

แนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ (East-West
Economic Corridor : EWEC) เป็นเส้นทางคมนาคม
และการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์
เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก - ตะวันตก

โดย

นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๓
กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคม

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง	แนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ (East-West Economic Corridor : EWEC) เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก - ตะวันตก		
ลักษณะวิชา	การเศรษฐกิจ		
ผู้วิจัย	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย	หลักสูตร วปอ.	รุ่นที่ ๖๐

เส้นทางหมายเลข ๑๒ ของประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ที่เชื่อมโยงสมาชิกกลุ่มประเทศภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) การพัฒนาแนวพื้นที่ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridor) ของกลุ่มประเทศ ถือเป็นเส้นทางที่ได้รับการพัฒนามากที่สุดใน ๓ เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ คือ ระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ และระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ เส้นทางหมายเลข ๑๒ ในประเทศไทยมีระยะทางยาว ๗๙๓ กิโลเมตร เริ่มตั้งแต่ว่าชายแดนแม่สอดจังหวัดตาก ที่ด่านสะพานมิตรภาพไทย - พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-ตาก) ผ่านจังหวัดพิษณุโลก จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดขอนแก่น จังหวัดกาฬสินธุ์ จังหวัดมุกดาหาร ไปสิ้นสุดที่ชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ที่สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เนื่องจากการพัฒนาระบบโครงข่ายทางหลวง เป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ ในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ ดังนั้น เส้นทางหมายเลข ๑๒ จึงถือเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญที่เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง ที่จะช่วยลดเวลาในการเดินทาง ลดต้นทุนการผลิตในภาคขนส่ง อันเป็นการส่งเสริมการค้าการลงทุน ระหว่างอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงได้เป็นอย่างดี

จากการศึกษาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ พบว่า ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่น คือ มีเส้นทางรถไฟตัดผ่าน เป็นเส้นทางสนับสนุนการท่องเที่ยว เป็นเส้นทางที่เชื่อมด่านชายแดนระหว่าง พม่า - ไทย - สปป.ลาว ที่เปรียบเสมือนประตูการค้าที่สำคัญ แต่ปัญหาความไม่สมบูรณ์ของทางหลวง เนื่องจาก บางช่วงยังมีสภาพเป็นทาง ๒ ช่องจราจร การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทำให้การดำเนินก่อสร้างล่าช้า เช่น อุทยานสัตว์ป่าและพันธุ์พืชแห่งชาติ ดังนั้น จึงควรมีการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรต่างๆ รวมทั้ง ผู้มีส่วนได้เสีย ที่จะต้องให้ตระหนักถึงความสำคัญของการปรับปรุงโครงข่ายการคมนาคม เพื่อการพัฒนาประเทศต่อไปในอนาคต

ABSTRACT

Title Highway 12 (East-West Economic Corridor: EWEC) is a transportation and transportation route linking and supporting East-West Economic Corridor

Field Economics

Name MR.Apirat Chaiwongnoi **Course** NDC **Class** 60

Route 12 of Thailand is part of the East-West Economic Corridor linking member countries under the Greater Mekong Sub-region (GMS). Development of the Economic Corridor Group of countries The economic terrace is the East-West Economic Corridor, the North-South Economic Corridor and the Southern Economic Corridor. Route 12 in Thailand is 793 kilometers long, starting from Mae Sot border. starting from Mae Sot border, Tak province. At the first Thai-Burmese Friendship Bridge (Mae Sot-Tak) through Phitsanulok. Phetchaboon Khon Kaen Karasin Mukdahan To end the border Mukdahan. The 2nd Thai-Lao Friendship Bridge (Mukdahan - Savannakhet) , Because of the development of the highway network. It is an important factor. In the economic and social development of the country, Route 12 is an important strategic route linking transportation to reduce travel time. Reduce production costs in transportation sector. The promotion of trade and investment. The Greater Mekong Subregion

According to the Highway 12 study, Highway 12 is a route that can link other modes of transport. It is a support route for tourism. It is a route connecting the border between Myanmar, Thailand, Lao PDR, as an important trading gateway. However, the problem of highway inadequacies is due to the fact that some roads are still under way. It should therefore be possible to integrate information between government agencies, private sector organizations, stakeholders and stakeholder groups. To be aware of the importance of improving the transport network. For the future development of the country.

คำนำ

แนวระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่เชื่อมโยงทะเลจีนใต้ฝั่งตะวันออก เข้ากับทะเลอันดามันฝั่งตะวันตกที่สั้นที่สุด ผ่านพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม โดยการเชื่อมโยงเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ของพม่า เขตเศรษฐกิจพิเศษตาก เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร ของประเทศไทย เขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ของ สปป.ลาว และเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ของเวียดนาม เพื่อไปยังเขตเศรษฐกิจพิเศษฉงจั่ว ของจีน

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ในประเทศไทย เป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางคมนาคมที่อยู่ในแนวระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ดังนั้น จึงเป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสามารถร่วมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ และในขณะเดียวกัน ต้องมีการศึกษาหาแนวทางในการพัฒนาเส้นทางเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่ง ที่จะมีปริมาณเพิ่มมากขึ้น ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เพื่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศในอนาคต

(นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
คำนำ	ข
สารบัญ	ค
สารบัญตาราง	จ
สารบัญแผนภาพ	ฉ
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๒
ข้อจำกัดของการวิจัย	๓
ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย	๓
คำจำกัดความ	๔
บทที่ ๒ ทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๕
แนวคิดทฤษฎีของระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง	๖
ความเป็นมาของทางหลวงหมายเลข ๑๒	๒๐
การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งบนทางหลวงหมายเลข ๑๒	๒๓
แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔	๒๔
แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๕	๒๘
ทฤษฎีแนวความคิดทางด้านการจราจร	๒๙
ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง	๓๒
แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม	๓๔
ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๓๘
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๔๒
สรุป	๔๓

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓ ปัญหาอุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ	
ต่อการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม	๔๔
การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม	๔๕
ปัญหา อุปสรรค	๕๒
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ	๕๓
สรุป	๕๖
บทที่ ๔ แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒	๕๗
การวิเคราะห์ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตามหลักการ SWOT Analysis	๖๑
ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ	๖๗
แนวทางการพัฒนาระดับมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒	๗๐
สรุป	๗๖
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๗๗
สรุป	๗๗
ข้อเสนอแนะ	๘๔
บรรณานุกรม	๘๙
ประวัติย่อผู้วิจัย	๙๐

สารบัญตาราง

ตารางที่

๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา

หน้า

๑๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒-๑ แผนภาพพระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก – ตะวันตก	๑๐
๒-๒ แผนภาพพระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ – ใต้	๑๒
๒-๓ แผนภาพพระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้	๑๓
๒-๔ ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง	๓๓
๓-๑ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตามแนว EWEC	๔๗
๓-๒ แนวเส้นทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อ Super Cluster บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง	๔๘
๓-๓ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนว EWEC	๔๘

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

แนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) เป็นหนึ่งในความร่วมมือตามยุทธศาสตร์การพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) โดยมีพื้นที่ที่มีศักยภาพตามแนวคมนาคมเชื่อมโยงหลัก ๓ แนวคือ แนวเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) แนวตะวันออก-ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) และแนวตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) ของโครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (Greater Mekong Subregion : GMS) ซึ่งเกิดจากความร่วมมือของประเทศไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและมณฑลกว่างซี) ขึ้นในปี ๒๕๔๐ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้าการลงทุน อุตสาหกรรม การเกษตร และบริการ ที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน และยกระดับการครองชีพของประชาชนในพื้นที่ การส่งเสริมการพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษา ให้มีการใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ และส่งเสริมการเพิ่มขีดความสามารถและโอกาสทางเศรษฐกิจในเวทีการค้าโลก โดยการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจเบื้องต้นเป็นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคม ซึ่งมีธนาคารพัฒนาแห่งเอเชีย (Asian Development Bank : ADB) เป็นผู้ให้การสนับสนุนหลัก ร่วมกับธนาคารเพื่อความร่วมมือระหว่างประเทศญี่ปุ่น (Japan Bank For International Cooperation : JBIC) องค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (Japan International Cooperation Agency : JICA) และรัฐบาลของแต่ละประเทศ

เส้นทาง EWEC หรือเส้นทางหมายเลข ๙ (R9) เป็นเส้นทางที่พัฒนามากที่สุดในบรรดาแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งหมดมีระยะทางยาว ๑,๔๕๐ กิโลเมตร อยู่ในเขตประเทศไทย เป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ ๗๙๓ กิโลเมตร เส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานังชายฝั่งของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้ เมืองดงฮา และเมืองลาวบาว (Lao Bao) อันเป็นเขตเศรษฐกิจพิเศษของเวียดนาม จากนั้นจะใช้ทางหลวงหมายเลข ๙ ผ่านสะพานเซโน (Savan-Seno) เขตเศรษฐกิจพิเศษของสปป.ลาว ผ่านแขวงสะหวันนะเขต และข้ามแม่น้ำโขง ที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) สู่ประเทศไทย ที่จังหวัดมุกดาหาร กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ไปจนถึงที่ด่านชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก ข้ามไปยังประเทศพม่า ที่เมืองเมียวดี ผ่านอ่าวเมาะตะมะ ที่เมืองเมาะล่ำโย หรือมะละแหม่ง (Mawlamyine / Mawlamyaing) นับเป็นการเชื่อมพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกด้านทะเลจีนใต้

เข้ากับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกจากทะเลอันดามัน และเป็นเส้นทางคมนาคมทางบกที่สั้นที่สุดที่สามารถเชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิกเข้าด้วยกัน เส้นทาง EWEC จึงถือเป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขงเป็นอย่างมาก

เพื่ออำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ การท่องเที่ยว เชื่อมโยงการผลิต การค้าการลงทุน ช่วยสนับสนุนการขนส่งและกระจายสินค้าในประเทศ (Inland Container Depot : ICD) และเป็นแหล่งการลงทุนธุรกิจที่น่าสนใจจึงมีความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคอาเซียน และกระจายสินค้าไปยังตลาดโลกในอนาคตได้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐานระบบทางหลวงในปัจจุบัน ด้านคมนาคมขนส่งเส้นทางหมายเลข ๑๒
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรคและปัจจัยที่มีผลกระทบ ในการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC
๓. เสนอแนะแนวทางเชิงนโยบายเพื่อผนวกกรอบการพัฒนาเมืองเข้ากับหลักการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงคมนาคม

ขอบเขตของการวิจัย

เป็นการศึกษาวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนทางหลวงหมายเลข ๑๒ เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งบนเส้นทาง EWEC ระหว่าง ๔ ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีขั้นตอนการวิจัยประกอบด้วย

๑. สัมภาษณ์ห้วงค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการรวบรวมข้อมูล ดังนี้

๑.๑ เอกสารและข้อมูลของโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งโดยเน้นด้านถนนเป็นหลัก

๑.๒ ข้อมูลแผนงานต่างๆ ในการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๑๒

๒. สัมภาษณ์เชิงลึกและจัดการสนทนากลุ่มย่อย (Focus Group) ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ได้แก่ ผู้แทนหน่วยงานภาครัฐภาคเอกชน และภาควิชาการที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบโอกาส ปัญหาและอุปสรรค และความพร้อมต่อการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒

๓. ประมวลข้อมูลที่รวบรวมมาได้ทั้งหมด เพื่อวิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งและด้านโลจิสติกส์ในอนาคตตลอดจนการดำเนินงานเพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ปัญหาอุปสรรค และความท้าทายในอนาคต

๔. จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ (East-West Economic Corridor : EWEC) เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งในการเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตะวันออก - ตะวันตก

ข้อจำกัดของการวิจัย

ข้อมูลบางเรื่องที่ส่วนราชการและหรือผู้ประกอบการไม่ต้องการเปิดเผยในรายละเอียดมาก ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อความมั่นคง ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ หรือผลกระทบต่อการทำงาน กิจกรรมขององค์กร หรือบริษัท ดังนั้นจึงอาจมีข้อจำกัดด้านความสมบูรณ์ของข้อมูล

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ยกระดับคุณภาพชีวิตของราษฎรสองข้างทาง และประชาชนผู้ใช้ทางให้ได้รับความสะดวกและปลอดภัย

๒. พัฒนาพื้นที่เพิ่มบทบาทการพัฒนาทางหลวงและส่งเสริมการท่องเที่ยว

๓. รองรับปริมาณจราจรที่จะเพิ่มขึ้นจากการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศและพัฒนาให้เป็นระบบโครงข่ายโลจิสติกส์ที่สมบูรณ์ มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย เสริมสร้างศักยภาพด้านการลงทุนทั้งภาคเกษตรกรรม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยวของประเทศไทย

๔. ช่วยพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่มีประสิทธิภาพสูง สามารถรองรับปริมาณจราจรและขนส่งในพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษให้มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย

คำจำกัดความ

เส้นทาง East-West Economic Corridor หรือ EWEC

หมายถึง เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) หรือที่เรียกว่าเส้นทาง R๒ หรือ R๙ (จะเรียก R๙ เมื่ออยู่ใน สปป.ลาว) เป็นการตัดขวางเชื่อมระหว่างมหาสมุทรแปซิฟิกทางตะวันออก หรือทะเลจีนใต้ และมหาสมุทรอินเดีย ทางตะวันตกเส้นทางเริ่มจากเมืองท่าดานัง ชายฝั่งของเวียดนาม ผ่านเมืองเว้ เมืองดงฮา และเมืองลาวบาว ของเวียดนาม ผ่านสะหวันเซโน ผ่านแขวงสะหวันนะเขต ของสปป.ลาว แล้วข้ามแม่น้ำโขงที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) สู่ประเทศไทยที่จังหวัดมุกดาหาร ผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๒ ข้ามไปยังประเทศพม่าที่เมืองเมียวดี ผ่านอ่าวเมาะตะมะ ที่เมืองเมาะลำไย มีระยะทางรวม ๑,๔๕๐ กิโลเมตร

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และเป็นหนึ่งในถนนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมาะลำไย ประเทศพม่า และเมืองดานัง ประเทศเวียดนาม สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ และสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม ๗๙๓ กิโลเมตร

เขตเศรษฐกิจพิเศษ หมายถึง พื้นที่ซึ่งรัฐบาลได้ให้สิทธิพิเศษทางการลงทุนและการค้าแก่ธุรกิจที่เข้ามาลงทุนในเขตสูงกว่าธุรกิจทั่วไป จากรายงาน Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experience โดยธนาคารโลกแสดงให้เห็นว่าในช่วง ๓๐ ปีระหว่างปี ค.ศ. ๑๙๗๕-๒๐๐๖ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษทั่วโลกได้มีการขยายตัวอย่างรวดเร็วโดยเฉพาะอย่างยิ่งภายหลังปี ค.ศ.๑๙๘๖ จำนวนเขตเศรษฐกิจพิเศษได้เพิ่มขึ้นในอัตราสูงมาก ซึ่งเป็นกระแสที่ถูกจุดประกายจากผลสำเร็จของการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ ในจีน ประเทศไทยเองได้เคยมีประสบการณ์พัฒนาพื้นที่ในลักษณะที่คล้ายคลึงกับการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษมาแล้วในรูปแบบต่างๆ ได้แก่ นิคมอุตสาหกรรม (Industrial Estate: IE) นิคมอุตสาหกรรมเพื่อการส่งออก (Export Processing Zone: EPZ) คลังสินค้าทัณฑ์บน (Bonded Warehouse : BW) หรือร้านค้าปลอดอากร(Duty Free Shop: DFS) และเขตการค้าเสรี (Free Trade Zone : FTZ) หรือเขตการค้าปลอดภาษี (Duty Free Port)

บทที่ ๒

ทบทวนวรรณกรรมและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องของแนวทางการพัฒนา ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (East-West Economic Corridor : EWEC) เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและ รองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก - ตะวันตก

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิด
ทฤษฎีจากเอกสาร ตำรา และรายงานผลการวิจัยที่เกี่ยวข้อง แล้วรวบรวมสาระสำคัญ เพื่อนำมาใช้
ประโยชน์ในการกำหนดกรอบแนวคิดของการวิจัย โดยเนื้อหาในการนำเสนอ มีลำดับดังนี้

๑. แนวคิดทฤษฎีของระเบียบเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง
๒. ความเป็นมาของทางหลวงหมายเลข ๑๒
๓. การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านคมนาคมขนส่งบนทางหลวงหมายเลข ๑๒
๔. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๕
๕. แผนยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ.๒๕๕๘ - ๒๕๖๕
๖. ทฤษฎีแนวความคิดทางด้านการจราจร
๗. ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลง
๘. แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม
๙. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๑๐. กรอบแนวคิดของการวิจัย
๑๑. สรุป

แนวคิดทฤษฎีของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

๑. ความเป็นมาของระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

โครงการพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion: GMS) เป็นโครงการที่เกิดจากความร่วมมือของกลุ่มประเทศซึ่งมีที่ตั้งของประเทศในเขตลุ่มแม่น้ำโขงทั้ง ๖ ประเทศด้วยกัน คือ ไทย พม่า สปป.ลาว กัมพูชา เวียดนาม และจีน (มณฑลยูนนานและมณฑลกว่างสี) เริ่มในปี ๒๕๓๕ โดยมีธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank: ADB) เป็นผู้สนับสนุนหลัก มีวัตถุประสงค์หลักคือ การส่งเสริมให้เกิดการขยายตัวทางการค้า การลงทุนอุตสาหกรรม การเกษตร และบริการสนับสนุนการจ้างงาน และยกระดับความเป็นอยู่ของประชาชนในพื้นที่ให้ดีขึ้น ส่งเสริมและพัฒนาความร่วมมือทางเทคโนโลยีและการศึกษาระหว่างกัน ตลอดจนใช้ทรัพยากรธรรมชาติที่ส่งเสริมกันอย่างมีประสิทธิภาพ ส่งเสริมและเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและเพิ่มโอกาสทางเศรษฐกิจในการค้าโลก ต่อมาประเทศในกลุ่มอนุภูมิภาคนี้จึงมีแนวคิดจัดตั้งระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub region Economic Corridors) โดยได้มีการประชุมและเจรจาหารือระหว่างผู้นำและรัฐบาลของประเทศในกลุ่ม GMS เพื่อกำหนดกรอบความร่วมมือ รวมถึงแผนงานและยุทธศาสตร์ต่างๆในการพัฒนาเศรษฐกิจ

กลุ่มประเทศ GMS มีพื้นที่รวมกันประมาณ ๒.๓ ล้านตารางกิโลเมตร หรือประมาณพื้นที่ของยุโรปตะวันตก มีประชากรรวมกันประมาณ ๒๕๐ ล้านคน และอุดมสมบูรณ์ไปด้วยทรัพยากรธรรมชาติเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเป็นตลาดที่ประเทศไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดอยู่ในปัจจุบัน และเป็นช่องทางเจาะเข้าสู่ประเทศจีน/อินเดียซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สุดของโลก ประกอบกับจุดที่ตั้งของประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านโลจิสติกส์ เนื่องจากอยู่ใจกลางของอนุภูมิภาคและมีความต้องการร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อให้เกิดความสัมพันธ์ที่ใกล้ชิดในทุกๆระดับ เพื่อสร้างความมั่นคงทางเศรษฐกิจ ทั้งในด้านอาหาร พลังงาน และความมั่นคงปลอดภัยของมนุษย์ที่เกิดจากปัญหาร่วมกันของอนุภูมิภาค เช่น ด้านโรคติดต่อ ภัยพิบัติความเสื่อมโทรมของสิ่งแวดล้อม ความแตกต่างทางเศรษฐกิจและความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาระหว่างไทยและเพื่อนบ้าน รวมถึงการสนับสนุนทางการเงินจากธนาคารพัฒนาเอเชีย ประเทศจีนและไทย และองค์กรผู้สนับสนุนการพัฒนาอื่น ๆ เป็นปัจจัยขับเคลื่อนให้กรอบความร่วมมือมีความก้าวหน้าอย่างชัดเจน

๒. แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

๒.๑ แผนการพัฒนายุทธศาสตร์ระยะยาว

แผนการพัฒนายุทธศาสตร์ระยะยาว ๓ ด้านหรือ ๓ Cs ได้แก่

๒.๑.๑ Connectivity สร้างความเชื่อมโยงผ่านระบบต่าง ๆ

๒.๑.๒ Competitiveness เสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันระดับอนุภูมิภาค

๒.๑.๓ Community เสริมสร้างความรู้สึกรับผิดชอบร่วมกันของการเป็นชุมชน

๒.๒ แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจ

แผนงานพัฒนาความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงขับเคลื่อนการพัฒนาอนุภูมิภาค เริ่มจากการเชื่อมโยงโครงข่ายระบบโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะเส้นทางคมนาคมขนส่งและพลังงานได้มุ่งเน้นความร่วมมือใน ๙ สาขาหลัก ได้แก่

- ๒.๒.๑ คมนาคมขนส่ง
- ๒.๒.๒ โทรคมนาคม
- ๒.๒.๓ พลังงาน
- ๒.๒.๔ ท่อเทียม
- ๒.๒.๕ การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์
- ๒.๒.๖ ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม
- ๒.๒.๗ การอำนวยความสะดวกการค้า
- ๒.๒.๘ การลงทุน
- ๒.๒.๙ เกษตร

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยทั้ง ๙ สาขานั้น อยู่บนพื้นฐานความคิดที่ว่า ต้องการเปลี่ยนกลุ่มแม่น้ำโขงให้พัฒนาอยู่บนพื้นฐานของการพัฒนาแบบระบบตลาด ทั้งยังต้องการลดความยากจนและต้องการทรัพยากรมนุษย์

๒.๓ แผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง

แผนงานที่มีความสำคัญในลำดับสูง (Flagship Programs) ได้แก่

- ๒.๓.๑ แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้
- ๒.๓.๒ แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก
- ๒.๓.๓ แผนงานพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจตอนใต้
- ๒.๓.๔ แผนงานพัฒนาเครือข่ายโทรคมนาคม
- ๒.๓.๕ แผนงานซื้อขายไฟฟ้าและการเชื่อมโยงเครือข่ายสายส่งไฟฟ้า
- ๒.๓.๖ แผนงานการอำนวยความสะดวกการค้าและการลงทุนข้ามพรมแดน
- ๒.๓.๗ แผนงานเสริมสร้างการมีส่วนร่วมและความสามารถในการแข่งขันของภาคเอกชน
- ๒.๓.๘ แผนงานพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และทักษะความชำนาญ
- ๒.๓.๙ กรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาสิ่งแวดล้อม
- ๒.๓.๑๐ แผนงานการป้องกันน้ำท่วมและการจัดการทรัพยากรน้ำ
- ๒.๓.๑๑ แผนงานการพัฒนาการท่อเทียม

๓. กลไกการดำเนินงาน

กลไกการดำเนินงาน มีการดำเนินงานในประเทศไทย และการดำเนินงานระหว่างประเทศ ดังนี้

๓.๑ การดำเนินงานในประเทศไทย

การดำเนินงานในประเทศไทย เพื่อนำผลการเจรจาแปรรูปปฏิบัติ และเตรียมการภายในประเทศรองรับการพัฒนา โดยสำนักงานประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ/ สศช. เป็นหน่วยงานหลัก(National Coordinator) ในการประสานแผนงาน/โครงการภายใต้แผนงาน กับหน่วยงานปฏิบัติหลักของความร่วมมือ ๙ สาขา ตลอดจนทำหน้าที่ประสานแผนงานรวม และการติดต่อประสานงานกับ ADB และประเทศสมาชิกอื่น ได้แก่

๓.๑.๑ กระทรวงคมนาคม (สาขาคมนาคมขนส่ง)

๓.๑.๒ กระทรวงเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร(สาขาโทรคมนาคม)

๓.๑.๓ สำนักนโยบายและแผนพลังงาน (สาขาพลังงาน)

๓.๑.๔ กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา (สาขาท่องเที่ยว)

๓.๑.๕ สำนักงานความร่วมมือเพื่อการพัฒนาระหว่างประเทศ(สาขาการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์)

๓.๑.๖ กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สาขาทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม)

๓.๑.๗ กรมการค้าต่างประเทศ (สาขาการอำนวยความสะดวกการค้า)

๓.๑.๘ สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการค้า (สาขาการลงทุน)

๓.๑.๙ กระทรวงเกษตรและสหกรณ์ (สาขาเกษตร)

๓.๒ การดำเนินงานระหว่างประเทศ

การดำเนินงานระหว่างประเทศ ใช้เวทีการประชุมเจรจากับประเทศสมาชิก เพื่อประสานการพัฒนาให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ประกอบด้วยกลไก ๔ ระดับ ได้แก่

๓.๒.๑ การประชุมระดับคณะทำงาน ๙ สาขาความร่วมมือเพื่อประสานงานความคืบหน้าของกิจกรรมต่าง ๆ

๓.๒.๒ การประชุมระดับเจ้าหน้าที่อาวุโส ซึ่งจัดปีละ ๑-๒ ครั้ง

๓.๒.๓ การประชุมระดับรัฐมนตรี ซึ่งจัดปีละ ๑ ครั้ง

๓.๒.๔ การประชุมระดับสุดยอดผู้นำ ๖ ประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Summit) จะจัดขึ้นทุก ๓ ปี

๔. เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

เป้าหมายของโครงการ GMS คือการเพิ่มศักยภาพในการขนส่งสินค้าในลุ่มแม่น้ำโขง ผ่านการสร้างเส้นทางคมนาคมให้ดียิ่งขึ้น ดังนั้นโครงการ GMS จึงให้ความสำคัญกับการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจในลุ่มแม่น้ำโขงเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งระเบียงเศรษฐกิจนี้ประกอบไปด้วย

๔.๑ ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก - ตะวันตก

ระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก(East West Economic Corridor : EWEC) ภายใต้แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) ได้ริเริ่มขึ้นในการประชุมกับรัฐมนตรี GMS ครั้งที่ ๘ ณ กรุงมะนิลา ประเทศฟิลิปปินส์เป็นเส้นทางที่พัฒนามากที่สุดในบรรดาแนวระเบียงเศรษฐกิจทั้งหมด ระยะทางประมาณ ๑,๔๕๐ กิโลเมตร เชื่อมโยง ๔ ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว พม่าและเวียดนาม โดยมีจุดเชื่อมโยงสำคัญต่าง ๆ อาทิ เมืองมะละแหม่ง และเมืองเมียวดีของพม่า กับอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก เชื่อมไปยังจังหวัดพิษณุโลก ขอนแก่น กาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหารของไทย ต่อไปยังเมืองสะหวันนะเขต และเมืองแดนสะหวันของ สปป.ลาว กับเมืองลาวบาว เมืองเว้ เมืองดองฮา และเมืองดานังของเวียดนาม มีวัตถุประสงค์เพื่อ เชื่อมโยงตลาดในกลุ่มประเทศ GMS ให้เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาธุรกิจ และอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง ช่วยลดต้นทุน และย่นระยะเวลาในการขนส่ง เชื่อมโยงมหาสมุทรอินเดียและทะเลจีนใต้โดยผ่านจุดศูนย์กลางความเจริญสำคัญ ดังนี้

