไว้ในตารางที่ 6-6 พบว่า จำนวนนักท่องเที่ยวจากประเทศบรูไนมีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงเท่ากับร้อยละ 15.32 ซึ่งสอดคล้องกับการที่ประเทศบรูไนมีอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินลดลง ซึ่งต่างจากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวของประเทศกัมพูชา สิงคโปร์ และมาเลเซีย ซึ่งมีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 51.44 7.09 และ 17.13 ตามลำดับ ซึ่งขัดแย้งกับข้อมูลของอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินซึ่งลดลง แสดงให้เห็นว่านักท่องเที่ยวที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นนี้อาจใช้รูปแบบการเดินทางมาท่องเที่ยวในรูปแบบอื่นที่ไม่ใช่การเดินทางทางอากาศ เนื่องจากประเทศดังกล่าวอาจมีลักษณะภูมิประเทศที่สามารถ

เชื่อมต่อกับประเทศไทยได้ทางบกในระยะทางที่ไม่ไกล ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวปี 2550 แบ่งตามสัญชาติและรูปแบบการเดินทาง (ตารางที่ 6-3) ข้างต้น

สำหรับประเทศจีนมีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นร้อยละ 44.34 ซึ่งสอดคล้องกับการที่ประเทศจีนมีอัตราการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจากประเทศจีนมีระยะทางห่างไกลจากประเทศไทยมากส่งผลให้การเดินทางโดยเครื่องบินเป็นวิธีการที่สะดวกและรวดเร็วที่สุด

ตารางที่ 6-6: จำนวนนักท่องเที่ยวของกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศจีน

ประเทศ	ปี 2552		ปี 2553		อัตราการขยายตัว ของจำนวน นักท่องเที่ยว (ร้อยละ)
	จำนวน นักท่องเที่ยว (คน)	สัดส่วนนักท่องเที่ยว ^{1/} (ร้อยละ)	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)	สัดส่วนนักท่องเที่ยว ^{2/} (ร้อยละ)	
บรูไน	8,353	0.06	7,073	0.04	-15.32
กัมพูชา	96,586	0.68	146,274	0.92	51.44
อินโดนีเซีย	227,205	1.61	286,072	1.80	25.91
ลาว	655,034	4.63	715,345	4.49	9.21
มาเลเซีย	1,757,813	12.42	2,058,956	12.92	17.13
พม่า	79,279	0.56	90,179	0.57	13.75
ฟิลิปปินส์	217,705	1.54	246,430	1.55	13.19
สิงคโปร์	563,575	3.98	603,538	3.79	7.09
เวียดนาม	363,029	2.57	380,368	2.39	4.78
จีน	777,508	5.49	1,122,219	7.04	44.34

หมายเหตุ: ^{1/} จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดในปี 2552 เท่ากับ 14,149,841 คน

^{2/} จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งหมดในปี 2553 เท่ากับ 15,936,400 คน

ที่มา: กรมการท่องเที่ยว

นอกจากนี้อาจนำข้อมูลการเดินทางผ่านแดนของนักท่องเที่ยวตามด่านต่างๆ ทางบกเข้ามาประกอบการพิจารณาแนวโน้มนักท่องเที่ยวที่ใช้รูปแบบการเดินทางทางบกซึ่งมีรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

6.3.3 การเดินทางผ่านแดนของนักท่องเที่ยวตามด่านทางบกต่าง ๆ

การพิจารณาการเดินทางผ่านแดนของนักท่องเที่ยวตามด่านทางบกต่างๆ เลือกพิจารณาเฉพาะด่านที่มีขนาดใหญ่ มีพรมแดนติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านที่สำคัญและอยู่ในเส้นทางที่มีแนวโน้มจะก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงซึ่งเป็นพื้นที่ที่การศึกษาในครั้งนี้ให้ความสนใจ คือด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงแสน ด่านตรวจคนเข้าเมืองเชียงของ ด่านตรวจคนเข้าเมืองแม่สาย ด่านตรวจคนเข้าเมืองหนองคาย ด่านตรวจคนเข้าเมืองมุกดาหาร ด่านตรวจคนเข้าเมืองอรัญประเทศ และด่านตรวจคนเข้าเมืองสะเดา

จากข้อมูลจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนตามด่านทางบกต่างๆ (ตารางที่ 6-7) พบว่าด่านสะเดามีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางผ่านแดนมากที่สุดและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเนื่องจากมีพรมแดนติดต่อกับประเทศมาเลเซีย อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังอินโดนีเซีย ฟิลิปปินส์ และสิงคโปร์ได้ ซึ่งกลุ่มประเทศดังกล่าวมีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ซึ่งด่านสะเดามีนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 151,614 คน

เช่นเดียวกับด่านอรัญประเทศซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศกัมพูชามีนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 85,616 คน ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลข้างต้นที่แสดงให้เห็นว่าประเทศกัมพูชามีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ด่านเชียงแสน ด้านเชียงของ และด่านแม่สาย จังหวัดเชียงรายซึ่งมีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาว อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศจีนและประเทศพม่าได้ โดยมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,715 คน 7,107 คน และ 16,409 คน ตามลำดับ ซึ่งกลุ่มประเทศดังกล่าวมีอัตราการขยายตัวของจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น

สำหรับด่านหนองคาย และด่านมุกดาหาร ถือได้ว่าเป็นด่านใหญ่ที่มีความสำคัญเป็นอย่างมาก มีพรมแดนติดต่อกับประเทศลาว อีกทั้งยังสามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศเวียดนามได้โดยมีนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 61,627 และ 12,860 ตามลำดับ

จากข้อมูลทั้ง 3 ส่วนประกอบกันสามารถอนุมานได้ว่ารูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวทางบกมีความสำคัญต่อประเทศในภูมิภาคอาเซียนอย่างมาก เว้นแต่นักท่องเที่ยวจากประเทศจีนอาจเดินทางผ่านแดนมาทางเครื่องบินเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากในปัจจุบันยังไม่มีรูปแบบการเดินทางที่มีความสะดวกและรวดเร็วเทียบเท่ากับการเดินทางโดยเครื่องบิน

ตารางที่ 6-7: จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางผ่านแดนตามด่านทางบกต่าง ๆ

ปี	จำนวนนักท่องเที่ยว (คน)						
	เชียงแสน	เชียงของ	แม่สาย	หนองคาย	มุกดาหาร	อรัญประเทศ	สะเดา
2545	3,647	23,547	38,178	135,545	13,512	150,765	792,012
2546	785	1,517	7,907	62,984	11,257	33,103	17,297
2547	2,056	14,729	71,708	150,014	15,734	236,155	562,606
2548	1,449	1,150	7,596	29,880	10,260	61,732	19,681
2549	2,166	1,180	7,817	19,250	12,558	73,460	17,012
2550	1,097	796	8,822	38,745	3,410	35,247	14,961
2551	21,538		4,087	3,709	1,220	36,888	778
2552	1,220	7,439	5,144	55,043	20,318	65,490	27,962
2553	1,875	8,998	6,137	68,207	23,763	87,992	31,557
2554	1,319	11,718	6,696	52,893	16,571	75,331	32,269
รวม	37,152	71,074	164,092	616,270	128,603	856,163	1,516,135
รวมเฉลี่ย ต่อปี	3,715	7,107	16,409	61,627	12,860	85,616	151,614

ที่มา: ด้านตรวจคนเข้าเมือง

6.4 การเดินทางระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย

การวิเคราะห์ในเรื่องการเดินทางระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย มีวัตถุประสงค์ในการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางต่างๆ ภายในประเทศไทย ซึ่งขึ้นอยู่กับระยะทางและวัตถุประสงค์ในการเดินทางนั้นๆ นอกจากนี้ยังได้พิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวในเส้นทางที่มุ่งให้ความสนใจในการศึกษาครั้งนี้ได้แก่ เส้นทางภาคเหนือ และเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อนำข้อมูลทั้ง 2 ส่วนมาวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางที่นักท่องเที่ยวนิยม อีกทั้งเพื่อนำผลการวิเคราะห์ที่ได้เสนอแนะเชิงนโยบายที่ยกระดับประสิทธิภาพในการอำนวยความสะดวกในการขนส่งระหว่างภูมิภาคในประเทศไทย และเพื่อรองรับความต้องการของนักท่องเที่ยวทางด้านการคมนาคมขนส่งด้วย

สำหรับประเด็นการวิเคราะห์รูปแบบการเดินทางต่างๆ ภายในประเทศไทยแบ่งการพิจารณาออกเป็น 2 หัวข้อ คือ 1) การเดินทางด้วยเครื่องบินตามเมืองในภูมิภาคของประเทศไทย และ 2) ภาพรวมการเดินทางด้วยรถไฟ / รถโดยสาร ในประเทศไทยซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

6.4.1 การเดินทางด้วยเครื่องบิน ตามเมืองในภูมิภาคของประเทศไทย

ในอดีตที่ผ่านมาแนวทางเจรจาสิทธิทางการบินของไทยเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังมีสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศเพียงสายเดียว และยังไม่มีความพร้อมเพียงพอที่จะแข่งขันในตลาดการบินระหว่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องได้รับความคุ้มครองจากรัฐเพื่อช่วยสร้างโอกาสในการแข่งขันและทำให้สายการบินสามารถพัฒนาขึ้นได้ ดังนั้น การเจรจาจัดทำความตกลงในอดีตส่วนใหญ่จึงได้ตกลงกำหนดสายการบินของแต่ละฝ่ายไว้เพียงสายเดียว โดยระบุจำนวนจุดในเส้นทางบินที่สายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินได้ และกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้าให้เพียงพอกับความต้องการของสายการบิน

รูปแบบของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ แบ่งออกได้เป็น 3 รูปแบบ ดังนี้ 1) ความตกลงแบบเบอร์มิวดา เป็นความตกลงที่ประเทศภาคีตกลงกันกำหนดเส้นทางบิน จำนวนผู้ประกอบการ แต่ให้สายการบินของแต่ละฝ่ายพิจารณาจัดความจุความถี่ของบริการด้วยตนเอง ทั้งนี้ต้องสอดคล้องกับปริมาณการจราจร และประเทศภาคีสงวนสิทธิที่จะขอทบทวนการตัดสินใจของสายการบินได้ หากพบว่าการจัดความจุความถี่ไม่ปฏิบัติตามหลักการของความตกลง 2) ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า เป็นรูปแบบความตกลงที่รัฐสองรัฐจะตกลงกัน กำหนดจำนวนความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ล่วงหน้า โดยพิจารณาจากความต้องการของตลาด และรัฐเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน และเป็นผู้พิจารณาให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่ง และ 3) ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี ความตกลงประเภทนี้ ประเทศภาคีตกลงให้สายการบินของแต่ละฝ่ายพิจารณาจัดความจุความถี่ของการบริการด้วยตนเอง และประเทศภาคีไม่มีสิทธิขอทบทวนการตัดสินใจของสายการบินได้ กล่าวคือ ปล่อยให้กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมเส้นทางบิน จำนวนผู้ประกอบการในเส้นทางบินความจุความถี่ของบริการ และอัตราค่าขนส่ง (กรมการบินพลเรือน, มปป.)

รูปแบบของความตกลงทั้ง 3 ประเภทนี้เป็นรูปแบบที่รัฐต่างๆ ใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง นโยบายของรัฐโดยรวมในแต่ละช่วงเวลา สำหรับประเทศไทยนั้นในอดีตความตกลงส่วนใหญ่ที่จัดทำกับประเทศต่างๆ จะเป็นความตกลงในแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า (กรมการบินพลเรือน, มปป.) แต่ในช่วงหลังปี 2546 เป็นต้นมา ประเทศไทยได้เริ่มปรับปรุงความตกลงที่มีอยู่กับประเทศต่างๆ โดยกำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินในลักษณะของการเปิดเสรี กล่าวคือ มุ่งเสริมให้สายการบินต่างชาติสามารถขยายบริการมายังจุดต่างๆ ในประเทศไทยได้มากขึ้นโดยกำหนดเพดานความจุความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว หรือหากประเทศคู่เจรจามีความพร้อม ก็อาจตกลงเปิดเสรีความจุ โดยได้กำหนดหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศดังนี้

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ

เพื่อเป็นการส่งเสริมและพัฒนากิจการด้านการบินพลเรือนของประเทศให้ครอบคลุมทุกท่าอากาศยาน และสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ อาศัยอำนาจตามความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ อาศัยอำนาจตามความในข้อ 4 ข้อ 7 และข้อ 9 แห่งประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม 2515 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงกำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศไว้ ดังต่อไปนี้

1. ให้ยกเลิกประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง นโยบายการบินสำหรับสายการบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 12 ตุลาคม 2547
2. กำหนดเส้นทางบินภายในประเทศ เป็นสามประเภท ดังนี้
 - 2.1 เส้นทางสายหลัก ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่สามแสนคนต่อปี
 - 2.2 เส้นทางสายรอง ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการตั้งแต่ห้าหมื่นคนแต่ไม่ถึงสามแสนคนต่อปี
 - 2.3 เส้นทางสายย่อย ได้แก่ เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการไม่ถึงห้าหมื่นคนต่อปี

ในกรณีที่เส้นทางบินใหม่ที่ไม่เคยมีสายการบินใดให้บริการมาก่อนหรือเคยมีสายการบินให้บริการมาแล้วแต่สายการบินทั้งหมดหยุดให้บริการไปเกินกว่าหนึ่งปีนับถึงวันประกาศจะถือเป็นเส้นทางสายย่อย และเส้นทางบินไปยังหรือออกจากสนามบินสุวรรณภูมิให้ถือเป็นเส้นทางบินไปยังหรือออกจากสนามบินดอนเมืองและกลับ

การกำหนดประเภทของเส้นทางบินภายในประเทศตามวรรคหนึ่ง ให้เป็นไปตามบัญชีท้ายประกาศนี้

3. กระทรวงคมนาคมจะประกาศกำหนดเส้นทางบินภายในประเทศทุกสามปีโดยใช้จำนวนผู้โดยสารที่ให้บริการในเส้นทางบินในรอบปีปฏิทินก่อนปีที่ประกาศเป็นเกณฑ์การคำนวณ เว้นแต่เส้นทางบินใดมีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไปจนถึงขนาดเข้าเกณฑ์เป็นเส้นทางบินประเภทอื่นตามข้อ 2. กระทรวงคมนาคมอาจพิจารณาปรับปรุงบัญชีท้ายประกาศก่อนครบกำหนดสามปี เพื่อสนองตอบความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศได้
4. กระทรวงคมนาคมจะให้ความคุ้มครองผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศในเส้นทางสายรองและสายย่อย โดยจะอนุญาตให้มีผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศในเส้นทางบินสายรองในแต่ละเส้นทางไม่เกินสามราย และในเส้นทางบินสายย่อยในแต่ละเส้นทางไม่เกินสองราย

5. ผู้ที่ประสงค์จะขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ในเส้นทางบินที่ไม่ใช่เส้นทางสายย่อย จะต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยอย่างน้อยหนึ่งเส้นทางด้วยความถี่ไม่น้อยกว่าสามเที่ยวต่อสัปดาห์ ทั้งนี้การให้บริการดังกล่าวอาจเป็นการบริการด้วยตนเองหรือโดยการใช้เที่ยวบินร่วม (CODE SHARE) กับสายการบินอื่น ภายใต้ความร่วมมือประเภทการประกันที่นั่งขั้นต่ำ (BLOCK SEAT) ไม่น้อยกว่าร้อยละสิบของจำนวนที่นั่งต่อเที่ยวบินก็ได้

กรณีมีเหตุผลความจำเป็นหรือเพื่อประโยชน์สาธารณะ กระทรวงคมนาคมอาจพิจารณากำหนดความถี่ในการบินตามวรรคหนึ่งได้ตามความเหมาะสม

6. ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ซึ่งให้บริการในเส้นทางบินสายย่อยที่ได้รับอนุญาตแล้วอย่างต่อเนื่อง โดยในทุกช่วงระยะเวลาหกเดือนมีการยกเลิกเที่ยวบินไม่เกินร้อยละสามสิบ มีสิทธิขออนุญาตประกอบกิจการในเส้นทางสายหลักและสายรองเพิ่มเติมโดยไม่ต้องเสนอขอให้บริการในเส้นทางสายย่อยเพิ่มเติม
7. ในกรณีที่ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศไม่ประกอบการให้บริการในเส้นทางสายย่อยหรือหยุดให้บริการในเส้นทางสายย่อยติดต่อกันเกินหกเดือน อาจถูกเพิกถอนสิทธิในการให้บริการในเส้นทางการบินสายหลัก หรือสายรอง หรือทั้งสายหลักและสายรอง หรือทั้งสายหลักและสายรองที่ได้รับอนุญาตทั้งหมดหรือบางส่วนได้
8. รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจะยกเว้นค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานที่ผู้ได้รับอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศใช้ในการบริการในลักษณะประจำที่ได้รับอนุญาตตามประกาศนี้ ณ ท่าอากาศยานชุมพร ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานปัตตานี ท่าอากาศยานแม่สะเรียง และท่าอากาศยานหัวหิน เป็นเวลาสามปี นับตั้งแต่วันที่ประกาศฉบับนี้มีผลบังคับ

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ข้อ 3 กำหนดว่า กระทรวงคมนาคมจะประกาศกำหนดเส้นทางบินภายในประเทศทุกสามปี (ตารางที่ 6-8) โดยใช้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในเส้นทางบินในรอบปีปฏิทินก่อนปีที่ประกาศเป็นเกณฑ์การคำนวณ เว้นแต่เส้นทางบินใดมีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไปจนถึงขนาดเข้าเกณฑ์เป็นเส้นทางประเภทอื่นตามข้อ 2 กระทรวงคมนาคมอาจพิจารณาปรับปรุงบัญชีท้ายประกาศก่อนครบกำหนดสามปี เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศได้นั้น

โดยที่จำนวนผู้โดยสารซึ่งใช้บริการตามประเภทของเส้นทางบินภายในประเทศมีจำนวนเปลี่ยนแปลงไปจากประเภทที่กำหนดไว้ จนถึงขนาดเข้าเกณฑ์เป็นเส้นทางบินประเภทอื่น กระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรกำหนดเส้นทางบินแบบประจำภายในประเทศ โดยใช้ฐานข้อมูลในปี 2550 ก่อนครบกำหนดเวลาสามปี โดยออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกบัญชีท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 เส้นทางบินแบบประจำภายในประเทศที่กำหนดตามหลักเกณฑ์ใหม่โดยใช้ฐานข้อมูลปี 2548 และให้ใช้บัญชีท้ายของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 เส้นทางบินแบบประจำภายในประเทศโดยใช้ฐานข้อมูลปี 2551 ที่แนบท้ายประกาศนี้แทน

ข้อ 2 ประกาศนี้ให้ใช้บังคับตั้งแต่วันถัดจากวันประกาศนี้เป็นต้นไป

ตารางที่ 6-8: บัญชีท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

ประเภทของเส้นทางบิน	เส้นทางบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
สายหลัก	กรุงเทพฯ – ภูเก็ต	2,171,941
	กรุงเทพฯ – เชียงใหม่	1,696,022
	กรุงเทพฯ – หาดใหญ่	830,203
	กรุงเทพฯ – สมุย	796,313
	กรุงเทพฯ – อุดรธานี	653,050
	กรุงเทพฯ – เชียงราย	466,766
	กรุงเทพฯ – ขอนแก่น	389,315
	กรุงเทพฯ – กระบี่	760,106
	กรุงเทพฯ – อุบลราชธานี	403,813
	กรุงเทพฯ – นครศรีธรรมราช	395,005
	กรุงเทพฯ – สุราษฎร์ธานี	354,888
สายรอง	กรุงเทพฯ – พิษณุโลก	153,266
	เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน	95,378
	กรุงเทพฯ – ตรัง	104,945
	กรุงเทพฯ – ตราด	73,163
	สมุย – ภูเก็ต	72,062
	กรุงเทพฯ – นราธิวาส	79,566

ตารางที่ 6-8: บัญชีท้ายประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการ
เส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551 (ต่อ)

ประเภทของเส้นทางบิน	เส้นทางบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
สายย่อย	กรุงเทพฯ – ลำปาง	44,424
	กรุงเทพฯ – สกลนคร	34,303
	เชียงใหม่ – ภูเก็ต	49,263
	กรุงเทพฯ – ระนอง	2,545
	กรุงเทพฯ – นครพนม	31,741
	กรุงเทพฯ – สุโขทัย	21,057
	กรุงเทพฯ – บุรีรัมย์	10,886
	กรุงเทพฯ – ร้อยเอ็ด	14,603
	ภูเก็ต – หาดใหญ่	13,368
	อุตะเภ – สมุย	32,861
	เชียงใหม่ – เชียงราย	957
	กรุงเทพฯ – น่าน	12,583
	กรุงเทพฯ – แม่สอด*	-
	กรุงเทพฯ – นครราชสีมา*	-
	เชียงใหม่ – อุดรธานี	28,473
	เชียงใหม่ – สุโขทัย	1,697
	เชียงใหม่ – สมุย	18,165
	อุตะเภ – ภูเก็ต	16,193
	สมุย – กระบี่	2,392
	เชียงใหม่ – แม่สอด*	-
	กรุงเทพฯ – เพชรบูรณ์*	-
	ภูเก็ต – ระนอง*	-
	กรุงเทพฯ – แม่ฮ่องสอน	937
	ระนอง – หาดใหญ่*	-
	กรุงเทพฯ – หัวหิน	8,055
	กรุงเทพฯ – เลย์	6,538
	เชียงใหม่ – ปาย	6,634
	เชียงใหม่ – แพร่	417

หมายเหตุ: *ที่ผ่านมาสายการบินเคยเปิดทำการบิน แต่ต่อมาในปี 2550 ได้หยุดทำการบิน

ประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 3) พ.ศ. 2553

ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ ประกาศ ณ วันที่ 27 กันยายน 2549 ข้อ 3 ได้กำหนดว่า กระทรวงคมนาคมจะประกาศกำหนดเส้นทางบินภายในประเทศทุกสามปี โดยใช้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการในเส้นทางบินในรอบปีปฏิทินก่อนปีที่ประกาศเป็นเกณฑ์การคำนวณ เว้นแต่เส้นทางบินใดมีจำนวนผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงไปจนถึงขนาดเข้าเกณฑ์เป็นเส้นทางประเภทอื่นตามข้อ 2 กระทรวงคมนาคมอาจพิจารณาปรับปรุงบัญชีท้ายประกาศก่อนครบกำหนดสามปี เพื่อสนองความต้องการของผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศได้ ดังตารางที่ 6-9

โดยที่จำนวนผู้โดยสารซึ่งใช้บริการตามประเภทของเส้นทางบินภายในประเทศมีจำนวนเปลี่ยนแปลงไปจากประเภทที่กำหนดไว้ จนถึงขนาดเข้าเกณฑ์เป็นเส้นทางบินประเภทอื่น อาศัยอำนาจตามความในข้อ 4 ข้อ 7 และข้อ 9 แห่งประกาศของคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 ประกาศ ณ วันที่ 26 มกราคม 2515 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมจึงเห็นสมควรกำหนดประเภทเส้นทางบินแบบประจำภายในประเทศ โดยใช้ฐานข้อมูลในปี 2552 ก่อนครบกำหนดเวลาสามปี โดยออกประกาศไว้ดังต่อไปนี้

ข้อ 1. ให้ยกเลิกความในประเภทของเส้นทางบินสายย่อย อันดับที่ 3 ในบัญชีท้ายของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่องหลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2)

ข้อ 2. ให้เพิ่มความต่อไปนี้เป็นอันดับที่ 7 ในประเภทของเส้นทางบินสายรอง ในบัญชีท้ายของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

ตารางที่ 6-9: เพิ่มเติมเส้นทางในบัญชีท้ายของประกาศกระทรวงคมนาคม เรื่อง หลักเกณฑ์สำหรับการให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศ (ฉบับที่ 2) พ.ศ. 2551

ประเภทของเส้นทางบิน	เส้นทางบิน	จำนวนผู้โดยสาร (คน)
สายรอง	เชียงใหม่ – ภูเก็ต	82,631

ในประเด็นการเดินทางด้วยเครื่องบิน ตามเมืองในภูมิภาคของประเทศไทยจะแบ่งออกเป็น 3 ส่วนคือ เมืองในภาคเหนือของประเทศไทย (ตารางที่ 6-10) เมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย (ตารางที่ 6-11) และเมืองในภาคใต้และภาคอื่นๆ ของประเทศไทย (ตารางที่ 6-12) โดยมีรายละเอียดดังนี้

ตารางที่ 6-10: จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคเหนือของประเทศไทย

(หน่วย:คน)

ปี	พิษณุโลก	แพร่	น่าน	ลำปาง	แม่สอด	แม่ฮ่องสอน	สุโขทัย
2538	218,385	18,304	20,038	95,773	7,232	159,608	
2539	255,156	29,272	34,556	109,513	12,877	213,898	19,437
2540	274,276	28,317	38,272	107,295	14,176	221,290	38,992
2541	248,991	19,060	37,651	102,861	18,940	241,192	2,407
2542	241,396	17,943	34,588	92,847	17,739	206,286	22,921
2543	245,977	19,482	31,917	92,813	33,092	235,594	47,036
2544	243,756	19,783	31,420	83,843	31,525	236,794	29,427
2545	211,552	12,567	18,546	60,588	23,174	171,240	34,717
2546	208,751	10,532	15,254	57,792	15,992	130,401	27,911
2547	229,359	835	11,931	58,563	19,497	127,439	28,218
2548	198,282	0	14,436	55,964	15,451	119,603	37,271
2549	178,584	47	12,930	52,300	0	104,524	32,021
2550	155,266	459	12,685	44,424	30	96,975	35,154
2551	89,258	0	7,665	25,059	396	49,082	19,006
รวม	2,998,989	176,601	321,889	1,039,635	210,121	2,313,926	374,518
รวมเฉลี่ยต่อปี	214,214	12,614	22,992	74,260	15,009	165,280	26,751

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

จากตาราง 6-10 พบว่า จังหวัดพิษณุโลกมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดคือ 214,214 คน รองลงมาคือจังหวัดแม่ฮ่องสอน มีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 165,280 คน แต่ในภาพรวมแสดงให้เห็นว่าเมืองในภาคเหนือส่วนใหญ่มีแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินลดลง อาจเนื่องมาจากการมีโครงสร้างพื้นฐานทางถนนที่มีประสิทธิภาพสูงขึ้น

ตารางที่ 6-11: จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย

(หน่วย:คน)

ปี	สกลนคร	อุบลราชธานี	อุดรธานี	นครราชสีมา	นครพนม	บุรีรัมย์	ขอนแก่น
2538	41,539	215,240	313,911	96,813	33,336		311,266
2539	45,796	252,119	379,781	89,013	45,328		386,509
2540	47,938	249,208	389,501	103,730	22,343	19,888	374,004
2541	44,726	214,644	375,370	81,234	39,328	19,102	341,987
2542	42,632	226,554	378,816	72,054	39,584	20,917	374,386
2543	46,303	240,160	375,797	64,747	38,261	26,720	397,815
2544	43,269	250,281	367,498	61,904	38,479	32,856	390,488
2545	33,408	229,021	348,709	29,998	30,161	24,874	374,322
2546	30,434	252,057	351,690	7,654	27,206	22,247	377,095
2547	39,048	350,020	606,240	11,866	32,347	30,873	507,946
2548	38,010	386,266	657,394	36	34,792	22,110	458,265
2549	39,654	368,377	667,702	63	38,214	8,796	386,279
2550	34,408	380,581	708,100	59	32,086	10,927	388,865
2551	20,702	252,623	411,226	34	17,096	5,457	240,323
รวม	547,867	3,867,151	6,331,735	619,205	468,561	244,767	5,309,550
รวมเฉลี่ยต่อปี	39,133	276,225	452,267	44,229	33,469	17,483	379,254

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

จากตาราง 6-11 พบว่า จังหวัดอุดรธานีมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดคือ 452,267 คน รองลงมาคือ จังหวัดขอนแก่น และจังหวัดอุบลราชธานี ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 379,254 คน และ 276,225 คน ตามลำดับ โดยจากข้อมูลจะเห็นได้ว่าจังหวัดนครราชสีมา มีจำนวนผู้โดยสารลดลงอย่างมาก เนื่องจากมีระยะทางไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก การเดินทางโดยรถยนต์จึงสะดวก รวดเร็ว และประหยัดค่าใช้จ่ายมากกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน

ตารางที่ 6-12: จำนวนผู้โดยสารเครื่องบินตามเมืองในภาคใต้และภาคอื่นๆ ของประเทศไทย

(หน่วย:คน)

ปี	นครศรีธรรมราช	ตรัง	ระนอง	นราธิวาส	สุราษฎร์ธานี	กระบี่	สมุย	อุตะภา
2538	27,819	29,403	5,483	6,102	237,301		379,700	16,982
2539	34,990	44,646	34,169	26,460	231,497		432,008	15,257
2540	62,512	57,037	35,241	34,660	213,856		501,078	18,154
2541	5,832	6,219	2,460	2,312	15,276		50,422	15,191
2542	74,712	77,168	20,749	25,344	172,519	26,440	602,105	67,422
2543	82,066	86,223	11,053	31,789	176,895	122,107	655,809	106,519
2544	91,573	78,758	9,561	31,565	178,104	153,354	742,779	128,800
2545	90,893	76,244	22,202	22,962	163,007	224,936	783,666	128,366
2546	54,612	40,433	23,730	8,586	79,193	167,881	366,967	50,101
2547	131,636	93,602	46,207	335	205,321	477,569	1,033,468	166,696
2548	145,668	81,341	31,785	30,642	204,146	310,153	1,294,105	190,007
2549	192,683	89,187	5,375	65,005	287,192	547,384	1,400,259	226,090
2550	395,703	104,546	2,560	79,528	358,053	855,602	1,383,710	193,407
2551	203,599	72,421	18,274	47,668	225,039	527,354	518,158	76,136
รวม	1,594,298	937,228	268,849	412,958	2,747,399	3,412,780	10,144,234	1,399,128
รวมเฉลี่ยต่อปี	113,878	66,945	19,204	29,497	196,243	243,770	724,588	99,938

ที่มา: กรมการบินพลเรือน

จากตารางที่ 6-12 พบว่า อำเภอสมุย จังหวัดสุราษฎร์ธานีมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดคือ 724,588 คน เนื่องจากเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญที่มีลักษณะเป็นเกาะ ดังนั้นการเดินทางโดยเครื่องบินจึงเป็นการเดินทางที่สะดวกที่สุด รองลงมาคือ จังหวัดกระบี่ซึ่งเป็นแหล่งท่องเที่ยวที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 243,770 คน จากข้อมูลจะเห็นได้ว่าเมืองต่างๆ ในภาคใต้มีแนวโน้มผู้โดยสารทางเครื่องบินเพิ่มสูงขึ้น เช่น นครศรีธรรมราช เป็นต้น อาจด้วยเหตุผลที่ว่าทางภาคใต้ของไทยมีแหล่งท่องเที่ยวจำนวนมากที่ดึงดูดนักท่องเที่ยว กอปรกับการที่ทางภาคใต้ของประเทศไทยมีระยะทางไกลมากจากกรุงเทพฯ ส่งผลให้การเดินทางโดยเครื่องบินสะดวก รวดเร็ว มากกว่าการเดินทางโดยรถยนต์

6.4.2 ภาพรวมการเดินทางด้วยรถไฟ / รถโดยสาร ในประเทศไทย

ข้อมูลการการเดินทางด้วยรถไฟ/รถโดยสารในประเทศไทยพิจารณาได้จากตารางที่ 6-13 โดยจากตารางพบว่า จำนวนผู้โดยสารรถไฟเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 49,650 คน จำนวนผู้โดยสารรถโดยสาร ขสมก. เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 626,967 คน และจำนวนผู้โดยสารรถโดยสาร บขส. เฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 11,424 หากพิจารณาเฉพาะการเดินทางระหว่างเมืองต่าง ๆ (ข้ามจังหวัด) ซึ่งคือการพิจารณาเฉพาะ จำนวนผู้โดยสารรถไฟ และจำนวนผู้โดยสารรถโดยสาร บขส. พบว่า จำนวนผู้โดยสารรถไฟมีจำนวนเฉลี่ยต่อปีมากกว่าจำนวนผู้โดยสารรถโดยสาร บขส. คิดเป็นร้อยละ 63 แสดงให้เห็นว่ารถไฟยังเป็นทางเลือกของรูปแบบการเดินทางที่สำคัญของการเดินทางระหว่างเมืองในประเทศไทย อาจเนื่องมาจากการมีราคา ค่าโดยสารที่ต่ำกว่าการเดินทางในรูปแบบอื่น

ตารางที่ 6-13: จำนวนผู้โดยสารรถไฟ และรถโดยสาร ในประเทศไทย

(หน่วย : พันคน)

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสารรถไฟ ^{1/}	จำนวนผู้โดยสาร รถโดยสาร ขสมก. ^{2/}	จำนวนผู้โดยสาร รถโดยสาร บขส. ^{2/}
2544	55,500	921,688	10,852
2545	53,216	871,114	11,364
2546	54,130	755,908	11,585
2547	50,873	713,626	11,907
2548	49,671	644,733	11,989
2549	48,867	613,475	12,054
2550	45,050	585,160	12,067
2551	47,059	406,375	11,038
2552	46,978	382,682	10,834
2553	45,153	374,906	10,545
รวม	496,497	6,269,667	114,235
รวมเฉลี่ยต่อปี	49,650	626,967	11,424

ที่มา: ^{1/} การรถไฟแห่งประเทศไทย กระทรวงคมนาคม

^{2/} สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

หากต้องการศึกษาแนวโน้มรูปแบบการเดินทางของนักท่องเที่ยวเพื่อยกระดับรูปแบบการขนส่ง และการคมนาคมตามเส้นทางที่มุ่งให้ความสนใจในการศึกษาครั้งนี้ สามารถพิจารณาข้อมูลข้างต้น กอปรกับจำนวนนักท่องเที่ยว โดยจำนวนนักท่องเที่ยวมีรายละเอียดในหัวข้อถัดไป

6.4.3 จำนวนนักท่องเที่ยว

การพิจารณาจำนวนนักท่องเที่ยวในหัวข้อนี้จะพิจารณาตามเส้นทางที่มุ่งให้ความสนใจในการศึกษา คือ เส้นทางภาคเหนือ และเส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ โดยมีรายละเอียดดังนี้

เส้นทางภาคเหนือ ประกอบไปด้วย จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่

เส้นทางภาคเหนือ เลือกพิจารณาใน 2 จังหวัดที่สำคัญคือ จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่ โดยจากตารางที่ 6-14 พบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ โดยมีนักท่องเที่ยวชาวไทยเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 3,486,294 คน และนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 1,642,617 คน ต่างกับจังหวัดพิษณุโลกมีแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวลดลงทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ อาจเนื่องมาจากการมีลักษณะเป็นเมืองทางผ่านไปยังภาคเหนือของไทย และสถานที่ท่องเที่ยวอาจไม่หลากหลาย

ตารางที่ 6-14: จำนวนนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดเชียงใหม่

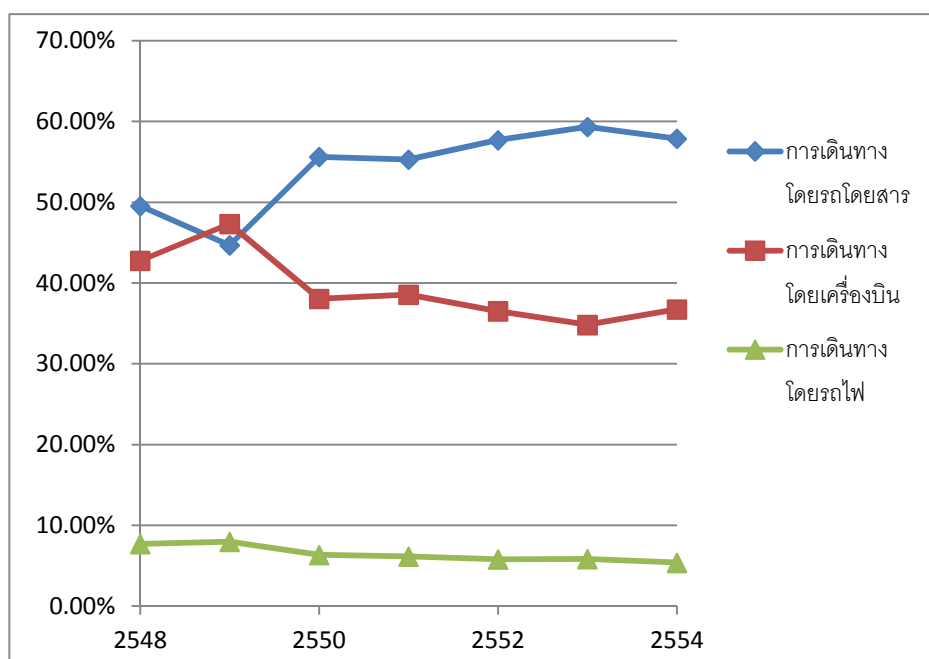
ปี พ.ศ.	ชาวไทย (คน)		ชาวต่างชาติ (คน)	
	เชียงใหม่	พิษณุโลก	เชียงใหม่	พิษณุโลก
2549	3,539,772	1,709,762	2,050,554	190,346
2550	3,601,727	1,856,062	1,755,140	215,386
2551	3,842,550	2,262,028	1,470,802	248,981
2552	3,101,790	947,800	1,241,300	124,052
2553	3,345,629	1,204,084	1,695,288	114,654
รวม	17,431,468	7,979,736	8,213,084	893,419
รวมเฉลี่ยต่อปี	3,486,294	1,595,947	1,642,617	178,684

ที่มา: ปี 2549-2550 กองวิชาการ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย

ปี 2551 กรมการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา

จากการที่จำนวนนักท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดเชียงใหม่มีจำนวนมากขึ้น โดยสาเหตุข้างต้นอาจนำมาซึ่งการพัฒนาโครงการระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยหากพิจารณาข้อมูลการเดินทางของผู้โดยสารจังหวัดเชียงใหม่ พบว่ามีการใช้รูปแบบการเดินทางโดยรถไฟประมาณ 500,000 คน/ปี การเดินทางทางอากาศประมาณ 3,000,000 คน/ปี และการเดินทางโดยรถโดยสารประมาณ 5,000,000 คน/ปี ดังแสดงในรูปที่ 6-2

รูปที่ 6-2: สัดส่วนผู้โดยสารแยกตามรูปแบบการเดินทาง



การศึกษาในครั้งนี้ได้มีการประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดเชียงใหม่ (ตารางที่ 6-15) โดยพบว่าหากมีการนำโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงมาใช้ในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จะสามารถแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารจากการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ได้ถึงร้อยละ 32.08

ตารางที่ 6-15: การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดเชียงใหม่

ปี	รูปแบบการเดินทาง	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
2554	รถโดยสาร	5,253,720	57.88
	อากาศยาน	3,335,070	36.74
	รถไฟ	488,262	5.38
	รวม	9,077,052	
2561	รถโดยสาร	5,376,088	40.85
	อากาศยาน	3,089,296	23.47
	รถไฟ	472,918	3.59
	รถไฟความเร็วสูง	4,222,153	32.08
	รวม	13,160,455	

ที่มา: การวิเคราะห์ของคณะวิจัย

โดยผลจากการมีโครงการระบบรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่จะส่งผลให้ใช้ระยะเวลาในการเดินทางสั้นลง อีกทั้งยังกระตุ้นการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ การท่องเที่ยว และการจ้างงานด้วย

นอกจากนี้ได้มีการประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดพิษณุโลก และจังหวัด นครสวรรค์ ดังตารางที่ 6-16 และตารางที่ 6-17 ตามลำดับ โดยพบว่าหากมีการนำโครงการระบบรถไฟ ความเร็วสูงมาใช้ในเส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก จะสามารถแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารจากรูปแบบ การเดินทางอื่นๆ ได้ถึงร้อยละ 20.61 และแบ่งสัดส่วนจำนวนผู้โดยสารจากรูปแบบการเดินทางอื่นๆใน เส้นทางกรุงเทพฯ-นครสวรรค์ ได้ถึงร้อยละ 10.00

ตารางที่ 6-16: การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดพิษณุโลก

ปี	รูปแบบการเดินทาง	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
2554	รถโดยสาร	5,877,594	97.60%
	อากาศยาน	144,620	2.40%
	รวม	6,022,214	
2561	รถโดยสาร	6,814,369	78.04%
	อากาศยาน	117,374	1.34%
	<u>รถไฟความเร็วสูง</u>	1,799,625	20.61%
	รวม	8,731,368	

ที่มา: การวิเคราะห์ของคณะวิจัย

ตารางที่ 6-17: การประมาณการปริมาณผู้โดยสารเข้า-ออกจังหวัดนครสวรรค์

ปี	รูปแบบการเดินทาง	จำนวนผู้โดยสาร (คน)	สัดส่วน (ร้อยละ)
2554	รถโดยสาร	6,491,632	100.00%
	รวม	6,491,632	
2561	รถโดยสาร	8,032,965	90.00%
	<u>รถไฟความเร็วสูง</u>	892,552	10.00%
	รวม	8,925,517	

ที่มา: การวิเคราะห์ของคณะวิจัย

เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประกอบไปด้วย จังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือเลือกพิจารณา 3 จังหวัดที่สำคัญคือ จังหวัดขอนแก่น จังหวัด อุดรธานี และจังหวัดหนองคาย โดยทั้ง 3 จังหวัดมีแนวโน้มจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น จังหวัดขอนแก่น มีนักท่องเที่ยวชาวไทยเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดเท่ากับ 3,954,475 คน และจังหวัดหนองคายมีนักท่องเที่ยว ชาวต่างชาติเฉลี่ยต่อปีมากที่สุดเท่ากับ 588,843 คน ดังตาราง 6-18

ตารางที่ 6-18: จำนวนนักท่องเที่ยวและผู้มาเยือนทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ จังหวัด
ขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

ปี พ.ศ.	ชาวไทย (คน)			ชาวต่างชาติ (คน)		
	อุดรธานี	ขอนแก่น ^{1/}	หนองคาย ^{2/}	อุดรธานี	ขอนแก่น ^{1/}	หนองคาย ^{2/}
2539	2,844,506		1,411,694	29,514		105,742
2540	2,842,072		1,277,424	29,754		140,509
2541	2,437,712		1,103,046	88,514		1,700,020
2542	2,584,194	3,032,862	1,142,262	137,060	37,960	528,550
2543	2,524,482	3,316,052	1,152,464	131,940	51,328	581,192
2544	2,728,232	3,349,188	1,200,794	148,492	58,600	639,852
2545	2,907,582	3,514,096	622,044	155,943	71,960	326,452
2546	3,131,638	3,871,294	1,366,588	157,074	83,478	688,430
2547	3,400,036	4,154,126		189,848	66,850	
2548	3,384,448	4,607,144		253,914	132,644	
2549	3,905,632	4,755,290		316,776	162,418	
2550	3,882,556	4,990,222		283,608	149,800	
รวม	36,573,090	35,590,274	9,276,316	1,922,437	815,038	4,710,747
รวมเฉลี่ยต่อปี	3,047,758	3,954,475	1,159,540	160,203	90,560	588,843

หมายเหตุ: ^{1/} ไม่มีข้อมูลของจังหวัดขอนแก่นในปี 2539-2541

^{2/} ไม่มีข้อมูลของจังหวัดหนองคายในปี 2547-2550

ที่มา: สำนักงานท่องเที่ยวจังหวัดขอนแก่น จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดหนองคาย

จากข้อมูลทั้งหมดประกอบกันจะเห็นได้ว่าจำนวนนักท่องเที่ยวตามภูมิภาคในเส้นทางที่
การศึกษาครั้งนี้ให้ความสนใจมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น กอปรกับรูปแบบการเดินทางภายในภูมิภาคที่สำคัญ
คือการเดินทางโดยเครื่องบินในบางพื้นที่ การเดินทางโดยรถโดยสารประจำทาง และการเดินทางโดย
รถไฟซึ่งสามารถตอบสนองความต้องการของนักเดินทางได้เป็นอย่างมากเนื่องจากราคาโดยสารต่ำ
ดังนั้น หากต้องการยกระดับรูปแบบการขนส่งและการคมนาคมจึงควรพิจารณาระบบขนส่งทางราง
เป็นลำดับแรก

6.5 แนวทางการวิเคราะห์โครงการเชิงเศรษฐศาสตร์สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง

ในการวิเคราะห์โครงการเชิงเศรษฐศาสตร์ สำหรับการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง จำเป็นต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายปัจจัย ได้แก่ ปัจจัยด้านต้นทุนการลงทุน และปัจจัยด้านผลประโยชน์จากโครงการ ในส่วนของต้นทุนในการลงทุนนั้น รายงานนี้ได้มีการทบทวนประสบการณ์จากต่างประเทศในบทที่ 5 ไว้แล้ว ซึ่งส่วนใหญ่ ต้นทุนโครงการรถไฟความเร็วสูงมีความผันแปรค่อนข้างสูง ตามปัจจัยต่างๆ เช่น เทคโนโลยีที่ใช้ ลักษณะภูมิประเทศที่มีการก่อสร้างเส้นทาง ต้นทุนด้านการก่อสร้าง และแรงงานของประเทศที่มีการลงทุน เป็นต้น

ปัจจัยที่สำคัญต่อการวิเคราะห์โครงการอีกส่วนหนึ่งคือ ปัจจัยด้านผลประโยชน์ของโครงการ ซึ่งปัจจัยหลักด้านผลประโยชน์ของโครงการ คือการประหยัดเวลาในการเดินทาง ซึ่งหมายถึงการประหยัดเวลาการเดินทางเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น เช่น การเดินทางโดยรถไฟธรรมดา การเดินทางโดยรถยนต์ และความได้เปรียบเชิงเวลาและราคากับการเดินทางโดยเครื่องบิน

ถ้าพิจารณาเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เราสามารถคำนวณการประหยัดเวลาในการเดินทาง สำหรับรถไฟความเร็วสูงในความเร็วต่างๆ ได้ ดังแสดงในตารางที่ 6-19 โดยที่เวลาในการเดินทางรถโดยสารประจำทาง นำมาจากข้อมูลของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งใช้เวลาในการเดินทางประมาณ 11 ชั่วโมง และระยะเวลาในการเดินทางโดยเครื่องบิน คำนวณจากเวลาในการบินประมาณ 1 ชั่วโมง รวมเวลาในการเช็คอิน 1 ชั่วโมง และเวลาในการรอสัมภาระประมาณ 45 นาทีหลังจากเครื่องลงจอด รวมเป็น 2.75 ชั่วโมง

ตารางที่ 6-19: การเปรียบเทียบเวลาในการเดินทางสำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ความเร็วของ รถไฟความเร็วสูง	ระยะเวลาในการ เดินทาง (ชั่วโมง)	ระยะเวลาการเดินทาง เปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่น (ชั่วโมง)	
		การเดินทางโดยรถโดยสาร ใช้เวลา 11 ชั่วโมง	การเดินทางโดยเครื่องบิน ใช้เวลา 2.75 ชั่วโมง
120 กม./ชม.	7.76	$11 - 7.76 = 3.24$	$7.76 - 2.75 = 5.01$
160 กม./ชม.	5.82	$11 - 5.82 = 5.18$	$5.82 - 2.75 = 3.07$
250 กม./ชม.	3.73	$11 - 3.73 = 7.27$	$3.73 - 2.75 = 0.98$

ที่มา: การวิเคราะห์ของคณะวิจัย

การเปรียบเทียบระยะเวลาในการเดินทางของรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ความเร็วต่างๆ พบว่ารถไฟฟ้าความเร็วที่ 120 และ 160 กม./ชม. สามารถที่จะแข่งขันกับการเดินทางทางเครื่องบินได้ เนื่องจากใช้เวลามากกว่าเครื่องบิน 5.01 และ 3.07 ชั่วโมงตามลำดับ ในขณะที่รถไฟฟ้าความเร็ว 250 กม./ชม. จะใช้เวลามากกว่าเครื่องบินประมาณ 1 ชั่วโมง ซึ่งสามารถแข่งขันกับการเดินทางโดยเครื่องบินได้ โดยขึ้นอยู่กับกำหนดราคาค่าโดยสารเป็นหลัก

ถ้าพิจารณาเปรียบเทียบกับการเดินทางโดยรถโดยสาร พบว่า การเดินทางโดยรถไฟฟ้าความเร็ว 120 กม./ชม. มีความได้เปรียบด้านเวลาการเดินทางเพียง 3.24 ชั่วโมง ในขณะที่รถไฟฟ้าความเร็ว 160 และ 250 กม./ชม. มีความได้เปรียบด้านเวลาการเดินทางอยู่ที่ 5.18 และ 7.27 ชั่วโมงตามลำดับ ซึ่งถ้าพิจารณาในแง่ของการเดินทางโดยรถโดยสาร พบว่ารถไฟฟ้าความเร็ว 160 กม./ชม. น่าจะดึงดูดให้ผู้โดยสารรถโดยสารประจำทางมาใช้รถไฟฟ้ามากยิ่งขึ้น

ตามที่ได้มีการวิเคราะห์แนวโน้มของผู้โดยสารที่จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทางมาใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูง พบว่า ผู้โดยสารที่มีศักยภาพและมีแนวโน้มที่จะเป็นผู้ใช้รถไฟฟ้าความเร็วสูง คือผู้โดยสารที่เดินทางโดยเครื่องบินเป็นหลัก ดังนั้น ถ้ามีการลงทุนรถไฟฟ้าความเร็ว 120 กม./ชม. อาจจะทำให้จำนวนผู้โดยสารที่ใช้รฟฟน้อยตามไปด้วย ทำให้ความคุ้มค่าทางการลงทุนน้อยลงไป

ประเด็นความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ของการลงทุนโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง ได้มีการวิเคราะห์โดยละเอียดในงานวิจัยของ Nash และ de Gus (2009) ซึ่งตัวแปรสำคัญในการวิเคราะห์คือ การประหยัดเวลาในการเดินทางต่อผู้โดยสารหนึ่งคน (Δt) และมูลค่าของการประหยัดเวลา (Value of Time Saving: v) ซึ่งงานวิจัยของประเทศไทย พบว่ามูลค่าของการประหยัดเวลาในการเดินทางระหว่างจังหวัด อยู่ที่ประมาณ 60 บาทต่อชั่วโมง ซึ่งถ้าคำนวณมูลค่าการประหยัดเวลาการเดินทางรวม ($v\Delta t$) นั้นจะส่งผลต่อความเป็นไปได้ของโครงการ โดยที่ถ้า $v\Delta t$ มีมูลค่าสูง โครงการจะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ได้ถ้ามีจำนวนผู้โดยสารไม่มากนัก

ซึ่งในงานศึกษาของ Nash และ de Gus (2009) พิจารณาจำนวนผู้โดยสารในปีแรกที่ทำให้โครงการจะมีมูลค่าปัจจุบันของโครงการ (Net Present Value: NPV) เท่ากับศูนย์ (หมายถึงโครงการไม่มีผลกำไร แต่ไม่ขาดทุน) โดยมีปัจจัยในการคำนวณได้แก่ ต้นทุนการลงทุนรถไฟฟ้าความเร็วสูงที่ 12 ล้านยูโรต่อกิโลเมตร (ค่าก่อสร้างและมูลค่าปัจจุบันของขบวนรถไฟฟ้า) อัตราดอกเบี้ยที่ร้อยละ 5 อายุโครงการ 40 ปี โดยมีการเปรียบเทียบว่าถ้ามีการประหยัดเวลาการเดินทางต่อผู้โดยสารหนึ่งคน โดยที่ Δt จะเปรียบเทียบกับกรณีฐาน ซึ่งได้แก่รูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารก่อนที่จะมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ซึ่งอาจจะเป็นการเดินทางโดยรถยนต์ส่วนบุคคล รถโดยสารสาธารณะ หรือเครื่องบินแล้วแต่กรณี โดยที่ Nash และ de Gus (2009) ระบุว่า ถ้า $v\Delta t$ มีมูลค่าสูง (45 ยูโรต่อผู้โดยสาร 1 คน) โครงการต้องมีผู้โดยสารในปีแรกประมาณ 6.6 ล้านคนเที่ยวต่อปีในการเปิดให้บริการในปีแรก ในขณะที่ถ้า $v\Delta t$ มีมูลค่าต่ำ (นั่นคือ 20 ยูโร ต่อผู้โดยสาร 1 คน) โครงการจะมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ต้องมีจำนวนผู้โดยสารมากถึง 14.9 ล้านคนเที่ยวต่อปี ในการเปิดให้บริการปีแรก ถ้าเปรียบเทียบกับข้อมูลในหัวข้อ 6.4 พบว่าการประมาณการจำนวนผู้โดยสารรถไฟฟ้าความเร็วสูงของ

เส้นทางสายเหนืออยู่ที่ประมาณ 6.9 ล้านคนเที่ยวในปีแรกที่เปิดให้บริการ ถ้าเปรียบเทียบกับข้อมูลในตารางที่ 6-19 จะพบว่า ถ้ารถไฟความเร็วสูง 250 กม./ชม. จะมีค่า $v\Delta t$ ประมาณ $7.27 \times 60 = 436.2$ บาท หรือประมาณ 10 ยูโร ในขณะที่ ถ้ารถไฟความเร็ว 160 กม./ชม. จะมีค่า $v\Delta t$ ประมาณ $5.18 \times 60 = 310.8$ บาท หรือประมาณ 7.2 ยูโร และถ้ารถไฟความเร็ว 120 กม./ชม. จะมีค่า $v\Delta t$ ประมาณ $3.24 \times 60 = 194.4$ บาท หรือประมาณ 4.5 ยูโร ซึ่งการลงทุนรถไฟที่ความเร็ว 120 และ 160 กม. / ชม. ถึงแม้จะมีต้นทุนที่ต่ำกว่า แต่ผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการประหยัดเวลาจะน้อยกว่า และอาจทำให้โครงการไม่มีความคุ้มค่าในทางเศรษฐศาสตร์ได้

การวิเคราะห์โครงการข้างต้น วิเคราะห์ถึงเส้นทางกรุงเทพฯ - เชียงใหม่เป็นหลัก เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัด มีศักยภาพพอสมควรที่จะลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง อย่างไรก็ตาม จะเห็นได้ว่าจำนวนผู้โดยสารในปีแรกที่ประมาณการไว้ อาจจะน้อยไปถ้าพิจารณาถึงความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์ ซึ่งการวิเคราะห์จำนวนผู้โดยสารโดยละเอียด ในการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการมีความจำเป็นอย่างยิ่ง โดยที่อาจจะเป็นไปได้ว่าจำนวนผู้โดยสารของเส้นทางนี้ อาจจะเพิ่มขึ้นในอนาคตและมีความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มากยิ่งขึ้นถ้ามีการลงทุนเมื่อเวลาที่เหมาะสม

ในส่วนของเส้นทางกรุงเทพฯ - หอนกย ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารน้อย ดังที่ได้วิเคราะห์ไว้ในเบื้องต้น ซึ่งจะมีศักยภาพเพิ่มมากขึ้นถ้ามีการเชื่อมต่อระบบกับประเทศลาวและจีนตอนใต้ (มณฑลยูนนาน) ซึ่งถ้ามีการเชื่อมต่อจริง จำนวนผู้โดยสารของเส้นทางนี้น่าจะมากขึ้น และทำให้การวิเคราะห์ความคุ้มค่าทางเศรษฐศาสตร์มีความคุ้มค่าในการลงทุนได้

การวิเคราะห์โครงการนี้เป็นเพียงการวิเคราะห์เชิงเศรษฐศาสตร์เบื้องต้น เพื่อแสดงให้เห็นถึงความสำคัญของตัวแปรด้านความเร็วของรถไฟความเร็วสูง ที่ส่งผลกระทบต่อการตัดสินใจในการลงทุน ซึ่งในรายละเอียดแล้วจำเป็นต้องมีการศึกษาความเป็นไปได้ของโครงการ (Feasibility Study) โดยละเอียดอีกครั้งในการตัดสินใจลงทุนโครงการรูปแบบต่างๆ

บทที่ 7

การวิเคราะห์ความต้องการการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศ จากการเชื่อมโยงเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

7.1 กรอบการวิเคราะห์ความต้องการการขนส่งสินค้าภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

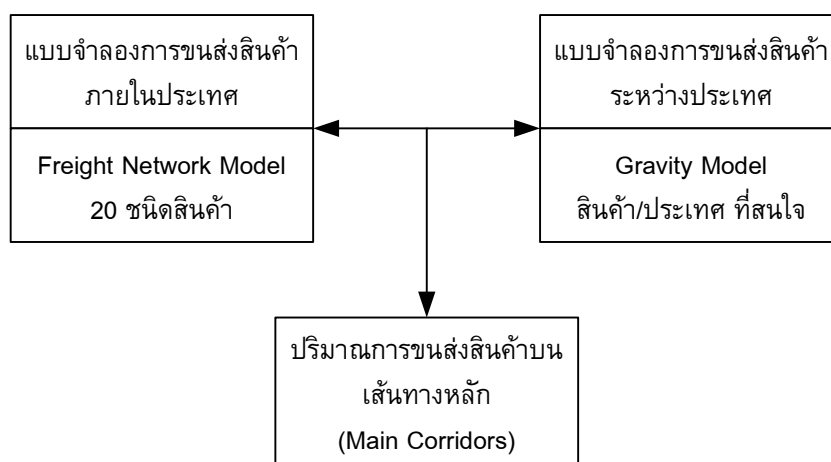
การวิเคราะห์ความต้องการในการขนส่งสินค้านั้น จำเป็นต้องพิจารณาถึงการไหลเวียนของสินค้าทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ งานวิจัยในอดีตจะระบุว่าการขนส่งทางบก (โดยเฉพาะทางถนน) เป็นการขนส่งภายในประเทศเป็นหลัก และมีสัดส่วนของการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศค่อนข้างน้อย แต่ประเด็นสำคัญของแบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้าที่จะนำมาประยุกต์ใช้ในการศึกษานี้ จำเป็นต้องพิจารณาแยกแยะระหว่างสินค้าที่ขนส่งภายในประเทศ ซึ่งเป็นสินค้าที่เป็นปัจจัยการผลิตและสินค้าที่บริโภคภายในประเทศ กับสินค้าที่เป็นสินค้านำเข้าหรือส่งออกไปยังต่างประเทศ ทั้งนี้การที่จะแยกสินค้านำเข้าและส่งออกที่ขนส่งอยู่บนระบบขนส่งในประเทศ จำเป็นต้องทราบถึงโครงสร้างของห่วงโซ่อุปทานของสินค้าที่มีการนำเข้าและส่งออกนั้น เพื่อให้สามารถพยากรณ์ความต้องการการขนส่งได้ โดยขั้นตอนของการพยากรณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าแบ่งได้เป็นดังนี้

- การพยากรณ์ปัจจัยทางเศรษฐกิจที่ส่งผลต่อการขนส่ง เช่น การขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติหรือ GDP การขยายตัวของประชากรในพื้นที่ มูลค่าการนำเข้าและส่งออกในอนาคต โดยจะมีการประมาณการออกไปเป็นระยะเวลา 15 ปี
- การพยากรณ์การค้าระหว่างประเทศ คือส่วนของการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศ ซึ่งแบบจำลองการขนส่งทั่วไปมักจะไม่มีวิเคราะห์ในรายละเอียด สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยได้ริเริ่มจัดทำแบบจำลองการค้าระหว่างประเทศแบบข้ามแดน (Cross-Border Transport) เพื่อพยากรณ์การค้าระหว่างประเทศโดยใช้แบบจำลองแบบ Gravity จากโครงการ Sharing the Benefits from Transportation Linkages and Logistics Improvements in the GMS: A Study of the East-West and North-South Corridor (TDRI, 2010)
- การพัฒนาแบบจำลองทางเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า (Freight Modal Choice Model) มีเป้าหมายเพื่อคาดคะเนการเปลี่ยนแปลงอุปสงค์ของการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และการจำแนกองค์ประกอบสำคัญที่ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงดังกล่าว โดยพิจารณาจากรูปแบบการขนส่งทางถนน ทางราง และทางน้ำเป็นหลัก และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในกรณีที่มีการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งสามารถทำได้ โดยแบบจำลองที่