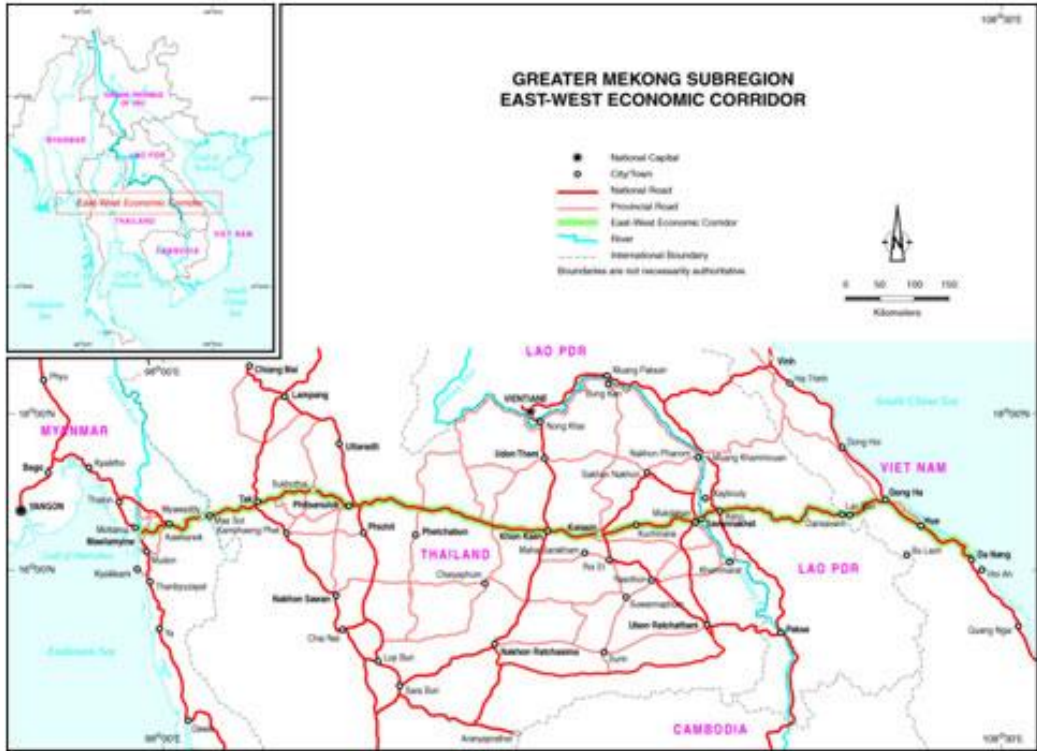
๔.๑.๑ Commercial Nodes – เมะละแหม่ง-เมียวดี (ในพม่า) แม่สอด-พิษณุโลก-ขอนแก่น- กาฬสินธุ์-มุกดาหาร (ในไทย) สะหวันนะเขต-แดนสะหวัน (สปป.ลาว) และลาวบาว-ดองฮา-เว้-ดานัง (ในเวียดนาม)

๔.๑.๒ Border Nodes – ด่านพรมแดน เมียวดี-แม่สอด (พม่า-ไทย) มุกดาหาร-สะหวันนะเขต (ไทย-ลาว) แดนสะหวัน-ลาวบาว (ลาว-เวียดนาม)

๔.๑.๓ Gateway Nodes – ดานัง (เวียดนาม) และเมะละแหม่ง (พม่า)

๔.๑.๔ Interchange Nodes - บริเวณที่เป็นจุดตัดระหว่าง EWEC และเส้นทางแนวเหนือ-ใต้อื่นๆ

แผนภาพที่ ๒-๑ แผนภาพระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก



ที่มา : Asian Development Bank, ๒๕๕๕

ในปี พ.ศ. ๒๕๓๘ ได้มีผลการศึกษาพบว่าแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) เพื่อเชื่อมระหว่างประเทศพม่า ไทย สปป.ลาว และเวียดนาม นั้น พบว่าแนวเส้นทางมุกดาหาร - สะหวันนะเขต - ดานัง นับเป็นแนวเส้นทางที่เหมาะสมที่สุด และในการประชุมระดับรัฐมนตรีโครงการ GMS มีมติให้ดำเนินการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงที่มุกดาหาร - สะหวันนะเขต ในขณะที่การก่อสร้างทางหลวงในไทยและเวียดนามได้เสร็จเรียบร้อยแล้ว และปี พ.ศ. ๒๕๔๐ ธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ได้ให้เงินช่วยเหลือ ๓ ล้านดอลลาร์ เพื่อศึกษาและออกแบบโครงการ East - West Corridor ประกอบด้วย ๓ ส่วน คือ สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร -สะหวันนะเขต) การปรับปรุงถนนหมายเลข ๙ ใน สปป.ลาว และการปรับปรุงท่าเรือดานังของเวียดนาม

เมื่อวันที่ ๑๘ มีนาคม ๒๕๔๔ รัฐบาลแห่งราชอาณาจักรไทยโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมและรัฐมนตรีแห่งสปป.ลาว โดยรัฐมนตรีการกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์ และก่อสร้างได้ลงนามความตกลงว่าด้วยการก่อสร้าง โดยให้แบ่งโครงการเป็น ๓ ส่วน คือ ส่วนที่ ๑ ตัวสะพานพร้อมถนนเชื่อมคอสะพาน (Bridge Approach) และเปลี่ยนทิศทางการจราจร (Traffic Changeover) ส่วนที่ ๒ อาคารควบคุมและถนนเชื่อมต่อฝั่งสปป.ลาว และส่วนที่ ๓ อาคารด่านควบคุมและถนนเชื่อมต่อฝั่งประเทศไทย

จากนั้นในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ นายสุริยะ จรุงเรืองกิจ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม แห่งราชอาณาจักรไทย และท่านบัวทอง วงลอคำ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมขนส่งไปรษณีย์และก่อสร้างแห่งสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาวร่วมเป็นสักขีพยานในการลงนามในสัญญาก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำระหว่างชาติแห่งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๓ ธันวาคม พ.ศ. ๒๕๕๖ โดยไทยได้ให้ความสำคัญกับความร่วมมือด้านการพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงไทย - ลาว เพื่อสนับสนุนให้ สปป.ลาวเป็นจุดเชื่อมโยง (Land - link) ในอนุภูมิภาค พัฒนาการที่สำคัญ ได้แก่ สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) รัฐบาลไทยและลาวได้กู้ยืมเงินจากญี่ปุ่นในวงเงิน ๒,๘๐๐ ล้านบาท เพื่อก่อสร้างสะพานดังกล่าว ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของแนวพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) และได้มีพิธีเปิดใช้อย่างเป็นทางการ เมื่อวันที่ ๒๐ ธันวาคม ๒๕๕๙ โดยสมเด็จพระเทพรัตนราชสุดาฯ สยามบรมราชกุมารีได้เสด็จพระราชดำเนินแทนพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวฯ มาเป็นองค์ประธานฝ่ายไทย และฝ่ายลาวมียาบบุญยัง วอลละจิต รองประธาน สปป.ลาว เป็นประธานฝ่ายลาว (ที่มา : กองส่งเสริมเศรษฐกิจสัมพันธ์และความร่วมมือ กรมเศรษฐกิจระหว่างประเทศ สิงหาคม ๒๕๕๐)

๔.๒ ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้

ระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ (North-South Economic Corridor :NSEC) เส้นทางนี้เป็นเส้นทางหลักของ GMS Economic Corridors โดยจะเน้นการเชื่อมต่อจินตอนใต้(มณฑลยูนนาน) เข้ากับภูมิภาคแหลมทองผ่านถนนในแนวเหนือ-ใต้จุดเริ่มต้นของถนนในแนวเหนือ-ใต้คือเมืองคุนหมิง ส่วนจุดปลายจะแยกเป็นสองสายคือประเทศไทย และประเทศเวียดนามมีระยะทางรวมประมาณ ๑,๘๐๐ กิโลเมตรมีวัตถุประสงค์เพื่อ กระจายสินค้า ลำเลียงวัตถุดิบ และส่งเสริมตลาดท่องเที่ยวเส้นทางในกลุ่มเหนือ-ใต้ประกอบด้วย ๓ เส้นทางที่เชื่อมโยงกลุ่มประเทศอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงดังนี้

๔.๒.๑ เส้นทางสายตะวันตก (Western Subcorridors) เริ่มจากคุนหมิงมายัง เชียงราย และลงมาถึงกรุงเทพฯ โดยมีส่วนที่ผ่านลาวและพม่าเล็กน้อย

๔.๒.๒ เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridors) เริ่มจากคุนหมิงแต่ไปสิ้นสุดที่ฮานอยเมืองหลวงของเวียดนาม โดยจะเชื่อมต่อกับทางหลวงสายเอเชีย A1 ที่วิ่งในทิศเหนือ-ใต้ของประเทศไทยที่เมืองฮานอย

๔.๒.๓ เส้นทางสายตะวันออก (Eastern Subcorridors) เริ่มจากเมืองหนานหนิงในมณฑลกว่างซีของประเทศจีนมายังเมืองฮานอย โดยเลือกได้ว่าจะเป็นเส้นทางเลียบชายทะเลหรือเส้นทางในทวีป

จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้ ประกอบด้วย ๑๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเชียงราย เชียงใหม่ ลำปาง นครสวรรค์ อุทัยฯ ลำพูน พะเยา แพร่ อุดรดิตถ์ กำแพงเพชร ตาก พิษณุโลก และกรุงเทพฯ

แผนภาพที่ ๒-๒ แผนภาพระเบียงเศรษฐกิจแนวเหนือ-ใต้



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๐

๔.๓ ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้

ระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor : SEC) มีวัตถุประสงค์ เพื่อส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาค สนับสนุนการรวมกลุ่มเศรษฐกิจ สนับสนุนการขยายตัวของการค้าและการลงทุน และอำนวยความสะดวกและการพัฒนาตามแนวพื้นที่ด้านตะวันออก-ตะวันตก ระหว่างไทย กัมพูชา เวียดนาม และบางส่วนของตอนใต้ของ สปป.ลาว ประกอบด้วย ๓ เส้นทางย่อย (Subcorridor) และ ๑ เส้นทาง Intercorridor ดังนี้

๔.๓.๑ เส้นทางสายกลาง (Central Subcorridors) เชื่อมโยงเมืองสำคัญทางการค้าซึ่งมีประชากรหนาแน่นของไทย กัมพูชา และเวียดนาม เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านพนมเปญ ไปยังโฮจิมินห์ซิตี และสุดที่เมืองหวังเต่า หรือวังเทา ริมชายทะเลเวียดนามรวมระยะทาง ๑,๐๐๕ กิโลเมตร

๔.๓.๒ เส้นทางสายเหนือ (Northern Subcorridors) เชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของโลก และแหล่งท่องเที่ยวเชิงนิเวศน์จากกรุงเทพฯ สุนครวัด และเขาพระวิหารในกัมพูชา ผ่านตอนกลางของเวียดนามสู่พื้นที่ชายฝั่งเวียดนาม เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ไปยังอรัญประเทศ (ส่วนนี้จะเส้นทางเดียวกับเส้นทางสายกลาง) แต่เมื่อเข้าเขตกัมพูชาแล้วจะแยกขึ้นเหนือผ่านเสียมเรียบ และไปสุดที่เมืองQuyNhon ทางตอนกลางของเวียดนามรวมระยะทาง ๑,๑๕๐ กิโลเมตร

๔.๓.๓ เส้นทางเลียบชายฝั่งด้านใต้ (Southern Coastal Sub corridors) เชื่อมโยงพื้นที่ Eastern Seaboard ของไทยกับชายฝั่งของกัมพูชาและเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางเลียบชายฝั่ง ไทย - กัมพูชา - เวียดนาม (R๑๐) เส้นทางเริ่มจากกรุงเทพฯ ผ่านภาคตะวันออกของไทยเลียบอ่าวไทยมาออกที่จังหวัดตราดข้ามมายังเกาะกงของกัมพูชาและไปสุดที่ปลายแหลมของเวียดนามที่เมือง Nam Can รวมระยะทาง ๙๗๐ กิโลเมตร

๔.๓.๔ เส้นทางเชื่อมภายในทวีป (Inter corridors Link) เป็นเส้นทางแนวตั้งผ่านกัมพูชาและลาวโดยจะเชื่อมเส้นทาง ๓ เส้นทางดังกล่าวเบื้องต้น (และเส้นทางหลักสาย East-West) ในแนวตั้งเส้นทางที่สำคัญมี ๒ เส้นทาง คือ เส้นทางสายกลาง หรือ (กรุงเทพฯ-พนมเปญ-โฮจิมินห์ซิตี้-วังเตา) และเส้นทางเลียบชายฝั่งตอนใต้

จังหวัดของไทยซึ่งตั้งอยู่ตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจแนวตอนใต้ประกอบด้วย ๘ จังหวัดได้แก่ จังหวัดฉะเชิงเทรา ปราจีนบุรี สระแก้ว ชลบุรี ระยอง จันทบุรี ตราด และจังหวัดกาญจนบุรี

แผนภาพที่ ๒-๓ แผนภาพระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้



ที่มา : กระทรวงคมนาคม, ๒๕๖๐

๕. ความก้าวหน้าของการดำเนินงานในระยะ ๒๐ ปีที่ผ่านมา

มีการส่งเสริมความร่วมมือที่เน้นสร้างการเติบโตทางเศรษฐกิจและการลดความยากจน โดยได้ดำเนินงาน ๕๕ โครงการลงทุน รวมมูลค่า ๑๔ พันล้านเหรียญสหรัฐ (แหล่งเงินทุนจาก ADB องค์กรและประเทศผู้ให้ความช่วยเหลือการพัฒนา และประเทศ GMS เช่น จีน และไทย) เป็นโครงการจำพวกการพัฒนาถนน สนามบิน ปรับปรุงเส้นทางรถไฟ แหล่งผลิตไฟฟ้าพลังน้ำ โครงสร้างพื้นฐานเพื่อการท่องเที่ยว และการควบคุมโรคติดต่อ ซึ่งมีมูลค่าผลิตภัณฑ์มวลรวม (GDP) ของอนุภูมิภาคมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยมากกว่าร้อยละ ๘ ต่อปีในช่วง ๒๐ ปีที่ผ่านมา และมูลค่า GDP เฉลี่ยต่อหัวเพิ่มขึ้นมากกว่า ๓ เท่าตัว แต่ยังคงพบปัญหาอุปสรรคหลายด้าน รวมถึงยังมีข้อจำกัดในด้านการกระจายความเจริญ และความเหลื่อมล้ำในการพัฒนาระหว่างประเทศสมาชิก GMS ได้จัดทำกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาแผนงาน GMS ฉบับใหม่ ระยะ ๑๐ ปี (ปีพ.ศ. ๒๕๕๕ - ๒๕๖๕) และได้นำเสนอให้ที่ประชุมสุดยอดผู้นำ ครั้งที่ ๔ ให้ความเห็นชอบเพื่อดำเนินการต่อไป โดยมีสาระสำคัญ ดังนี้

๑. ดำเนินงานต่อเนื่องจากวิสัยทัศน์เป้าหมาย และวิธีการที่ดำเนินงานในอดีตที่ผ่านมาซึ่งเน้นความรู้สึกเป็นเจ้าของของแผนงาน การหารือกันอย่างเท่าเทียม ผลประโยชน์ร่วม และการตระหนักถึงการพัฒนาที่ไม่เท่ากันของประเทศสมาชิก โดยปรับปรุงให้แผนงานสามารถตอบสนองต่อบริบทโลกและภูมิภาคได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงสอดคล้องกับแผนพัฒนาระดับชาติและการรวมเข้าเป็นส่วนที่สำคัญ และสนับสนุนประชาคมอาเซียน

๒. เพิ่มความสำคัญทางด้านซอฟต์แวร์เช่น เรื่องการพัฒนาเชิงนโยบายและสถาบัน การเสริมสร้างศักยภาพและองค์ความรู้ควบคู่กับการพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐาน เน้นการบูรณาการระหว่างสาขาความร่วมมือ การพัฒนาเชิงพื้นที่ และการทำงานที่สอดคล้องกับกรอบความร่วมมืออื่น ๆ ทั้งในระดับอนุภูมิภาคและภูมิภาค โดยเฉพาะอย่างยิ่งการสนับสนุนการรวมตัวของประชาคมอาเซียน

๓. ระเบียงเศรษฐกิจ (Economic Corridors) ยังคงเป็นศูนย์กลางการพัฒนาแบบบูรณาการ โดยให้ความสำคัญกับ สาขาคมนาคมขนส่ง พลังงาน โทรคมนาคม ท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม เกษตร และทรัพยากรมนุษย์โดยมีการขยายแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจตอนใต้ให้ขยายจากกรุงเทพฯ ไปเชื่อมโยงเมืองทวายของพม่า ซึ่งมีศักยภาพจะเป็นฐานการผลิตของอนุภูมิภาคในอนาคต

๖. ความก้าวหน้าการดำเนินงานรายสาขาของ GMS

ตารางที่ ๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา

สาขา	เป้าหมาย	ความก้าวหน้าสำคัญ	ทิศทางภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ใหม่
๑. คมนาคมขนส่ง	๑. พัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงตามระเบียงเศรษฐกิจ ๒. อำนวยความสะดวกการค้า และการขนส่งข้ามพรมแดน	<ul style="list-style-type: none"> พัฒนาเส้นทางคมนาคมให้ได้มาตรฐาน ASEAN Highway Class ๓ (ถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร ผิวทางกว้าง ๖ เมตร) และจัดช่วงที่ขาดหายและเป็นคอขวดตามแนว Economic Corridors หลักทั้งสามแนวใกล้ครบสมบูรณ์ เริ่มผลักดันการพัฒนาเส้นทางรถไฟเชื่อมโยงอนุภูมิภาค ได้มีการลงนามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงแล้ว และให้สัตยาบันแล้ว ยกเว้นไทยและพม่า (ไทยเหลือการให้สัตยาบันต่อภาคผนวกและพิธีสารจำนวน ๖ ฉบับ) 	<ul style="list-style-type: none"> เน้นการเปลี่ยน Transport Corridors ให้เป็น Economic Corridors ขยายขอบเขตจากการพัฒนาถนน ไปสู่รถไฟ และรูปแบบการขนส่งอื่น ๆ ทางน้ำและอากาศ เริ่มดำเนินงานนำร่องที่มีประสิทธิผล ณ ตามแนว Economic Corridors เช่น ความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิทางการจราจรไทย-ลาว-เวียดนาม (เริ่มบังคับใช้แล้ว)/ความตกลงแลกเปลี่ยนสิทธิทางการจราจรตามแนว NSEC (North-South Economic Corridors) ไทย-สปป.ลาว-จีน (ยังอยู่ระหว่างการเจรจา) เป็นต้น

ตารางที่ ๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา (ต่อ)

สาขา	เป้าหมาย	ความก้าวหน้าสำคัญ	ทิศทางภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ใหม่
๒.โทรคมนาคม	เชื่อมโยงโครงข่ายโครงสร้างพื้นฐานและพัฒนา Application รวมถึงกรอบกฎระเบียบเพื่อรองรับ	<ul style="list-style-type: none"> •โครงการทางด่วนสารสนเทศ (Information Superhighway Network) ระยะ ๑ แล้วเสร็จ อยู่ระหว่างเริ่มดำเนินงานระยะที่ ๒ ซึ่งจะส่งเสริมยกระดับเทคโนโลยีให้เป็นระบบ Broadband เพื่อเพิ่มศักยภาพการใช้ ICT ในเชิงพาณิชย์ในอนุภูมิภาคให้มากขึ้น 	<ul style="list-style-type: none"> • จัดทำยุทธศาสตร์ความร่วมมือใหม่ • ปรับกลไกการทำงานพัฒนาศักยภาพบุคลากร • พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นสำหรับโครงการทางด่วนสารสนเทศ
๓. พลังงาน	วางระบบและพัฒนาไปสู่ตลาดซื้อขายไฟฟ้าในอนุภูมิภาคซึ่งจะช่วยสร้างความมั่นคงด้านพลังงานและลดค่าใช้จ่ายในการลงทุน	<ul style="list-style-type: none"> • ร่วมกันพัฒนารอบนโยบายกลไก และแผนแม่บทเชื่อมโยงสายส่งไฟฟ้าระหว่างประเทศ • จัดตั้งคณะกรรมการประสานการซื้อขายไฟฟ้า • ขยายความร่วมมือในเรื่องการซื้อขายไฟฟ้าและการพัฒนาแหล่งผลิตไฟฟ้าพลังน้ำในระดับทวิภาคี 	<ul style="list-style-type: none"> • พัฒนารอบนโยบายและส่งเสริมการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพการอนุรักษ์พลังงาน และพลังงานหมุนเวียน • การสนับสนุนกรอบอาเซียนในการเชื่อมโยงโลจิสติกส์ของท่าอากาศยานชาติและน้ำมัน

ตารางที่ ๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา (ต่อ)

สาขา	เป้าหมาย	ความก้าวหน้าสำคัญ	ทิศทางภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ใหม่
๔. ท่องเที่ยว	การส่งเสริมอนุภูมิภาคแม่น้ำโขงให้เป็นจุดหมายปลายทางการท่องเที่ยวเดี่ยว	<ul style="list-style-type: none"> กำหนด ๒๙ โครงการลำดับความสำคัญสูงใน ๒ ระยะ คือ ปี ๒๐๐๖-๒๐๑๐ และ ปี ๒๐๑๑-๒๐๑๕ อยู่ระหว่างเริ่มดำเนินการจัดทำGMS Tourism Strategy (๒๐๑๖-๒๐๒๕) จัดตั้ง Mekong Tourism Coordinating Office (MTCO) ที่กรุงเทพฯทำหน้าที่ประสานงานและดำเนินการส่งเสริมด้านการตลาดสำหรับ GMS 	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาเชิงพื้นที่ในการท่องเที่ยวตามแนวลำน้ำโขงและเส้นทางท่องเที่ยวเชื่อมโยงแบบวงรอบ เน้นแผนงาน ๓ ด้าน ได้แก่(๑) แผนงานพัฒนาทรัพยากรบุคคล (๒) การท่องเที่ยวลดความยากจนอย่างยั่งยืน และ (๓) แผนงานพัฒนาการตลาดและผลิตภัณฑ์ใน GMS
๕. การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์	<ol style="list-style-type: none"> พัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อสนับสนุนความร่วมมือในอนุภูมิภาค พัฒนาศักยภาพของข้าราชการ สร้างกลไกและความร่วมมือเพื่อแก้ปัญหาข้ามชาติ 	<ul style="list-style-type: none"> แผนงาน Phnom Penh Plan ฝึกอบรมผู้บริหารระดับกลาง/สูงของ GMS โดยใช้เครือข่ายสถาบันการศึกษาของอนุภูมิภาค ดำเนินงานตามกรอบยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการด้านทรัพยากรมนุษย์ (Strategic Framework and Action Plan for Human Resource Development in GMS) ได้แก่ด้านแรงงาน สาธารณสุขการศึกษา และการพัฒนาสังคม 	<ul style="list-style-type: none"> การพัฒนาความร่วมมือด้านทักษะอาชีพผ่านระบบการรับรองทักษะและคุณวุฒิร่วมกัน พัฒนาการศึกษาและทักษะฝีมือแรงงานข้ามพรมแดนที่ปลอดภัย การควบคุมการแพร่ของโรคติดต่อ และลดปัญหาข้ามพรมแดน เช่น การค้ามนุษย์ เป็นต้น

ตารางที่ ๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา (ต่อ)

สาขา	เป้าหมาย	ความก้าวหน้าสำคัญ	ทิศทางภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ใหม่
๖. ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม	๑. การพัฒนาอย่างยั่งยืน ๒. การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติร่วมกัน ๓. การลดผลกระทบจาก Climate Change	<ul style="list-style-type: none"> •ดำเนินงาน Biodiversity Corridors เพื่อให้การพัฒนาเศรษฐกิจและการรักษาไว้ซึ่งสิ่งแวดล้อมมีความสมดุล •จัดตั้ง Environmental Operation Center (EOC) เป็นศูนย์ประสานการดำเนินงานด้านสิ่งแวดล้อม กรุงเทพฯ •จัดทำGMS Atlas เพื่อระบุพื้นที่เสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อม 	<ul style="list-style-type: none"> •เน้นความต่อเนื่องในด้านการอนุรักษ์ความหลากหลายทางชีวภาพการบรรเทาความยากจนการปรับตัวต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ •การส่งเสริมการพัฒนาที่ลดการปล่อยก๊าซคาร์บอน •การพัฒนาศักยภาพบุคลากร
๗. เกษตร	เพื่อลดความยากจนและพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของภาคเกษตร	<ul style="list-style-type: none"> •การแลกเปลี่ยนองค์ความรู้ในเรื่องความปลอดภัยทางด้านอาหาร การค้าสินค้าเกษตรข้ามพรมแดนและการนำเทคโนโลยีชีวภาพมาใช้ในการเกษตร •การดำเนินงานโครงการควบคุมโรคติดต่อในสัตว์ข้ามพรมแดน •การจัดทำเว็บไซต์ข้อมูลด้านเกษตร 	<ul style="list-style-type: none"> •การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันในเรื่องความปลอดภัยทางอาหาร •การพัฒนาการเกษตรให้ทันสมัย •ส่งเสริมการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและการเกษตรที่เป็นมิตรต่อสภาพภูมิอากาศ และการใช้เทคโนโลยีพลังงานหมุนเวียน

ตารางที่ ๒-๑ ความคืบหน้าการดำเนินงานรายสาขา (ต่อ)

สาขา	เป้าหมาย	ความก้าวหน้าสำคัญ	ทิศทางภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ใหม่
๘. การอำนวยความสะดวกทางการค้า		<ul style="list-style-type: none"> เริ่มศึกษาแนวทางการทำงานตาม Strategic Framework for Action on Trade Facilitation and Investment ซึ่งเน้น ๔ เรื่อง คือ ศุลกากร, มาตรการสุขอนามัยและสุขอนามัยพืช (Sanitary and Phytosanitary Measures : SPS), โลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกเรื่องการผ่านแดน (Business mobility) 	<ul style="list-style-type: none"> ยังไม่ชัดเจน แต่มีการทับซ้อนกับด้านคมนาคมขนส่ง
๙. การลงทุน		<ul style="list-style-type: none"> จัดตั้งสภาธุรกิจ ๖ ประเทศ กลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Business Forum) เพื่อเป็นกลไกทำงานร่วมกับภาครัฐ 	<ul style="list-style-type: none"> ยังไม่ชัดเจน ไทยรับที่จะหารือกับสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (BOI) เพื่อเสนอแนวทางการร่วมมือที่เป็นรูปธรรม

ที่มา : สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.)