พัฒนาขึ้นนี้จะครอบคลุมถึงองค์ประกอบสำคัญในการตัดสินใจของผู้ขนส่งทั้งในแง่ของ ต้นทุนโลจิสติกส์รวมไปถึงมุมมองของผู้บริโภค โดยมุ่งเน้นในระดับพฤติกรรมของผู้ขนส่งในการตัดสินใจเลือกรูปแบบการขนส่งสินค้า ทั้งนี้แบบจำลองนี้จะพยากรณ์ปริมาณสินค้าที่ขนส่งในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ การขนส่งทางถนน ทางรถไฟ เป็นหลัก

จากขั้นตอนการวิเคราะห์ดังกล่าวมาข้างต้น สามารถสรุปเป็นกรอบการวิเคราะห์การขนส่ง เชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ดังแสดงในรูปที่ 7-1

รูปที่ 7-1: แบบจำลองการวิเคราะห์การขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านและการเดินทางภายในประเทศ



โดยที่ขั้นตอนหลักในการพัฒนาแบบจำลองนี้มีอยู่ 2 ส่วนหลักได้แก่

- 1) แบบจำลองการขนส่งสินค้าในประเทศ
- 2) แบบจำลองการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

โดยที่รายละเอียดของแต่ละแบบจำลองจะนำเสนอในหัวข้อต่อไป

7.2 แบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้าภายในประเทศ

แบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้าเป็นแบบจำลองที่อธิบายถึงการไหลเวียนของสินค้านี้ระหว่างภูมิภาค โดยพิจารณาถึงปัจจัยด้านเศรษฐกิจมหภาคและปัจจัยเชิงพื้นที่ เพื่อให้ได้ข้อมูลจุดเริ่มต้น-จุดปลายทางของการไหลเวียนของสินค้า หรือ OD-Matrix

โดยขั้นตอนของการพัฒนาแบบจำลองนี้ ประยุกต์มาจากการศึกษาโครงการศึกษาเพื่อพัฒนาเส้นทางพิเศษสำหรับรถบรรทุกและระบบบริหารจัดการเพื่อเชื่อมต่อการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งทางสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยได้มีส่วนร่วมในการพัฒนาแบบจำลองนี้ด้วย

ขั้นตอนสำหรับโครงสร้างของแบบจำลองปริมาณและการกระจายการขนส่งสินค้านั้นสามารถแบ่งได้เป็น 3 ขั้นตอนหลัก ได้แก่ การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์มหภาคต่อปริมาณการขนส่งสินค้า การสร้างเมตริกซ์การกระจายของการผลิตและการบริโภค และการแปลงเมตริกซ์การผลิตและการบริโภคเป็นเมตริกซ์ต้นทางและปลายทางของสินค้า ซึ่งมีรายละเอียดพอสังเขปดังนี้

- 1) การศึกษาปัจจัยทางเศรษฐศาสตร์มหภาคต่อปริมาณการขนส่งสินค้า โดยมีข้อมูลหลัก ได้แก่ มูลค่าผลผลิตรวมของประเทศ (Gross Domestic Product: GDP) ข้อมูลผลผลิตมวลรวมของภูมิภาค (Gross Provincial Product: GPP) และการประมาณการผลผลิตมวลรวมของภูมิภาครายสินค้าและตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต
- 2) การสร้างเมตริกซ์การผลิตและการบริโภค (Production/Consumption Matrix: P/C Matrix)
- 3) การแปลงเมตริกซ์การผลิตและการบริโภค (P/C Matrix) เป็นเมตริกซ์ต้นทางและปลายทางของสินค้า (OD-Matrix)

สำหรับขั้นตอนที่ 1 เป็นการวิเคราะห์โดยใช้แนวโน้มทั่วไป รายงานนี้จะไม่อธิบายในรายละเอียด แต่ในขั้นตอนที่ 2 และขั้นตอนที่ 3 ซึ่งมีประเด็นด้านวิธีการที่จำเป็นต่อการวิเคราะห์ในขั้นตอนต่อไป รายงานนี้จะนำเสนอรายละเอียดดังนี้

การสร้างเมตริกซ์การผลิตและการบริโภค

ในการสร้างเมตริกซ์การผลิตและการบริโภค คณะวิจัยแบ่งสาขาการผลิตตามชนิดสินค้าออกเป็น 4 กลุ่ม เพื่อหารูปแบบการผลิตและการบริโภคที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน ได้แก่

- สินค้าเกษตรที่ต้องแปรรูป ได้แก่ สาขาการทำนา (สินค้าข้าวเปลือก) ไร่ข้าวโพด ไร่มันสำปะหลังและไร่อ้อย ซึ่งสินค้าเหล่านี้ จะมีการเดินทางระยะสั้นไปยังแหล่งแปรรูปต่างๆ
- สินค้าเกษตรที่แปรรูปแล้ว ได้แก่ กิจการโรงสี (ข้าวสาร) กิจการสีและบดข้าวโพด อาหารสัตว์ โรงแปรงมัน โรงงานน้ำตาล สวนยางและการผลิตยางแผ่นยางก้อน รวมทั้งผลผลิตทางการเกษตรอื่นๆ และอุตสาหกรรมอาหาร เครื่องดื่ม ซึ่งสินค้าเหล่านี้จะแบ่งออกเป็นสองช่องทาง คือ
 - การบริโภคภายในประเทศ ซึ่งแต่ละภูมิภาคจะมีการบริโภคตามสัดส่วนของประชากร
 - การส่งออก ซึ่งมีช่องทางส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบัง และทางด่านปาดังเบซาร์ ตามชนิดของสินค้า
- สินค้าอุตสาหกรรมต่างๆ ซึ่งส่วนนี้จะมีการผลิตและการบริโภคที่ซับซ้อนขึ้นมาอีกขั้นหนึ่ง เนื่องจากปัจจัยการผลิตบางชนิดเป็นปัจจัยการผลิตที่นำเข้า ซึ่งการสร้างเมตริกซ์การผลิตและการบริโภคแบ่งได้เป็นสามช่องทาง คือ

- การนำเข้าวัตถุดิบ ซึ่งในที่นี้มีสมมติฐานว่าวัตถุดิบจะนำเข้าทางท่าเรือแหลมฉบัง ทั้งหมดและกระจายไปยังแหล่งการผลิตต่างๆ ตามสัดส่วนของผลผลิตมวลรวมของ สาขาการผลิตนั้นๆ
- การบริโภคภายในประเทศ ซึ่งแต่ละภูมิภาคจะมีการบริโภคตามสัดส่วนของประชากร
- การส่งออก ซึ่งมีช่องทางส่งออกทางท่าเรือแหลมฉบัง และทางด่านปาดังเบซาร์ ตาม ชนิดของสินค้า
- สินค้าอุตสาหกรรมที่เป็นสินค้านำเข้าเป็นหลัก ได้แก่ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม อุตสาหกรรม เคมีและปิโตรเลียม เหล็กและผลิตภัณฑ์จากเหล็ก ซึ่งมีสมมติฐานว่าสินค้านำเข้าดังกล่าว จะนำเข้าทางท่าเรือแหลมฉบังทั้งหมด และกระจายไปยังแหล่งการผลิตต่างๆ ตามสัดส่วนของ ผลผลิตมวลรวมของสาขาการผลิตนั้นๆ

ส่วนการพยากรณ์การผลิตและการบริโภคในอนาคตจะอ้างอิงผลการประมาณการของผลผลิต มวลรวมของจังหวัดเป็นหลัก เพื่อให้ได้ปริมาณการผลิตและบริโภคของแต่ละพื้นที่ในอนาคตได้

สำหรับการศึกษานี้ ได้พิจารณาสินค้าทั้งหมด 20 ชนิด โดยได้มีการยุบรวมชนิดสินค้าบาง ชนิด เนื่องจากข้อจำกัดด้านข้อมูลทุติยภูมิ และบางสาขาการผลิตก็ไม่มีการขนส่งสินค้าอย่างชัดเจน

ในส่วนของการแบ่งเขตพื้นที่นั้น ในโครงการศึกษาคณะวิจัยแบ่งพื้นที่การศึกษาตาม สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งมีการแบ่งประเทศไทย ออกเป็น 20 อนุภูมิภาค โดยที่การแบ่งจังหวัด แสดงในตารางที่ 7-1

ตารางที่ 7-1: การแบ่งเขตพื้นที่ตามอนุภูมิภาค

อนุภูมิภาค	จังหวัด	อนุภูมิภาค	จังหวัด
ภาคอีสานตอนบน 1	อุดรธานี หนองคาย เลย หนองบัวลำภู	ภาคใต้ตอนบน 3	ภูเก็ต พังงา กระบี่
ภาคอีสานตอนบน 2	มุกดาหาร สกลนคร นครพนม กาฬสินธุ์	ภาคใต้ตอนล่าง 1	ปัตตานี ยะลา นราธิวาส
ภาคอีสานตอนบน 3	ขอนแก่น ร้อยเอ็ด มหาสารคาม	ภาคใต้ตอนล่าง 2	สงขลา สตูล
ภาคอีสานตอนล่าง 1	นครราชสีมา ชัยภูมิ สุรินทร์ บุรีรัมย์	ภาคตะวันออก	ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด
ภาคอีสานตอนล่าง 2	อุบลราชธานี อำนาจเจริญ ศรีสะเกษ ยโสธร	ภาคกลางตอนบน 1	นนทบุรี ปทุมธานี อุทัยฯ อ่างทอง
ภาคเหนือตอนบน	เชียงใหม่ เชียงราย ลำปาง ลำพูน แม่ฮ่องสอน แพร่ น่าน พะเยา	ภาคกลางตอนบน 2	สระบุรี ลพบุรี สิงห์บุรี ชัยนาท
ภาคเหนือตอนล่าง 1	พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ตาก สุโขทัย อุตรดิตถ์	ภาคกลางตอนล่าง 1	ราชบุรี สุพรรณบุรี นครปฐม กาญจนบุรี
ภาคเหนือตอนล่าง 2	นครสวรรค์ อุทัยธานี กำแพงเพชร พิจิตร	ภาคกลางตอนล่าง 2	สมุทรสาคร สมุทรสงคราม เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์
ภาคใต้ตอนบน 1	สุราษฎร์ธานี ชุมพร ระนอง	ภาคกลางตอนล่าง 3	สมุทรปราการ ฉะเชิงเทรา นครนายก ปราจีนบุรี สระแก้ว
ภาคใต้ตอนบน 2	นครศรีธรรมราช ตรัง พัทลุง	กรุงเทพฯ	กรุงเทพฯ

การแปลงเมตริกซ์ต้นทางและปลายทางของสินค้า (OD-Matrix)

หลังจากได้ปริมาณการผลิตและบริโภคของแต่ละชนิดสินค้าแล้ว การแปลงเป็นเมตริกซ์ต้นทางและปลายทางของสินค้าจะใช้แบบจำลองความโน้มถ่วง (Gravity Model) โดยใช้ระยะทางทางถนนระหว่างจุดต่างๆ ของแต่ละโซนในการกำหนดโดยสมการความโน้มถ่วงแสดงได้ดังสมการที่ 1 อย่างไรก็ตาม การดัดแปลงแบบจำลองความโน้มถ่วงที่ได้ดัดแปลงเพื่อใช้ในการอธิบายความสัมพันธ์ทางด้านโครงข่ายการขนส่ง เช่น Trip Origin-Destination Flows หรือ Commodity Flows ดังสมการที่ 2 ซึ่งสามารถเปลี่ยนรูป โดยใช้วิธี Entropy Maximizing ซึ่งเป็นวิธีการหนึ่งในการประมาณค่าพารามิเตอร์ของแบบจำลองความโน้มถ่วงโดยมีรูปแบบของแบบจำลองดังสมการที่ 3 ในการประมาณค่าพารามิเตอร์ A_i และ B_j จะใช้วิธีการทำซ้ำ (Iterative Procedure) ค่าที่ได้ จะเป็นค่าคงที่

เพื่อปรับแก้แบบจำลองให้สมดุล (Balancing Factors) สำหรับฟังก์ชันของระยะทางกีดขวาง ($-\beta c_{ij}$) ซึ่งในที่นี้ได้ใช้ค่า β เท่ากับ 2

$$V_{ij} = \frac{P_i C_j}{D_{ij}^2} \quad \text{สมการที่ 1}$$

โดย V_{ij} คือ ปริมาณสินค้าที่ขนส่งจากโหนด i ไปยังโหนด j

P_i คือ ปริมาณสินค้าที่ผลิตที่โหนด i

C_j คือ ปริมาณสินค้าที่บริโภคในโหนด j

D_{ij} คือ ระยะทางระหว่างโหนด i และ j

$$x_{rr'} = k O_r^\alpha D_{r'}^\gamma f(d_{rr'}) \quad \text{สมการที่ 2}$$

โดย $x_{rr'}$ คือ การหมุนเวียนจากพื้นที่ r ไปยัง r'

k, α, γ คือ ค่าคงที่

O_r คือ การหมุนเวียนที่เริ่มต้นที่พื้นที่ r

$D_{r'}$ คือ การหมุนเวียนที่สิ้นสุดที่พื้นที่ r'

$f(d_{rr'})$ คือ ฟังก์ชันของระยะทางกีดขวางระหว่าง r และ r'

$$T_{ij} = A_i O_i B_j D_j \exp(-\beta c_{ij}) \quad \text{สมการที่ 3}$$

โดย T_{ij} คือ การหมุนเวียนของสินค้าจากพื้นที่ i ไปยัง j

A_i และ B_j คือ ค่าคงที่

O_i คือ การหมุนเวียนที่เริ่มต้นที่พื้นที่ i

D_j คือ การหมุนเวียนที่สิ้นสุดที่พื้นที่ j

$-\beta c_{ij}$ คือ ฟังก์ชันของระยะทางกีดขวางระหว่าง i และ j

ผลการวิเคราะห์การไหลเวียนของสินค้าภายในประเทศ

จากข้อมูลการไหลเวียนสินค้าระหว่างพื้นที่ในอนุภูมิภาค สามารถนำมาวิเคราะห์ปริมาณสินค้าที่ไหลเวียนภายในกลุ่มจังหวัดที่ทำการศึกษได้โดยใช้แบบจำลอง Gravity Model ดังที่ได้อธิบายในหัวข้อที่ผ่านมา โดยผลการวิเคราะห์เบื้องต้นสามารถแสดงได้ในตารางที่ 7-2 ถึง ตารางที่ 7-3 โดยแสดงปริมาณสินค้าที่ไหลเวียนในปี 2554 และปี 2564

ตารางที่ 7-2: เมตริกซ์ต้นทางปลายทางการขนส่งสินค้ารายภาค ปี 2554

(หน่วย : พันตัน)

	ตะวันออก เฉียงเหนือ	เหนือ	ใต้	ตะวันออก	กลาง	กทม.	รวม
ตะวันออกเฉียงเหนือ	58,665	4	0.49	2,925	45	50	61,691
เหนือ	597	48,328	0.43	5,235	475	406	55,040
ใต้	2,269	459	55,264	10,508	1,077	1,586	71,163
ตะวันออก	46,795	24,802	19,120	25,055	48,203	9,974	173,949
กลาง	15,843	5,754	3,422	18,119	61,317	5,632	110,087
กทม.	17,298	7,524	5,264	389	7,676	20,731	58,880
รวม	141,466	86,870	83,071	62,231	118,793	38,379	530,811

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

ตารางที่ 7-3: เมตริกซ์ต้นทางปลายทางการขนส่งสินค้ารายภาค ปี 2564

(หน่วย : พันตัน)

	ตะวันออก เฉียงเหนือ	เหนือ	ใต้	ตะวันออก	กลาง	กทม.	รวม
ตะวันออกเฉียงเหนือ	78,841	6	0.66	3,931	61	68	82,908
เหนือ	802	64,948	0.58	7,035	638	546	73,969
ใต้	3,050	616	74,270	14,122	1,447	2,132	95,638
ตะวันออก	62,888	33,332	25,695	33,671	64,781	13,404	233,773
กลาง	21,291	7,733	4,599	24,351	82,405	7,568	147,948
กทม.	23,246	10,111	7,074	522	10,316	27,860	79,130
รวม	190,119	116,746	111,641	83,633	159,648	51,578	713,365

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

ข้อมูลการวิเคราะห์ปริมาณการขนส่งภายในประเทศจะเป็นข้อมูลในการใช้วิเคราะห์ปริมาณการไหลเวียนของสินค้านำมาใช้ในการขนส่งระหว่างประเทศในหัวข้อต่อไป

7.3 แบบจำลองปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศทางถนน

ส่วนของการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศซึ่งแบบจำลองการขนส่งทั่วๆ ไปมักจะไม่มี การวิเคราะห์ถึงรายละเอียด สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยได้ริเริ่มการจัดทำแบบจำลองการค้าระหว่างประเทศแบบข้ามแดน (Cross-border transport) โดยใช้แบบจำลองแบบ Gravity ในโครงการ Sharing the Benefits from Transportation Linkages and Logistics Improvements in the GMS: A Study of the East-West and North-South Corridor (TDRI, 2010) เพื่อวิเคราะห์ ปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ

การใช้แบบจำลอง Gravity นั้น งานวิจัยโดยทั่วไปใช้แบบจำลองนี้ในการวิเคราะห์การค้าระหว่างประเทศ โดยเฉพาะในระดับทวิภาคี โดยที่ Poncet (2006) ได้ใช้แบบจำลอง Gravity ในการวิเคราะห์การค้าระหว่างมณฑลยูนนานและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง และพบว่าการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจมีผลบวกต่อการค้าระหว่างประเทศและงานศึกษาของ Limao and Venables (2001) ก็แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของตัวแปรด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและการค้าระหว่างประเทศ โดยใช้แบบจำลอง Gravity เช่นเดียวกัน

สำหรับแบบจำลอง Gravity ที่จะใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จะใช้รูปแบบใกล้เคียงกับการศึกษาของ TDRI (2010) โดยมีสมการดังนี้

$$\ln(\text{Export}_{ijk}^t) = b_0 + b_1 \ln(\text{GDP}_i^t) + b_2 \ln(\text{GDP}_j^t) + b_3 \ln(\text{Logistic}_{ij}) + b_5 (\text{Import}_{jk}^t / \text{Total Import}_j^t) + \varepsilon_{ij}^t \quad (1)$$

โดยที่

i = ประเทศผู้ส่งออก

j = ประเทศผู้นำเข้า

k = ด้านชายแดนที่มีการนำเข้าสินค้า

t = ปีที่มีการค้า

Export = มูลค่าการส่งออกของสินค้าที่พิกัดมาตรฐานสินค้า 2 หลัก

GDP = Real Gross Domestic Products

Logistic = ค่าดัชนีต้นทุนการขนส่งตามเส้นทางระหว่างประเทศ

Import / Total Import = การนำเข้าที่ด้าน k ต่อการนำเข้าทั้งหมดของประเทศผู้นำเข้า

ε = Error Term

การสร้าง Logistics Cost Index

ในการศึกษาของสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยในโครงการ Sharing the Benefits from Transportation Linkages and Logistics Improvements in the GMS: A Study of the East-West and North-South Corridor (TDRI, 2010) ได้มีการสร้าง Logistics Cost Index ขึ้นมาจากรายการขนส่งในประเทศและต่างประเทศในเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic Corridor) แนวเหนือใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) และแนวตะวันออกตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) โดยใช้ข้อมูลต้นทุนการขนส่งและเวลาในการขนส่งเป็นตัวแปร โดยแบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในการขนส่งภายในประเทศ และค่าใช้จ่ายในส่วนของการขนส่งข้ามแดน ข้อมูลต้นทุนการขนส่งและเวลาในการขนส่ง นำมาจากข้อมูลของ ADB (2007); UNESCAP (2005); JICA (2007); MOU IICBTA between Lao PDR and Thailand: Time Release Study (2007), JETRO (2008); ADB (2009) และ NERI (2010) ต้นทุนที่ได้เป็นต้นทุนของการขนส่งคอนเทนเนอร์ขนาด 20 ฟุต 1 ตู้ ซึ่งมีหน่วยเป็น ดอลลาร์ สหรัฐ. โดยมีการปรับข้อมูลเป็นดัชนี และให้ดัชนีของค่าขนส่งในส่วนเส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออกตะวันตกในปี 2550 เป็น 100 เพื่อให้สะดวกในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ต่างๆ

ผลการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลอง

ในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์ของแบบจำลอง Gravity จะใช้วิธี Ordinary Least Square (OLS) ในการประมาณค่า อย่างไรก็ตามรูปแบบของข้อมูลมีลักษณะเป็น Panel Data จึงจำเป็นต้องมีการทดสอบและปรับแก้ค่าสัมประสิทธิ์ในกรณีที่มี Serial Correlation ของ Panel Data ด้วย ในการประมาณค่าสัมประสิทธิ์นั้นพบว่าสัมประสิทธิ์ของ Panel Data และหลังจากทำการทดสอบ Fixed Effects และ Random Effects แล้ว พบว่าแบบจำลองที่เหมาะสมคือ แบบจำลองที่มีการปรับแก้ Fixed Effects ดังแสดงในตารางที่ 7-4 ซึ่งผลการวิเคราะห์เศรษฐมิติของแบบจำลอง Gravity แสดงไว้ในส่วนท้ายของบทนี้

ตารางที่ 7-4: แบบจำลอง Gravity

Variable	Coefficient	Standard Error	T-ratio	P[Z >z]
Ln (GDP _i)	0.33098	0.456	7.259	0.0000
Ln (GDP _j)	0.94918	0.472	20.113	0.0000
Ln (Logistics)	-0.37885	0.133	-2.838	0.0050
Import/Total Import	1.01122	0.003	307.808	0.0000
R-Squared without Group Dummy Variables = 0.9811				
R-Squared with Group Dummy Variables = 0.9993				

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

ผลจากแบบจำลองสอดคล้องกับหลักทฤษฎีนั้นคือ เมื่อ GDP ของประเทศเพิ่มมากขึ้นทำให้มีการส่งออกและนำเข้ามากขึ้น ในขณะที่เมื่อต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้นทำให้การส่งออกและนำเข้าลดลง และค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรแต่ละตัวก็มีนัยสำคัญทางสถิติ

การประยุกต์ใช้แบบจำลอง

การประยุกต์ใช้แบบจำลองจะมีการเปลี่ยนแปลงตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศตามด้านชายแดน โดยตัวแปรที่คณะวิจัยให้ความสำคัญ ได้แก่ ต้นทุนการขนส่งระหว่างประเทศ ซึ่งการพัฒนาโครงการรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศจะทำให้การขนส่งมีต้นทุนที่ต่ำลง และทำให้การค้าระหว่างประเทศผ่านทางชายแดนเพิ่มมากขึ้น

สมมุติฐานที่สำคัญอีกประการหนึ่ง คือการขยายตัวของเศรษฐกิจมณฑลยูนนาน ประเทศจีน ซึ่งมีทางเชื่อมโยงโดยตรงกับเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือใต้ (NSEC) โดยที่การคำนวณปริมาณการค้าจะคำนวณปี 2554 เป็นปีฐาน และปี 2564 เป็นปีประมาณการ โดยสมมุติฐานหลักที่จะนำมาใช้แสดงในตารางที่ 7-5

ตารางที่ 7-5: สมมุติฐานในการประยุกต์ใช้แบบจำลอง

ตัวแปร	ไทย	มณฑลยูนนาน	ลาว	เวียดนาม
อัตราการเติบโตของ GDP ต่อปี (ร้อยละ)				
เฉลี่ยปี 2539-2551	4.39	13.82	10.53	11.71
สมมุติฐานปี 2554-2564	4	14	12	12
การเปลี่ยนแปลงต้นทุนการขนส่ง (Logistics Cost)	ลดลงร้อยละ 10 และร้อยละ 20 สำหรับต้นทุนการขนส่ง (จากการพัฒนาระบบขนส่งสินค้าทางรถไฟ)			

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

ผลการประยุกต์ใช้แบบจำลองแสดงไว้ในตารางที่ 7-6 ซึ่งแสดงถึงการค้าที่ด้านชายแดน ตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือใต้ จากข้อมูลการประมาณการในปี 2554 พบว่า ด้านเชียงของมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 2,933 ล้านบาท ด้านเชียงแสนมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 9,068 ล้านบาท และด่านแม่สายมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 56 ล้านบาท ทั้งนี้จากการประมาณการโดยใช้แบบจำลอง ในปี 2564 กรณีสมมติว่าต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 10 พบว่า ด้านเชียงของมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 9,245 ล้านบาท ด้านเชียงแสนมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 36,102 ล้านบาท และด่านแม่สายมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 170 ล้านบาท กรณีสมมติว่าต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 20 พบว่า ด้านเชียงของมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 9,648 ล้านบาท ด้านเชียงแสน มีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 37,572 ล้านบาท และด่านแม่สายมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 177 ล้านบาท

ตารางที่ 7-6: ผลการวิเคราะห์ปริมาณการค้าชายแดนตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือใต้ จากแบบจำลอง (ล้านบาท)

	ปี 2554	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่ง ลดลง ร้อยละ 10	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่ง ลดลง ร้อยละ 20
ด้านเชียงของ			
ไทย-ลาว	1,882	6,537	6,830
ลาว-ไทย	795	1,748	1,819
ไทย-จีน	84	503	523
จีน-ไทย	172	457	476
ด้านเชียงแสน			
ไทย-ลาว	424	1,473	1,533
ลาว-ไทย	370	812	845
ไทย-จีน	6,711	30,175	31,404
จีน-ไทย	1,563	3,642	3,790
ด้านแม่สาย			
ไทย-จีน	30	117	122
จีน-ไทย	26	53	55

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

ตารางที่ 7-7 แสดงการค้าชายแดนตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออกตะวันตก จากข้อมูลการประมาณการในปี 2554 พบว่า ด้านมุกดาหารมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 27,777 ล้านบาท และด้านหนองคาย มีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 39,578 ล้านบาท ทั้งนี้จากการประมาณการโดยใช้แบบจำลองในปี 2564 ต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 10 พบว่า ด้านมุกดาหารมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 91,610 ล้านบาท ด้านหนองคาย มีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 152,758 ล้านบาท และกรณีต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 20 พบว่า ด้านมุกดาหารมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 95,341 ล้านบาท ด้านหนองคายมีปริมาณการค้ารวมเท่ากับ 198,568 ล้านบาท

ตารางที่ 7-7: ผลการวิเคราะห์ปริมาณการค้าชายแดนตามเส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก ตะวันตกจากแบบจำลอง (ล้านบาท)

	ปี 2554	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่ง ลดลงร้อยละ 10	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่ง ลดลง ร้อยละ 20
ด้านมุกดาหาร			
ไทย-ลาว	12,613	50,343	52,393
ลาว-ไทย	13,880	35,041	36,468
ไทย-เวียดนาม	994	5,256	5,470
เวียดนาม-ไทย	290	970	1,010
ด้านหนองคาย			
ไทย-ลาว	38,017	148,606	154,657
ลาว-ไทย	1,439	3,558	3,703
ไทย-เวียดนาม	124	575	598
เวียดนาม-ไทย	7	19	20

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

จะเห็นได้ว่า จากการประมาณการโดยใช้แบบจำลอง พบว่าการค้ากับประเทศเพื่อนบ้านมีแนวโน้มที่สูงขึ้น โดยเฉพาะกับประเทศลาว ทางด้านด้านมุกดาหาร และด้านหนองคาย ในขณะที่เส้นทางการขนส่งตามแนวเศรษฐกิจเหนือใต้นั้น ด้านที่มีความสำคัญคือด่านเชียงแสน ซึ่งมีปริมาณการค้าคาดการณ์มากกว่า 30,000 ล้านบาท ในปี 2564

หากวิเคราะห์ทางด้านปริมาณการค้าและปริมาณการขนส่งทางบก (ตารางที่ 7-8) จากข้อมูลการประมาณการในปี 2554 พบว่า ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – จีน เท่ากับ 8,586 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 223 พันตัน ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – ลาว เท่ากับ 69,420 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 1,803 พันตัน และปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – เวียดนาม เท่ากับ 1,415 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 37 พันตัน ซึ่งจากการประมาณการโดยใช้แบบจำลอง ในปี 2564 หากต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 10 พบว่า ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – จีน เท่ากับ 34,947 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 908 พันตัน ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – ลาว เท่ากับ 248,118 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 6,445 พันตัน และปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – เวียดนาม เท่ากับ 6,820 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 177 พันตัน และหากต้นทุนในการขนส่งลดลงร้อยละ 20 พบว่า ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – จีน เท่ากับ 36,370 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 945 พันตัน ปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – ลาว เท่ากับ 258,248 ล้านบาท และมีปริมาณการ

ขนส่งเท่ากับ 6,708 พันตัน และปริมาณการค้าระหว่างประเทศไทย – เวียดนาม เท่ากับ 7,098 ล้านบาท และมีปริมาณการขนส่งเท่ากับ 184 พันตัน

ตารางที่ 7-8: ปริมาณการค้าและปริมาณการขนส่งทางบก

	ปี 2554	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่งลดลงร้อยละ 10	ปี 2564 กรณีต้นทุนการขนส่งลดลงร้อยละ 20
ปริมาณการค้า (ล้านบาท)			
ไทย – จีน	8,586	34,947	36,370
ไทย - ลาว	69,420	248,118	258,248
ไทย – เวียดนาม	1,415	6,820	7,098
ปริมาณการขนส่ง (พันตัน)			
ไทย – จีน	223	908	945
ไทย – ลาว	1,803	6,445	6,708
ไทย – เวียดนาม	37	177	184

ที่มา: จากการคำนวณของคณะวิจัย

จากการเปรียบเทียบข้อมูลจากตารางที่ 7-3 โดยพิจารณาปริมาณการขนส่งภายในพื้นที่ภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือในปี 2564 ประมาณ 144,597 พันตัน ในขณะที่พิจารณาการขนส่งสินค้าชายแดน ระหว่างประเทศไทย กับประเทศลาว เวียดนาม และจีนตอนใต้ จากตารางที่ 7-8 ปี 2564 พบว่าปริมาณการขนส่งเท่ากับ 7,837 พันตัน ซึ่งแสดงถึงว่าปริมาณการค้าชายแดนในภาคเหนือและตะวันออกเฉียงเหนือ มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 5.5 ของการขนส่งในพื้นที่ ซึ่งจะเห็นได้ว่า การค้าระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านผ่านการขนส่งทางบกมีแนวโน้มสูงขึ้น จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจ อย่างไรก็ดี ในสัดส่วนของการค้าและการขนส่งระหว่างไทย – ลาวมีมูลค่าและปริมาณสูงขึ้น และถึงแม้ว่าการค้าระหว่างไทย – จีน มีปริมาณน้อย แต่ก็มีศักยภาพมากขึ้น โดยเฉพาะถ้ามีการเชื่อมโยงผ่านทางด่านหนองคาย แสดงให้เห็นว่าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางรถไฟมีส่วนช่วยในการกระตุ้นให้การค้าระหว่างประเทศมีการเจริญเติบโตสูงขึ้น

ผลการวิเคราะห์เศรษฐกิจมิติของแบบจำลอง Gravity

```
--> RESET
--> Rows;350$
Data matrix will have      350 rows and 571 columns.
--> Read ; File = F:\NRCT\gravity\NSEWF.csv
    ; Nvar = 6
    ; Names = 1 $
Last observation read from data file was      234
--> Regress ; Lhs = LNEX ; Rhs = LNGDPi,LNGDPj,LD,IM;
    Panel ; Pds = 13 $
```

```
+-----+
| OLS Without Group Dummy Variables |
| Ordinary least squares regression |
| Model was estimated Jun 27, 2012 at 00:57:44AM |
| LHS=LNEX      Mean      = 13.35404 |
|              Standard deviation = 5.228224 |
| WTS=none      Number of observs. = 234 |
| Model size    Parameters = 5 |
|              Degrees of freedom = 229 |
| Residuals     Sum of squares = 120.0222 |
|              Standard error of e = .7239573 |
| Fit           R-squared = .9811550 |
|              Adjusted R-squared = .9808258 |
| Model test    F[ 4, 229] (prob) =2980.68 (.0000) |
| Diagnostic    Log likelihood = -253.9172 |
|              Restricted(b=0) = -718.5833 |
|              Chi-sq [ 4] (prob) = 929.33 (.0000) |
| Info criter. LogAmemiya Prd. Crt. = -.6249032 |
|              Akaike Info. Criter. = -.6249097 |
+-----+
```

```
+-----+
| Panel Data Analysis of LNEX      [ONE way] |
|      Unconditional ANOVA (No regressors) |
| Source      Variation      Deg. Free.      Mean Square |
| Between      3818.81          17.          224.636 |
| Residual      2550.09          216.         11.8060 |
| Total         6368.90          233.         27.3343 |
+-----+
```

```
+-----+-----+-----+-----+-----+
|Variable | Coefficient | Standard Error |t-ratio |P[|T|>t] | Mean of X|
+-----+-----+-----+-----+-----+
|LNGDPI   | .02783348  | .04191830      | .664    |.5074    | 24.4225015
|LNGDPJ   | 1.19279041 | .04499276      | 26.511  |.0000    | 24.4225015
|LD       | -.98024062 | .08771194      | -11.176 |.0000    | 5.03751504
|IM       | .97367583  | .00983431      | 99.008  |.0000    | -10.0439204
|Constant | -1.73914800| 1.74102348     | -.999   |.3189    |
+-----+-----+-----+-----+-----+
```

```

+-----+
| Least Squares with Group Dummy Variables |
| Ordinary least squares regression |
| Model was estimated Jun 27, 2012 at 00:57:44AM |
| LHS=LSEX Mean = 13.35404 |
| Standard deviation = 5.228224 |
| WTS=none Number of observs. = 234 |
| Model size Parameters = 22 |
| Degrees of freedom = 212 |
| Residuals Sum of squares = 4.053477 |
| Standard error of e = .1382757 |
| Fit R-squared = .9993636 |
| Adjusted R-squared = .9993005 |
| Model test F[ 21, 212] (prob) =***** (.0000) |
| Diagnostic Log likelihood = 142.4907 |
| Restricted(b=0) = -718.5833 |
| Chi-sq [ 21] (prob) =1722.15 (.0000) |
| Info criter. LogAmemiya Prd. Crt. = -3.867155 |
| Akaike Info. Criter. = -3.867712 |
| Estd. Autocorrelation of e(i,t) .373017 |
+-----+

```

```

+-----+
| Panel:Groups Empty 0, Valid data 18 |
| Smallest 13, Largest 13 |
| Average group size 13.00 |
+-----+

```

Variable	Coefficient	Standard Error	t-ratio	P[T >t]	Mean of X
LNGDPI	.33098409	.04559559	7.259	.0000	24.4225015
LNGDPJ	.94917911	.04719155	20.113	.0000	24.4225015
LD	-.37885263	.13351406	-2.838	.0050	5.03751504
IM	1.01122454	.00328525	307.808	.0000	-10.0439204

Matrix: LastOutp
[4.4]

```

+-----+
| Test Statistics for the Classical Model |
| Model Log-Likelihood Sum of Squares R-squared |
| (1) Constant term only -718.58330 .6368897727D+04 .0000000 |
| (2) Group effects only -611.49338 .2550088048D+04 .5996029 |
| (3) X - variables only -253.91718 .1200221574D+03 .9811550 |
| (4) X and group effects 142.49066 .4053477487D+01 .9993636 |
| Hypothesis Tests |
| Likelihood Ratio Test F Tests |
| Chi-squared d.f. Prob. F num. denom. Prob value |
| (2) vs (1) 214.180 17 .00000 19.027 17 216 .00000 |
| (3) vs (1) 929.332 4 .00000 2980.684 4 229 .00000 |
| (4) vs (1) 1722.148 21 .00000 15851.727 21 212 .00000 |
| (4) vs (2) 1507.968 4 .00000 33289.893 4 212 .00000 |
| (4) vs (3) 792.816 17 .00000 356.779 17 212 .00000 |
+-----+

```

บทที่ 8

แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การจัดทำแนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นการรวบรวมข้อตกลงการเคลื่อนย้ายสินค้า การบริการ และคนในกลุ่มประชาคมอาเซียน เพื่อวิเคราะห์ผลประโยชน์ที่เอื้อต่อการขนย้ายสินค้าและการเคลื่อนย้ายคน และอุปสรรคต่อการขยายตัวของการเดินทาง และการนำเข้าและส่งออกสินค้า รวมถึงการวิเคราะห์แผนการพัฒนาด้านการขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีรูปแบบการขนส่งทางรถไฟร่วมด้วย โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางรถไฟของประเทศไทยที่เชื่อมโยงการขนส่งมาสู่ประเทศในกลุ่มอาเซียน ทั้งนี้จะต้องประมวลข้อมูลการเคลื่อนย้ายคน สินค้า และบริการ และทบทวนนโยบายทางด้านโครงสร้างพื้นฐานและแผนพัฒนาทางสังคมและเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเปลี่ยนแปลงของตัวแปรทางเศรษฐกิจ เช่น การรวมกลุ่มที่ก่อให้เกิดการส่งเสริมการค้า (Trade creation) เพิ่มความสามารถในการแข่งขัน การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศ (Foreign Direct Investment: FDI) การถ่ายโอนเทคโนโลยี โดยพิจารณาจากผลประโยชน์ที่เพิ่มสูงขึ้นเมื่อมีการรวมกลุ่มทางเศรษฐกิจ และจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ การตั้งศูนย์กระจายสินค้า การสนับสนุนสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า เป็นต้น

การศึกษาในส่วนนี้เป็นการทบทวนแผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ และลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อหาแรงผลักดันที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมต่อการขนส่งทางรถไฟและข้อจำกัดในการพัฒนาการขนส่งทางรถไฟ ตลอดจนการเสนอแนะแนวทางการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านโดยให้ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างเต็มที่ รวมถึงการพัฒนาการรถไฟเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

8.1 การทบทวนแผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ

จากการที่ประเทศไทยได้ทำข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศในภูมิภาค ส่งผลให้ทิศทางการพัฒนาในอนาคตเป็นไปในลักษณะของการรวมตัวเป็นกลุ่มประเทศ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) ที่มีการเชื่อมโยงกันในกลุ่มประเทศสมาชิก (Connectivity) ทั้งการเชื่อมโยงทางกายภาพ การเชื่อมโยงเชิงสถาบัน และการเชื่อมโยงประชาชน ที่มีการขนส่งเป็นปัจจัยสำคัญที่สนับสนุนให้การเคลื่อนย้ายปัจจัยการผลิตและการบริการไปสู่ภูมิภาคต่างๆ โดยมุ่งให้การขนส่งทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของภูมิภาค ดังนั้นในการผลักดันให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่

เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน จึงจำเป็นต้องศึกษาและทบทวนแผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

8.1.1 กรอบความร่วมมือด้านการขนส่งในระดับภูมิภาค

กรอบความร่วมมือระดับภูมิภาคต่างๆ ที่ล้วนมีสาระสำคัญด้านการขนส่งในการสร้างความเชื่อมโยงทั้งที่เป็นความเชื่อมโยงทางกายภาพโดยผ่านการสร้างโครงข่ายทางคมนาคม ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ตลอดจนถึงการจัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการขนส่ง ในลักษณะการเชื่อมโยงเชิงสถาบัน และการเชื่อมโยงประชาชน จึงทำให้เกิดการความต้องการในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการทุน และคน จากกรอบความร่วมมือต่างๆ สามารถนำมาสรุปเป็นสาระสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระดับภูมิภาคได้ดังตารางที่ 8-1

ตารางที่ 8-1: สาระสำคัญด้านการขนส่งตามกรอบความร่วมมือระดับภูมิภาค

กรอบความร่วมมือ	สาระสำคัญด้านการขนส่งระดับภูมิภาค
 สมาคมประชาชาติแห่งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (The Association of Southeast Asian Nations : ASEAN)	- การสร้างเชื่อมโยงภายในอาเซียน ทั้งที่เป็นความเชื่อมโยงทางกายภาพโดยผ่านการสร้างโครงข่ายทางคมนาคม ทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ - จัดกรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการขนส่ง เช่น กรอบความตกลงอาเซียนว่าด้วยการอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน (ASEAN Framework Agreement on the Facilitation of Goods in Transit) เป็นต้น
 ความร่วมมือของกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Maekong Subregion: GMS)	การพัฒนาเชื่อมต่อโครงสร้างพื้นฐานด้วยกิจกรรมการลงทุน และการส่งเสริมการพัฒนาเศรษฐกิจ ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (CBTA) ตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ
 แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle: IMT-GT)	เสริมสร้างความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานเพื่อบูรณาการพื้นที่ IMT-GT โดยเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่ง รวมถึงการเพิ่มประสิทธิภาพการผ่านข้ามแดน เพื่อประโยชน์ในการเดินทางขนส่ง และการไหลเวียนของสินค้ามากยิ่งขึ้น
 ยุทธศาสตร์ความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขงระหว่างกัมพูชา ลาว พม่า ไทย และเวียดนาม (The Ayeyawady-Chao Phraya-Mekong Economic Cooperation Strategy: ACMECS)	- พัฒนาและใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง - อำนวยความสะดวกสำหรับการค้า การลงทุน เกษตรกรรม การผลิตทางอุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว

8.1.2 การเชื่อมโยงทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง ด้านเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร รวมทั้งโครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน ตลอดจนกฎระเบียบที่จำเป็นสำหรับให้บริการด้านต่างๆ โดยการอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน การลดค่าใช้จ่ายทางการค้า และการอำนวยความสะดวกในการติดต่อระหว่างประชาชน มีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ 1) โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link: SKRL) 2) การเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคสุมาตรา-อินโดนีเซีย และ 3) เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่าแขก-เวียงจันทน์ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

(1) โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link: SKRL)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟเพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงประเทศในภูมิภาคเข้าด้วยกันมีโครงการที่มีความสำคัญลำดับต้น (Flagship project) คือ โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link: SKRL) โดยมีเป้าหมายให้เสร็จสิ้นภายในปี 2558 เพื่อใช้เป็นช่องทางในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และเป็นทางเลือกใหม่ให้กับรูปแบบการขนส่งทางบกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่าการขนส่งทางถนน โครงการดังกล่าวครอบคลุมเส้นทางหลายสายผ่านสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย-ลาว-กัมพูชา-เวียดนาม-จีน (คุนหมิง) และเส้นทางสาขา (spur line) ระหว่างไทย-พม่า และไทย-ลาว ซึ่งสามารถแบ่งออกเป็นเส้นทางหลัก 2 สาย ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออก (eastern line) เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนามโดยมีทางเชื่อมระหว่างลาว-เวียดนาม และเส้นทางสายตะวันตก (western line) เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-พม่า ซึ่งทั้งสองเส้นทางนี้มีจุดเริ่มต้นจากสิงคโปร์-มาเลเซีย-ไทย (กรุงเทพฯ) ระยะทาง 1,944 กม. ซึ่งปัจจุบันเส้นทางช่วงนี้สามารถใช้สำหรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารได้ทันที ส่วนเส้นทางช่วงกรุงเทพฯ-คุนหมิง ยังคงมีจุดที่ขาดความเชื่อมโยง (Missing Link) เป็นระยะทาง 4,069 กม. กระจายอยู่ในพื้นที่ประเทศกัมพูชา ลาว มาเลเซีย พม่า ไทย และเวียดนาม

สำหรับความคืบหน้าของโครงการในปัจจุบัน ทางฝ่ายกัมพูชาได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟระหว่างศรีโสภณ-ปอยเปต กำหนดแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2556 และได้ขอให้ไทยสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างคลองลึก-อรัญประเทศ ระยะทาง 6 กม. เพื่อเชื่อมต่อกับกัมพูชา รวมทั้งเสนอให้สร้างสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชาในบริเวณดังกล่าว ซึ่งมีสะพานอยู่หนึ่งแห่งโดยออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่ง โดยกัมพูชาได้รับเงินสนับสนุนจาก ADB

การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดทำงบประมาณเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงคลองลึก-อรัญประเทศ ระยะทาง 6 กม.แล้ว (อยู่ระหว่างรอบประมาณ) สำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการหารือกับการรถไฟกัมพูชาในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบเสร็จแล้ว โดยจะรองรับรางรถไฟขนาด meter gauge ค่าก่อสร้างประมาณ 24 ล้านบาท ซึ่งหากกัมพูชามีความสนใจจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่งทั้งสองฝ่ายจะต้อง

หารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไป และอาจต้องพิจารณาถึงการปักปันเขตแดนระหว่างไทย-กัมพูชา ในส่วนที่จะต้องมีการก่อสร้างสะพานรถไฟเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศทั้งสอง เนื่องจากเป็นประเด็นที่มีความละเอียดอ่อนและเกี่ยวข้องกับความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

(2) การเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

การศึกษาการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Connecting Greater Mekong Sub-region Railways (ADB, 2010) เกิดจากโครงการความร่วมมือทางเศรษฐกิจลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อพัฒนาการเชื่อมต่อด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น สำหรับกรอบยุทธศาสตร์การเชื่อมต่อทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงที่สำคัญคือ The GMS Transport Sector Strategy Study (TSSS) ที่สนับสนุนรูปแบบการขนส่งทางรถไฟและการขนส่งรูปแบบอื่นๆ โดยในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีความต้องการบริการขนส่งทางรถไฟอยู่เป็นจำนวนมาก แต่ในสภาพความเป็นจริงแล้วกลับพบว่า การพัฒนาระบบรางของประเทศต่างๆ ในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงมีการพัฒนาที่แตกต่างกันทั้งในด้านวิธีการและมาตรฐานในการดำเนินงาน ดังนั้นแต่ละประเทศจึงพยายามเร่งแผนพัฒนาโครงข่ายทางรางในประเทศและระหว่างประเทศ และพัฒนาระบบการบริหารงานให้มีความทันสมัย รวมถึงทำข้อตกลงการขนส่งข้ามแดนภายใต้ GMS Cross-Border Transport Agreement (CBTA) ซึ่งจะเป็นแรงผลักดันให้เกิดการบูรณาการการรถไฟในภูมิภาคลุ่มน้ำโขง และเพื่อให้การพัฒนาเครือข่ายประสบความสำเร็จตามเป้าหมายที่ตั้งไว้จึงได้มีการกำหนดขั้นตอนที่ต้องปฏิบัติ ดังนี้

- ทุกประเทศในกลุ่ม GMS จะต้องเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายทางภายในปี 2563
- ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายทางรางในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงโดยการทำข้อตกลงร่วมกัน ได้แก่ มาตรฐานทางเทคนิคของการปฏิบัติงาน วิธีการที่ขนส่งข้ามพรมแดน (คนและสินค้า) กฎระเบียบในการดำเนินงานรวมทั้งมาตรฐานความปลอดภัย การให้ความร่วมมือด้านรถไฟระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการเชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น
- โครงสร้างพื้นฐานและอุปกรณ์ทางรางต้องมีความทันสมัยและเพียงพอที่จะตอบสนองความต้องการ รวมทั้งมีการดำเนินการและควบคุมกฎระเบียบที่มีความสอดคล้องกัน
- การพัฒนาองค์กรการรถไฟเพื่อให้สามารถสนับสนุนการจัดตั้งสำนักงานประสานงานทางรถไฟ และให้ความสำคัญกับภาคเอกชนในการวางแผนและพัฒนาเครือข่ายรถไฟ

ทั้งนี้ในปัจจุบันการพัฒนาโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้มีข้อเสนอจากประเทศจีนเพื่อทำการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในเส้นทางช่วงกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง โดยทางจีนเสนอจะให้ความช่วยเหลือลาวในการสร้างเส้นทางรถไฟจากชายแดนจีนลงมายังเวียงจันทน์ ซึ่งจะแล้วเสร็จและสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2558 และจะส่งผลให้เกิดศักยภาพในการพัฒนาพื้นที่มากขึ้น ดังนั้นประเทศไทยต้องเตรียมความพร้อมในการเชื่อมต่อโครงข่ายทางราง ซึ่งปัจจุบันไทยมีเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อเข้าไปยังประเทศลาวอยู่แล้ว (หนองคาย-ท่านาแล้ง) นอกจากนี้ยังมีการเสนอให้จัดทำความร่วมมือด้านการรถไฟระหว่างไทยและจีน เพื่อพัฒนาความร่วมมือในโครงข่ายเส้นทางรถไฟโดยมีรูปแบบการลงทุนแบบภาครัฐร่วมลงทุนกับเอกชน (Public-Private Partnership: PPP) ในลักษณะการ

จัดตั้งบริษัทร่วมทุนระหว่างไทยและจีน (รัฐบาลไทยถือหุ้นร้อยละ 51 และรัฐบาลจีนถือหุ้นร้อยละ 49) เพื่อรับผิดชอบงานด้านก่อสร้าง การเดินรถและการบริหาร โดยสามารถขอสัมปทานจากรัฐบาลไทยได้เป็นระยะเวลา 30 ปี และสามารถต่อสัญญาได้ทันทีอีก 20 ปี¹

(3) เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์

ปัจจุบันรัฐบาลลาวเตรียมที่จะนำโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ (ระยะที่ 2) ระยะทางประมาณ 9 กม. วงเงิน 1,650 ล้านบาทกลับมาพิจารณาอีกครั้ง โดยโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ จะเป็นการก่อสร้างเส้นทางต่อจากรถไฟไทย-ลาว ระยะแรก (สถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง) ระยะทาง 3.5 กม. ค่าก่อสร้าง 187 ล้านบาท ซึ่งได้เปิดให้บริการแล้ว ซึ่งเป็นการร่วมทุนระหว่างไทยกับลาวโดยไทยสนับสนุนเงินแบบให้เปล่าร้อยละ 30 และแบบเงินกู้เงื่อนไขผ่อนปรนดอกเบี้ยต่ำร้อยละ 70

8.1.3 แผนการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟของประเทศเพื่อนบ้าน

(1) สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว (ลาว)

รัฐบาลลาวมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศโดยเปลี่ยนจากประเทศที่เป็น Land lock ให้เป็นประเทศ Land link โดยอาศัยการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยลาวมีเส้นทางทางรถไฟเพียงเส้นเดียว คือ เส้นทางช่วงสะพานมิตรภาพ-ท่านาแล้ง ระยะทาง 3.5 กิโลเมตร สร้างด้วยเงินช่วยเหลือจากรัฐบาลไทย ทั้งในรูปเงินให้เปล่าและเงินกู้ดอกเบี้ยต่ำระยะยาว (เปิดให้บริการเมื่อเดือนพฤษภาคม 2551) ซึ่งปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ต้นทุนในการสร้างเส้นทางซึ่งต้องใช้เงินจำนวนมากซึ่งทางรัฐบาลลาวไม่มีเงินทุนมากพอที่จะลงทุนก่อสร้าง ดังนั้นจึงต้องมีการขอความช่วยเหลือจากประเทศต่างๆ ที่จะได้ประโยชน์จากการสร้างเส้นทางรถไฟ เช่น ไทย จีน และเวียดนาม โดยรัฐบาลลาวได้มีแผนการสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟ ประกอบด้วย 4 เส้นทาง ดังนี้

- หนองคาย-เวียงจันทน์-ท่าแขก-มุกดาหาร ระยะทางรวม 480 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม
- เวียงจันทน์-หลวงพระบาง-บ่อเต็น ระยะทางรวม 556 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-จีน ซึ่งการสำรวจเส้นทางพบว่า การก่อสร้างต้องผ่านพื้นที่ธรรมชาติจำนวนมาก
- ช่องเม็ก-ปากเซ-สะหวันนะเขต-ลาวบาว ระยะทางรวม 452 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว(ตอนใต้)-เวียดนาม

1 The Nation (January 7, 2011). High-speed rail has potential to benefit both Thailand and China. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก <http://www.nationmultimedia.com/home/High-speed-rail-has-potential-to-benefit-both-Thai-30145840.html>

- มุกดาหาร-สะหวันนะเขต-ลาวบาว ระยะทางรวม 222 กิโลเมตร เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม

นอกจากนี้ รัฐบาลลาวและจีนได้ตกลงในบันทึกความเข้าใจร่วมกันอย่างชัดเจนแล้วว่า จะร่วมกันจัดตั้งบริษัทร่วมทุนขึ้นมาเพื่อรับผิดชอบการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงที่เชื่อมต่อระหว่างลาวกับจีน โดยรัฐบาลลาวจะถือหุ้นลงทุนในสัดส่วนร้อยละ 30 ในขณะที่รัฐบาลจีนนั้นก็จะถือหุ้นในสัดส่วนร้อยละ 70 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดในโครงการ ถ้าหากว่าการดำเนินงานเป็นไปตามแผนการที่วางไว้ ก็คาดว่าจะการก่อสร้างทางรถไฟเฉพาะในเขตลาวที่มีระยะทางยาวถึง 421 กม. นั้น จะแล้วเสร็จตลอดเส้นทางภายในปี 2558 ทั้งนี้ตามแผนการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเฉพาะในเขตลาว ซึ่งจะเชื่อมต่อจากจีนที่ด่านชายแดนบ่อเต็นในแขวงหลวงน้ำทาในภาคเหนือของลาวนั้นจะมีการก่อสร้างสถานีใหญ่ 5 แห่ง ก็คืออยู่ที่ด่านบ่อเต็น ลงมาที่แขวงอุดมไซ แขวงหลวงพระบาง เมืองวังเวียงในแขวงเวียงจันทน์ และที่นครเวียงจันทน์ นอกจากนี้ก็ยังจะมีสถานีย่อยอีก 16 แห่งที่อยู่ระหว่างสถานีใหญ่ทั้ง 5 แห่ง

อย่างไรก็ตาม เนื่องจากว่าการก่อสร้างทางรถไฟส่วนใหญ่ในลาวนั้นจะต้องผ่านเขตภูเขาสูง จึงทำให้ต้องมีการเจาะอุโมงค์หลายแห่งคิดเป็นระยะทางรวมกันถึง 190 กม. ทั้งยังจะต้องก่อสร้างสะพานข้ามแหล่งน้ำธรรมชาติหรือแม่น้ำอีกหลายสาย ที่คิดเป็นความยาวของสะพานรวมกันมากกว่า 90 กม. อีกด้วยนั้น จึงทำให้ทางการจีนประมาณการว่าการก่อสร้างทางรถไฟความเร็วสูงเฉพาะในเขตลาวนี้จะต้องใช้เงินลงทุนมากถึง 7,000 ล้านดอลลาร์ สรอ. เพราะฉะนั้น ถ้าหากพิจารณาตามสัดส่วนของการร่วมทุนระหว่างลาวกับจีนก็คือร้อยละ 30 ต่อร้อยละ 70 ของมูลค่าการลงทุนทั้งหมดนั้น นั่นคือทางการลาวนั้นจะต้องร่วมทุนด้วยคิดเป็นมูลค่าถึง 2,100 ล้านดอลลาร์ สรอ. ซึ่งก็เชื่อว่าทางการจีนพร้อมที่จะให้ทางการลาวกู้ยืมในส่วนนี้อย่างแน่นอน แต่ก็มีความกังวลว่าทางการลาวจะต้องรับผิดชอบในส่วนที่เกี่ยวกับการเวนคืนที่ดินตามแนวการก่อสร้างทางรถไฟที่จะมีความกว้างของพื้นที่ไม่น้อยกว่า 80 ม. ในตลอดระยะทางยาว 421 กม. ด้วยนั่นเอง ทั้งนี้ โครงการดังกล่าวยังคงอยู่ในช่วงของการเจรจาต่อรองกันในเรื่องของผลประโยชน์ที่จะได้รับระหว่างรัฐบาลจีนและลาว ซึ่งล่าช้ากว่าแผนการที่ได้กำหนดไว้ว่าจะสามารถเริ่มลงมือดำเนินการได้ในปี 2554 อย่างไรก็ตามหากโครงการนี้แล้วเสร็จ ทางลาวเชื่อมั่นว่าจะมีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติมากกว่า 6 ล้านคนในปี 2563 หรือเพิ่มขึ้นจากปี 2553 ถึง 3 เท่า

(2) สาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา (พม่า)

ปัจจุบันพม่ามีเส้นทางทางรถไฟรวมทั้งสิ้น 5,403 กิโลเมตร โดยเป็นทางขนาด meter gauge ทั้งหมด ซึ่งโครงข่ายทางรถไฟในพม่าได้มีแผนการพัฒนาและมีโครงการก่อสร้างทางรถไฟในหลายเส้นทาง เช่น Mongnai-Kyaingtong (ระยะทาง 346 กิโลเมตร) Minbu-Yechanpyin (ระยะทาง 395 กิโลเมตร) Dawei-Myeik (ระยะทาง 213 กิโลเมตร) Patheingyi-Nyaungdon-Yangon Hlaingthaya (ระยะทาง 143 กิโลเมตร) Pyaw-Taungoo-Naypyidaw (ระยะทาง 193 กิโลเมตร) และThayet-Kyungchaung (ระยะทาง 307 กิโลเมตร) เป็นต้น

การพัฒนาเส้นทางรถไฟในพม่าส่วนใหญ่ได้รับการสนับสนุนจากจีน ซึ่งมีแผนที่จะสร้างทางรถไฟหลายสายเชื่อมโยงพื้นที่แถบตะวันตกเฉียงใต้ของจีนไปยังเมืองต่างๆ ในพม่า ได้แก่

- เส้นทางเชื่อมโยงเมืองคุนหมิงกับท่าเรือน้ำลึกและเขตเศรษฐกิจพิเศษ (เมืองจ้าวผิง (Kyaukpyu) ซึ่งอยู่ไม่ไกลจากชายฝั่งตะวันตกของพม่า) คาดว่าเส้นทางรถไฟยูนนาน-พม่า หากดำเนินการตามแผนจะสามารถก่อสร้างแล้วเสร็จในปี 2558 เพื่อที่จีนจะใช้เป็นช่องทางส่งออกสินค้าจากเขตตะวันตกเฉียงใต้ของจีนที่ไม่มีทางออกทะเล อีกทั้งเป็นจุดขนถ่ายน้ำมันและก๊าซ
- เส้นทางทางรถไฟเชื่อมต่อเมืองคุนหมิงกับเมืองท่าย่างกุ้ง ระยะทาง 1,920 กม. จะเป็นการขยายเส้นทางแนวเหนือใต้ และยังคงเชื่อมไปถึงท่าเรือทวาย โดยรัฐบาลจีนขอให้โครงการ Dawei Development ก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกเพิ่มอีก 1 ท่าสำหรับจีนโดยเฉพาะ

(3) ราชอาณาจักรกัมพูชา (กัมพูชา)

กัมพูชาได้จัดทำแผนฟื้นฟูเส้นทางรถไฟในกัมพูชาภายใต้แผน GMS Rehabilitation of the Railway in Cambodia ในช่วงปี 2549-2556 โดยได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) กองทุนเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศขององค์การประเทศผู้ส่งออกน้ำมัน (OPEC Fund for International Development: OFID) รัฐบาลมาเลเซีย และรัฐบาลออสเตรเลีย และเมื่อวันที่ 22 ตุลาคม 2553 กัมพูชาได้เปิดใช้เส้นทางรถไฟสายใต้ (กรุงพนมเปญ-จ.กัมปอต) ระยะทาง 120 กม. ซึ่งคาดว่าจะเปิดเต็มรูปแบบภายในปี 2556 ซึ่งเส้นทางดังกล่าวจะมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการเดินทางภายในกัมพูชาโดยเฉพาะการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ระหว่างท่าเรือสีหนุวิลล์ ซึ่งเป็นท่าเรือน้ำลึกเพียงแห่งเดียวของประเทศและรองรับการค้าระหว่างประเทศเป็นสัดส่วนสูงถึงร้อยละ 70 ของมูลค่าการค้าระหว่างประเทศทั้งหมดของกัมพูชา รวมถึงการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมกับถนนสายหลักทั้ง 7 สายของกัมพูชา ซึ่งคาดว่าจะช่วยลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์

นอกจากนี้เส้นทางรถไฟดังกล่าวยังอยู่ภายใต้การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) เชื่อมโยงเส้นทางระหว่าง อ.รัฐประเทศ จ.สระแก้ว ของไทย-ปอยเปต จ.บันเตียมันจัยของกัมพูชา-นครโฮจิมินห์ของเวียดนาม อีกทั้งยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างสิงคโปร์กับคุนหมิง (SKLR) เมืองหลวงของมณฑลยูนนานของจีน ซึ่งอยู่ภายใต้กรอบความร่วมมือเพื่อการพัฒนาอาเซียน-ลุ่มแม่น้ำโขง (ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation: AMBDC)

(4) มาเลเซีย

ปัจจุบันมาเลเซียมีเส้นทางขนส่งทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศไทยและสิงคโปร์ และมีการขนส่งระหว่างประเทศอยู่แล้ว โดยมีเส้นทางหลักแบ่งออกเป็น 2 เส้นทาง คือ West Coast Line (สิงคโปร์-ปาดังเบซาร์) และ East Coast Line (รัฐเนกรีเซมบิลัน-รัฐกลันตัน) ซึ่งมาเลเซียได้มีการพัฒนาโครงข่ายอย่างต่อเนื่อง โดยปัจจุบันมีโครงการที่สำคัญดังนี้

- โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟทางคู่และระบบรถไฟฟ้าในเส้นทาง Rawang-Ipoh (West Coast Line) ระยะทาง 179 กม. โดยสามารถวิ่งได้ที่ความเร็วสูงสุด 160 กม./ชม. โดยก่อสร้างแล้วเสร็จตั้งแต่ปี 2550 และเปิดให้ใช้บริการในปีต่อมา หลังจากนั้นได้มีโครงการก่อสร้างทางคู่เป็นส่วนขยายออกไปเป็นระยะทาง 329 กม. ในเส้นทางสายเหนือ (Ipoh-Padang Besar) และเส้นทางสายใต้ (Seremban-Johor Bahru) ซึ่งเป็นการพัฒนาแบบการร่วมทุนกับเอกชน โดยคาดว่าเส้นทางสายเหนือจะแล้วเสร็จในปี 2555
- โครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงเส้นทางกัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ ซึ่งได้เริ่มมีการศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ในการก่อสร้างตั้งแต่ปี 2549 โดยเป็นรถไฟที่วิ่งบนรางแบบ Standard gauge สามารถวิ่งด้วยความเร็ว 350 กม./ชม. แต่โครงการนี้ยังคงติดปัญหาด้านการเงินและการลงทุนจึงยังไม่มีมีการก่อสร้าง

8.1.4 การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง

การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงของประเทศไทยได้มีการศึกษาจำนวน 5 เส้นทาง โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม รวมระยะทาง 3,133 กม. วงเงินลงทุนรวม 983,472 ล้านบาท ได้แก่ 1) เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ระยะทาง 745 กม. เงินลงทุน 229,809 ล้านบาท 2) เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย ระยะทาง 615 กม. เงินลงทุน 201,449 ล้านบาท 3) เส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี ระยะทาง 570 กม. เงินลงทุน 182,069 ล้านบาท 4) เส้นทางกรุงเทพฯ-ระยอง ระยะทาง 221 กม. เงินลงทุน 72,265 ล้านบาท และ 5) เส้นทางกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์ ระยะทาง 982 กม. เงินลงทุน 297, 880 ล้านบาท ซึ่งในปัจจุบันได้มีการลงนามในบันทึกความเข้าใจกับจีน เพื่อพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงใน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย และเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ดังนี้

- เส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย

ปัจจุบันได้มีการศึกษาแนวทางและความเป็นไปได้ในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟไปสู่ระบบรถไฟความเร็วสูงโดยทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียทางด้านวิศวกรรม สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ และการเงินของระบบรถไฟที่มีระดับความเร็วไม่น้อยกว่า 250 กม./ชม. ที่วิ่งบนรางขนาดกว้าง 1.435 ม. (Standard Gauge) และต้องพัฒนาโครงข่ายเฉพาะขึ้นใหม่ (Dedicated Track) จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารและปริมาณการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ซึ่งจะเป็นส่วนที่สำคัญที่จะใช้ระบบรถไฟความเร็วสูง พบว่า ในปี 2560 จะมีปริมาณการเดินทาง 41,000 เที่ยวต่อวัน และเพิ่มเป็น 59,700 เที่ยวต่อวัน ในปี 2575 และจากการศึกษาความเหมาะสมเบื้องต้นทางเศรษฐศาสตร์ของเส้นทางทั้ง 5 สาย

ณ อัตราส่วนลดร้อยละ 12 พบว่าเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคายเป็นเส้นทางที่ให้ผลตอบแทนสูง (EIRR 17.76%)² จึงเป็นโครงการที่ภาครัฐให้ความสำคัญในการจัดทำเป็นเส้นทางแรก

- เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

จากมติคณะรัฐมนตรีเห็นชอบตามมติที่ประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 1/2555 จังหวัดเชียงใหม่³ โดยมีสาระสำคัญด้านการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ คือ 1) เร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ 2) ศึกษาและสำรวจเส้นทาง การสร้างถนน Motorway เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย 3) เร่งรัดการดำเนินโครงการรถไฟทางคู่ภาคเหนือให้แล้วเสร็จทั้งระบบในปี 2560 และ 4) พิจารณาเพิ่มเส้นทาง เด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ภายใต้แผนการพัฒนาโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ของประเทศไทย ซึ่งที่ประชุมได้มีมติในการมอบหมายงานให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

1) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง เร่งพิจารณารายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูง เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ โดยกำหนดรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างรัฐบาลไทยและสาธารณรัฐประชาชนจีนตามที่ได้มีการตกลงร่วมกัน เมื่อวันที่ 22 ธันวาคม 2554 รวมทั้งศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (EIA) และทำการศึกษาความเหมาะสมทางการเงินและเศรษฐศาสตร์ของโครงการโดยละเอียด

2) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (กรมทางหลวง) รับไปพิจารณาศึกษาและสำรวจเส้นทางของการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับไปพิจารณาความเป็นไปได้ในการเร่งรัดแผนการพัฒนารถไฟทางคู่ของการรถไฟแห่งประเทศไทย โดยคำนึงถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ และขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

4) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับไปพิจารณาเพิ่มเส้นทางเด่นชัย-เชียงราย-เชียงของ ภายใต้แผนการพัฒนาโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ของประเทศไทย โดยคำนึงถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้

² เอกสารประกอบการทดสอบความสนใจภาคเอกชนในการลงทุนโครงการรถไฟความเร็วสูง (นโยบายการพัฒนา), กระทรวงคมนาคม และกระทรวงการคลัง, 2553

³ การประชุมคณะรัฐมนตรี เรื่อง ผลการประชุมร่วมภาครัฐและเอกชนเพื่อแก้ไขปัญหาทางเศรษฐกิจในภูมิภาค ครั้งที่ 1/2555 โดยคณะรัฐมนตรีรับทราบผลการประชุมเมื่อวันที่ 14 มกราคม 2555 ณ จังหวัดเชียงใหม่

8.1.5 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติระยะ 5 ปี (ค.ศ. 2011 -2015)

ฉบับที่ 12 ของจีน

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 12) ของจีนเป็นจุดเปลี่ยนที่สำคัญของการพัฒนาประเทศจีนไปสู่สังคมที่กินดีอยู่ดีอย่างทั่วหน้า ซึ่งเป็นการปรับรูปแบบการพัฒนาเศรษฐกิจให้มีความมั่นคงในระยะยาวโดยมีเป้าหมายหลักคือ เศรษฐกิจของจีนจะต้องมีการพัฒนาอย่างมีเสถียรภาพ การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจมีความคืบหน้า รายได้ของประชาชนทั้งในเมืองและชนบทเพิ่มขึ้น การพัฒนาสังคมขยายตัวในทุกด้าน รวมทั้งสถานะในเวทีระหว่างประเทศและขีดความสามารถในการแข่งขันได้รับการยกระดับ โดยมียุทธศาสตร์การขยายอุปสงค์ภายในประเทศเพื่อเป็นหลักประกันในการพัฒนาเศรษฐกิจให้รวดเร็วและมีเสถียรภาพในระยะยาว ด้วยการสร้างกลไกที่มีประสิทธิภาพต่อการขยายการอุปโภคบริโภคภายในประเทศ เร่งสร้างรูปแบบการพัฒนาที่ผสมผสานกันระหว่างแรงขับเคลื่อนจากการอุปโภคบริโภค การลงทุนและการส่งออก สร้างความทันสมัยทางด้านเกษตร โดยพัฒนาเมืองและชนบทไปพร้อมกันแบบบูรณาการ เร่งพัฒนาภาคบริการ สร้างอุตสาหกรรมพลังงานและระบบขนส่งโดยรวมให้ทันสมัย ส่งเสริมการพัฒนาในภูมิภาคต่างๆ ของประเทศอย่างสมดุล สร้างมิติการพัฒนาที่มนุษย์และธรรมชาติอยู่ร่วมกัน มีส่วนร่วมอย่างแข็งขันต่อการรับมือกับปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศของโลก ส่งเสริมการรักษาสิ่งแวดล้อม และการบริหารจัดการด้านการประหยัดพลังงาน

จากแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 12 เห็นได้ว่าจีนไม่ได้กำหนดเป้าหมายการเติบโตทางเศรษฐกิจในแง่ของตัวเลข แต่เป็นการเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนอย่างทั่วถึงเป็นหลัก และยังคงเดินตามแนวทางจากแผนเดิมคือ เน้นยุทธศาสตร์ “เดินออกไป” (Going Global Policy) กล่าวคือ เป็นการออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยปัจจัยที่ผลักดันให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศมีหลายประการด้วยกัน อาทิ เพื่อเข้าสู่ตลาดในต่างประเทศ เข้าถึงแหล่งทรัพยากร และแหล่งพลังงาน การเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ และเพื่อความสะดวกด้านโลจิสติกส์

นอกจากนี้ รัฐบาลกลางได้มีการจัดทำแผนพัฒนานครคุนหมิง มณฑลยูนนาน โดยมุ่งเป้าไปสู่การเพิ่มรายได้ของประชาชนให้ได้ร้อยละ 10 ต่อปี ซึ่งวางแนวทางการพัฒนาให้เป็นสังคมพอเพียงตามแนวทางของรัฐบาลกลางกรุงปักกิ่ง โดยภายในปี 2558 จะพัฒนามณฑลยูนนานรวมทั้งนครคุนหมิง ให้เป็นมณฑลที่มีการเติบโตทางเศรษฐกิจควบคู่กับการอนุรักษ์วัฒนธรรมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนกำหนดให้ยูนนานเป็นมณฑลศูนย์กลางและเป็นสะพานสำคัญเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน⁴

ปัจจุบันมณฑลยูนนานกำลังเร่งก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศอาเซียน และโครงข่ายเส้นทางรถไฟอื่นๆ ในมณฑล โดยในช่วง 5 ปีที่ผ่านมามณฑลยูนนานได้ดำเนินโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟแล้วมากกว่า 10 โครงการ โดยมีเส้นทางรถไฟที่อยู่ในระหว่างการ

4 แผนการพัฒนานครคุนหมิง มณฑลยูนนาน, สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครคุนหมิง, 2553

ก่อสร้างคิดเป็นระยะทางมากกว่า 1,600 กม. ซึ่งจะใช้งบประมาณการก่อสร้างรวม 140,000 ล้านบาท ปัจจุบันมณฑลยูนนานเริ่มลงมือก่อสร้างเส้นทางรถไฟ 3 เส้นทาง⁵ ดังนี้

1. เส้นทางรถไฟสายตะวันออก (จีน-เวียดนาม) ช่วงที่อยู่ในพื้นที่ของมณฑลยูนนาน โดยได้ออกแบบให้ขบวนรถไฟสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็ว 120 กม./ชม. และสามารถขนส่งสินค้าสูงถึงปีละ 10 ล้านตัน คาดว่าจะก่อสร้างเสร็จในปี 2555
2. เส้นทางรถไฟสายกลาง (จีน-ลาว) ช่วงเส้นทางจากเมืองยวีชี-ด่านบ่อหาน ได้เตรียมงานก่อสร้างในเบื้องต้นเรียบร้อยแล้ว โดยมีศูนย์โลจิสติกส์ทางรถไฟตั้งอยู่ที่ด่านบ่อหาน ซึ่งได้เริ่มลงมือก่อสร้างแล้วเมื่อเดือนธันวาคม 2553 เพื่อใช้เป็นฐานวัสดุก่อสร้างสำหรับการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจีน-ลาว
3. เส้นทางรถไฟสายตะวันตก (จีน-พม่า) เส้นทางช่วงที่อยู่ในพื้นที่ของมณฑลยูนนาน ส่วนใหญ่ได้เริ่มลงมือก่อสร้างแล้ว โดยช่วงเส้นทางจากนครคุนหมิง-เมืองต้าหลี่ได้ถูกออกแบบให้ขบวนรถไฟสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็ว 160-200 กม./ชม. และสามารถขนส่งสินค้าได้ถึงปีละ 40 ล้านตัน และช่วงเส้นทางจากเมืองต้าหลี่ - เมืองเป่าซานถูกออกแบบให้ขบวนรถไฟสามารถวิ่งได้ด้วยความเร็ว 140 กม./ชม.

ในขณะเดียวกันมณฑลยูนนานยังได้เร่งการก่อสร้างเส้นทางรถไฟอื่นๆ เช่น เส้นทางรถไฟสายนครคุนหมิง – นครเซี่ยงไฮ้ ซึ่งเป็นเส้นทางรถไฟความเร็วสูงสายแรกสำหรับเดินทางข้ามผ่านพื้นที่ภาคตะวันตกและภาคตะวันออกของจีน โดยมีอัตราความเร็วของขบวนรถไฟสูงกว่า 250 กม./ชม. ทั้งนี้การก่อสร้างเส้นทางต่างๆ ของมณฑลยูนนานจะมีส่วนช่วยกระตุ้นให้การค้าและการลงทุนระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว (เช่น ลาว เวียดนาม ไทย เป็นต้น) โดยคาดว่าเมื่อถึงค.ศ. 2015 มูลค่าการค้าระหว่างจีนกับกลุ่มประเทศ GMS จะสูงกว่า 150,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ. และจีนจะมีโอกาสเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับที่ 1 ของกลุ่มประเทศอาเซียน

8.1.6 โครงการทำเรื่อน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย

โครงการทำเรื่อน้ำลึกทวายมีรูปแบบการให้สัมปทานเป็นแบบ Build-Operate-Transfer (BOT) มีขนาดพื้นที่ 250 ตร.กม. ระยะเวลาเช่า 75 ปี ระยะเวลาก่อสร้าง 5-10 ปี โดยการดำเนินงานจะใช้รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษ⁶ ในโครงการประกอบด้วย ทำเรื่อน้ำลึก นิคมอุตสาหกรรม การพัฒนาเมืองและรีสอร์ท โดยบริษัท อิตาเลียนไทย ดีเวล๊อปเมนต์ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ลงทุนเฉพาะโครงสร้างพื้นฐาน ส่วนโครงการขนาดใหญ่ เช่น นิคมอุตสาหกรรม โรงไฟฟ้า โครงการพัฒนาแหล่งน้ำ โรงกลั่น

5 ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำสาธารณรัฐประชาชนจีน, 2554

6 รัฐบาลสาธารณรัฐแห่งสหภาพเมียนมา ออกกฎหมาย The Myanmar Special Economic Zone Law 2011 เป็นกฎหมายแม่สำหรับการจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยใช้รูปแบบของเขตเศรษฐกิจพิเศษ Shen Zhen ของประเทศจีน และรัฐบาลพม่าได้ออกกฎหมายลูก Dawei Special Economic Zone สำหรับโครงการ Dawei Development

น้ำมัน โรงงานปิโตรเคมี จะดำเนินการโดยผู้ร่วมทุน (Joint venture) นอกจากนั้นยังมีการสร้างเส้นทางโลจิสติกส์ (Trans border Corridor) จากท่าเรือน้ำลึกทวายมายังชายแดนไทยที่บ้านพุน้ำร้อน ตำบลบ้านเก่า อำเภอเมือง จังหวัดกาญจนบุรี ขนาดเขตทาง 220 ม. ระยะทาง 160 กม. ประกอบด้วย ถนน 8 ช่องจราจร สายส่งไฟฟ้าแรงสูง ทางรถไฟ ท่อส่งน้ำมัน และท่อก๊าซธรรมชาติ

หากโครงการท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวายเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับที่ชัดเจนคือ ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเสริมศักยภาพของการเป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของประเทศไทย ท่าเรือน้ำลึกทวายจะเป็นจุดยุทธศาสตร์ที่สำคัญในการกระจายสินค้าในระดับโลก สามารถเชื่อมโยงตลาดยุโรป แอฟริกา หรือตะวันออกกลาง ซึ่งแต่เดิมจะต้องผ่านทางช่องแคบมะละกา และใช้ระยะเวลาในการขนส่งนานถึง 16-18 วัน หากท่าเรือน้ำลึกทวายแล้วเสร็จจะช่วยลดระยะเวลาการขนส่งในปัจจุบัน ซึ่งหากขนส่งจากทะเลจีนใต้มายังทะเลอันดามัน หรือจากเวียดนามมายังสหภาพพม่าจะใช้เวลาเพียง 6 วัน⁷

8.1.7 การพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) กระทรวงคมนาคม กับบริษัท Dubai World ร่วมกันสำรวจความเป็นไปได้ของระบบสะพานเศรษฐกิจ (land bridge) ข้ามพื้นที่ภาคใต้ของประเทศไทย ซึ่งเป็นโครงการพัฒนาขนาดใหญ่ ที่ต้องการการร่วมดำเนินการระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนที่ควรพัฒนาคลังเตอรือุตสาหกรรมหนักขึ้น เพื่อเป็นปัจจัยกระตุ้นการพัฒนา (development catalyst) สะพานเศรษฐกิจ รวมทั้งอุตสาหกรรมการกลั่นน้ำมันและปิโตรเคมี เพื่อให้โครงการนี้มีความเป็นไปได้ แต่ผลที่ได้จากการศึกษานี้ชี้ให้เห็นว่าสะพานน้ำมันและสะพานเศรษฐกิจไม่ใช่สิ่งที่พึ่งพากันและกัน อย่างไรก็ตาม ภาครัฐได้เตรียมลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทั่วไปแล้ว บนฐานของการพัฒนาเพื่อรองรับผลตอบแทนทางเศรษฐกิจต่อภูมิภาค

นอกจากนี้ สนข. ได้ว่าจ้างกลุ่มที่ปรึกษาดำเนินการศึกษาความเหมาะสมและออกแบบเบื้องต้น ทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน ซึ่งปัจจุบันได้ศึกษาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ 15 กันยายน 2553 และเมื่อวันที่ 15 มิถุนายน 2554 กระทรวงคมนาคมได้มีการประชุมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เพื่อประชาสัมพันธ์และสร้างความเข้าใจที่ชัดเจนและถูกต้องเกี่ยวกับผลการศึกษาดังกล่าว ซึ่งมีมติที่ประชุมให้ศึกษาเพิ่มเติมในส่วนของรายละเอียดแนวทางและระยะเวลาของการเชื่อมต่อระบบรถไฟ – รถไฟความเร็วสูง และระบบรางแบบ Standard Gauge ศึกษาการคาดการณ์ปริมาณและวิเคราะห์ผลตอบแทนทางการเงินเพิ่มเติมโดยแยกการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน (รัฐเป็นผู้ลงทุน) ออกจากการจัดซื้อขบวนรถ การให้บริการเดินรถและการซ่อมบำรุง) อย่างไรก็ตาม การพัฒนา

7 แผนบูรณาการการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก, สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, 2554

โครงการขนาดใหญ่ และการส่งเสริมให้เป็นอุตสาหกรรมหนักโดยชดเชยศักยภาพของพื้นที่อาจได้รับแรงต่อต้านจากประชาชนในพื้นที่ ซึ่งจำเป็นต้องคำนึงถึงการพัฒนาให้มีความเหมาะสมกับศักยภาพของพื้นที่โดยที่ประชาชนในท้องถิ่นมีส่วนร่วมและสามารถยอมรับการพัฒนาได้

8.2 ลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน

8.2.1 การเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียน

การรวมตัวกันเป็นกลุ่มประเทศตามกรอบความร่วมมือต่างๆ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และกลุ่มอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Great Maekong Subregion: GMS) ให้มีความเชื่อมโยงกันอย่างมีประสิทธิภาพทั้งในด้านสินค้า บริการ ทู่น และคน ซึ่งจำเป็นต้องมีการจัดทำข้อตกลงระหว่างประเทศร่วมกันในกลุ่มสมาชิก ปัจจุบันกลุ่มประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนได้จัดทำกรอบความตกลงว่าด้วยการรวมกลุ่มสินค้าและบริการสาขาสำคัญ (Priority Sectors) ของอาเซียน 12 สาขา ได้แก่ สินค้าเกษตร ประมง ยานยนต์ ผลิตภัณฑ์ไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง สิ่งทอ อิเล็กทรอนิกส์ เทคโนโลยีสารสนเทศ การท่องเที่ยว การบิน บริการสุขภาพ และสาขาโลจิสติกส์ ซึ่งมีแผนงาน (Roadmap) พร้อมกรอบระยะเวลาและหน่วยงานที่รับผิดชอบ กรอบความตกลงดังกล่าวมีผลใช้บังคับโดยมีประเทศสมาชิกทำหน้าที่รับผิดชอบเป็นผู้ประสานงานหลัก (Country Coordinators) ในการจัดทำ Roadmap ในแต่ละสาขา เพื่อนำร่องการดำเนินงานไปสู่การเป็นประชาคมอาเซียนและส่งเสริมการจัดจ้างหรือการผลิตสินค้าโดยใช้วัตถุดิบและชิ้นส่วนที่ผลิตภายในอาเซียน ซึ่งก่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการภายในภูมิภาคอาเซียนมากขึ้น

เมื่อพิจารณาการเติบโตทางเศรษฐกิจในเขตการค้าอาเซียน-จีน (ASEAN-China) ที่ได้มีการเจรจาในกรอบความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจ แบ่งเป็นการเปิดเสรีด้านการค้าสินค้า ด้านการค้าบริการ การส่งเสริมและอำนวยความสะดวกด้านการลงทุน และความร่วมมือด้านเศรษฐกิจต่างๆ พบว่า มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจจาก 3,494 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2550 เพิ่มขึ้นเป็น 5,878 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2553 และคาดว่าจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องเป็น 8,090 พันล้านดอลลาร์ สรอ. ในปี 2555 (ดังตารางที่ 8-2)

ตารางที่ 8-2: การเติบโตทางเศรษฐกิจในกลุ่มอาเซียน-จีน (ASEAN-CHINA)

ตัวชี้วัด	ปี 2550	ปี 2551	ปี 2552	ปี 2553	ปี 2554*	ปี 2555*
GDP (US\$bn):	3,494	4,532	5,051	5,878	6,821	8,090
GDP per Capita (US\$):	2,710	3,490	3,870	4,480	5,170	6,090

หมายเหตุ: * Economist Intelligence Unit (EIU) forecast

ที่มา: กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ, 2554

8.2.2 ผลของการพัฒนาอุตสาหกรรมของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน ได้แก่ มณฑลเฮยหลงเจียง มณฑลเหอหนาน และมณฑลจีหลิง มีการพัฒนาโครงสร้างอุตสาหกรรมและปรับปรุงอย่างต่อเนื่องเพื่อเป็นแรงกระตุ้นเศรษฐกิจ ปัจจุบันอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องจักรอุปกรณ์และอุตสาหกรรมการแปรรูปสินค้าเกษตรนับเป็นอุตสาหกรรมหลักของภูมิภาคนี้ นอกจากนี้ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนได้ก้าวไปสู่ภูมิภาคที่มีระบบคมนาคมขนส่งครบครัน โดยเปิดให้บริการเส้นทางรถไฟความเร็วสูงฮาร์บิน-ต้าเหลียน ระยะทาง 946 กม. ซึ่งทำให้สามารถลดระยะเวลาในการขนส่งทางรางลงได้ร้อยละ 66.67 เมื่อเทียบกับระยะเวลาเดิม และมณฑลเหอหนานยังได้รับการแต่งตั้งให้เป็นมณฑลแห่งการสร้างสรรค์เทคโนโลยีของจีนทำให้มีโครงการพัฒนาเทคโนโลยีระดับสูงหลายโครงการเข้ามาดำเนินการในภูมิภาค จากความแข็งแกร่งและศักยภาพทางเศรษฐกิจของภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน ทำให้เป็นสิ่งที่ดึงดูดการลงทุนจากต่างประเทศได้เป็นอย่างดี โดยครึ่งปีแรกของปี 2554 ภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนมีมูลค่าการลงทุนจากต่างชาติกว่า 15,850 ล้านเหรียญสหรัฐ. โดยโครงการขนาดใหญ่เป็นโครงการที่มาจากประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่นเป็นหลัก

จากข้อมูลคณะกรรมการปฏิรูปและพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมจีนพบว่าอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจช่วง 6 เดือนแรกของปี 2554 มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดย 3 มณฑลดังกล่าวสามารถสร้างมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ได้กว่า 1,890,500 ล้านหยวน เพิ่มขึ้นจากปีก่อนร้อยละ 13.1 ขณะที่อัตราการเติบโตเฉลี่ยของจีนทั้งประเทศอยู่ที่ร้อยละ 9.6⁸

ดังนั้น การพิจารณาอัตราการขยายตัวทางเศรษฐกิจจากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านจึงศึกษาถึงการปฏิรูประบบเศรษฐกิจของมณฑลทางตะวันออกเฉียงเหนือของจีน และปัจจัยที่มีผลต่อการขยายตัวทางเศรษฐกิจ เช่น การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง และการปรับเปลี่ยนโครงสร้างอุตสาหกรรม เป็นต้น ในการศึกษาขั้นต่อไปจึงจะรวบรวมข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการปฏิรูปของจีนที่มีต่อการขยายตัวของตัวแปรทางเศรษฐกิจ เช่น การจ้างงาน ผลิตภัณฑ์มวลรวม เป็นต้น

8.2.3 การเติบโตทางเศรษฐกิจและการขนส่งสินค้าในกลุ่มมณฑลภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ส่วนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของกลุ่มมณฑลภาคลุ่มแม่น้ำโขงในช่วงที่ผ่านมา มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว ซึ่งสังเกตได้จากปริมาณสินค้าส่งออก-นำเข้าเพิ่มมาก โดยในช่วง ค.ศ. 1992-2006 มีการขยายตัวทางเศรษฐกิจเฉลี่ยร้อยละ 8.3 ซึ่งสามารถแสดงตัวชี้วัดสำคัญทางเศรษฐกิจได้ดังตารางที่ 8-3

8 เศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีนมีอัตราการเติบโตโดดเด่นที่สุดในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2554, สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน, 2554.

ตารางที่ 8-3: ตัวชี้วัดสำคัญทางเศรษฐกิจของกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ประเทศ	GDP growth (annual Ave, 1992-2006, %)	GDP (\$million) 2006	Population (million) 2006	GDP per capita (Country, 1992-2006, \$)
กัมพูชา	8.4	7,264	14.2	512
กวางสี (จีน)	11.7	50,190	49.4	1,016
ยูนนาน (จีน)	9.5	60,224	44.7	1,347
ลาว	6.5	3,433	5.7	602
พม่า	9.6	13,002	56.2	231
ไทย	4.5	206,247	65.2	3,163
เวียดนาม	7.7	60,883	84.2	723
กลุ่ม GMS	8.3	401,243	319.6	1,255
จีน	10.3	2,626,304	1,311	2,003

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

สินค้าส่งออกระหว่างประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงส่วนใหญ่เป็นเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์น้ำมัน เหล็ก และปูนซีเมนต์ โดยประเทศไทยมีการส่งออกเชื้อเพลิง ผลิตภัณฑ์น้ำมัน พลาสติก ปูนซีเมนต์ ปูนขาว ผัก ถั่วลิสง และกำมะถัน ไปยังประเทศจีน เวียดนาม และกัมพูชาเป็นหลัก ในขณะที่เวียดนามประเทศอื่นๆ ก็มีการส่งสินค้ากลับเข้ามายังประเทศไทยเช่นกัน (ดังตารางที่ 8-4)

ตารางที่ 8-4: สินค้าหลักที่มีการส่งออกภายในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

ประเทศ	สินค้าหลัก	ปลายทางหลัก
กัมพูชา	เหล็ก เมล็ดธัญพืช ยางและผลิตภัณฑ์ยาง	ไทยและเวียดนาม
จีน	เชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปุ๋ย เหล็ก และเคมีภัณฑ์	เวียดนามและไทย
ลาว	เชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน ปูนซีเมนต์ หิน ดิน ไม้ พืช น้ำมัน ถั่วลิสง และกำมะถัน	ไทยและจีน
พม่า	เชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน แร่ดิบ สินค้าประมง และ เหล็ก	ไทยและจีน
ไทย	เชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน พลาสติก ปูนซีเมนต์ ปูนขาว ผัก ถั่วลิสง และกำมะถัน	จีน เวียดนาม และกัมพูชา
เวียดนาม	เชื้อเพลิงและผลิตภัณฑ์น้ำมัน แร่ดิบ สินค้าประมง และ เหล็ก	จีน ไทย และกัมพูชา

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

เมื่อพิจารณาถึงประเทศคู่ค้าสำคัญของไทยในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ประกอบด้วย มณฑลยูนนาน (จีนตอนใต้) ลาว เวียดนาม และกัมพูชา ซึ่งมีการไหลเวียนของสินค้าโดยผ่านเส้นทางเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) โดยสามารถแสดงประเภทสินค้านำเข้าและส่งออกที่สำคัญได้ดังตารางที่ 8-5

ตารางที่ 8-5: สินค้านำเข้าและส่งออกสำคัญระหว่างประเทศไทยและประเทศคู่ค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง

		ประเทศคู่ค้าสำคัญในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง			
		มณฑลยูนนาน (จีนตอนใต้)	ลาว	เวียดนาม	กัมพูชา
ประเทศไทย	สินค้าส่งออก	ผลิตภัณฑ์ยาง น้ำมันเชื้อเพลิง พลาสติก ผักและผลไม้	ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียมและน้ำมัน อาหาร เครื่องจักรกลและยานพาหนะ เคมีภัณฑ์ เครื่องใช้ไฟฟ้า	สินค้าอิเล็กทรอนิกส์ อาหาร ผักและผลไม้ ผลิตภัณฑ์ยาง เครื่องจักร	ยานพาหนะและ ส่วนประกอบ ผลิตภัณฑ์สิ่งทอ ผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม
	สินค้านำเข้า	ผักและผลไม้ เสื้อผ้า เคมีภัณฑ์	ทองแดง ผลิตภัณฑ์ไม้ ยานพาหนะ (นำเข้ากลับ) ผักและผลไม้	เครื่องจักร สินค้าอิเล็กทรอนิกส์	เศษโลหะ เสื้อผ้าเก่า พืชสวน

ที่มา: Sharing the Benefits from Transportation Linkages and Logistics Improvements in the GMS: A Study of the East-West and North-South Corridor. TDRI (2010)

สำหรับการขนส่งสินค้านี้ระหว่างประเทศภายในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงมีการประมาณการการขนส่งสินค้า 5 กลุ่ม ได้แก่ 1) สินค้าเทกอง เช่น สินแร่ ไม้ ปูนซีเมนต์ ธัญพืช เหล็กและเหล็กกล้า 2) สินค้าที่เป็นของเหลว เช่น เชื้อเพลิงน้ำมัน และผลิตภัณฑ์ปิโตรเลียม 3) สินค้าแช่เย็น เช่น เนื้อสัตว์ ปลา กุ้ง ผักและผลไม้ 4) สินค้าชนิดพิเศษ (ไม่สามารถบรรจุตู้ได้) เช่น สัตว์ที่มีชีวิต ยานพาหนะ เรือและเครื่องบิน และ 5) สินค้าตู้คอนเทนเนอร์ ซึ่งจากการศึกษาของ ADB พบว่าปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง ค.ศ. 2008 และ ค.ศ. 2025 พบว่ามีปริมาณการขนส่งสินค้านรวม 67,181,795 ตัน และ 143,417,400 ตัน ตามลำดับ โดยมีสัดส่วนของสินค้าแช่เย็นสูงที่สุดคิดเป็นร้อยละ 43.6 (ดังตารางที่ 8-6)

ตารางที่ 8-6: ปริมาณการขนส่งสินค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงค.ศ. 2008 และ
ค.ศ. 2025 จำแนกตามกลุ่มสินค้า

ประเภทสินค้า	ค.ศ. 2008		ค.ศ. 2025	
	ปริมาณสินค้า (ตัน)	ร้อยละ	ปริมาณสินค้า (ตัน)	ร้อยละ
สินค้าเทกอง	21,024,565	31.3	44,882,522	31.3
สินค้าที่เป็นของเหลว	11,042,900	16.4	23,574,005	16.4
สินค้าแช่เย็น	29,314,953	43.6	62,580,560	43.6
สินค้าชนิดพิเศษ	5,585,292	8.3	11,923,290	8.3
สินค้าคอนเทนเนอร์	214,086	0.3	457,023	0.3
รวม	67,181,795	100	143,417,400	100

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

ปริมาณการขนส่งโดยแยกตามจุดต้นทาง-ปลายทาง⁹ (OD matrices) พบว่า ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงในค.ศ. 2008 ประเทศไทยมีปริมาณการขนส่งสินค้าไปประเทศจีนเป็นปริมาณสูงถึง 12,882,975 ตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 27,502,134 ตัน ใน ค.ศ. 2025 (ตารางที่ 8-7 และตารางที่ 8-8) ซึ่งถือว่ามีปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศมากที่สุดในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ขณะที่ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าจากพม่าเข้ามายังประเทศไทย 11,299,117 ตันใน ค.ศ. 2008 และเพิ่มขึ้นเป็น 24,120,968 ตัน ใน ค.ศ. 2025

ตารางที่ 8-7: ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้านรวมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ค.ศ. 2008 (ตัน)

ต้นทาง	ปลายทาง					
	กัมพูชา	จีน	ลาว	พม่า	ไทย	เวียดนาม
กัมพูชา	-	24,757	105	204	217,675	84,524
จีน	263,740	-	38,335	1,132,120	6,144,407	8,611,391
ลาว	1,206	66,980	-	0	722,210	49,963
พม่า	1,706	499,724	0	-	11,299,117	9,465
ไทย	2,877,912	12,882,975	1,218,700	1,003,840	-	6,631,034
เวียดนาม	727,614	11,691,380	81,895	14,935	883,880	-
รวม	3,872,178	25,165,816	1,339,035	2,151,100	19,267,289	15,386,377

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011.

9 ผลจากการศึกษาโครงการ Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank (2011) โดยข้อมูลที่น่ามาใช้ในการสร้าง OD matrices อาศัยข้อมูลในปี 2004 มาคาดการณ์ปริมาณสินค้าในอนาคตซึ่งเป็นชุดข้อมูลที่มีความสมบูรณ์ที่สุด

ตารางที่ 8-8: ปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้ารวมในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ค.ศ. 2025 (ตัน)

ต้นทาง	ปลายทาง					
	กัมพูชา	จีน	ลาว	พม่า	ไทย	เวียดนาม
กัมพูชา	-	52,850	224	436	464,685	180,439
จีน	563,023	-	81,836	2,416,811	13,116,870	18,383,303
ลาว	2,575	142,988	-	0	1,541,750	106,660
พม่า	3,643	1,066,794	0	-	24,120,968	20,206
ไทย	6,143,668	27,502,134	2,601,639	2,142,964	-	14,155,704
เวียดนาม	1,553,285	24,958,359	174,827	31,883	1,886,877	-
รวม	8,266,193	53,723,125	2,858,526	4,592,094	41,131,150	32,846,312

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

เมื่อพิจารณาปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟของไทย พบว่า สินค้าที่ขนส่งทางรถไฟแบบเหมาคันส่วนใหญ่เป็นตู้คอนเทนเนอร์ รองลงมาเป็นการขนส่งพลังงาน (ก๊าซ LPG น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์น้ำมัน) และซีเมนต์ ตามลำดับ โดยในปี 2551 มีปริมาณการขนส่งทั้งสิ้น 13.5 ล้านตัน (ตารางที่ 8-9) ซึ่งจะเห็นได้ว่าสินค้าในหมวดคอนเทนเนอร์สายตะวันออกมีปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างชัดเจน และมีสัดส่วนการขนส่งคิดเป็นร้อยละ 55.23

ตารางที่ 8-9: ปริมาณการขนส่งสินค้าภายในประเทศ พ.ศ. 2545-2551 (หน่วย: ตัน)

สินค้า	พ.ศ.						
	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551
แอลพีจีก๊าซ	512,356	515,712	561,288	581,520	596,208	596,592	625,050
น้ำมันดิบ	1,298,568	1,209,044	1,144,267	1,135,858	1,129,968	1,250,299	1,299,197
ผลิตภัณฑ์น้ำมัน	1,435,499	1,453,282	1,378,194	1,192,073	908,973	649,031	693,928
ปูนซีเมนต์	1,977,833	1,895,345	1,758,862	1,617,959	1,712,974	1,418,297	1,326,494
คอนเทนเนอร์ตะวันออก	3,056,832	4,779,140	6,792,867	6,308,251	6,496,079	6,287,469	7,453,429
คอนเทนเนอร์ในประเทศ	347,499	488,190	714,544	654,457	689,034	684,315	638,177
คอนเทนเนอร์ Landbridge	655,477	503,233	680,588	740,285	796,610	733,369	611,746
คอนเทนเนอร์ (มาบตาพุด-แหลมฉบัง)	-	-	-	-	-	38,223	608,007
สินค้าทั่วไป	641,440	612,633	740,487	512,362	209,693	222,873	239,717
รวม	9,925,504	11,456,579	13,771,097	12,742,765	12,539,539	11,880,468	13,495,745

หมายเหตุ: (1) กลุ่มพลังงาน (ก๊าซ น้ำมันดิบ และผลิตภัณฑ์) มีหน่วยพันลิตร ส่วนปูนซีเมนต์ คอนเทนเนอร์ และสินค้าอื่น มีหน่วยเป็นตัน

(2) สมมติให้ความถ่วงจำเพาะของน้ำมัน = 1.0

ที่มา: ฝ่ายการพาณิชย์ การรถไฟแห่งประเทศไทย พ.ศ. 2551

ส่วนการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศของไทยซึ่งมีเฉพาะในส่วนที่เชื่อมต่อกับประเทศมาเลเซีย พบว่า ปริมาณสินค้าขาออกทางรถไฟมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอโดยในปี 2550 มีปริมาณ 7,751 พันตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 10,182 พันตัน ในปี 2553 ส่วนการนำเข้าสินค้า พบว่า ปริมาณสินค้าขาเข้าทางรถไฟในช่วงปี 2550 – 2553 มีปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นอย่างมาก จากปี 2550 มีปริมาณ 3,417 พันตัน และเพิ่มขึ้นเป็น 12,730 พันตัน ในพ.ศ. 2553 (ตารางที่ 8-10)

ตารางที่ 8-10: ปริมาณการขนส่งสินค้านระหว่างประเทศขาออกและขาเข้า (หน่วย: พันตัน)

การขนส่งสินค้า	พ.ศ. 2550	พ.ศ. 2551	พ.ศ. 2552	พ.ศ. 2553
สินค้าขาออก	7,751	8,372	9,122	10,182
สินค้าขาเข้า	3,417	7,737	12,142	12,730
รวม	11,168	16,109	21,264	22,912

ที่มา: ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม กระทรวงคมนาคม

ทั้งนี้ปริมาณการนำเข้าสินค้าทางรถไฟเพิ่มขึ้นอาจเนื่องมาจากการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ดำเนินการเปลี่ยนรางและเปลี่ยนไม้หมอนภายใต้โครงการเสริมความมั่นคงทางรถไฟ (Track Strengthening) ในเส้นทางสายต่างๆ ได้แก่ สายเหนือช่วงพิษณุโลก – บ้านด่าน และสายใต้ช่วงชุมทางบางซื่อ – บ้านฉิมพลี และช่วงชุมทางทุ่งสง – บ้านต้นโตน ทำให้สภาพทางมีความปลอดภัยต่อการเดินรถ รักษาทางให้ขบวนรถสามารถเดินด้วยความเร็วตามกำหนด ไม่เกิดความล่าช้า ซึ่งเป็นการสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ใช้บริการและประชาชนทั่วไป ตลอดจนเป็นการแสดงให้เห็นถึงความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างประเทศที่เพิ่มมากขึ้นได้ ซึ่งการใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรถไฟยังคงมีความจุเหลืออยู่ในทุกเส้นทาง โดยเฉพาะในเส้นทางสายตะวันออกยังคงมีความจุเหลือสูงถึงร้อยละ 79.98

จากแนวโน้มทางเศรษฐกิจและปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้านระหว่างประเทศเพื่อนบ้านที่มีแนวโน้มขยายตัวมากขึ้นซึ่งจะส่งผลต่อความต้องการในการขนส่งที่มากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อมีการรวมตัวเป็นกลุ่มประชาคมอาเซียนในปี 2558 จะทำให้มีปริมาณการขนส่งเพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าวกระโดด ดังนั้น หากมีการพัฒนาการเชื่อมต่อโครงข่ายการขนส่งให้มีความสมบูรณ์มากขึ้น โดยอาศัยการขนส่งทางรถไฟที่เป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดและสามารถช่วยลดต้นทุนในการขนส่งได้ในขณะที่สถานการณ์ราคาเชื้อเพลิงสูงขึ้น อีกทั้งยังปล่อยมลพิษน้อยกว่าเมื่อเทียบกับการขนส่งทางถนน และใช้โอกาสจากความได้เปรียบในการเป็นศูนย์กลางในเชิงภูมิศาสตร์ของภูมิภาคมาพัฒนาการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ จึงเป็นความท้าทายและโอกาสของประเทศไทยในการพัฒนาห่วงโซ่มูลค่าในภูมิภาค (Regional Value Chain) การเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การเพิ่มอำนาจในการต่อรองและการขยายตลาดอาเซียนและจีน

8.3 แนวทางการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงด้านการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านมีโครงการที่สำคัญ ได้แก่ โครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง และโครงการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หากพิจารณาตามกรอบการพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงทุกประเทศต้องเชื่อมโยงด้วยโครงข่ายรถไฟภายในปี 2558 ประกอบด้วย 4 เส้นทาง คือ

เส้นทางที่ 1: กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-ฮานอย-คุนหมิง-หนานหนิง

เส้นทางที่ 2: กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง (ผ่านบ่อเต็น-บ่อหาน)-หนานหนิง และฮานอย-โฮจิมินห์ซิตี้

เส้นทางที่ 3: กรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-ฮานอย และโฮจิมินห์ซิตี้-คุนหมิง-หนานหนิง

เส้นทางที่ 4: กรุงเทพฯ-คุนหมิง (ผ่านเชียงราย-บ่อเต็น-บ่อหาน)-หนานหนิง และฮานอย-โฮจิมินห์ซิตี้

ทั้งนี้ ปัจจุบันการพัฒนาโครงข่ายทางรางในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขงได้มีข้อเสนอจากประเทศจีนเพื่อทำการก่อสร้างเส้นทางรถไฟในเส้นทางช่วงกรุงเทพฯ-เวียงจันทน์-คุนหมิง โดยทางจีนเสนอให้ความช่วยเหลือลาวในการสร้างเส้นทางรถไฟจากชายแดนจีนลงมายังเวียงจันทน์ ซึ่งจะแล้วเสร็จ และสามารถเปิดดำเนินการได้ในปี 2558 ดังนั้นในเชิงยุทธศาสตร์จึงเป็นเส้นทางที่ประเทศไทยอาจพิจารณาศึกษาความเป็นไปได้ในการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงกับประเทศจีน

จากการทบทวนแผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ แนวโน้มทางเศรษฐกิจ และปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน แสดงให้เห็นถึงศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยประเทศไทยต้องอาศัยยุทธศาสตร์ในการพัฒนาโดยการทำหน้าที่เป็น 1) ประตูการค้า และศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค 2) เส้นทางเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และ 3) เส้นทางท่องเที่ยวทางรถไฟ โดยแบ่งแนวทางการพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านออกเป็น 3 แนวทาง ดังนี้

แนวทางที่ 1 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค

จากการที่ประเทศจีนเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของไทย ซึ่งการค้าระหว่างไทยกับจีนเพิ่มขึ้นอย่างสม่ำเสมอในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาทั้งการนำเข้าและส่งออกสินค้า โดยประเทศไทยขาดดุลการค้ากับประเทศจีนอย่างต่อเนื่องทุกปี และมีแนวโน้มที่จะขาดดุลการค้าสูงขึ้นเนื่องจากอัตราการเพิ่มขึ้นของมูลค่าการนำเข้า โดยในปี 2553 ไทยมีมูลค่าการส่งออกสินค้าไปสู่ประเทศจีน 678,631.8 ล้านบาท ซึ่งเป็นตลาด

ส่งออกอันดับหนึ่ง ส่วนการนำเข้าสินค้าจากจีนมีมูลค่าสูงถึง 933,270.9 ล้านบาท¹⁰ (อันดับสองรองจากญี่ปุ่น) ตลอดจนมีการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับจีนในปี 2558 จะสูงถึง 27.918 ล้านตัน และในปี 2568 จะเพิ่มขึ้นเป็น 40.619 ล้านตัน¹¹

อีกทั้งทิศทางการพัฒนาให้มณฑลยูนนานเป็นศูนย์กลางและเป็นสะพานสำคัญเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน รวมถึงการสร้างเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศเวียดนาม ลาว และพม่า ทำให้เห็นได้ว่าจีนมีทิศทางการพัฒนามุ่งไปสู่ประตูการค้าแห่งใหม่เพื่อขนส่งสินค้าออกทางทะเลทาง เช่น ไทย พม่า สิงคโปร์ ซึ่งมีโอกาสทำให้มีปริมาณการเคลื่อนย้ายสินค้าในภูมิภาคนี้เพิ่มสูงอย่างก้าวกระโดด ดังนั้นหากประเทศไทยมีการเตรียมความพร้อมและทำการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่อาจจะเกิดขึ้น จะถือว่าเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันเพื่อสนับสนุนให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคได้ โดยทำหน้าที่เป็นประตูการค้าให้กับจีนเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้า (ท่าเรือแหลมฉบัง) รวมถึงศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าระหว่างจีนกับสิงคโปร์ และประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง โดยอาศัยความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของภูมิภาคมาทำให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าอาจตั้งอยู่บริเวณพื้นที่ชายแดนเพื่อลดข้อจำกัดในด้านมาตรฐานของระบบรถไฟ เช่น ขนาดราง ระบบอาณัติสัญญาณ ตลอดจนกระบวนการข้ามแดนและพิธีศุลกากร

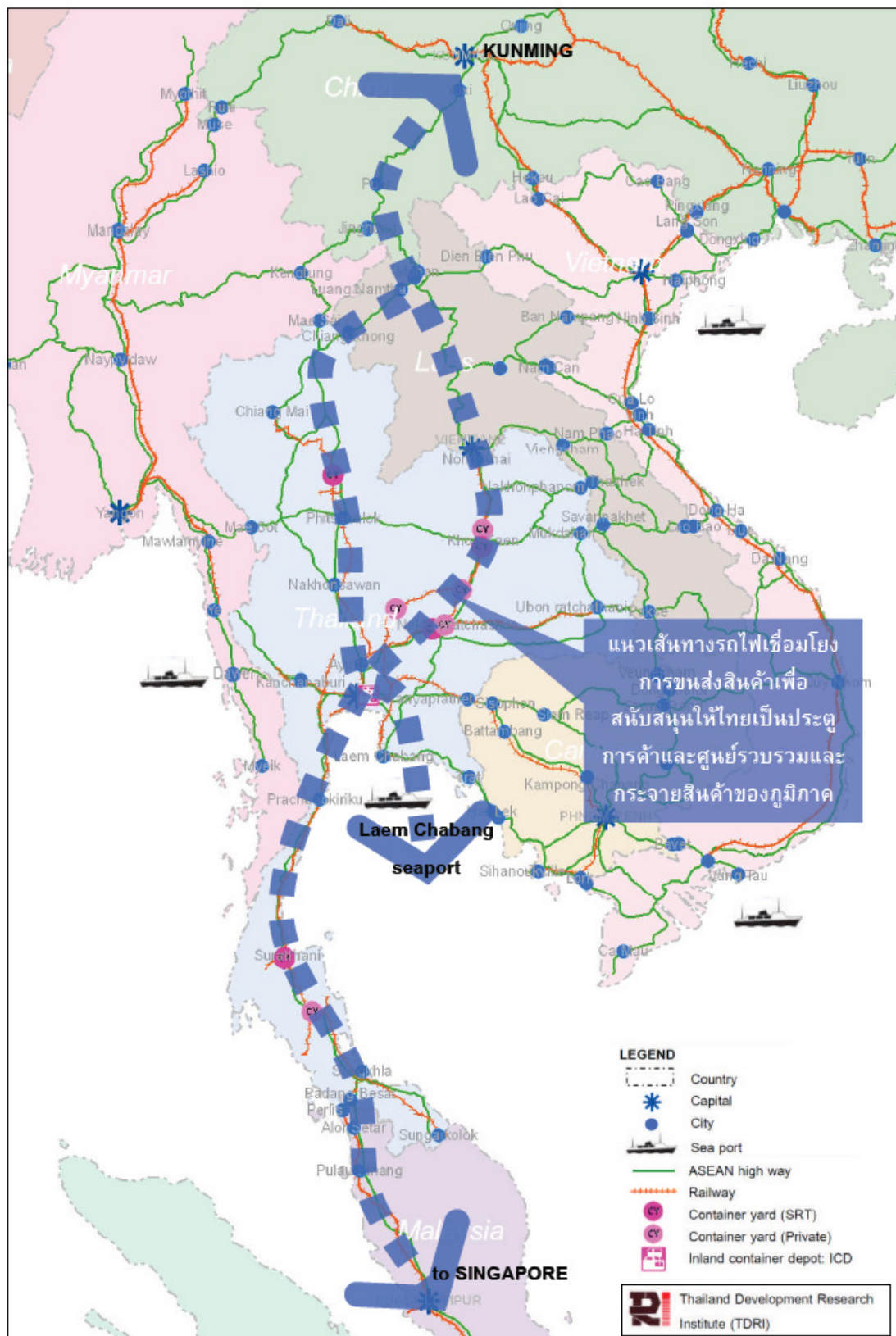
นอกจากนั้น แนวคิดการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-คุนหมิง-ป๋อเต๋น-คุนหมิง) ซึ่งเป็นส่วนช่วยเสริมศักยภาพของโครงข่ายทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิงให้สมบูรณ์มากขึ้น รวมถึงยังเป็นแนวเส้นทางที่มีการขนส่งสินค้าทางถนนตามเส้นทางตามแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor: NSEC) จึงมีศักยภาพและแนวโน้มเกิดเป็นเส้นทางขนส่งทางรถไฟใหม่ขึ้นได้ (ดังรูปที่ 8-1) สำหรับประเทศไทยได้มีแนวคิดในการพัฒนาเส้นทางรถไฟสายใหม่ ซึ่งทางรัฐบาลมอบหมายให้กระทรวงคมนาคม (การรถไฟแห่งประเทศไทย) รับผิดชอบพิจารณาเพิ่มเส้นทางสาย เด่นชัย-เชียงใหม่-เชียงของ ภายใต้แผนการพัฒนาโครงการพัฒนารถไฟทางคู่ของประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามต้องคำนึงถึงความเหมาะสมและความเป็นไปได้ทั้งในด้านการลงทุนก่อสร้าง และผลกระทบทางด้านสิ่งแวดล้อม¹² ตลอดจนปัจจัยต่างๆ ที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งจากทางถนนมาสู่การขนส่งทางรถไฟ เช่น ต้นทุนการขนส่งความปลอดภัย และความตรงต่อเวลา เป็นต้น ยิ่งไปกว่านั้นในเส้นทางนี้อาจต้องให้ความสำคัญในด้านการแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะประเทศลาว เนื่องจากเส้นทางที่ผ่านพื้นที่ในช่วงประเทศลาวค่อนข้างน้อย ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นอาจไม่มากพอที่จะผลักดันให้เกิดการพัฒนา

10 ข้อมูลสถิติการค้าและการส่งออก, กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ กระทรวงพาณิชย์, 2553

11 Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

12 แนวเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่ มีช่วงที่ต้องผ่านลุ่มน้ำชั้น 1A ประมาณ 1.6 กม. ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีความสมบูรณ์และมีกฎหมายขึ้นเด็ดขาด กล่าวคือ ห้ามบุกรุกและห้ามทำการตัดแปลงที่ให้พื้นที่ของบริเวณนั้นเสื่อมจากเดิม

รูปที่ 8-1: แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็น
ประตูการค้าและศูนย์กระจายสินค้าของภูมิภาค



แนวทางที่ 2 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและ อ่าวไทย

จากกรอบแนวคิดของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกทวายของสหภาพพม่าเพื่อเปิดประตูการค้าฝั่งทะเลอันดามัน ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาทั้งในด้านกายภาพและการพัฒนาพื้นที่หลังท่าที่สามารถรองรับการขยายฐานอุตสาหกรรมของไทยได้ในระยะยาว โดยที่ประเทศไทยมีความจำเป็นจะต้องพัฒนาเส้นทางขนส่งสินค้าเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย ท่าเรือแหลมฉบัง และประเทศอื่นในภูมิภาคเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งและโลจิสติกส์ของภูมิภาค (ดังรูปที่ 8-2) โดยอาศัยความได้เปรียบจากการมีจุดเชื่อมต่อและโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟเพื่อกระจายสินค้าไปตามแนวเส้นทาง NSEC และ EWEC ซึ่งปัจจุบันสินค้าหลักที่ไทยนำเข้าจากพม่า ได้แก่ ก๊าซธรรมชาติ เนื้อสัตว์ ไม้ซุง ไม้แปรรูปและผลิตภัณฑ์ และสินแร่ ส่วนสินค้าที่ไทยส่งออกไปพม่า ได้แก่ น้ำมัน เครื่องดื่ม เหล็ก เหล็กกล้าและผลิตภัณฑ์ ปูนซีเมนต์ และเคมีภัณฑ์ และมีการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศไทยกับพม่าในปี 2558 จะสูงถึง 18.05 ล้านตัน¹³ และเพิ่มขึ้นเป็น 26.26 ล้านตัน¹⁴ ในปี 2568 อีกทั้งแนวโน้มการลงทุนของอุตสาหกรรมยานยนต์และอุตสาหกรรมเหล็กในพม่า จะเป็นส่วนที่ช่วยขับเคลื่อนให้เกิดการเชื่อมโยงพื้นที่อุตสาหกรรมระหว่างไทยและพม่าให้เกิดขึ้นได้

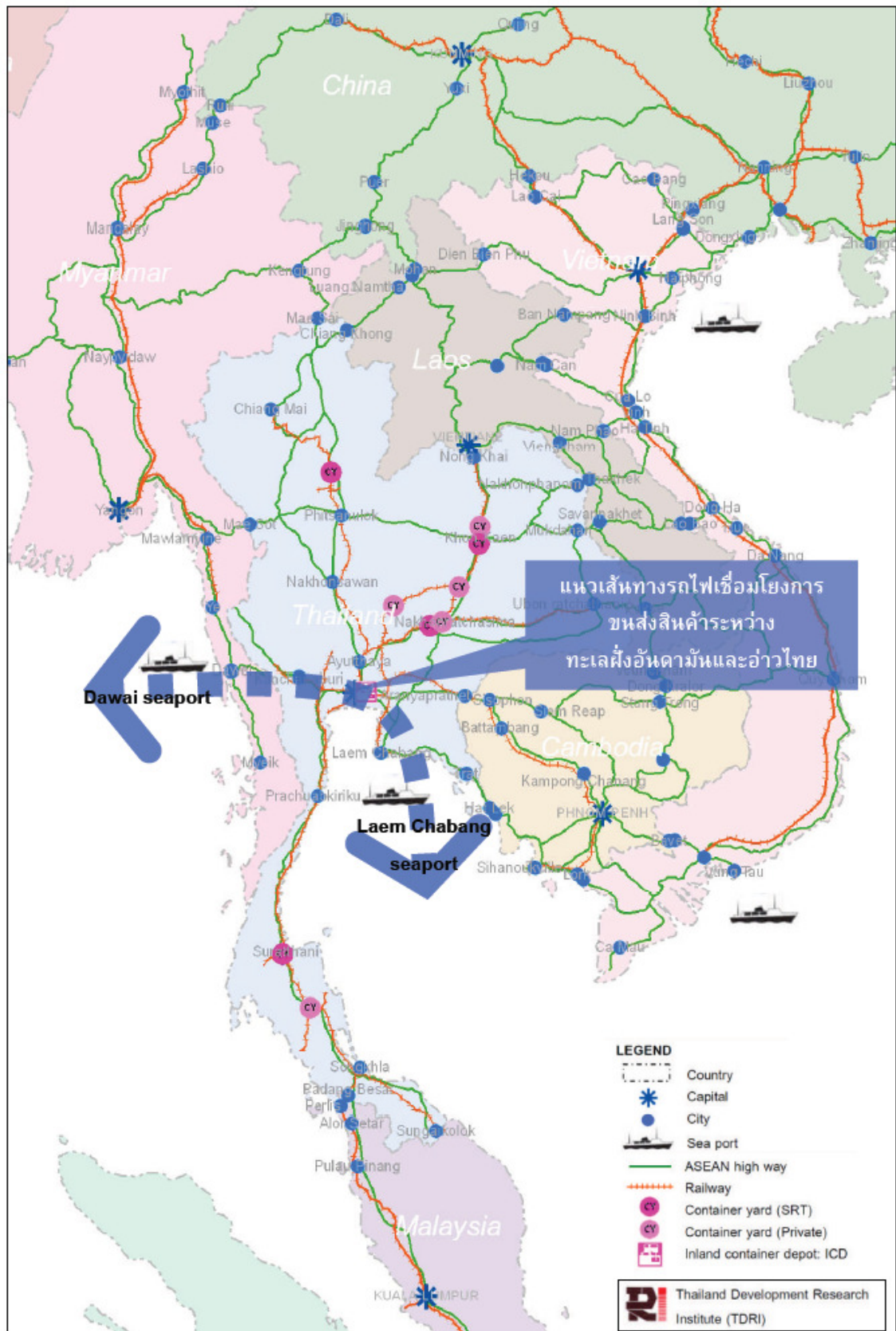
อย่างไรก็ตาม ความเป็นไปได้ของโครงการ และประโยชน์ที่ประเทศไทยจะได้รับจะขึ้นอยู่กับท่าทีของรัฐบาลพม่า ซึ่งประเทศไทยควรต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับสิ่งต่างๆ ที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นการเตรียมการพัฒนาเชิงพื้นที่ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และในระยะยาวควรมีการวางแผนนโยบาย และมาตรการรองรับด้านแรงงานต่างด้าว ซึ่งหากโครงการท่าเรือน้ำลึกทวาย เกิดขึ้นจะมีการใช้แรงงานจากพม่ามากขึ้น อันอาจจะก่อให้เกิดปัญหาในด้านความมั่นคง เศรษฐกิจ และสังคมตามมาแต่สำหรับปัจจุบันสิ่งที่สำคัญที่สุดขณะนี้คือ การพัฒนาความสัมพันธ์อันดีระหว่างประเทศไทยกับสหภาพพม่าเพื่อให้ท่าเรือน้ำลึกทวายที่กำลังจะเกิดขึ้นเป็นสะพานเชื่อมโยงโอกาส และนำมาซึ่งผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจร่วมกันระหว่างสองประเทศในอนาคต ทั้งนี้ ในส่วนของการพัฒนาท่าเรือน้ำลึกปากบาราของไทยนั้นควรพิจารณาปรับรูปแบบการพัฒนาให้เป็นท่าเรือเอนกประสงค์รองรับการขนส่งสินค้าในพื้นที่ภาคใต้เพื่อลดการพึ่งพาการขนส่งสินค้าผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน และสนับสนุนการท่องเที่ยวในพื้นที่ภาคใต้ โดยต้องให้ความสำคัญลำดับสูงในการป้องกันผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและการยอมรับของประชาชนในพื้นที่¹⁵