(ข้อมูล ณ ตุลาคม ๒๕๕๗)

ความเป็นมาของทางหลวงหมายเลข ๑๒

๑. ประวัติความเป็นมา

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เชื่อมระหว่างภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และเป็นหนึ่งในถนนแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ที่เชื่อมระหว่างเมืองเมะล่าย ประเทศพม่า และเมืองดามัง ประเทศเวียดนาม สายทางเริ่มต้นที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก ผ่านจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก เพชรบูรณ์ ชัยภูมิ ขอนแก่น มหาสารคาม กาฬสินธุ์ และสิ้นสุดที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) อำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร มีระยะทางตลอดทั้งสายรวม ๗๙๓ กิโลเมตร นอกจากนี้เส้นทางหลวงแผ่นดินสายนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย ได้แก่ ทางหลวงเอเชียสาย ๑ และทางหลวงเอเชียสาย ๑๖ โดยมีรายละเอียดของเส้นทางดังนี้

แม่สอด-ตากก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๙ - ๒๕๑๓ โดยความช่วยเหลือของรัฐบาลออสเตรเลีย เดิมเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๕ ถนนในช่วงแม่สอด-ตาก ก่อสร้างตามโครงข่ายทางหลวงสายเอเชีย คือ ทางหลวงเอเชียสาย ๑ จุดเริ่มต้นตามหลักกิโลเมตรอยู่บริเวณเชิงสะพานมิตรภาพไทย-พม่า (สะพานข้ามแม่น้ำเมย) ซึ่งเป็นเขตแดนระหว่างประเทศไทยกับประเทศพม่า ตั้งอยู่ที่ตำบลท่าสายลวด อำเภอแม่สอด จังหวัดตาก จากนั้นทางลงสู่ระดับพื้นดินผ่านด่านพรมแดนแม่สอด ตรงไปยังทิศตะวันออก ในช่วงนี้จะเป็นทางคู่ขนาด ๔ ช่องจราจร ผ่านแยกสนามบินซึ่งหากเลี้ยวขวาไปยังทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๓๕๕ (ถนนอินทคีรี) จะเข้าเมืองแม่สอด ถ้าตรงไปจะเป็นเลี้ยวเมือง หลังจากนั้นมาบรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๓๕๕ ที่วงเวียนที่แยกอุ้มผาง จากนั้นขึ้นเขาผ่านเทือกเขาถนนธงชัย เป็นทางเดี่ยวขนาด ๒-๔ ช่องจราจรมุ่งหน้าไปยังอำเภอเมืองตาก แล้วสิ้นสุดช่วงนี้บนถนนพหลโยธินรวมระยะทาง ๘๕.๙๐๕ กิโลเมตร จากนั้นนับกิโลเมตรต่อไปตามถนนพหลโยธินไปทางทิศเหนือ จนถึงสี่แยกทางหลวงในเขตเทศบาลเมืองตาก จึงมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ แยกขวาออกไปทางทิศตะวันออก

ถนนจรดวิถีถ่อง (ตาก-สุโขทัย) ก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๙๓ มีระยะทางรวม ๗๘.๘๐๒ กิโลเมตร โดยเริ่มต้นที่กิโลเมตรที่ ๙๒.๘๐๔ บริเวณสี่แยกทางหลวง ซึ่งเชื่อมต่อมาจากทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๔๐๐ (ถนนมหาตมาชานันท์) ที่ตัดกับถนนพหลโยธิน เป็นทางคู่ขนาด ๔ ช่องจราจร เส้นทางตรงไปทางทิศตะวันออกผ่านอำเภอบ้านด่านลานหอย จังหวัดสุโขทัย แล้วเข้าเขตอำเภอเมืองสุโขทัย เมื่อมาถึงแยกวังวน ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๕ จะเบี่ยงออกไปทางขวา ซึ่งถ้าหากตรงไปจะเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๕ หรือถนนเลี้ยวเมืองสุโขทัย เมื่อเลี้ยวขวาจะเข้าอุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ซึ่งเป็นทางเดี่ยว ๒ ช่องจราจร เมื่อออกจากอุทยานจะผ่านแยกบ้านนา ซึ่งมีทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๗๒ มาบรรจบทางซ้ายมือ ส่วนทางขวามือจะเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ จากนั้นตรงเข้าไปยังเขตเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี ผ่านสะพานพระร่วง ข้ามแม่น้ำยม

แล้วสิ้นสุดที่แยกสุโขทัยธานี ตัดกับถนนประพันธ์บำรุงทางซ้ายมือ และถนนสิงห์วัฒน์ ซึ่งแยกออกไปทางขวาตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ ถ้าตรงไปจะเป็นถนนจรดวิถีถ่องอีกช่วงหนึ่ง ซึ่งใช้เรียกกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๑ ช่วงสุโขทัย-ศรีสำโรง-สวรรคโลก

ถนนสิงห์วัฒน์ (สุโขทัย-พิษณุโลก) ก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๔๗๙ เริ่มต้นในเขตเทศบาลเมืองสุโขทัยธานี อำเภอเมืองสุโขทัย จังหวัดสุโขทัย มุ่งไปยังทิศตะวันออก บรรจบกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๕ หรือถนนเลียยมืองสุโขทัย จากนั้นผ่านอำเภอกงไกรลาส เข้าสู่จังหวัดพิษณุโลก ผ่านอำเภอพรหมพิราม จากนั้นเข้าสู่อำเภอเมืองพิษณุโลก ตัดกับถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๖ ที่แยกเลียยมือง (บ้านกว้าง) จากนั้นผ่านศูนย์การค้าเซ็นทรัลพลาซา พิษณุโลก ศาลหลักเมืองพิษณุโลก ศาลากลางจังหวัดพิษณุโลก สิ้นสุดที่เชิงสะพานนเรศวรริมแม่น้ำน่านฝั่งตะวันตก ภายในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก

ถนนมิตรภาพ (พิษณุโลก-หล่มสัก) ก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๐๐ - ๒๕๐๓ เป็นถนนสายที่สองที่ได้รับการช่วยเหลือในการก่อสร้างจากรัฐบาลสหรัฐอเมริกา เพื่อต่อสู่เอาชนะเลิศคอมมิวนิสต์ หลังจากก่อสร้างถนนมิตรภาพสายแรก (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒ ช่วงสระบุรี-นครราชสีมา) ถนนในช่วงนี้เริ่มต้นที่เชิงสะพานนเรศวร ริมแม่น้ำน่านฝั่งตะวันออก ในเขตเทศบาลนครพิษณุโลก อำเภอเมืองพิษณุโลก จังหวัดพิษณุโลก ตัดผ่านใจกลางเมืองพิษณุโลก ข้ามทางรถไฟสายเหนือ แล้วตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๑ กับถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศใต้ หรือทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๖ ที่สี่แยกอินโดจีน แล้วบรรจบกับถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกด้านทิศเหนือ ที่แยกซีพี จากนั้นมุ่งหน้าไปทางทิศตะวันออกไปยังอำเภอวังทองเข้าสู่เขตจังหวัดเพชรบูรณ์ ผ่านอำเภอเขาค้อ จนสิ้นสุดที่สี่แยกพ่อขุนผาเมือง ซึ่งตัดกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๔๖๖ ที่อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ปัจจุบันได้รับการขยายเป็นถนนขนาด ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งสาย รวมระยะทาง ๑๓๕ กิโลเมตร

หล่มสัก-ชุมแพก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๑๓ - ๒๕๑๘ กรมทางหลวงได้ก่อสร้างทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ ช่วงหล่มสัก-ชุมแพ เพื่อให้แล้วเสร็จตามโครงการเส้นทางยุทธศาสตร์สายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยได้รับการช่วยเหลือเงินค่าก่อสร้างจากรัฐบาลออสเตรเลีย ทางหลวงในช่วงนี้เริ่มจากสี่แยกพ่อขุนผาเมือง ในอำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ข้ามสะพานห้วยตอง ผ่านเขตอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว อำเภอน้ำหนาว จากนั้นเข้าสู่เขตอำเภอคอนสาร จังหวัดชัยภูมิ แล้วเข้าเขตอำเภอน้ำหนาวอีกครั้งหนึ่ง ก่อนที่จะออกจากเขตอุทยาน แล้วเข้าสู่เขตอำเภอคอนสาร ครั้งที่สอง โดยมีทางแยกเข้าตัวอำเภอน้ำหนาว ที่สามแยกห้วยสนามทราย ต่อมาเข้าเขตอำเภอภูผาม่าน จังหวัดขอนแก่น เป็นระยะทางประมาณ ๔ กิโลเมตร แล้วเข้าสู่เขตอำเภอคอนสารครั้งที่สาม และเข้าเขตอำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ไปสิ้นสุดที่สามแยกถนนมะลิวัลย์ ที่ตำบลโนนหัน

ถนนมลิวรรณ (ชุมแพ-ขอนแก่น) ก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๔๙๓ เส้นทางเริ่มต้นจาก ตำบลโนนหัน อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น จากนั้นผ่านอำเภอหนองเรือ อำเภอบ้านฝาง และอำเภอเมืองขอนแก่น ตัดผ่านถนนเลี่ยงเมืองขอนแก่นด้านตะวันตก และสิ้นสุดที่สี่แยกสามเหลี่ยม โดยตัดกับ ถนนมิตรภาพ (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒) และถนนประชาสโมสร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น มีระยะทางทั้งหมด ๙๒ กิโลเมตร นอกจากนี้ถนนมลิวรรณยังใช้เรียกกับทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๑ ช่วงตำบลโนนหัน อำเภอชุมแพ จังหวัดขอนแก่น ถึงอำเภอเมืองเลย จังหวัดเลย อีกด้วย

ขอนแก่น-ยางตลาด ก่อสร้างเมื่อพ.ศ. ๒๕๐๕ - ๒๕๐๙ โดยความช่วยเหลือของ รัฐบาลออสเตรเลีย ตามแผนการโคลอมโบ ระยะทาง ๕๙ กิโลเมตร เดิมเป็นทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๐๙ โดยมีเส้นทางเริ่มจากเทศบาลนครขอนแก่น อำเภอเมืองขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น จากนั้นผ่านอำเภอเชียงยืน จังหวัดมหาสารคาม และไปสิ้นสุดที่อำเภอยางตลาดจังหวัดกาฬสินธุ์

ถนนถีนานนท์ (ยางตลาด-สมเด็จ) ก่อสร้างเมื่อพ.ศ. ๒๕๑๓ เดิมเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๓ โดยมีเส้นทางเริ่มจากสี่แยกอำเภอยางตลาด ผ่านอำเภอเมืองกาฬสินธุ์ แต่ไม่ได้เข้าเมืองกาฬสินธุ์ แล้วไปสิ้นสุดที่สี่แยกสมเด็จ อำเภอสมเด็จจังหวัดกาฬสินธุ์ โดยทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ มีเส้นทางแยกออกไปทางขวา รวมระยะทาง ๕๖ กิโลเมตร

สมเด็จ-มุกดาหาร เดิมเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๔๒ หรือ ทางหลวงแผ่นดินสายสี่แยกสมเด็จ-มุกดาหาร เริ่มจากอำเภอสมเด็จ ผ่านอำเภอห้วยผึ้ง อำเภอกุฉินารายณ์ เข้าเขตจังหวัดมุกดาหาร ผ่านอำเภอหนองสูง และไปตัดที่ถนนชยางกูร (ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๒) ในอำเภอเมืองมุกดาหาร จังหวัดมุกดาหาร จากนั้นไปสิ้นสุดที่เขตเทศบาลเมืองมุกดาหาร รวมระยะทาง ๑๒๒ กิโลเมตร

เดิมกรมทางหลวงได้กำหนดทางหลวงหมายเลข ๑๒ เฉพาะในช่วงตาก-ขอนแก่น เท่านั้น และกำหนดกิโลเมตรที่ ๐ ตั้งอยู่ในอำเภอเมืองตาก และมีระยะทางรวมในตอนนั้นประมาณ ๔๖๐ กิโลเมตร ต่อมากรมทางหลวงได้ประกาศให้เส้นทางสายแม่สอด-มุกดาหาร เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ ตลอดทั้งสาย โดยเริ่มเปลี่ยนแปลงมาตั้งแต่วันที่ ๑ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๑ ซึ่งได้เปลี่ยนหมายเลขของถนนสายอื่น ๆ ได้แก่ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๐๕ เฉพาะในช่วงแม่สอด-ตาก (เดิมเป็นทางหลวงสายตาก-แม่สอด-แม่สะเรียง), ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๙ ตลอดทั้งสาย, ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๑๓ เฉพาะในช่วงยางตลาด-สมเด็จ และทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๒๐๔๒ ตลอดทั้งสาย เพื่อให้สอดคล้องกับเส้นทางยุทธศาสตร์สายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก เต็มทั้งโครงการ โดยให้กิโลเมตรที่ ๐ ตั้งอยู่ในอำเภอแม่สอดแทนแต่เดิมนั้น กรมทางหลวงได้กำหนดให้ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลก และทางเลี่ยงเมืองสุโขทัย เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒ ด้วย แต่ปัจจุบัน กำหนดให้ถนนวงแหวนรอบเมืองพิษณุโลกเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๖ และทางเลี่ยงเมืองสุโขทัยเป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข ๑๒๕

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านการคมนาคมขนส่งบนทางหลวงหมายเลข ๑๒

เส้นทาง EWEC หรือเส้นทางหมายเลข ๙ (R9) มีระยะทางยาว ๑,๔๕๐ กิโลเมตร อยู่ในเขตประเทศไทยเป็นระยะทางยาวที่สุดคือประมาณ ๗๙๓ กิโลเมตร บนทางหลวงหมายเลข ๑๒ เริ่มที่จังหวัดมุกดาหาร กาฬสินธุ์ ขอนแก่น เพชรบูรณ์ พิษณุโลก ไปจนถึงด่านชายแดนแม่สอด จังหวัดตาก นับเป็นเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญอีกเส้นทางหนึ่งของประเทศไทย เนื่องจากสามารถคมนาคมขนส่งไปยังนานาประเทศในภูมิภาค แวดล้อมไปด้วยศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งทั้งด้านการบิน ทางรถยนต์ รถไฟ และศูนย์กระจายสินค้า

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ยังมีจุดเชื่อมต่อกับแนวพื้นที่เศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North South Economic Corridor : NSEC) ที่จังหวัดพิษณุโลก ซึ่งใน NSEC นี้สามารถเชื่อมต่อไปยังประเทศมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ จึงเป็นโอกาสที่ดีของประเทศไทยในการเชื่อมโยงระบบโลจิสติกส์ ทั้งภายในและนอกอนุภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นทางเลือกให้กับระบบโลจิสติกส์ในอนุภูมิภาค GMS จากเดิมที่เรือขนส่งสินค้าต้องอ้อมผ่านคาบสมุทรมลายู ใช้เวลาประมาณ ๔-๕ วัน แต่หากขนส่งทางบกโดยใช้เส้นทางสาย EWEC ผ่านเมืองมะละแหม่งของพม่าไปจนถึงเมืองดานังของเวียดนาม จะใช้เวลาเพียง ๒ วันเท่านั้น

ปัจจุบันประเทศไทยสามารถส่งออกและกระจายสินค้าไปยังประเทศจีนกับประเทศอื่น ๆ ในเอเชีย ได้แก่ ฮองกง ไต้หวัน และญี่ปุ่นได้ โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ผ่านสปป.ลาว เวียดนาม เข้าสู่ประเทศจีนทางด้านด่านผิงเสียง ผ่านเมืองหนานหนิงไปยังตลาดค้าส่งเมืองกว่างโจว ซึ่งเป็นตลาดค้าส่งและเป็นศูนย์กลางในการกระจายผักและผลไม้ที่ใหญ่ที่สุดในจีนตอนใต้ โดยใช้เวลาเพียง ๓ วัน ขณะที่หากเทียบกับการขนส่งทางทะเลจะต้องใช้เวลา ๕-๗ วัน ทำให้ผักและผลไม้ที่ถึงมือผู้บริโภคมีคุณภาพดีขึ้น ลดการเน่าเสีย ช่วยลดต้นทุนการขนส่งของผู้ประกอบการไทย ทำให้ราคาผลไม้ปลายทางถูกลง จึงนับเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันด้านราคาได้ในอีกทางหนึ่ง

นอกจากนี้ ประเทศไทยยังสามารถใช้เส้นทางสาย EWEC ผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นช่องทางในการนำเข้าเครื่องจักร อุปกรณ์ หรือปัจจัยการผลิตต่าง ๆ ที่มีราคาถูกอีกด้วย ทำให้สินค้าที่ผลิตในประเทศมีราคาต่ำลง อันจะเป็นประโยชน์ต่อผู้บริโภคภายในประเทศของไทย และเป็น การเพิ่มความสามารถในการแข่งขันทางด้านราคาในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอีกด้วย

จะเห็นได้ว่าการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒จะทำให้ประเทศไทยมีโอกาสสำคัญในการขยายตลาดการค้าไปสู่ผู้บริโภคขนาดใหญ่ได้ง่ายและสะดวกยิ่งขึ้น โดยเฉพาะประเทศจีนซึ่งเป็นตลาดใหญ่ที่สำคัญของไทยในการค้าผ่านแดน

แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๖๔

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ “ทั่วถึงและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม” การพัฒนาระบบขนส่งขั้นพื้นฐานให้เชื่อมโยง ทัวถึง และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งอย่างต่อเนื่องจนปัจจุบันถือได้ว่าระบบขนส่งของไทยมีความครอบคลุมในระดับหนึ่ง อย่างไรก็ตาม ด้วยบริบทของประเทศไทยที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วทั้งในด้านทิศทางการพัฒนาประเทศ เศรษฐกิจ สังคม และโครงสร้างประชากร ส่งผลให้ภายในระยะ ๕ ปีจากนี้ประเทศไทยจำเป็นต้องให้ความสำคัญต่อการพัฒนาและยกระดับคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งขั้นพื้นฐานให้มากยิ่งขึ้น เพื่อรองรับกับความเปลี่ยนแปลงและประเด็นท้าทายต่างๆ ในอนาคต ไม่ว่าจะเป็นภาระที่เพิ่มขึ้นในการบำรุงรักษาทางหลวง การเพิ่มระดับการเข้าถึงระบบขนส่งแก่ประชาชนในพื้นที่ห่างไกลการเพิ่มบริการระบบขนส่งสาธารณะแก่ประชาชนในเมือง การให้บริการระบบขนส่งสาธารณะเชิงสังคมที่ยังจำเป็นอยู่และการรองรับผู้ใช้บริการในกลุ่มผู้สูงอายุและผู้พิการ นอกจากนี้การใช้พลังงานในภาคการขนส่งซึ่งคิดเป็นสัดส่วนประมาณ ๑ ใน ๓ ของการใช้พลังงานของประเทศ และส่วนใหญ่พึ่งพิงพลังงานฟอสซิลซึ่งต้องนำเข้าจากต่างประเทศก่อให้เกิดปัญหาในหลายมิติ ทั้งด้านเศรษฐกิจจากการเสียเงินตราต่างประเทศ

ด้านสิ่งแวดล้อมจากมลพิษทางอากาศ และด้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลก จากก๊าซเรือนกระจก ดังนั้น ประเทศไทยจึงต้องพัฒนาระบบขนส่งที่สามารถลดการใช้พลังงาน และเพิ่มสัดส่วนการใช้พลังงานสะอาดในภาคการขนส่ง ประเด็นท้าทายทั้งหมดที่กล่าวมานี้ ถือเป็นรากฐานการพัฒนาที่สำคัญเพื่อนำไปสู่ระบบขนส่งที่ยั่งยืน

เป้าประสงค์

๑. มีโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน
๒. มีการพัฒนาบริการขนส่งขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้
๓. มีการพัฒนาระบบขนส่ง ที่สามารถลดการใช้พลังงานที่ไม่สะอาด เพิ่มสัดส่วนการพึ่งพิงพลังงานทางเลือกและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

กลยุทธ์ ๑.๑ ปรับปรุงและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้มีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐาน

กลยุทธ์ ๑.๒ พัฒนาบริการขนส่งสาธารณะขั้นพื้นฐานที่มีความครอบคลุมและเข้าถึงได้

กลยุทธ์ ๑.๓ เพิ่มความคล่องตัว และการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง

กลยุทธ์ ๑.๔ พัฒนาระบบขนส่งเพื่อรองรับผู้สูงอายุผู้พิการ และบริการเชิงสังคม

กลยุทธ์ ๑.๕ ส่งเสริมและพัฒนาระบบขนส่งที่ลดการใช้พลังงาน พึ่งพิงพลังงานที่สะอาด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ “ปลอดภัยและมั่นคง” การยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงของระบบขนส่ง

ความปลอดภัยถือเป็นหัวใจหลักของระบบขนส่ง อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนอกจากส่งผลต่อความสูญเสียในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนแล้ว ยังกระทบต่อการให้บริการและส่งผลต่อเนื่องไปถึงความน่าเชื่อถือของระบบขนส่ง และปัญหาของภาครัฐในการจัดสรรทรัพยากรและงบประมาณในการแก้ไข องค์การอนามัยโลกประมาณการว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เฉลี่ยสูงถึง ๒๑,๘๘๗ ราย หรือ ประมาณวันละ ๖๐ ราย และจัดเป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นอันดับที่สองของโลก หากพิจารณาองค์ประกอบของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งประกอบด้วย “คน รถ ถนน และสภาพแวดล้อม” เป็นที่ยอมรับในสากลว่า “คน” เป็นปัจจัยที่มีส่วนมากที่สุด ทว่าความพยายามในการแก้ไขปัญหาในประเด็นนี้ที่ผ่านมาอาจยังไม่เข้มข้นเท่าที่ควร ขณะที่อัตราการเกิดอุบัติเหตุในการขนส่งรูปแบบอื่นอาจไม่สูงมากนัก เมื่อเทียบกับทางถนนแต่มีผลกระทบเป็นวงกว้าง อาทิ กรณีอุบัติเหตุทางน้ำซึ่งมักเกิดขึ้นกับนักท่องเที่ยวทำให้กระทบต่อภาพลักษณ์ด้านความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศ

นอกจากนี้กรณีองค์การด้านการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ตรวจพบข้อบกพร่องที่มีนัยสำคัญในด้านการกำกับดูแลความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศของประเทศไทย ยังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจในวงกว้างนอกจากปัญหาอุบัติเหตุ ปัจจุบันทุกประเทศทั่วโลกกำลังเผชิญความเสี่ยงจากภัยด้านความมั่นคงที่ระบบขนส่งมีแนวโน้มจะเป็นเป้าหมายในการก่อการร้าย รวมทั้งความเสี่ยงจากภัยพิบัติธรรมชาติที่ทวีความรุนแรงมากขึ้นการเตรียมการป้องกันเพื่อลดความเสี่ยงและการเตรียมความพร้อมเมื่อเกิดเหตุ จึงเป็นภารกิจที่กระทรวงคมนาคมต้องให้ความสำคัญกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาอย่างจริงจัง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและความมั่นคงในระบบขนส่งของประเทศ

กลยุทธ์ ๒.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความปลอดภัยของการขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๒ ส่งเสริมวัฒนธรรมด้านความปลอดภัยของผู้ใช้ระบบขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๓ ปรับปรุงด้านความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง

กลยุทธ์ ๒.๔ ปรับปรุงและพัฒนาระบบมาตรฐานและกำกับดูแลด้านความมั่นคงของการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ “ประสิทธิภาพและขีดความสามารถ” การพัฒนาระบบขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันและขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ

ที่ผ่านมาความพยายามในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยอาจจะยังไม่มีเม็ดเงินที่ควร เห็นได้จากการจัดอันดับขีดความสามารถในการแข่งขันในปีพ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๕๙ โดย World Economic Forum (WEF) ซึ่งประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๕๗-๒๕๕๘ ลดลงในสาขาการขนส่งทางถนน ทางราง และทางอากาศ และเมื่อเทียบกับประเทศเพื่อนบ้านในอาเซียน ประเทศไทยยังเป็นรองประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย อย่างมากในทุกสาขาการขนส่ง และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในระบบขนส่งทางรางประเทศไทยยังเป็นรองประเทศอินโดนีเซีย และเวียดนาม การวางแผนพัฒนาการขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศไทย ในช่วงครึ่งศตวรรษที่ผ่านมา โดยอาศัยโครงข่ายถนนเป็นตัวกระจายความเจริญหลักไปสู่ภูมิภาคต่างๆ ก่อให้เกิดปัญหาหลายประการ ดังเห็นได้จากสัดส่วนภาคการขนส่งทางถนนที่มีสัดส่วนกว่าร้อยละ ๘๕ ของการขนส่งทั้งหมด ส่งผลให้โครงข่ายการขนส่งในระบบรางและการขนส่งทางน้ำ ซึ่งถือได้ว่ามีต้นทุนต่อหน่วยการขนส่งที่ต่ำกว่าการขนส่งทางถนน รวมถึงภาคการขนส่งทางอากาศ ไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร ความไม่สมดุลในภาคการขนส่งที่เน้นการขนส่งทางถนนส่งผลให้ต้นทุนค่าขนส่งสินค้าต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ มีสัดส่วนที่สูง สะท้อนถึงความจำเป็นในการปรับปรุงประสิทธิภาพการบริหารจัดการระบบขนส่ง ทั้งระบบและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ รวมถึงโอกาสในการใช้ระบบขนส่งเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายกระตุ้นการพัฒนาเศรษฐกิจที่สำคัญของรัฐบาล อาทิ การพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษบริเวณชายแดน และการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor: EEC)

เป้าประสงค์

๑. มีระบบขนส่งที่มีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งที่ต่ำ
๒. มีระบบขนส่งที่สนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจในภาคส่วนที่สำคัญของประเทศตามนโยบายของรัฐบาล
๓. ผู้ประกอบการในระบบขนส่งมีการพัฒนาขีดความสามารถในการแข่งขันและคุณภาพในการดำเนินงานอย่างต่อเนื่อง
๔. องค์กรของหน่วยงานภาครัฐมีขีดความสามารถในการกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ
 - กลยุทธ์ ๓.๑ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ
 - กลยุทธ์ ๓.๒ พัฒนาการเชื่อมโยงระหว่างประเทศและภูมิภาคด้วยระบบขนส่งและโลจิสติกส์
 - กลยุทธ์ ๓.๓ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกำกับดูแลด้านเศรษฐกิจ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ “ปัจจัยขับเคลื่อนยุทธศาสตร์” การพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์สู่ความสำเร็จ

การขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ตามกรอบนโยบายให้สามารถบรรลุผลสำเร็จได้ตามเป้าหมายที่กำหนดนั้น นอกจากการดำเนินงานตามภารกิจที่สำคัญในการพัฒนาและบริหารระบบขนส่งของประเทศที่สำคัญ ๓ ส่วนหลักทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน การกำกับดูแล และบริการการขนส่ง จำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่สำคัญ เพื่อเพิ่มโอกาส และขีดความสามารถ ลดปัญหา อุปสรรค และข้อจำกัดในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้บรรลุผลสำเร็จ โดยปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ที่สำคัญได้แก่ ปัจจัยด้านระบบการบริหาร นโยบายและยุทธศาสตร์ที่ควรได้รับการปรับปรุงและพัฒนาให้สามารถวิเคราะห์และถ่ายทอดนโยบายสู่ยุทธศาสตร์และแผนงาน สามารถจัดสรรทรัพยากร (งบประมาณ) ให้กับการดำเนินงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ ช่วยสร้างกลไกในการขับเคลื่อนแผนงานได้สอดคล้องกับสภาพการณ์รวมถึงการติดตามและประเมินผล เพื่อให้มั่นใจว่าเป้าหมายที่กำหนดสามารถบรรลุผล และเกิดการเรียนรู้เพื่อให้เกิดการพัฒนา การพัฒนาระบบกฎหมายให้สอดคล้องกับทิศทางในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ การพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่อง ทั้งในมิติด้านการเรียนรู้และพัฒนาประสิทธิภาพของระบบ และกระบวนการ การส่งมอบผลผลิตที่มีคุณภาพตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ และความสามารถด้านประสิทธิผลในการบรรลุตามเป้าหมายของหน่วยงาน การพัฒนาระบบเทคโนโลยีดิจิทัลให้สามารถสนับสนุนทั้งการบริหารและการบริการในระบบขนส่ง การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์องค์ความรู้และนวัตกรรมให้ตอบสนองต่อทิศทางการพัฒนา และยกระดับระบบการดำเนินงานที่มีธรรมาภิบาลของหน่วยงานให้เกิดความโปร่งใสและเกิดความเชื่อมั่นกับสาธารณะ ดังนั้นการพัฒนาปัจจัยสนับสนุนการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ดังกล่าว จึงควรดำเนินการอย่างบูรณาการเป็นระบบและสอดคล้องกัน เพื่อให้เกิดผลสำเร็จแก่ยุทธศาสตร์ได้ในที่สุด

กลยุทธ์ ๔.๑ ปรับปรุงและพัฒนาระบบกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับให้สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนไป

กลยุทธ์ ๔.๒ ปรับปรุงและพัฒนาการบริหารองค์ภาครัฐอย่างต่อเนื่อง

กลยุทธ์ ๔.๓ พัฒนาระบบการบริหารนโยบายและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์อย่างบูรณาการ

กลยุทธ์ ๔.๔ พัฒนาเทคโนโลยีดิจิทัลด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ ๔.๕ พัฒนาทรัพยากรบุคคล งานวิจัยและนวัตกรรมด้านการขนส่ง

กลยุทธ์ ๔.๖ ส่งเสริมและพัฒนาระบบธรรมาภิบาลและความโปร่งใส

ยุทธศาสตร์กรมทางหลวง พ.ศ. ๒๕๕๘ – ๒๕๖๕

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๑ : เร่งพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อรองรับระบบโลจิสติกส์

ภาคการขนส่ง

เป้าประสงค์

๑. พัฒนาและขยายโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway)
๒. พัฒนาโครงข่ายทางหลวง (Highway Network) ที่รองรับระบบโลจิสติกส์(Logistics)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๒ : พัฒนาโครงข่ายทางหลวงอย่างต่อเนื่อง เพื่อรองรับการเข้าสู่

ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC)

เป้าประสงค์

๑. พัฒนาแผนปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงระหว่างประเทศให้มีความพร้อม เพื่อรองรับประชาคมอาเซียน (ASEAN Highway Network)

๒. การบริหารจัดการงานโครงการก่อสร้าง โครงข่ายทางหลวงรองรับประชาคมอาเซียน (ASEAN Highway Network)

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๓ : พัฒนาและปรับปรุงประสิทธิภาพทางหลวงทั่วทุกภูมิภาคของ

ประเทศ

เป้าประสงค์

๑. ปรับปรุงการสำรวจและออกแบบ สำหรับงานก่อสร้างทาง สะพาน ทางลอด อุโมงค์ ให้ทันสมัย ตามมาตรฐานการออกแบบสมัยใหม่

๒. ปรับปรุงการบริหารงานก่อสร้างทางหลวงทั่วประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ

๓. ปรับปรุงการบริหารการบูรณะบำรุงรักษาทางหลวงทั่วประเทศให้มประสิทธิภาพ

๔. พัฒนางานด้านวิเคราะห์และตรวจสอบ สนับสนุนงานวิจัยและพัฒนางานทางอย่าง

เป็นระบบ

๕. ปรับปรุงระบบการบริหารเครื่องมือเครื่องจักรให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๔ : พัฒนาและดูแลรักษาทางหลวงให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย

ในระดับสากล

เป้าประสงค์

๑. พัฒนาระบบสารสนเทศเชิงภูมิศาสตร์และระบบข้อมูลการขนส่ง (Information Transport Systems) มาใช้ในวิศวกรรมงานทาง

๒. ยกระดับมาตรฐานงานอำนวยความสะดวกยานทาง (Road Safety Standard)

๓. ส่งเสริมการบริหารจัดการการควบคุมน้ำหนักยานพาหนะ ในระบบโลจิสติกส์และการขนส่งให้มีสมรรถนะสูงขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ ๕ : พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการองค์การตอบสนองสังคมและสิ่งแวดล้อมตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

เป้าประสงค์

๑. การบริหารจัดการพัฒนาบุคลากรงานทาง (Human Resource Management and Development)
๒. ติดตาม เร่งรัด ตรวจสอบ การใช้จ่ายงบประมาณในภาพรวมของกรมทางหลวง (Cash Flow Management)
๓. เน้นความโปร่งใสในงานก่อสร้างและงานบำรุง
๔. พัฒนาระบบการประชาสัมพันธ์เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารแก่ประชาชน
๕. พัฒนาระบบสารสนเทศ

ทฤษฎีแนวความคิดทางด้านการจราจร

ถนน (Road) ถนนเป็นปัจจัยของการจราจร และมีความเกี่ยวข้องกับวิศวกรรมจราจร (Traffic Engineering) เป็นอย่างมาก นับตั้งแต่การออกแบบ การกำหนดประเภท การก่อสร้าง การควบคุมคุณภาพให้เป็นไปตามหลักวิศวกรรมจราจร ตลอดจนโครงข่ายของถนน(Road Network) และโครงข่ายการจราจร(Traffic Network) ถนนจะต้องก่อสร้างขึ้นเพื่อรองรับการเดินทางของรถ การก่อสร้างถนนจะต้องออกแบบด้วยหลักเรขาคณิต (Geometric Design) ซึ่งประกอบไปด้วย การวางแนวถนน (Road Alignment) , การออกแบบทางโค้ง, ระยะสายตา(Sight Distance) และการออกแบบทางแยก (Intersection) เป็นต้น การก่อสร้างถนน จะต้องคำนึงถึงลักษณะขนาด และน้ำหนักของรถ การเคลื่อนที่ของรถ และผลกระทบต่างๆ ที่มีต่อการเคลื่อนที่ของรถด้วย

๑. การออกแบบถนน (Geometric Design)

ต้องพิจารณาหลักเกณฑ์ต่างๆ ดังต่อไปนี้

- ๑.๑ ความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจร ของประเภทรถยนต์ชนิดต่างๆ และความเร็วของรถ
- ๑.๒ ให้ความปลอดภัยและความมั่นใจแก่ผู้ขับรถ
- ๑.๓ ไม่ควรเกิดการเปลี่ยนแปลงของแนวถนน ทางโค้ง ความลาด ความชัน และระยะสายตาอย่างกะทันหัน
- ๑.๔ มีสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบควบคุมการสัญจรต่างๆ ที่จำเป็น อาทิ ป้าย สัญญาณไฟ ฯลฯ

๑.๕ คำนึงถึงความประหยัดในการก่อสร้างและการบำรุงรักษา นอกจากนี้การออกแบบถนนยังควรคำนึงถึงความสวยงาม ความพอใจของผู้ใช้ถนนหรือผู้อาศัยใกล้เคียง มีประโยชน์ต่อสังคมและคำนึงถึงมลภาวะที่อาจเกิดขึ้น

๒. ประเภทของถนน

ตามหลักวิศวกรรมจราจร มี ๔ ประเภท คือ

๒.๑ ทางพิเศษหรือทางด่วน (Expressway Or Freeway System) เป็นถนนที่สร้างขึ้นมาเป็นพิเศษเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยมีลักษณะแตกต่างจากถนนประเภทอื่นๆ คือ สามารถรองรับปริมาณจราจรได้เป็นจำนวนมาก มีข้อกำหนดเป็นพิเศษแตกต่างจากถนนปกติ เช่น การจำกัดประเภทรถ หรืออนุญาตเฉพาะยานพาหนะที่มีเครื่องยนต์ไม่อนุญาตให้คนหรือสัตว์เดินหรือข้าม และไม่มีทางแยกตัดขวาง ซึ่งถ้าจำเป็นต้องสร้างทางแยกผ่านก็จะต้องสร้างเป็นถนนชนิดยกระดับข้าม หรือลอดข้างใต้เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิดทางแยกขึ้น นอกจากนี้ อาจจะมีจำกัดจำนวนรถด้วยการคิดค่าบริการหรือค่าผ่านทางหรือค่าธรรมเนียม แล้วแต่กรณี

๒.๒ ถนนสายหลัก (Arterial Street) เป็นถนนโครงหลักของเมืองที่ใช้เป็นเส้นทางสัญจรหลัก หรือใช้เป็นถนนเชื่อมระหว่างเมือง

๒.๓ ถนนสายรอง (Collector Road) เป็นถนนซึ่งใช้เชื่อมกับถนนสายหลัก โดยทั่วไปเป็นถนนโครงข่ายรองรับปริมาณการจราจรน้อยกว่าถนนสายหลัก

๒.๔ ทางหลวง ในประเทศไทย มี ๗ ประเภทคือ ๑) ทางหลวงแผ่นดิน ๒) ทางหลวงจังหวัด ๓) ทางหลวงชนบท ๔) ทางหลวงเทศบาล ๕) ทางหลวงสัมปทาน ๖) ทางหลวงพิเศษและ ๗) ทางหลวงสุขาภิบาล

๓. โครงข่ายของถนน (Road Network)

โครงข่ายของถนน คือ เส้นทางของถนนและจุดตัดของถนนหรือทางแยก ที่ประกอบกันเป็นโครงข่ายที่มีรูปแบบลักษณะต่างๆ เช่น มีลักษณะเป็นตาราง วงแหวน หรือเส้นรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง ฯลฯ

๓.๑ ลักษณะของโครงข่ายถนน แบ่งได้เป็น ๒ ลักษณะคือ

๓.๑.๑ โครงข่ายถนนแบบเปิด (Opened Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟจากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่ง โดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทาง (Destination) ไม่บรรจบกัน

๓.๑.๒ โครงข่ายถนนแบบปิด (Closed Network) ประกอบด้วยกลุ่มของถนนที่เชื่อมต่อระหว่างทางแยกสัญญาณไฟจากแยกหนึ่งไปสู่อีกทางแยกหนึ่งโดยมีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางมาบรรจบกัน

๓.๒ โครงข่ายของถนน ประกอบด้วย

๓.๒.๑ โครงข่ายถนนในเมือง (Urban Road Pattern) แบ่งออกเป็นแบบสำคัญ
ได้ ๓ รูปแบบคือ

๓.๒.๑.๑ แบบเป็นเส้นตรง (Linear Network) เป็นถนนที่เกิดขึ้นบริเวณที่เป็นภูเขา หุบเขา เนินเขา ที่พื้นที่จำกัด ถนนมักจะเป็นเส้นตรงผ่านชุมชน การเจริญของตัวเมืองจะขยายเป็นเส้นตรง มีอาคารตั้งอยู่สองฟากถนนสายหลัก และจะมีถนนย่อยแยกจากถนนสายหลัก ถนนลักษณะนี้จะมีปัญหาการติดขัดของการจราจรเมื่อตัวเมืองขยายตัวขึ้น เพราะจะต้องรองรับการจราจรภายในชุมชน และการจราจรภายนอกซึ่งผ่านเมืองไปยังจุดปลายทางอื่นๆ

๓.๒.๑.๒ แบบตาราง (Grid Network) มีลักษณะคล้ายตารางหมากรุก ประกอบด้วย แนวถนนตัดตั้งฉากกันความกว้างของถนนแต่ละสายเท่ากัน การวางผังเมืองและการตัดถนนจะทำได้ง่าย เหมาะกับบริเวณพื้นที่ราบ การเดินทางสามารถอ้อมผ่านจุดที่เป็นศูนย์การค้า หรือบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งและสามารถเปลี่ยนระบบให้รถเดินทางเดียวได้ง่ายเมื่อปริมาณการจราจรสูงมาก ข้อเสียของถนนระบบนี้คือมีทางแยกมาก ถ้าจัดระบบสัญญาณไฟจราจรไม่ดีจะทำให้การจราจรติดขัด สำหรับผู้ที่มีจุดเริ่มต้นและจุดปลายทางในลักษณะเส้นทางแฉกมุม จะใช้ระยะเดินทางยาวมากขึ้น

๓.๒.๑.๓ แบบรัศมีออกจากจุดศูนย์กลาง (Radial Network) มีเส้นถนนแยกจากใจกลางเมืองไปยังชานเมืองหรือเมืองบริวารโดยรอบและมีถนนวงแหวนเชื่อมต่อระหว่างถนนรัศมีเป็นชั้นๆ ตั้งแต่ ๑ ถึง ๓ ชั้นลักษณะคล้ายใยแมงมุม เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๒๐,๐๐๐ คนขึ้นไปควรมีถนนวงแหวน ๑ วง เมืองที่มีประชากรตั้งแต่ ๕๐๐,๐๐๐ ขึ้นไปควรมีถนนวงแหวน ๒ วง ลักษณะของถนนวงแหวนไม่จำเป็นต้องเป็นวงกลม สามารถเลือกวางแนวได้ตามความเหมาะสมของพื้นที่และภูมิประเทศวงอ้อมจนครบรอบหรือเกือบครบรอบเพื่อให้การจราจรสามารถเคลื่อนที่เข้าสู่หรือระบายออกจากเมืองได้รวดเร็วแม้จะใช้ระยะทางมากขึ้นแต่การจราจรไม่ติดขัด เพราะมีการจัดระบบควบคุมทางเชื่อมเข้าออก (Control Of Access) ตลอดจนการห้ามจอดรถริมขอบถนน

๓.๒.๒ โครงข่ายถนนในต่างจังหวัด (Rural Road System) เป็นถนนสายสำคัญเชื่อมระหว่างเมืองกับเมือง โดยผ่านเข้าไปยังศูนย์กลางของตัวเมือง เมื่อตัวจังหวัดมีประชากรเพิ่มมากขึ้นและตัวเมืองขยายโตขึ้นจะเกิดปัญหาการจราจรติดขัดในบริเวณย่านการค้า ดังนั้นในเมืองใหญ่ที่มีประชากรประมาณ ๓๐๐,๐๐๐ คนขึ้นไปควรมีถนนอ้อมเมือง (By Pass) เช่น จังหวัดชลบุรี ราชบุรี เพชรบุรีหรือถ้าเป็นเมืองเล็กตั้งอยู่ระหว่างเมืองใหญ่สองเมือง ก็จำเป็นต้องมีถนนอ้อมเมืองเช่นกันเพื่อป้องกันมิให้การจราจรที่ไปมาติดต่อระหว่างเมืองใหญ่เข้าไปก่อปัญหาการติดขัดในเมืองเล็ก

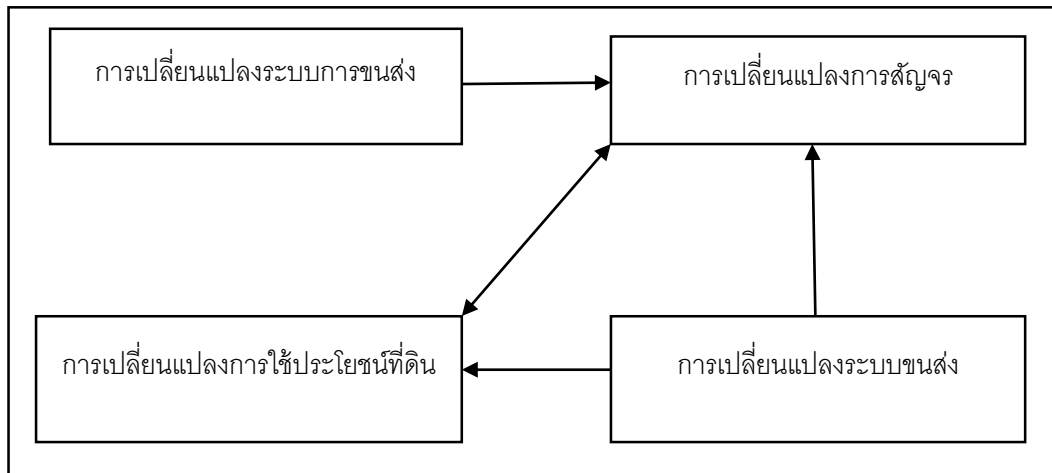
๔. โครงข่ายการจราจร (Traffic Network)

โครงข่ายการจราจร ประกอบด้วยกลุ่มของถนนชนิดต่างๆ ทั้งที่เป็นถนนสายหลักและสายรอง เชื่อมต่อกันด้วยทางโค้ง ทางแยกหรือวงเวียน จะมีสัญญาณไฟ (Signalized Intersection) หรือไม่ก็ตาม ในโครงข่ายการจราจรจะมีถนนแต่ละสาย เรียกว่า LINK ซึ่งอาจมีลักษณะในทิศทางเดียว (One Way) หรือสองทิศทางสวนกัน (Two Way) ก็ได้ โครงสร้างของ LINK เป็นถนนที่เชื่อมระหว่างสองทางแยก ซึ่งจะมีขนาดยานเคลื่อนที่ไปในทิศทางเดียวกัน จากแยกหนึ่งไปสู่อีกแยกหนึ่งโดยมีสัญญาณไฟจราจรบริเวณทางแยกเป็น ตัวควบคุมถนนในโครงข่ายดังกล่าวจะมีลักษณะทางกายภาพ (Physical Characteristic) ประกอบด้วย ความยาว (Length) ความกว้าง (Width) จำนวนช่องทางจราจร (Lane) ความจุเป็นสเปซ (Space) และช่องทางλεύความเร็วอิสระ (Free-Flow Speed)

ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง

เมื่อมีจำนวนประชากรมากขึ้น การติดต่อปฏิสัมพันธ์ระหว่างประชากรในเมืองก็ยิ่งซับซ้อนมากขึ้น เพราะกลุ่มประชากรที่มาอยู่รวมกันนั้นมีความแตกต่างกันทางวัฒนธรรม ความเชื่อ อาชีพ จึงเกิดการพึ่งพากันระหว่างสาขาอาชีพและระหว่างกลุ่มสังคมที่แตกต่างกัน ซึ่งการติดต่อพึ่งพากันนั้นจะมีเส้นทางคมนาคมขนส่งเป็นปัจจัยหลักในการติดต่อเคลื่อนย้ายแรงงานสินค้าและปัจจัยการผลิตระหว่างส่วนต่างๆ ของเมือง ดังนั้นเส้นทางคมนาคมขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดิน จึงมีความสัมพันธ์กันและมีอิทธิพลซึ่งกันและกัน ถ้าระบบการคมนาคมเปลี่ยนแปลงไปจะเป็นเหตุให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย ความสัมพันธ์ระหว่างการเปลี่ยนแปลงของระบบคมนาคมขนส่งนั้นให้รูปแบบการสัญจรของประชากรที่เป็นการเดินทางระหว่างบ้าน ที่ทำงาน ย่านการค้า แหล่งพักผ่อนหย่อนใจ ซึ่งผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาเส้นทางถนนนั้นทำให้ราคาที่ดินในบริเวณที่ตัดถนนผ่านสูงขึ้น เนื่องจากความสะดวกในการเข้าถึง ยังส่งผลให้การใช้ประโยชน์ที่ดินเปลี่ยนแปลงไป ทั้งนี้เนื่องจากการทำการเกษตรให้ ผลตอบแทนที่ไม่คุ้มค่ากับการลงทุนกับการใช้ประโยชน์ที่ดินนอกภาคเกษตร ดังนั้น อุตสาหกรรม พาณิชยกรรม และพักอาศัย จึงเป็นเหตุให้มีประชากรอพยพเข้ามาสู่พื้นที่มากขึ้น จึงส่งผลให้มีการก่อสร้างถนนตัดเพิ่มหรือขยายถนนเพราะถนนเป็นองค์ประกอบในการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าจากที่หนึ่งไปสู่อีกที่หนึ่ง จากผู้ผลิตไปสู่ผู้บริโภค ในขณะเดียวกันยังเชื่อมโยงพื้นที่ที่ทำกิจกรรมทางเศรษฐกิจเข้าด้วยกันอีกด้วย

แผนภาพที่ ๒-๔ ความสัมพันธ์ระหว่างการคมนาคมส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงเมือง



ที่มารดาพร สุกแก้วมณี “การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและแบบรูปการตั้งถิ่นฐานในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หลังการสร้างถนนลพบุรีราเมศวร์.”, ๒๕๔๖

การเติบโตของเมืองที่เปลี่ยนแปลงไปตามจำนวนของยานพาหนะ โดยเมืองยุคแรกนั้นย่านศูนย์กลางธุรกิจเดิมมีลักษณะเป็นวงกลมและมีการขยายตัวออกไปนอกรอบ ต่อมามีการพัฒนาเทคโนโลยีด้านการขนส่งคมนาคม ทำให้การขยายตัวของเมืองเปลี่ยนไปและมีขยายตัวของพื้นที่เมืองออกไปตามแนวยาวของเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สร้างขึ้นใหม่ อีกทั้งบริเวณที่เป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคม เช่น สถานีรถไฟ สถานีรถยนต์หรือจุดตัดของถนนหลายสายบริเวณชานเมือง จะเริ่มเติบโตกลายเป็นชุมชนขนาดย่อมตามเส้นแนวคมนาคมขนส่งที่มุ่งสู่ศูนย์กลางของเมือง ดังนั้นเมื่อมีการขยายตัวออกไปมากขึ้น ชุมชนเมืองที่อยู่ใกล้ศูนย์กลางของเมืองมักจะถูกกลืนและกลายเป็นส่วนหนึ่งของเมือง ส่วนพื้นที่ว่างบริเวณตอนในของถนนมักจะเจริญขึ้นอย่างช้าๆ (รดาพร สุกแก้วมณี, ๒๕๔๖:๒๕) อ้างถึง (Needham Barrie, ๑๙๗๗: ๑๓๑ - ๑๓๕)

ดังนั้นเส้นทางคมนาคมขนส่งและการใช้ประโยชน์ที่ดินมีความสัมพันธ์กันอย่างมากถ้าระบบขนส่งเปลี่ยนแปลงไป การใช้ประโยชน์ที่ดินจึงเปลี่ยนแปลงไปด้วย เมื่อการคมนาคมขนส่งเปลี่ยนแปลงไป จะเป็นเหตุให้รูปแบบการสัญจรของประชากรเปลี่ยนแปลงไปเช่นเดียวกัน เนื่องจากเส้นทางคมนาคมมีความสะดวกสบายและยานพาหนะที่ใช้ในการสัญจรผ่านก็เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ ยังทำให้ราคาที่ดินบริเวณที่มีถนนตัดผ่านมีราคาสูงขึ้น ทำให้การใช้ประโยชน์ที่ดินจากเดิมที่เป็นเขตชนบทและเกษตรกรรมได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นการใช้ประโยชน์ที่ดินประเภทอื่นๆ เช่น หมู่บ้านจัดสรร พาณิชยกรรม และอุตสาหกรรม จึงส่งผลให้ภาคเกษตรกรรมหายไปและกลายเป็นเมืองในที่สุด

แนวคิดเกี่ยวกับผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม

การดำเนินโครงการพัฒนาหรือกิจการใด ๆ นั้น อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสุขภาพของประชาชนในชุมชนไม่มากนักน้อย ระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมเป็นเครื่องมือชนิดหนึ่งซึ่งจะช่วยคาดการณ์ผลกระทบที่อาจเกิดขึ้น ป้องกันปัญหาหรือบรรเทาความเสียหายให้ลดลงได้ อย่างไรก็ตามเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์ของการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมจำต้องอาศัยความร่วมมือจากบุคคลที่เกี่ยวข้องทุก ๆ ฝ่าย ทั้งผู้ประกอบการ หน่วยงานภาครัฐผู้รับผิดชอบ ผู้มีส่วนได้เสีย ตลอดจนประชาชนในชุมชนทุกคน นอกจากนี้ การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม Environmental Impact Assessment (EIA) ควบคู่ไปกับการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพ Health Impact Assessment (HIA) ในโครงการหรือกิจการที่อาจก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนอย่างรุนแรงตามบทบัญญัติในมาตรา ๖๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยเป็นหลักการที่กำหนดขึ้นใหม่และอยู่ในระหว่างการดำเนินการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจากทุกภาคส่วนซึ่งประกอบด้วยภาคประชาชน ภาครัฐ ผู้ทรงคุณวุฒิและภาคเอกชน ผู้ประกอบการ เพื่อแก้ไขปัญหาในการปฏิบัติงานให้สอดคล้องกับมาตรา ๖๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ในการแก้ไขปัญหาจำเป็นต้องได้รับความร่วมมือจากทุกภาคส่วนดังกล่าว ซึ่งขณะนี้คณะกรรมการแก้ไขปัญหาการปฏิบัติตามมาตรา ๖๗ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยซึ่งแต่งตั้งตามคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี ที่ ๒๕๐/๒๕๕๒ ลงวันที่ ๑๓ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ได้พิจารณาดำเนินการโดยจะต้องอาศัยระยะเวลาในการดำเนินการและหวังเป็นอย่างยิ่งว่าระบบการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมและการประเมินผลกระทบด้านสุขภาพดังกล่าว จะพัฒนาไปสู่หลักสากลเพื่อคุ้มครองทรัพยากรธรรมชาติ สิ่งแวดล้อม และสุขภาพประชาชนชาวไทยต่อไป

๑. ความหมายการจัดการสิ่งแวดล้อม

นักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการสิ่งแวดล้อม หมายถึงกระบวนการดำเนินการอย่างมีระบบในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ เพื่อสนองความต้องการของมนุษย์โดยไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้ เพื่อการมีไว้ใช้ในอนาคตต่อไป

ธวัชชัย ศุภดิษฐ์ (๒๕๕๒: ๒) ได้ให้ความหมายไว้ว่า สิ่งแวดล้อม คือ สภาพแวดล้อมโดยรอบของสิ่งมีชีวิตในการดำรงชีพ ซึ่งรวมถึงสภาวะแวดล้อม สิ่งที่มีอิทธิพลต่างๆ แลสภาพการณ์ทั้งหมด ซึ่งก่อผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิต โดยสิ่งแวดล้อมของมนุษย์นั้นสามารถเปลี่ยนแปลงตามสภาวะที่มนุษย์ดำรงอยู่หรือเปลี่ยนแปลงตามสถานที่ที่อาศัยอยู่ โดยสิ่งแวดล้อมนั้นอาจจะเป็นห้องเรียน สวนสาธารณะ บ้าน หรือห้องที่พักอาศัยอยู่ก็ได้ สิ่งแวดล้อมสามารถมองเป็นภาพรวมกว้างๆ เช่น โลก หรืออาจมองเฉพาะส่วนเล็กๆเช่น ใต้ต้นไม้ที่อาศัยนั่งพักหรือใต้ซุ้มไม้ เป็นต้น และเมื่อมีการกล่าวถึงสิ่งแวดล้อม ผู้คนส่วนใหญ่มักคำนึงถึงลักษณะของสิ่งแวดล้อมทางกายภาพหรือลักษณะทางธรรมชาติ

รอบตัวเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งสิ่งแวดล้อมเหล่านั้นประกอบด้วยสิ่งที่มีมนุษย์สร้างขึ้น เช่น ดนตรี มลพิษทางอากาศ หรือน้ำเสีย เป็นต้น และสิ่งที่มีมนุษย์ไม่ได้สร้างขึ้น เช่น อากาศ น้ำ พื้นดิน ภูเขา แม่น้ำหรือทะเลสาบ เป็นต้น

เกษม จันทรแก้ว (๒๕๓๖: ๒๙๕) (อ้างถึงใน วัชรวิไลเลิศ, ๒๕๕๑: ๔๑) ได้ให้ความหมายไว้ว่า การจัดการสิ่งแวดล้อม หมายถึง กระบวนการดำเนินการอย่างมีระบบในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติเพื่อสนองความต้องการของมนุษย์โดยไม่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อการมีไว้ใช้ในอนาคตต่อไป

ประสิทธิ์ นิรัตศยกุล (๒๕๓๒: ๗) (อ้างถึงใน วัชรวิไลเลิศ, ๒๕๕๑: ๔๑) ได้ให้ความหมายว่า การจัดการสิ่งแวดล้อม หมายถึง การจัดการที่เน้นถึงความสำคัญของสภาพแวดล้อมภายนอกที่มีผลต่อการจัดการภายใน ซึ่งจะต้องเตรียมแผนการดำเนินการให้เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อมที่เปลี่ยนแปลงไป หรือตอบสนองต่อภาวะการแข่งขันได้อย่างรวดเร็ว โดยมีการจัดการทรัพยากรสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม

สุวัจน์ สงวนวงศ์ (๒๕๔๐) (อ้างถึงใน ปาริชาติ สังขทิพย์, ๒๕๔๖: ๒๒) สิ่งแวดล้อมคือทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบตัวมนุษย์ทั้งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต (จับต้องได้และจับต้องไม่ได้ และนามธรรม (วัฒนธรรม แบบแผน ประเพณีความเชื่อ) มีอิทธิพลเกี่ยวโยงถึงกันเป็นปัจจัยในการเกื้อกูลกันซึ่งกันและกัน ผลกระทบจากปัจจัยมีส่วนเสริมสร้างหรือทำลายอีกส่วนหนึ่งอย่างหลีกเลี่ยงมิได้ สิ่งแวดล้อมเป็นวงจร และวัฏจักรที่เกี่ยวข้องกันไปทั้งระบบ อย่างไรก็ตามสิ่งแวดล้อม แบ่งออกได้ ๒ ส่วน คือ

๑. สิ่งแวดล้อมเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติได้แก่ ป่าไม้ ภูเขา ดิน น้ำ อากาศ ทรัพยากรทุกประเภท

๒. สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น ได้แก่ ชุมชน สิ่งก่อสร้างโบราณสถาน ขนบธรรมเนียมและประเพณี เป็นต้น สรุป สิ่งแวดล้อม หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่อยู่รอบตัวเราไม่ว่าจะเป็นสิ่งของ บ้านเรือนถนน วัด แม่น้ำ ดิน ป่าไม้ ภูเขาระเบียบ ฯลฯ เป็นสิ่งที่มีชีวิตและไม่มีชีวิต เกิดขึ้นเองตามธรรมชาติและถูกมนุษย์สร้างขึ้นมา สามารถสัมผัสได้

๒. ความสำคัญของการจัดการสิ่งแวดล้อม

อารี สุทธิบุญ (๒๕๔๐)กล่าวถึง ความคิดที่สำคัญของสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วย

๒.๑ ระบบนิเวศ (Ecosystem) โลกเป็นระบบที่มีชีวิตจำกัดในการรองรับสิ่งมีชีวิตได้รับพลังงานจากดวงอาทิตย์และแหล่งพลังงานอื่นที่ได้มาโดยขบวนการเทคโนโลยี มีองค์ประกอบที่สำคัญคือ พื้นดิน น้ำ อากาศ โดยมีพื้นดินและทรัพยากรที่มีจำนวนจำกัดและเป็นตัวกำหนดที่สำคัญต่อความมั่นคงของสังคม ทรัพยากรธรรมชาติที่มีอยู่มีการกระจายไม่สม่ำเสมอ

๒.๒ ประชากรมนุษย์ (Human Population) มีบทบาทเป็นผู้ผลิตและผู้บริโภคมีความแตกต่างกันไปตามระบบสังคมและวัฒนธรรมของมนุษย์ชาตินั้นๆ การเปลี่ยนแปลงบทบาทและ

ผลกระทบดังกล่าวจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงทัศนคติของบุคคล ค่านิยม พฤติกรรมและหน้าที่ของระบบสังคมอื่นๆ อัตราเพิ่มของประชากรในโลกเป็นอุปสรรคต่อการดำรงอยู่และการบำรุงรักษาคุณภาพสิ่งแวดล้อม ผลกระทบจากการเพิ่มประชากรทำให้มีความต้องการทรัพยากร อำนาจทางเศรษฐกิจและการเมือง และปัจจัยอื่นๆ ที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิต

๒.๓ เศรษฐกิจและเทคโนโลยี (Economics and Technology) คือ การกระจายตัวของผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการพัฒนาเทคโนโลยี มีความเกี่ยวข้องกับการใช้ทรัพยากรโดยมีปฏิสัมพันธ์ภายในต่อกัน

๒.๔ การตัดสินใจทางสิ่งแวดล้อม (Environmental Decisions) เป็นกระบวนการที่พิจารณาทางเลือกและผลได้ผลเสียต่อเศรษฐกิจสังคมของส่วนรวมสัมพันธ์กับความเป็นไปได้ของทางเลือกในนโยบายและกิจกรรมต่างๆ กระทำได้ทั้งบุคคล สถาบันหรือองค์กร โดยมุ่งตรงที่จะจัดการปัญหาสิ่งแวดล้อมที่เผชิญอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ มุ่งเพิ่มพูนคุณภาพชีวิตของประชาชนในทุกระดับ

๒.๕ จรรยาบรรณสิ่งแวดล้อม (Environmental Ethics) มีแกนกลางความสำนึกทางนิเวศวิทยาต่อสิ่งแวดล้อมที่สะท้อนถึงความรับผิดชอบของบุคคลและกลุ่มบุคคล

กระทรวงการต่างประเทศ, ๒๕๓๗ (อ้างถึงใน ปีทมน จิตต์วาริน, ๒๕๔๑: ๒๒) การจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดีจะนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development) ซึ่งองค์การสหประชาชาติได้จัดตั้งคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมและการพัฒนา (World Commission on Environment and Development : WCED) ขึ้นมาในปี พ.ศ. ๒๕๓๐ ซึ่งได้มีการจัดทำรายงานเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมและการพัฒนาขึ้นมา ชื่อว่า Our Common Future หรือที่รู้จักกันว่า Brundtland Report ในรายงานดังกล่าว มีการกล่าวถึงคำว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืน ไว้อย่างชัดเจน โดยมีความหมายในภาษาอังกฤษว่า Sustainable development is development which meets the needs of the present without compromising the ability of future generation to meet their own needs ซึ่งอาจจะแปลความหมายเป็นภาษาไทยได้ว่า การพัฒนาอย่างยั่งยืน คือ การพัฒนาที่สามารถตอบสนองต่อความต้องการของคนในปัจจุบันโดยไม่ขัดขวางหรือทำลายความสามารถของคนในยุคต่อไปที่จะตอบสนองความต้องการของตนเอง ปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนโลกมีผลเนื่องมาจากการพัฒนาแทบทั้งสิ้น เป็นการพัฒนาที่ขาดสมดุลมีการฉกชิงแย่งชิงทรัพยากรต่างๆ ในธรรมชาติมาเพื่อการผลิตป้อนผู้บริโภคที่มีเพิ่มมากขึ้นตลอดเวลา กระบวนการผลิตตั้งแต่เริ่มจัดหาวัตถุดิบมาทำการผลิตจนถึงการสิ้นสุดของการบริโภค ตลอดเส้นทางสายการผลิตและการใช้ผลิตภัณฑ์นำมาซึ่งปัญหาสิ่งแวดล้อม เช่น ปัญหามลพิษทางอากาศ ปัญหามลพิษทางน้ำ ปัญหาการเสียดุลของความหลากหลายทางชีวภาพ เป็นต้น สาเหตุของปัญหาสิ่งแวดล้อมต่างๆ ของโลกเกิดจากวิธีการในการพัฒนาหรือการทำให้ทันสมัยที่ผิดๆ มีการพัฒนาที่มากจนเกินไป ก่อให้เกิดภาวะความไม่ยั่งยืนของการพัฒนาเหล่านั้นคือก่อให้เกิดความสุขสบายของมนุษย์ แต่สิ่งที่ได้รับ คือ พิษภัยของปัญหาสิ่งแวดล้อมเพื่อให้เกิดการใช้ทรัพยากรอย่างเหมาะสมและเกิดความยั่งยืน ปรับปรุงคุณภาพ

ชีวิตให้ดีขึ้นบนสมมติฐานที่ว่า การจัดการสิ่งแวดล้อมขึ้นกับความสมดุลของการใช้ทรัพยากรธรรมชาติ ดังนั้นจึงต้องมีผู้จัดการที่ดีมาจัดการ วางแผนและบริหารงานเพื่อให้ไปสู่จุดนั้นได้ ในกรณีนี้จำเป็นต้องทราบการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ได้ จึงอาจพูดได้ว่า การจัดการสิ่งแวดล้อม คือ การพัฒนาที่ยั่งยืน จำเป็นต้องมีการลดการใช้ทรัพยากรอย่างเห็นแก่ตัว ซึ่งจะช่วยให้สามารถใช้ทรัพยากรได้อย่างยาวนาน

(Barrow, ๑๙๙๕: ๓๒) สรุปการจัดการสิ่งแวดล้อมจึงเป็นปัจจัยที่สำคัญในความพยายามของมนุษย์ในการที่จะนำไปสู่การจัดการระบบการผลิตต่างๆ ระบบการใช้และระบบการทำลายไม่ให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมมากนัก อันยังผลให้เกิดความสมดุลในธรรมชาติ และก่อให้เกิดการพัฒนาที่ยั่งยืนได้โดยสามารถตอบสนองความต้องการของมนุษย์ได้ด้วย

๓. ความหมายผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ ๒๕๓๔: ๒๒ (อ้างถึงในปารีชาติ สังข์ทิพย์, ๒๕๔๖: ๒๕) ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environment Impact) หมายถึง สิ่งต่างๆ ที่เกิดขึ้นใหม่หรือการจับกลุ่มใหม่ ทั้งที่มนุษย์สร้างขึ้นหรืออาจจะเกิดขึ้นเองโดยธรรมชาติ มีผลทำให้สิ่งแวดล้อมเดิมหรือสิ่งแวดล้อมอื่น ได้รับความกระทบกระเทือนจนมีผลทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงไปในทางใดทางหนึ่ง

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ (๒๕๓๔: ๒๒) ได้จำแนกองค์ประกอบของการประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมไว้ดังนี้

๑. ทรัพยากรทางกายภาพ คือการศึกษาผลกระทบ เช่น ดิน น้ำ อากาศ เสี่ยงว่ามีการเปลี่ยนแปลงอย่างไร

๒. ทรัพยากรทางชีวภาพ/นิเวศวิทยา คือ การศึกษาถึงการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ที่มีต่อระบบนิเวศน์เช่นป่าไม้ สัตว์ป่า เป็นต้น

๓. คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ คือ การศึกษาถึงการให้ประโยชน์จากทรัพยากร ทั้งทางกายภาพและชีวภาพของมนุษย์ เช่น การใช้ประโยชน์จากที่ดิน ระบบสาธารณสุขปโภค ว่าได้รับผลกระทบอย่างไร

๔. คุณค่าคุณภาพชีวิต คือ การศึกษาถึงผลกระทบที่จะเกิดขึ้นกับมนุษย์ ชุมชน เศรษฐกิจ รวมถึงทัศนียภาพ คุณค่า ความสวยงาม เป็นต้น

ณรงค์ ฌ เชียงใหม่ (๒๕๓๔: ๔๓) การประเมินผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมควรจะมีการศึกษาประเมินผลกระทบอย่างเป็นระบบโดยจะต้องจำแนกให้ชัดเจน ดังนี้

๑. ผลกระทบทางตรงและทางอ้อม

๒. ขนาดของผลกระทบ

๓. ผลกระทบที่แก้ไขได้ และที่แก้ไขไม่ได้

๔. สิ่งที่จะได้รับผลกระทบเหล่านั้น

๕. เปรียบเทียบผลกระทบที่จะเกิดขึ้น หากมีมาตรการและไม่มีมาตรการต่างๆ

๔. การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม

การประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม (Environmental Impact Assessment) หมายถึง การศึกษาเพื่อคาดการณ์ผลที่จะเกิดต่อสิ่งแวดล้อมจากการดำเนินการของโครงการ อีกทั้งเสนอแนะวิธีลดผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินการเพื่อให้โครงการสามารถดำเนินการอย่างเหมาะสมโดยไม่ทำลายทรัพยากรสิ่งแวดล้อม สามารถนำมาใช้ประโยชน์เพื่อการบรรเทาหรือลดหรือป้องกันผลกระทบที่เสียหาย (Adverse Effect) ในขณะเดียวกันยังช่วยในการใช้ทรัพยากรธรรมชาติอันมีจำกัดให้เกิดประโยชน์สูงสุด

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

เกียงศักดิ์ ภูศรีโสม (๒๕๔๗) ได้ทำการวิจัยผลประโยชน์คาดว่าจะประเทศไทยจะได้รับจากการก่อสร้างสะพานแม่น้ำโขงไทย - ลาว แห่งที่ ๒ พบว่า กลุ่มจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตามแนว (East- West Economic Corridor : EWEC) คือ จังหวัดกาฬสินธุ์ ขอนแก่นและมุกดาหาร จะได้รับประโยชน์ในด้านอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น มีนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มขึ้น การเป็นศูนย์กลางในการผลิตอุตสาหกรรมเกษตร การพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางในการพัฒนาบุคลากรและทรัพยากรมนุษย์ของอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง การคมนาคมขนส่งให้สะดวกขึ้นและยังช่วยแก้ปัญหาความยากจนของประชาชนในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน

สุทธิพันธ์ จิราธิวัฒน์ และคณะ (๒๕๔๗) ได้ทำการวิจัยผลกระทบทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงตะวันออกเฉียง - ตะวันตก กรณีเส้นทางหมายเลข ๙ พบว่า จังหวัดที่ได้ประโยชน์มากที่สุดจากการเปิดใช้สะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ ๒ เชื่อมกับเส้นทางหมายเลข ๙ ในประเทศลาว และเวียดนาม คือ จังหวัดขอนแก่น เนื่องจากเป็นจังหวัดที่มีต้นทุนการขนส่งลดลงมากที่สุดเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นในภาคอีสานทั้งหมด

โสภารัตน์ จารุสมบัติ และคณะ (๒๕๔๙) ได้ทำการวิจัย การพัฒนาระเบียงตะวันออกเฉียง - ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) และการเปิดสะพานข้ามแม่น้ำโขงระหว่างสะหวันนะเขต - มุกดาหาร พบว่า การบริหารจัดการพื้นที่ชายแดนมุกดาหารยังคงมีปัญหาในการติดต่อประสานงานระหว่างหน่วยงานต่างๆ เช่น ภูมิภาคกับท้องถิ่น ส่วนกลางกับส่วนภูมิภาค นอกจากนี้หน่วยงานส่วนภูมิภาคทุกหน่วยมีหน้าที่ร่วมกันในการทำงานพัฒนา เสริมสร้างความมั่นคงและแสวงหาความร่วมมือกันประเทศเพื่อนบ้านในภารกิจที่แต่ละหน่วยงานรับผิดชอบ และจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องอาศัยการมีส่วนร่วมขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นและประชาชนในการบริหารจัดการดังกล่าวด้วย

แมน บุโรทกานนท์ และคณะ (๒๕๕๐) ได้ทำการวิจัยผลกระทบที่เกิดขึ้นจากการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East- West Economic Corridor : EWEC) ในจังหวัดมุกดาหาร พบว่า ในพื้นที่จังหวัดมุกดาหารมีแนวโน้มของการกระจายการเติบโตที่ไม่สม่ำเสมอ โดยประชาชนในพื้นที่ชนบทและภาคเกษตรนั้นได้รับผลประโยชน์น้อยกว่ากลุ่มภาคการค้าขนาดใหญ่และอุตสาหกรรม ขณะที่จังหวัดมุกดาหารเองมีภาคเกษตรกรรมเป็นสัดส่วนใหญ่ของกิจกรรมการผลิตทั้งหมด ซึ่งจำเป็นต้องติดตามผลอย่างใกล้ชิดว่าทิศทางการพัฒนาเศรษฐกิจที่ผ่านมาส่วนถูกวางแผนโดยขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่นกิจกรรมทางเศรษฐกิจในรูปแบบต่างๆ ที่ชุมชนส่วนใหญ่ดำรงชีพอยู่ก็ยังไม่เคยได้รับการผนวกเข้ามาเป็นหัวข้อร่วมพิจารณาในกระบวนการกำหนดนโยบาย จนยังมองไม่เห็นความเชื่อมโยงระหว่างเศรษฐกิจชุมชนท้องถิ่นกับการพัฒนาตามนโยบายการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก

เยาวลักษณ์ อภิชาติวัลลภ (๒๐๐๗) ทำการวิจัยโดยมีวัตถุประสงค์ของการศึกษา คือ เพื่อทราบถึงการให้ความหมายและการให้คุณค่าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตามการรับรู้ของผู้มีส่วนได้เสียแต่ละกลุ่ม และเพื่อรับมือในการเปลี่ยนแปลงเส้นทางนี้ ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้มาจากกลุ่มตัวอย่างที่เลือกจากกลุ่มของผู้มีส่วนได้เสียบนเส้นทาง EWEC อันได้แก่ องค์กรที่อยู่ในพื้นที่ ผู้ประกอบการธุรกิจ และผู้อาศัยอยู่ในเขตพื้นที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน ผลการศึกษาระบุว่า องค์กรที่อยู่ในเขตพื้นที่ที่จะได้รับผลกระทบจากเส้นทาง EWEC ได้แก่ หน่วยงานการศึกษา หน่วยงานด้านสุขภาพ หน่วยงานด้านการท่องเที่ยว องค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น การพัฒนาสังคม การขนส่ง และการสื่อสาร ส่วนผู้ที่ประกอบธุรกิจส่วนตัว จะเกี่ยวข้องกับหน่วยอุตสาหกรรม ธุรกิจบริการ การค้าส่ง การค้าปลีก และอุตสาหกรรมเกษตร ส่วนผู้อาศัยอยู่ในพื้นที่จะเกี่ยวข้องกับผู้ที่ทำงานในส่วนของภาครัฐ ธุรกิจ ประกอบธุรกิจส่วนตัว ผู้ใช้แรงงานและเกษตรกร และพบว่าผู้ประกอบการธุรกิจในพื้นที่ที่เส้นทาง EWEC พาดผ่าน ซึ่งรวมถึง ๓ จังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ คือ ขอนแก่น กาฬสินธุ์ มุกดาหาร มีความคิดเห็นและคาดหวังว่าเส้นทาง EWEC จะส่งผลกระทบต่อการค้าของกิจการ

จากการวิจัยดังกล่าว พบว่าแม้ว่าจะมีผลการวิจัยบางเรื่องชี้ให้เห็นว่า มีความคาดหวังว่าเส้นทาง EWEC จะส่งผลกระทบต่อการค้าของกิจการ โดยเฉพาะจังหวัดขอนแก่นและกาฬสินธุ์ จะได้รับประโยชน์ในด้านอัตราการเติบโตของเศรษฐกิจที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งคาดว่าจะมีนักลงทุนทั้งในและต่างประเทศมาลงทุนเพิ่มขึ้น ซึ่งจะเห็นได้ว่างานวิจัยส่วนใหญ่เน้นการศึกษาผลกระทบในลักษณะมหภาค แต่ยังไม่มีการวิจัยใดที่มีการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจที่มีต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมโดยตรง โดยการสอบถามข้อมูลและข้อคิดเห็นของตัวแทนผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมแต่ละราย ดังนั้นการศึกษาผลกระทบที่มีต่อวิสาหกิจแต่ละแห่งในลักษณะจุลภาคจึงเป็นช่องว่างของข้อมูลและองค์ความรู้ที่สำคัญ ที่ควรได้รับการศึกษาและเติมเต็มข้อมูลและความรู้ในส่วนนี้ เพื่อประโยชน์ในเชิงวิชาการ และประโยชน์ในเชิงการนำผลการวิจัยไปสู่การพัฒนาองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

ชลลดา ลาวงศ์เกิด (๒๕๕๑) ได้ทำการศึกษาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก EWEC เพื่อพัฒนาพื้นที่ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนและตอนกลาง โดยใช้เทคนิคการวิเคราะห์จุดศูนย์ถ่วง (Center of Gravity) ผลการศึกษาพบว่าเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก เป็นเส้นทางที่มีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศไทยและประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง โดยมีจุดเริ่มต้นด้านตะวันออกที่ประเทศเวียดนาม ผ่าน สปป.ลาว ไทย และไปสิ้นสุดด้านตะวันตกที่ประเทศพม่า ในปัจจุบันเส้นทางนี้ได้รับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์เป็นหลักโดยเฉพาะการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมเพื่อทำให้การขนส่งสินค้าผ่านเส้นทาง EWEC มีความสะดวกรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ รวมถึงประเทศที่อยู่ตามแนว EWEC ได้ให้ความสำคัญในการกำหนดนโยบายและโครงการต่างๆ ที่เกี่ยวข้องเพื่อรองรับการพัฒนาในกรอบความร่วมมือทางการค้า การลงทุน อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ดังนั้นเพื่อรองรับการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออกเฉียงเหนือของไทยควรมีการจัดตั้งเขตพื้นที่อุตสาหกรรมเพื่อการส่งออกตาม EWEC โดยมีสินค้าการเกษตร/อุตสาหกรรมที่สำคัญ คือ ข้าว มันสำปะหลัง น้ำตาล และยางพารา จากการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมพบว่าเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกมันสำปะหลังและน้ำตาลมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในบริเวณจังหวัดขอนแก่น และเขตพื้นที่อุตสาหกรรมส่งออกข้าวมีตำแหน่งที่ตั้งที่เหมาะสมในบริเวณจังหวัดกาฬสินธุ์

เพ็ญศรี เจริญวานิช และคณะ (๒๕๕๒) ทำการศึกษาผลกระทบทางเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ต่อวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ : กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่นและจังหวัดกาฬสินธุ์ เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ประกอบการวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs) ต่อผลกระทบทางเศรษฐกิจจากกระเปียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (EWEC) ผลดีและผลเสีย ที่ (SMEs) ในจังหวัดขอนแก่นและกาฬสินธุ์ ปัญหาและอุปสรรค และแนวทางการบริหารจัดการ (SMEs) เป็นการวิจัยแบบสำรวจภาคสนามโดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการรวบรวมข้อมูล และนำข้อมูลมาวิเคราะห์ด้วยสถิติพรรณนาและทดสอบสมมติฐานด้วย Chi-Square Test ผลการวิจัยพบว่า มีวิสาหกิจที่ได้รับผลกระทบ จาก(EWEC) ประมาณ ร้อยละ ๓๐.๐ โดยได้รับผลกระทบมากที่สุดด้านจำนวนคู่แข่งเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๘๕.๗ จำนวนคู่ค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๗๖.๖ การขยายตัวของตลาด/กลุ่มลูกค้าโดยมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๗๗.๘ ความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗๒.๑ มีการลงทุน/การขยายธุรกิจเพิ่มขึ้น ร้อยละ ๗๘.๙ เห็นว่า โดยรวมแล้วได้รับผลดีจาก (EWEC) โดยผลดีที่สำคัญ คือ เศรษฐกิจโดยรวมในจังหวัดมีการเติบโตมากขึ้น ได้รับการลดหย่อนภาษีระหว่างประเทศจากการกระตุ้นให้เกิดการส่งออกผ่านเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และประโยชน์จากการกำหนดกฎหมายในการนำเข้าและส่งออก จากความร่วมมือระหว่างประเทศไทย - ลาว - เวียดนาม สำหรับผลเสียที่ได้รับ คือ ผลกระทบจากการเข้ามาทำตลาดของสินค้าจีน เห็นว่าปัญหาปัญหาและอุปสรรค จาก (EWEC) โดยรวมอยู่ใน

ระดับมาก โดยปัญหาและอุปสรรคที่มากที่สุด คือ ผู้ประกอบการ (SMEs) ในพื้นที่ขาดความรู้และความเข้าใจในเรื่องเส้นทาง (EWEC) ที่สำคัญที่สุด คือ การฝึกอบรมพนักงานและผู้ที่มีหน้าที่เกี่ยวข้อง ในด้านการจัดการ พยายามค้นหาวิธีการนำเสนอสินค้าแบบใหม่ๆ เพื่อดึงดูดใจลูกค้าและค้นหาช่องทางใหม่ๆ รวมทั้งปรับปรุงระบบการกระจายสินค้าเพื่อให้จำหน่ายสินค้าได้เพิ่มมากขึ้น

วรวิมล จำลองนาคและคณะ (๒๕๕๗) ทำการศึกษาผลจากการพัฒนาเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ต่อการจัดการพื้นที่การค้าชายแดนจังหวัดมุกดาหาร ผลการศึกษาพบว่า การพัฒนาโครงการตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และการเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย - ลาว แห่งที่ ๒ ส่งผลต่อปริมาณและมูลค่าการค้าชายแดนที่เพิ่มสูงขึ้น การขนส่งสินค้า และการข้ามพรมแดนระหว่างประเทศที่มีความสะดวก รวดเร็วมากขึ้น เกิดการสร้างตำแหน่งงานและรายได้จากเศรษฐกิจที่ขยายตัวมากขึ้น สอดคล้องกับกรอบแนวคิดว่าด้วยความสัมพันธ์ข้ามชาติ (The Transnational relations system) การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจการค้าชายแดนระหว่างไทย - ลาวที่เกิดขึ้นหลังการสร้างสะพานมิตรภาพแห่งที่ ๒ ส่งผลให้การคมนาคมขนส่งตามเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก มีความคล่องตัวมากขึ้น

ปรเมศ กุลนิธิชัย (๒๕๕๒: ๙๘) กล่าวว่า การขยายตัวของเมืองอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยจากการสร้างเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดโครงการหมู่บ้านจัดสรรที่กระจุกตัวไปตามเส้นทางคมนาคมสายหลัก

รดาพร สุกแก้วมณี (๒๕๔๖: ๑๑๔) กล่าวว่า การสร้างถนนมีความสำคัญกับการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและแบบรูปการตั้งถิ่นฐาน ซึ่งการเปลี่ยนแปลงของเขตเมืองที่ขยายไปสู่ชานเมือง โดยมีเส้นทางคมนาคมเป็นปัจจัยเร่งให้เกิดการพัฒนาที่เร็วขึ้น