13 คำนวณจากการคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าปี 2008 และ ปี 2025 จากโครงการ Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study (ADB 2011) โดยมีสมมติฐานว่าแนวโน้มการขยายตัวเป็นเส้นตรง

14 Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

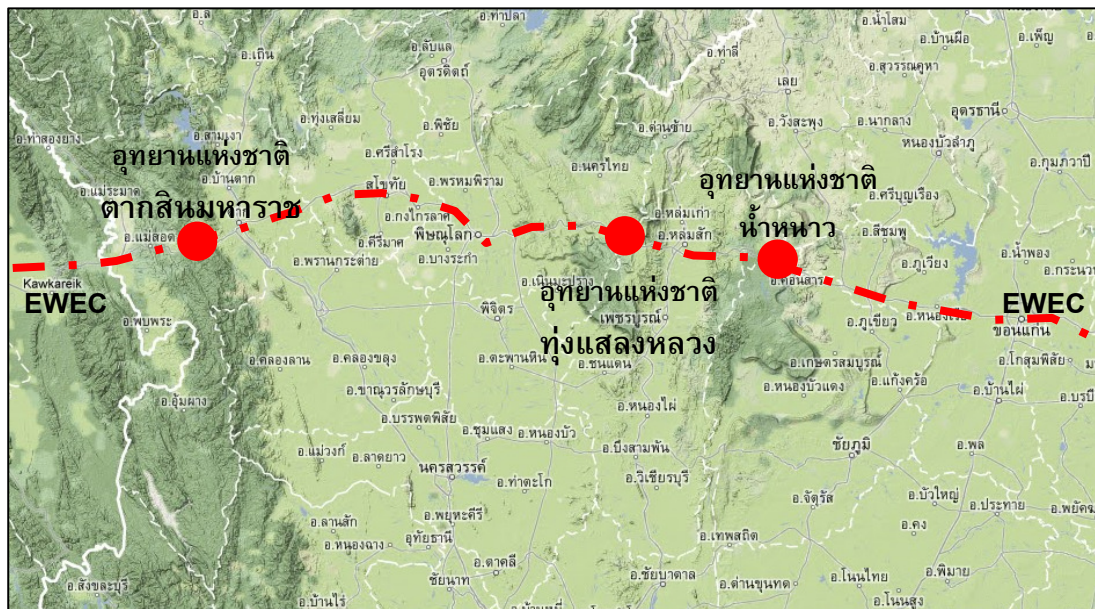
15 ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบการบริหารจัดการขนส่งสินค้าและบริการของประเทศ ครั้งที่ 1/2553 เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2553 และมีมติรับทราบในการประชุมคณะรัฐมนตรีในวันที่ 29 มิถุนายน 2553

รูปที่ 8-2: แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างทะเลฝั่งอันดามันและ
อ่าวไทย



เมื่อพิจารณาเส้นทางการขนส่งสินค้าตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเป็นเส้นทางที่พาดผ่านกลางภูมิภาคอินโดจีนที่เชื่อมต่อระหว่างประเทศเวียดนาม ลาว ไทย และพม่า อีกทั้งเป็นเส้นทางที่ตัดกับแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (NSEC) โดยเส้นทาง EWEC มีจุดเปลี่ยนถ่ายการขนส่ง (Node) สำคัญในประเทศไทยอยู่ 3 แห่ง ในบริเวณจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น และมุกดาหาร ซึ่งมีความสอดคล้องและสามารถเชื่อมโยงการขนส่งตามเส้นทางยุทธศาสตร์ระหว่างไทย (กรุงเทพฯ) กับเวียดนาม (ฮานอย)¹⁶ รวมถึงการขนส่งสินค้าออกทางท่าเรือแหลมฉบัง ตลอดจนการเชื่อมโยงกับแนวระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor: SEC) ซึ่งเป็นโครงข่ายการขนส่งระหว่างไทย-กัมพูชา-เวียดนาม อย่างไรก็ตามปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศตามแนวเส้นทาง EWEC ส่วนใหญ่เป็นการค้าชายแดน สำหรับการขนส่งข้ามแดนผ่านทางเส้นทาง EWEC มีเพียงเล็กน้อย ซึ่งในปี 2551 มีมูลค่าคิดเป็นร้อยละ 6.5 ของมูลค่าการค้าทั้งหมดที่ผ่านเส้นทาง NSEC และ EWEC¹⁷ นอกจากนี้ ยังมีข้อจำกัดทางด้านสภาพภูมิศาสตร์และด้านผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมในการพัฒนาเส้นทางการขนส่งตามแนว EWEC (ทางหลวงหมายเลข 12) ซึ่งต้องผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติ 3 แห่ง ได้แก่ อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว (ขอนแก่น) อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง (เพชรบูรณ์และพิษณุโลก) และอุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช (ตาก) ซึ่งถือเป็นอุปสรรคสำคัญข้อหนึ่งในการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งตามแนว EWEC (ดังรูปที่ 8-3)

รูปที่ 8-3: พื้นที่อุทยานแห่งชาติบนเส้นทาง EWEC (ทางหลวงหมายเลข 12)



16 Strategy and Action Plan for the Greater Mekong Subregion East-West Economic Corridor, 2010

17 Sharing the Benefits from Transportation Linkages and Logistics Improvements in the GMS: A Study of the East-West and North-South Corridor, TDRI (2010)

แต่อย่างไรก็ตาม เส้นทาง EWEK สามารถใช้การขนส่งทางถนนมาเป็นส่วนสนับสนุนการขนส่งทางรถไฟได้ เนื่องระยะทางจากด่านชายแดน (ด่านมุกดาหารและด่านแม่สอด) สามารถเข้าถึงเส้นทางรถไฟได้ในระยะ 250 กิโลเมตร ซึ่งอยู่ในระยะที่เหมาะสมสำหรับการขนส่งทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยให้การขนส่งทางรถไฟเป็นส่วนกระจายสินค้าไปตามแนวเส้นทาง NSEC และ SEC ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้าน

แนวทางที่ 3 เส้นทางสร้างเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ

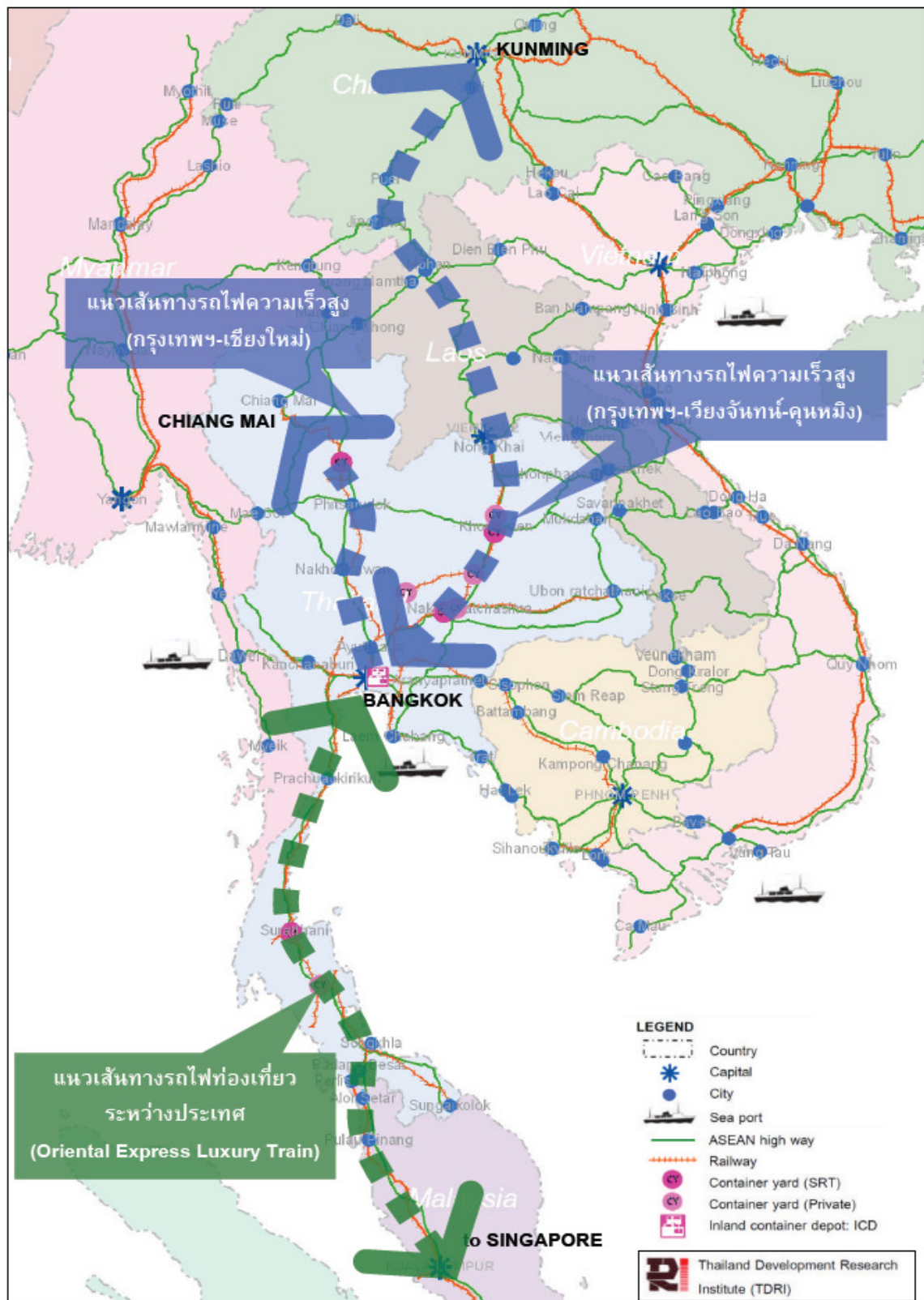
จากสถานการณ์นักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศไทยรายถิ่นพำนัก พ.ศ. 2553 มีจำนวนทั้งสิ้น 15.93 ล้านคน อัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.63 โดยนักท่องเที่ยวจากตลาดจีน ได้ก้าวมาเป็นตลาดผู้นำในภูมิภาค ด้วยจำนวนนักท่องเที่ยวจีนสูงกว่าหนึ่งล้านคน ในอัตราการขยายตัวที่สูงเกือบร้อยละ 45 ทำลายสถิตินักท่องเที่ยวจีนเข้าไทยที่ผ่านมา สำหรับตลาดอื่นๆ คือ ญี่ปุ่น ฮองกง ไต้หวัน และเกาหลีใต้ มีการปรับตัวดีขึ้นตามลำดับ ส่วนนักท่องเที่ยวในกลุ่มอาเซียนมีจำนวนนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าประเทศไทยรายถิ่นพำนักทั้งสิ้น 4.53 ล้านคน เป็นอัตราการเติบโตต่อเนื่องจากปีที่ผ่านมา โดยเพิ่มขึ้นในอัตราร้อยละ 14.25 จากการขยายตัวได้ดีในทุกตลาด ยกเว้น บรูไน โดยตลาดหลักที่มีการเติบโตดีมาก คือ มาเลเซีย มีอัตราการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 17 ตลาดรองลงมา คือ เวียดนาม ลาว ในขณะที่ตลาดสิงคโปร์ แม้ว่าจะมีแนวโน้มปรับตัวดีขึ้นแต่คงยังมีความผันผวนสูง¹⁸ โดยนักท่องเที่ยวจากกลุ่มประเทศอาเซียนส่วนใหญ่ เดินทางมาท่องเที่ยวผ่านการคมนาคมทางบก (ทางถนนและรถไฟ)¹⁹ จากอัตราการขยายตัวของนักท่องเที่ยวจากจีน และกลุ่มอาเซียนที่มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น อีกทั้งยังมีโครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาว และไทย จึงนับได้ว่าเป็นโอกาสที่จะก่อให้เกิดการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยวทางรถไฟเพิ่มมากขึ้น ตลอดจนสามารถเชื่อมต่อการท่องเที่ยวโดยรถไฟระหว่างประเทศเส้นทางกรุงเทพฯ-มาเลเซีย-สิงคโปร์ (Oriental Express Luxury Train) ดังรูปที่ 8-4

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการรถไฟความเร็วสูงเพื่อเชื่อมโยงระหว่างประเทศภูมิภาคในกลุ่มอนุภูมิภาคสุมาตราต้องคำนึงถึงข้อจำกัดด้านขีดความสามารถในการลงทุนของภาครัฐ รูปแบบการลงทุน การเจรจาและแบ่งปันผลประโยชน์ระหว่างประเทศ และขั้นตอนที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม รวมถึงองค์ความรู้ในการเลือกเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสมสำหรับรองรับการขนส่งในประเทศและระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนการพิจารณาถึงจำนวนประชากรเมือง (Urban population) ที่สูงมากพอ หรือกล่าวได้ว่าอาจต้องมีจำนวนผู้โดยสารมากพอที่สามารถประกอบกิจการเดินรถไฟได้อย่างยั่งยืน

18 สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยวปี 2553, e-TAT Tourism Journal, ฉบับที่ 2/2554

19 จำนวนนักท่องเที่ยวแบ่งตามประเทศและรูปแบบการเดินทางการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และสถิติดักท่องเที่ยวแยกตามสัญชาติ, กองตรวจคนเข้าเมือง

รูปที่ 8-4: แนวเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ



การเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคยังมีความจำเป็นที่ต้องพิจารณาถึงความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบ เช่น พิธีการศุลกากร และการนำระบบ National Single Window (NSW) มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนซึ่งมีผลทำให้เกิดความรวดเร็วและการไหลลื่นของการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้การพัฒนาเส้นทางทางการขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเกิดการสอดประสานและบูรณาการระบบเข้าด้วยกันอย่างลื่นไหล ก่อให้เกิดการเชื่อมต่อโครงข่าย (Interconnectivity) ความสามารถในการทำงานร่วมกัน (Interoperability) และแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน (Sharing the Benefits) จึงต้องผลักดันให้มีการพัฒนาร่วมกันให้ประสบผลสำเร็จ ทั้งนี้ใช้เพียงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเท่านั้น หากแต่ต้องผลักดันการพัฒนาโดยมุ่งเน้นการพัฒนาในลักษณะการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการธุรกิจตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) ตามหลักการบริหารห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain) และห่วงโซ่คุณค่า (Value Chain) อันจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activities) ตลอดแนวเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจะช่วยลดการขนส่งเที่ยวเปล่า รวมถึงลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ อันจะเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้อีกทางหนึ่งด้วย นอกจากนี้ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังจะได้ประโยชน์ร่วมกันจากการขยายตัวของการค้าข้ามพรมแดนที่ขยายตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นการกระจายความเจริญจากการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและพื้นที่ชายแดน

ดังนั้น การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นได้ทำการพิจารณาถึงแรงผลักดันและข้อจำกัดต่างๆ ในการเชื่อมต่อการขนส่งทางรถไฟ และสามารถนำไปสู่การดำเนินการจัดลำดับความสำคัญ ข้อจำกัด และการตอบสนองอย่างเหมาะสมสำหรับการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านต่อไป (ตารางที่ 4-11) รวมถึงเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิดเป็นกลุ่มประชาคมอาเซียนซึ่งทำให้มีการเคลื่อนที่ของสินค้า คน และการลงทุน ซึ่งอาจมีผลให้มีการเคลื่อนย้ายหรือการเปลี่ยนฐานการผลิตให้เข้าใกล้แหล่งวัตถุดิบมากขึ้น ตลอดจนการพัฒนาในลักษณะการสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางธุรกิจระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการธุรกิจตั้งแต่ต้นน้ำจนถึงปลายน้ำอย่างมีประสิทธิภาพและก่อให้เกิดการสร้างมูลค่าเพิ่ม (Value Creation) อันจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านซึ่งช่วยลดต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ อันจะเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้อีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังจะได้ประโยชน์ร่วมกันจากการขยายตัวของการค้าข้ามพรมแดนที่ขยายตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นการกระจายความเจริญจากการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและพื้นที่ชายแดน

ตารางที่ 8-11: การดำเนินการที่สำคัญ ข้อจำกัด และข้อเสนอแนะในการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

การดำเนินการที่สำคัญต่อการพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟ	ข้อจำกัดที่สำคัญ	ข้อเสนอแนะ
การเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟในอนุภูมิภาค ลุ่มแม่น้ำโขงใน ค.ศ. 2020	- มีความล่าช้าในการดำเนินการของเส้นทางสิงคโปร์-คุนหมิง (SKRL) - การสร้างโครงข่ายรถไฟจำเป็นต้องพิจารณาเส้นทางที่มีความสำคัญก่อนเพื่อความปลอดภัยในการลงทุน - หน่วยงานทางด้านการรถไฟของแต่ละประเทศอยู่ในขั้นตอนพัฒนา ยุทธศาสตร์	- ระบุเส้นทางที่มีความจำเป็นในการพัฒนาอย่างน้อยหนึ่งเส้นทางเพื่อเชื่อมต่อโครงข่ายรถไฟในปี 2563 - ทำการศึกษาเพื่อให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคเพื่อสนับสนุนข้อตกลงที่จำเป็น ตลอดจนการพัฒนา ยุทธศาสตร์
ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายรถไฟ โดย - สร้างมาตรฐานทางเทคนิคและความสามารถในการทำงานร่วมกันของระบบ - ความสิ้นเปลืองและความสะดวกในการข้ามแดนของสินค้าและคน - การยอมรับกับกฎระเบียบในการดำเนินงานในระดับภูมิภาคและมาตรฐานความปลอดภัย - ความร่วมมือในการสนับสนุนระหว่างประเทศด้านการขนส่งทางรถไฟ - การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ	- มาตรฐานทางเทคนิคและกฎระเบียบปฏิบัติการที่แตกต่างกันของแต่ละประเทศ - การเลือกใช้ระบบที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน เช่น ขนาดราง - ข้อกำหนดในการข้ามแดนที่สถานีรถไฟซึ่งมีความแตกต่างกับการขนส่งทางถนน - การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการจราจรที่เพิ่มสูงขึ้น - การเชื่อมต่อการขนส่งทางถนนและทางน้ำจะต้องมีการพัฒนาเพื่อให้สามารถขนส่งได้อย่างต่อเนื่อง - การขนส่งสินค้าและคนทางเรือไม่ถูกนำมาพิจารณา	ความช่วยเหลือทางเทคนิคเกี่ยวกับมาตรฐานทางเทคนิค ปัญหาที่ขนาดทางรถไฟ ข้อตกลงการข้ามพรมแดน การเชื่อมโยงข้อมูล การพัฒนาฐานข้อมูล และการประเมินความปลอดภัย

การดำเนินการที่สำคัญต่อการพัฒนา โครงข่ายทางรถไฟ	ข้อจำกัดที่สำคัญ	ข้อเสนอแนะ
ความสามารถในการตอบสนองของโครงสร้าง พื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับ ให้บริการขนส่งทางรถไฟ	- การลงทุนที่มีความจำเป็น เช่น หัวรถจักร ระบบอาณัติสัญญาณ และบุคลากร ยังไม่ได้รับรู้อย่างชัดเจน - หน่วยงานทางด้านการรถไฟของแต่ละประเทศอยู่ในขั้นตอนพัฒนา	- ต้องให้การสนับสนุนการลงทุน - ความช่วยเหลือทางเทคนิคเพื่อประเมินความต้องการ หัวรถจักร (ซื้อ / เช่า) ระบบอาณัติสัญญาณ ระบบการจัดการข้อมูล และการปรับโครงสร้างการประเมิน
สนับสนุนการพัฒนาขององค์กรด้านรถไฟ เพื่อให้สามารถดำเนินงานและการกำกับดูแล การขนส่งทางรถไฟให้เป็นไปอย่างดี	- หน่วยงานทางด้านการรถไฟของแต่ละประเทศอยู่ในขั้นตอนพัฒนา ยุทธศาสตร์ - ขาดการพิจารณาอย่างครอบคลุมทางด้านเศรษฐกิจและการเงิน - การพัฒนาบุคลากรให้มีความสัมพันธ์กับเทคโนโลยีที่นำมาใช้	ให้ความช่วยเหลือในการพัฒนาบุคลากร และสนับสนุนองค์ความรู้ทางเทคนิค และการถ่ายทอด เทคโนโลยี
การให้ภาคเอกชนเข้ามาร่วมวางแผนและการ พัฒนาโครงข่ายทางรถไฟในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำ โขง	- สภาพแวดล้อมด้านกฎข้อบังคับและกฎหมายไม่เอื้ออำนวย - องค์กรรถไฟไม่สามารถตอบสนองในเชิงพาณิชย์ - ปัจจุบันภาคเอกชนยังไม่ได้เข้าร่วม - มาตรการในการพัฒนาต้องสอดคล้องกับแหล่งเงินทุน	ให้ความช่วยเหลือทางเทคนิคเพื่อการศึกษาการลงทุนที่มีความจำเป็น เช่น หัวรถจักร สิ่งอำนวยความสะดวก ความสามารถในการทำงานร่วมกันของระบบรถไฟ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

ที่มา: Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study, Asian Development Bank, 2011

บทที่ 9

ข้อเสนอแนะทางด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์ อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและ การเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การจัดทำยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสร้างแรงผลักดันที่เป็นส่วนสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมต่อทางขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ ตลอดจนการส่งเสริมให้รถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกเพื่อลดการติดขัดในการขนส่งเมื่อมีการรวมกลุ่มของประเทศเป็นประชาคมอาเซียน และพัฒนาการขนส่งทางรถไฟไปสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายคนและสินค้าไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ โดยเนื้อหาในส่วนนี้ประกอบด้วย 1) แนวโน้มในอนาคตและผลกระทบของการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน 2) การพัฒนาเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และ 3) ยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

9.1 แนวโน้มในอนาคตและผลของการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

ปัจจุบันสถานการณ์ราคาน้ำมันมีแนวโน้มสูงขึ้นทำให้มีความต้องการรูปแบบการขนส่งในหมวดที่ประหยัดต้นทุนค่าเชื้อเพลิงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ซึ่งการขนส่งทางรถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน สามารถทำการขนส่งสินค้าครั้งละมากๆ เป็นการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมและมีส่วนช่วยลดภาวะโลกร้อน เมื่อเปรียบเทียบระยะทางในการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนัก 1 ตัน จากการใช้น้ำมัน 1 ลิตร พบว่า การขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนนถึง 3.5 เท่า¹ ซึ่งถือเป็นข้อดีในด้านประสิทธิภาพในการประหยัดพลังงาน นอกจากนั้นแนวโน้มการพัฒนาที่เป็นในลักษณะการรวมกลุ่มของประเทศเป็นประชาคมอาเซียน จะส่งผลให้การขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ดังนั้นรถไฟจึงเป็นทางเลือกสำหรับการขนส่งทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยการส่งเสริมให้รถไฟเป็นรูปแบบการขนส่งทางเลือกเพื่อลดการติดขัดในการขนส่ง และพัฒนาไปสู่การเป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายไปสู่ภูมิภาคใกล้เคียง

1 ASEAN Strategic Transport Plan 2011-2015

จากแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (ฉบับที่ 12) ของจีนซึ่งมีเป้าหมายหลักคือ เศรษฐกิจของจีนจะต้องมีการพัฒนาอย่างมีเสถียรภาพ การปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจมีความคืบหน้า รายได้ของประชาชนทั้งในเมืองและชนบทเพิ่มขึ้น โดยมุ่งเน้นการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างยั่งยืนและการพัฒนาชีวิตความเป็นอยู่ของประชาชนอย่างทั่วถึงเป็นหลัก ซึ่งยังคงเดินตามแนวทางยุทธศาสตร์ “เดินออกไป” (Going Global Policy) กล่าวคือ เป็นการออกไปลงทุนในต่างประเทศ โดยปัจจัยที่ผลักดันให้ออกไปลงทุนในต่างประเทศมีหลายประการด้วยกัน อาทิ เพื่อเข้าสู่ตลาดในต่างประเทศ เข้าถึงแหล่งทรัพยากรและแหล่งพลังงาน การเรียนรู้เทคโนโลยีใหม่ และเพื่อความสะดวกด้านโลจิสติกส์ โดยกำหนดให้ยุทธศาสตร์เป็นมณฑลศูนย์กลางและเป็นสะพานสำคัญเชื่อมสู่ประเทศเพื่อนบ้านทางภาคตะวันตกเฉียงใต้ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน² ปัจจุบันมณฑลยูนนานกำลังเร่งก่อสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟที่เชื่อมต่อกับกลุ่มประเทศอาเซียนใน 3 เส้นทาง ได้แก่ 1) เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเชื่อมระหว่างจีน-เวียดนาม 2) เส้นทางรถไฟสายกลางเชื่อมระหว่างจีน-ลาว และ 3) เส้นทางรถไฟสายตะวันตกเชื่อมระหว่างจีน-พม่า³ ทั้งนี้ การก่อสร้างเส้นทางต่างๆ ของจีนในมณฑลยูนนานนั้นแสดงให้เห็นว่าจีนต้องการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านและกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเพื่อหาประตูการค้าและเส้นทางส่งสินค้าออกทางทะเลแห่งใหม่ โดยโครงการดังกล่าวจะมีส่วนช่วยกระตุ้นให้การค้าและการลงทุนระหว่างมณฑลยูนนานกับกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขงเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว และจีนจะมีโอกาสเป็นคู่ค้าสำคัญอันดับที่ 1 ของกลุ่มประเทศอาเซียน

การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟในระดับภูมิภาค ในโครงการทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore Kunming Rail Link: SKRL) มีเป้าหมายให้เสร็จสิ้นภายในปี 2558 เพื่อใช้เป็นช่องทางในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร และเป็นทางเลือกใหม่ให้กับรูปแบบการขนส่งทางบกที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมมากกว่าการขนส่งทางถนน โดยแบ่งออกเป็นเส้นทางหลัก 2 สาย ได้แก่ เส้นทางสายตะวันออก (eastern line) เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา-เวียดนามโดยมีทางเชื่อมระหว่างลาว-เวียดนาม และเส้นทางสายตะวันตก (western line) เชื่อมต่อระหว่างประเทศไทย-พม่า ซึ่งมีมติจากที่ประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของกลุ่มประเทศอาเซียนครั้งที่ 6 ที่ประเทศบรูไนเมื่อเดือนตุลาคม พ.ศ. 2543 มีมติเลือกเส้นทางหลักสายตะวันออกในการพัฒนาเป็นลำดับแรก แต่ยังมีโครงข่ายทางรถไฟช่วงที่ขาดหาย (Missing Link) ในประเทศกัมพูชา สำหรับความคืบหน้าของโครงการในปัจจุบันทางฝ่ายกัมพูชาได้รับความช่วยเหลือจากธนาคารเพื่อการพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) ในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟระหว่างศรีโสภณ-ปอยเปต กำหนดแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2556 และได้ขอให้ไทยสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างคลองลึก-อรัญประเทศ ระยะทาง 6 กม. เพื่อเชื่อมต่อกับกัมพูชา รวมทั้งเสนอให้สร้างสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา ในบริเวณดังกล่าวซึ่งมีอยู่หนึ่งสะพานโดยออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่ง โดยกัมพูชาได้รับเงินสนับสนุนจาก ADB ส่วนในด้านของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้จัดทำงบประมาณเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟช่วงคลองลึก-อรัญประเทศ

2 แผนการพัฒนามณฑลคุนหมิง มณฑลยูนนาน, สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครคุนหมิง, 2553

3 ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำสาธารณรัฐประชาชนจีน, 2554

ระยะทาง 6 กม. (อยู่ระหว่างรองบประมาณ) สำหรับการก่อสร้างสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทย-กัมพูชา การรถไฟแห่งประเทศไทยได้มีการหารือกับการรถไฟกัมพูชาในเบื้องต้นแล้ว ซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยได้ออกแบบเสร็จแล้ว โดยจะรองรับรางรถไฟขนาด meter gauge ค่าก่อสร้างประมาณ 24 ล้านบาท ซึ่งหากกัมพูชามีความสนใจจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่งโดยทั้งสองฝ่ายจะต้องหารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไป

สำหรับการเชื่อมโยงในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งเป็นเส้นสำคัญในการเชื่อมโยงพื้นที่ระหว่างพม่า ไทย ลาว และเวียดนามเข้าด้วยกัน มีระยะทางรวมประมาณ 1,500 กม. (พม่า 200 กม. ไทย 800 กม. ลาว 240 กม. และเวียดนาม 260 กม.) ในส่วนของประเทศไทยเส้นทางนี้ผ่านด่านชายแดนสำคัญ คือ ด่านแม่สอด จ.ตาก (ติดกับพม่า) และด่านมุกดาหาร (ติดกับลาว) โดยแนว EWEC จะเชื่อมกับเส้นทางรถไฟบริเวณ จ.พิษณุโลก และ จ.ขอนแก่น ซึ่งระยะทางจากด่านชายแดนทั้ง 2 แห่งอยู่ห่างจากแนวเส้นทางรถไฟในระยะทาง 250 กม. ดังนั้น จึงมีความเป็นไปได้ที่จะเกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multi-modal) โดยอาศัยการขนส่งทางถนนที่ทำหน้าที่เป็นรูปแบบการขนส่งสนับสนุน (Feeder) สำหรับการกระจายและรวบรวมสินค้าในลักษณะของการขนส่งแบบวิ่งผลัด (ลดปัญหาเรื่องพวงมาลัยซ้าย-ขวา และมาตรฐานรถบรรทุกของแต่ละประเทศ) เพื่อขนส่งสินค้าจากบริเวณชายแดนมาสู่การขนส่งทางรถไฟเพื่อส่งต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบังและประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนั้น สถานการณ์ทางการเมืองที่เปลี่ยนไปของพม่า มีแนวโน้มทำให้เกิดการลงทุนในประเทศพม่าเพิ่มมากขึ้น และอาจทำให้เกิดการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (เส้นทางสายตะวันตก) ให้เกิดขึ้นได้ โดยในอนาคตอาจมีการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟระหว่างไทยและพม่าเพื่อเชื่อมโยงด้านการขนส่ง ประกอบกับการก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายซึ่งเป็นแรงดึงดูดให้มีการลงทุนในการพัฒนาพื้นที่เพิ่มขึ้น ตลอดจนการพัฒนาตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจในเส้นทางสายใต้ (Southern Economic Corridor) เพื่อเชื่อมโยงกิจกรรมการผลิต การค้า และโครงสร้างพื้นฐานของพื้นที่ต่างๆ ตลอดแนวเส้นทางพม่า (ทวาย)-ไทย-กัมพูชา-เวียดนาม เข้าด้วยกัน ซึ่งมีศักยภาพในการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าและการพัฒนาพื้นที่เป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษ (Special Economic Zone: SEZ) ให้เกิดขึ้นได้⁴ รวมถึงเป็นการเปิดประตูการค้าฝั่งตะวันตกของภูมิภาค เพื่อสร้างความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจและการค้าระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียนกับตลาดตะวันตก เช่น เอเชียใต้ แอฟริกา และยุโรป โดยเป็น “เส้นทางลัดโลจิสติกส์” เส้นทางใหม่ของภูมิภาคโดยไม่ต้องผ่านช่องแคบมะละกา ซึ่งเส้นทางดังกล่าวจะส่งผลให้การขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับเมืองเซินไน เดิมต้องผ่านสิงคโปร์ใช้เวลาทั้งสิ้น 6 วัน หากมีท่าเรือทวายจะใช้เวลาลดลงเหลือ 3 วัน และการขนส่งระหว่างกรุงเทพฯ กับยุโรป จะใช้เวลาลดลงประมาณ 7 วัน⁵ ดังนั้นหากสามารถเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟจะทำให้เกิดความสะดวกและประหยัดมากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างทวาย-แหลมฉบัง-โฮจิมินห์ ระยะทาง 1,304 กม. แต่

4 Emerging economic corridors in the Mekong region, IDE-JETRO, 2012

5 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

เส้นทางนี้ยังมี missing link ทางรถไฟอยู่ประมาณ 667 กม. (ช่วงทวาย-กาญจนบุรีช่วงอรัญประเทศ-คลองลึก ช่วงปอยเปต-ศรีโสภณ และช่วงพนมเปญ-โฮจิมินห์)

อย่างไรก็ตาม การเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานจะมีประสิทธิภาพได้จำเป็นต้องสร้างความเชื่อมโยงด้านกฎระเบียบควบคู่กันไปด้วย เช่น พิธีการศุลกากร และการนำระบบ National Single Window (NSW) มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดนซึ่งมีผลทำให้เกิดความรวดเร็วและการไหลลื่นของการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น และเพื่อให้การพัฒนาเส้นทางทางขนส่งโลจิสติกส์ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านเกิดการสอดประสานและบูรณาการระบบเข้าด้วยกันอย่างสิ้นไหล ก่อให้เกิดการเชื่อมต่อโครงข่าย (Interconnectivity) ความสามารถในการทำงานร่วมกัน (Interoperability) และแบ่งปันผลประโยชน์ร่วมกัน (Sharing the Benefits) อันจะเป็นการกระตุ้นให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ (Economic Activities) ตลอดแนวเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) ระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน

จากศักยภาพและโอกาสในการพัฒนาการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้สามารถพัฒนาเส้นทางเชิงยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน (รูปที่ 9-1) โดยประเทศไทยต้องทำหน้าที่เป็น ประตูการค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค และศูนย์กลางด้านท่องเที่ยวทางรถไฟ จะเห็นได้ว่าการพัฒนาการเชื่อมต่อทางรถไฟเส้นหลัก (Trunk line) จะเป็นในแนวเหนือ-ใต้ ซึ่งถือเป็นก้าวสำคัญของการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ สำหรับการเชื่อมโยงในแนวตะวันออก-ตะวันตก (EWEC) ในช่วงแรกอาจต้องเผชิญกับการแข่งขันทางถนน แต่อย่างไรก็ตามแนวโน้มราคาน้ำมันที่สูงขึ้นและการพัฒนาการขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม (Green logistics) รวมถึงทิศทางการพัฒนาของประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ลาว ที่ต้องการสร้างเส้นทางเชื่อมโยงไปยังชายแดนเวียดนามตามเส้นสาขาของทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง (Spur line) การก่อสร้างนิคมอุตสาหกรรมและท่าเรือน้ำลึกทวายและการพัฒนาตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจในเส้นทางสายใต้ (Southern Economic Corridor) ปัจจัยเหล่านี้เองจะเป็นตัวขับเคลื่อนให้เกิดการเชื่อมโยงการขนส่งทางรางในแนวตะวันออก-ตะวันตกได้

โครงการช่วยทางรถไฟ

- ระหว่างประเทศ
- เส้นทางเชิงยุทธศาสตร์
- === Spur line

LEGEND

- Country
- Capital
- City
- Sea port
- ASEAN high way
- Railway
- Container yard (SRT)
- Container yard (Private)
- Inland container depot: ICD

THAILAND DEVELOPMENT RESEARCH INSTITUTE (TDRI)

หากโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีนและประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาค
ลุ่มแม่น้ำโขงแล้วเสร็จ รวมถึงการรวมตัวเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic
Community: AEC) จะก่อให้เกิดการเคลื่อนที่ของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างเสรี ซึ่ง
การขนส่งทางรถไฟจะเป็นส่วนในการเพิ่มพูนความเชื่อมโยงระหว่างกันให้อาเซียนที่จำนวนประชากร
และเศรษฐกิจขนาดที่ใหญ่เพียงพอที่จะดึงดูดการลงทุน และมีปริมาณการค้าที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างก้าว
กระโดด โดยการขนส่งทางรถไฟจะทำหน้าที่เป็นรูปแบบการขนส่งหลักที่มีการขนส่งทางถนนเป็นตัว
กระจายสินค้าไปยังพื้นที่ต่างๆ ในแต่ละภูมิภาค ก่อให้เกิดโครงข่ายโลจิสติกส์ที่มีการไหลของคน สินค้า
การบริการ และการลงทุนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

เมื่อเกิดการเคลื่อนที่ของคน สินค้า การบริการ และการลงทุนได้อย่างเสรี ผลกระทบที่ต้อง
พิจารณาอีกด้านหนึ่งคือ การย้ายฐานการผลิตและการเคลื่อนย้ายแรงงาน ซึ่งอาจมีผลให้มีการ
เคลื่อนย้ายหรือการเปลี่ยนฐานการผลิตให้เข้าใกล้แหล่งวัตถุดิบมากขึ้น อันจะเป็นการกระตุ้นให้เกิด
กิจกรรมทางเศรษฐกิจตลอดแนวเส้นทางเศรษฐกิจระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านที่ช่วยลด
ต้นทุนการขนส่งและโลจิสติกส์ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ
ไทยและประเทศเพื่อนบ้านได้อีกทางหนึ่ง นอกจากนี้ประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านยังจะได้
ประโยชน์ร่วมกันจากการขยายตัวของการค้าข้ามพรมแดนที่ขยายตัวสูงขึ้น ซึ่งเป็นการกระจายความ
เจริญจากการพัฒนาไปสู่ภูมิภาคและพื้นที่ชายแดน แต่อย่างไรก็ตาม การเปิดเสรีดังกล่าวยังคงมีความ
ท้าทายในส่วนของความสมดุลระหว่างการเคลื่อนย้ายสินค้าและคนกับปัญหาสุขภาพ และความไม่
ปลอดภัยจากอาชญากรรมข้ามชาติตามแนวชายแดน ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยที่ต้องให้ความสำคัญในการ
พัฒนาเพื่อให้เกิดความมั่นคงของประเทศ

9.2 ปัจจัยท้าทายของการพัฒนาเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งทางด้านการ รถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การจัดทำกรอบยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการ
การรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นมีความจำเป็นที่ต้องพิจารณาถึงข้อจำกัดในการขนส่งทางรถไฟของ
ประเทศไทย เพื่อให้สามารถทำการปรับปรุงและพัฒนาให้สามารถรองรับการขนส่งที่คาดว่าจะเกิดขึ้น
จากการเปิดเสรีการค้า การรวมตัวเป็นกลุ่มประชาคมอาเซียน และกรอบความร่วมมือต่างๆ ได้อย่างมี
ประสิทธิภาพ

จากการทบทวนสถานะปัจจุบันของเส้นทางขนส่งทางรถไฟ พบว่าในอดีตที่ผ่านมาการ
พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งของประเทศมุ่งเน้นไปที่การขนส่งทางถนน ซึ่งเป็นรูปแบบการ
ขนส่งที่มีความสิ้นเปลืองทั้งในด้านการลงทุนสร้างโครงสร้างพื้นฐานและการใช้พลังงานในการขนส่ง
ในขณะที่การขนส่งทางรางเป็นรูปแบบการขนส่งที่ประหยัดค่าใช้จ่ายและสามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ
ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันได้ รวมทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่
ประหยัดพลังงาน และก่อให้เกิดมลพิษต่อสิ่งแวดล้อมน้อยลง แต่ในภาพรวมการขนส่งทางรถไฟกลับมี

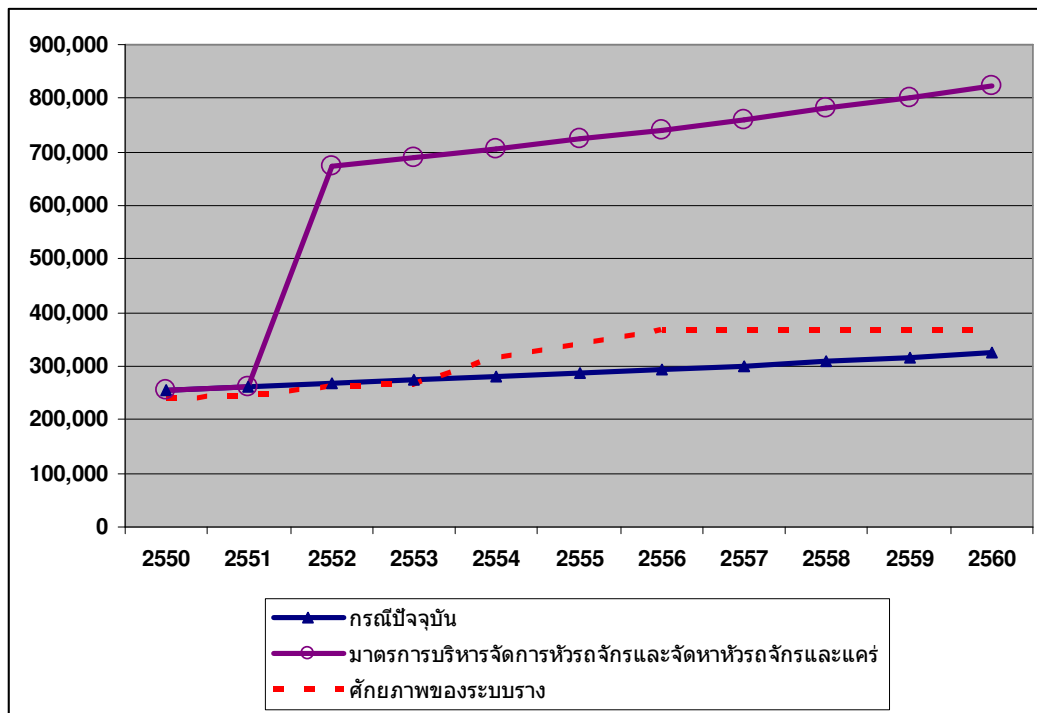
สัดส่วนการขนส่งค่อนข้างต่ำ คือเพียงร้อยละ 2 ในขณะที่ความต้องการขนส่งสินค้าเพิ่มมากขึ้นทุกปีตามการขยายตัวของเศรษฐกิจ ซึ่งรถไฟไม่สามารถขยายปริมาณการขนส่งสินค้าให้ทันต่อการขยายตัวของตลาดได้ แต่เมื่อพิจารณาถึงการใช้ประโยชน์โครงข่ายทางรางพบว่า ยังคงมีศักยภาพและสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการขนส่งได้ หากมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้มีความมั่นคงและปลอดภัยมากขึ้น

จากการศึกษาการพัฒนาเพื่อผลักดันระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง⁶ ชี้ให้เห็นว่าการสร้างมาตรฐานที่ส่งเสริมระบบการขนส่งทางรถไฟจะส่งผลให้ปริมาณความต้องการขนส่งทางรถไฟเพิ่มสูงขึ้น โดยคาดการณ์ปริมาณสินค้าที่ปรับเปลี่ยนไปจากสินค้าเป้าหมาย 5 ประเภท ประกอบด้วย ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล ยางพารา และปอ โดยการขนส่งสินค้าเป้าหมายจากภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังท่าเรือแหลมฉบังมีเพียงข้าว มันสำปะหลัง และน้ำตาล

จากผลการศึกษาสะท้อนให้เห็นว่าการใช้มาตรการบริหารจัดการหัวรถจักรและการจัดหาหัวรถจักรและแคร่ ทำให้ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟมากกว่าศักยภาพของระบบราง กล่าวคือ ในปี 2552 มีปริมาณการขนส่งทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือเท่ากับ 674,979 ตัน ในขณะที่ศักยภาพของระบบรางที่สามารถรองรับการขนส่งสินค้ามีเพียง 262,991 ตัน (รูปที่ 9-2) นั้นแสดงว่าอุปสงค์การขนส่งสินค้าทางรถไฟมีปริมาณมาก แต่อุปทานของรถไฟมีจำกัดซึ่งเป็นข้อจำกัดที่สำคัญของระบบรถไฟ ดังนั้นหากต้องการให้ปริมาณการขนส่งทางรถไฟมีสัดส่วนเพิ่มสูงขึ้น ควรเพิ่มศักยภาพของระบบรางเพื่อรองรับการขนส่งสินค้าด้วยการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ก่อสร้างรางคู่ รวมถึงนโยบายการพัฒนาเส้นทางขนส่งทางรถไฟของไทยที่เชื่อมต่อการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน ย่อมเป็นปัจจัยหนึ่งที่สามารถทำให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มสูงขึ้นเช่นกัน

6 รายงานทางวิชาการเรื่องที่ 1 รายงานการพัฒนาเพื่อผลักดันระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง, โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสม, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2552

รูปที่ 9-2: การคาดการณ์ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ



ดังนั้น ปัจจัยที่มีผลต่อการขนส่งสินค้าทางรถไฟจึงมิใช่มาจากข้อจำกัดของตลาดแต่มาจากข้อจำกัดภายในของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) ได้แก่ ข้อจำกัดทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัดทางด้านหัวรถจักรและล้อเลื่อน ข้อจำกัดทางด้านความตรงต่อเวลา ข้อจำกัดทางด้านความปลอดภัย ข้อจำกัดด้านบุคลากร และข้อจำกัดด้านผลประโยชน์การ ในอดีตที่ผ่านมางบประมาณในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ไม่เพียงพอ รวมทั้งมีข้อจำกัดในการระดมทุนและร่วมลงทุนจากภาคเอกชน ทำให้การพัฒนาทางรถไฟยังคงพึ่งพิงงบประมาณจากภาครัฐเป็นหลัก นอกจากนี้ การขนส่งทางรางยังต้องเผชิญกับการแข่งขันจากระบบการขนส่งอื่น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการขนส่งทางถนนที่มีความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลามากกว่า อย่างไรก็ตาม ทิศทางและนโยบายโลจิสติกส์ของรัฐยังสนับสนุนและส่งเสริมการขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น เพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์และช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ดังนั้น แนวโน้มที่จะมีผู้ขนส่งสินค้าหันมาใช้บริการขนส่งทางรถไฟจึงอาจมีมากขึ้นหาก รฟท. สามารถขยายการให้บริการและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการรองรับกับความต้องการได้ก็น่าจะเป็นโอกาสดีของการพัฒนาสาขาการขนส่งทางราง จากปัจจัยดังกล่าวสามารถทำการวิเคราะห์ SWOT ของการขนส่งทางรถไฟของประเทศไทยได้ ดังนี้

(1) จุดแข็ง (Strengths)

- ลักษณะของการขนส่งทางรางที่ประหยัดพลังงาน ปลอดภัย ทำลายสิ่งแวดล้อมน้อย และสามารถขนส่งได้ครั้งละมากๆ
- มีทรัพย์สิน โดยเฉพาะที่ดินที่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ได้

(2) จุดอ่อน (Weakness)

- โครงสร้างพื้นฐานของรถไฟ พบว่า หัวรถจักรและแคร่ไม่เพียงพอ และอยู่ในสภาพทรุดโทรม ส่วนรางมีอายุการใช้งานมานาน
- เส้นทางรถไฟระหว่างภูมิภาคส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว ยังมีจุดที่เป็นคอขวดของทั้งขบวนรถโดยสารและขบวนรถสินค้า ทำให้เสียเวลาในการสับหลักเป็นประจำ
- มีจุดตัดทางรถไฟโดยเฉลี่ยทุกๆ 2 กม.ต่อจุด เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุและความล่าช้าในการเดินทาง ขาดการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น
- โครงสร้างพื้นฐานทางรางมีไม่ครอบคลุมทั่วประเทศและทรุดโทรม เนื่องจาก รฟท. ต้องรับภาระในการลงทุนและบำรุงรักษา ซึ่งต้องใช้งบประมาณจำนวนมาก

(3) โอกาส (Opportunities)

- ทิศทางการพัฒนาของจีนที่มุ่งการเชื่อมต่อมาทางกลุ่มประเทศเพื่อนบ้านในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง เพื่อหาประตูการค้าและช่องทางขนส่งออกทางทะเลแห่งใหม่
- แนวโน้มราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ทำให้มีความต้องการใช้รถไฟมากขึ้น
- นโยบายโลจิสติกส์ของรัฐส่งเสริมให้ใช้การขนส่งทางรางเพิ่มมากขึ้น
- ตำแหน่งที่ตั้งของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางรางเชื่อมต่อกับประเทศในภูมิภาค เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และประเทศในกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS)

(4) ข้อจำกัด (Threats)

- ระบบรถไฟเป็นเทคโนโลยีที่มีราคาสูง
- นโยบายการพัฒนาขนส่งทางรถไฟของรัฐขาดความต่อเนื่อง และไม่มียุทธศาสตร์เชิงรุก
- โครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางรถไฟ ไม่แยกบทบาทระหว่างนโยบาย การกำกับดูแล และการประกอบการทำให้ขาดประสิทธิภาพ
- การจัดการความรู้ (Knowledge Management) ทางด้านระบบขนส่งทางรถไฟมีน้อย และจำกัดอยู่ในวงแคบ

- การขนส่งทางรถไฟต้องแข่งขันกับระบบการขนส่งอื่น เช่น การขนส่งทางถนนที่มีความสะดวก รวดเร็ว และตรงต่อเวลามากกว่า
- ยังขาดมาตรฐานทางด้านกฎระเบียบการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ

9.3 ข้อเสนอทางด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

การพัฒนาการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสอดคล้องกับแนวทางการพัฒนาการขนส่งของประเทศไทยตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 11 (พ.ศ. 2555-2559) ที่ต้องการให้มีการขนส่งที่ยั่งยืนและส่งเสริมความสมดุลใน 3 ด้านหลัก คือ เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ประกอบกับแผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งทางรางของประเทศ⁷ ที่ต้องการให้การขนส่งระบบรางเป็นระบบการขนส่งหลักที่สามารถเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งและเชื่อมต่อกับจุดเชื่อมต่ออื่นได้ โดยต้องพัฒนาและยกระดับการขนส่งทางรางให้มีประสิทธิภาพ คือให้เกิดความตรงต่อเวลา สะดวกและปลอดภัย รวมถึงการสนับสนุนการใช้รูปแบบการขนส่งทางรางเพิ่มขึ้น เนื่องจากเป็นรูปแบบที่สามารถลดต้นทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

เส้นทางเชิงยุทธศาสตร์เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านโดยประเทศไทยทำหน้าที่เป็นประตูการค้า ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค และศูนย์กลางด้านท่องเที่ยวทางรถไฟจำเป็นต้องมีการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งทางรถไฟ โดยการขนส่งสินค้าจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงข่ายรถไฟทางคู่ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและความสามารถในการรองรับการขนส่งสินค้า ส่วนการขนส่งผู้โดยสารนั้นอาจต้องพัฒนารถไฟความเร็วสูง เพื่อเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ ตลอดจนการเป็นศูนย์กลางด้านท่องเที่ยวทางรถไฟของภูมิภาค

การพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟในประเทศไทยเพื่อรองรับการขนส่งสินค้า (freight) ตามเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างประเทศจีน ลาว และไทยนั้น จำเป็นต้องมีการพัฒนาเส้นทางเป็นทางคู่ด้วยรางขนาด meter gauge เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และประหยัดต้นทุนในการลงทุนก่อสร้างโดยสามารถใช้ประโยชน์จากโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ได้ ดังนั้น ระบบรถไฟที่มาเชื่อมกับประเทศไทยต้องสามารถวิ่งบนรางขนาด meter gauge ได้⁸ สำหรับด้านการขนส่งผู้โดยสาร (passenger) ในระยะแรกเป็นการพัฒนาทางคู่และใช้การขนส่งด้วยระบบรถไฟด่วน (ความเร็ว 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) ซึ่งยังคงต้องพิจารณาถึงความสามารถในการพัฒนาตามแนวเส้นทางรถไฟปัจจุบัน โดยพบว่ายังมีปัญหาในส่วนของจุดตัด และทางลัดผ่าน ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัยในการเดินทาง ส่วนแผนในระยะยาวนั้นการพัฒนา

7 แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ. 2554-2563, สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

8 ปัจจุบันประเทศเพื่อนบ้าน (มาเลเซีย พม่า ลาว กัมพูชา และเวียดนาม) ยังคงใช้รางขนาด meter gauge

ระบบรถไฟความเร็วสูง (ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง) จะมีส่วนสำคัญสำหรับการเป็นทางเลือกใหม่ในการเดินทางระหว่างภูมิภาคและการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งจำเป็นต้องสร้างโครงข่ายที่เป็นทางเฉพาะแยกออกจากโครงข่ายเดิม อย่างไรก็ตามยังคงต้องพิจารณาถึงปัจจัยด้านต้นทุนการลงทุน และปัจจัยด้านผลประโยชน์จากโครงการ ซึ่งจากผลการวิเคราะห์โครงการเชิงเศรษฐศาสตร์สำหรับรถไฟความเร็วสูง แสดงให้เห็นว่าการประหยัดเวลาในการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเมื่อเปรียบเทียบกับการเดินทางรูปแบบอื่นมีผลต่อปริมาณผู้โดยสารที่จะเปลี่ยนรูปแบบการเดินทาง กล่าวคือ ถ้าการเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงสามารถเดินทางได้เร็วมากขึ้น (เวลาในการเดินทางน้อยลง) จะทำให้มีแนวโน้มในการเปลี่ยนมาเดินทางด้วยรถไฟความเร็วสูงเพิ่มมากขึ้นตามไปด้วย นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงองค์ความรู้ในการเลือกเทคโนโลยีที่มีความเหมาะสม โดยต้องมีความสอดคล้องกับอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องภายในประเทศไทย และศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางที่จะเกิดขึ้นในอนาคต

ดังนั้น เพื่อให้การพัฒนาการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านมีความสอดคล้องและสนับสนุนแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ตลอดจนสามารถทำให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่ จึงสามารถกำหนดแนวนโยบายซึ่งประกอบด้วย 1) การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ 2) การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น 3) การพัฒนายานสถานีและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งทางรถไฟ 4) การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย และ 5) การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

9.3.1 การพัฒนาการเชื่อมโยงโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ

การพัฒนาเส้นทางรถไฟเชิงยุทธศาสตร์เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (Asian Economic Community: AEC) และการเปิดเสรีภาคการขนส่ง โดยเฉพาะการพัฒนาเส้นทางรถไฟเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศจีน เช่น เส้นทางรถไฟเชื่อมสิงคโปร์-คุนหมิง (Singapore-Kunming Rail Link: SKRL) เส้นทางรถไฟที่จีนลงทุนขยายจากคุนหมิง-บ่อหาน-เวียงจันทน์ และเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างท่าเรือน้ำลึกทวาย-แหลมฉบังให้สามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางรถไฟของไทยได้ เพื่อการขนส่งสินค้ามายังท่าเรือแหลมฉบัง หรือลงไปสู่ประเทศมาเลเซีย และสิงคโปร์ได้ ตลอดจนรองรับการขนส่งผู้โดยสารทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่เกิดจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและการพัฒนาเป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวทางรถไฟ

ดังนั้น เพื่อให้สามารถพัฒนาโครงข่ายเส้นทางรถไฟให้เชื่อมโยงระหว่างประเทศเพื่อนบ้านสำหรับการรองรับการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพ มีแนวทางการพัฒนาและดำเนินการ ดังนี้

9.3.1.1 การพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

(1) พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสร้างการเชื่อมต่อของโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ

- การขยายโครงข่ายทางรถไฟช่วงที่ขาดหาย (Missing Link) เพื่อเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านและประเทศในภูมิภาค เช่น เส้นทางรถไฟช่วงสถานีน้ำตก-ด่านเจดีย์สามองค์
- ศึกษาความเหมาะสมเพื่อขยายโครงข่ายทางรางในประเทศเพื่อรองรับการเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน (โครงข่ายทางรถไฟสายใหม่) เช่น เส้นทางรถไฟช่วงอุบลราชธานี-ช่องเม็ก
- เร่งรัดการดำเนินการก่อสร้างทางคู่โครงการต่างๆ ให้แล้วเสร็จและเป็นไปตามแผนพัฒนาด้านการรถไฟ เช่น แผนแม่บทเพื่อพัฒนาระบบรางและรถไฟความเร็วสูง
- ทำการศึกษาความเหมาะสมโครงการระบบรถไฟความเร็วสูง รวมถึงการออกรายละเอียดโครงการ เพื่อให้เกิดการลงทุนพัฒนาโครงข่ายรถไฟความเร็วสูงในเส้นทางที่มีความเหมาะสมในการลงทุน เพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ในภูมิภาคต่างๆ ให้สามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็ว เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเส้นทางกรุงเทพฯ-หนองคาย

(2) พัฒนาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานให้สามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย โดยมีแนวทางสำหรับการรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยในการใช้งาน ดังนี้

- การปรับปรุงสภาพทางและระบบอาณัติสัญญาณ เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินจากการเดินทางและขนส่งทางรถไฟ เพื่อรักษาสภาพโครงสร้างพื้นฐานเดิมที่มีอยู่ให้สามารถใช้งานได้อย่างมีประสิทธิภาพ และเกิดความปลอดภัยในการใช้งาน เช่น โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอรระดับ (เครื่องกั้นใหม่) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นเดิม โครงการติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตรถไฟ โครงการปรับปรุงอาณัติสัญญาณและโทรคมนาคม และโครงการอาณัติสัญญาณไฟสี
- การแก้ไขปัญหาจุดตัดทางรถไฟ เพื่อแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุบริเวณจุดตัดทางรถไฟกับถนน เครื่องกั้นถนนอัตโนมัติโดยการใช้ระบบเทคโนโลยีนำร่องดาวเทียม ซึ่งเป็นการพัฒนาร่วมกันของการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และสถาบันการบินพลเรือน (สบพ.)

9.3.1.2 การพัฒนาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์

การพัฒนาประเทศไทยตามแนวคิดระเบียบเชิงเศรษฐกิจจากการเป็นประตูการค้า (Transport corridor) ที่มีเส้นทางเชื่อมโยงทางกายภาพ เช่น การสร้างถนน สะพานเชื่อมต่อกัน มาสู่การเป็นเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค (Multi-modal corridor) ที่อาศัยการเชื่อมโยงพื้นที่หรือภูมิภาคต่างๆ เข้าด้วยกันโดยอาศัยการบูรณาการระบบขนส่งหลายรูปแบบ และการเป็นศูนย์โลจิสติกส์ (Logistics corridor) ที่มีการเชื่อมโยงทางด้านกฎระเบียบเพื่ออำนวยความสะดวกให้คน สินค้า และยานพาหนะสามารถเคลื่อนย้ายได้อย่างเสรี ตลอดจนพัฒนาเป็นแนวเส้นทางเศรษฐกิจ (Economic corridor) ที่มีการดึงดูดการลงทุน การพัฒนาเชิงพื้นที่ และสร้างกิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจนั้น จำเป็นต้องมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์ที่แตกต่างกันตามลักษณะของการให้บริการด้านโลจิสติกส์ ดังนี้

ตารางที่ 9-1: สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการเป็นศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์

สิ่งอำนวยความสะดวก	หน้าที่
Storage	คลังสินค้า / เก็บสินค้า
Materials handling	เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้า
Consolidation	สำหรับรวบรวมสินค้าก่อนจัดส่งในปริมาณมาก
Break bulk	รวบรวมและจัดกลุ่มสินค้าก่อนจัดส่งไปยังปลายทาง
Cross-docking	รวบรวมและจัดส่งสินค้าโดยมีการเปลี่ยนยานพาหนะให้มีขนาดที่เหมาะสม
Value added logistics	ทำการเพิ่มมูลค่าสินค้าก่อนทำการจัดส่ง
Postponement	จัดส่งสินค้าในปริมาณและช่วงเวลาที่เหมาะสม โดยไม่มีการเก็บกักสินค้า และไม่ส่งผลกระทบต่อกระบวนการผลิต
Reverse logistics	การจัดการและส่งสินค้านย้อนกลับจากลูกค้ามายังผู้ผลิต

ที่มา: Logistics Sector Developments: Planning Models for Enterprises and Logistics Clusters, United Nations ESCAP (2008)

ดังนั้น การที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกทางด้านโลจิสติกส์เป็นสิ่งจำเป็นในการรองรับและสนับสนุนให้เกิดลักษณะของการเป็นศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าในรูปของศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ได้ และเพื่อให้สามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับการขนส่งทางรถไฟจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงข้อพิจารณา ดังนี้

- (1) การพัฒนาโครงข่ายทางรถไฟจะต้องคำนึงถึงความความสะดวกและความเพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานทางรางที่เชื่อมโยงระหว่างเมืองเศรษฐกิจ

- (2) แผนพัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีรถไฟในเมืองใหญ่ให้เป็นจุดรวบรวมสินค้า เช่น การก่อสร้างย่านเก็บกองตู้สินค้า (Container Yard: CY) ในเมืองภูมิภาคที่สำคัญ เช่น พื้นที่บริเวณสถานีนาทา จังหวัดหนองคาย เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างไทย-ลาว

9.3.1.3 การปรับปรุงกฎระเบียบ

เพื่อให้เกิดการลื่นไหลของการขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศจำเป็นต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบและข้อตกลงทางด้านการขนส่งทางรถไฟให้เป็นมาตรฐานเดียวกันทั้งระบบ โดยมีแนวทางการพัฒนาและดำเนินการ ดังนี้

- (1) การปรับปรุงกฎระเบียบเกี่ยวกับการขนส่งทางราง เพื่อรองรับการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและผ่านแดน เช่น การจัดทำมาตรฐาน ลักษณะ ขนาด ความสูงของแคร่ และระบบห้ามล้อให้มีมาตรฐานเดียวกันเพื่อเตรียมความพร้อมสำหรับการขนส่งระหว่างประเทศ และเพื่อความปลอดภัยในการขนส่งสินค้า
- (2) การพัฒนาระบบและพิธีการศุลกากร เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าผ่านแดน เช่น การนำระบบ National Single Window (NSW) มาใช้จะมีผลทำให้เกิดความรวดเร็วและการไหลลื่นของการขนส่งทางรถไฟมากยิ่งขึ้น
- (3) การจัดให้มีหน่วยงานและบุคลากรที่ทำหน้าที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ และผ่านแดน
- (4) พัฒนาระบบการจัดเก็บข้อมูลการผ่านแดนและการตรวจคนเข้าเมือง

9.3.2 การส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้รูปแบบการขนส่งทางรถไฟเพิ่มขึ้น

แนวทางนี้เป็นการลดปริมาณการขนส่งทางถนนโดยการปรับเปลี่ยนมาสู่รูปแบบการขนส่งทางราง เพื่อลดต้นทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ประหยัดพลังงาน และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม สำหรับเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มอาเซียนและระหว่างประเทศนอกกลุ่มอาเซียนโดยอาศัยท่าเรือหลักที่สิงคโปร์ ส่วนท่าเรือแหลมฉบังทำหน้าที่สนับสนุน (Feeder port) และเชื่อมโยงกับท่าเรือและนิคมอุตสาหกรรมทวาย โดยมีแนวทางการพัฒนาและดำเนินการ ดังนี้

9.3.2.1 การปรับปรุงและจัดการจักรให้มีคุณภาพและปริมาณเพียงพอกับการใช้งาน

เพื่อตอบสนองความต้องการใช้งานโดยการปรับปรุงรถจักร (Refurbish) จัดหารถจักรใหม่และรถโดยสาร รวมทั้งคำนึงถึงการซ่อมบำรุง ซึ่งในส่วนนี้อาจเปิดโอกาสให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วม อาทิ อยู่ในรูปแบบธุรกิจลักษณะที่เป็นการเช่า (Locomotive pool) เพื่อให้เกิดปริมาณการขนส่ง (Traffic) เพิ่มขึ้น

9.3.2.2 การสนับสนุนให้ระบบรางเป็นระบบหลักสำหรับการขนส่งสินค้าเพื่อสนับสนุนการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

- (1) จัดทำแผนการพัฒนาผู้ประกอบการจัดการขนส่งทางรถไฟ (Logistics Service Provider) ให้มีการบริการแบบ Door-to-door โดยบูรณาการกับรูปแบบการขนส่งอื่น รวมถึงให้บริการขนส่งด้วยคุณภาพและได้มาตรฐานในระดับสากล
- (2) จัดทำแผนพัฒนาจุดเปลี่ยนถ่ายสินค้าหลายรูปแบบเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งสินค้า โดยเน้นการขนส่งสินค้าทางรางเป็นหลักและให้รถบรรทุกเป็นการขนส่งสนับสนุน (Feeder)
- (3) จัดทำแผนขยายโครงข่ายทางรถไฟเชื่อมโยงกับรูปแบบการขนส่งและจุดเชื่อมต่ออื่น เช่น ท่าเรือ และนิคมอุตสาหกรรม เพื่อให้เกิดการเชื่อมต่อหลายรูปแบบและสนับสนุนการวางยุทธศาสตร์พัฒนาประเทศ เช่น แผนบูรณาการการพัฒนาจังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก การศึกษาความเหมาะสมของท่าเรือปากบาราและทางรถไฟเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างท่าเรือฝั่งอ่าวไทยและฝั่งอันดามัน (Land Bridge) เพื่อสนับสนุนประตูการค้าฝั่งตะวันตก และการพัฒนาพื้นที่ชายฝั่งทะเลภาคใต้ (Southern Seaboard)

9.3.2.3 การส่งเสริมการเดินทางโดยใช้ระบบขนส่งทางรถไฟเพื่อประหยัดพลังงาน

- (1) แผนประชาสัมพันธ์และสร้างความตระหนักให้แก่ประชาชนในการดูแลสิ่งแวดล้อม ด้วยการปรับเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งทางรางเพื่อความประหยัดและไม่ก่อมลพิษ
- (2) แผนสนับสนุนรถไฟขนส่งผู้โดยสารชานเมืองเป็นระบบขนส่งสนับสนุน (Feeder) และการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างระบบการขนส่งชานเมืองกับการขนส่งในเมือง

9.3.2.4 การส่งเสริมโครงการระบบการขนส่งทางรางให้เป็นโครงการพัฒนาตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด

ดำเนินการสนับสนุนการขึ้นทะเบียนและการรับรองโครงการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงการลดก๊าซเรือนกระจกตามกลไกการพัฒนาที่สะอาด (Clean Development Mechanism: CDM) ซึ่งจัดอยู่ในโครงการด้านคมนาคมขนส่งประเภทโครงการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งและลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากภาคขนส่ง โดยศึกษาประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งทางรางกับการลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

9.3.3 การพัฒนาย่านสถานีและยกระดับการเข้าถึงระบบการขนส่งทางรถไฟ

การพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลักและเป็นการขนส่งที่มีความยั่งยืน (Sustainable Transport) ต้องมีการพัฒนาที่สอดคล้องไปกับการพัฒนาเมือง (Urban development) ทั้งในส่วนของกิจกรรม การใช้ประโยชน์ที่ดินและระบบการขนส่งให้มีความเหมาะสม ซึ่งการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในโครงข่ายการขนส่งทางรถไฟโดยเฉพาะรถไฟความเร็วสูงนั้นมีความจำเป็นที่ต้องใช้

เงินในการลงทุนสูงมาก จึงต้องคำนึงถึงความคุ้มค่าในการลงทุนและรายได้จากการลงทุน ซึ่งส่วนหนึ่งของรายได้ที่เป็นมูลค่าเพิ่มนั้นมาจากการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานี กล่าวคือ เป็นการสร้างมูลค่าและประโยชน์ของพื้นที่บริเวณสถานี และระหว่างเส้นทาง ซึ่งถือเป็นข้อได้เปรียบในการพัฒนาอสังหาริมทรัพย์มาเป็นจุดขายในการดึงดูดลูกค้า ซึ่งนอกจากจะทำให้โครงการได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้นแล้ว ยังสามารถสร้างมูลค่าเพิ่มให้กับโครงการอีกด้วย

การพัฒนาอสังหาริมทรัพย์บริเวณสถานีโดยยึดหลัก Transit Oriented Development (TOD) เป็นรูปแบบการพัฒนาพื้นที่ย่านสถานีและเก็บรายได้จากมูลค่าที่เพิ่มขึ้นของพื้นที่โดยรอบโครงการ เพื่อชดเชยการลงทุน นอกจากในแง่การลงทุนและการเงินแล้ว ในอีกด้านหนึ่งการพัฒนาแบบ TOD จะช่วยเพิ่มความสะดวกและการเข้าถึงของประชาชนโดยการสร้างบริเวณสถานีให้เป็นแหล่งกิจกรรม และที่พักอาศัยซึ่งมีการเชื่อมต่อโดยตรงกับโครงข่ายรถไฟ โดยมีแนวทางการพัฒนา ดังนี้

- (1) การใช้ประโยชน์ที่ดิน (Land use) ต้องมีการวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสมกับลักษณะทางด้านสังคม วัฒนธรรม และเศรษฐกิจของเมืองที่มีการพัฒนาย่านสถานีให้สอดคล้องกับระบบกิจกรรมที่มีอยู่เดิมและกิจกรรมที่จะเกิดขึ้นใหม่จากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เพื่อสร้างมูลค่าเพิ่มจากการใช้ประโยชน์ที่ดิน โดยเฉพาะการพัฒนาพื้นที่ในเขตเมืองตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชนทางราง
- (2) พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ (Public transport) เพื่อเชื่อมต่อระหว่างย่านสถานีและพื้นที่ส่วนต่างๆ ของเมือง ตลอดจนเชื่อมต่อระหว่างเมืองต่างๆ ในภูมิภาคด้วยระบบรถไฟ โดยมีแนวคิดการพัฒนาเมืองในแบบเมืองศูนย์กลางตามภูมิภาคให้พึ่งพาตนเองได้ (Self-sustainable) เช่น ดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้ในการสร้างรถไฟความเร็วสูงเพื่อการขนส่งผู้โดยสารระหว่างเมือง

9.3.4 การพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย

ในอนาคตประเทศไทยจะมีการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทางราง ทั้งในส่วนของการพัฒนาปรับปรุงประสิทธิภาพรถไฟ และการต่อขยายโครงข่ายระบบรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนสาธารณะ ซึ่งการลงทุนดังกล่าวมีมูลค่ารวมกันกว่า 1 ล้านล้านบาทซึ่งจะหมุนเวียนในภาคการผลิตของไทยได้อย่างมหาศาล⁹ เนื่องจากประเทศไทยถือเป็นฐานการผลิตชิ้นส่วนที่ได้มาตรฐานให้กับอุตสาหกรรมใกล้เคียงอยู่แล้ว เช่น อุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ และอุตสาหกรรมเหล็ก เป็นต้น

ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และมีการพัฒนาด้านการขนส่งทางรถไฟอย่างต่อเนื่องจึงต้องมีการพัฒนา

9 โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้ามหานครขนส่งมวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย (ระยะที่ 2), สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, 2554

อุตสาหกรรมการขนส่งระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศขึ้น โดยการสนับสนุนและพัฒนาเทคโนโลยีด้านการรถไฟและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง การส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ และการพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง โดยมีแนวทางการพัฒนาและดำเนินการ ดังนี้

9.3.4.1 สนับสนุนและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาอุตสาหกรรมระบบขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการส่งเสริมและพัฒนาเทคโนโลยีของขบวนรถไฟ เทคโนโลยีระบบไฟฟ้า ระบบควบคุมและระบบอาณัติสัญญาณ และเทคโนโลยีงานโยธาและงานระบบราง ดังนี้

- (1) พัฒนาความสามารถทางด้านเทคโนโลยีของผู้ประกอบการไทยเพื่อผลิตชิ้นส่วนขบวนรถไฟ/รถไฟไฟฟ้า งานโยธา และงานระบบราง ระบบไฟฟ้า ระบบควบคุมและระบบอาณัติสัญญาณ
- (2) สร้างความเชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับผลิตภัณฑ์เทคโนโลยีการผลิตและเทคโนโลยีการทดสอบให้ได้มาตรฐานและผ่านการทดสอบตามที่ผู้ผลิตหรือผู้ใช้กำหนด
- (3) ส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง ภาครัฐสามารถกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องนี้ เพื่อสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นให้ภาคเอกชนทั้งไทยและต่างชาติมาร่วมลงทุนและถ่ายทอดเทคโนโลยีได้ โดยแนวทางที่เป็นไปได้นั้นควรให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการผลิตหรือประกอบรถไฟ รูปแบบการลงทุนที่เหมาะสมในการผลิตและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางมี 2 รูปแบบดังนี้
 - การร่วมทุนระหว่างรัฐกับเอกชนในการผลิตรถไฟ (Joint Venture for Rolling Stock) เป็นรูปแบบผสมผสานระหว่างรูปแบบการร่วมทุน (Joint Venture) กับรูปแบบการให้เช่า (Leasing) โดยมีหน่วยงานของรัฐและเอกชนถือหุ้นร่วมกันในบริษัทเฉพาะกิจที่ถูกจัดตั้งขึ้นเพื่อบริหารโครงการผลิตรถไฟ/รถไฟฟ้า
 - การให้เอกชนมีส่วนร่วมในรูปของการให้เช่า โดยเอกชนเป็นผู้จัดหาหรือผลิต และให้บริษัทเดินรถของรัฐและเอกชนเช่ารถไฟ (Build-Lease-and-Transfer) เป็นรูปแบบผสมระหว่างรูปแบบการให้เช่า (Leasing) กับรูปแบบการให้สัมปทาน (Concession) โดยที่บริษัทเอกชนลงทุนผลิตชิ้นส่วนและประกอบรถไฟ หลังจากนั้นจึงให้ผู้ประกอบการเดินรถของรัฐและเอกชนเช่ารถไฟตามระยะเวลาที่กำหนด

โดยรวมแล้วจากทั้ง 2 รูปแบบนี้จะมีข้อดีและข้อเสียที่แตกต่างกัน และเมื่อส่งเสริมให้เอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการพัฒนาอุตสาหกรรม ภาครัฐสามารถกำหนดนโยบายส่งเสริมการลงทุนในกิจการที่เกี่ยวข้องนี้ เพื่อสร้างแรงจูงใจและกระตุ้นให้ภาคเอกชนทั้งไทยและต่างชาติมาร่วมลงทุนและถ่ายทอดเทคโนโลยี สำหรับประเด็นว่าโครงการลงทุนเพื่อผลิตรถไฟนี้เข้าข่ายพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือไม่นั้น คงต้องพิจารณารายละเอียดของการลงทุนและหน้าที่ของรัฐ โดยที่รูปแบบ

ทั้งสองนี้อาจเข้าข่ายที่จะต้องดำเนินการตามหลักเกณฑ์ในพระราชบัญญัติว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงาน หรือดำเนินการในกิจการรัฐ พ.ศ.2535 หากโครงการมีการลงทุนหรือมีทรัพย์สินตั้งแต่ 1,000 ล้านบาทขึ้นไป

9.3.4.2 การพัฒนาศักยภาพบุคลากรเพื่อรองรับการพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง

การเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการพัฒนาระบบรถไฟและรถไฟความเร็วสูงจำเป็นต้องมีการพัฒนาทางด้านกำลังคนและฐานความรู้ในอุตสาหกรรมขนส่งระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง ทั้งในด้านของขบวนรถ ระบบไฟฟ้า อาณัติสัญญาณ งานโยธา และระบบราง ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษา ภาคอุตสาหกรรม และภาครัฐ เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์จากการพัฒนา ระบบรถไฟความเร็วสูง ดังนี้

(1) การสร้างความร่วมมือกับสถาบันการศึกษา (ระดับอุดมศึกษาและอาชีวศึกษา)

- พัฒนาหลักสูตรรายวิชาที่เกี่ยวกับความรู้และเทคโนโลยีพื้นฐานด้านขบวนรถไฟ เพื่อพัฒนาศักยภาพในระดับอาชีวศึกษาและระดับอุดมศึกษา
- พัฒนาหลักสูตรรายวิชาขั้นสูงในด้านขบวนรถไฟในระบบให้เกิดทักษะและถ่ายทอดประสบการณ์ในอุตสาหกรรมจริงรวมถึงถ่ายทอดความรู้เทคโนโลยีในระดับที่สูงขึ้น (ปริญญาโทและปริญญาเอก)
- วิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้นในการผลิตและการทดสอบขบวนรถไฟ

(2) การสร้างความร่วมมือกับภาคอุตสาหกรรม

- สร้างความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษากับภาคอุตสาหกรรมจัดการฝึกอบรมถ่ายทอดความรู้และทักษะ เพื่อพัฒนาวิศวกรและช่างเทคนิค
- สร้างความร่วมมือระหว่างภาคการศึกษากับภาคอุตสาหกรรมในการพัฒนาเครื่องจักรและเครื่องมือต้นแบบในการผลิตและทดสอบอุปกรณ์ชิ้นส่วนต่างๆ รวมถึงสร้างมาตรฐานการทดสอบให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล
- จัดตั้งศูนย์เชี่ยวชาญด้านมาตรฐานและการทดสอบเพื่อเป็นฐานความรู้ทางเทคโนโลยีในการทดสอบและให้การรับรองมาตรฐาน

(3) การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐ

- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐในการร่วมจัดทำมาตรฐานอาชีพ และให้การรับรองวุฒิวิชาชีพด้านการผลิตและทดสอบ
- การสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานรัฐในการรับรองมาตรฐานอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่ใช้ในอุตสาหกรรมรถไฟความเร็วสูง

9.3.4.3 ส่งเสริมให้เกิดการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางของประเทศ

การพัฒนาเทคโนโลยีระบบรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องเนื่องตลอดจนการพัฒนาสมรรถนะกำลังคนเพื่อตอบสนองความต้องการของภาคอุตสาหกรรมในอนาคตจำเป็นต้องมีการสร้างองค์ความรู้ การวิจัย และการถ่ายทอดเทคโนโลยีเพื่อให้เกิดเป็นเครือข่ายความรู้และการพัฒนาเทคโนโลยีระบบราง ที่สนับสนุนให้ประเทศไทยสามารถแข่งขันได้ในระดับสากล โดยมีแนวทางและการดำเนินการ ดังนี้

(1) สนับสนุนการสร้างองค์ความรู้ทางด้านระบบราง

- การจัดทำระบบสารสนเทศเพื่อสร้าง สังคม และเผยแพร่ความรู้ เช่น ส่งเสริมให้มีการจัดทำ ตำรา วารสารวิชาการ การจัดประชุมวิชาการประจำปีด้านระบบขนส่งทางราง
- การจัดทำระบบสารสนเทศเชื่อมโยงข้อมูลกับหน่วยงานด้านระบบรางของประเทศไทย และของต่างประเทศ ที่เกี่ยวกับมาตรฐานการออกแบบและการใช้งาน

(2) สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางด้านระบบราง

- วิจัยและพัฒนาชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีที่สูงขึ้น โดยสร้างพันธมิตรระหว่างองค์กรที่เกี่ยวข้องทั้งในและต่างประเทศ เพื่อให้เกิดการถ่ายทอดเทคโนโลยี (Technology transfer)
- ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาและสนับสนุนให้มีการผลิตชิ้นส่วนที่ใช้เทคโนโลยีสูงขึ้นในประเทศ เช่น ระบบเบรกและแตร
- ผลักดันและยกระดับมาตรฐานห้องทดสอบ และพัฒนามาตรฐานระบบรางให้เหมาะสมกับประเทศไทย

(3) การสร้างเครือข่ายพันธมิตรในกลุ่มอุตสาหกรรม

- สร้างเครือข่ายพันธมิตรในกลุ่มอุตสาหกรรม เชื่อมโยงเครือข่ายความรู้และการพัฒนาเทคโนโลยี รวมทั้งการผลักดันนโยบาย
- การศึกษาเพื่อกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมระบบรางและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่อง
- ส่งเสริมให้ผู้ผลิตชิ้นส่วนอุปกรณ์ระบบรางของไทยให้เข้าสู่อุตสาหกรรมระบบรางของโลก

9.3.5 การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟให้มีบริการที่มีประสิทธิภาพและเชื่อถือได้

การพัฒนารถไฟไทยให้พร้อมรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โจทย์สำคัญที่ต้องตัดสินใจเพื่อพัฒนาระบบรางของประเทศ คือ ควรปฏิรูประบบการขนส่งทางรถไฟของไทยอย่างไรเพื่อให้การประกอบการเดินรถไฟของประเทศมีประสิทธิภาพ เป็นระบบที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมทั้งเป็นรูปแบบการขนส่งที่ให้บริการประชาชนได้อย่างมีคุณภาพ สะดวก รวดเร็ว

ปลอดภัย ตรงต่อเวลา และบริการประชาชนได้อย่างทั่วถึง โดยแนวทางการปฏิรูปสาขาการขนส่งทางรถไฟที่สำคัญ คือ จำเป็นต้องแยกภาระหน้าที่ความรับผิดชอบด้านนโยบายและการกำกับดูแล การพัฒนาระบบโครงข่าย และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและจัดการเดินรถออกจากกัน

การปรับโครงสร้างกิจการรถไฟเป็นการดำเนินการที่ควรกระทำควบคู่ไปกับการปรับปรุงและพัฒนาต้นโครงสร้างพื้นฐาน หากการดำเนินงานและการบริหารจัดการกิจการรถไฟไม่ได้รับการปรับเปลี่ยนอาจเกิดปัญหาในด้านการกำกับดูแล การดำเนินงานก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการซึ่งอาจทำให้เกิดประสิทธิภาพ นอกจากนี้การจัดโครงสร้างเชิงสถาบันของภาครัฐในการบริหารจัดการระบบขนส่งทางรถไฟยังเป็นวิธีการหนึ่งที่สามารถเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานโดยใช้งบประมาณน้อยแต่ประสบผลสำเร็จ ดังนั้นการปรับโครงสร้างกิจการรถไฟโดยมีแนวทางการพัฒนาและดำเนินการ ดังนี้

9.3.5.1 การปรับโครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางราง

เนื่องจากปัญหาของการขนส่งทางรถไฟเป็นปัญหาเชิงโครงสร้าง ฉะนั้นการแก้ปัญหาจะดำเนินการเพียงแค่ลงทุนสร้างทางคู่หรือปรับการบริหารภายในการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เท่านั้นจึงไม่เพียงพอ หากแต่ต้องมีการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางราง (Railway Reform) โดยมีการดำเนินการต่าง ๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) แผนการปรับโครงสร้างการบริหารจัดการสาขาการขนส่งทางราง โดยแบ่งแยกภาระหน้าที่ความรับผิดชอบอย่างชัดเจน ได้แก่ ด้านนโยบายและการกำกับดูแล การพัฒนาระบบโครงข่าย และการบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานและจัดการเดินรถออกจากกัน
- (2) การศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริง โดยจัดตั้งคณะกรรมการกลางศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริง ซึ่งมาตรการนี้ไม่ใช่การพิจารณาด้านต้นทุนการขนส่งของรูปแบบการขนส่งใดเพียงรูปแบบเดียว แต่ควรศึกษาต้นทุนการขนส่งที่แท้จริงของทุกรูปแบบ เนื่องจากเป็นการแข่งขันกันเพื่อให้ใช้การขนส่งทุกรูปแบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- (3) การสนับสนุนให้มีหน่วยงานกลาง (สถาบันพัฒนาระบบขนส่งทางรางและอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง) ที่มีบทบาทในการศึกษาวิจัย สร้างองค์ความรู้และบุคลากรด้านระบบการขนส่งทางราง รวมถึงการรับรองมาตรฐานเทคโนโลยีรถไฟ (Notified Body)

9.3.5.2 การปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รฟท.

นอกเหนือจากการปรับโครงสร้างสาขาการขนส่งทางรางแล้ว รฟท. จำเป็นต้องดำเนินการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการภายใน รฟท. โดยวัตถุประสงค์เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพให้บริการเดินรถ ทั้งนี้ รฟท. จะต้องดำเนินการตามมาตรการต่าง ๆ ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- (1) การปรับโครงสร้างภายใน รฟท. อย่างเป็นรูปธรรม คือสามารถวัดผลการประกอบการได้ โดยจัดตั้งหน่วยธุรกิจ (Business Unit: BU) 3 หน่วย และบริษัทลูก 1 บริษัท (รฟท. ถือหุ้นทั้งหมด) คือ หน่วยธุรกิจการเดินรถ หน่วยธุรกิจการบริหารทรัพย์สิน หน่วยธุรกิจการซ่อมบำรุง และบริษัทลูกเพื่อบริหารโครงการ Airport Rail Link (ARL) ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 27 เมษายน 2553
- (2) การสร้างระบบวัดผลตอบแทนที่เป็นธรรม โดยที่ควรแยกการวัดผลตอบแทนทางเศรษฐกิจ สังคมออกจากผลตอบแทนทางการเงินซึ่งเป็นเชิงพาณิชย์ โดยแยกส่วนการสร้างทางรถไฟ ซึ่งให้ผลตอบแทนทางเศรษฐกิจสังคม (เช่นเดียวกับการวัดผลการดำเนินงานของกรมทางหลวง) ออกจากการเดินรถไฟซึ่งสามารถให้ผลตอบแทนทางการเงินซึ่งเป็นเชิงพาณิชย์ (เช่นเดียวกับการวัดผลการประกอบการของบริษัท ขนส่ง จำกัด)
- (3) การจัดทำบัญชีต้นทุนรายกิจกรรม (Activity-Based Costing: ABC) ตามแนวทางการบริหารจัดการที่มุ่งเน้นผลการดำเนินงาน โดย รฟท. ควรมีบัญชีต้นทุนที่สามารถใช้วัดผลการประกอบการที่สอดคล้องกับโครงสร้างภายในองค์กรที่เปลี่ยนไป เนื่องจาก รฟท. มีปัญหาการบริหารงานภายในไม่มีประสิทธิภาพ และระบบฐานข้อมูลทางบัญชียังไม่สามารถนำมาใช้ประโยชน์ในการวัดผลการดำเนินงานได้ นอกจากนี้ควรมีการกำหนดตัวชี้วัดผลการดำเนินงาน (KPIs) ของ รฟท. เพื่อที่จะประเมินผลการประกอบการได้ โดยต้องให้มีความครอบคลุมทุกด้าน เช่น ตัวชี้วัดด้านคุณภาพการให้บริการในมุมมองผู้ใช้บริการ เป็นต้น
- (4) การจัดหาหรือสร้างบุคลากรที่มีความรู้ความชำนาญด้านระบบการขนส่งทางรถไฟ โดย รฟท. ต้องมีกรอบอัตราค่าจ้างที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์และแผนงานของ รฟท. เพื่อขอยกเว้นมติ ครม. เรื่องงดรับพนักงานใหม่ ยกเว้นตำแหน่งที่เกี่ยวข้องกับการเดินรถและตำแหน่งที่ใช้คุณวุฒิพิเศษ แต่ต้องไม่เกินร้อยละ 5 ของพนักงานที่เกษียณอายุ
- (5) การพัฒนาความรู้ด้านโลจิสติกส์และความรู้เชิงธุรกิจให้กับพนักงานของ รฟท. เพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่สอดคล้องกับความต้องการขนส่งของลูกค้า

บรรณานุกรม

- การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย. สรุปสถานการณ์ท่องเที่ยว พ.ศ. 2553. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.etatjournal.com/web/etat-journal/2011/2011-apr-jun/319-situation-travel-2010> (วันที่ค้นข้อมูล: 19 มกราคม 2555)
- การรถไฟแห่งประเทศไทย. 2548. โครงการสำรวจ กำหนดแนวเส้นทาง มูลค่าลงทุนเบื้องต้น และผลประโยชน์จากโครงการ สำหรับโครงการรถไฟความเร็วสูง สายกรุงเทพฯ-นครราชสีมา รายงานขั้นสุดท้าย: รายงานหลัก.
- จิตติกานต์ วงษ์กำภู. แผนพัฒนา ฉบับ 12 ของจีน: นัยต่อประเทศไทย. สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา. [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.itd.or.th/articles> (วันที่ค้นข้อมูล: 18 มกราคม 2555).
- ฝ่ายการเดินรถ การรถไฟแห่งประเทศไทย. ความจุของทางทุกสาย. [ออนไลน์]. แหล่งที่มา: <http://www.trafficst.com/> (วันที่ค้นข้อมูล: 20 กันยายน 2554)
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. “ความพร้อมของรถไฟไทยกับการก้าวสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน.” รายงานที่ดีอาร์ไอ ฉบับที่ 74 เดือนกันยายน 2552 (ฉบับพิเศษ).
- สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. 2554. แผนบูรณาการการพัฒนา จังหวัดกาญจนบุรีให้เป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจภาคตะวันตก.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2554. แผนยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบขนส่งรายสาขา พ.ศ. 2554-2563. กุมพาพันธ์.
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. 2552. รายงานทางวิชาการเรื่องที่ 1 รายงานการพัฒนาเพื่อผลักดันระบบการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบที่มีประสิทธิภาพ กรณีศึกษาแนวเส้นทางเชื่อมโยงระหว่างภาคตะวันออกเฉียงเหนือกับท่าเรือแหลมฉบัง. โครงการศึกษาวิเคราะห์ปัจจัยและผลกระทบเพื่อก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงรูปแบบ (Modal Shift) อย่างเหมาะสม.
- สำนักงานส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ ณ นครคุนหมิง. แผนการพัฒนานครคุนหมิง มณฑลยูนนาน. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก www.depthai.go.th/DEP/DOC/54/54000080.doc (วันที่ค้นข้อมูล: 18 มกราคม 2555)

- สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม. 2554. *โครงการศึกษาแนวทางการพัฒนาอุตสาหกรรมรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนและอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องในประเทศไทย (ระยะที่ 2)*.
- ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม. ข้อมูลการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://vigportal.mot.go.th/portal/site/PortalMOT/stat/total_product_passenger/ (วันที่ค้นข้อมูล: 23 กันยายน 2554)
- ศูนย์บริการข้อมูลธุรกิจไทยในจีน สถานเอกอัครราชทูตไทยประจำสาธารณรัฐประชาชนจีน. ยูนนานเร่งก่อสร้างเครือข่ายเส้นทางรถไฟแพนเอเชีย. [ออนไลน์]. เข้าถึงได้จาก http://www.thaiembbeij.org/thaibizchina/th/china-economic-business/result.php?SECTIONID=468&ELEMENT_ID=7636 (วันที่ค้นข้อมูล: 18 มกราคม 2555)
- Arduin, J.P., and Ni, J. 2005. "French TGV Network Development." *Japan Railway and Transport Review* 40: 22-28.
- Asian Development Bank (ADB). 2011. *Regional: Greater Mekong Subregion: Railway Strategy Study*.
- BRUNEI Action Plan (ASEAN Strategic Transport Plan) 2011-2015. November 2010.
- Campos, J., and Gagnepain, P. 2009. "Measuring the Intermodal Effects of High Speed Rail." In de Rus, G. (ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*, pp. 71-88. Foundation BBVA, Bilbao.
- Campos, J., de Rus, G., and Barron, I. 2009. "A Review of HSR Experiences around the World." In de Rus, G. (ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*, pp. 19-32. Foundation BBVA, Bilbao.
- CE Delft. 2003. *To Shift or Not to Shift, That's the Questions*. The Environmental Performance of the Principal Modes of Freight and Passenger Transport in the Policy Making Context, Delft.
- Friebel, G., and Niffka, M. 2005. *The Function of Intermodal Competition in the Transport Market: Evidence from the Entry of Low-cost Airlines in Germany*.
- Givoni, M. 2006. "Development and Impact of the Modern High-speed Train: A Review." *Transport Reviews* 26(5): 593-611.
- IDE-JETRO. 2012. *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region*.

- International Union of Railways (UIC). 2003. *Study on the Influence of Low-cost Air Companies and Long Distance Coaches on the Demand of Passengers Rail Services in Europe*. Paris: International Union of Railways.
- Limao, Nuno, and Anthony Venables. 2001. "Infrastructure, Geographical Disadvantage, Transport Costs and Trade." *The World Bank Economic Review* 15(3): 451-479
- Poncet, Sandra. 2006. "Economic Integration of Yunnan with the Greater Mekong Subregion." *Asian Economic Journal* 20(3): 303-317.
- de Rus, G. 2009. *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*. Foundation BBVA, Bilbao.
- de Rus, G., and Nash, C. 2009. "In What Circumstances is Investment in HSR Worthwhile?" In de Rus, G. (ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*, pp. 51-70. Foundation BBVA, Bilbao.
- Takagi, R. 2005. "High-speed Railways: the Last 10 Years." *Japan Railway and Transport Review* 40: 4-7.
- Vickerman, R., and Ulied, A. 2009. "Indirect and Wider Economic Impacts of High Speed Rail." In de Rus, G. (ed.), *Economic Analysis of High Speed Rail in Europe*, pp. 89-118. Foundation BBVA, Bilbao.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก.
การประชุมระดมความคิดและการสำรวจพื้นที่จังหวัดหนองคาย
กำหนดการประชุมระดมความคิด
“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”
วันพุธที่ 4 เมษายน 2555 เวลา 08.30-12.30 น.
ณ ห้องประชุมรอยัล 1 โรงแรมรอยัล หาดารา จ. หนองคาย

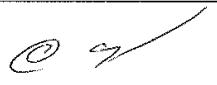
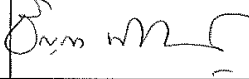
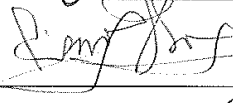
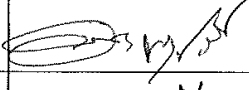
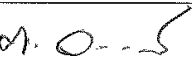
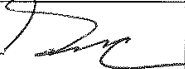


08.30-09.00 น.	ลงทะเบียน
9.00-09.15 น.	การนำเสนอภาพรวมของโครงการ โดย ดร. ฉลองภพ สุตังกรกาญจน์ นักวิชาการเกียรติคุณ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
09:15 – 10.00 น.	ยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย น.ส.นฤมล พิศาลพร และ นายกฤษณะ แพทย์จะเกร็ง นักวิจัย ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง 
10.15 – 11.00 น.	ผลกระทบของการมีรถไฟความเร็วสูงประสบการณ์จากต่างประเทศ โดย ดร. สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการ ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
11.00 – 11.15 น.	โครงการก่อสร้างทางรถไฟกับการพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ของสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) (สพพ.) โดย นายอรรคศิริ บุรณศิริ ผู้อำนวยการ สพพ.
11.15 – 12.30 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
12.30 น.	เชิญรับประทานอาหารกลางวันร่วมกันที่ห้องอาหารลาลิน ชั้น1

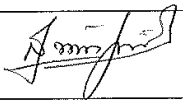
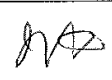
ใบลงทะเบียน
“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

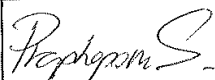
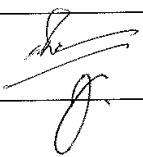
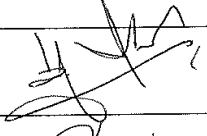
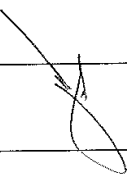
วันพุธที่ 4 เมษายน 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องประชุมรอยัล 1 โรงแรมรอยัล นาคารา จ. นนทบุรี

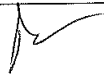
ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
ส่วนราชการ			
1.	นายอรรถศิริ บุรณศิริ ผู้อำนวยการ สพพ.	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	
2.	น.ส.กรชนก วโรพาร เจ้าหน้าที่วิเคราะห์โครงการ	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	
3.	น.ส.พิชญ์บงอร เจตะภัย เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับ ประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน)	
4.	นางรัชฎา นิโครธานนท์ ผู้อำนวยการ ก.ร.	การท่องเที่ยวจังหวัดอุดรธานี	
5.	นายอารยะ ปิณฑะดิษ หัวหน้ากองพาณิชย์สินค้า	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
6.	นายบุญเกิด จันทร์พวง หัวหน้างานพาณิชย์แขวงราชสีมา	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
7.	นายสุเทพ จันทร์พิลา สารวัตรงานเดินรถแขวงนครราชสีมา	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
8.	นายเผด็จเดช มั่งคั่ง นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ	ด่านศุลกากรหนองคาย	
9.	ร.ต.อ.หญิงวรรณภา สายศิริวิทย์ รองสารวัตรตรวจคนเข้าเมือง	ตรวจคนเข้าเมืองจังหวัดหนองคาย	
10.	นายกิตติภาพ แสงฤทธิ์ ผอ.ศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงาน	ศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดหนองคาย	
11.	นายจรรโลง หลีกคำ ขนส่งจังหวัดหนองคาย	สำนักงานขนส่งจังหวัดหนองคาย	
12.	นางจินตนา มูลสาร รอง ผอ.สพม.	สำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษาเขต 21	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
13.	นายกระแส จันทรัมย์ ปฏิรูปที่ดินจังหวัดหนองคาย	สำนักงานปฏิรูปที่ดินจังหวัดหนองคาย	
14.	นายสาโรจน์ เราวัลย์ ประชาสัมพันธ์จังหวัด	สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดหนองคาย	
15.	น.ส.อรุษา โพธิ์ทอง พัฒนาชุมชนจังหวัดหนองคาย	สำนักงานพัฒนาชุมชนจังหวัดหนองคาย	
16.	นายสมพงษ์ นพสุวรรณ หัวหน้าสำนักงานฯ	สำนักงานพัฒนาธุรกิจการค้าจังหวัด หนองคาย	ศัพณพงษ์
17.	นางจิตรา ภูริรัมย์ พาณิชย์จังหวัดหนองคาย	สำนักงานพาณิชย์จังหวัดหนองคาย	
18.	นายไพฑูรย์ มีมงคล แรงงานจังหวัดหนองคาย	สำนักงานแรงงานจังหวัดหนองคาย	
19.	นายวิโรจน์ มณีเนตร นักวิชาการศุลกากร ชำนาญการ	สำนักงานศุลกากรภาคที่ 2	วิโรจน์ มณีเนตร
20.	นายพิพัฒน์ เพ็ชรกระจำ สถิติจังหวัดหนองคาย	สำนักงานสถิติจังหวัดหนองคาย	
21.	นายอนันต์ สุวรรณรัตน์ นักวิชาการสรรพสามิตชำนาญการ	สำนักงานสรรพสามิตพื้นที่หนองคาย	
22.	นายภาณุ เข้มหาญ สวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน	สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จังหวัดหนองคาย	
23.	นายสมพล โนดโฮง อุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย	สำนักงานอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย	สมพล โนดโฮง
24.	พ.อ.อ. น.อ.อ. (กบอ)	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	พ.อ.อ. น.อ.อ. (กบอ)
25.	นายวิวัฒน์ เมธีธรรมกิจ	รองผู้อำนวยการสำนักงาน	วิวัฒน์
26.	น.ส.เสาวภา อุดมศักดิ์	สำนักงานแรงงานจังหวัดหนองคาย	เสาวภา
27.	อ.อ.อ. อ.อ.อ. (กบอ)	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อ.อ.อ. อ.อ.อ. (กบอ)
28.	นายอ.อ.อ. (กบอ)	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อ.อ.อ. (กบอ)
29.	นายอ.อ.อ. (กบอ)	สำนักงานตำรวจแห่งชาติ	อ.อ.อ. (กบอ)

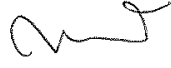
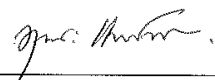
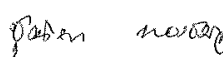
ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
สถานศึกษา			
24.	ดร. สุนันทา ชูคินันท์ รองอธิการบดีฝ่ายวิชาการ	มหาวิทยาลัยการจัดการและเทคโนโลยี	
25.	น.ส.วัชรภรณ์ มานะเนาว์ ประชาสัมพันธ์	มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย	
26.	ดร.เชวงศักดิ์ พฤษเขตเวศ อาจารย์	มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย	
27.	น.ส.อิสริยาณี ฤทธิมาศ เจ้าหน้าที่บริหารงานทั่วไป	มหาวิทยาลัยขอนแก่น วิทยาเขตหนองคาย	
28.	ผศ.ดร.กฤษฎา ณ หนองคาย ผอ.สถาบันวิจัยและพัฒนา	มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี	
29.	ดร.คณิตรา ธัญสุนทรสกุล อ.คณะวิทยาการจัดการ	มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรธานี	
30.	นายสุพกิจ กงบุราณ ผู้อำนวยการ	โรงเรียนเมืองกาฬ	
31.	นายทรงเดช หล้าพันธ์ ผู้อำนวยการ	วิทยาลัยเทคโนโลยีและอุตสาหกรรม การต่อเรือหนองคาย	
32.	น.ส.พรทิพย์ เทือกประเสริฐ หัวหน้างานวิจัยพัฒนานวัตกรรมและ สิ่งประดิษฐ์	วิทยาลัยอาชีวศึกษาหนองคาย	
33	ดร.กิตติ ธนวิวัฒน์	บจก. ไทยวิวัฒน์วิวัฒนา	
	นายทอง อังสวณิช	อ. สหภาพ, ร.ร.	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
ภาคเอกชน			
33.	น.ส.ประภาพร สงวนนาม กรรมการผู้จัดการ	โรงแรมรอยัล นาคารา จ.หนองคาย	
34.	นางสาวศิวภรณ์ ภูพันธ์ หัวหน้าแผนกต้อนรับ	โรงแรมบุตยรินทร์	
35.	นางผกาพรรณ จันท หัวหน้างานประชาสัมพันธ์	โรงแรมบุตยรินทร์	
36.	นายพรพัฒน์ ตันนารัตน์ ผู้จัดการทั่วไป	โรงแรมอัครวรรณ	
37.	นายมาโนช เสาวลักษณ์กุล หัวหน้าส่วนบริการ	โรงแรมอัครวรรณ	
38.	นางทิวาพร ทนตสุวรรณ กรรมการบริหาร	บริษัท โจตราเวลทัวร์	
39.	นางสายพิน นาคเสน กรรมการผู้จัดการ	บริษัท โจเอ็นเตอร์ไพรส์ จำกัด (โจตราเวลทัวร์)	
40.	นายบุญธรรม ชัยมณี หัวหน้าส่วนผลิต	บริษัท เทพอรุณภัย จำกัด	
41.	นายทวีศักดิ์ เลาหิโรจน์ ผู้จัดการทั่วไป	บริษัท โรซ่าเกษตรอุตสาหกรรม จำกัด	
42.	นายรัฐ ชุกกลิ่น กรรมการผู้จัดการ	บริษัท วรสิทบริการ (2522) จำกัด	
43.	นายกฤษฎา บุตรเจริญ ประธานสภา	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย (1776)	
44.	นายทวีศักดิ์ เลาหิโรจน์ รองประธานสภา	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดหนองคาย	
45.	นายวิทยา คูหาทอง ที่ปรึกษาริษัท	หจก. หนองคาย เอส.เค.ซี	
46.	นายวิวัฒน์ชัย จิวกัดดีภูมิศาสตร์ รองประธานฯ ฝ่ายบริหาร	หอการค้าจังหวัดหนองคาย	
47.	น.ส.ดวงใจ สุขเกษมสิน รองประธานฯ ฝ่ายส่งเสริมธุรกิจ	หอการค้าจังหวัดหนองคาย	
48.	นายประมุข อภิวัฒน์ชัย กรรมการฯ ฝ่ายส่งเสริมธุรกิจและ เทคโนโลยีสารสนเทศ	หอการค้าจังหวัดหนองคาย	

นายวิวัฒน์ชัย จิวกัดดีภูมิศาสตร์
V. Jitkaddi-umma
ประธานสภา


AF

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
	นางวินัย ไชยมงคล	สพ. เกษตรกลาง จ. นนทบุรี	
	นายพิเชษฐ คุ้มวงศ์	สพ. เกษตรกลาง จ. นนทบุรี	
	น.ส. พิชญ์ชนันต์ คุ้มวงศ์	วิทยาลัยอาชีวศึกษาเกษตรกลาง	พิชญ์
	น.ส. ธีรณภรณ์ ธีรณภรณ์	มหาวิทยาลัยขอนแก่น	ธีรณภรณ์
	น.ส. วิมลวรรณ ทอนพุด	มหาวิทยาลัยขอนแก่น	วิมลวรรณ
	น.ส. ช่างวัง สัมมาวัฒนา	สนอ. การตรวจวัด ประเมิน ผล 5 (หนองคาย) ไร่พม.	
	น.อ. อรรถพร พิเศษกุล	พ.ร.บ. 10/03	
	นายอภิเดช งาม	สำนักงานจังหวัดหนองคาย	อภิเดช

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
1.	รศ.ดร.ราชนนทร์ ชินทยารังสรรค์	คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนศาสตร์	
2.	นายกฤษณ์รัช นพชาติพงษ์	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
3.	นางอรุณจिता ศศิปรียจันทร์	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	น
4.	นางสาวนิศาชล งามแสง	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
5.	นางสาวปิยะนุช นาคแก้ว	สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ	
6.	ดร.ฉลอมภพ สุธังกรกาญจน์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	น
7.	ดร. สุเมธ องกิตติกุล	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	น
8.	น.ส.นฤมล พิศาลพร	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	นฤมล พิศาลพร
9.	นายกฤษณะ แพทย์จะเกร็ง	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	
10.	น.ส. วรณันต์ ดันติเวทย์	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	วรณันต์
11.	น.ส. ชุติมา ทองชมภู	สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย	

สรุปการประชุมระดมความคิด
โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค
วันพุธที่ 4 เมษายน 2555 ณ โรงแรมรอยัลนครา จังหวัดหนองคาย

ที่มาและความสำคัญของโครงการ คือการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยแบ่งหัวข้อการบรรยายออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ความสำคัญและที่มาของปัญหา 2) วัตถุประสงค์งานวิจัย 3) ขอบเขตการวิจัยและการร่วมมือระดมความคิดกันถึงบทบาทของจังหวัดหนองคายในการเชื่อมโยงทางรถไฟจากประเทศลาวไปถึงจีนตอนใต้ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความสำคัญและที่มาของปัญหา เนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015 มีแนวคิดที่ว่าต้องทำอย่างไรให้กลุ่มประเทศในอาเซียนมีความเสมือนเป็นตลาดเดียวกันและเป็นแหล่งผลิตเดียวกัน ดังนั้นในเรื่องของการเชื่อมต่อระหว่างประเทศจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งระหว่างประเทศต่ำลง นอกจากนั้นยังมีการเชื่อมต่อในระดับ GMS ซึ่งมีกิจกรรมหลายด้านรวมทั้งมีการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นโอกาสของไทยเพราะจากลักษณะทางภูมิศาสตร์แล้วประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะ การเชื่อมต่อในระดับ GMS ในขณะที่เดียวกันประเทศจีนได้ให้ความสำคัญในการเชื่อมต่อลงทางใต้มาสู่ประเทศไทย เพื่อพัฒนามณฑลชุนในของจีน เพราะช่องว่างระหว่างมณฑลชุนในกับมณฑลที่อยู่ชายทะเลตะวันออกค่อนข้างห่างกัน เช่น มณฑลยูนนานมีรายได้ 1 ใน 4 ของมณฑลกวางตุ้งซึ่งอยู่ทางติดทะเล ซึ่งประเทศจีนมองว่าการเชื่อมต่อลงมาทางใต้จะสามารถทำให้เป็นทางออกสู่ทะเลได้ และจีนได้มีข้อเสนอที่จะสร้างเส้นทางรถไฟจากมณฑลยูนนานผ่านประเทศลาวทางเวียงจันทน์ลงมายังประเทศไทยทางจังหวัดหนองคาย แต่การเจรจาระหว่างประเทศจีนและประเทศลาวยังไม่ลงตัว รัฐบาลไทยให้ความสนใจในการเชื่อมทางรถไฟกับประเทศจีนรวมทั้งมีการกล่าวถึงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศไทยจากกรุงเทพมหานครไปเชียงใหม่และอาจขยายไปถึงจีนตอนใต้ ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบรถไฟไปยังประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยงระบบรถไฟระหว่างประเทศเพื่อนบ้านทั้งรถไฟความเร็วสูงและรถขนส่งสินค้า จึงเป็นที่มาของโครงการการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาคขึ้น

2) วัตถุประสงค์งานวิจัยมีดังนี้

- เพื่อวิเคราะห์ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเน้นการขนส่งทางรถไฟ

- เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของความต้องการเดินทางและขนส่งตามแนวทางเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ และ
- เพื่อเสนอแนะนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

3) ขอบเขตงานวิจัย

- เพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน
- เพื่อวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและการขนส่งตามแนวเส้นทางระบบรถไฟ
- การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในกรณีที่ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ และ
- ข้อเสนอแนะทางนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

สำหรับการระดมความคิดจะเป็นการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในเรื่องโอกาสของหนองคายจากการเชื่อมโยงกับลาวและจีนตอนใต้ ประโยชน์ที่เกิดขึ้นกับหนองคายในสาขาต่างๆ และสิ่งที่รัฐบาลควรให้การสนับสนุนแก่หนองคายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์มากที่สุดจากการเชื่อมโยงกับลาวและจีนผ่านหนองคาย

ยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยแบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ คือ 1) แนวคิดการพัฒนารถไฟเพื่อรองรับการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน 2) แผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ 3) ลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน 4) ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และ 5) แนวทางการพัฒนาจังหวัดหนองคายให้ได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ในปัจจุบันราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นทำให้การขนส่งโดยทางเลือกอื่นเช่นรถไฟเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น โดยเปรียบเทียบระยะทางในการขนส่งสินค้าน้ำหนัก 1 ตัน จากการใช้น้ำมัน 1 ลิตรพบว่าการขนส่งทางถนนได้ระยะทาง 21 กม. การขนส่งทางรถไฟได้ระยะทาง 71 กม. โดยการขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนนถึง 3.5 เท่า ซึ่งถือเป็นข้อดี นอกจากนี้ยังมีการประหยัดพลังงาน มีความปลอดภัยและมีความน่าเชื่อถือมากกว่าทางถนนและสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากๆ เมื่อพิจารณาการขนส่งทางรถไฟประกอบกับการรวมกลุ่มของประเทศต่างๆ ซึ่งจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รถไฟจึงเป็นทางเลือกเพื่อลดการติดขัดในการขนส่งระหว่างประเทศ และใช้การขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายสินค้าไปสู่ภูมิภาคต่างๆ

โครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ มีดังนี้

- โครงการเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง
- การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
- โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างจีน-สปป.ลาว
- โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
- แผนพัฒนาเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงราย
- โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
- โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย

สำหรับลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนและจีน พบว่า มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2007 (3,494 พันล้านเหรียญ สหรัฐ.) เป็น 5,878 พันล้านเหรียญ สหรัฐ. ในปี 2010 โดยจากปี 2007-2011 มีมูลค่าเพิ่มขึ้น 12 เท่าตัว และคาดว่าจะเพิ่มอย่างต่อเนื่องเป็น 8,090 พันล้านเหรียญ สหรัฐ. ในปี 2012 นอกจากนี้ การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.3 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นจาก 67.18 ล้านตัน ในปี 2551 เป็น 143.42 ล้านตัน ในปี 2558 ซึ่งในปี 2558 จะมีปริมาณขนส่งทางรถไฟสูงถึง 29.97 ล้านตัน หรือร้อยละ 20 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย-ลาว มีแนวโน้มสูงมากขึ้น เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างไทย (หนองคาย)-ลาว (เวียงจันทน์) โดยจะเพิ่มขึ้นจาก 725,300 ตัน ในปี 2558 เป็นปริมาณ 894,400 ตัน

ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน พบว่ามี 3 แนวทาง คือ แนวทางที่ 1 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค แนวทางที่ 2 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟและเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และแนวทางที่ 3 เส้นทางสร้างเสริมความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ

แนวทางการพัฒนาเพื่อให้จังหวัดหนองคายได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยหนองคายได้มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของจังหวัดคือ เส้นทางรถไฟหนองคาย-ท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ โครงการก่อสร้างศูนย์ขนส่งและกระจายสินค้า แห่งที่ 2 สถานีนาทา จังหวัดหนองคาย สำหรับการค้าชายแดนของไทยที่ติดกับลาวมีทั้งสิ้น 11 จังหวัด ซึ่งจังหวัดมุกดาหารมีมูลค่าการค้าชายแดนสูงที่สุดคือ 4,284.82 ล้านบาท ส่วนหนองคายจะมีมูลค่าการค้าในอันดับที่ 2 คือ 4,060.53 ล้านบาท แต่หนองคายมีมูลค่าการส่งออกเป็นอันดับ 1 โดยมูลค่าการค้าชายแดนของหนองคายในปี 2551-2553 มีแนวโน้มสูงขึ้นโดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 7.23 ในปี 2552 และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 13.66 ในปี 2553

สำหรับปัจจัยขับเคลื่อนการค้าชายแดนคือ พัฒนาเขตเศรษฐกิจชายแดนและเมืองชายแดนที่สำคัญ ลดขั้นตอนและพิธีการศุลกากร พัฒนาระบบสาธารณูปโภคและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น และประสานความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยสภาพปัจจุบันของจังหวัดหนองคายทำหน้าที่เป็นประตูการค้ามีการเชื่อมต่อทางถนน รถไฟ ศูนย์โลจิสติกส์ และแนวเส้นทางเศรษฐกิจ ซึ่งถือเป็นศักยภาพในการพัฒนา และก่อให้เกิดการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งจึงส่งผลให้เกิดการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ แต่ปัญหาที่ตามมาคือ กลไกการแบ่งปันผลประโยชน์ที่เกิดขึ้น โดยแบบจำลอง Core Periphery model เป็นแบบจำลองที่แสดงถึงความสมดุลระหว่างการรวมกลุ่มกันและการกระจายของท้องถิ่น โดยถ้าไม่มีการเปิดเสรีทางการค้า ทำให้ต้นทุนในการเข้ามาดำเนินการค้าขายของต่างชาติสูง ดังนั้นการแข่งขันทางการค้าจะเป็นการแข่งขันกันระหว่างผู้ประกอบการรายย่อย ถ้ามีการเปิดเสรีทางการค้ามากขึ้นต้นทุนการดำเนินการจะลดลงจนทำให้ต่างชาติเริ่มสนใจเข้ามาลงทุนในพื้นที่ในที่สุด หากพิจารณาถึงสถานการณ์เมื่อมีการเปิดเสรีทางการค้า มีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน พบว่าอาจเกิดปัญหาที่ขัดแย้งกันขึ้นคือหากหนองคายต้องการเป็นศูนย์กระจายสินค้าจะทำให้พื้นที่ที่มีการจ้างงานสูงขึ้น และมีต่างชาติเข้ามาลงทุนมากขึ้นและอาจทำให้ผู้ประกอบการในพื้นที่ถูกคุกคามส่วนแบ่งตลาด

ปัจจัยในการพัฒนาทางด้านโลจิสติกส์พบว่าหากหนองคายทำหน้าที่เป็นเพียงคลังเก็บสินค้าก็จะได้รับผลประโยชน์เพียงเล็กน้อย แต่หากทำหน้าที่เป็นพื้นที่รวบรวมและจัดส่งสินค้าโดยมีการเปลี่ยนยานพาหนะให้มีขนาดที่เหมาะสมก็จะทำให้พื้นที่ได้รับผลประโยชน์มากขึ้น โดยข้อพิจารณาเพื่อรองรับการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน คือ ควรลดข้อจำกัดทางด้านการขนส่งทางรถไฟ เช่น กฎระเบียบต่างๆ การเปลี่ยนแปลงรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสม เช่น ใช้การขนส่งทางรถไฟเป็นหลักและใช้การขนส่งทางถนนเป็นการกระจายสินค้า และการเชื่อมโยงโครงข่ายเพื่อให้เกิดกิจกรรมทางเศรษฐกิจ

ผลกระทบของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง เน้นจากประสบการณ์ของต่างประเทศเป็นหลัก โดยรถไฟความเร็วสูงจากการขนส่งที่รองรับคนเป็นหลัก โดยแบ่งประเด็นการนำเสนอเป็น 4 หัวข้อ คือ การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ ต้นทุนของระบบรถไฟความเร็วสูง ผลกระทบต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว และผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเริ่มต้นที่ประเทศญี่ปุ่นและปัจจุบันมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ ถึง 15 ประเทศ โดยในยุโรปได้มีการกำหนดค่าจำกัดความถี่ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เป็นที่ทราบทั่วกันคือ

1) โครงสร้างพื้นฐานสำหรับรถไฟความเร็วสูง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ต้องรองรับความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องปรับปรุงให้ใช้ความเร็ว 200 กม./ชม.

2) หัวรถจักร ล้อเลื่อน และการเดินรถ สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ใช้ความเร็ว 250 กม./ชม. สำหรับหัวรถจักร ล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องใช้ความเร็ว 200 กม./ชม.