ชนะพันธ์ พันชนะ (๒๕๕๓: ๒๘) กล่าวว่า ลักษณะทางกายภาพของพื้นที่เป็นผลกระทบมาจากการเติบโตแบบกระจุกกระจาย คือ มีการรุกร้าพื้นที่เกษตรกรรมชานเมือง มีการพัฒนาแบบก้าวกระโดด ขาดความต่อเนื่อง ในขณะที่เดียวกันมีการพัฒนาไปตามแนวถนนการจัดกระจาย ขาดแคลนสาธารณูปโภค สาธารณูปการ ศูนย์บริการชุมชน และขาดทางเลือกในการเดินทางประกอบกับการศึกษาเอกสารกฎกระทรวงผังเมืองรวมกรุงเทพมหานครและเอกสารอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง พบว่าข้อกำหนดดังกล่าวเป็นสาเหตุให้เกิดการกระจุกกระจาย เนื่องจากไม่มีการระบุนโยบายมาตรการและข้อกำหนดในการหยุดยั้งการกระจุกกระจายของเมือง แต่มีการส่งเสริมให้เกิดการกระจุกกระจาย

อำนาจ จำรัสจรุงผล (๒๕๕๔: ๒๑๗) ผลกระทบของการพัฒนาเมืองจากนโยบายการเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินส่งเสริมต่อธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ประเภทที่อาศัยในพื้นที่เกษตรส่งผลโดยตรงกับพื้นที่เกษตรกรรมชุมชนริมคลองอ้อมนนท์ ซึ่งนโยบายการพัฒนาเมืองนั้นได้สวนทางกับการพัฒนาเมืองที่ยั่งยืนและถือเป็นการพัฒนาเมืองแบบไร้ทิศทางรุกร้าพื้นที่เกษตรชานเมืองได้อย่างสิ้นเชิง

กรอบแนวคิดของการวิจัย

การศึกษาวิจัยจะดำเนินการตามกรอบแนวคิดเกี่ยวกับ SWOT Analysis ของ Albert Humphrey เป็นการวิเคราะห์ที่เกิดจากการดำเนินการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ประกอบด้วย จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และข้อจำกัด

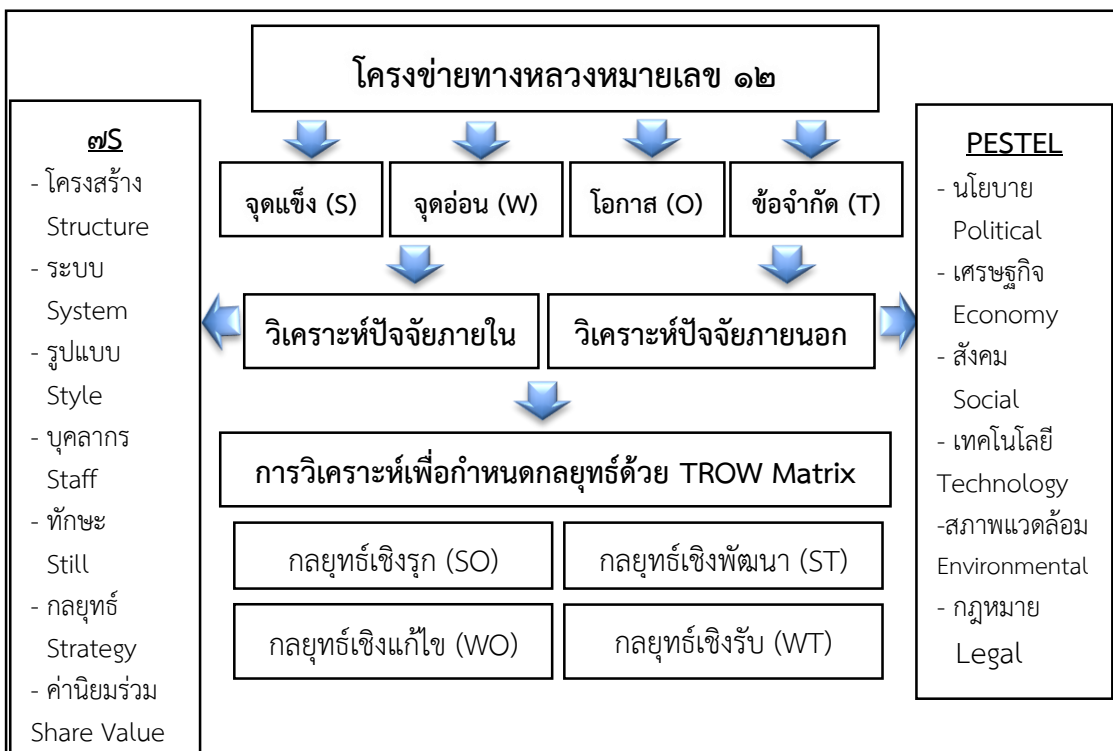
ในการวิเคราะห์ปัญหานั้นจะแบ่งออกเป็น ๒ ประเภทคือ

๑. การวิเคราะห์จากปัจจัยภายใน เป็นการวิเคราะห์จากจุดแข็งและจุดอ่อนขององค์กร โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิด ๗S McKinsey Framework ของ McKinsey

๒. การวิเคราะห์จากปัจจัยภายนอก เป็นการวิเคราะห์จากโอกาสและข้อจำกัด โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์ตามกรอบแนวคิดเกี่ยวกับ PESTEL Analysis ของ Francis J. Aguilar

จากนั้นนำผลการวิเคราะห์ที่ได้ มาสรุปเป็นแนวทางเพื่อการพัฒนายกระดับมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ซึ่งได้กำหนดกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ประกอบด้วย

๑. กลยุทธ์เชิงรุก (SO) ได้จากข้อมูลที่เป็นจุดแข็งกับโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน
๒. กลยุทธ์เชิงพัฒนา (ST) ได้จากข้อมูลที่เป็นจุดแข็งกับข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน
๓. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO) ได้จากข้อมูลที่เป็นจุดอ่อนกับโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน
๔. กลยุทธ์เชิงรับ (WT) ได้จากข้อมูลที่เป็นจุดอ่อนกับข้อจำกัดมาพิจารณาร่วมกัน



สรุป

สรุปจากที่กล่าวมาจะเห็นว่า แต่ละประเทศที่อยู่ในแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก ได้พยายามที่จะมีการพัฒนาทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ทางด้านคมนาคม และพัฒนา ทางด้านการลงทุน เพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจและการใช้ประโยชน์จากเส้นทาง เศรษฐกิจอย่างเต็มที่ ทั้งทางด้านคมนาคม อุตสาหกรรม และการท่องเที่ยว ดังนั้น ประเทศไทย ในฐานะที่ได้เปรียบประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ กล่าวคือ อยู่ในจุดศูนย์กลางของระเบียงเศรษฐกิจและยังมี จุดตัดระหว่างระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก และระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ ซึ่งสามารถที่จะกระจายสินค้าไปทั่วภูมิภาคได้โดยสะดวก เกิดประโยชน์สูงสุดจึงจำเป็นต้องมีการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานการคมนาคมขนส่ง ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เพื่อยกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลาง ทางด้านโลจิสติกส์ของภูมิภาคและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษด้านตะวันออก - ตะวันตก

บทที่ ๓

ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพ ถือเป็นหนึ่งในปัจจัยหลักสำคัญ ที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ ยกกระดับคุณภาพชีวิตด้านการเดินทางของประชาชนภายในประเทศและระหว่างประเทศ โครงข่ายถนนทางหลวงของประเทศ มีระยะทางรวมประมาณ ๑๑๖,๓๖๖ กิโลเมตร ประกอบด้วย ทางหลวงแผ่นดิน (ระยะทางต่อ ๒ ช่องจราจร) ระยะทาง ๖๘,๒๕๒ กิโลเมตร ทางหลวงชนบท ระยะทาง ๔๗,๗๓๔ กิโลเมตร ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) ระยะทาง ๑๔๔ กิโลเมตร ทางพิเศษ (Expressway) ระยะทาง ๒๐๘ กิโลเมตร และโทลล์เวย์ (Tollway) ระยะทาง ๒๘ กิโลเมตร นอกจากนี้ ยังมีทางหลวงท้องถิ่น ระยะทางประมาณ ๔๕๑,๐๗๗ กิโลเมตร

อาเซียน ได้กำหนดเส้นทางโครงข่ายทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของทางหลวงสายเอเชีย โดยมีเส้นทางจำนวน ๒๓ เส้นทาง เป็นระยะทาง ๓๘,๔๐๐ กิโลเมตร เชื่อมโยงการเดินทางระหว่างพื้นที่ศักยภาพสูงของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน โดยอาเซียน กำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาเพื่อมุ่งเน้นการเชื่อมต่อเส้นทางที่ยังไม่สมบูรณ์ให้แล้วเสร็จ ด้วยการพัฒนาทางหลวงสายอาเซียนให้ครอบคลุมทั้งโครงข่าย ซึ่งประเทศไทยมีทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway Network : AH) จำนวน ๑๒ เส้นทาง ระยะทางรวม ๖,๖๙๓ กิโลเมตร โดยเส้นทางจำนวน ๙ เส้นทางแรก เป็นทั้งทางหลวงเอเชียและทางหลวงอาเซียน ระยะทางรวม ๕,๔๕๘ กิโลเมตร และ ๓ เส้นทางสุดท้ายเป็นทางหลวงอาเซียนเพียงอย่างเดียว ระยะทางรวม ๑,๒๓๕ กิโลเมตร ในภาพรวมเป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ และสามารถเชื่อมต่อกับโครงข่ายทางหลวงอาเซียนของประเทศเพื่อนบ้านได้ คุณภาพของเส้นทางอยู่ในเกณฑ์ดีเมื่อเทียบกับประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาคเดียวกัน และมีด่านชายแดนของไทย ที่เชื่อมโยงกับจุดผ่านแดนถาวรตามกรอบอาเซียนแล้ว ๑๓ ด่าน นอกจากนี้ที่ผ่านมามีประเทศไทยยังมีบทบาทในการให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงข่ายทางถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยความร่วมมือในกรอบอนุภูมิภาค GMS มีความก้าวหน้าในการพัฒนาเส้นทางช่วงที่ขาดหายตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ ทั้งในแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ - ใต้ (North - South Economic Corridor) และแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก - ตะวันตก (East - West Economic Corridor) รวมถึงเส้นทางถนนเชื่อมโยงระเบียงเศรษฐกิจตอนใต้ (Southern Economic Corridor)

การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคม

ปัจจุบันการเดินทางและขนส่งภายในประเทศ ส่วนใหญ่เป็นการขนส่งและเดินทางทางถนน สูงถึงร้อยละ ๘๗.๕๐ ในขณะที่การขนส่งทางถนนเป็นรูปแบบที่มีต้นทุนสูงถึง ๒.๑๒ บาท/ตัน/กิโลเมตร และการขนส่งทางรางซึ่งมีต้นทุนเพียง ๐.๙๕ บาท/ตัน/กิโลเมตร แต่กลับมีสัดส่วนเพียงร้อยละ ๑.๔๐ จึงเป็นเหตุให้ต้นทุนค่าขนส่ง ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนโลจิสติกส์ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ยังคงมีระดับสูงประมาณร้อยละ ๕๒ ของต้นทุนทั้งหมด นอกจากนี้ จากการจัดอันดับของ World Economic Forum ๒๐๑๔ - ๒๐๑๕ พบว่า ไทยมีความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทยในเวทีโลกด้านโครงสร้างพื้นฐานอยู่อันดับที่ ๔๘ จาก ๑๔๔ ประเทศ ลดลงจากอันดับที่ ๔๗ (ปี ๒๐๑๓ - ๒๐๑๔ มีจำนวน ๑๔๘ ประเทศ) ในขณะที่สิงคโปร์อยู่อันดับที่ ๒ และมาเลเซียอยู่อันดับที่ ๒๕ โดยมีความคุณภาพด้านถนนอยู่ในอันดับที่ ๕๐ ลดลงจากอันดับ ๔๒ และคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานทางรางอยู่ในอันดับที่ ๗๔ ลดลงจากอันดับ ๗๒ เป็นที่ทราบกันดีว่าการขนส่งทางถนน มีบทบาทสำคัญต่อการดำรงชีวิตประจำวันของคน และการขับเคลื่อนประเทศชาติ เนื่องจากมีข้อได้เปรียบเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่น ๆ กล่าวคือคือ สามารถเข้าถึงแหล่งผลิตและแหล่งบริโภคได้โดยตรง (Door-to-door) โครงข่ายถนน เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ ครอบคลุมทั่วประเทศ ประกอบกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ มีข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่สามารถรองรับความต้องการขนส่งได้อย่างเพียงพอ และมีประสิทธิภาพระบบโครงข่ายถนน จึงเรียกได้ว่าเป็นโครงข่ายหลักที่มีโครงข่ายที่ครอบคลุมและมีทุกหนแห่งภายในประเทศ แต่ในด้านโครงข่ายทางถนนระหว่างประเทศโดยเฉพาะประเทศเพื่อนบ้านนั้น นับเป็นส่วนสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม การปกครองและป้องกันของประเทศ

ประเทศไทยเป็นสมาชิกภายใต้หลายกรอบความร่วมมือทั้งระดับพหุภาคีและทวิภาคีกับประเทศเพื่อนบ้าน ทำให้ต้องร่วมมือกันพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานให้เชื่อมโยงซึ่งกันและกัน เพื่อรองรับกรอบความร่วมมือระหว่างประเทศ ได้แก่ โครงการทางหลวงเอเชีย (Asian Highway) โครงการทางหลวงอาเซียน (ASEAN Highway) โครงการภายใต้กรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion : GMS) และโครงการภายใต้กรอบความร่วมมือระดับทวิภาคีกับ สปป.ลาว พม่า กัมพูชา และมาเลเซีย การปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวง เพื่อเชื่อมโยงประตูการค้าชายแดนที่มีศักยภาพจึงเป็นสิ่งจำเป็นเร่งด่วน เนื่องจากปัจจุบันเส้นทางเข้าสู่ด่านชายแดนส่วนใหญ่ มักจะเกิดปัญหาการจราจรคอขวด สภาพเส้นทางยังไม่ได้มาตรฐานและปริมาณความจุของถนนยังมีความไม่เพียงพอ เนื่องจากเส้นทางเหล่านั้นอยู่บริเวณขอบชายแดนประเทศ เพื่ออำนวยความสะดวกให้ผู้ประกอบการ ทั้งภาครัฐและเอกชนสามารถเคลื่อนย้ายคน และสินค้า สู่ประตูการค้าชายแดนได้อย่างมีประสิทธิภาพ การเดินทางขนส่งสินค้าที่สะดวกรวดเร็ว จะเป็นการช่วยลดต้นทุนค่าขนส่ง เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันระหว่างประเทศ

การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมบนเส้นทาง EWEC

๑ ความคืบหน้าการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ

๑.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในพม่า

เส้นทาง EWEC ในพม่ามีท่าเรือมะละแหม่งที่เป็นทางออกสู่ทะเล โดยการเดินทางไปยังท่าเรือมะละแหม่งมี ๒ เส้นทางหลัก แต่เส้นทางที่สั้นที่สุดที่ไปเมืองมะละแหม่งผ่านเมืองสำคัญต่าง ๆ คือ แม่สอด - เมียวดี - กอกาเร็ก - โจ่งโด - เอ่งตุ้ - ส่งตบีน - มะละแหม่ง รวมระยะทาง ๑๖๕ กิโลเมตร และสามารถเดินทางไปยังท่าเรือมะละแหม่งโดยใช้เส้นทางนี้จะมีระยะทางรวม ประมาณ ๑๗๐ กิโลเมตร ซึ่งสภาพเส้นทางนี้เป็นทางลูกรัง และบางส่วนก็มีการพัฒนาโดยทำเป็นถนนลาดยาง โดยการเดินทางในช่วงเมืองเมียวดี - กอกาเร็ก จะต้องเลียบไหล่เขาตะนาวศรี ซึ่งเป็นเพียงถนน ๑ ช่องจราจรเท่านั้น รถยนต์ไม่สามารถที่จะวิ่งสวนทางกันได้ ดังนั้นรัฐบาลพม่าจึงใช้การแก้ไขปัญหาโดยกำหนดให้เป็นการเดินทางเป็นวันไป-วันกลับ (ใช้หลักเกณฑ์เหมือนการกำหนดจุดรถยนต์ วันคู่-วันคี่ของถนนที่แคบในประเทศไทย)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของพม่า ได้แก่

๑.๑.๑ ก่อสร้างปรับปรุงเส้นทางช่วงแม่สอด - เมียวดี - กอกาเร็ก - พะอัน - ท่าตอน ระยะทางประมาณ ๑๙๘ กิโลเมตร เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุระหว่างการเดินทางเลียบไหล่เขาตะนาวศรี อีกทั้งยังเป็นการแก้ไขปัญหาคอขวดในการเดินทาง โดยรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือ

๑.๑.๒ การจัดตั้งเขตนิคมอุตสาหกรรมผาอัน เมาะละแหม่ง และเมียวดี

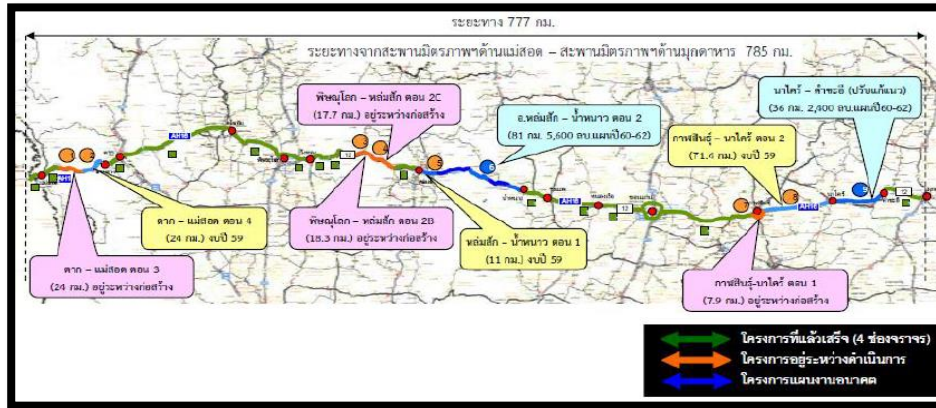
๑.๒ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในไทย (ทางหลวงหมายเลข ๑๒)

เส้นทาง EWEC ผ่านจังหวัดสำคัญในประเทศไทยทั้งภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีระยะทางของเส้นทางนี้มากกว่าประเทศอื่น ๆ โดยมีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางจากสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (เมียวดี-แม่สอด) ผ่านอำเภอแม่สอด อำเภอเมืองตาก อำเภอเมืองสุโขทัย อำเภอเมืองพิษณุโลก อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ อำเภอชุมแพ อำเภอเมืองขอนแก่น อำเภอเมืองกาฬสินธุ์ และสิ้นสุดเส้นทางที่อำเภอเมืองมุกดาหารที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) รวมระยะ ๗๙๓ กิโลเมตร ซึ่งเมื่อเปรียบสภาพเส้นทางทั้งหมดจาก ๔ ประเทศตามแนว EWEC โดยมีสภาพถนนทั้ง ๒ ช่องจราจรและ ๔ ช่องจราจร

จากการประชุมหารือระหว่าง รองนายกรัฐมนตรี (สมคิด จาตุศรีพิทักษ์) ร่วมกับกระทรวงคมนาคมติดตามความก้าวหน้าการดำเนินงานการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก - ตะวันตก แนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งตามแนวตะวันออก ตะวันตก แบ่งออกเป็น ๒ ตอน ได้แก่

ตอนที่ ๑ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตามแนว EWEC

แผนภาพที่ ๓-๑ การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงตามแนว EWEC



ที่มา : www.terrabbkk.com, ๒๕๖๑

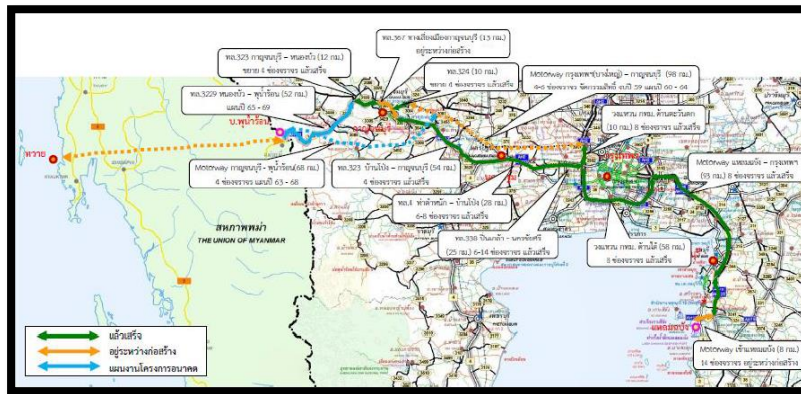
๑. พัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ เส้นทางแม่สอด (เขตเศรษฐกิจพิเศษ) - สุโขทัย - พิษณุโลก - หล่มสัก - น้ำหนาว - ขอนแก่น - กาฬสินธุ์ - นาโค้ - มุกดาหาร (เขตเศรษฐกิจพิเศษ) ระยะทางรวม ๗๗๗ กิโลเมตร โดยการพัฒนาในแต่ละโซน มีดังนี้ ช่วงทางที่ได้ก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรแล้ว มีระยะทางรวม ๔๘๒ กิโลเมตร ช่วงทางที่อยู่ระหว่างดำเนินการก่อสร้างเป็น ๔ ช่องจราจรมีระยะทางรวม ๑๗๘ กิโลเมตร จะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๑ สำหรับช่วงที่เป็น ๒ ช่องจราจร มีแผนจะขยายเป็น ๔ ช่องจราจรในอนาคตมีระยะทางรวม ๑๑๗ กิโลเมตร ได้แก่ ช่วง หล่มสัก - น้ำหนาว ตอน ๒ ระยะทางรวม ๘๑ กิโลเมตร มีแนวเส้นทางผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว ปัจจุบันได้มีการออกแบบเป็น ๔ ช่องจราจร เสร็จเรียบร้อยแล้วและขณะนี้อยู่ระหว่างขอทำการประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม (Environment Impact Assessment : EIA) ช่วงนาโค้ - คำชะอี (จังหวัดกาฬสินธุ์ - จังหวัดมุกดาหาร) มีระยะทางรวม ๓๖ กิโลเมตร มีแนวเส้นทางผ่านเขตป่าสงวนแห่งชาติในพื้นที่จังหวัด กาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร, ผ่านเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์และ จังหวัดมุกดาหาร, ผ่านเขตชลประทานในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร และผ่านเขตทางในการควบคุมของ องค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร ปัจจุบันอยู่ระหว่างการก่อสร้าง

๒. ทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อเขตเศรษฐกิจพิเศษรูปแบบอุตสาหกรรมอนาคตซูเปอร์คลัสเตอร์ (Super Cluster) บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง โดยมีรายละเอียดเส้นทางเริ่มจาก ท่าเรือหวาย - บ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี (เขตเศรษฐกิจพิเศษ) - กรุงเทพมหานคร (บางใหญ่) - วังแหวนด้านตะวันออก (ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๙) - ทางหลวงพิเศษหมายเลข ๗ - พัทยา - Super Cluster บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง ส่วนที่ยังขาดการเชื่อมต่อโครงข่าย ช่วงบ้านพุน้ำร้อน - กาญจนบุรี ได้ผ่านกระบวนการศึกษาความเหมาะสมและสำรวจออกแบบรายละเอียดแล้วเสร็จตลอดจนรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) ปัจจุบัน กรมทางหลวงกำลังดำเนินการก่อสร้างเป็นทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองหมายเลข ๘๑ ระยะทางยาว ๙๖ กิโลเมตร แบ่งเป็น ๒

ตอน บางใหญ่ – บ้านโป่ง และ บ้านโป่ง – กาญจนบุรี เริ่มทำการก่อสร้างเมื่อปี ๒๕๖๐ และคาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๓

๓. ทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อกับ Super Cluster นครราชสีมา
แนวเส้นทางการพัฒนา คือ ท่าเรือทวาย – พุน้ำร้อน – กาญจนบุรี (เขตเศรษฐกิจพิเศษ) - กทม. (บางใหญ่) – บางปะอิน - นครราชสีมา

แผนภาพที่ ๓-๒ แนวเส้นทางหลวงพิเศษเชื่อมต่อกับ Super Cluster บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง

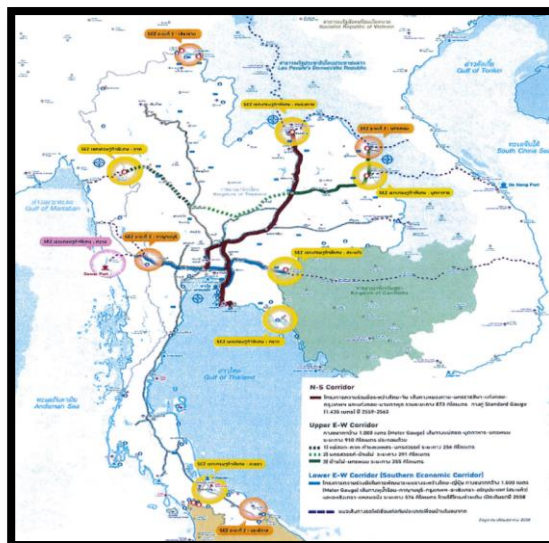


ที่มา : www.terrakk.com, ๒๕๖๑

๔. ทางหลวงสายมุกดาหาร (เขตเศรษฐกิจพิเศษ) - เลิงนกทา - ยโสธร-บุรีรัมย์-ทางหลวงสาย ๓๔๘ - มาบตาพุด (Super Cluster บริเวณท่าเรือแหลมฉบัง) ปัจจุบันมี ๔ ช่องจราจร ตลอดสายทาง ยกเว้น ช่วงเลิงนกทา - ยโสธร มีระยะทางประมาณ ๗๐ กิโลเมตร ซึ่งปัจจุบันยังคงเป็น ๒ ช่องจราจรอนาคตมีแผนจะขยายเป็น ๔ ช่องจราจร

ตอนที่ ๒ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนว EWEC

แผนภาพที่ ๓-๓ การพัฒนาโครงข่ายรถไฟตามแนว EWEC



ที่มา : www.terrakk.com, ๒๕๖๑

๑. รถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก - ตะวันตก ตอนบน (Upper East-West Economic Corridor) ช่วงแม่สอด - พิษณุโลก - เพชรบูรณ์ - ขอนแก่น - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร สำหรับรถไฟทางคู่สายนี้ถูกออกแบบให้มีขนาดความกว้าง ๑ เมตร (Meter Gauge) เส้นทางช่วงบ้านไผ่ - มหาสารคาม - ร้อยเอ็ด - มุกดาหาร - นครพนม (เส้นทางตะวันออก) ระยะทาง ๓๕๕ กิโลเมตร ล่าสุดอยู่ในการพิจารณาขอ EIA เป็นขั้นตอนถัดไป ส่วนเส้นทางช่วงแม่สอด - ตาก - นครสวรรค์ (เส้นทางตะวันตก) อยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ของพื้นที่จังหวัด นครสวรรค์ เพื่อเลี้ยงพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ตามแนวเทือกเขา ขณะนี้อยู่ระหว่างคัดเลือกเส้นทางที่มีความเหมาะสมที่สุด ระหว่างเส้นทางจตุรัส - ชัยภูมิ - เลย - หนองบัวลำภู กับเส้นทางลำน้ำรายณ์ - เพชรบูรณ์ - เลย - หนองบัวลำภู