ในปี พ.ศ. 2554 ระบบรถไฟความเร็วสูงส่วนใหญ่ให้บริการในทวีปยุโรปมากที่สุด และสำหรับในทวีปเอเชีย ระบบรถไฟความเร็วสูง ในประเทศจีนมีการให้บริการเป็นระยะทางที่มากที่สุด ซึ่งรับเอาระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งจากยุโรปและจากญี่ปุ่นมาใช้ และมีแผนการในการที่จะก่อสร้างในอนาคตอีกจำนวนมาก สำหรับตัวอย่างการนำระบบรถไฟความเร็วสูงมาใช้ เช่น ประเทศ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมัน สเปน จีน เกาหลีและไต้หวัน สำหรับรูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ 1) รถไฟความเร็วสูงและรถไฟปกติมีการใช้รางแยกกัน โดยประเทศญี่ปุ่นใช้รูปแบบนี้เป็นหลัก เนื่องจากระบบรางเดิมที่ใช้งานอยู่กับรางของรถไฟความเร็วสูงมีขนาดไม่เท่ากัน 2) รถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ แต่จะต้องลดความเร็วลง เช่นในประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากการปรับปรุงระบบรางทั้งหมดใช้เงินมาก ดังนั้นการใช้รูปแบบความเร็วสูงจึงมีการสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น 3) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้ แต่ความเร็วในการวิ่งยังคงปกติ เช่น ในประเทศสเปน 4) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้และรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ เช่น ในประเทศเยอรมัน ซึ่งมีต้นทุนในการรักษาโครงสร้างพื้นฐานสูงมาก

ต้นทุนของระบบรถไฟความเร็วสูง โดยการลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะใช้ทุนมาก การศึกษาความเป็นไปได้ต้องมีการทำอย่างละเอียด และต้นทุนการก่อสร้างมันได้รับการอุดหนุนจากภาครัฐ เช่นในประเทศเกาหลี รัฐเป็นผู้ก่อสร้างและให้เอกชนดำเนินการคือรูปแบบ PPP โดยเอกชนรับผลประโยชน์จากการลงทุนและรัฐรับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม

ผลกระทบต่อการเดินทางและการท่องเที่ยวคือ รถไฟความเร็วสูงสร้างทางเลือกใหม่ให้กับคนที่ต้องการเดินทางไกลเนื่องจากรถไฟความเร็วสูงสามารถแข่งขันกับการเดินทางทางอากาศได้ โดยไม่เพียงแต่ระยะทางเท่านั้น สภาพเส้นทางและเวลาที่เปลี่ยนแปลงไปก็มีผลต่อการตัดสินใจเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารด้วย ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะได้เปรียบกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ในระยะทาง 100-500 กม. โดยในระยะ 100-200 กม. อาจเลือกที่จะใช้รถยนต์ และในระยะ 200 กม. ขึ้นไปมักจะมองหาทางเลือกอื่น ซึ่งในระยะทาง 500 กม. ขึ้นไปการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความได้เปรียบน้อยกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน โดยปัญหาที่เกิดขึ้นพบว่า การเปิดเสรีทางการบินทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแบ่งส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูงจะลดลงเมื่อการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 3 ชั่วโมง นอกจากนี้การให้บริการรถไฟความเร็วสูงยังช่วยลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาการจราจรที่แออัดด้วย

สำหรับผลกระทบด้านราคา พบว่า จุดแข็งของการขนส่งทางรถไฟความเร็วสูงคือความถี่ในการให้บริการ จึงทำให้ไม่ต้องใช้เวลานานในการรอรับการให้บริการ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงสามารถทดแทนการขนส่งทางอากาศบางส่วนในการเชื่อมโยงในแง่ของการเก็บและการกระจาย สามารถเป็นระบบพีดีเออร์แทนเส้นทางการบินในระยะสั้นทั้งหมด

ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงคือ ประหยัดเวลาในการเดินทาง การเพิ่มความจุของระบบ การลดผลกระทบภายนอก ประโยชน์จากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้การศึกษาของ DBI ทำศึกษาผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงของประเทศต่างๆ ในเชิงเปรียบเทียบว่ามีผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในแต่ละเมืองอย่างไร โดยทำการเปรียบเทียบระหว่างเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดกลับเมืองที่ไม่มีรถไฟความเร็วสูงจอด (มีแค่รถไฟปกติจอด) ซึ่งทำการเปรียบเทียบว่าก่อนและหลังการมีรถไฟความเร็วสูงนั้นสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของเมืองมีความแตกต่างอย่างไรใน 3 ประเทศคือ เยอรมัน ฝรั่งเศส และญี่ปุ่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศเยอรมันมีการศึกษาเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดจำนวน 12 เมือง พบว่า มีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 2 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อราคาที่ดิน 4 เมือง โดยสรุปพบว่าทุกเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดอาจจะไม่ได้รับผลประโยชน์เท่ากันทุกเมืองแต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจของแต่ละเมืองด้วย

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศฝรั่งเศส พบว่าเมืองที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นเมืองที่อยู่ต้นทางและปลายทางที่มีรถไฟความเร็วสูงจอด โดยมีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 2 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 3 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 1 เมือง เนื่องจากการมีรถไฟความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางของนักเรียน นักศึกษาสะดวกขึ้น

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น พบว่าผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของ GDP 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 3 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 3 เมือง

ประเทศเพื่อนบ้านที่ประเทศไทยให้ความช่วยเหลือ คือ ลาว กัมพูชา และพม่า โดยสำนักความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้านได้ก่อตั้งในปี 2548 มีวัตถุประสงค์เพื่อ ให้ความช่วยเหลือทางการเงินและทางวิชาการแก่ประเทศเพื่อนบ้าน ร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ศึกษาวิจัยและจัดทำข้อเสนอแนะ รวมถึงกำหนดนโยบายและแนวทางการพัฒนาเศรษฐกิจร่วมกับประเทศเพื่อนบ้าน และประสานการดำเนินงานกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนทั้งในและต่างประเทศที่เกี่ยวข้อง เพื่อบูรณาการความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน

การพิจารณาโครงการที่จะให้ความช่วยเหลือต้องดูว่าสอดคล้องกับยุทธศาสตร์การพัฒนาประเทศไทยหรือไม่ โดยตัวอย่างโครงการที่ให้ความช่วยเหลือคือ

1) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย ท่านาแล้ง สปป.ลาว วัตถุประสงค์เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางรถไฟสาย Trans-Asian Railway และยังเป็นเส้น Spur Line

ของเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง โดยในปัจจุบันมีรถไฟประจำไป-กลับวันละ 2 รอบ คือ รอบเช้า 2 รอบ และรอบบ่าย 2 รอบ ซึ่งผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการคือ

- เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระบบรางระหว่างประเทศไทยกับ สปป.ลาว
- ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและบริการ
- ส่งเสริมการขยายตัวการท่องเที่ยวระหว่างสองประเทศให้มากขึ้น
- เพิ่มมูลค่าการนำเข้าสินค้าและบริการจากไทยสู่ประเทศลาว
- เพิ่มโอกาสให้ผู้ประกอบการภาคเอกชนไทยได้เข้าไปลงทุนในประเทศลาวมากขึ้น
- การพัฒนาเส้นทางรถไฟสายแรกของลาว ซึ่งทำให้ลาวสามารถเชื่อมโยงและขนส่งสินค้าออกสู่ทะเลได้โดยผ่านท่าเรือของประเทศเพื่อนบ้าน
- ลาวสามารถขนส่งสินค้าไปสู่ท่าเรือน้ำลึกของไทยบริเวณ Eastern Seaboard

สำหรับข้อเสนอแนะของโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมต่อระหว่างจังหวัดหนองคาย-ท่านาแล้ง สปป.ลาว คือ 1) ควรขยายเส้นทางรถไฟให้ถึงนครหลวงเวียงจันทน์ในการก่อสร้างระยะที่ 2 เพื่อให้รองรับการเพิ่มจำนวนผู้ใช้บริการรถไฟที่จะเดินทางไปนครหลวงเวียงจันทน์ในอนาคตและก่อให้เกิดการใช้เส้นทางรถไฟได้อย่างเกิดประสิทธิภาพสูงสุด 2) จัดให้มีพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งในและนอกสถานีโดยสาร และ 3) ควรจัดระบบบริการสาธารณะด้านคมนาคมขนส่งบริเวณสถานีท่านาแล้งเพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางต่อไปยังจุดอื่นๆ ให้สะดวกมากขึ้น

2) โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ สปป.ลาว ซึ่งรัฐบาลไทยได้อนุมัติแล้ว โดยผลประโยชน์ที่ได้รับจากการดำเนินโครงการคือ

- เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระบบรางระหว่างประเทศไทยกับประเทศลาวและเป็นส่วนหนึ่งของทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง
- ลดต้นทุนการขนส่งสินค้าและเพิ่มมูลค่าการขนส่งสินค้า
- สนับสนุนให้มีการจ้างงานและใช้สินค้า วัสดุ อุปกรณ์ก่อสร้างจากไทยมากขึ้น
- สร้างโอกาสให้กับภาคเอกชนไทยไปประกอบธุรกิจในลาวมากขึ้น โดยให้สิทธินักลงทุนไทยในการดำเนินการด้านธุรกิจภายใต้โครงการดังกล่าว

จากการประชุมระดมความคิดเห็นในที่ประชุมได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ในประเด็นต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 1) ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อการรถไฟระหว่างประเทศ 2) ด้านกฎระเบียบและความปลอดภัย 3) ด้านการท่องเที่ยว และ 4) ด้านการพัฒนาพื้นที่จังหวัดหนองคาย โดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมต่อการรถไฟระหว่างประเทศ

- จากแผนการพัฒนาเส้นทางรถไฟของ สปป.ลาว เส้นทางรถไฟจะเชื่อมโยงกับไทยโดยผ่านจังหวัดหนองคาย (ท่านาแล้ง-หนองคาย) ซึ่งที่สถานีท่านาแล้ง สปป.ลาว ได้เตรียมพื้นที่สร้างเป็นลานกองตู้สินค้า (container yard: CY) และจัดเป็นพื้นที่ free zone ซึ่งได้ทำการศึกษาและจัดทำแผนแล้ว รอแค่การลงทุน (ซึ่งเป็นการลงทุนของเวียดนาม) และเมื่อมีรถไฟความเร็วสูงจะมีการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงขึ้นมาใหม่เพื่อรองรับเส้นทางรถยนต์โดยเฉพาะ
- การก่อสร้างเส้นทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ได้มีการเจรจาและให้เงินลงทุนผ่านทางสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) แต่ปัจจุบันทางลาวยังไม่มีหั่วรถจักรและแคร่ ซึ่งยังคงต้องให้การรถไฟแห่งประเทศไทยเป็นผู้เดินรถ และยังคงมีปัญหาในเรื่องกฎระเบียบ เช่น กรณีผู้รับผิดชอบการเกิดอุบัติเหตุจากการเดินรถ โดยในเบื้องต้นกำหนดให้ใช้กฎหมายของประเทศนั้นๆ (พื้นที่ สปป.ลาว ใช้กฎหมายลาว)
- การสร้างรางรถไฟและพัฒนาเส้นทางรถไฟอาจเริ่มจากรางขนาด meter gauge ก่อน แต่มีการวางฐานรากเพื่อให้สามารถรองรับการวางรางที่สามเป็นรางขนาด standard gauge ได้ เพื่อรองรับการเชื่อมต่อทางรถไฟจากจีน (ลักษณะการวางรางเช่นเดียวกับเวียดนามตอนเหนือที่เชื่อมต่อกับจีน)
- การพัฒนาการขนส่งทางรถไฟจำเป็นต้องแยกการขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสารออกจากกันให้ชัดเจน
- การขนส่งทางรถไฟระหว่างไทย-ลาว ปัจจุบันเป็นขนส่งผู้โดยสาร โดยส่วนใหญ่จะเป็นนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเพื่อที่จะต่อ VISA และเพื่อเดินทางต่อไปยังหลวงพระบาง

2. ด้านกฎระเบียบและความปลอดภัย

- การขนส่งสินค้าทางรถไฟกับระบบพิธีการศุลกากรปัจจุบันยังไม่สอดคล้องกัน เนื่องจากการขนส่งระบบรางที่ผ่านมาต้องใช้เวลาในการขนส่งค่อนข้างมาก ซึ่งไม่สอดคล้องกับระบบศุลกากรปัจจุบันที่เป็นแบบอิเล็กทรอนิกส์ (online) ซึ่งมีความรวดเร็วมาก
- การเชื่อมต่อทางการรถไฟจำเป็นต้องมีการพิจารณาด้านความมั่นคงระหว่างประเทศ
- การวางแผนด้านความมั่นคงและความปลอดภัยจากการเชื่อมต่อด้านการขนส่งทางรถไฟ ซึ่งจำเป็นต้องมีความเข้มข้นมากขึ้นกว่าเดิม โดยการขนส่งทางรถไฟอาจเป็นอีกแนวทางหนึ่งที่เกิดการลักลอบการขนส่งสิ่งผิดกฎหมาย

3. ด้านการท่องเที่ยว

- การท่องเที่ยวของจังหวัดหนองคายจำเป็นต้องมีการพัฒนาศักยภาพและความพร้อมให้มากขึ้น เพื่อรองรับการเป็นประชาคมอาเซียน เช่น การพัฒนาศักยภาพของมุกุเทศน์ในด้านภาษาให้มีความหลากหลายมากขึ้น เพื่อสามารถแข่งขันกับเวียงจันทน์ได้
- ด้านการท่องเที่ยวต้องมีการวางแผนสำหรับพัฒนาและรองรับผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการท่องเที่ยว ดังนี้

(1) การพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน

(2) การฟื้นฟูและพัฒนาเอกลักษณ์ของแต่ละจังหวัด

(3) การจัดทำแผนพัฒนาการท่องเที่ยวในลักษณะของ zoning โดยการแบ่งพื้นที่ที่จะพิจารณาตามลักษณะของกลุ่มหรือประเภทของนักท่องเที่ยว กิจกรรมของแต่ละพื้นที่ และกลุ่มเชื้อชาติของนักท่องเที่ยว เป็นต้น

(4) การพัฒนาศักยภาพของบุคลากรที่รองรับด้านการท่องเที่ยว

(5) การวางแผนเพื่อรองรับการท่องเที่ยวในระยะยาวและอาจมีการพัฒนาให้เป็นการท่องเที่ยวแบบ Single VISA เพื่อเพิ่มแรงดึงดูดการท่องเที่ยวให้มีมากขึ้น

4. ด้านการพัฒนาพื้นที่จังหวัดหนองคาย

- แนวเส้นทางรถไฟความเร็วสูงที่ผ่านทางหนองคาย จะทำให้หนองคายเป็นเพียงแค่ทางผ่านเท่านั้นหรือไม่ ซึ่งหากเป็นอย่างนั้นหนองคายจะไม่ได้ประโยชน์จากการมีรถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟ แต่เนื่องจากหนองคายเป็น Gateway อยู่แล้ว ดังนั้นรถไฟจึงต้องหยุดที่หนองคายอย่างแน่นอน เพื่อผ่านการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีศุลกากร แต่ยังคงต้องพิจารณาต่อว่าต้องให้หยุดนานแค่ไหนจึงจะก่อให้เกิดกิจกรรม และทำให้หนองคายจะได้ประโยชน์
- หนองคายถูกกำหนดแนวทางการพัฒนาโดยการวางแผนให้เป็นเมืองท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์และรักษาสภาพแวดล้อม ดังนั้นการพัฒนาเป็นอุตสาหกรรมจึงเป็นไปได้ค่อนข้างยาก โดยแนวทางการพัฒนาที่เป็นไปได้อาจเป็นไปได้ในลักษณะของการเป็นศูนย์รวมหรือกระจายสินค้ามากกว่าที่จะเป็นแหล่งผลิต โดยอาศัยศักยภาพในการเป็น Gateway ของจังหวัดหนองคาย
- อาจต้องมีการวางแผนสำหรับการเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อใช้เป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาให้ไทยได้ประโยชน์จากการลงทุนในแต่ละโครงการที่ไทยได้เข้าไปให้ความช่วยเหลือกับประเทศเพื่อนบ้านในโครงการต่างๆ
- ต้องมีการเตรียมความพร้อมของประชาชนเพื่อรองรับในการเป็นประชาคมอาเซียน

นอกจากนี้ยังมีความตระหนักเกี่ยวกับการมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง จุดจุดของรถไฟฟ้าความเร็วสูงว่า จะสามารถเอื้อประโยชน์กับจังหวัดหนองคายได้มากน้อยเพียงใดเนื่องจากเป็นจังหวัดเล็กๆ ที่ยังไม่มี การพัฒนาด้านสถานที่ท่องเที่ยวมากนัก และนักท่องเที่ยวส่วนใหญ่ล้วนต้องการเดินทางไปเวียงจันทน์ มากกว่าโดยหนองคายเป็นแค่ทางผ่านเท่านั้น ดังนั้น จึงต้องมีการพัฒนาในด้านต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้น เพื่อให้หนองคายได้รับประโยชน์จากโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงมากที่สุด

**การดำเนินการของการรถไฟแห่งประเทศไทย
เพื่อเตรียมความพร้อมสู่การเป็นประชาคมอาเซียน
4 เมษายน 2555 สถานีรถไฟหนองคาย จังหวัดหนองคาย**

1. ผลการดำเนินงานการขนส่งทางรถไฟ

ผลการดำเนินงานการขนส่งทางรถไฟในปีงบประมาณ 2553 การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) มีรายได้จากการดำเนินกิจการประมาณ 11,539 ล้านบาท โดยแบ่งเป็น

- รายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร 4,057 ล้านบาท
- รายได้จากการขนส่งสินค้า 2,108 ล้านบาท
- รายได้อื่นๆ 3,019 ล้านบาท (ปี 2553 มีรายได้จากเงินอุดหนุนบริการสาธารณะที่ได้รับชดเชยเพิ่มเติมมาจำนวน 2,355 ล้านบาท)

ซึ่งรายได้ส่วนใหญ่ของ รฟท. ร้อยละ 70 จะมาจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า

2. สรุปผลการประกอบการย้อนหลัง 10 ปี

ด้านการโดยสาร

- ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา มีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารรวมลดลงเฉลี่ยร้อยละ 2.9 ต่อปี มีการเติบโตของรายได้การโดยสารภาพรวมร้อยละ 0.8 ต่อปี หมายถึงจำนวนผู้โดยสารมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องทุกปี แต่รายได้การโดยสารมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นเล็กน้อย เนื่องจากมีเพิ่มค่าธรรมเนียม
- สาเหตุหลักที่ทำให้การขนส่งผู้โดยสารมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง ได้แก่ รฟท. ไม่สามารถให้บริการได้ตามกำหนดเวลาเดินรถ สภาพรถโดยสารเก่า ชำรุด และการบริการไม่มีจุดเด่น ไม่สามารถแข่งขันกับคู่แข่งได้ การเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ มีบริการรถตู้สาธารณะ ไม่สามารถจัดการปัญหาพนักงานปฏิบัติการบนขบวนรถให้ทำงานตามปกติได้ เมื่อมีปัญหาความขัดแย้งกับผู้บริหาร (กรณีสภาพแรงงานกับผู้บริหาร ปัจจุบันไม่มีปัญหาแล้ว)

ด้านสินค้า

- ในระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา (นับจากปี 2543) มีอัตราการเติบโตของปริมาณการขนส่งเฉลี่ยร้อยละ 1.7 ต่อปี หมายถึงมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นต่อปีเพียงเล็กน้อยเท่านั้น แต่มีส่วนแบ่งตลาดลดลงเมื่อเทียบกับรูปแบบการขนส่งอื่นๆ
- สาเหตุหลักที่ทำให้การขนส่งสินค้าไม่สามารถเติบโตได้สูงขึ้นและทำให้ผู้ขนส่งสินค้าขาดความเชื่อมั่นการขนส่งทางรถไฟ มีดังนี้

- การใช้รถจักรสำหรับการขนส่งสินค้าได้รับการจัดลำดับความสำคัญเป็นอันดับรองจากการโดยสาร
- ความเก่าชำรุด ทรุดโทรมของรถจักร/รถพ่วง และสภาพทาง
- เครื่องยนต์มีกำลังไม่สมบูรณ์ทำให้ไม่สามารถลากจูงรถสินค้าได้ยาวเต็มหน่วยลากจูง และมีปัญหารถจักรเสียระหว่างทำขบวนบ่อยครั้ง
- ไม่มีการบริการขนส่งต่อเนื่องในระบบประตูถึงประตูอย่างเป็นระบบ
- ไม่สามารถจัดการปัญหาพนักงานปฏิบัติการบนขบวนรถให้ทำงานตามปกติได้ เมื่อมีปัญหาความขัดแย้งกับผู้บริหาร (การใช้สิทธิลาป่วยพร้อมกัน)
- ผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจและการส่งออกโดยรวม

3. แผนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของ รฟท. ในการฟื้นฟูกิจการของ รฟท. งบประมาณ 176,800 ล้านบาท

- ปรับโครงสร้างองค์กรและสายการบริหารงานให้ชัดเจนและคล่องตัวมากขึ้น โดยแบ่งเป็นหน่วยธุรกิจ จำนวน 4 หน่วย ได้แก่ หน่วยเดินรถ หน่วยซ่อมบำรุง หน่วยบริหารทรัพย์สิน และบริษัทรถไฟฟ้า รฟท. จำกัด (Airport Link) มีการบริหารแยกส่วนภายใต้การกำกับดูแลของผู้ว่า รฟท.
- แผนงานปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและจัดการรถจักร/รถพ่วงทดแทนและเพิ่มเติม ซึ่งจะแล้วเสร็จ ปีงบประมาณ 2558 ดังนี้
 - โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5 ระยะที่ 6 เพื่อปรับปรุงเส้นทางที่ชำรุด เก่า เพิ่มการรองรับน้ำหนักรางขนาด 100 ปอนด์ เปลี่ยนไม้หมอนเป็นหมอนคอนกรีต ซึ่งจะทำให้วิ่งรถได้ 110 กม./ชม. และทำให้ระยะเวลาในการเดินทางทางรถไฟทางนครราชสีมา-หนองคาย ใช้ระยะเวลาในการเดินทางและขนส่งลดลง กล่าวคือ ปัจจุบันระยะเวลาในการเดินทางจากกรุงเทพ-หนองคาย ใช้เวลาเดินทาง 12 ชั่วโมง เมื่อมีการปรับปรุงทางจะสามารถลดระยะเวลาในการเดินทางเหลือ 8 ชั่วโมง โครงการปรับปรุงทางระยะ 5 และระยะ 6 มีกำหนดภายในมิถุนายน ปี 2556 ตั้งแต่สถานีบัวใหญ่-แก่งคอย บัวใหญ่-จระบัวใหญ่-หนองคาย
 - โครงการก่อสร้างทางคู่ (ขนาด Meter Gauge¹) ระยะทาง 832 กม. ได้แก่ สายจะเชิงเทรา-คลองสิบก้า-แก่งคอย, สายลพบุรี-ปากน้ำโพ, สายมาบะเปา-นครราชสีมา (ชุมทางถนนจิระ), สายชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น (สินค้าที่ทำการขนส่งได้แก่ น้ำมัน น้ำมันใส ก๊าซ), สายนครปฐม-ชุมทางหนองปลาดุก-หัวหิน, สายประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร

¹ รถไฟฟ้าขนาด Meter Gauge สามารถทำความเร็วได้ 160 กม./ชม.

ปัจจุบันทางคู่ทางสายตะวันออกเฉียงเหนือสิ้นสุดที่มวกะเบา สายเหนือสิ้นสุดที่ลพบุรี เส้นทางคู่ทั้งหมดเป็นเส้นทางเดิมจึงไม่มีปัญหาการเวนคืนที่ดิน

- โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัย
- โครงการปรับปรุงสะพาน
- โครงการอาณัติสัญญาณไฟสี
- โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้น
- งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ
- โครงการฟื้นฟูรถเก่าและจัดหารถจักรและรถโดยสารใหม่ ได้แก่ จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้า 13 คัน (20ตัน/เพลลา) จัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน พื้นฟูสภาพรถจักร 56 คัน และจัดหาโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์ จำนวน 115 คัน
- โครงการก่อสร้างโรงรถจักรแก่งคอย โรงรถจักรศรีราชา และหน่วย 10 ลาดกระบัง (หน่วยซ่อมบำรุง)
- โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง ICD แห่งที่ 2
- โครงการติดตั้งระบบโครงข่ายคมนาคม

4. ผลที่คาดว่าจะได้รับหากแผนงานข้างต้น (ข้อ 3) แล้วเสร็จจะทำให้การดำเนินงานของ รฟท. ดีขึ้น ดังนี้

- ความปลอดภัยในการเดินทางจะสูงขึ้น จากค่าเฉลี่ยจำนวนครั้งที่เกิดอุบัติเหตุ 0.84 ครั้ง ต่อการเดินทาง 1 ล้านกม. ในปี 2553 ลดลงเป็น 0.19 ครั้งต่อการเดินทาง 1 ล้านกม. ในปี 2552
- ความตรงต่อเวลาของขบวนรถเชิงพาณิชย์ และขบวนรถเชิงสังคมดีขึ้นจากร้อยละ 55 และร้อยละ 53 ในปี 2553 เป็นร้อยละ 85 และร้อยละ 80 ในปี 2562 ตามลำดับ
- ความเร็วเฉลี่ยของขบวนรถโดยสาร และขบวนรถสินค้าเพิ่มขึ้นจาก 56 กม./ชม. และ 35 กม./ชม. ในปี 2553 เป็น 93 กม./ชม. และ 55 กม./ชม. ในปี 2562 ตามลำดับ
- ให้บริการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 69.7 ล้านคน ในปีงบประมาณ 2560 จากปัจจุบัน ปีงบประมาณ 2553 ประมาณ 48.1 ล้านคน หรือคิดเป็นการเพิ่มขึ้นร้อยละ 60 ในจำนวนนี้ ผู้โดยสารเชิงพาณิชย์จะเพิ่มจาก 34.3 ล้านคน เป็น 51 ล้านคน (ตารางที่ 1)

ตารางที่ 1: ประมาณการจำนวนผู้โดยสารและรายได้การโดยสาร

ประเภท	ผลงานปี 2554	2555-2556	2557-2559	2560-2565	ตั้งแต่ปี 2565 เป็นต้นไป
บริการเชิงพาณิชย์					
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	12.887	13.260	16.114	21.240	24.720
รายได้การโดยสาร (ล้านบาท)	3,455.561	4,490.949	5,789.471	6,735.660	8,269.660
ส่วนแบ่งตลาด (ร้อยละ)	5.91	7.55	7.64	6.45	6.62
บริการเชิงสังคม					
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	32.946	32.946	39.138	49.893	49.893
รายได้การโดยสาร (ล้านบาท)	499.841	544.267	607.030	749.819	749.819
ส่วนแบ่งตลาด	0.86	0.92	0.80	0.72	0.60
รวมทั้งหมด					
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน)	45.833	46.206	55.252	71.133	74.613
รายได้การโดยสาร (ล้านบาท)	3,955.402	4,145.536	5,392.539	7,485.479	9,019.479
ส่วนแบ่งตลาดรวม (ร้อยละ)	6.770	6.970	7.120	7.170	7.220

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, (2555).

- การบริการขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นเป็น 31 ล้านตัน ในปีงบประมาณ 2560 โดยเพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน ปีงบประมาณ 2553 ประมาณ 19 ล้านตัน หรือคิดเป็น 1.6 เท่า นับว่ามีอัตราการเติบโตที่สูงมากและจำทำให้ รฟท. มีผลประกอบการที่ดีขึ้น จะสามารถช่วยประหยัดพลังงานโดยรวมได้อย่างมหาศาล และเป็นหน่วยขนส่งหลักที่สำคัญในระบบโลจิสติกส์ของประเทศได้ในอนาคต (ตารางที่ 2)

ตารางที่ 2: การประมาณการด้านสินค้า

(หน่วย: พัน)

ประเภท		พลังงาน	ซีเมนต์	คอนเทนเนอร์	อื่น	รวม	สัดส่วนการขนส่ง (ร้อยละ)
ปี 2554	ปริมาณ (ตัน)	2,654.70	1,177.00	7,121.30	121	11,074.00	2.28
	ค่าระวาง (บาท)	834,451	194,469	598,395	34,207	1,661,522	
	ขบวนบรรทุก/วัน	10.5	5	27.5		43	
กรณีลงทุน 176,800 ล้านบาท	ระยะสั้น (55-56)	ปริมาณ (ตัน)	2,807.00	1,514.10	9,673.20	121	2.77
		ค่าระวาง (บาท)	882,342	286,716	808,262	34,207	
		ขบวนบรรทุก/วัน	11	6.5	34	51.5	
	ระยะกลาง (57-59)	ปริมาณ (ตัน)	4,213.00	3,199.80	18,530.00	121	5.12
		ค่าระวาง (บาท)	1,452,700	671,135	2,220,662	34,207	
		ขบวนบรรทุก/วัน	17	12	52	81	
	ระยะยาว (60-65)	ปริมาณ (ตัน)	4,528.40	3,437.40	27,494.60	2,188.60	7.4
		ค่าระวาง (บาท)	1,553,687	780,448	3,546,981	938,382	
		ขบวนบรรทุก/วัน	18	13	74.1	6.3	
	ระยะยาว 10 ปี (ปี 2565 เป็นต้นไป)	ปริมาณ (ตัน)	4,528.40	3,437.40	27,494.60	5,388.60	8.03
		ค่าระวาง (บาท)	1,553,687	780,448	3,546,981	2,000,882	
		ขบวนบรรทุก/วัน	18	13	76	18.3	

ที่มา: การรถไฟแห่งประเทศไทย, (2555).

5. แผนโครงสร้าง 176,808 ล้านบาท แบ่งออกเป็น แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันที และโครงการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้าง

- แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันทีมีทั้งหมด 11 โครงการ มีรายละเอียดและสถานะโครงการดังตารางที่ 3

ตารางที่ 3: แผนงาน/โครงการที่มีความพร้อมและสามารถดำเนินการได้ทันทีของ รฟท.

โครงการ/แผนลงทุนระยะยาว	สถานะปัจจุบัน
1. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 5	- รฟท. ได้ลงนามสัญญาจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้างระยะที่ 5 (บริษัทพีซีบีเคฯ) และระยะที่ 6 (บริษัทเอฟซีลอน) เมื่อวันที่ 30 พฤษภาคม 2554 และลงนามสัญญาจ้างบริษัทผู้รับเหมางานปรับปรุงทางระยะที่ 5 (บริษัทอิตาเลียนไทยฯ) และระยะที่ 6 (บริษัท เอ เอส เอส ที) เมื่อวันที่ 10 มิถุนายน 2554 ระยะเวลาดำเนินการ 24 เดือน โดยกำหนดเริ่มงานวันที่ 1 กรกฎาคม 2554 วงเงิน 6,549 ล้านบาท - ขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างออฟฟิศสนามและ depot
2. โครงการปรับปรุงทางระยะที่ 6 (ในเส้นทาง ตะวันออกเฉียงเหนือ)	
3. โครงการก่อสร้างทางคู่ในเส้นทางรถไฟสายชายฝั่งทะเลตะวันออกช่วง ฉะเชิงเทรา-คลองสิบเก้า-แก่งคอย	- ที่ประชุมคณะกรรมการผู้ชำนาญการ เมื่อวันที่ 21 มิถุนายน 2554 มีมติให้ รฟท. จัดส่งรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โดยกำหนดมาตรการให้ รฟท. นำไปปฏิบัติฉบับหลัก จำนวน 12 เล่ม และรายงานฉบับสรุปสำหรับผู้บริหารจำนวน 42 เล่ม พร้อมแนบบันทึกข้อมูล เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติต่อไป - ขณะนี้ รฟท. ได้ดำเนินการส่งรายงานให้กระทรวงคมนาคมเพื่อออกพระราชกฤษฎีกาเวนคืนที่ดิน
4. โครงการจัดการจักรดีเซลไฟฟ้า น้ำหนักเพลาสูงสุด 20 ตัน/เพลา จำนวน 13 คัน	- ที่ประชุมคณะกรรมการ รฟท. ครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2554 มีมติให้ยกเลิกการจัดหาโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์และอนุมัติให้จัดหาโดยวิธีประกวดราคาสากลแทน และให้ดำเนินการจัดหาพร้อมรถจักร 7 คัน รวมเป็น 20 คัน - ขณะนี้อยู่ระหว่างการตรวจสอบ พิจารณา กลั่นกรองของคณะกรรมการพิจารณากลั่นกรองเอกสารประกวดราคา เพื่อจัดทำเงื่อนไขสัญญาซื้อขายแบบแผนผังและคุณลักษณะจำเพาะทางเทคนิค

โครงการ/แผนลงทุนระยะยาว	สถานะปัจจุบัน
5. โครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ (ในปี 2554 จำนวน 12 โครงการงบประมาณ 18,923.75 ล้านบาท)	- ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติเห็นชอบอนุมัติโครงการปรับปรุงทางรถไฟที่ไม่ปลอดภัยต่อการเดินรถ จำนวน 5 สายทาง ได้แก่ 1) ช่วงฉะเชิงเทรา-ศรีราชา-แหลมฉบัง 2) ช่วงพิษณุโลก-เชียงใหม่ 3) ช่วงหนองปลาตุก-หัวหิน 4) ช่วงคลองไผ่-อุบลราชธานี 5) ช่วงมาบกะเบา-คลองไผ่ วงเงิน 7,205.2504 ล้านบาท - ขณะนี้อยู่ระหว่างประกาศประกวดราคาโดยวิธีการทางอิเล็กทรอนิกส์
6. โครงการปรับปรุงสะพาน จำนวน 1,434 แห่ง (239 แห่ง 50 สัญญา)	- ทำสัญญาแล้วจำนวน 11 สัญญา - ขออนุมัติทำสัญญาจำนวน 3 สัญญา - อยู่ระหว่างทำราคากลางใหม่ จำนวน 6 สัญญา เนื่องจากไม่มีผู้สนใจซื้อเอกสารประกวดราคา - ทบทวนราคากลางใหม่ และขออนุมัติร่าง TOR ขึ้นเผยแพร่ทางเว็บไซต์ ครั้งที่ 2 จำนวน 4 สัญญา - ขออนุมัติประกวดราคาใหม่ จำนวน 2 สัญญา เนื่องจากมีผู้สนใจซื้อเอกสารเพียงรายเดียว - ขออนุมัติร่าง TOR ขึ้นเผยแพร่ทางเว็บไซต์ ครั้งที่ 1 จำนวน 3 สัญญา - ขออนุมัติเรียกประกวดราคา จำนวน 1 สัญญา - รฟท. ขอโอนเปลี่ยนแปลงสำนักงบประมาณ จำนวน 20 สัญญา
7. โครงการอนุมัติสัญญาไฟสี จำนวน 224 แห่ง	- อยู่ระหว่างการรายงานขออนุมัติดำเนินโครงการ และดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาโดยวิธีคัดเลือกเพื่อทำการสำรวจรายละเอียดและออกแบบปรับปรุงมาตรฐานอาณัติสัญญาณ
8. โครงการจัดหา/ติดตั้งและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน 8.1 โครงการจัดหาและติดตั้งเครื่องกั้นถนน 200 แห่ง 8.2 โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน 35 แห่ง	- เครื่องกั้นถนน จำนวน 121 แห่ง รฟท. ได้ลงนามในสัญญาจ้างเมื่อวันที่ 22 เมษายน 2554 มอบพื้นที่เมื่อวันที่ 25 เมษายน 2554 สิ้นสุดสัญญาวันที่ 23 กันยายน 2554 และกำหนดการจ่ายเงินงวดสุดท้ายประมาณเดือนตุลาคม 2554 - ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติให้ความเห็นชอบในการดำเนินโครงการจัดหาติดตั้ง/ปรับปรุงเครื่องกั้นถนน วงเงิน 421.9856 ล้านบาท 1) โครงการติดตั้งเครื่องกั้นถนนเสมอระดับ จำนวน 79 แห่ง วงเงิน 353.9856 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้ได้ลงประกาศเชิญชวนและจัดทำประชาพิจารณ์ ครั้งที่ 1

โครงการ/แผนลงทุนระยะยาว	สถานะปัจจุบัน
	และกำลังตรวจสอบแก้ไข เพื่อประกาศเชิญชวนและจัดทำประชาพิจารณ์ ครั้งที่ 2 คาดว่าจะสามารถสรรหาผู้รับจ้างได้ประมาณต้นเดือนกันยายน 2554 2) โครงการจัดหาและปรับปรุงเครื่องกั้นถนน จำนวน 35 แห่ง วงเงิน 68 ล้านบาท ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างลงประกาศเชิญชวนและจัดทำประชาพิจารณ์ ครั้งที่ 1 ประมาณกลางเดือนสิงหาคม 2554
9. งานติดตั้งรั้วสองข้างทางตามแนวเขตทางรถไฟ (ระยะทาง 1,649 กม.) จำนวน 32 สัญญา	- อยู่ระหว่างขออนุมัติร่าง TOR จำนวน 16 สัญญา - ยกเลิกประกวดราคาเนื่องจาก สตง. ตรวจพบข้อผิดพลาดจำนวน 8 สัญญา - ยกเลิกประกาศร่าง TOR เนื่องจาก สตง. ตรวจพบข้อผิดพลาดจำนวน 8 สัญญา
10. โครงการสร้างโรงรถจักรแก่งคอย	- อยู่ระหว่างดำเนินการคัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา จำนวน 5 ราย คาดว่าจะได้บริษัทที่ปรึกษาในเดือนกันยายน 2554
11. โครงการสร้างโรงรถศรียาและหน่วย 10 ลาดกระบัง	- งานก่อสร้างโรงรถจักร อาคารสำนักงาน บ่อตรวจรถจักรที่ศรียา อยู่ระหว่างปรับแบบอาคารรายละเอียดงานวางรางทางโรงงาน คาดว่าแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2554 - งานก่อสร้างโรงรถจักร อาคารพัสดุ อาคารที่ทำการ ที่หน่วย 10 ICD ลาดกระบัง อยู่ระหว่างดำเนินการสำรวจพื้นที่ก่อสร้าง - อยู่ระหว่างดำเนินการจัดหาและติดตั้งเครื่องมือเครื่องจักรกลในโรงซ่อมรถจักร ที่ศรียาและหน่วย 10 ICD ลาดกระบัง - งานก่อสร้างแฟลตขนาด 40 ห้อง จำนวน 3 หลัง ที่ย่านสถานี ที่ศรียา 2 หลัง สถานีหัวตะเข้ 1 หลัง และลานจอดรถ อยู่ระหว่างดำเนินการออกแบบแฟลตใหม่เพื่อให้เข้ากับลักษณะพื้นที่ คาดว่าแล้วเสร็จภายในเดือนกรกฎาคม 2554 - งานปรับปรุงทางย่านและภายในโรงซ่อมสารวัตรรถจักรศรียา งานออกแบบเสร็จแล้ว อยู่ระหว่างจัดทำร่างเอกสารประกวดราคาและร่าง TOR - งานปรับปรุงทางในโรงซ่อมหน่วย 10 ICD ลาดกระบัง อยู่ระหว่างดำเนินการแก้ไขแบบแผนรายละเอียดต่างๆ

- แผนงาน/โครงการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างมีทั้งหมด 10 โครงการ มีรายละเอียดและสถานะโครงการดังตารางที่ 4

ตารางที่ 4: แผนงาน/โครงการออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างของ รฟท.

โครงการ/แผนลงทุนระยะยาว	สถานะปัจจุบัน
1. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ	- ที่ประชุมคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2554 มีมติอนุมัติให้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างทางคู่สายเหนือช่วงลพบุรี-ปากน้ำโพ วงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) 89 ล้านบาท และให้ลงนามสัญญาจ้างได้เมื่อมีแหล่งเงินรองรับเรียบร้อยแล้ว
2. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ	- ที่ประชุมคณะกรรมการ เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2554 มีมติอนุมัติให้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างทางคู่สายตะวันออกเฉียงเหนือช่วงมาบะเปา-ชุมทางถนนจิระ วงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) 134 ล้านบาท และให้ลงนามสัญญาจ้างได้เมื่อมีแหล่งเงินรองรับเรียบร้อยแล้ว
3. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงชุมทางถนนจิระ-ขอนแก่น	- สนข. ได้รับงบประมาณจากสำนักงบประมาณ ประจำปี 2554-2555 โดยว่าจ้างบริษัท Team Consultant เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเริ่ม มี.ค. 2554 ถึง พ.ค. 2555
4. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน	- ที่ประชุมคณะกรรมการ รฟท. เมื่อวันที่ 29 มิถุนายน 2554 มีมติอนุมัติให้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา เพื่อสำรวจออกแบบรายละเอียดการก่อสร้างทางคู่สายใต้ช่วงนครปฐม-หนองปลาตุก-หัวหิน วงเงิน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) 128.5 ล้านบาท และให้ลงนามสัญญาจ้างได้เมื่อมีแหล่งเงินรองรับเรียบร้อยแล้ว
5. โครงการก่อสร้างทางคู่ช่วงประจวบคีรีขันธ์-ชุมพร	- สนข. ได้รับงบประมาณจากสำนักงบประมาณ ประจำปี 2554-2555 โดยว่าจ้างบริษัท PCBK เป็นผู้ดำเนินการสำรวจ ออกแบบรายละเอียด และจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) โดยเริ่ม มี.ค. 2554 ถึง ก.ค. 2555
6. โครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน GE 50 คัน	- ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการจัดหารถจักรดีเซลไฟฟ้าทดแทน - ขณะนี้ รฟท. กำลังดำเนินการ และคาดว่าจะลงนามสัญญาได้ประมาณเดือนพฤษภาคม 2555

โครงการ/แผนลงทุนระยะยาว	สถานะปัจจุบัน
7. โครงการ Refurbish รถจักร 56 คัน	- ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการซ่อมบูรณะรถจักร - ขณะนี้ รฟท. กำลังดำเนินการและคาดว่าจะลงนามสัญญาได้ประมาณเดือนพฤษภาคม 2555
8. โครงการจัดการรถโดยสารรุ่นใหม่สำหรับบริการเชิงพาณิชย์จำนวน 115 คัน	- ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2554 มีมติเห็นชอบให้ดำเนินโครงการซ่อมบูรณะรถจักร - ขณะนี้ รฟท. กำลังดำเนินการ และคาดว่าจะลงนามสัญญาได้ประมาณเดือนพฤษภาคม 2555
9. โครงการก่อสร้างสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (ICD) แห่งที่ 2	- อยู่ระหว่างการพิจารณารายงานการศึกษาขั้นสุดท้าย ส่วนเพิ่มของคณะกรรมการบริหารโครงการฯ ซึ่งที่ปรึกษาทำการปรับปรุงตามสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ก่อนนำเสนอ รฟท. เพื่อเป็นแนวทางในการเลือกสถานที่ตั้งที่เหมาะสมของโครงการฯ เสนอคณะรัฐมนตรีต่อไป
10. โครงการจัดหาและติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคมทั่วประเทศ	- อยู่ระหว่างดำเนินการร่าง TOR เพื่อว่าจ้างที่ปรึกษาสำรวจออกแบบรายละเอียดการติดตั้งระบบโครงข่ายโทรคมนาคม

6. ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน

รฟท. ได้มีโครงการการพัฒนาเส้นทางเชื่อมต่อด้านการขนส่งทางรางของไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน ได้แก่ ลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย รายละเอียดดังนี้

- เส้นทางไทย (หนองคาย) – สปป.ลาว (ท่านาแล้ง)
 - ไทยและ สปป.ลาว ได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟร่วมระหว่างไทย-ลาว เมื่อวันที่ 30 มีนาคม 2551 และเปิดเดินรถระหว่างสถานีหนองคาย-สถานีท่านาแล้ง อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ 5 มีนาคม 2552 ปัจจุบันให้บริการด้านการขนส่งผู้โดยสารวันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) แต่ยังไม่มีการให้บริการขนส่งสินค้า ทั้งนี้ รฟท. และองค์การทางรถไฟลาวอยู่ระหว่างการหารือเพื่อกำหนดแนวทางในการขนส่งสินค้าร่วมกัน โดยเริ่มมีการหารือการขนส่งสินค้าผ่านชายแดนที่คาดว่าจะมีศักยภาพ เช่น สินค้าแร่ทองแดงจากลาวไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ข้ามมอลล์จากท่าเรือฝั่งอ่าวไทยไปยังลาว ซึ่งปัจจุบันมีการขนส่งผ่านทางถนนด้วยรถบรรทุก เส้นทางดังกล่าวจึงยังไม่มีปริมาณการขนส่งทางรถไฟ รวมถึงการขนส่งทางรถไฟยังมีข้อจำกัดด้านหัวรถจักรและแคร่ในการขนส่ง เกิดความไม่แน่นอนในการวางแผนด้านการขนส่งและโลจิสติกส์

- การขนส่งผู้โดยสารจากหนองคาย-ท่านาแล้ง มีอัตราค่าโดยสาร 3 ระดับ คือ รถปรับอากาศราคา 50 บาท รถชั้น 2 ราคา 30 บาท รถชั้น 3 ราคา 20 บาท จำนวนผู้โดยสารต่อวันประมาณ 130-140 คน โดยผู้ให้บริการจะต้องพิธีการผ่าน ตม. ที่สถานีหนองคาย จะมีเจ้าหน้าที่ตรวจพืชและสัตว์ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของไทยทั้งหมด ส่วนสถานีท่านาแล้งจะต้องทำพิธีการเช่นเดียวกับไทย โดยมีเจ้าหน้าที่ลาวเป็นผู้รับผิดชอบ ในส่วนของรายได้จะแบ่งเป็นรายได้ของไทยร้อยละ 75 และของลาวร้อยละ 25 และใช้พนักงานขับรถไฟของไท้ยตลอดเส้นทาง ปัจจุบันยังไม่มีปัญหาด้านอุบัติเหตุ ใดๆก็ดี ในอนาคตจะต้องมีการทบทวนเรื่องคนขับรถไฟ อำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบ โดยเฉพาะกรณีการเกิดอุบัติเหตุ
- การบำรุงรักษารางรถไฟจะแบ่งความรับผิดชอบตามอาณาเขต แต่หากลาวมีปัญหาทางด้านเทคนิคที่ไม่สามารถแก้ไขได้ รพท. จะเข้าไปช่วยเหลือ ทั้งนี้ได้มีการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่รถไฟของลาว
- ระบบอาณัติสัญญาณทั้งหมดเป็นระบบที่ประเทศไทยใช้อยู่ในปัจจุบัน ในเส้นทางที่อยู่ในลาวมีจุดตัดผ่านเพียงหนึ่งจุดเท่านั้น จึงยังไม่มีปัญหาด้านความปลอดภัย
- นอกจากนี้ ยังมีแผนการสร้างทางต่อระหว่างท่านาแล้งไปถึงเวียงจันทน์
- เส้นทางไทย (อรัญประเทศ) – กัมพูชา (ปอยเปต)

ฝ่ายกัมพูชาได้รับความช่วยเหลือจาก ADB ในการปรับปรุงเส้นทางรถไฟระหว่างศรีโสภณ-ปอดเปต กำหนดแล้วเสร็จในปี 2556 และขอให้ไทยสร้างเส้นทางเชื่อมระหว่างคลองลึก-อรัญประเทศ ระยะทาง 6 กม. เพื่อเชื่อมต่อกับกัมพูชา รวมทั้งเสนอให้สร้างสะพานเชื่อมระหว่างไทย-กัมพูชา ในบริเวณดังกล่าว โดยออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่งโดยกัมพูชาได้รับเงินสนับสนุนจาก ADB (กัมพูชาได้แปรรูปการรถไฟของกัมพูชาแล้ว ปัจจุบันออสเตอร์เลียโดยบริษัท Toll Holdings Limited ได้รับสัมปทานในการบริหารการรถไฟดังกล่าว) สำหรับการปรับปรุงทางช่วงอรัญประเทศ-คลองลึก รพท. ได้ขอตั้งงบประมาณลงทุนในปี 2556 แล้ว อยู่ระหว่างพิจารณาของสำนักงบประมาณ

รพท. ได้มีการหารือกับการรถไฟกัมพูชาในเบื้องต้นเกี่ยวกับการก่อสร้างสะพานรถไฟเชื่อมระหว่างประเทศไทย-กัมพูชาแล้ว ซึ่ง รพท. ได้ออกแบบเสร็จแล้ว โดยจะรองรับรางรถไฟขนาด meter gauge (ขนาด 1 เมตร) ค่าก่อสร้างประมาณ 24 ล้านบาท ซึ่งหากกัมพูชามีความสนใจจะออกค่าใช้จ่ายฝ่ายละครึ่งหนึ่ง จะต้องหารือในรายละเอียดร่วมกันต่อไป

- เส้นทางเชื่อมโยงระหว่างไทย-พม่า

เส้นทางเชื่อมโยงทางรถไฟระหว่างไทยและพม่าแบ่งออกเป็น 2 ทางเลือก ได้แก่ ไทย (ด่านเจดีย์สามองค์) – พม่า (ขันบชายัต) และไทย (กาญจนบุรี) – พม่า (ทวาย)

- ทางเลือกที่ 1 ไทย (ด่านเจดีย์สามองค์) –พม่า (ขันบชายัต) สาธารณรัฐเกาหลีได้ให้ความช่วยเหลือไทยและพม่า ในการศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีน้ำตก-ด่านเจดีย์สามองค์-ขันบชายัต เมื่อปี 2550 รพท. ได้ยื่นแบบขอรับความ

ช่วยเหลือจากสาธารณรัฐเกาหลี เพื่อศึกษาออกแบบรายละเอียดโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีน้ำตก-ด่านเจดีย์สามองค์-ตันบูชายัต แต่ยังไม่ได้รับการตอบรับใดๆ

- ทางเลือกที่ 2 ไทย (กาญจนบุรี) – พม่า (ทวาย) พม่ากำลังดำเนินโครงการทำเรื่อน้ำลิกทวาย จึงได้เสนอเส้นทางเชื่อมต่อไทย-พม่า เส้นทางใหม่ คือ สถานีบ้านเก่า (กาญจนบุรี) – ทวาย โดยในการประชุมคณะทำงานพิเศษโครงการเชื่อมโยงเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง ครั้งที่ 13 เมื่อวันที่ 18 ตุลาคม 2554 ณ สาธารณรัฐสหภาพเมียนมาร์ พม่าเสนอให้พิจารณาการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีบ้านเก่า (กาญจนบุรี) – ทวาย แทนโครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟจากสถานีน้ำตก – ด่านเจดีย์สามองค์-ตันบูชายัต ทั้งนี้จะต้องมีการหารือทวิภาคีต่อไป

- เส้นทางไทย (หาดใหญ่) – มาเลเซีย (ปาดังเบซาร์)

ไทยและมาเลเซียได้ลงนามในความตกลงว่าด้วยการเดินรถไฟร่วมกัน ตั้งแต่ปี 2497 และยังคงถือใช้อยู่ถึงปัจจุบัน ปัจจุบันมีการเดินรถโดยสารระหว่างสถานีกรุงเทพ-บัตเตอร์เวอร์ธ และหาดใหญ่-ลังกาวิ ให้บริการวันละ 4 ขบวน (ไป-กลับ) สำหรับการเดินทางรถสินค้าขึ้นอยู่กับปริมาณสินค้า ทั้งนี้ ปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟลดลงอย่างต่อเนื่อง เนื่องจาก รฟท. ประสบปัญหาขาดแคลนรถจักรลากจูง

7. ข้อคิดเห็นเพิ่มเติม

- การวางแผนก่อสร้างเส้นทางใหม่ควรคำนึงถึงขนาดของรางทั้ง meter gauge (1 เมตร) และ standard gauge (1.435 เมตร) ให้เหมาะสมกับแผนงาน/โครงการที่คาดว่าจะเกิดขึ้น ส่วนใหญ่ประเทศเพื่อนบ้านที่มีชายแดนติดกับไทยยังคงเป็นรางขนาด meter gauge แต่อย่างไรก็ดี ได้มีแผนการพัฒนาการขนส่งด้วยรถไฟความเร็วสูงที่ใช้ราง standard gauge ในบางประเทศได้มีการก่อสร้างทางรถไฟที่สามารถวิ่งได้ทั้งแบบ meter gauge และ standard gauge โดยประยุกต์ใช้ให้เหมาะสมกับการใช้งาน
- หักรถจักรในปัจจุบันมีสภาพเก่า ไม่สามารถพร้อมใช้งานได้อย่างเต็มประสิทธิภาพ เช่น ควรจะพ่วงได้ 30 แคร่ เหลือเพียง 25 แคร่
- การบำรุงรักษาและการสร้างหักรถจักร โบกี้ ต้องใช้องค์ความรู้เฉพาะ การพึ่งพิงบริษัทในต่างประเทศเพียงอย่างเดียวอาจทำให้เกิดความเสี่ยง ดังนั้นควรพิจารณาการตั้งบริษัทบำรุงรักษา ซ่อม และผลิต ออกมาโดยเฉพาะ เพื่อรองรับอุตสาหกรรมขนส่งทางรางที่รวมทั้ง ราง หักรถจักร ของ รฟท. รถไฟฟ้า รถไฟใต้ดิน หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงอุตสาหกรรม
- มีแผนการทำเส้นทางใหม่ จากบ้านไผ่ (ขอนแก่น)-ร้อยเอ็ด-มุกดาหาร-นครพนม
- มีการปรับเปลี่ยนการขนส่งสินค้าในแต่ละขบวนเพิ่มมากขึ้น โดยพ่วงไปกับขบวนรถโดยสารซึ่งมีความสม่ำเสมอในการขนส่งในแต่ละวัน

- วัตถุประสงค์ของการเดินทางจากสถานีหนองคายไปท่านาแล้ง ส่วนใหญ่เป็นการท่องเที่ยวต่อวีซ่า
- บริเวณสถานีท่านาแล้ง (ลาว) ไม่ได้เป็นพื้นที่เชิงธุรกิจ ไม่มีการให้บริการขนส่งจากรัฐลาว มีเพียงรถรับจ้างส่วนบุคคลให้บริการ (อัตราค่าใช้บริการตามที่ต่อรอง) ถ้าเดินทางรถโดยสารระหว่างประเทศค่าโดยสารประมาณ 15 บาท
- ท่านาแล้งมีแผนทำยานกองเก็บตู้ (CY) คู่ขนานกับการตั้ง ICD แห่งที่ 2 ที่สถานีนาทาหนองคาย ซึ่งจะมีการให้บริการด้านโลจิสติกส์และมีพิธีการศุลกากร
- จัดตารางเวลาขนส่งทางรถไฟ ให้ส่งเสริมการจับจ่ายใช้สอยของคนจากลาว รวมกับการสร้างแหล่งซื้อขายสินค้าเพื่ออุปโภคบริโภคใกล้ตัวสถานีขนส่งทางรถไฟ

สรุปการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่

National Economic Research Institute (NERI)

วันพฤหัสบดีที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2555

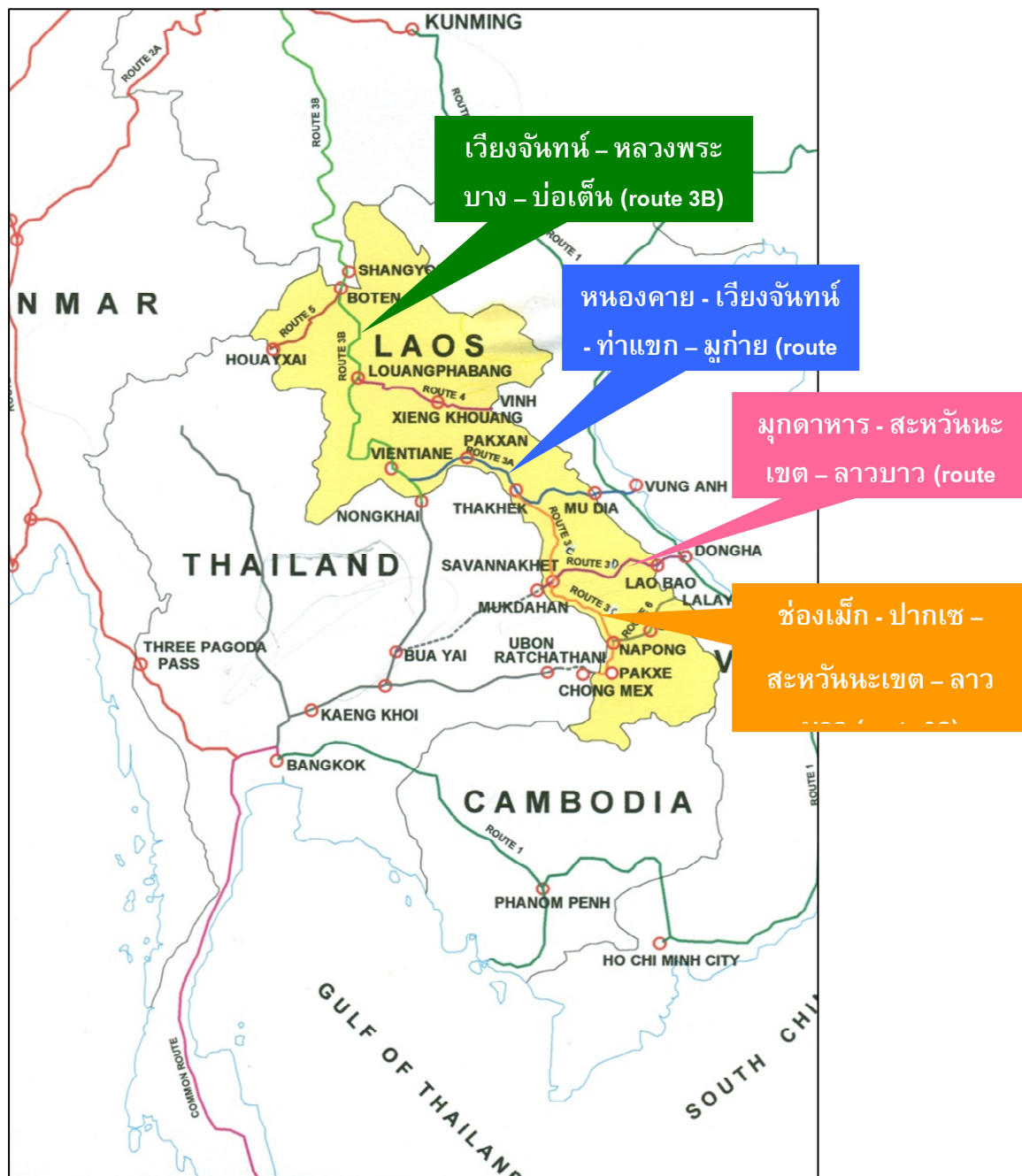
ณ กระทรวงแผนการและการลงทุน สปป.ลาว

เศรษฐกิจของ สปป.ลาว ในปัจจุบันมีอัตราการขยายตัวอย่างรวดเร็วสูงถึงร้อยละ 8.9 ซึ่งประเทศที่เข้ามาลงทุนในสปป.ลาว อันดับหนึ่ง คือ เวียดนาม รองลงมาคือ จีน ไทย และเกาหลี ตามลำดับ โดยในปี 2554 JICA ได้มาทำการศึกษาทางด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ของ สปป.ลาว และเสนอแผนพัฒนาศูนย์โลจิสติกส์ใน สปป.ลาว 3 แห่ง ได้แก่ เวียงจันทน์ สะหวันนะเขต และจำปาสัก โดยผลจากการศึกษาพบว่า ปัจจุบันเวียงจันทน์มีสินค้าที่ส่งข้ามสะพานมิตรภาพ (เวียงจันทน์-หนองคาย) อยู่ประมาณ 2 ล้านตันต่อปี ซึ่งมีแนวโน้มที่ก่อให้เกิดความคับคั่งหากมีการขนส่งสินค้าทางรถไฟ โดยในอดีต สปป.ลาว มีการขนส่งทางรถไฟบริเวณที่ชายแดนลาว-กัมพูชา ซึ่งก่อสร้างโดยฝรั่งเศส ในช่วงปี 1920-1940 มีความยาวประมาณ 8 กม. โดยเป็นการขนถ่ายสินค้าจากเรือเพื่อเลี้ยวเส้นทางน้ำตก (คอนพะเพ็ง) ทางตอนใต้ของลาว

ปัจจุบันรัฐบาลลาวมียุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศโดยเปลี่ยนจากประเทศที่เป็น Land lock ให้เป็นประเทศ Land link โดยอาศัยการสร้างเส้นทางเชื่อมต่อการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน แต่ปัญหาและอุปสรรคสำคัญ คือ ต้นทุนในการสร้างเส้นทางซึ่งต้องใช้เงินจำนวนมากซึ่งทางรัฐบาลลาวไม่มีเงินทุนมากพอที่จะลงทุนก่อสร้าง ดังนั้นจึงต้องมีการขอความช่วยเหลือจากประเทศต่างๆ ที่จะได้ประโยชน์จากการสร้างเส้นทางรถไฟ เช่น ไทย จีน และเวียดนาม โดยรัฐบาลลาวได้มีแผนการสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟ ประกอบด้วย 4 เส้นทาง (รูปที่ 1) ดังนี้

- หนองคาย - เวียงจันทน์ - ท่าแขก - มุกดาหาร ระยะทางรวม 480 กม. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม
- เวียงจันทน์ - หลวงพระบาง - บ่อเต็น ระยะทางรวม 556 กม. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-จีน ซึ่งการสำรวจเส้นทางพบว่า การก่อสร้างต้องผ่านพื้นที่ธรรมชาติจำนวนมาก
- ช่องเม็ก - ปากเซ - สะหวันนะเขต - ลาวบาว ระยะทางรวม 452 กม. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว(ตอนใต้)-เวียดนาม
- มุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ลาวบาว ระยะทางรวม 222 กม. เป็นเส้นทางเชื่อมต่อระหว่างไทย-ลาว-เวียดนาม

รูปที่ 1: แนวเส้นทางรถไฟตามแผนการสร้างโครงข่ายเส้นทางรถไฟของ สปป.ลาว



การพัฒนาเส้นทางรถไฟใน สปป. ลาว เริ่มมีการก่อสร้างเส้นทางระหว่างสถานีหนองคาย-ท่านาแล้งในช่วงปี 2006 – 2008 โดยได้รับการสนับสนุนเงินกู้จากรัฐบาลไทยผ่านสำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (สพพ.) และเปิดให้บริการเดินรถในปี 2009 ซึ่งปัจจุบัน สปป.ลาว ยังไม่มีขบวนรถเป็นของตัวเอง ต้องอาศัยการรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) เป็นผู้ให้บริการเดินรถ โดยมีระบบอาณัติสัญญาณเป็นแบบเดียวกับไทย ซึ่งการเดินรถระหว่างประเทศจำเป็นต้องมีการ

ปิดสะพานมิตรภาพประมาณ 30 นาที เนื่องจากทางรถไฟต้องใช้ผิวจราจรร่วมกัยรถยนต์ (วิ่งผ่านกลางสะพาน) ทำให้จราจรติดขัดบริเวณด้านทั้งฝั่งไทยและลาว

การให้บริการขนส่งทางรถไฟของ สปป.ลาว ในปัจจุบันเป็นการขนส่งผู้โดยสารเพียงอย่างเดียว โดยมีการเดินรถวันละ 2 เที่ยว มีผู้โดยสารเฉลี่ย 100 คนต่อวัน ซึ่งปัญหาหลักที่มีผู้ใช้บริการน้อย คือ การเดินทางเชื่อมต่อจากสถานีท่านาแล้งไปยังเวียงจันทน์ไม่สะดวกและต้องใช้เวลาาน (ระยะทางประมาณ 16 กม.) ซึ่งเทียบกับเดินทางด้วยรถยนต์ผ่านสะพานมิตรภาพจะมีความสะดวกกว่า สำหรับรายได้จากการขายตั๋ว สปป.ลาว จะได้รับส่วนแบ่งจาก รฟท. ร้อยละ 25 (ประมาณ 10,000-20,000 บาท/เดือน) สำหรับด้านการขนส่งสินค้าเคยมีการทดลองเดินรถสินค้าซึ่งเป็นโครงการนำร่อง โดยการขนส่งมอลต์เข้ามายังลาว (สำหรับทำเบียร์) และยังมีการติดต่อจากเอกชนหลายราย แต่ปัจจุบันยังไม่สามารถให้บริการได้

สปป.ลาว มีแผนการขยายโครงข่ายทางรถไฟจากสถานีท่านาแล้งไปยังนครหลวงเวียงจันทน์ ระยะทางประมาณ 9 กม. โดยที่ตั้งสถานีเวียงจันทน์ตั้งอยู่ห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ 6 กม. ซึ่งรัฐบาลไทยสนับสนุนเงินกู้เพื่อการก่อสร้างทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน สถานี และระบบอาณัติสัญญาณ หากมีการเชื่อมต่อเส้นทางรถไฟไปถึงเวียงจันทน์จะส่งผลให้มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้น และสามารถใช้ในการขนส่งสินค้าได้ในอนาคต แต่ยังคงต้องรับการช่วยเหลือจากไทยในการลงทุนสร้างเส้นทางมายังเวียงจันทน์ รวมถึงการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการขนส่งสินค้าและการสร้างลานกองตู้สินค้า (Container yard: CY) โดยมีแผนการสร้าง CY ที่บริเวณสถานีรถไฟท่าแล้งและพัฒนาในระยะต่อไปเป็นสถานีบรรจุและแยกสินค้ากล่อง (Inland Container Depot: ICD)

นอกจากนั้น การพัฒนาเส้นทางรถไฟรัฐบาลลาวได้มีการทำบันทึกความเข้าใจกับรัฐบาลจีนในการก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเชื่อมต่อจากจีน (บ่อเต็น)-หลวงพระบาง-เวียงจันทน์ ระยะทาง 420 กม. (มีโครงสร้างในส่วนที่เป็นอุโมงค์ระยะทาง 190 กม. และเป็นสะพาน 90 กม.) ซึ่งเป็นการลงทุนร่วมระหว่างรัฐบาลจีนและลาว (รัฐบาลจีนถือหุ้นร้อยละ 70 ส่วนรัฐบาลลาวถือหุ้นร้อยละ 30) โดยในปัจจุบันได้มีการสำรวจเส้นทางเรียบร้อยแล้ว แต่การก่อสร้างเส้นทางดังกล่าวยังคงอยู่ในขั้นตอนการตกลงและเจรจาผลประโยชน์ระหว่างรัฐบาลจีนและลาว

โดยเบื้องต้นเป็นศึกษาเพื่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูงเพื่อขนส่งผู้โดยสารที่สามารถวิ่งได้ 200 กม./ชม. (แต่เนื่องจากปัญหาทางด้านต้นทุนในการก่อสร้างจึงพิจารณาการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงที่สามารถวิ่งได้ 160 กม./ชม.แทน) และการขนส่งสินค้าที่สามารถวิ่งได้ 120 กม./ชม. โดยก่อสร้างเป็นทางเดี่ยวเป็นรางขนาด Standard gauge

สำหรับการรองรับเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศไทย (ขนาดรางเป็น Meter gauge) ได้มีการวางแผนสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการขนถ่ายสินค้า รวมถึงการก่อสร้าง CY และกำหนดเป็นเขตเศรษฐกิจเฉพาะอยู่บริเวณสถานีท่านาแล้ง โดยปัจจุบันทางสปป.ลาว มีความพร้อมทางด้านกฎระเบียบสำหรับรองรับการขนส่งสินค้าผ่านแดนที่เป็น Single window แล้ว แต่ยังคงติดขัดในเรื่องภาษีสำหรับสินค้าหีบห่อ (parcel)

ประเด็นที่ต้องพิจารณาและให้ความสำคัญ

- การเชื่อมโยงระบบอาณัติสัญญาณและความสามารถในการทำงานร่วมกัน (interoperability) ของระบบรถไฟจีน ลาว และไทย
- การสร้างสะพานรถไฟข้ามแม่น้ำโขงแห่งใหม่เพื่อลดการติดขัดของการจราจรบริเวณด่าน ปัจจุบันเริ่มมีการหารือร่วมกันระหว่างไทยและลาวแต่ยังไม่มีข้อสรุป โดยในเบื้องต้นมีการเสนอว่าให้เดินขบวนรถสินค้าเฉพาะช่วงเวลากลางคืนเท่านั้น
- การจัดลำดับความสำคัญในการก่อสร้างและพัฒนาเส้นทางรถไฟใน สปป.ลาว ที่จะดำเนินการในส่วนใดก่อน (โครงสร้างพื้นฐาน สถานี หัวรถจักรและล้อเลื่อน หรือ CY) และเส้นทางสายใดก่อน โดยเส้นทางหนองคาย - เวียงจันทน์ - ท่าแขก - มุกดาหาร ซึ่งเชื่อมโยงระหว่างไทย ลาว และเวียดนามเป็นอีกเส้นทางหนึ่งที่ทางรัฐบาลลาวให้ความสนใจ
- ด้านการขนส่งสินค้าทางรถไฟ สินค้าที่ควรให้ความสนใจ คือ แร่ทองแดงซึ่งถือเป็นสินค้าหลักของลาวที่ขนส่งผ่านไทยไปยังท่าเรือศรีราชาเพื่อส่งออกต่างประเทศทางเรือ ปัจจุบันอาศัยการขนส่งทางรถบรรทุกซึ่งผู้ขนส่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างไทยและลาวในชื่อ เดือนสวรรค์ ซึ่งได้สัมปทานจากรัฐบาลลาวเป็นระยะเวลา 30 ปี
- การออกแบบก่อสร้างทางรถไฟอาจต้องมีการออกแบบเพื่อรองรับการขยายเส้นทางที่เป็น standard gauge ซึ่งในเชิงเทคนิคให้สามารถทำได้ แต่ในทางปฏิบัติอาจต้องพิจารณาถึงเงินลงทุน
- ข้อตกลงและกฎระเบียบในการเดินรถไฟระหว่างประเทศ เช่น การรับผิดชอบในกรณีเกิดอุบัติเหตุ
- ข้อตกลงและกฎระเบียบในการตรวจคนเข้าเมืองและพิธีศุลกากร ของผู้โดยสารและสินค้าที่ขนส่งทางรถไฟ เพื่อความปลอดภัยและความมั่นคง รวมถึงป้องกันการลักลอบขนส่งสิ่งผิดกฎหมาย

สรุปการประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากร

วันพฤหัสบดีที่ 5 เมษายน พ.ศ. 2555

ณ ด้านศุลกากร จังหวัดหนองคาย

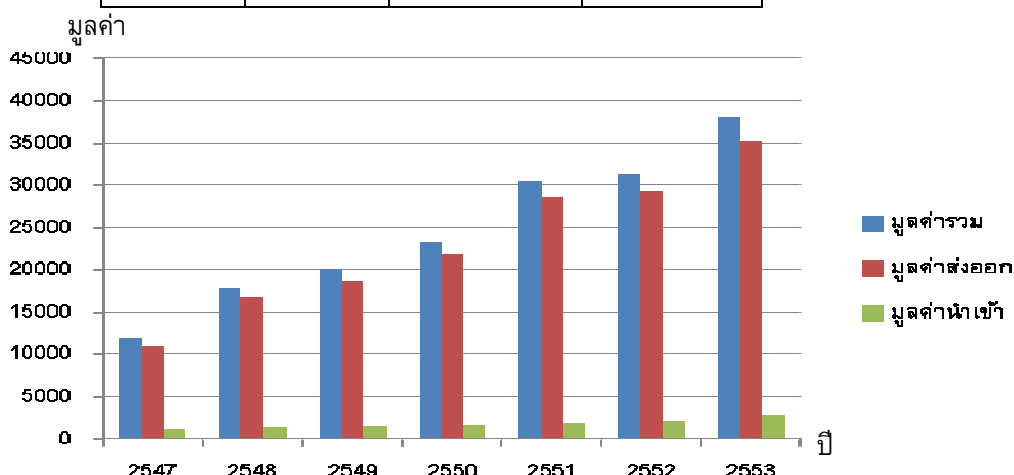
การประชุมแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ด้านศุลกากรมีประเด็นคำถามที่น่าสนใจหรือเป็นวัตถุประสงค์ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นคือต้องการทราบว่าถ้ามีการเชื่อมต่อระบบรถไฟไปสู่ประเทศลาวและประเทศจีนตอนใต้ทางด้านศุลกากรจะมีวิธีการปรับตัวอย่างไร ทั้งทางด้านสินค้าและผู้เดินทาง

จากข้อมูลเบื้องต้นของด้านศุลกากรหนองคายพบว่า มีเขตพื้นที่รับผิดชอบ 3 จังหวัด คือ หนองคาย อุดรธานี และขอนแก่น และครอบคลุม 7 จุดข้ามแดน คือ ด้านพรมแดนหนองคาย ด้านพรมแดนท่าเรือหายโศก ด้านตรวจรถไฟ สนามบินนานาชาติอุดรธานี สนามบินนานาชาติขอนแก่น จุดผ่อนปรนบ้านหม้อ และจุดผ่อนปรนบ้านม่วง

ในส่วนของมูลค่าการค้าที่พรมแดนหนองคาย พบว่า ปี พ.ศ. 2554 (รูปที่ 1) มูลค่าการค้ารวมเท่ากับ 43,752.09 ล้านบาท มูลค่าส่งออก 41,170.07 ล้านบาท และมูลค่านำเข้า 2,582.02 ล้านบาท โดยมูลค่าสินค้านำเข้าเป็นมูลค่าสินค้านำเข้ารวม ไม่ใช่มูลค่าสินค้าจากประเทศลาวที่เข้ามายังประเทศไทย

รูปที่ 1: มูลค่าการค้าชายแดนปี 2547-2555

ปี	มูลค่ารวม	มูลค่าส่งออก	มูลค่านำเข้า
2547	11897	10829	1067
2548	17872	16595	1277
2549	20023	18570	1452
2550	23254	21743	1510
2551	30475	28623	1851
2552	31314	29282	2032
2553	38128	35270	2858



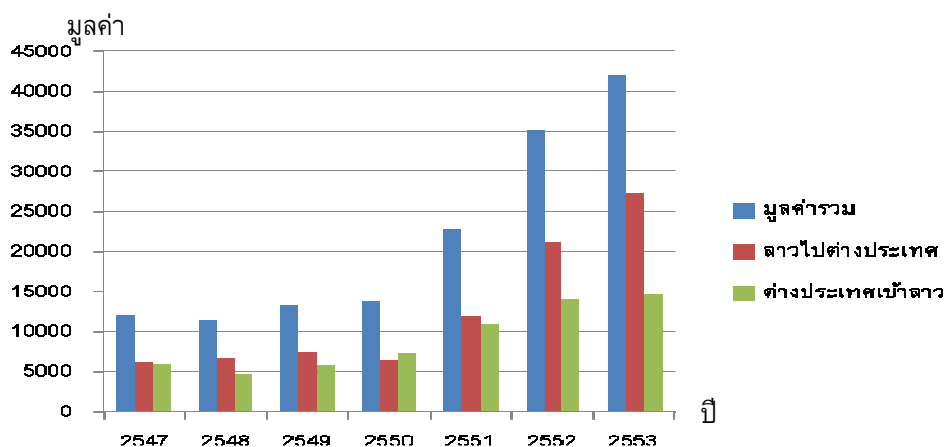
สินค้าส่งออกของประเทศไทยที่ส่งออกเป็นหลักคือผลิตภัณฑ์น้ำมัน รองลงมาเป็นยานพาหนะต่างๆ เช่น รถยนต์ เครื่องจักรต่างๆ ส่วนสินค้าประเภทวัสดุก่อสร้างได้ลดบทบาทลง แต่อุปกรณ์ที่ใช้ในเหมืองเป็นอุปกรณ์ที่มีทั้งการส่งออกจากไทยและเป็นสินค้าผ่านแดน ซึ่งการแยกดูรายได้ไตรมาสก็จะให้ผลเช่นเดียวกัน

สินค้านำเข้าส่วนใหญ่คือถ่านหินสำหรับบรรจุแก๊สเนื่องจากทางลาวไม่มีถังบรรจุแก๊สดังนั้นเวลาประเทศไทยส่งแก๊สออกไปจึงต้องส่งถังออกไปด้วยซึ่งทำให้ทางลาวต้องส่งถังกลับคืนไทย นอกจากนี้กรณีรถยนต์ใหม่ เช่นโตโยต้ากำหนดให้ไทยผลิตรถยนต์พวงมาลัยซ้ายขายให้ลาวซึ่งส่วนหนึ่งขายในลาว ทำให้เปลี่ยนผู้ถือครองเป็นลาวแล้วให้ลาวส่งมา EPZ ในไทยและส่งขายประเทศที่ 3 กรณีเดียวกันฮอนด้าไทยไม่สามารถส่งไปเวียดนามโดยตรงได้ทำให้ต้องขายผ่านดีลเลอร์และให้ดีลเลอร์ทำเรื่องส่งออก ซึ่งเมื่อพิจารณาข้อมูลที่แท้จริงแล้วสินค้านำเข้าส่วนใหญ่เป็นไม้ ไม้แปรรูปต่างๆ สำหรับพวกสายไฟต่างๆ ที่จริงแล้วผลิตในไทยแต่ส่งไปให้ทางลาวประกอบแล้วส่งกลับมา กรณีเสื้อผ้าก็เช่นเดียวกัน โดยมีเสื้อผ้าบางส่วนที่เข้ามาจากจีนผ่านลาวแต่มูลค่าน้อยมากถ้าเทียบกับทางมุกดาหารเนื่องจากมุกดาหารติดกับเมืองที่ติดชายทะเลซึ่งเป็นเมืองท่านำเข้า ส่งออกของลาว ซึ่งการแยกดูรายได้ไตรมาสก็จะให้ผลเช่นเดียวกัน

นอกเหนือจากมูลค่าการค้าขายชายแดนแล้ว ด้านหนองคายมีสินค้าที่ผ่านส่วนใหญ่เป็นสินค้าผ่านแดนเช่นสินค้านำเข้าจากไทยออกไปประเทศที่ 3 เป็นต้น (รูปที่ 2)

รูปที่ 2 มูลค่าการค้าผ่านแดนปี พ.ศ. 2547-2555

ปี	มูลค่ารวม	ลาวไปต่างประเทศ	ต่างประเทศเข้าลาว
2547	12047	6224	5823
2548	11336	6650	4685
2549	13243	7466	5776
2550	13796	6504	7292
2551	22833	11883	10950
2552	35095	21128	13967
2553	41978	27354	14663



มีมูลค่าผ่านแดนรวม 43,294.65 ล้านบาท มูลค่าที่ลาวส่งออกได้คือ 24,028.84 ล้านบาท ซึ่งเป็นมูลค่าที่ผ่านหนองคาย ซึ่งหากจะพิจารณามูลค่าด้านการขนส่งจึงต้องพิจารณามูลค่าผ่านแดนประกอบกับมูลค่าการค้าชายแดนด้วย ซึ่งมูลค่าที่กล่าวมาข้างต้นไม่ได้รวมมูลค่ากระแสไฟฟ้า เพราะหากรวมมูลค่ากระแสไฟฟ้าแล้วจะพบว่าไทยมิได้มีความได้เปรียบทางการค้ากับประเทศลาว

หากพิจารณามูลค่ารวมทั้งมูลค่าการค้าชายแดนและการค้าผ่านแดนแล้วจะพบว่าด่านหนองคายมีมูลค่ารวมมากกว่าด่านมุกดาหาร เนื่องจากมูลค่าการค้าผ่านแดนมากกว่าเพราะมีพื้นที่ติดกับเมืองหลวงของลาว ซึ่งเท่ากับว่าตอนนี้เวียงจันทน์ใช้ไทยเป็นทางผ่าน

ซึ่งมูลค่าที่กล่าวถึงนี้เป็นมูลค่าที่ผ่านการขนส่งทางถนนทั้งสิ้น ปัจจุบันยังไม่ค่อยมีการขนส่งทางรถไฟเท่าไร แต่ในอดีตมีการขนส่งสินค้าที่มีน้ำหนักมากเช่นข้าวช่วยเหลือมักจะถูกส่งมาโดยรถไฟถึงหนองคายจึงเปลี่ยนเป็นรถบรรทุกผ่าน แต่มีค่าน้ำมันเพราะค่าใช้จ่ายในการขนถ่ายค่อนข้างสูง

จากตัวเลขในตารางข้างต้นพบว่ามูลค่าจากลาวไปต่างประเทศในปี 2551-2552 มีมูลค่าสูงขึ้นอย่างมากเป็นเพราะมีเรื่องของทองแดงที่ภูเบี้ยที่ลาวส่งออกไปเป็นจำนวนมากโดยต้องมาผ่านแดนไทยและส่งออกทางทะเลที่ศรีราชา สำหรับในส่วนของมูลค่าต่างประเทศเข้าลาวก็จะเติบโตขึ้นเรื่อยๆ สำหรับตัวลักษณะสินค้าจากต่างประเทศเข้าลาวส่วนใหญ่เป็นรถยนต์ ซึ่งการแยกดูรายไตรมาสก็จะให้ผลเช่นเดียวกัน สินค้าจากลาวไปต่างประเทศส่วนใหญ่คือสินแร่ทองแดงและแร่อื่นๆ รองลงมาคือเสื้อผ้าที่ได้สิทธิการผลิต ซึ่งไม่ส่วนใหญ่ที่ลาวส่งออกจะเป็นการส่งผ่านแดนหากพิจารณาเฉพาะด่านหนองคายส่วนอะไหล่เครื่องบินส่วนใหญ่เป็นการส่งไปซ่อมแต่มีมูลค่าสูงจึงติดอยู่ใน 10 อันดับ ซึ่งการแยกดูรายไตรมาสก็จะให้ผลเช่นเดียวกัน

สำหรับการจัดเก็บรายได้ (รูปที่ 3) ที่ด่านศุลกากรจะลดลงเรื่อยๆ เนื่องจากได้มีการลดอัตราอากรให้กับลาวทั้งภายใต้ทวิภาคีและอาเซียน ทำให้อากรลดลงเรื่อยๆ แต่มูลค่าสินค้านี้ยังไม่มีมีความแตกต่างมาก ซึ่งสินค้าที่เก็บภาษีอยู่ตอนนี้คือไม้ โดยเก็บอากรเพียงร้อยละ 1 และมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 โดยมูลค่าเพิ่มจะลดลงไม่มากแต่อากรลดลงมาก นอกจากนี้ตัวสินค้าที่สามารถเก็บภาษีได้ลดจำนวนชนิดลงเรื่อยๆ เช่นสินค้าจีน เนื่องจาก FTA ไทย จีน ส่วนสรรพสามิตอากรส่วนใหญ่ที่เก็บได้คือเบียร์ลาว

รูปที่ 3 การจัดเก็บรายได้

ศุลกากร	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
อากรขาเข้า	20.08	23.91	29.37	35.78	59.23	42.19	32.20	14.45
ค่าธรรมเนียม	5.21	2.52	2.64	6.08	2.66	3.69	3.90	2.76
รวม	25.29	26.43	32.01	41.86	61.89	45.88	36.10	17.21
แทนส่วนราชการอื่น	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
มูลค่าเพิ่ม	56.48	68.99	79.62	77.62	87.31	79.09	77.26	61.36
สรรพสามิต	0.013	-	1.57	3.35	2.29	3.40	2.89	5.30
อื่นๆ	0.001	-	0.16	0.33	0.23	0.34	0.29	0.53
รวม	56.50	68.99	81.35	81.29	89.83	82.84	80.44	67.19

ในเรื่องจำนวนผู้โดยสารรถต่างๆ (รูปที่ 4) โดยผู้โดยสารหมายถึงคนเดินทางผ่านเข้า-ออก ซึ่งมีจำนวนเท่าๆ กันหมายความว่ามีความคนเดินทางไปมาตลอด เนื่องจากการทำบัตรผ่านแดนมีความสะดวกและทำได้ง่ายขึ้น เช่น การใช้บัตรผ่านแดนถ้าลาวเข้ามาจะใช้ได้ถึงแค่ที่อุดรธานี แต่ไทยไปลาวจะใช้ได้แค่ที่เวียงจันทน์ ถ้าใช้พาสปอร์ตจะอยู่ได้ 30 วัน นอกจากนี้ความสะดวกทางด้านคมนาคมทำให้รถยนต์สามารถเข้า-ออกได้สะดวกขึ้น โดยการจะเอารถเข้าประเทศลาวต้องไปขนส่งเพื่อขอทำสมุดคู่มือระหว่างประเทศ จากนั้นเมื่อถึงพรมแดนต้องได้รับการตรวจสอบอีกครั้ง และพิธีการศุลกากรต้องออกเอกสารกำกับรถข้ามแดน และต้องเป็นรถของเจ้าของเท่านั้นที่สามารถนำออกไปได้ นอกจากนี้ต้องทำเรื่องเข้า-ออกของคนด้วยแยกกับรถ สำหรับการนำรถเข้ามาในไทยจากลาวนั้นจะมีความสะดวกมากกว่า เพราะมีการเชื่อมโยงข้อมูลถึงกันทุกด้านทำให้สามารถนำรถเข้าและออกด่านใดก็ได้ อีกทั้งยังไม่มีค่าธรรมเนียมด้วย

รูปที่ 4 สถิติรถยนต์และผู้โดยสาร

ยานพาหนะ	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
บรรทุก	44,001	43,621	50,272	53,229	65,116	87,924	70,562	69,721
โดยสาร	1582	5,176	7,170	7,248	7,652	7,800	7,800	7,800
ส่วนบุคคล	65278	60,370	96,189	126,982	209,000	324,078	554,207	667,238
ผู้โดยสาร	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554
จำนวน	2,118,810	2,505,889	1,734,471	4,096,659	4,737,055	4,643,851	4,733,316	5,370,595

การเข้ามาของแรงงานลาวผิดกฎหมายจะเข้ามาทางลำน้ำ หรือใช้บัตรผ่านแดนเข้ามาแต่อยู่เกินเวลาเป็นจำนวนมาก เพราะเข้ามาลักลอบทำงาน ซึ่งส่วนใหญ่จับได้ในจุดตรวจขากลับ

สำหรับการเตรียมความพร้อมในการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน พบว่า AEC ไม่ได้แสดงถึงความต่างในจุดตรวจพรมแดน เพียงเป็นการลดขั้นตอนในการตรวจสอบเท่านั้น เพื่อให้เกิดความสะดวก รวดเร็วในการดำเนินการ แต่การตรวจสอบยังคงมีอยู่ ไม่เหมือนกับประเทศในยุโรป โดยการเตรียมความพร้อมด้านกายภาพได้มีแผนดังนี้

- โครงการปรับปรุงด้านพรมแดนหนองคาย

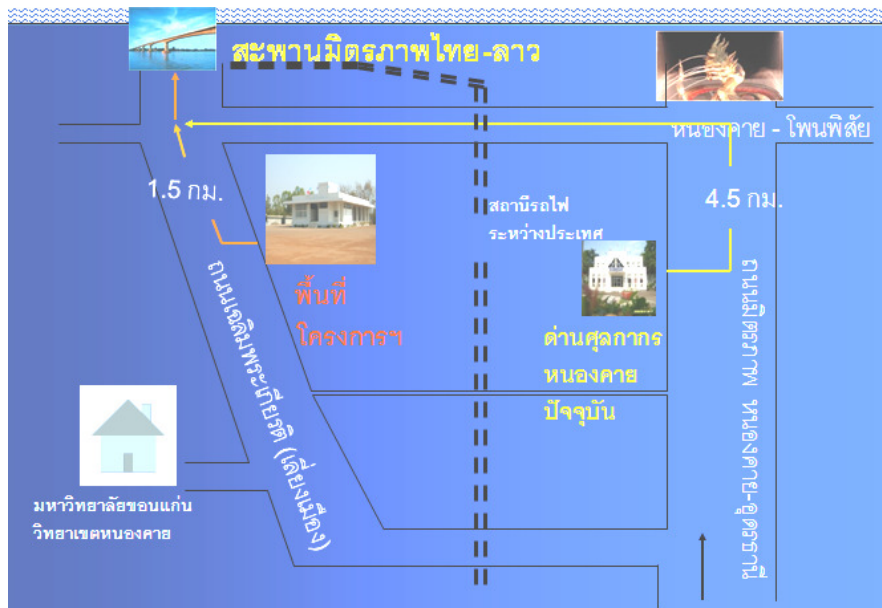


- โครงการก่อสร้างด้านศุลกากรหนองคายแห่งใหม่



- การผลักดันให้มีการสร้างสะพานมิตรภาพไทย-ลาวเพิ่มอีก 1 สะพาน

สำหรับการเตรียมการด้านการปฏิบัติงาน คือ โครงการสัมมนาเพื่อเตรียมความพร้อมของเจ้าหน้าที่ในการอำนวยความสะดวกทางการค้าตามกรอบ AEC และการควบคุมทางศุลกากร และถ่ายทอดความรู้เกี่ยวกับพิธีการศุลกากรภายใต้กรอบ AEC ผู้ประกอบการ



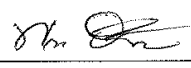
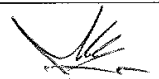
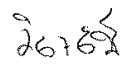
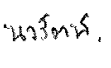
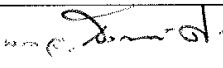
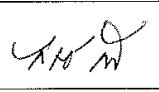
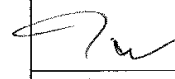
ภาคผนวก ข.

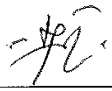
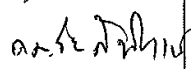
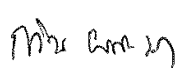
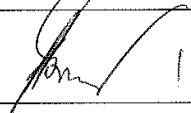
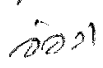
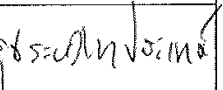
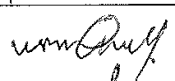
การร่วมหารือ และการสำรวจพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่
“การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
และการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่”
วันศุกร์ที่ 4 พฤษภาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.
ณ ห้องประชุมหน้าท่า 1-2 โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ จ. เชียงใหม่

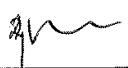
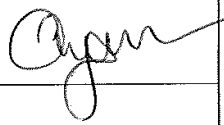
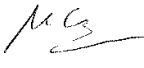


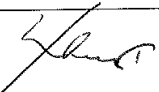
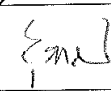
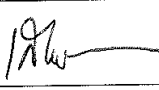
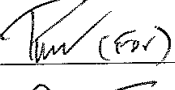
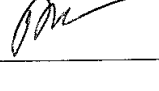
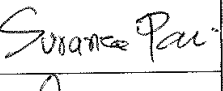
08.30-09.00 น.	ลงทะเบียน
9.00-09.15 น.	การนำเสนอภาพรวมของโครงการ โดย ดร.ฉลองภพ สุตังกรกาญจน์ นักวิชาการเกียรติคุณ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
09:15 – 10.00 น.	ยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการ รถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โดย นายเกษม แพทยังจะเรีง นักวิจัย ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
10.00 – 10.15 น.	พักรับประทานอาหารว่าง 
10.15 – 11.00 น.	การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ประสพการณ์จากต่างประเทศ และผลกระทบต่อ เชียงใหม่ โดย ดร.สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการ ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
11.00 – 12.30 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ
12.30 น.	เชิญรับประทานอาหารกลางวันร่วมกันที่ห้องอาหารริเวอร์เทอเรส

ใบลงทะเบียน
 “โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
 เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”
 วันศุกร์ที่ 4 พฤษภาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.
 ณ ห้องประชุมชั้น 1-2 โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ จ. เชียงใหม่

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
ส่วนราชการ			
1.	นางสุรีย์พร หอมจันทร์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ	สำนักงานจังหวัดเชียงใหม่	
2.	นางสาวพจนา เอื้องไพบูลย์ ผู้อำนวยการ	สำนักพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมภาคเหนือ	
3.	นางอัจฉรา สันธนาภรณ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ		
4.	นางสาวชมชื่น จันทสมบูรณ์ นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการ		
5.	นายพรเทพ ภูริพัฒน์ ผู้อำนวยการ	สนง.นิคมอุตสาหกรรมภาคเหนือ จ.ลำพูน	
6.	น.ส.วิลาสินี หมายเจริญศรี นักศึกษาฝึกงาน	สถานกงสุลใหญ่อเมริกา	
7.	น.ส.นรินทร์ เสรีเสวตรรัตน์ นักศึกษาฝึกงาน		
8.	พ.ต.อ.สงกรานต์ ศรีไพบูลย์ ผกก.ฝอ.บก.ตม 5	กองบังคับการตรวจคนเข้าเมือง 5	
9.	นายมานะ วงษ์รีย์ หัวหน้างานพาณิชย์	การรถไฟแห่งประเทศไทย	
10.	นายสมชาย คงชื่นสิน ผอ.ศูนย์ภาคเหนือฝ่ายการเงินรถ		
11.	นายพัฒนพงษ์ ภูสุวรรณ	ส่วนเศรษฐกิจภาค ธนาคารแห่งประเทศไทย	
12.	คุณสุภาพรณ วัฒนอุดมชัย		
13.	คุณเบญจมาภรณ์ อมรเลิศพานิช		

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
14.	นายพนตล จงสมชัย นักวิชาการแรงงานชำนาญการ	สำนักงานแรงงานจังหวัดเชียงใหม่	
15.	นางจริณยา ศรีประทุม นักวิชาการศุลกากรชำนาญการ	ด่านศุลกากรท่าอากาศยานเชียงใหม่	
16.	นางพรรณวดี พลอยทับทิม จัดหางานจังหวัด	สำนักงานจัดหางานจังหวัดเชียงใหม่	
17.	นายไพโรจน์ บุญลือ สถิติจังหวัด	สำนักงานสถิติจังหวัดเชียงใหม่	
18.	นายชาญชัย กีฬาแปง ขนส่งจังหวัด	สำนักงานขนส่งจังหวัดเชียงใหม่	
19.	นายกวิน ผกากรอง เจ้าหน้าที่วิเคราะห์อาวุโส 5 ส่วนการ พาณิชย์และการเงิน	ท่าอากาศยานเชียงใหม่	
20.	นายประสงค์ นิลบรรจง ผู้อำนวยการ	ศูนย์ส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ 1	
21.	นายอนันต์ บรรณารักษ์ สวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด	สำนักงานสวัสดิการและคุ้มครองแรงงาน จังหวัดเชียงใหม่	
22.	นายปรีชา ประไพพันธ์ การตลาด	การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย	
23.	นางละไมพร วณิชยสายทอง เกษตรและสหกรณ์จังหวัด	สำนักงานเกษตรและสหกรณ์จังหวัด เชียงใหม่	
24.	นางอัจฉรา แก้วกำชัยเจริญ ผู้อำนวยการ	ศูนย์พัฒนาฝีมือแรงงานจังหวัดเชียงใหม่	
	คุณไฉ่ คุณพวง	กลุ่มงานแผนและนโยบาย	
25	พทท อดิสรณ์ สวรรค์โคตร 500 น.ค.1 น.ค.1 ม.ค. 10 1026/4	ด้าน ต.พ. ท่าอากาศยานเชียงใหม่	
26	เบ๊โร รีดลิ่งเก	Boi ภาต 1	
27	กัณฑ์ ร.ค. 1026/4	กัณฑ์ ร.ค. 1026/4	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
สถานศึกษา			
25.	นายชุมพล รัตน์เลิศบ ผู้อำนวยการ	สนง.เขตพื้นที่การศึกษาประถมศึกษา เชียงใหม่ เขต 1	
26.	นายอวยชัย ศรีตระกูล รองผู้อำนวยการ		
27.	นางสมลย์ สอนกระจำ นักวิชาการศึกษาชำนาญการพิเศษ	สำนักบริหารยุทธศาสตร์และบูรณาการ การศึกษาที่ 1	
28.	นายบุญส่ง สัตโยภาส รศ.ดร.ภาควิชาวิศวกรรมโยธา	มหาวิทยาลัยเชียงใหม่	
29.	นายปุ่น เทียงบุรณธรรม ผศ.ดร. ภาควิชาวิศวกรรมโยธา		
30.	นางอรจนา จันทรประยูร อาจารย์	มหาวิทยาลัยแม่โจ้	
31.	นายอินชัย จันทะกี ครู	วิทยาลัยเทคนิคเชียงใหม่	
32.	รศ.ประยุทธ์ วงศ์แปง ผู้อำนวยการ	สถาบันอาชีวศึกษา	
33.	นายเฉลิมชัย พิเศษฐิวนิช ผู้อำนวยการศูนย์นวัตกรรมวิจัยและ พัฒนาผู้ประกอบการ	มหาวิทยาลัยฟาร์อีสเทอร์น	
34	นายยุทธกร แก้วใส อ.ร. ชล.	วิทยาลัยอาชีวศึกษาเชียงใหม่	
35	นางนพรัตน์ อัสสภกิจ ผอ. กศน. เชียงใหม่	สำนักงาน กศน.จังหวัดเชียงใหม่	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
ภาคเอกชน			
34.	นายณรงค์ กองประเสริฐ ประธานหอการค้า	หอการค้าจังหวัดเชียงใหม่	
35.	นางสุภาภรณ์ พรหมจรรย์ ผู้จัดการสำนักงาน		
36.	นางสาวรีย์ แนนหนา คณะกรรมการ	สมาคมมัคคุเทศก์เชียงใหม่	
37.	นายชัชวาลย์ บุญทาวงศ์ ประสานงานต่างประเทศ	บริษัท เชียงใหม่ ธนาธร จำกัด	
38.	น.ส. ชัญญาณัฐ สุขประชา Director	ร้านอาหารอันดามันชีฟูด	
39.	น.ส. กฤษณา อุ่นเรือน Shipping	บจก. ไทย โทเน อินเตอร์เนชั่นแนล เทรด	
40.	น.ส. นันท์นภัส สุขประชา Director	โรงแรมสิงหนครา	
41.	นายณัฐพล คำจันทร์ Sales manger	Maninarakorn Hotel	
42.	นายสุราษฎร์ แสงจรัสศรี ผู้จัดการทั่วไป	โรงแรมพรพิงค์ ทาวเวอร์ เชียงใหม่	
43.	นายชัชชาติ เอกชัยพัฒนกุล รองประธานฝ่ายเศรษฐกิจ-การลงทุน	สภาอุตสาหกรรมจังหวัดเชียงใหม่	
44.	นางกัลยาณี ทองคำคุณ	ผู้จัดการหน่วยธุรกิจรถโดยสารประจำทาง	
45.	นายประภาส ทองคำคุณ น.ส. อารดี ไตรรัตน์		
46.	นางกชกร พิศวง ผู้ช่วยผู้จัดการ	บจก. ทวีพรทัวร์	
47.	น.ส. นริกานต์ ศรีวัฒนะ เจ้าหน้าที่การตลาดและลูกค้าสัมพันธ์	บจก. เกรท การ์เดียน นอร์เทิร์น	
48.	น.ส.สุรณีดี ไพบุญสมบัติ Accounting Manager	Fusuanglong Tour co. Ltd.	
49.	น.ส. นัยนา สมบูรณ์ใจ Reservation Manager		

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
50.	นายสมเกียรติ งามพาณิชย์ ผู้จัดการทั่วไป	บจก. ไทยลานนาฟู้ด แอนด์ คัลเลอร์ เซ็นเตอร์ (คัมชนโคก)	
51.	น.ส.อรุณี คิตอ่าน HR Coordinator	บจก. แปซิฟิค โฮเต็ล เชียงใหม่	อรุณี คิตอ่าน
52.	น.ส.อัจฉรา สถาปนาศรณ Training Coordinator		
53	น.ส.เนตรวิมล ใจเย็น	ร.ร. พรพิจิตร	
54	อึ้งไฉ่ อมฤต	หนองผก อ.ปทุม	
55	นางสาว สันติวรรณ	สอ. ๐๗	นางสาว สันติวรรณ
56	นางสาว นวณณ	ต.ก.แม่ต๋ำ ดง แยกทาง 10 อ.กต. 1/25	
57	นางพร วัชร	จ.น.ด.ร. ม.อ. ๑๖	นางพร วัชร
58	นางสาว นวณ	TV, 11	
59	นางฉวี หนองผก	เชียงใหม่ราชัน จำกัด	นางฉวี
60	นางสาว ใจเย็น	สภาบริหารการปกครอง	
61	นางสาว ใจเย็น	บจก. ช.ร.อ. ๑๖	
62	นางสาว ใจเย็น	บจก. ช.ร.อ. ๑๖	

สรุปการร่วมหารือ

การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
และการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯกับเชียงใหม่
วันพุธที่ 4 พฤษภาคม 2555 โรงแรมฮอลิเดย์อินน์ จังหวัดเชียงใหม่

ที่มาและความสำคัญของโครงการ การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยแบ่งหัวข้อการบรรยายออกเป็น 4 ด้าน คือ 1) ความสำคัญและที่มาของปัญหา 2) วัตถุประสงค์งานวิจัย 3) ขอบเขตการวิจัย และ 4) การร่วมระดมความคิดเกี่ยวกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯกับเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียดดังนี้

1) ความสำคัญและที่มาของปัญหา เนื่องจากการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในปี 2015 มีแนวคิดที่ว่าต้องทำอะไรให้กลุ่มประเทศในอาเซียนมีความเสมือนเป็นตลาดเดียวกันและเป็นแหล่งผลิตเดียวกัน ดังนั้น ในเรื่องของการเชื่อมต่อระหว่างประเทศจึงเป็นเรื่องสำคัญที่จะทำให้ต้นทุนค่าขนส่งระหว่างประเทศต่ำลง นอกจากนั้นยังมีการเชื่อมต่อในระดับ GMS ซึ่งมีกิจกรรมหลายด้านรวมทั้งมีการทำข้อตกลงเกี่ยวกับการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งเป็นโอกาสของไทยเพราะจากลักษณะทางภูมิศาสตร์แล้วประเทศไทยมีแนวโน้มที่จะเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจโดยเฉพาะการเชื่อมต่อในระดับ GMS ในขณะที่เดียวกันประเทศจีนได้ให้ความสำคัญในการเชื่อมต่อลงมาทางใต้สู่ประเทศไทย เพื่อพัฒนามณฑลฉ่านในของจีน เพราะช่องว่างระหว่างมณฑลฉ่านกับมณฑลที่อยู่ชายทะเลตะวันออกค่อนข้างห่าง เช่น มณฑลยูนนานมีรายได้ 1 ใน 4 ของมณฑลกวางตุ้งซึ่งอยู่ติดทะเล ซึ่งประเทศจีนมองว่าการเชื่อมต่อลงมาทางใต้จะสามารถทำให้เป็นทางออกสู่ทะเลได้ และจีนได้มีข้อเสนอที่จะสร้างเส้นทางรถไฟจากมณฑลยูนนานผ่านประเทศลาวทางเวียงจันทน์ลงมายังประเทศไทยทางจังหวัดหนองคาย แต่การเจรจาระหว่างประเทศจีนและประเทศลาวยังไม่ลงตัว รัฐบาลไทยให้ความสนใจในการเชื่อมทางรถไฟกับประเทศจีนรวมทั้งมีการกล่าวถึงการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศไทยจากกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่และอาจขยายไปถึงจีนตอนใต้ ดังนั้น เพื่อให้ประเทศไทยใช้ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบรถไฟไปยังประเทศเพื่อนบ้านมากที่สุด จึงจำเป็นต้องมีความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับผลกระทบทางเศรษฐกิจของการเชื่อมโยงระบบรถไฟระหว่างประเทศเพื่อนบ้านทั้งรถไฟความเร็วสูงและรถขนส่งสินค้า จึงเป็นที่มาของโครงการการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาคขึ้น

2) วัตถุประสงค์ 1) เพื่อวิเคราะห์ประโยชน์จากการเชื่อมโยงระบบเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านโดยเน้นการขนส่งทางรถไฟ 2) เพื่อวิเคราะห์ศักยภาพของความต้องการเดินทางและขนส่งตามแนวทางเส้นทางรถไฟระหว่างประเทศ และ 3) เพื่อเสนอแนะนโยบายสำหรับประเทศไทยในการพัฒนาระบบขนส่งทางรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ขอบเขตการวิจัย 1) เพื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน 2) เพื่อวิเคราะห์ความต้องการเดินทางและการขนส่งตามแนวเส้นทางระบบรถไฟ 3) การวิเคราะห์ผลกระทบทางเศรษฐกิจและสังคมในกรณีที่ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจจากการเชื่อมโยงผ่านระบบขนส่งทางรถไฟระหว่างประเทศ และ 4) ข้อเสนอแนะทางนโยบายและการนำไปปฏิบัติ

โดยภาพรวมจะเป็นการนำเสนอยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน การนำเสนอประสิทธิภาพทางด้านรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ และผลจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ สำหรับการระดมความคิดจะเป็นการแสดงความคิดเห็นในเรื่องโอกาสของเชียงใหม่จากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง ประโยชน์ที่จะเกิดขึ้นกับเชียงใหม่ในสาขาต่างๆ และสิ่งที่รัฐบาลควรให้การสนับสนุนแก่เชียงใหม่ควบคู่ไปกับการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เชียงใหม่ได้ประโยชน์มากที่สุดจากการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง

ยุทธศาสตร์เพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โดยแบ่งออกเป็น 5 หัวข้อ คือ 1) แนวคิดการพัฒนารถไฟเพื่อรองรับการขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน 2) แผนและโครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ 3) ลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน 4) ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และ 5) แนวทางการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ให้ได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟ โดยมีรายละเอียดดังนี้

ในปัจจุบันราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นทำให้การขนส่งโดยทางเลือกอื่น เช่น รถไฟเริ่มเข้ามามีบทบาทมากขึ้น โดยเปรียบเทียบระยะทางในการขนส่งสินค้าน้ำหนัก 1 ตัน จากการใช้น้ำมัน 1 ลิตรพบว่าการขนส่งทางถนนได้ระยะทาง 21 กิโลเมตร การขนส่งทางรถไฟได้ระยะทาง 71 กิโลเมตร โดยการขนส่งทางรถไฟสามารถขนส่งได้ไกลกว่าการขนส่งทางถนนถึง 3.5 เท่า ซึ่งถือเป็นข้อดี นอกจากนี้ยังมีการประหยัดพลังงาน มีความปลอดภัยและมีความน่าเชื่อถือได้มากกว่าทางถนนและสามารถขนส่งสินค้าได้ในปริมาณมากๆ เมื่อพิจารณาการขนส่งทางรถไฟประกอบกับการรวมกลุ่มของประเทศต่างๆ ซึ่งจะส่งผลให้การขนส่งสินค้าและจำนวนผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รถไฟจึงเป็นทางเลือกเพื่อลดการติดขัดในการขนส่งระหว่างประเทศ และใช้การขนส่งทางถนนเป็นตัวกระจายสินค้าไปสู่ภูมิภาคต่างๆ

โครงการพัฒนาที่มีผลต่อการขนส่งทางรถไฟ มีดังนี้

- โครงการเส้นทางรถไฟสายสิงคโปร์-คุนหมิง
- การเชื่อมโยงโครงข่ายเส้นทางรถไฟในกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง
- โครงการก่อสร้างเส้นทางรถไฟระหว่างจีน-สปป.ลาว
- โครงการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูง
- แผนพัฒนาเส้นทางรถไฟสายเด่นชัย-เชียงใหม่

- โครงการก่อสร้างท่าเรือน้ำลึกและนิคมอุตสาหกรรมทวาย
- โครงการพัฒนาท่าเรือฝั่งทะเลอันดามันและสะพานเศรษฐกิจเชื่อมโยงท่าเรือฝั่งอ่าวไทย

สำหรับลักษณะทางเศรษฐกิจและปริมาณการขนส่งระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน โดยการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในภูมิภาคอาเซียนและจีน พบว่า มีมูลค่าการค้าเพิ่มขึ้นจากปี 2007 (3,494 พันล้านเหรียญ สหรัฐ) เป็น 5,878 พันล้านเหรียญ สหรัฐ ในปี 2010 โดยจากปี 2007-2011 มีมูลค่าเพิ่มขึ้น 12 เท่าตัว และคาดว่าจะเพิ่มอย่างต่อเนื่องเป็น 8,090 พันล้านเหรียญ สหรัฐ ในปี 2012 นอกจากนี้การเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง มีการขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 8.3 โดยปริมาณการขนส่งสินค้าจะเพิ่มขึ้นจาก 67.18 ล้านตัน ในปี 2551 เป็น 143.42 ล้านตัน ในปี 2558 ซึ่งในปี 2558 จะมีปริมาณขนส่งทางรถไฟสูงถึง 29.97 ล้านตัน หรือร้อยละ 20 ของการขนส่งสินค้าทั้งหมดในกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง จากการคาดการณ์ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าทางรถไฟระหว่างไทย-ลาว มีแนวโน้มสูงมากขึ้น เมื่อมีการก่อสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างไทย (หนองคาย) - ลาว (เวียงจันทน์) โดยจะเพิ่มขึ้นจาก 725,300 ตัน ในปี 2558 เป็นปริมาณ 894,400 ตัน

ยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านพบว่ามี 3 แนวทาง คือ แนวทางที่ 1 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็นประตูการค้าและศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้าของภูมิภาค แนวทางที่ 2 เส้นทางขนส่งสินค้าทางรถไฟและเชื่อมโยงทะเลฝั่งอันดามันและอ่าวไทย และแนวทางที่ 3 เส้นทางดำรงสร้างความเชื่อมโยงด้านการท่องเที่ยวทางรถไฟ

แนวทางการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ให้ได้ประโยชน์จากการเชื่อมต่อทางด้านการรถไฟ โดยเชียงใหม่มีแผนพัฒนาด้านการขนส่งที่สำคัญ คือ การพัฒนาเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภาคเหนือทั้งทางถนน ทางรถไฟ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การคมนาคมทางอากาศ และมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์

นอกจากนี้ยังมีการกล่าวถึงด้านการผลิตของจังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งการผลิตสินค้าเกษตรที่สำคัญประกอบด้วย ข้าว ทุเรียน หอมแดง หอมหัวใหญ่ ข้าวโพด เลี้ยงสัตว์ ลำไย ลิ้นจี่ ส้ม และเกษตรอินทรีย์ ส่วนการผลิตสินค้าอุตสาหกรรมส่วนใหญ่เป็นอุตสาหกรรมขนาดย่อมและอุตสาหกรรมในครอบครัว ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวกับผลผลิตทางการเกษตร เช่น โรงสีข้าว โรงงานน้ำตาล เป็นต้น สำหรับการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวพบว่านักท่องเที่ยวต่างประเทศเดินทางเข้าประเทศไทย ปี 2554 มีจำนวน 19.1 ล้านคน ขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 19.84 โดยได้รับปัจจัยบวกจากการเมืองที่มีเสถียรภาพ สายการบินที่เพิ่มขึ้น และความคุ้มค่าในการเดินทางมาท่องเที่ยวในไทย นอกจากนี้การเชื่อมโยงเส้นทางท่องเที่ยวจากยุทธศาสตร์กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน (กลุ่มล้านนา) กำหนดให้มีการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวเพื่อเป็นพลังดึงดูดใหม่ จากทรัพยากรท่องเที่ยวทั้งภายในกลุ่มจังหวัดและเชื่อมโยงกับกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และการเชื่อมโยงการขนส่งทางรถไฟสามารถนำมาสนับสนุนเพื่อเชื่อมโยงพื้นที่ภาคเหนือ ตลอดจนประเทศเพื่อนบ้านโดยให้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางในการขนส่ง

สำหรับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟของจังหวัดเชียงใหม่ ประกอบไปด้วย โครงการพัฒนาโครงข่ายระบบรถไฟรางคู่ (สายเหนือ) การพัฒนาระบบรถไฟด่วนและรถไฟความเร็วสูงเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงใหม่

ผลกระทบของการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง โดยเน้นจากประสบการณ์ของต่างประเทศเป็นหลัก โดยรถไฟความเร็วสูงจากเป็นการขนส่งที่รองรับคนเป็นหลัก โดยแบ่งประเด็นการนำเสนอเป็น 5 หัวข้อ คือ 1) การพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงในต่างประเทศ 2) ต้นทุนของระบบรถไฟความเร็วสูง 3) ผลกระทบต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว 4) ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม และ 5) รถไฟความเร็วสูงกับการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่

การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเริ่มต้นที่ประเทศญี่ปุ่นและปัจจุบันมีการให้บริการรถไฟความเร็วสูงในประเทศต่างๆ ถึง 15 ประเทศ โดยในยุโรปได้มีการกำหนดค่าจำกัดความถี่ระบบรถไฟความเร็วสูงเพื่อให้เป็นที่ทราบทั่วกันคือ

- 1) โครงสร้างพื้นฐานสำหรับรถไฟความเร็วสูง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ต้องรองรับความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องปรับปรุงให้ใช้ความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง
- 2) หัวรถจักร ล้อเลื่อน และการเดินรถ สำหรับหัวรถจักรล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานที่สร้างขึ้นใหม่ใช้ความเร็ว 250 กิโลเมตรต่อชั่วโมง สำหรับหัวรถจักรล้อเลื่อนที่เดินรถอยู่บนโครงสร้างพื้นฐานเดิมต้องใช้ความเร็ว 200 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ในปี 2011 ระบบรถไฟความเร็วสูงส่วนใหญ่ให้บริการในทวีปยุโรปมากที่สุด และสำหรับในทวีปเอเชีย ระบบรถไฟความเร็วสูง ในประเทศจีนมีการให้บริการเป็นระยะทางที่มากที่สุด ซึ่งรับเอาระบบรถไฟความเร็วสูงทั้งจากยุโรปและจากญี่ปุ่นมาใช้ และมีแผนการในการที่จะก่อสร้างในอนาคตอีกจำนวนมาก สำหรับตัวอย่างการนำระบบรถไฟความเร็วสูงมาใช้ ดร.สุเมธ ไดกล่าวถึงระบบรถไฟความเร็วสูงในประเทศ ญี่ปุ่น ฝรั่งเศส เยอรมัน สเปน จีน เกาหลีและไต้หวัน สำหรับรูปแบบการพัฒนารถไฟความเร็วสูงแบ่งออกเป็น 4 รูปแบบ 1) รถไฟความเร็วสูงและรถไฟปกติมีการใช้รางแยกกัน โดยประเทศญี่ปุ่นใช้รูปแบบนี้เป็นหลัก เนื่องจากระบบรางเดิมที่ใช้งานอยู่กับรางของรถไฟความเร็วสูงมีขนาดไม่เท่ากัน 2) รถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ แต่จะต้องลดความเร็วลง เช่น ประเทศฝรั่งเศส เนื่องจากการปรับปรุงระบบรางทั้งหมดใช้เงินมาก ดังนั้น การใช้รางแบบความเร็วสูงจึงมีการสร้างเฉพาะในพื้นที่ที่จำเป็นเท่านั้น 3) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้ แต่ความเร็วในการวิ่งยังคงปกติ เช่น ในประเทศสเปน 4) รถไฟความเร็วปกติสามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟความเร็วสูงได้และรถไฟความเร็วสูงที่สามารถเข้ามาวิ่งในรางรถไฟปกติได้ เช่น ในประเทศเยอรมัน ซึ่งมีต้นทุนในการรักษาโครงสร้างพื้นฐานสูงมาก

ต้นทุนของระบบรถไฟความเร็วสูง โดยการลงทุนก่อสร้างระบบรถไฟความเร็วสูงจะใช้ทุนมาก การศึกษาความเป็นไปได้ต้องมีการทำอย่างละเอียด และต้นทุนการก่อสร้างมันได้รับการอุดหนุนจาก

ภาครัฐ เช่น ประเทศเกาหลี รัฐเป็นผู้ก่อสร้างและให้เอกชนดำเนินการคือรูปแบบ PPP โดยเอกชนรับผลประโยชน์จากการลงทุนและรัฐรับผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคม

ผลกระทบต่อการเดินทางและการท่องเที่ยว คือ รถไฟความเร็วสูงสร้างทางเลือกใหม่ให้กับคนที่ต้องการเดินทางไกลเนื่องจากรถไฟความเร็วสูงสามารถแข่งขันกับการเดินทางทางอากาศได้ โดยไม่เพียงแต่ระยะทางเท่านั้น สภาพเส้นทางและเวลาที่เปลี่ยนแปลงไปก็มีผลต่อการตัดสินใจในการเลือกรูปแบบการเดินทางของผู้โดยสารด้วย ซึ่งรถไฟความเร็วสูงจะได้เปรียบกว่าการเดินทางรูปแบบอื่นๆ ในระยะทาง 100-500 กิโลเมตร โดยในระยะ 100-200 กิโลเมตรอาจเลือกที่จะใช้รถยนต์ และในระยะ 200 กิโลเมตรขึ้นไปมักจะมองหาทางเลือกอื่น ซึ่งในระยะทาง 500 กิโลเมตรขึ้นไปการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงจะมีความได้เปรียบน้อยกว่าการเดินทางโดยเครื่องบิน โดยปัญหาที่เกิดขึ้นพบว่า การเปิดเสรีทางการบินทำให้มีสายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาแบ่งส่วนแบ่งตลาดของรถไฟความเร็วสูง ซึ่งส่วนแบ่งการตลาดของรถไฟความเร็วสูงจะลดลงเมื่อการเดินทางโดยรถไฟความเร็วสูงใช้เวลาในการเดินทางมากกว่า 3 ชั่วโมง นอกจากนี้การใช้บริการรถไฟความเร็วสูงยังช่วยลดปัญหาด้านสิ่งแวดล้อมและปัญหาการจราจรที่แออัดด้วย

สำหรับผลกระทบด้านราคา พบว่า จุดแข็งของการขนส่งทางรถไฟความเร็วสูงคือความถี่ในการให้บริการ จึงทำให้ไม่ต้องใช้เวลานานในการรอรับการให้บริการ นอกจากนี้รถไฟความเร็วสูงสามารถทดแทนการขนส่งทางอากาศบางส่วนในการเชื่อมโยงในแง่ของการเก็บและการกระจาย สามารถเป็นระบบฟีดเดอร์แทนเส้นทางการบินในระยะสั้นทั้งหมด

ผลกระทบต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจและสังคม โดยผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นเมื่อมีการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูง คือ การประหยัดเวลาในการเดินทาง การเพิ่มความจุของระบบ การลดผลกระทบภายนอก ประโยชน์จากการเดินทางที่เพิ่มขึ้น และผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ

นอกจากนี้การศึกษาของ DBI ทำศึกษาผลกระทบของรถไฟความเร็วสูงของประเทศต่างๆ ในเชิงเปรียบเทียบว่ามีผลกระทบที่เกิดจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในแต่ละเมืองอย่างไร โดยทำการเปรียบเทียบระหว่างเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดกลับเมืองที่ไม่มีรถไฟความเร็วสูงจอด (มีแค่รถไฟปกติจอด) ซึ่งทำการเปรียบเทียบว่าก่อนและหลังการมีรถไฟความเร็วสูงนั้นสถานะทางเศรษฐกิจและสังคมของเมืองมีความแตกต่างอย่างไรใน 3 ประเทศคือ ประเทศเยอรมัน ประเทศฝรั่งเศส และประเทศญี่ปุ่น โดยมีรายละเอียดดังนี้

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศเยอรมันมีการศึกษาเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดจำนวน 12 เมือง พบว่า มีเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 2 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อราคาที่ดิน 4 เมือง โดยสรุปพบว่าทุกเมืองที่มีรถไฟความเร็วสูงจอดอาจจะไม่ได้รับผลประโยชน์เท่ากันทุกเมืองแต่ขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจของแต่ละเมืองด้วย

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟความเร็วสูงในประเทศฝรั่งเศส พบว่าเมืองที่ได้รับผลกระทบส่วนใหญ่เป็นเมืองที่อยู่ต้นทางและปลายทางที่มีรถไฟความเร็วสูงจอด โดยเมืองที่มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของ

ประชากรจำนวน 2 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของการจ้างงาน 3 เมือง มีผลต่อการท่องเที่ยว 4 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 1 เมือง เนื่องจากการมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะทำให้การเดินทางของนักเรียน นักศึกษาสะดวกขึ้น

ผลกระทบของการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงในประเทศญี่ปุ่น พบว่าผลต่อการเพิ่มขึ้นของประชากรจำนวน 4 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของ GDP 1 เมือง มีผลต่อการเพิ่มขึ้นของเศรษฐกิจ 3 เมือง และมีผลต่อจำนวนนักเรียน นักศึกษาจำนวน 3 เมือง

สำหรับรถไฟฟ้าความเร็วสูงกับการพัฒนาจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า จังหวัดเชียงใหม่มีนักท่องเที่ยวมากกว่า 10 ล้านคนต่อปี ซึ่งถ้าหากมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะช่วยกระตุ้นการเจริญเติบโตของการท่องเที่ยว เนื่องจากรถไฟฟ้าความเร็วสูงจะทำให้ระยะเวลาในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ ไปเชียงใหม่ใช้เวลาน้อยลง อีกทั้งเป็นการส่งผลกระทบทางบวกต่อเศรษฐกิจเนื่องจากทำให้เกิดการจ้างงาน

โดยปริมาณผู้โดยสารที่เข้า-ออกจังหวัดเชียงใหม่พบว่าในปี พ.ศ. 2554 มีผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 9,077,052 คน โดยเป็นผู้โดยสารทางเครื่องบิน 3,335,070 คน ซึ่งหากพยากรณ์ว่าเมื่อมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงเกิดขึ้น จะมีผู้โดยสารรวมเพิ่มขึ้นเป็น 13,160,455 คน ซึ่งเป็นผู้โดยสารรถไฟฟ้าความเร็วสูง 6,213,024 คน คิดเป็นร้อยละ 47.21 โดยผู้โดยสารทางเครื่องบินลดลงเหลือเพียง 1,425,829 คน จากการพยากรณ์แสดงให้เห็นว่ารถไฟฟ้าความเร็วสูงสามารถดึงดูดส่วนแบ่งการตลาดมาจากเครื่องบินได้

นอกจากนี้แผนงานโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูงตามนโยบายของรัฐบาลมี 4 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-หนองคาย กรุงเทพฯ-ระยอง และกรุงเทพฯ-ปาดังเบซาร์

จากการประชุมระดมความคิด ในที่ประชุมได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะในประเด็นต่างๆ ซึ่งประกอบด้วย 1) ด้านการพัฒนาพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ 2) ด้านกฎระเบียบและความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟ 3) ด้านการท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้า และ 4) ด้านความต้องการอนุรักษ์พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- 1) ด้านการพัฒนาพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่และการพัฒนาด้านการขนส่งมวลชนจังหวัดเชียงใหม่
 - ควรมีการพิจารณาเรื่องการจัดวางผังเมืองของจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากผังเมืองปัจจุบันไม่เอื้ออำนวยทั้งในด้านการขนส่งและการทำอุตสาหกรรม นอกจากนี้ควรมีการปรับการขนส่งมวลชนภายในจังหวัดเชียงใหม่ด้วยให้มีการเชื่อมต่อกันระหว่างการเดินทางแต่ละประเภทอย่างสะดวกและรวดเร็ว ราคายุติธรรม
 - การขยายตัวของท่าอากาศยานเชียงใหม่ทำให้เกิดปัญหาการแออัดของผู้โดยสารควรมีการขยายพื้นที่หรือพัฒนาระบบการขนส่งประเภทอื่นมารองรับซึ่งโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงถือเป็นทางเลือกหนึ่งที่น่าสนใจ โดยการมีระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงไม่ได้ก่อให้เกิดปัญหา หรือส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยานเชียงใหม่จากการแย่งส่วนแบ่งการตลาด เนื่องจากพื้นที่ที่การเดินทางโดยเครื่องบินสามารถเข้าถึงได้มีความแตกต่างกับพื้นที่ที่การเดินทางโดยรถไฟฟ้าความเร็วสูงเข้าถึงได้