๒. รถไฟตามแนวระเบียงเศรษฐกิจด้านตะวันออก-ตะวันตก ตอนล่าง (Lower East-West Economic Corridor) ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - อยุธยาประเทศ และ ช่วงกาญจนบุรี - กรุงเทพฯ - แหลมฉบัง เส้นทางกาญจนบุรี - แหลมฉบัง จากการศึกษาในเบื้องต้น พบว่า มีความเป็นไปได้สูง เนื่องจากพาดผ่านกลุ่ม Cluster ทางเศรษฐกิจ ในจังหวัดฉะเชิงเทรา ชลบุรี และระยอง โดยปัจจุบันทางรถไฟส่วนใหญ่เป็นทางเดี่ยว ยกเว้นช่วงนครปฐม - บางชื้อ และบางชื้อ - ฉะเชิงเทรา - แหลมฉบัง ที่ยังคงเป็นทางคู่ สำหรับเส้นทางเชื่อมท่าเรือทวาย - แหลมฉบัง ที่ได้กำหนด แนวทางการพัฒนา โดยรถไฟให้เข้าสู่สถานีบางชื้อเพื่อเชื่อมต่อไปยังท่าเรือแหลมฉบัง พบว่า สถานีกลางบางชื้อมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นและปริมาณสินค้าค่อนข้างมากอยู่แล้ว ดังนั้น เพื่อให้เป็นการลดความแออัดของสถานีกลางบางชื้อจึงไม่ควรออกแบบให้เส้นทางรถไฟสำหรับขนส่งสินค้า ผ่านเข้าสู่สถานีกลางบางชื้อ และนอกจากนั้นยังพบปัญหาการเวนคืนที่ดินที่ใช้ระยะเวลานาน อีกทั้งยังให้ผลตอบแทนต่ำ ทำให้โครงการนี้ชะลอไปก่อนแต่ยังอยู่ในแผนระยะยาว

นอกจากนี้รัฐบาลได้มีโครงการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) อาทิ

๑. โครงการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ ๒ (แม่สอด-เมียวดี) และโครงการก่อสร้างอาคารด่านพรมแดนบริเวณด่านแม่สอด-เมียวดี

๒. โครงการปรับปรุงระบบไฟฟ้าในนครย่างกุ้ง ประเทศพม่า

๓. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.บึงกาฬ-เมืองปากซัน

๔. โครงการก่อสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขง จ.อุบลราชธานี-เมืองสาละวัน

๕. สถานีระบบเสาส่งและสายส่งไฟฟ้าแรงสูงขนาดย่อย ๕๐๐ กิโลโวลต์ ระหว่าง ไทย - สปป.ลาว

๖. ผลักดันการดำเนินงานภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขงระหว่างไทย - สปป.ลาว - เวียดนาม

๗. แผนงานการพัฒนาวิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

๘. แผนงานการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์และศักยภาพแรงงานตามแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง และ

๙. แผนงานเพื่อมุ่งลดผลกระทบเชิงสังคมอันเนื่องมาจากการพัฒนาแนวระเบียงเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง

๑.๓ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานใน สปป.ลาว

เส้นทาง EWEC ใน สปป.ลาว หรือเส้นทางหมายเลข ๙ (R๙) นั้น มีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางจากเชิงสะพานมิตรภาพไทย-ลาวแห่งที่ ๒ (สะพานนะเขต-มุกดาหาร) ที่เมืองไกรสอนพมวิหาร (คันทะบูลี) อุทุมพอน (หรือเมืองเซโน) พะลานไซ ฟิน เซโปน และสิ้นสุดชายแดนทางด้านทิศตะวันตก ที่ด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว รวมระยะทางทั้งสิ้น ๒๓๙ กิโลเมตร ซึ่งถนนเส้นทางการนี้มีการปรับปรุงเป็นถนนลาดยาง ๒ ช่องจราจร ได้รับการช่วยเหลือทางการเงินในการปรับปรุงถนนจากองค์การความร่วมมือระหว่างประเทศแห่งญี่ปุ่น (JICA) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB) ปัจจุบันมีปริมาณรถยนต์ที่สัญจรน้อย ใช้เวลาในการเดินทางเส้นทางนี้ประมาณ ๓ ชั่วโมง โดยรัฐบาล สปป.ลาวมีกฎหมายบังคับใช้อัตราความเร็วได้ไม่เกิน ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของ สปป.ลาว ได้แก่

๑.๓.๑ ปรับปรุงและซ่อมแซมเส้นทาง สะหวันเขต - เมืองฟิน - แดนสะหวัน ระยะทางประมาณ ๒๑๐ กิโลเมตร โดยใช้เงินช่วยเหลือ จาก JICA และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)

๑.๓.๒ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน

๑.๓.๓ การจัดตั้งเขตการค้าเสรีบ้านแดนสะหวัน

๑.๔ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในเวียดนาม

เส้นทาง EWEC ในเวียดนาม มีจุดเริ่มต้นทางทิศตะวันตกของเส้นทางที่ด่านลาวบาว ผ่านเมืองลาวบาว ดงฮา เว้ และสิ้นสุดเส้นทางด้านทิศตะวันออกที่เมืองดานัง มีระยะทางทั้งสิ้นประมาณ ๒๖๔ กิโลเมตร ปัจจุบันมีสภาพถนนเป็นลาดยาง ๒ ช่องจราจรผิวเรียบตลอดเส้นทาง การก่อสร้างถนนช่วงเมืองลาวบาว-ดงฮา เส้นทางหมายเลข ๙ (R๙) ได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชียร่วมกับงบประมาณของรัฐบาลเวียดนาม ๓๖ ล้านดอลลาร์สหรัฐ สภาพการจราจรในประเทศเวียดนามเริ่มหนาแน่นโดยส่วนใหญ่จะมีรถบรรทุกขนาดใหญ่ รถโดยสารประจำทาง และรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ดังนั้นการขับขีจึงต้องใช้ความระมัดระวังสูง รัฐบาลเวียดนามจึงมีกฎหมายบังคับใช้อัตราความเร็วนอกเขตชุมชน ไม่เกิน ๖๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และในเขตชุมชน ไม่เกิน ๔๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของเวียดนาม ได้แก่

๑.๔.๑ การปรับปรุงเส้นทาง ลาวบาว - ดองฮา อุโมงค์ไคววัน โดยได้รับความช่วยเหลือทางการเงินจากธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งเอเชีย (ADB)

๑.๔.๒ การปรับปรุงท่าเรือน้ำลึกตานัง

๑.๔.๓ การจัดตั้งเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว

๒ ความคืบหน้าการรอบความร่วมมือที่สำคัญ

แผนงานความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศ (GMS) กลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ๖ ประเทศเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูงที่ไทยเป็นคู่ค้าที่สำคัญที่สุดอยู่ในปัจจุบัน และเป็นช่องทางเจาะเข้าสู่ประเทศจีน/อินเดียซึ่งเป็นตลาดที่ขนาดจำนวน ผู้บริโภคสูงสุดของโลก มุ่งเน้นการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมเพื่อความเจริญเติบโตของอนุภูมิภาค ร่วมกัน ลดช่องว่างทางการพัฒนาเศรษฐกิจ และยกระดับคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของประชาชน ผ่านการเชื่อมโยงตามแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ การเพิ่มขีดความสามารถการแข่งขันและกระชับความสัมพันธ์ของชุมชน หรือที่เรียกว่ายุทธศาสตร์ ๓Cs (Connectivity, Competitiveness และ Community) ความก้าวหน้าการดำเนินงานสำคัญของไทย ได้แก่

๒.๑ การให้ความช่วยเหลือพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน อาทิ เส้นทางถนนหมายเลข ๑๑ ใน สปป.ลาว เส้นทางรถไฟท่านาแล้ง-เวียงจันทน์ ใน สปป.ลาว การพัฒนาเส้นทางเชื่อมโยงประเทศพม่า โดยรัฐบาลไทยให้ความช่วยเหลือก่อสร้างถนนเส้นทาง ดินกะยิงนอง-กอกะเร็ก การซ่อมแซมสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ ๑ ข้ามแม่น้ำเมยแล้วเสร็จ และเริ่มการก่อสร้างสะพานมิตรภาพไทย-เมียนมา แห่งที่ ๒ และเปิดใช้สะพานมิตรภาพไทย-สปป.ลาว แห่งที่ ๔ ข้ามแม่น้ำโขง ณ เมืองเชียงของ-ห้วยทราย การพัฒนาเส้นทางรถไฟ และรถไฟความเร็วสูง เชื่อมโยงไทย-ลาว-จีน

๒.๒ เริ่มดำเนินงานตามความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดน ณ ด้านนำร่อง มุกดาหาร-สะหวันนะเขต ระหว่างไทย-สปป.ลาว และด่านอรัญประเทศ-ปอยเปต ระหว่างไทยกัมพูชา และด่านเชียงของ-ห้วยทราย-บ่อเต็น-บ่อหาน ระหว่างไทย-ลาว-จีน

๒.๓ การให้ความช่วยเหลือประเทศสมาชิก GMS ในการพัฒนาทรัพยากร มนุษย์ และแลกเปลี่ยนประสบการณ์กับประเทศสมาชิกทั้งในด้านการเกษตร สาธารณสุข พลังงาน และอื่นๆ

๒.๔ การที่ไทยเป็นที่ตั้งของศูนย์ประสานงานของแผนงาน GMS ในเรื่อง ท่องเที่ยว สิ่งแวดล้อม เกษตร และการเป็นที่ตั้งของศูนย์ประสานงานด้านพลังงาน และการรถไฟของ ภูมิภาคในอนาคต

ปัญหา อุปสรรค

๑. ปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ได้แก่ ความทรุดโทรมของสภาพถนน เส้นทางขาดการเชื่อมโยงเมืองสำคัญของประเทศ ขาดการอำนวยความสะดวกด้านโลจิสติกส์ การขาดสิ่งอำนวยความสะดวก และการให้บริการตลอดแนวพื้นที่ เป็นต้น

๒. ปัญหาข้อจำกัดเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร จำเป็นต้องบูรณาการการทำงานเกี่ยวกับกฎ ระเบียบร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ ในพื้นที่ เช่น กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมชลประทาน และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เส้นทางที่มีข้อจำกัดที่เป็นอุปสรรคสำคัญ ได้แก่ ช่วงแม่สอด-ตาก ซึ่งมีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติลานสาง อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช ช่วงตาก-สุโขทัย มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติรามคำแหง ช่วงอำเภอหล่มสัก-อำเภอคอนสาร (จังหวัดเพชรบูรณ์-จังหวัดชัยภูมิ) มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาแดง และยังเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น ๑ และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น ๒ ช่วงบ้านนาไคร้-อำเภอคำชะอี (จังหวัดกาฬสินธุ์-จังหวัดมุกดาหาร) มีแนวเส้นทางผ่านเขตป่าสงวนแห่งชาติในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ผ่านเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรม ในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์และจังหวัดมุกดาหาร ผ่านเขตชลประทานในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร และผ่านเขตทางในการควบคุมขององค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร

๓. ปัญหาด้านกฎระเบียบ และมาตรฐานด้านการขนส่ง ได้แก่ ปัญหาทางด้านการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว และปัญหาด้านการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่ง เป็นต้น

๔. ปัญหาด้านการอำนวยความสะดวก ได้แก่ ความยุ่งยากของขั้นตอนด้านพิธีการศุลกากร ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน ขั้นตอนการผ่านแดนที่ล่าช้า ความไม่เพียงพอของศูนย์บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

๕. ปัญหาด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชน ได้แก่ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับข้อตกลงที่เกี่ยวกับเส้นทางหมายเลข ๑๒ การขาดการประสานงานและความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชน

๖. ปัญหาทางด้านผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ ได้แก่ การใช้รถบรรทุกเกินน้ำหนักที่กำหนด ผู้ประกอบการขาดการพัฒนาศักยภาพด้านการขนส่ง โดยเฉพาะการใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรม ภาคเอกชนขาดการมีส่วนร่วมในการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ การขาดมาตรฐาน และความน่าเชื่อถือของผู้ประกอบการ ธุรกิจขนส่งและธุรกิจให้บริการโลจิสติกส์ เป็นต้น

แม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่จากเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือทางหลวงหมายเลข ๑๒ แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของทางหลวงหมายเลข ๑๒ ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ของเส้นทาง ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการอำนวยความสะดวกและสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการค้า ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริมและสนับสนุนการใช้ประโยชน์ รวมทั้งปัญหาทางการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่งและผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์ จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ มากเท่าที่ควร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ

๑. ความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐาน สำหรับภาครัฐมักมองว่ามีประโยชน์และมีความสำคัญต่อไทยทางการขนส่งโลจิสติกส์ และการลงทุน แต่มีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โดยมีปัจจัยสำคัญ ได้แก่ การมีความพร้อมทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน บุคลากร และเทคโนโลยี นอกจากนี้ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคี-พม่า รวมทั้งการเป็นประเทศสมาชิกประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) และการบังคับใช้ของ FTA ซึ่งปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดของความพร้อมของภาครัฐ ได้แก่ นโยบาย แผนงาน และยุทธศาสตร์ด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ความต่อเนื่องของนโยบาย และความต้องการของภาคธุรกิจ ขณะที่ปัจจัยที่เป็นตัวกำหนดโอกาสของภาคเอกชน ได้แก่ ประโยชน์ทางธุรกิจและความพร้อมของธุรกิจ

๒. กฎจราจรของพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม แตกต่างกัน ค่าใช้จ่ายในการประกันภัย ความรับผิดชอบตามกฎหมาย กฎระเบียบด้านการค้า และกฎระเบียบด้านศุลกากรของแต่ละประเทศ แตกต่างกัน รวมถึงปัญหาด้านกฎระเบียบ ข้อตกลง GMS CBTA เรื่องอำนวยความสะดวกในการโดยสารและขนส่งสินค้าระหว่างประเทศร่วมกัน ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่

๓. กิจกรรมด้านการค้าบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโต และพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงหมายเลข ๑๒ ประกอบด้วย การค้า การผลิต และการลงทุน ขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วยส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่สำคัญ คือ การค้าผ่านแดน / การค้าชายแดน อุตสาหกรรมการเกษตร และการขนส่ง โดยต้องคำนึงถึงต้นทุนขนส่ง ตลาดสินค้าและผู้ประกอบการ ขณะที่ประเภทของการค้าที่มีผลโดยตรงต่อการใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ ก็คือ การนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน การค้าชายแดน และการค้าผ่านแดน ประเภทของกิจกรรมทางเศรษฐกิจที่มีผลต่อการเติบโตและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ จากการค้า การท่องเที่ยว และการผลิต ในขณะที่กิจกรรมทางเศรษฐกิจที่ช่วย ส่งเสริมความร่วมมือในภูมิภาคตามแนวทางหลวงหมายเลข ๑๒ ไม่ว่าจะเป็น การท่องเที่ยว การค้าผ่านแดน/การค้าชายแดน ล้วนส่งผลต่อการใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ แต่ทั้งนี้ก็ยังต้องขึ้นอยู่กับปัจจัยที่สำคัญทางด้านนโยบายของรัฐ กฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง และตลาดสินค้า เป็นสำคัญ สำหรับการค้าชายแดน การค้าผ่านแดน และการนำเข้า-ส่งออกกับประเทศเพื่อนบ้าน จึงถือเป็นผลประโยชน์ทางการค้าที่ต้องพิจารณา

๔. ปัจจัยด้านการผลิตบนเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ หากจะกล่าวถึงการผลิตในภาคอุตสาหกรรมก็จะพบว่า ประเภทของอุตสาหกรรมการผลิตที่มีผลต่อการใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ ประกอบด้วย การเกษตร วัสดุก่อสร้าง และสิ่งทอ และเครื่องแต่งกาย ในขณะที่ปัจจัยที่มีผลต่อภาคการผลิตเพื่อใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ ยังคงเป็นปัจจัยการผลิตด้านทรัพยากร แรงงาน วัตถุดิบ เทคโนโลยี ฯลฯ ที่เป็นปัจจัยสนับสนุนและเกี่ยวเนื่องกับคุณภาพและปริมาณความต้องการของสินค้าและบริการในภาคอุตสาหกรรม นอกจากนี้ยังมีปัจจัยด้านสิ่งอำนวยความสะดวกที่เอื้อต่อการขนส่งสินค้าอันได้แก่ จุดพักรถ ศูนย์กระจายสินค้า สถานีน้ำมัน รวมทั้งผู้ประกอบการขนส่ง/ผู้ให้บริการโลจิสติกส์ สำหรับปัญหาอุปสรรคด้านการผลิต การใช้ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ก็ยังคงเป็นปัญหาทางด้านกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ผู้ประกอบการ และตลาดสินค้า ถึงแม้ว่าจะมีปัญหาดังกล่าว แต่ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ยังคงได้ประโยชน์โดยตรงต่อเศรษฐกิจของไทย โดยเฉพาะภาคการผลิต เนื่องจากใช้เวลาขนส่งน้อยลง และการสร้างความได้เปรียบด้านต้นทุน

๕. ปัจจัยด้านการเมือง/นโยบายรัฐบาล กรณีโครงการขยายถนนเส้นทางสายเศรษฐกิจ ตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (แยก อำเภอลำหมื่นสัก – อำเภอกอนสาร) จาก ๒ ช่องจราจร เพิ่มเป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งตัดผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔๓ กิโลเมตร ในการประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ พล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี ประธานการประชุม ได้มีนโยบายให้กรมทางหลวงกลับไปพิจารณาเส้นทางถนนอื่นที่ไม่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว เนื่องจากพื้นที่นี้ผ่านป่าลุ่มน้ำชั้น ๑ A โดยให้ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางอื่น เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและพื้นที่ป่าไม้ เพราะที่ผ่านมามีการตัดถนนที่ทำลายป่าไปมากแล้ว แม้จะอ้อมกว่าทางเดิม หรือผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาโครงการ (คชก.) มาแล้วก็ตาม จากการสัมภาษณ์ นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๖ (เพชรบูรณ์) กล่าวว่า พื้นที่ป่าบริเวณนี้อยู่ในพื้นที่ลุ่มน้ำ แต่มีต้นไม้ในเขตทางข้างละ ๓๐-๔๐ เมตร และขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางราว ๑๕-๒๐ เซนติเมตร และหากออกนอกเขตทางก็ไม่มีต้นไม้แล้ว ฉะนั้นหากยังไม่สามารถเชื่อมโยงถนนเส้นนี้เป็นผลสำเร็จการเชื่อม ๔ ประเทศก็จะขาดตกบกพร่องไปไม่สมบูรณ์ต่อเนื่อง

๖. ปัจจัยทางด้านสังคม จากการสัมภาษณ์ ดร.วิศัลย์ โฆษิตานนท์ ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดเพชรบูรณ์ กล่าวว่าทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นปัจจัยสำคัญในการเปลี่ยนแปลงทางด้านสังคมของจังหวัดเพชรบูรณ์อย่างมาก หากมีการสร้างโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ เชื่อมโยงโลจิสติกส์ จังหวัดเพชรบูรณ์จะคร่าค่าไปด้วยผู้คนและรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ มีการขยายตัวของธุรกิจบริการต่าง ๆ ขึ้นมาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง เช่นร้านอาหาร โรงแรม ที่พัก ปั้มน้ำมัน อยู่ซ่อมรถ ร้านทำยาง ร้านขายเครื่องบริโภค อุปกรณ์ และพัฒนาขึ้นเป็นพื้นที่ศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งการพาณิชย์ขนาดใหญ่ นับเป็นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่จะช่วยให้เศรษฐกิจของจังหวัดเพชรบูรณ์ดีขึ้น แต่อาจส่งผลกระทบต่อตามมา เช่น ด้านสังคมที่จะต้องประสบกับปัญหาการจราจร สภาพรถติดจากจำนวนรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น ปัญหามลพิษจากควันรถ ฝุ่นละออง ขยะ น้ำเสีย เสียงดัง ปัญหาเรื่องสุขภาวะอันเนื่องมาจากการอยู่อาศัยที่แออัดเพิ่มขึ้น ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน เป็นต้น

สรุป

ปัญหาและอุปสรรค

เส้นทางระเบียงเศรษฐกิจ เป็นเส้นทางที่ให้ความสำคัญต่อความเชื่อมโยงด้านโครงสร้างพื้นฐานในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง โดยเฉพาะเส้นทางระเบียงเศรษฐกิจแนวตะวันออก-ตะวันตก หรือทางหลวงหมายเลข ๑๒ ของประเทศไทย ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีประโยชน์และมีความสำคัญทางด้านการขนส่ง โลจิสติกส์ และการลงทุน แต่กลับมีสภาพที่สามารถใช้ได้บางส่วน ซึ่งยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ และการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ การพัฒนาเส้นทางตามแนว EWEC ซึ่งเป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ในฝั่งตะวันออก เป็นเส้นทางเดิมที่เกิดขึ้นมานานแล้ว ดังนั้น การพัฒนาจึงเป็นเพียงการปรับปรุงและพัฒนาถนนให้มีมาตรฐานมากขึ้น

อย่างไรก็ดี ในทางปฏิบัติประเทศไทยยังไม่สามารถใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ ได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เพราะยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง โดยเฉพาะในพื้นที่ของพม่า จึงจะทำให้ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เสร็จสมบูรณ์ประกอบกับปัญหา อุปสรรคทางด้านมาตรการอำนวยความสะดวกด้านการค้า จึงทำให้ไม่สามารถที่จะใช้ประโยชน์จากทางหลวงหมายเลข ๑๒ ได้ตามที่คาดหวัง อาทิ ปัญหาการระเบียบทางด้านศุลกากรและด่านตรวจคนเข้าเมือง ประเด็นเกี่ยวกับข้อตกลงการตรวจสินค้า อาทิ ระบบการตรวจสินค้าเข้าร่วมกัน (Single Stop Inspection) การพัฒนาระบบการตรวจปล่อยสินค้า ณ จุดเดียว (Single Window) การห้ามเจ้าหน้าที่ของรัฐออกไปทำงานนอกประเทศปัญหาการขนส่งสินค้าผ่านแดน (Trans-shipment Cargoes) ปัญหาข้อตกลงเกี่ยวกับการขนส่งผ่านแดน ปัญหาการประกันภัย และอื่นๆ นอกจากนี้ยังมีปัญหาทางด้านระบบสาธารณสุขที่ไม่น่าเอื้ออำนวย และพื้นที่ยังขาดการพัฒนากิจกรรมเพื่อรองรับการค้าและการลงทุนอย่างเต็มรูปแบบในโครงการ GMS เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ เขตนิคมอุตสาหกรรม และศูนย์กระจายสินค้าในบริเวณชายแดนของประเทศไทย

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ

ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาครั้งนี้ประสบความสำเร็จต้องประกอบด้วยบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การทำงานบนพื้นฐานของความร่วมมือ และการกำหนดนโยบายโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก หากเป็นเช่นนี้แล้วคาดว่าจะการพัฒนาของไทยจะก้าวไกลไปสู่ระดับสากลได้ในไม่ช้าอย่างแน่นอน

บทที่ ๔

แนวทางการพัฒนาโครงสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ของประเทศอย่างมีประสิทธิภาพ เป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างขีดความสามารถในการแข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจ และการเตรียมความพร้อมทางด้านเศรษฐกิจและสังคมให้มีความเข้มแข็ง เอื้ออำนวยต่อการบรรลุ วัตถุประสงค์การพัฒนาในทุกๆ ด้านของประเทศ ทั้งนี้จากการดำเนินการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของแต่ละประเทศของสถาบันนานาชาติ The World Economic Forum (WEF) ทั้งใน ภาพรวมและรายปัจจัยตัวชี้วัดของการพัฒนา โดยมีระบบโครงสร้างพื้นฐานและโลจิสติกส์เป็นหนึ่งใน ปัจจัยตัวชี้วัดดังกล่าว ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ WEF ได้จัดอันดับความสามารถในการแข่งขันในภาพรวมของ ประเทศไทยเป็นอันดับที่ ๓๔ จาก ๑๓๘ ประเทศ ลดลงจากอันดับที่ ๓๒ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ขณะที่ อันดับคุณภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานลดลงจากอันดับที่ ๔๔ มาเป็นอันดับที่ ๔๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ ทั้งนี้ เนื่องจากโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยยังมีปัญหาเชิงปริมาณและคุณภาพ รวมทั้งขาดการ บริหารจัดการ การให้บริการที่สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ดังนั้น ทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐาน ของประเทศในช่วงแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – พ.ศ. ๒๕๖๔) จึงมุ่งเน้นการขยายขีดความสามารถและพัฒนาคุณภาพการให้บริการ เพื่อรองรับการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับ อนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ ส่งเสริมการพัฒนาคุณภาพชีวิตของทุกกลุ่มในสังคม สร้างความ เป็นธรรมในการเข้าถึงบริการพื้นฐาน และพัฒนาระบบการบริหารจัดการและการกำกับดูแล ให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เพื่อยกระดับประเทศไทยสู่อันดับการเป็นประเทศที่มีรายได้สูง (High Income Country) สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) พร้อมสนับสนุนการปรับโครงสร้าง ประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐

นั่นทำให้เกิดคำถามที่ตามมาว่าโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ในปัจจุบัน และอนาคตของประเทศไทยที่เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านควรเป็นอย่างไร และมีรูปแบบการพัฒนา อันก่อให้เกิดผลประโยชน์ ผลกระทบมากน้อยเพียงใด เป็นสิ่งที่จะต้องศึกษาเพื่อให้เกิดองค์ความรู้ ที่เป็นประโยชน์ต่อไป

จากข้อมูลการสัมภาษณ์ผู้ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่ได้รับผลกระทบจากการก่อสร้าง มีดังนี้

๑. นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๖ (เพชรบูรณ์)

กรณีโครงการขยายถนนเส้นทางสายเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) ทางหลวงหมายเลข ๑๒ (แยกอำเภอหล่มสัก – อำเภอคอนสาร) จาก ๒ ช่องจราจร เพิ่มเป็น ๔ ช่องจราจร ซึ่งตัดผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์ ระยะทาง ๔๓ กิโลเมตร ได้ถูกพล.อ.ประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี มอบนโยบายในที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ ให้กรมทางหลวงกลับไปพิจารณาเส้นทางถนนอื่นที่ไม่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว เนื่องจากพื้นที่นี้ผ่านป่าลุ่มน้ำชั้นเอ ๑ โดยให้ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางอื่น เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและพื้นที่ป่าไม้ แม้จะอ้อมกว่าทางเดิมถึง ๕๐ กิโลเมตร หรือผ่านความเห็นชอบของคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาโครงการ (คชก.) มาแล้วก็ตาม