2) ด้านความปลอดภัย

- ความปลอดภัยในการให้บริการรถไฟฟ้าในปัจจุบันไม่ดีเท่าที่ควร ดังนั้นการมีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงอาจก่อให้เกิดปัญหา ทั้งทางด้านสุขภาพของผู้โดยสารที่โดยสารรถไฟฟ้าที่มีความเร็วสูงเกินไป และปัญหาอุบัติเหตุจากรถไฟ
- ลดการจราจรที่ติดขัดภายในจังหวัดเชียงใหม่ เนื่องจากการนำรถยนต์ส่วนบุคคลเข้ามาใช้ในจังหวัดเชียงใหม่ซึ่งก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัดและปัญหาอุบัติเหตุทางถนนด้วย

3) ด้านการขนส่งสินค้า

- โครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่ ก่อให้เกิดการลดการใช้พลังงานน้ำมันในการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ทำให้ประหยัดต้นทุนในการขนส่งสินค้าเนื่องจากเชียงใหม่มีผลผลิตที่เป็นสินค้าเกษตรเป็นจำนวนมาก นอกจากนี้ยังมีแนวคิดพัฒนาระบบรางคู่เพื่อการขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

4) ด้านความต้องการอนุรักษ์พื้นที่จังหวัดเชียงใหม่

- เป็นแนวคิดที่ไม่เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เนื่องจากปัญหาความแออัดของการจราจรภายในจังหวัดเชียงใหม่ การขยายของพื้นที่จังหวัดถึงไม่สามารถขยายเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในจำนวนที่มากไปกว่าปัจจุบันได้แล้ว อีกทั้งยังมีความต้องการอนุรักษ์สภาพแวดล้อมของเชียงใหม่ไว้ โดยอาจให้มีการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงมาถึงจังหวัดลำพูน หรือลำปางเท่านั้น

นอกจากนี้ยังมีข้อเสนอแนะในประเด็นอื่นที่น่าสนใจ ดังนี้

- จำเป็นต้องสร้างการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง เช่น รถไฟฟ้าความเร็วสูงและสนามบิน รวมถึงการปรับตัวของสายการบิน อาจพิจารณาถึงการให้บริการเป็น international flight ให้มากขึ้น เพื่อเป็นการส่งเสริมการขนส่ง มากกว่าที่จะเป็นการแข่งขันกันระหว่างรูปแบบการขนส่ง (ผลักดันให้เกิดเป็น multi-modal)
- การเชื่อมต่อระหว่างกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ควรมีรถไฟฟ้าความเร็วสูง ส่วนเชียงใหม่-เชียงราย การเชื่อมต่อด้วยถนนมอเตอร์เวย์ยังคงมีความสำคัญมากกว่า เนื่องจากสามารถลงทุนก่อสร้างได้รวดเร็วและสามารถเชื่อมเข้าสู่เส้นทางสาย R3A วังเข้าสู่ลาวและจีนได้ทันที
- แผนการพัฒนาไฟฟ้าทางคู่ (ระยะที่ 2) อาจเป็นการพัฒนาที่ล่าช้าเกินไป เมื่อเทียบกับระยะทางกับเวลาในการก่อสร้าง (69 กิโลเมตรใช้เวลา 5 ปี) ทั้งที่เป็นพื้นราบซึ่งง่ายต่อการก่อสร้าง และไม่สามารถเสริมความสามารถในการแข่งขันเมื่อมีการรวมกลุ่มเป็นประชาคมอาเซียน

- สถานการณ์ทางการเมืองที่เปลี่ยนไปในพม่า อาจมีผลกระทบต่อทิศทางการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาค ซึ่งในอนาคตอาจมีการเชื่อมโยงระหว่างจีน-พม่า-ไทย (พินธุโลก)
- ปัจจุบันการพัฒนาเชียงใหม่มีความไม่สมดุลกันระหว่าง Demand กับ Supply เช่น มีจำนวนห้องพักในเชียงใหม่มากกว่าจำนวนคนเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว

สรุปการร่วมหารือกับการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย
การใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟฟ้าที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
และการพัฒนาระบบรถไฟฟ้าความเร็วสูงระหว่างกรุงเทพฯ กับเชียงใหม่
วันศุกร์ที่ 4 พฤษภาคม พ.ศ. 2555

จากการร่วมหารือกับหน่วยงานการรถไฟฟ้าแห่งประเทศไทย และเจ้าหน้าที่ประจำสถานีรถไฟจังหวัดเชียงใหม่ ได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ในประเด็นการให้บริการและความพร้อมในการรองรับการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูงของสถานีรถไฟเชียงใหม่ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

- ที่ตั้งของสถานีรถไฟเชียงใหม่อยู่ในตำแหน่งที่ใกล้ศูนย์กลางเมือง โดยสามารถเดินทางไปยังพื้นที่สำคัญ เช่น สนามบิน ย่านใจกลางเมือง และย่านการค้า ในรัศมี 3 กิโลเมตร
- พื้นที่ย่านสถานี มีพื้นที่เพียงพอในการรองรับการพัฒนารถไฟฟ้าความเร็วสูง โดยมีพื้นที่ว่างเปล่าประมาณ 130 ไร่
- การให้บริการเดินรถ จำนวนทั้งหมด 8 ขบวนต่อวัน
- ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออกสถานีรถไฟเชียงใหม่มีประมาณ 3,000 คนต่อวัน
- เวลาที่ใช้ในการเดินรถค่อนข้างสูง โดยขบวนรถเร็วใช้เวลา 15 ชั่วโมง และขบวนรถด่วนใช้เวลา 12 ชั่วโมง หากเกิดกรณีที่รถไฟเดินรถได้ช้ามากจะทำการหยุดเดินรถที่สถานีลำปางและทำการขนถ่ายผู้โดยสารทางรถโดยสารแทน
- การเดินทางจากสถานีรถไฟเพื่อเชื่อมต่อกับพื้นที่อื่นของเมืองเชียงใหม่ ปัจจุบันต้องอาศัยสองแถวแดง บริการของโรงแรมและบริษัททัวร์
- การให้บริการปัจจุบันเน้นการให้บริการผู้โดยสาร โดยส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติ (ประมาณร้อยละ 70) และมีบริษัททัวร์เข้ามาใช้บริการของรถไฟฟ้าประมาณ 3 ตู้ต่อวันเพื่อขนส่งนักท่องเที่ยวในรูปแบบแพคเกจทัวร์
- ผู้โดยสารที่เดินทางจากกรุงเทพฯ มีการลงระหว่างทาง เช่น พิษณุโลกประมาณร้อยละ 30 ซึ่งถือว่าเป็นสถานีที่มีจำนวนผู้โดยสารที่ค่อนข้างมาก
- การขนส่งสินค้า มีปริมาณประมาณ 6,000 ตันต่อปี โดยส่วนใหญ่เป็นการขนส่งน้ำมัน (ปตท.) ส่วนการขนส่งสินค้าหีบห่อ (ดอกไม้ ผักและผลไม้) จะเป็นการนำตู้สินค้ามาพ่วงไปกับขบวนรถโดยสาร สินค้าเป็นสินค้าหีบห่อ ดอกไม้ ผักและผลไม้ โดยติดค่าขนส่งตามน้ำหนักและระยะทางเดิมมี รสพ. เป็น Feeder แต่ปัจจุบันให้เอกชนเป็นผู้ให้บริการแทน นอกจากนั้น ยังมีการขนส่ง

ถั่วเหลืองที่นำเข้าจากออสเตรเลียผ่านท่าเรือแหลมฉบังมายังเชียงใหม่ เพื่อเข้าสู่อุตสาหกรรมผลิตน้ำมันพืช

- ในอดีตมีการขนส่งสินค้าจากนิคมอุตสาหกรรมลำพูนไปยังท่าเรือแหลมฉบัง โดยมียานกอนสินค้า อยู่ที่สถานีป่าเส้า (ลำพูน) ห่างจากสถานีเชียงใหม่ประมาณ 20 กิโลเมตร แต่ปัจจุบันไม่มีการใช้งาน เนื่องจากมีการเปลี่ยนมาใช้บริการขนส่งทางถนนแทน สาเหตุจากรถไฟมีความล่าช้า (ใช้เวลาประมาณ 3 วัน) และขาดความแน่นอนในการขนส่งทำให้ขนส่งสินค้าไม่ทันเที่ยวเดินเรือ
- ปัจจุบันยังคงมีความต้องการขนส่งสินค้าในเส้นทางเชียงใหม่-แหลมฉบัง และมีความต้องการจากขนส่งน้ำมันดิบอยู่ แต่การรถไฟไม่สามารถรองรับปริมาณในการให้บริการขนส่งได้
- อุปสรรคสำคัญในการให้บริการ คือ ความไม่สมบูรณ์ของโครงสร้างพื้นฐาน หัวรถจักรและแคร่เกาและไม่เพียงพอต่อการให้บริการ ซึ่งในเส้นทางสายเหนือปัจจุบันมีการเสริมความแข็งแรงของเส้นทางรถไฟ โดยเปลี่ยนเป็นราง 100 ปอนด์ จากกรุงเทพฯ มายังพิษณุโลก ทำให้สามารถเดินขบวนรถได้ปลอดภัยและรวดเร็วขึ้น ส่งผลให้ตรงเวลามากขึ้น
- การก่อสร้างเส้นทางรถไฟความเร็วสูง อาจต้องกำหนดแนวเส้นทางใหม่ (ให้เป็นทางตรงมากขึ้น) โดยในบางพื้นที่อาจต้องก่อสร้างอาจต้องเป็นทางยกระดับ
- รูปแบบการลงทุนควรเป็นแบบร่วมทุน หรือ Joint venture
- นอกจากเงินที่เข้ามาให้ความสนใจในการพัฒนารถไฟความเร็วสูงแล้ว ยังมีญี่ปุ่นได้เริ่มเข้ามาสำรวจและศึกษาในเบื้องต้น (โดยเข้ามาศึกษาในช่วงเดือนมีนาคม 2555)

ภาคผนวก ค.

การสัมมนาเสนอผลงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็น

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30 - 12.30 น.

ณ ห้องเลอโลดส์ ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

08.30-09.00 น.	ลงทะเบียน
09.00-09.15 น.	การนำเสนอภาพรวมของโครงการ โดย ดร. ฉลองภพ สุสังกร์กาญจน์ นักวิชาการเกียรติคุณ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
09:15 – 10.00 น.	ผลกระทบจากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย ดร. สุเมธ องกิตติกุล นักวิชาการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
10:00 – 10:45 น.	ข้อเสนอทางด้านนโยบายเพื่อให้ประเทศไทยได้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากการพัฒนารถไฟความเร็วสูงและการเชื่อมต่อทางรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน โดย ดร. ณรงค์ ป้อมหลักทอง ผู้อำนวยการวิจัยด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย
10:45 – 11:00 น.	พักรับประทานอาหารว่าง
11.00 – 11.45 น.	การอภิปรายและแลกเปลี่ยนความคิดเห็น โดย 1. ดร. พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร 2. นายนคร จันทศร สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ 3. นายพีรเมศร์ วุฒิธรนดิรักษ์ สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน (องค์การมหาชน) 4. นายอมฤทธิ์ บันศิริ บจก. เอ็กเซล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล ดำเนินรายการโดย รศ.ดร. ราเชนทร์ ชินทยาวิสรณ์ คณะพัฒนาการเศรษฐกิจ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์
11.45 – 12.30 น.	รับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะจากผู้เข้าร่วมประชุม
12.30 น.	ปิดการสัมมนาและร่วมรับประทานอาหารกลางวัน

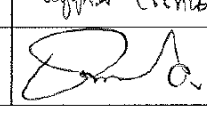
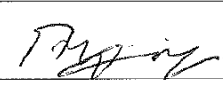


ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
ส่วนราชการ			
✓ กองบัญชาการกองทัพอากาศ พระราชวังเดิม			
1.	พล.ร.ท. สานนท์ เป้งชำ	ผู้ทรงคุณวุฒิพิเศษกองทัพอากาศ	
✓ สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม			
2.	น.ส.วาลี ปิตะวรรณ	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ	
3.	นายไรวินทร์ จงพิริยพงษ์ น.ส.ฐิติภูมิ อดิษฐ์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ	ฐิติภูมิ (11กน67)
4.	นายธนาเดช อธิพงษ์	นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ	
กระทรวงพาณิชย์			
5.	นายชนภัท แสงอรุณ	นักวิชาการพาณิชย์ปฏิบัติการ	ชนภัท
กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ			
6.	น.ส. กนิษฐ ธีรวงศ์เกษม	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการ	
สถาบันวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีขั้นสูง			
7.	นายพิเชฐ ดุรงคเวโรจน์	เลขาธิการ	
8.	รศ.ดร.สมชาย นิตรัตน์	รองเลขาธิการ	
9.	ศ.ดร.วัลลภ สุระกำพล	ผู้อำนวยการ	

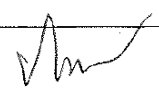
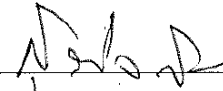
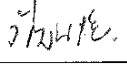
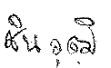
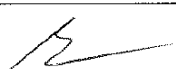
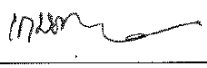
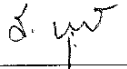
10. น.ส.พรวิมล น.ส.กมลรัตน์
(11กน67) ดร. รุ่งโรจน์

สภานิติบัญญัติ

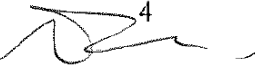
น.ส.พรวิมล

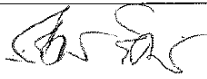
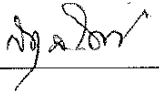
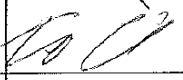
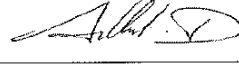
ရက်စွဲ ၁ ရက်စွဲ ပေးထားသည်။ ၁၀.၀၆.၂၀၂၀ ခုနှစ် ဖြစ်ပွားခဲ့သော အကြောင်းအရာများကို

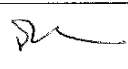
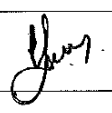
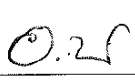
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
กรมศุลกากร			
20.	น.ส.ภัทริกา จินดาโรจน์	นักวิชาการคอมพิวเตอร์ ปฏิบัติการ	ภัทริกา
สำนักงานสถิติแห่งชาติ			
21.	นายวิบูลย์ทัต สุทนต์กิตติ	ผู้อำนวยการ	
22.	นางอุมาพร ดีบุกคำ	นักวิชาการสถิติชำนาญการ	อุมาพร
สำนักงานเศรษฐกิจการคลัง กระทรวงการคลัง			
23.	นายนิภัทร์ ชมบ้านแพ้ว	เศรษฐกร ปฏิบัติการ	
24.	นายวรพล คัทภูธรา	เศรษฐกร ปฏิบัติการ	
25. อรุณเสวี / น.ส.ศิริสา กัณฑ์พิทยา 26. กุณรัตน์ / นายประภาพร อนันตกุล สำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ			
25.	น.ส.ศิริสา กัณฑ์พิทยา	ผู้อำนวยการสำนักงานจัดการหนี้ 2	ศิริสา
26.	นายประภาพร อนันตกุล	เศรษฐกรชำนาญการ	ประภาพร
27.	น.ส.เปรมจิตต์ เอื้อบุญยะนันท์	เศรษฐกรชำนาญการ	เปรมจิตต์
28.	นายภวิรัช สุวรรณเพ็ญ	เศรษฐกร ปฏิบัติการ	
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)			
29.	นายเชงศักดิ์ ทองสม	ผู้เชี่ยวชาญด้านวิเคราะห์นโยบายและแผน	
30.	นายประการ ศิริวัฒน์	วิศวกรปฏิบัติการ	ประการ
สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ (สวทช.)			
31.	น.ส. ปิยะรัตน์ เข้าชี้	ผู้ช่วยวิจัย ฝ่ายวิจัยนโยบาย	ปิยะรัตน์

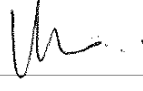
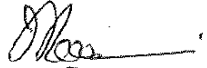
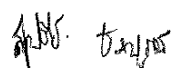
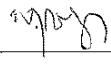
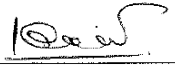
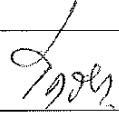
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
กรมอาเซียน กระทรวงต่างประเทศ			
32.	ออต. ประดาป พิบูลย์สงคราม	ผู้แทนไทยใน คกก. ประสานงานอาเซียนว่าด้วยความเชื่อมโยงระหว่างกันในภูมิภาค (ACCC)	
33.	คุณเสวณี สมบัติพิบูลย์	นักการทูตชำนาญการ	
34.	คุณวัฒน์ชัย นิรันดร	นักการทูตชำนาญการ	
35.	คุณพลอยสิริ สงค์แก้ว	นักการทูตปฏิบัติการ	
กรมองค์การระหว่างประเทศ กระทรวงต่างประเทศ			
36.	นายชินวุฒิ เศรษฐวัฒน์	พนักงานส่งเสริมภารกิจทูตสิ่งแวดล้อม กองกิจการเพื่อการพัฒนา	
สำนักงานขนส่งสินค้า กรมการขนส่งทางบก			
37.	น.ส.วันเพ็ญ ขจรกลิ่น	หัวหน้างานพัฒนาสถานีขนส่งสินค้า	
กรมการบินพลเรือน			
38.	นายจักรวาล สากริต	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	
กรมเจ้าท่า			
39.	นางจีรพร บุตรทองดี	นักวิชาการขนส่งชำนาญการ	
กรมพัฒนาสังคมและสวัสดิการ			
40.	นางเกษรา ชัยเหลืออุไร	ผู้เชี่ยวชาญด้านส่งเสริมสวัสดิการสังคม	
สำนักส่งเสริมและบริหารระบบตลาด กรมการค้าภายใน			
41.	น.ส.โสภิตา วายุพัฒน์	นักวิชาการพาณิชย์	
สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)			
42.	นางภาวิตา อัครมณีกุล	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ	

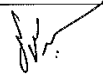
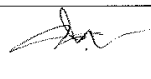
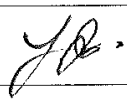
ศ.ดร.พร เลี้ยวอค์ (แทน)
 สหชา ยุติพงษ์

น.ส.


ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
✓ 43.	น.ส.สรยา ยศยิ่งยง	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ	
สำนักงานคณะกรรมการข้อมูลข่าวสารของราชการ			
44.	พ.ต.ท.วรัท วิเชียรสรรค์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ชำนาญการพิเศษ	
สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงท่องเที่ยวและกีฬา			
45.	นายบรรพจน์ รักขนาม	นักวิเคราะห์นโยบายและแผน ปฏิบัติการ	
สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน			
46.	พิชญ์บงกช เจตะภัย	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน	พิชญ์บงกช (กกน.)
47.	นายเอกภพ เพียรล้ำเลิศ	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์เงินกู้โครงการ	
คณะกรรมการความร่วมมือเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน			
48.	นายโชติอนันต์ งามดำรงยืนยง		
มูลนิธิสถาบันวิจัยนโยบายเศรษฐกิจการคลัง			
49.	น.ส.สกุลรัตน์ มนต์วีวัฒน์	ผู้ช่วยผู้อำนวยการอาวุโส	
50.	นางชลจิต อรวังโส วีรกุล	นักวิจัยอาวุโส	
51.	นายเอกลักษณ์ สุวรรณการ	นักวิจัยอาวุโส	
52.	นายณัฐสิทธิ์ เขียวประสิทธิ์	นักวิจัยอาวุโส	
53.	นายธีรช เชื้อประไพศิลป์	นักวิจัย	
54.	นายเอกสิทธิ์ เตียววณิชย์	นักวิจัย	
55.	น.ส.กวีศรา สุขุมลจันทร์	นักวิจัย	
56.	น.ส.อัญชลี ห่วงทอง	นักวิจัย	

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
สำนักโลจิสติกส์ กรมส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ			
57.	น.ส. รุอาณี ภาณุโสภณ	นักวิชาการพาณิชย์ชำนาญการพิเศษ	
สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน			
58.	น.ส. รอยพิมพ์ ธีระวงษ์	ผู้อำนวยการ สำนักวิชาการและยุทธศาสตร์	
ทำเนียบรัฐบาล			
59.	พ.ต.ท. วรทัต วิเชียรสรรค์	นักวิเคราะห์นโยบายและแผนชำนาญการพิเศษ	
สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา (องค์การมหาชน)			
60.	ร้อยโทพันธ์ ราชพงศา		
กระทรวงแรงงาน			
61.	นายยุทธนา สุระสมบัติพัฒนา	ผู้อำนวยการสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์	
กรมการจัดหางาน			
62.	สมพัฒน์ โพชนิก	นักวิชาการแรงงานชำนาญการ	
สภาวิศวกร			
63.	นายวัฒนา สุภรณ์ไพบูลย์	ผู้แทนสภาวิศวกร	
สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง			
64.	พ.ต.ท. หญิง อภิรดี ปราสาททรัพย์	สารวัตรกองกำกับการบริการคนต่างด้าว	
สำนักงานคณะกรรมการนโยบายรัฐวิสาหกิจ			
65.	นายนิติ วิทยาเต็ม	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจชำนาญการพิเศษ	
66.	น.ส. วรณพร อนันตพงศ์	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจชำนาญการ	

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
67.	นายชเนต สุทธโรปกรณ์	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจปฏิบัติการ	
68.	น.ส. สกุลเพชร เพชรดี	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจปฏิบัติการ	
69.	นายทรงพล คำยัง	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจปฏิบัติการ	
70.	นายอมรศักดิ์ ภมรกุล	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจปฏิบัติการ	
71.	นายสุวิทย์ สิริตปนิยะ	นักวิเคราะห์รัฐวิสาหกิจ	
ธนาคารแห่งประเทศไทย			
72.	น.ส. ดวงพร รอดเพ็งสังคะ	ผู้บริหารทีม ฝ่ายเศรษฐกิจระหว่างประเทศ	
73.	นางวิสาข์ ไทโพธิ์ไทย	เศรษฐกรอาวุโส	
74.	น.ส. อุทุมพร จิตสุทธิภากร	เศรษฐกรอาวุโส	
การรถไฟแห่งประเทศไทย			
75.	นายเติมพันธุ์ เดชารัตน์	หัวหน้ากองประสานนโยบายและแผน	
76.	นายพรชัย สิงขรอาจ	หัวหน้ากองเทคนิคสะพาน	
77.	นายคเชนทร์ นิ่มเรือง	สารวัตรงานซ่อมสร้างสะพาน 5	
78.	น.ส.สุปรีย์ ชมบูรณ์	หัวหน้างานวิเคราะห์แผนงบประมาณ	
79.	นายวรัญ สมอไทย	วิศวกร 8 กองโทรคมนาคม	
80.	นายกฤษฎา ดาวขุนทด	วิศวกร 6 ฝ่ายการอากาศยานและโทรคมนาคม	
81.	นายเอกกมล หับเวช	เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 6	
82.	น.ส.นภาพร อุทธิสุข	ฝ่ายการอากาศยานและ	
83.	นายโกวิท ภิญโญยิ่ง	พนักงานการรถไฟ	

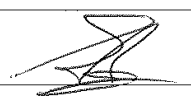
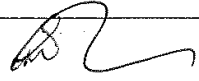
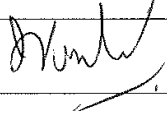
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)			
84.	นางสิริรัตน์ คีรีวัฒน์	ผู้จัดการวางแผนเครือข่ายเส้นทางบิน	
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย			
85.	นายกฤษปกพ สอน่าย	วิทยากร 4	
86.	นายธินันท์ พงษ์พิงษ์	วิศวกร 4	
การไฟฟ้านครหลวง			
87.	นายรุจ เหมรัตน์ 	ผู้อำนวยการฝ่ายธุรกิจลงทุน	
การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค			
88.	นายชุตติพงษ์ มงคลทรัพย์กุล	นักระบบงานคอมพิวเตอร์ ระดับ 10	
89.	นายพิเชษฐ วงษ์เคี่ยม	หัวหน้าแผนกพยากรณ์ความต้องการไฟฟ้าภูมิภาค	
บริษัท ระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)			
90.	นายฤทธิณ ลีวรรณกุล	ผู้จัดการส่วนวางแผนบริการและสารสนเทศเพื่อการบริหาร	
บริษัท อสมท. จำกัด (มหาชน)			
91.	นายบัณฑิตย์ คำเนิ่ง	ผจ. ส่วนวิจัยและพัฒนา	
1.			
2.			
3.			
4.			
5.			

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ ดองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
สภาอุตสาหกรรม และสภาหอการค้า สมาคม สหพันธ์			
สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทย			
1.	นายเกริกกล้า สนธิมาศ	ประธานสมาพันธ์	
2.	นายณรงค์ ทำประโยชน์	กรรมการ	
สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)			
3.	นายสุวิทย์ รัตนจินดา	ที่ปรึกษานายกสมาคม – กรรมการ	
สหพันธ์การขนส่งทางบกแห่งประเทศไทย			
4.	นายยู เจียรยีนงพงศ์	ประธาน	
สมาคมโรงแรมไทย			
5.	นายสุรพงษ์ เตชะหรวูจิตร	นายกสมาคม	
6.	นายอริวัจน์ อัสรางชัย	ผู้จัดการทั่วไป	
7.	น.ส.สุวรรณา เดชรุ่งเรือง	เหรัญญิก	
สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย			
8.	นางพรทิพย์ หิรัญเกตุ	รองประธานด้านตลาด	

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
หน่วยงานเอกชน			
ธนาคารเพื่อการส่งออกและนำเข้าแห่งประเทศไทย			
1.	นางกสิณี ศรีอำน	ผู้ช่วยกรรมการผู้จัดการ	
2.	นายเมธี สวจริยา	ผู้ช่วยผู้จัดการส่วนวิจัยธุรกิจ 1	
บริษัท เอ็น ดี ซี โลจิสติกส์ จำกัด			
3.	นายกฤษ คัมภีรานนท์	กรรมการผู้จัดการ	
บริษัท ทูเซเวนตี เอวิเอชั่นคอนซัลแทนส์ (ประเทศไทย) จำกัด			
4.	ดร.นริศรา ลิขชนากุล	นักวิชาการ	
บริษัท ประจวบอุตสาหกรรม จำกัด			
5.	นายกำภูจน์ ชินธรรมมิตร	ผู้จัดการทั่วไป ฝ่ายขายและปฏิบัติการ	
บริษัท ปูนซีเมนต์นครหลวง จำกัด (มหาชน)			
6.	นายสุรัตน์ ประลองศิลป์	รองประธานการจัดส่งและส่งออก	
บริษัท ซี เอฟ เอฟ จำกัด			
7.	น.ส.อาจริย์ ว่องอุดม	กรรมการผู้จัดการ	
บริษัท บุญรอดเทรดดิ้ง จำกัด			
8.	นายธีระพล แซ่เอ็ง	รักษาการ ผู้จัดการฝ่ายจัดส่ง	

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
บริษัท โฟร์กรุ๊ปชิปปิง จำกัด			
9.	น.ส.ยุพา เอื้อแสงบุญ	ผู้จัดการ	
บริษัท จำกัด ยูเนียน เฟรท พอร์เวดเดอร์			
10.	นางวรลักษณ์ เกียรติชัยสิริพร	ผู้จัดการ	
ศูนย์สร้างสรรค์งานออกแบบ (ศสب.)			
11.	คุณภารุต เพ็ญพ่าย	ทีมวิจัยเพื่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	
12.	คุณเวป วิทยุรัตน์	ทีมวิจัยเพื่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	
13.	คุณสุธิดา ชลลาธาร	ทีมวิจัยเพื่อโครงการรถไฟฟ้าความเร็วสูง	
บริษัท ด้อยซ์ เฟรท โลจิสติก (ไทย) จำกัด			
14.	น.ส.สวิตตา ปรัชญาทวีสุข	ผู้ช่วยกรรมการ	
บริษัท น้ำตาลมิตรผล จำกัด			
15.	นายคมกริช นาคะลักษณ์	ผู้อำนวยการด้านบริหารและธุรกิจสัมพันธ์	
บริษัท อุตสาหกรรมน้ำตาลอีสาน จำกัด			
16.	นายสันติ รัตนสุวรรณ	ผู้ช่วยรองประธานกรรมการ	
บริษัท อีสซีเอ็นเตอร์ไวเคิลส์ จำกัด			
17.	นายรัฐกิตติ์ วัชรไพศาลสิน	กรรมการผู้จัดการใหญ่	
บริษัท บีเอสเอ็ม จำกัด			
18.	น.ส. นฤมล แสงวัฒนจินดา	ผู้ตรวจสอบ	
บริษัท พีบี เอเชีย จำกัด			
19.	คุณชัยกร หาญไฟฟ้า	วิศวกรไฟฟ้า	

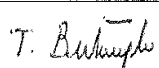
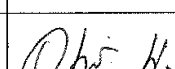
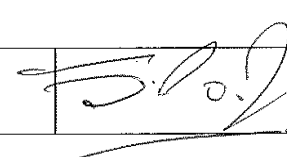
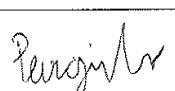
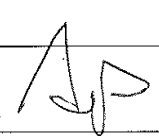
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
บริษัท สุวนะ จำกัด			
20.	น.ส.ภาวินี อัครศิริวรกุล	ผู้จัดการฝ่ายขาย	
สำนักงานบัญชีพาณิชยกิจ			
21.	น.ส.ณัฏชา เจริญจิตรผ่อง		
22.	บรรณรัตน์ สอนอว	นางสาว รพม.	นาง
23.	อรานนท์ อังกุณทดแทน	น.อ. รพม.	อรานนท์
24.	สุวิมล ใจดี	สุวิมล ใจดี	
25.			
26.			
27.			
28.			
29.			
30.			
31.			
32.			
33.			
34.			
35.			
36.			

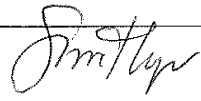
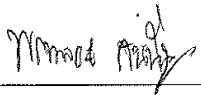
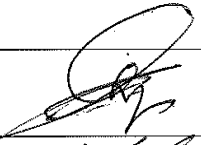
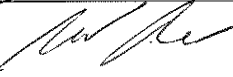
ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
โรงแรม			
Amari Atrium Bangkok			
1.	Miss Prawpailin Na nakorn	Assistant Director of Sales	
2.	Mr. Tribodin Boontengchan	Senior Sales Manager	
Grand Mercure Fortune Bangkok			
3.	น.ส.วลีรัตน์ สมตน	Sales Manager	
4.	นายอมรเศรษฐ์ พงษ์วิญญาคม	Senior Sales Manager	
โรงแรมรามาดา เดมา กรุงเทพฯ			
5.	นายวิลาศ ว่องตระกูล	รองผู้จัดการทั่วไป	
บริษัท โรงแรมสวนบัว จำกัด			
6.	น.ส.นภาพร ควนตะ	ผู้จัดการฝ่ายขาย	
บ้านไทยปืช รีสอร์ท แอนด์สปา			
7.	น.ส.อรุณ บุญพงษ์	ผู้อำนวยการฝ่ายขายและการตลาด	
โครงการโรงแรมสวทล มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ			
8.	นายอนุสรณ์ พัฒนประสิทธิ์	ผู้จัดการทั่วไป	

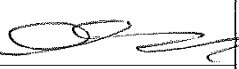
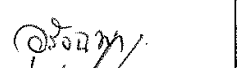
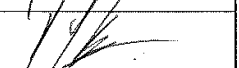
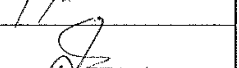
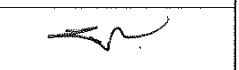
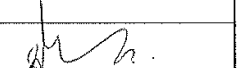
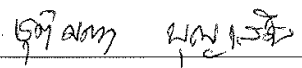
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
โรงแรม สีมาราณี นครราชสีมา			
9.	นางศรินทิพย์ อัจฉริยะจร	Director of Sales and Marketing	
โรงแรม ลำปางเวียงทอง			
10.	น.ส.จุฬามาศ ไฉนนุช	เจ้าหน้าที่ฝ่ายขาย	
โรงแรม รอยัล ภูเก็ต ซิตี้			
11.	น.ส.พรพลอย กันเนียม	เจ้าหน้าที่ฝ่ายขายและการตลาด	
บริษัท วี ไฮส์ 2002 จำกัด Convenlent Resort			
12.	นายประเสริฐ ศิริตันดิเวชกร	ผู้ประกอบการ	
13.	โครงการพัฒนา รีสอร์ท & สปา สวน ๒๕๓๖	Sales Manager	
14.			
15.			
16.			
17.			
18.			
19.			
20.			
21.			

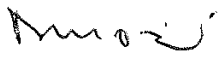
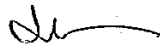
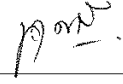
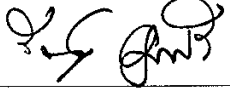
ใบลงทะเบียน

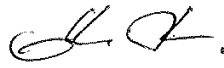
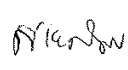
“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

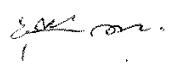
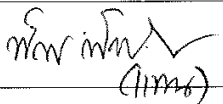
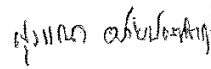
วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

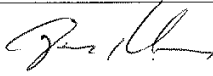
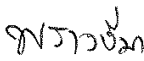
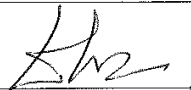
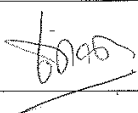
ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

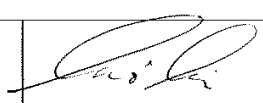
ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
คณะกรรมการสภาวิจัยแห่งชาติ สาขาเศรษฐศาสตร์			
1.	รศ.ดร.ราชนันท์ ชินเทพารังสรรค์	กรรมการและเลขานุการฯ	
2.	นางอุรุจिता ศติปรียจันทร์	ผู้ช่วยเลขานุการ	
3.	ดร. เขียวช่วง กัลยาณมิตร	กรรมการ	
4.	น.ส. ศรีนิตย์ บุญทอง	กรรมการ	
5.	ดร. ปรีชา จรุงกิจอนันต์	กรรมการ	
6.	ดร. ยงยุทธ แฉล้มวงษ์	กรรมการ	
ผู้วิจารณ์ (Commentator)			
7.	คุณนคร จันทพร	ที่ปรึกษาผู้อำนวยการ สวทช.	
8.	นายอมฤทธิ์ ปั่นศิริ	กรรมการผู้จัดการ บริษัทบริษัท เอ็กเซล ทราเวล สปอร์ต อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด	
9.	นายพีรเมศร์ วุฒิธรเดิรวัณ	รองผู้อำนวยการ สฟพ.	
10.	ดร. พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์	วิศวกรโยธา ชำนาญการ (สนข.) สำนักพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร	
11.			
12.		00.13 สวทช.ไป	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
สถานศึกษา			
สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์			
1.	รศ.ดร. สันติ ชัยศรีสวัสดิ์สุข	ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษาพัฒนาการเศรษฐกิจ	
2.	ผศ.ดร. ธาดา จันทน์สม	ผู้อำนวยการสำนักวิจัย	
3.	นายอนุกัลยณ์ จีระลักษณะกุล	ผู้ช่วยศาสตราจารย์คณะบริหารธุรกิจ	
สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย			
4.	นายมาโนช โลหเตปานนท์	หัวหน้าสาขาวิศวกรรมขนส่ง	
5.	นางสุมาลี สุขदानนท์	นักวิจัย	
6.	นางสุนันทา เจริญปัญญาภัย	นักวิจัย	
7.	น.ส. วิรัช สุขสิริวัชรบุตร	ผู้ช่วยนักวิจัย	
มหาวิทยาลัยมหิดล			
8.	นายวรวิทย์ อิศรางกูร ณ อยุธยา	คณบดี คณะวิศวกรรมศาสตร์	
มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง			
9.	รศ.ดร. จุฑา มั่นสไพบูลย์	คณบดี สำนักวิชาการจัดการ	
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่			
10.	นายเสริมเกียรติ จอมจันทร์ยอง	คณบดีคณะวิศวกรรมศาสตร์	
11.	ดร. รังสรรค์ อุดมศรี	ที่ปรึกษาศูนย์วิชาการจัดระบบการจราจร คณะวิศวกรรมศาสตร์	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
มหาวิทยาลัยขอนแก่น			
12.	น.ส. กฤตพา แสนชัยธร	รองคณบดีฝ่ายวิชาการและพัฒนาศักยภาพการจัดการ	
13.	ผศ.ดร. วีรพัฒน์ เศรษฐ์สมบูรณ์	หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหการ	
มหาวิทยาลัยพะเยา			
14.	นายอโนทัย กล้าการชาย	หัวหน้าสาขาวิชาวิศวกรรมอุตสาหการ คณะวิศวกรรมศาสตร์	
มหาวิทยาลัยกรุงเทพ			
15.	ผศ.ธมกร ธาราศรีสุทธิ	อาจารย์ คณะเศรษฐศาสตร์	
มหาวิทยาลัยศิลปากร			
16.	น.ส. สายทิพย์ เกียรติวานิช	นักบริหารทั่วไป สำนักบริการวิชาการ	
มหาวิทยาลัยหอการค้า			
17.	นายชนวรรณ พลวิชัย	รองอธิการบดีฝ่ายวิจัย และผู้อำนวยการศูนย์พยากรณ์เศรษฐกิจและธุรกิจ	หน้ารัตน์ ไชยพันธุ์ (แทน)
มหาวิทยาลัยหัวเฉียวเฉลิมพระเกียรติ			
18.	ผศ.ดร. ชุตีระ ระบอบ	ประธานกลุ่มวิชาฯ คณะบริหารธุรกิจ	
มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์			
19.	ผศ. ดร. สายพิน ชินตระกูลชัย	รองคณบดีฝ่ายวิชาการ คณะเศรษฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์	
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย			
20.	นายสุพัฒน์ เทียมปฐม	คณะวิศวกรรมศาสตร์	สุพัฒน์ เทียมปฐม
21.	นายกานต์ ฉายสุริยะกุล		กานต์ ฉายสุริยะกุล

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
22.	นายธนา โปธานนท์		
23.	นายปารณ บุญประสพ		ปารณ บุญประสพ
24.	นายยุคนต์ทิวัดต์ กมลสั่นกุล		
25.	นายวรเศรษฐ์ วสุจัญญลักษณ์		
26.	นายวิทวัส นครจารย์		วิทวัส นครจารย์
27.	นายวุฒิชัย เสวตจินดากุล		วุฒิชัย เสวตจินดากุล
มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา			
28.	รศ. ดร. ศรีอร สมบูรณ์ทรัพย์	คณบดี คณะเศรษฐศาสตร์	 (11mg)
มหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล			
29.	นางสุวรรณา อภัยบัณฑิตกุล	อาจารย์ประจำคณะเศรษฐศาสตร์	
มหาวิทยาลัยรังสิต			
30.	ผศ. ดร. มานวิภา อินทรทัต	ผู้ช่วยศาสตราจารย์	
มหาวิทยาลัยธุรกิจบัณฑิตย์			
31.	นายวิษณุ วงศ์สินศิริกุล	ผู้อำนวยการ ศูนย์เตรียมความพร้อมสู่ประชาคมอาเซียน คณะเศรษฐศาสตร์	
มหาวิทยาลัยราชภัฏอุดรดิตถ์			
32.	นางมาณี ชูเอียด	คณบดี คณะวิทยาการจัดการ	
มหาวิทยาลัยราชภัฏกาญจนบุรี			
33.	ผศ. ดร. สุรพงษ์ จรัสโรจนกุล	รองคณบดีฝ่ายวิจัย	

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
มหาวิทยาลัยราชภัฏจันทรเกษม			
34.	น.ส. จามรกุล เหล่าเกียรติกุล	รองคณบดีฝ่ายวางแผนและวิจัย คณะวิทยาศาสตร์	
มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนดุสิต			
35.	น.ส. จิราพร โสภา	อาจารย์ โรงเรียนการท่องเที่ยวและบริการ	
36.	น.ส. พราวธิมา ศรีระทุ	อาจารย์	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าพระนครเหนือ			
37.	นายสุพล โฉมฉายแสง	รองผู้อำนวยการฝ่ายวิจัยและบริหารวิชาการ	
38.	นายชาลี อารีสงค์	หัวหน้ากลุ่มงานวิจัยและพัฒนา	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี			
39.	นายกิตติเดช สันติชัยนันต์	ผู้ช่วยอธิการบดีฝ่ายแผนและงบประมาณ	
40.	ผศ. ดร.วรัชชัย เหล่าศิริหิรัญทอง	คณะวิศวกรรมศาสตร์	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลกรุงเทพ			
41.	นายอาทร จุฬารุณ	อาจารย์	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีมหานคร			
42.	นายวิมเนศ วงศ์วาทิชัยวัฒนา	หัวหน้าภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์	
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี			
43.	นายพูลเกียรติ นาคะวิวัฒน์	รองอธิการบดี	
44.	นายเทอดเกียรติ ลิ้มปิติปราการ	รองหัวหน้าสำนักงานบัณฑิตศึกษาคณะ วิศวกรรมศาสตร์	

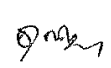
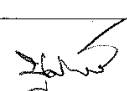
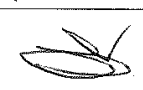
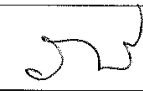
ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก			
45.	นายวันชัย อิงปัญจลาภ	นักวิชาการ	
National Chiao Tung University (Taiwan)			
46.	น.ส. ศุภฤตา อมรสุนทรเดช	นักศึกษา	
47.			
48.			
49.			
50.			
51.			
52.			
53.			
54.			
55.			
56.			
57.			
58.			
59.			

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ ดองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (TDRI)			
1.	ดร.ฉลองภพ สุตังกรกาญจน์		
2.	ดร. ณรงค์ ป้อมหลักทอง		
3.	ดร. สุเมธ องกิตติกุล		
4.	ดร. พัตรานุช ศรีประสิทธิ์		
5.	น.ส.นฤมล พิศาลพร		นฤมล
6.	นายภุชณะ แพทย์จะเกร็ง		
7.	น.ส. วรานันต์ ตันติเวทย์		วรานันต์
8.	น.ส. ชุติมา ทองชมพู		
9.	คุณเนษนาถ นาคเจริญ		
10.	คุณบุษรินทร์ กลิ่นสวัสดิ์		
11.	คุณวัฒนา กาญจนานใจ		
12.	คุณเสวดี กอวัฒนา		
13	ร.ร. 5-ฝ พชตทพ		

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

รายชื่อเพิ่มเติม

ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	เบอร์โทรศัพท์
01	Ir Somphone PHANOUSITH	Assistant Advisor to the Prime Minister	(856-20) 55646169
02	MR. SONESAK N-NHANSANA	Deputy Director General of Lao Railway Authority	(856-20) 55415190
03	MR SOURHASEUM ANONTHYSENE	Advisor to Laos Prime Minister	+856-20 5888755
04	Mr. PORNPAT SANGSAP (THAI)	สำนักงานอปต สวิมทระ/กรมศุลกากร ลาว	080-3234796. +856-20-56813191.
05	Diamond S. Phanou-Sith	Chief of Coordinators to the Advisor of PM./LAOPDR	083-416-8216.

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

รายชื่อเพิ่มเติม

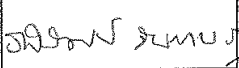
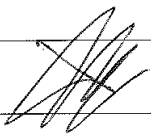
ลำดับที่	รายชื่อ	หน่วยงาน	ลายเซ็น
1	วสันต์พิณ พนมพร	มวท. มทสย	ว.พ
2	สุธีระ อุดมวิจิตรกุล	สภาอุตสาหกรรมแห่งประเทศไทย	สุธีระ
3	ส.พ. งามวิจิตรกุล	สมาคมผู้ประกอบการ	ส.พ.
4	สิริวิมล โพธิ์	โรงแรมอาร์ท 101	Sirir P.
5	ศยามล ทิมพิทักษ์	Amari Adrium	ศยามล
6	สุกฤต อมศรี	National Chiao Tung University	สุกฤต
7	ร.ท. พันธวิทย์ ราชวงศ์	สถาบันระหว่างประเทศเพื่อการค้าและการพัฒนา	ร.ท. พันธวิทย์
8	ดร. นิตยภัทร	บริษัท เอเซียแปซิฟิค	ดร. นิตยภัทร
9	กิตติ วิเศษชัย	บริษัท เอเชียแปซิฟิค	กิตติ
10	สมศักดิ์ อุดมวิจิตรกุล	Omnipresent English Co., Ltd	สมศักดิ์
11	NARUMON SAENGWATTANA JINDA	BSM Cariyaelephant@yoh.co	Narumon
12	วิมล งามวิจิตรกุล	วิมล	วิมล

ใบลงทะเบียน

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30-12.30 น.

ณ ห้องชาลอนA-B ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ ดองคอร์ด กรุงเทพฯ

ลำดับที่	รายชื่อ	ตำแหน่ง	ลายเซ็น
สื่อมวลชน			
หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล			
1.	นายชัยวัฒน์ เกษสม	ผู้สื่อข่าว	
สำนักข่าว INN			
2.	น.ส.ทิพวัลย์ เชื้อนพันธ์	ผู้สื่อข่าว	
หนังสือพิมพ์ทีอาร์ วีคลี่			
3.	นายรพีพัฒน์ มัดทะนะรัตน์	นักข่าวอาวุโส	
สำนักข่าว Thai PBS			
4.	น.ส.กัลยาวีร์ แวคล้ายหงษ์	ผู้สื่อข่าว	
หนังสือพิมพ์เดลินิวส์			
5.	นายชาย ปละคามินทร์	บรรณาธิการข่าวประจำวัน	
6.			
7.			
8.			
9.			



ใบลงทะเบียนสื่อมวลชน การสัมมนาเสนอผลงานวิจัย

“โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน

เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค”

จัดโดย สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ ร่วมกับสถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย

วันพุธที่ 25 กรกฎาคม 2555 เวลา 08.30 – 12.00 น.

ณ ห้องพาโนรามา 1 ชั้น 14 โรงแรมดิเอ็มเมอรัลด์ (ถนนรัชดาภิเษก)

นางสาวสุภาวดี นามะกุล โทร. 02-25540000

ที่	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน	โทรศัพท์/มือถือ	แฟกซ์	E-Mail
1.	ก้องกร์ เวชกุล	ThaipPS เวียง-มัลติ	0804072774		ariesruepaee@ hotmail.com
2.	กนก งามกุล	ธนาคารกรุงเทพ	089-๓44-2676		khank2554@ gmail.com
3.	ไพรัช ศรีธรรม	Money Channel	087933344		triphan@set.or.th
4.	อภิญญา จันท	NBT.			
5.	รพีพรรณ วัฒนธรร	TRE Weekly	085 067 8681		rapeepat@treport.com

ที่	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน	โทรศัพท์/มือถือ	แฟกซ์	E-Mail
6.	ชวิน อินทร์	อ.ท.บ.ช.	๐๔๖-๙๗๑๒๓๒๐		Cheewin_k3@hotmail
7.	ชินดา อธิธา	บ้านแม่ละ	๐๘๗-๖๔๒๑๑๐๕		
8.	พิมพ์วิมล ปิ่นทอง	TV-5	๐๘๕๕๕๔๔๗๓		saly-gnamk@yahoo.c
9.	บวรวิมล สารรังสี	TV9 MCOT	๐๘๙๐๔๓๕๕๗		
10.	นภาพร วิจิตร	Bangkok	๐๘๙-๗๕๕๐๘		wareeratubongkorn@
11.	ศิริพร โสภณ	สภามหาวิทยาลัย	๐๘๙๑๓๖๐๔๙๔		Jukri_s@hotmail
12.	ชินดา อินทพร	BKK Post	๐๘๑-๕๑๑๕๖๕		thanida_tan@yahoo.c
13.	ศิริพร	สำนักงาน/วิ.๑	๐๒-๒๐๑๖๕๐๗		REONE.MCOT-Net
14.	ศิริพร สารรังสี	MONEY	๐๘๐๗๕๐๐๔๖		
15.	ศิริพร อินท	The Nation	๐๘๑-๖๘๙๘๒๓		
16.	ศิริพร อินท	TNN ๕๙	๐๘๗๕๐๐๓๙๘		
17.	ศิริพร อินท	Thaipublica	๐๙๐๙๔๔๔๙๔๔		sirasingya@hotmail

ที่	ชื่อ-สกุล	หน่วยงาน	โทรศัพท์มือถือ	แฟกซ์	E-Mail
18.	ณรงค์ ไชยนิษฐ์	มูลนิธิ	0814179300		
19.	กมล จิโรจน์	MONG CHANNA	081-7332541		
20.	สุวิมล ชื่น	Transport Journal	080-236-223		
21.					
22.					
23.					
24.					
25.					
26.					
27.					
28.					

การอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็น
โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้าน
เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค
วันอังคารที่ 31 กรกฎาคม พ.ศ. 2555
ณ ห้องประชุมชาลอน เอ-บี ชั้น 2 โรงแรมสวิสโฮเต็ล เลอ คองคอร์ด กรุงเทพฯ

การอภิปรายแลกเปลี่ยนความคิดเห็นในการสัมมนาเสนอผลงานวิจัยและรับฟังความคิดเห็นโครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค โดยมีผู้ร่วมอภิปรายหลักได้แก่ ดร.พิเชฐ คุณาธรรมรักษ์ (สำนักนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร) นายนคร จันทศร (สำนักงานพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งชาติ) นายพีรเมศร์ วุฒิธรเนตรักษ์ (สำนักงานความร่วมมือพัฒนาเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน) และ นายอมฤต ปันศิริ (บริษัทเอ็กเซล ทรานสปอร์ต อินเตอร์เนชั่นเนล) ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญได้ ดังนี้

โครงการวิจัยการใช้ประโยชน์จากระบบรถไฟที่เชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของภูมิภาค ควรแยกเรื่องหรือประเด็นในการพิจารณาออกเป็น 2 ประเด็น คือ ประเด็นด้านรถไฟความเร็วสูง และประเด็นด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

ประเด็นด้านรถไฟความเร็วสูง พบว่า ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งหากพิจารณาทางด้านเส้นทางแล้วพบว่าเป็นเส้นทางที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้เลย ดังนั้นการกำหนดนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟภายในประเทศควรมีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือควรดำเนินนโยบายให้มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย

รัฐบาลควรมีการประชาสัมพันธ์ หรือให้ความรู้ และให้ข้อมูลกับประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องว่ารถไฟความเร็วสูงคืออะไร สร้างเพื่ออะไร มีแผนการดำเนินงานอย่างไร เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจเบื้องต้นให้กับประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับประเด็นด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการคาดการณ์ว่าจะสมบูรณ์ภายใน 5 ปีข้างหน้า ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันพบว่า โครงข่ายรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นปัจจุบันมีที่ภาคใต้ คือ ปาดังเบซาร์ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ หนองคาย ส่วนมุกดาหาร มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นอีกไม่นานนี้ แต่ทางภาคเหนือยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้งยังเพิ่มเติมจะกรณีที่ ดร.ณรงค์กล่าวไว้ในเรื่องเส้นทาง สิงคโปร์-คุนหมิง ว่า เส้นทางนี้อาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ 3 คือ ขึ้นไปทางบริเวณหนองคายเนื่องจากมีรางรถไฟอยู่แล้ว

ควรมีการสร้างระบบโครงข่ายทางรางและหัวรถจักร สำหรับรถไฟในประเทศให้มีความสมบูรณ์เสียก่อนที่จะทำการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน และวิทยากรทุกท่านมีความเห็นตรงกันว่าทางรถไฟมีประโยชน์ในการช่วยลดการขนส่งทางบก ลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาคอขวดทางถนน แต่การพัฒนาของประเทศไทยอาจไม่ทันการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากการวางแผนระบบรางรถไฟในปัจจุบันของประเทศไทยทำเพื่อเพียงแก้ปัญหาต่างๆ ภายในประเทศโดยไม่ได้คำนึงถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

นอกจากนี้ยังมีส่วนแนะนำให้บทบาทเรียนการบริหารจัดการระบบรถไฟที่ผิดพลาดในอดีตมาก่อให้เกิดประโยชน์ในการการบริหารจัดการระบบรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งประเด็นที่ควรพัฒนาคือ ควรทำโครงการพัฒนาวิศวกรรมระบบราง เพื่อสร้างมาตรฐานระบบราง โดยอาจจัดให้มีการเรียนการสอน หรือการอบรมในมหาวิทยาลัยต่างๆ และควรบูรณาการในเรื่องของการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟ ใน 2 รูปแบบคือ

การพัฒนาในระดับค่อยเป็นค่อยไป เช่น การสร้างเครือข่าย หรืองานวิจัยทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟ และการทำ Project Base Technology Transfer โดยอาจเขียนเงื่อนไขในการประกวดราคาให้มีการ Transfer Technology นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงงบประมาณในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพราะ การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการที่สูงด้วย จึงมีความเสี่ยงในการลงทุน ดังนั้นต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยใช้การบำรุงรักษาที่มีมาตรฐานสูง ซึ่งใช้ต้นทุนบำรุงรักษาที่สูงตามไปด้วย โดยปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยที่สะท้อนราคาค่าโดยสาร

อีกทั้งควรสร้างความชัดเจนในด้านความหมายของระบบรางในรูปแบบต่างๆ และคำว่ารถไฟความเร็วสูงด้วย และการเป็นศูนย์กลางจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบด้วย ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม

และประเด็นสุดท้ายคือควรคำนึงถึงความเป็นจริงในการสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศด้วยว่า ประเทศไทยมีการออกแบบผังเมือง หรือการใช้ประโยชน์จากที่ดินในแบบที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งทางรถไฟ ดังนั้นควรปฏิรูปที่ดินก่อน และควรใช้ระบบรถไฟแบบเดิมมาเป็นพื้นฐานในการปฏิรูปการใช้ประโยชน์จากที่ดินก่อน แล้วจึงพัฒนารถไฟความเร็วสูง

นอกจากนี้ยังมีความคิดเห็นจากผู้เข้าร่วมสัมมนาได้ให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะ ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

1.ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก

- ประเด็นในการพิจารณาควรแยกออกเป็น 2 ประเด็น คือ ประเด็นด้านรถไฟความเร็วสูง และด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

- ประเด็นด้านรถไฟความเร็วสูง พบว่า ตามที่รัฐบาลได้มีนโยบายสร้างรถไฟความเร็วสูง 3 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา และกรุงเทพฯ-หัวหิน ซึ่งหากพิจารณาทางด้านเส้นทางแล้วพบว่า เป็นเส้นทางที่ไม่สามารถเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้านได้เลย ดังนั้นการกำหนดนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับเส้นทางรถไฟภายในประเทศควรมีการคำนึงถึงการเชื่อมต่อการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน หรือควรดำเนินนโยบายให้มีความสอดคล้องกับการเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านด้วย

- สำหรับประเด็นด้านการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน มีการคาดการณ์ว่าจะสมบูรณ์ภายใน 5 ปีข้างหน้า ซึ่งสถานการณ์ปัจจุบันพบว่า โครงข่ายรถไฟที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านนั้นปัจจุบันมีที่ภาคใต้ คือ ปาดังเบซาร์ ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ หนองคาย ส่วนมุกดาหาร มีโอกาสที่จะเกิดขึ้นอีกไม่นานนี้ แต่ทางภาคเหนือยังอยู่ระหว่างการก่อสร้าง อีกทั้งยังเพิ่มเติมจะกรณีที่ดินรณรงค์กล่าวไว้ในเรื่องเส้นทาง สิงคโปร์-คุนหมิง ว่า เส้นทางนี้อาจเกิดขึ้นได้ในกรณีที่ 3 คือ ขึ้นไปทางบริเวณหนองคายเนื่องจากมีรางรถไฟอยู่แล้ว

- ควรมีการสร้างระบบโครงข่ายทางรางและจัดหาหัวรถจักรสำหรับรถไฟในประเทศให้มีความสมบูรณ์เสียก่อนที่จะทำการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน เนื่องจากการขนส่งทางรถไฟมีประโยชน์ในการช่วยลดการขนส่งทางบก ลดปัญหาสิ่งแวดล้อม ปัญหาอุบัติเหตุ ทางถนน แต่การพัฒนาแบบรางของประเทศไทยอาจไม่ทันการเปิดเสรีประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน เนื่องจากการวางแผนระบบรางรถไฟในปัจจุบันของประเทศไทยทำเพื่อเพียงแก้ปัญหาต่างๆ ภายในประเทศโดยไม่ได้คำนึงถึงปัญหาที่จะเกิดขึ้นจากการเชื่อมโยงโครงข่ายรถไฟกับประเทศเพื่อนบ้าน

2.ด้านเทคโนโลยีรถไฟและรถไฟความเร็วสูง

- การนำบทเรียนการบริหารจัดการระบบรถไฟที่ผิดพลาดในอดีตมาพิจารณาเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์ในการการบริหารจัดการระบบรถไฟในปัจจุบัน ซึ่งประเด็นที่ควรพัฒนา คือ ควรจัดทำโครงการพัฒนาวิศวกรรมระบบราง เพื่อสร้างมาตรฐานระบบราง โดยอาจจัดให้มีการเรียนการสอน หรือการอบรมในมหาวิทยาลัยต่างๆ และควรบูรณาการในเรื่องของการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟ ใน 2 รูปแบบคือ

- การพัฒนาในระดับค่อยเป็นค่อยไป เช่น การสร้างเครือข่าย หรืองานวิจัยทางด้านการพัฒนาเทคโนโลยีรถไฟ และการทำ Project Base Technology Transfer โดยอาจเขียนเงื่อนไขในการประกวดราคาให้มีการ Technology Transfer นอกจากนี้ยังต้องคำนึงถึงงบประมาณในการก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงเพราะ การก่อสร้างรถไฟความเร็วสูงต้องใช้งบประมาณในการดำเนินการที่สูงด้วย จึงมีความเสี่ยงในการลงทุน ดังนั้นต้องมีการบริหารจัดการความเสี่ยง โดยใช้การบำรุงรักษาที่มีมาตรฐานสูง ซึ่งใช้ต้นทุนบำรุงรักษาที่สูงตามไปด้วย โดยปัจจัยเหล่านี้เป็นปัจจัยที่สะท้อนราคาค่าโดยสาร
- รัฐบาลควรมีการประชาสัมพันธ์ หรือให้ความรู้ และให้ข้อมูลกับประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้องว่า รถไฟความเร็วสูงคืออะไร สร้างเพื่ออะไร มีแผนการดำเนินงานอย่างไร เพื่อเสริมสร้างความเข้าใจเบื้องต้นให้กับประชาชน และผู้ที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งควรสร้างความชัดเจนในด้านความหมายของระบบรางในรูปแบบต่างๆ และค่าว่ารถไฟความเร็วสูงด้วย และการเป็นศูนย์กลางจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการที่เป็นระบบด้วย ควรมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เป็นระบบและเป็นรูปธรรม

3. ข้อเสนอแนะอื่นๆ

- ควรคำนึงถึงความเป็นจริงในการสร้างรถไฟความเร็วสูงในประเทศด้วยว่า ประเทศไทยมีการออกแบบผังเมือง หรือการใช้ประโยชน์จากที่ดินในแบบที่ไม่เหมาะสมกับการขนส่งทางรถไฟ ดังนั้นควรปฏิรูปที่ดินก่อน และควรใช้ระบบรถไฟแบบเดิมมาเป็นพื้นฐานในการปฏิรูปการใช้ประโยชน์จากที่ดินก่อน แล้วจึงพัฒนารถไฟความเร็วสูง
- ทิศทางการพัฒนาอาจต้องคำนึงถึงประเด็นของประเทศจีนโดยเฉพาะในด้านการแบ่งปันผลประโยชน์ ซึ่งอาจต้องดำเนินยุทธศาสตร์ในลักษณะของการระงับเงิน
- เมื่อมีการลงทุนระบบขนส่งทางรางไปแล้วจะสร้างหรือหาประโยชน์ได้อย่างไร ซึ่งหากปล่อยให้ดำเนินการในรูปแบบเดิมอาจไม่ได้ประสิทธิผลที่ดีพอ
- แนวโน้มในการพัฒนาและทิศทางที่เปลี่ยนไปของสถานการณ์ทางการเมืองในพม่า อาจมีผลกระทบต่อทิศทางการสร้างเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงระหว่างประเทศในภูมิภาคได้