นายกิตติพันธ์ ปานจันทร์ ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๖ (เพชรบูรณ์) กล่าวว่า ผลการดำเนินงานแล้วเสร็จประมาณร้อยละ ๙๐ เหลือการดำเนินงานร้อยละ ๑๐ เนื่องจากติดปัญหาเรื่องพื้นที่ป่าอยู่ในบริเวณพื้นที่ลุ่มน้ำ แต่มีต้นไม้ในเขตทางข้างละ ๓๐-๔๐ เมตร มีขนาดเส้นผ่าศูนย์กลางราว ๑๕-๒๐ เซนติเมตรเท่านั้น หากนอกเขตทางก็จะมีต้นไม้หวงห้าม จึงจำเป็นที่จะต้องอาศัยเวทิลIMEC แก้ไขปัญหาอีกช่องทางหนึ่ง เส้นทางนี้ถูกส่งยุติโครงการเป็นระยะทาง ๘๐ กิโลเมตร หากเป็นไปได้ขอทบทวนช่วงที่มีสัตว์ข้าม นับเป็นการถอยคนละครั้งกับกลุ่มอนุรักษ์ แต่ในส่วนที่ไม่ติดปัญหาขอดำเนินการก่อสร้างต่อ เพราะหากทิ้งปัญหาไว้ ๖-๑๒ เดือน จะไม่สามารถยื่นราคาที่ได้รับเหมาได้ประมูลไปแล้ว โดยราคาวัสดุจะขึ้นราคาก็ต้องยกเลิกสัญญา และต้องหาผู้รับเหมาใหม่ งบประมาณก่อสร้างก็หายไปการจะโยกเงินระดับ ๗-๘ พันล้านบาท เพื่อดำเนินโครงการเป็นเรื่องที่ยากมาก หากยังไม่สามารถดำเนินการไม่แล้วเสร็จ โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยง ๔ ประเทศก็จะขาดการต่อเนื่องไม่สมบูรณ์ในที่สุด

๒. นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการสำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ

ในปัจจุบันเขตเศรษฐกิจแม่สอด เป็นพื้นที่ที่มีความสำคัญในการเป็นเมืองหน้าด่านการค้าชายแดนที่มีศักยภาพและเป็นประตูการค้าทางด้านตะวันตกเชื่อมสู่เศรษฐกิจการค้า และการลงทุนในภูมิภาค ที่เชื่อมโยงเส้นทางในพื้นที่เศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) กับประเทศเพื่อนบ้าน และเป็นพื้นที่ซึ่งมีมูลค่าการค้าเติบโตอย่างต่อเนื่อง สำนักบริหารโครงการทางหลวงระหว่างประเทศ กรมทางหลวง ได้มุ่งเน้นการก่อสร้างขยายช่องจราจรเพื่อแก้ไขปัญหาเส้นทางเข้าสู่ด่านชายแดนที่ยังมีปัญหารถจราจรคอขวด รองรับปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น แนวเส้นทางประกอบด้วยโครงข่ายทางหลวงทั้งในฝั่งประเทศไทยและพม่า ผ่านสะพานข้ามแม่น้ำเมย แห่งที่ ๒ โดยจะพิจารณาถึงการพัฒนาทางเศรษฐกิจการค้า

ระหว่างประเทศ และการพัฒนาทางหลวงให้สอดคล้องกับมาตรฐานเอเซีย (ASEAN Highway Design Standard) เป็นหลัก

๓. ผู้จัดการโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒ สายตาก-แม่สอด

ความคืบหน้าการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒ สายตาก-แม่สอด จังหวัดตาก ให้เป็น ๔ ช่องจราจร ขณะนี้โครงการก่อสร้าง ตอน ๓ แล้วเสร็จแล้ว ยังเหลือตอนที่ ๔ มีความคืบหน้ากว่าร้อยละ ๓๖ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒ สายตาก-แม่สอด ตอน ๓ นั้นกรมทางหลวงแบ่งการก่อสร้างเป็น ๒ ตอน ได้แก่ โครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒ สายตาก - อำเภอแม่สอด ตอน ๓ ส่วนที่ ๑ และ ส่วนที่ ๒ โดยได้ดำเนินการก่อสร้างระหว่าง กม. ๔๙+๒๖๖-๗๓+๘๙๑ ระยะทางรวมประมาณ ๒๔.๖ กิโลเมตร ก่อสร้างเป็นทางมาตรฐานทางชั้นพิเศษ ๔ ช่องจราจรไป กลับข้างละ ๒ ช่องจราจร และเพิ่มช่องจราจรด้านขาขึ้นไต่ลาดชัน (Climbing Lane) อีก ๑ ช่องจราจร ผิวจราจรแบบ Asphalt Concrete ผิวกว้างช่องจราจรละ ๓.๕๐ เมตร ไหล่ทางกว้าง ๒.๕๐ เมตร แบ่งทิศทางจราจรด้วย Barrier Concrete ซึ่งเมื่อโครงการก่อสร้างช่วงดังกล่าวแล้วเสร็จจะทำให้ทางหลวง สาย ตาก - แม่สอด ระยะทางประมาณ ๘๖ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร เกือบตลอดสาย เหลือเพียงโครงการก่อสร้างทางสาย ตาก - อ.แม่สอด ตอนที่ ๔ ที่ตั้งอยู่ระหว่าง กม. ๒๒+๘๑๔ - กม.๔๙+๒๖๖ ระยะทางประมาณ ๒๖.๔๕ กิโลเมตร ซึ่งกำลังดำเนินการก่อสร้างหากไม่ติดปัญหาเชิงพื้นที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี ๒๕๖๒

๔. นายช่างโครงการก่อสร้างทางหลวงหมายเลข ๑๒ สายตาก-แม่สอด

ปัญหาที่สำคัญของการขยายทางหลวงหมายเลข ๑๒ จาก ๒ ช่องจราจรให้เป็น ๔ ช่องจราจร คือติดขัดข้อจำกัดเชิงพื้นที่ เนื่องจากสายตาก - แม่สอด ตอนที่ ๔ มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่กลุ่มป่าน้ำหนาว-ภูเขี้ยว กลุ่มป่าขนาดใหญ่เชื่อมต่อเทือกเขาเพชรบูรณ์กับเทือกเขาตงพญาเย็น เป็นต้นกำเนิดลุ่มน้ำชั้นเอ ๑ จึงต้องติดต่อประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเร่งรัดการส่งมอบพื้นที่

๕. ข้อมูลจากการมีส่วนร่วมจากประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย

๕.๑ ตามที่กรมทางหลวง ได้ว่าจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษา ประกอบด้วย บริษัท เอพีซีลอน จำกัด บริษัท แพลนโปร จำกัด และ บริษัท เอเซีย แล็บ แอนด์ คอนซัลแตนท์ จำกัด ให้ดำเนินการศึกษาความเหมาะสมด้านเศรษฐกิจ วิศวกรรม และผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเบื้องต้น ทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาก-แม่สอด กรมทางหลวงได้เล็งเห็นความสำคัญของการมีส่วนร่วมของประชาชนในการศึกษา เพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยมีเป้าหมายให้ทุกภาคส่วนได้รับ ประโยชน์สูงสุด ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ประชาชน และชุมชนน้อยที่สุด จึงกำหนดให้มีการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนอย่างทั่วถึง และครอบคลุมทุกภาคส่วนที่ เกี่ยวข้อง เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้มีส่วนได้เสียร่วมแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ต่อการศึกษา ผ่านกิจกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนในทุกขั้นตอน

เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒ มีนาคม ๒๕๖๐ เวลา ๑๓.๐๐ – ๑๖.๐๐ น. กรมทางหลวงได้จัดให้มีการประชุมปฐมนิเทศโครงการ (สัมมนา ครั้งที่ ๑) ณ ห้องเวียงปิง โรงแรมเวียงตาด ริเวอร์ไซด์ อำเภอเมืองตาด จังหวัดตาด เพื่อเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารของโครงการ โดยเฉพาะความเป็นมาของโครงการ วัตถุประสงค์ของการศึกษา และขอบเขตการศึกษา พร้อมทั้งรับฟังความคิดเห็นและข้อเสนอแนะต่อโครงการ โดยมีผู้เข้าร่วมประชุมจากภาคประชาชน และหน่วยงานต่างๆ ประกอบด้วย หน่วยงานราชการระดับจังหวัด หน่วยงานราชการระดับอำเภอ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจ หน่วยงานเอกชน องค์กรพัฒนาเอกชน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน สถานศึกษา ศาสนสถาน สถานพยาบาล ประชาชนในพื้นที่ศึกษา ประชาชนทั่วไปที่สนใจโครงการ สื่อมวลชน หน่วยงานเจ้าของโครงการ และบริษัทที่ปรึกษา จำนวน ๒๑๖ คน และได้รับเกียรติจาก นายเชวงศักดิ์ ใจคา ปลัดจังหวัดตาด เป็นประธานเปิดการประชุม ภายหลังจากการประชุมผู้เข้าร่วมประชุมได้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็นและให้ข้อเสนอแนะ จำนวน ๑๓๑ คน คิดเป็นร้อยละ ๖๐.๗ ของผู้เข้าร่วมประชุมทั้งหมด ซึ่งผู้เข้าร่วมประชุมส่วนใหญ่ (ร้อยละ ๙๑.๗) เห็นด้วยกับการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง สายตาด-แม่สอด นอกจากนี้ผู้เข้าประชุมยังร่วมกันแสดงความคิดเห็นและข้อเสนอแนะ โดยสามารถสรุปประเด็นข้อคิดเห็นที่สำคัญได้ดังนี้

๑. เสนอให้ออกแบบแนวเส้นทางให้ห่างจากเส้นทางของทางหลวงหมายเลข ๑๒ โดยพิจารณาให้ศึกษาแนวเส้นทางใหม่ โดยออกแบบให้มีความเชื่อมโยงกับถนนที่มีอยู่เดิม และแนวถนนที่จะก่อสร้างในอนาคต ทั้งของการรถไฟแห่งประเทศไทย กรมทางหลวงชนบท และองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น รวมทั้งให้พิจารณาออกแบบแนวเส้นทางที่มีการเชื่อมโยงพม่า และพื้นที่จังหวัดโดยรอบของจังหวัดตาด

๒. เสนอให้ออกแบบโดยคำนึงถึงผลประโยชน์ที่ประชาชนและสถานประกอบการในพื้นที่จะได้รับให้มากที่สุด

๓. เสนอให้ออกแบบให้แนวเส้นทางที่ศึกษาใช้เพื่อการขนส่งสินค้า

๔. เสนอให้ออกแบบโดยให้พิจารณาแนวเส้นทางเลือกที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและประชาชนน้อยที่สุด

๕. ให้นำเสนอผลกระทบที่จะเกิดขึ้นจริงๆ กับประชาชนในพื้นที่ ซึ่งหากอนาคตมีการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายตาด-แม่สอด อาจทำให้มีประชากรเข้ามาในจังหวัดตาดเพิ่มขึ้น และอาจทำให้สังคมและวัฒนธรรมเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยให้ผู้ศึกษาจัดเตรียมข้อมูลผลกระทบในทุกด้านเพื่อมานำเสนอในการประชุมครั้งต่อไป

๕.๒ ดร.วิศิษฐ์ โฆษิตานนท์ ประธานสภาวัฒนธรรมจังหวัดเพชรบูรณ์

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นปัจจัยสำคัญที่จะนำการเปลี่ยนแปลงมาสู่จังหวัดเพชรบูรณ์ หากมีการสร้างโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ เชื่อมโยงโลจิสติกส์ จังหวัดเพชรบูรณ์จะคลาคล่ำไปด้วยผู้คนและรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ที่ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศและภายในประเทศ

ส่งผลให้มีการขยายตัวของธุรกิจบริการต่าง ๆ เกิดขึ้น เพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง เช่น ร้านอาหาร โรงแรม ที่พัก บิมน้ำมัน อู่ซ่อมรถ ร้านทำยาง ร้านขายเครื่องบริโภคอุปโภค และพัฒนาขึ้นเป็นพื้นที่ ศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งทางพาณิชย์ขนาดใหญ่ นับเป็นการพัฒนาด้านเศรษฐกิจที่จะช่วยให้เศรษฐกิจของจังหวัดเพชรบูรณ์ดีขึ้น แต่อาจส่งผลกระทบต่อตามมา เช่น ด้านสังคมที่จะต้องประสบกับปัญหา การจราจร สภาพรถติดจากจำนวนรถบรรทุกที่เพิ่มขึ้น ปัญหามลพิษจากควันรถ ฝุ่นละออง ปัญหาขยะ น้ำเสีย เสียงดัง ปัญหาเรื่องสุขภาวะอันเนื่องมาจากการอยู่อาศัยที่แออัดเพิ่มขึ้น ปัญหาความมั่นคงและความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน ฉะนั้น จึงควรให้ความสำคัญกับการวางผังเมืองรวมของพื้นที่ การเพิ่มเส้นทาง การวางระบบควบคุมการจราจร การจัดระบบขนย้ายและกำจัดขยะ การวางแผนระบบลำเลียงและกำจัดน้ำเสีย การวางแผนอนุรักษ์ธรรมชาติในพื้นที่ การวางแผนป้องกันภัยธรรมชาติและภัยต่าง ๆ การวางแผนการจัดการสาธารณสุขโรคต่าง ๆ การวางระบบควบคุมและรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและทั่วถึง การวางแผนด้านสิ่งแวดล้อมชุมชนและพื้นที่สาธารณะ และการจัดให้มีองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีศักยภาพในการควบคุมดูแลและพัฒนาพื้นที่อย่างมีประสิทธิภาพ

๕.๓ นายชูลี สาตรี ผู้ใหญ่บ้านห้วยระหงษ์ ตำบลปากช่อง อำเภอหล่มสัก จังหวัด เพชรบูรณ์ กล่าวว่าทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีสัตว์ป่าเดินผ่านบ่อยครั้ง แต่เนื่องจากถนนมีความคับแคบ และปริมาณรถที่หนาแน่น จึงเห็นด้วยกับการขยายถนนช่วงตาก-แม่สอด

จากข้อมูลการสัมภาษณ์เบื้องต้น สามารถนำมาวิเคราะห์ จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ได้ดังนี้

การวิเคราะห์ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ตามหลักการ SWOT Analysis

การใช้หลักการวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อวิเคราะห์แนวทางการพัฒนาทางหลวง หมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษ ตะวันออก – ตะวันตก พบว่า

๑. จุดแข็ง (Strengths) ประกอบด้วย

๑.๑ เป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานอยู่ในเกณฑ์ดี จากข้อมูล (The Global Competitiveness Report ๒๐๑๕-๒๐๑๖, World Economic Forum) พบว่าคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนของประเทศไทยมีความครอบคลุมและมีมาตรฐานอยู่ในเกณฑ์ดี จัดอยู่ในลำดับที่ ๕๑ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สำคัญสายหนึ่งของประเทศไทย สามารถเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นๆ ที่สำคัญ เช่น มีเส้นทางรถไฟตัดผ่านที่สถานีรถไฟพิษณุโลก ทางรถไฟสายเหนือ และ สถานีรถไฟขอนแก่น ทางรถไฟสายอีสานไปจังหวัดหนองคาย มีสนามบินอยู่บริเวณใกล้เคียงแนวเส้นทาง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สอด

จังหวัดตาก ท่าอากาศยานสุโขทัย ท่าอากาศยานพิษณุโลก ท่าอากาศยานขอนแก่น ส่วนจังหวัดมุกดาหาร จะอยู่ใกล้กับท่าอากาศยานนครพนม และท่าอากาศยานอุบลราชธานี

๑.๒ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกที่สามารถเชื่อมโยงพม่า-ไทย-สปป.ลาว-เวียดนาม ผ่านทางหลวงหมายเลข ๑๒ ซึ่งเป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองประธานที่เชื่อมภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศไทย และยังเป็นส่วนหนึ่งของเส้นทางตามแนว EWEC ที่เชื่อมพื้นที่ทางฝั่งตะวันออกด้านทะเลจีนใต้เข้ากับพื้นที่ทางฝั่งตะวันตกจากทะเลอันดามันเข้าด้วยกัน นอกจากนี้ยังถือเป็นทางหลวงสายเอเชีย AH1 และ AH16 อีกด้วย

๑.๓ เป็นเส้นทางที่เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศและอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง เนื่องจากเส้นทาง EWEC มีเขตเศรษฐกิจพิเศษที่สำคัญ คือ เขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวดี ของพม่า ผ่านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-เมียวดี) เข้าสู่ทางหลวงหมายเลข ๑๒ ของประเทศไทย ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษตาก เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร และยังสามารถเชื่อมต่อกับเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษนครพนม และเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษหนองคาย จากนั้นข้ามสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) ผ่านเศรษฐกิจพิเศษสะหวันเซโน ของ สปป.ลาว ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษลาวบาว ของเวียดนาม ใช้เส้นทางหมายเลข AH1 หรือ AH16 สู่ท่าเรือดานัง และยังสามารถใช้เส้นทางหมายเลข R9 เลี้ยวซ้ายที่เมืองอุทุมพร เข้าสู่เส้นทางหมายเลข R13 ไปถึงเมืองท่าแขก แขวงคำม่วน สปป.ลาว เชื่อมต่อไปยังเวียดนามตอนเหนือ เพื่อเข้าสู่จินตอนใต้ ผ่านเขตเศรษฐกิจพิเศษฉงจั่ว เขตปกครองตนเองกว่างซีจ้วง มลฑลกว่างซี มินครหนานหนิงเป็นเมืองหลวงและมีประชากรมากกว่า ๑๐๐ ล้านคน

๑.๔ เป็นเส้นทางที่เชื่อมด่านชายแดนที่เปรียบเสมือนประตูการค้าที่สำคัญ ประเทศไทยมีด่านชายแดนตามแนวเส้นทาง EWEC ทางด้านตะวันออกที่สะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร - สะหวันนะเขต) เป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมต่อกับแขวงสะหวันเขต สปป.ลาว มีอัตราการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจขยายตัวสูงขึ้นทุกปี โดยในช่วง ๔ เดือนแรกของปี ๒๕๖๐ มีมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างกันกว่า ๖๕,๐๐๐ ล้านบาท ขยายตัว ๐.๓๕% โดยมูลค่าการค้าชายแดนระหว่างไทย - สปป.ลาว คิดเป็นสัดส่วนถึง ๙๗% ของมูลค่าการค้ารวมทั้งหมดของทั้งสองประเทศ เป็นจังหวัดที่มีมูลค่าชายแดนสูงสุดของพื้นที่ติดกับ สปป.ลาว โดยมีมูลค่าการค้าระหว่างกันสูงถึง ๒๐,๐๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันกำหนดเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร เป็นเมืองหน้าด่านในการขนส่งสินค้าไปยังท่าเรือดานัง ของเวียดนาม (ห่างจากท่าเรือดานัง ๕๒๐ กิโลเมตร) ทางด้านตะวันตกที่สะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-เมียวดี) เป็นจุดผ่านแดนถาวรเชื่อมกับเมืองเมียวดี ของพม่า มีมูลค่าการค้าชายแดนในปีงบประมาณ ๒๕๖๐ จำนวน ๗๗,๖๐๑ ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปี ๒๕๕๙ ประมาณร้อยละ ๐.๗๓ มีมูลค่าการค้าชายแดนสูงสุดของภาคเหนือ ปัจจุบันกำหนดเป็นพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษแม่สอด

๑.๕ เป็นเส้นทางที่สนับสนุนการท่องเที่ยวที่สำคัญ ทางหลวงหมายเลข ๑๒ นอกจากจะมีความสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งแล้ว ยังมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญเหมาะกับการท่องเที่ยวระหว่างการเดินทาง อาทิ จังหวัดตาก ได้แก่ ตลาดริมเมย วัดโพธิ์คุณ เนินพิศวง ศาลเจ้าพ่อพะวอ ตลาดสินค้าพื้นเมืองชาวเขาดอยมูเซอ ศาลสมเด็จพระเจ้าตากสินมหาราช สะพานสมโภชกรุงรัตนโกสินทร์ ๒๐๐ ปี หาดทรายทอง (แม่น้ำปิง) จังหวัดสุโขทัย ได้แก่ อุทยานประวัติศาสตร์สุโขทัย ตลาดสุโขทัย ศาลพระแม่ย่า จังหวัดพิษณุโลก ได้แก่ เขื่อนนเรศวร วัดพระศรีรัตนมหาธาตุ (พระพุทธรชินราช) สี่แยกอินโดจีน น้ำตกสกูโนทยาน น้ำตกแก่งซอง น้ำตกปอย น้ำตกแก่งโสภา ขนานกับลำน้ำเข็ก อุทยานแห่งชาติภูหินร่องกล้า อุทยานแห่งชาติทุ่งแสลงหลวง จังหวัดเพชรบูรณ์ ได้แก่ หมู่บ้านประวัติศาสตร์บ้านแคมป์สน เขาค้อ วัดพระธาตุผาซ่อนแก้ว ภูทับเบิก อนุสาวรีย์พ่อขุนผาเมือง อนุสรณ์สถานเมืองรัต อุทยานแห่งชาติน้ำหนาว สะพานห้วยตอง เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาแดง จุดชมวิวพระอาทิตย์ตก ถ้ำผาหงส์ จังหวัดชัยภูมิ ได้แก่ น้ำผุดนาเลา เขื่อนจุฬาภรณ์ จังหวัดขอนแก่น ได้แก่ อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน บึงศรีฐาน (มหาวิทยาลัยขอนแก่น) ประตุมืองขอนแก่น บึงแก่นนคร บึงทุ่งสร้าง จังหวัดกาฬสินธุ์ ได้แก่ สวนสาธารณะบึงอร่าม เขื่อนลำปาว จังหวัดมุกดาหาร ได้แก่ น้ำตกตาดโตน ตลาดอินโดจีน สะพานมิตรภาพไทย – ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต)

๒. จุดอ่อน (Weaknesses) ประกอบด้วย

๒.๑ ความไม่สมบูรณ์ของทางหลวง เนื่องจากทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีการใช้งานเต็มความสามารถทำให้ถนนบางช่วงเกิดความชำรุด บางช่วงยังมีสภาพเป็น ๒ ช่องจราจร เกิดปัญหาคอขวดบริเวณพื้นที่ประตูการค้าและด่านชายแดน

๒.๒ เส้นทางขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ แม้ประเทศไทยจะมีการลงทุนพัฒนาด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นท่าเรือ ท่าอากาศยาน ถนนและระบบราง แต่กลับไม่มีการเชื่อมโยงระบบในแต่ละโหมดการขนส่งสินค้า ขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน (Feeder systems) ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาค ขาดระบบเครือข่ายและระบบจัดการโลจิสติกส์แบบบูรณาการ ทั้งในส่วนของ การเคลื่อนย้าย จัดเก็บรวบรวม กระจาย และขนส่งถ่ายลำสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย

๒.๓ การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในแนวพื้นที่ก่อสร้างหรือขยายเขตทาง เช่น อุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ หน่วยงานระบบสาธารณสุขปศุสัตว์ ตลอดจนประชาชนผู้มีส่วนได้เสีย เป็นต้น

๒.๔ บุคลากรขาดทักษะ ความรู้ ความเข้าใจด้านการประชาสัมพันธ์ ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างความเข้าใจอันดีให้แก่ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบทางสังคม สิ่งแวดล้อม ที่เกิดจากการพัฒนาทางหลวง

๓. โอกาส (Opportunities) ประกอบด้วย

๓.๑ กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization) การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสังคม เศรษฐกิจของโลก ในอนาคตส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น เป็นสภาพไร้พรมแดน การวางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องอาศัยความยืดหยุ่น นวัตกรรมและการคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ตลอดจนความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในสภาพแวดล้อม การรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคทำให้เกิดการเชื่อมโยงทุกระบบ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดการรวมฐานการผลิตเข้ามาสู่ตลาดเดียวภายในภูมิภาคอาเซียน การเพิ่มบทบาทภูมิภาคเอเชียให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจโลก ซึ่งอาจส่งผลให้มีปริมาณผู้เดินทางในภูมิภาคผ่านประเทศไทยและเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น มีปริมาณการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

๓.๒ ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเป็น Hub Logistic ของภูมิภาค ประเทศไทยถือเป็นประเทศที่มีจุดภูมิศาสตร์ตั้งอยู่ตรงกึ่งกลางของอาเซียน มีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคในทุกรูปแบบการขนส่ง (Hub for Connectivity) ทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ มีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก ซึ่งผ่านประเทศสมาชิก ๔ ประเทศได้แก่ เวียดนาม - สปป.ลาว - ไทย - พม่า มีระยะทางยาวทั้งสิ้น ๑,๔๕๐ กิโลเมตร พาดผ่านพื้นที่ประเทศไทย ๗๙๓ กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ ๔๕ ของระยะทางทั้งหมด มีเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ มีชายฝั่งทะเลทั้ง ๒ ด้านติดทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการขนส่งทางทะเลและการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางอากาศ

๓.๓ มีกรอบความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศรองรับการพัฒนา กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับและความตกลงในด้านต่าง ๆ จะก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทาง การค้า การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นโอกาสของประเทศไทยที่จะสามารถร่วมกำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเชื่อมโยงระหว่างประเทศสมาชิกอาเซียน ให้มีระบบการขนส่งผ่านแดนที่มีประสิทธิภาพ สนับสนุนให้เกิดความเชื่อมโยงกับอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบสอดคล้องกับเป้าหมายที่กำหนดไว้

๓.๔ การกระจายความเจริญและการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง เป็นโอกาสของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามแนวเส้นทาง โดยภาครัฐอาจนำรายได้ที่เกิดขึ้นจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้น และรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์มาสนับสนุนการพัฒนาโครงข่ายทาง

หลวงในอนาคตต่อไป ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทางมีการกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น

๔. ข้อจำกัด (Threats) ประกอบด้วย

๔.๑ ตัดขาดข้อจำกัดเชิงพื้นที่แนวก่อสร้างพาดผ่าน คือ

๔.๑.๑ ตัดขาดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งมอบที่ดินล่าช้า การเวนคืนไม่เป็นตามเป้าหมาย

๔.๑.๒ ตัดขาดหน่วยงานสาธารณูปโภค ได้แก่ ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์

๔.๑.๓ ตัดขาดแนวถนนตัดผ่านพื้นที่หน่วยงานอื่นๆ ได้แก่ ช่วงแม่สอด-ตาก มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติลานสาง อุทยานแห่งชาติตากสินมหาราช ช่วงตาก-สุโขทัย มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานแห่งชาติรามคำแหง ช่วงอำเภอหล่มสัก-อำเภอคอนสาร (จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดชัยภูมิ) มีแนวเส้นทางผ่านพื้นที่อุทยานเขาน้ำหนาว อุทยานแห่งชาติภูผาม่าน เขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่าภูผาแดง และยังเป็นพื้นที่ชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น ๑ และชั้นคุณภาพลุ่มน้ำชั้น ๒ ช่วงบ้านนาไคร้-อำเภอคำชะอี (จังหวัดกาฬสินธุ์-จังหวัดมุกดาหาร) มีแนวเส้นทางผ่านเขตป่าสงวนแห่งชาติในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ผ่านเขตปฏิรูปที่ดินเพื่อเกษตรกรรมในพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ และจังหวัดมุกดาหาร ผ่านเขตชลประทานในพื้นที่จังหวัดมุกดาหาร และผ่านเขตทางในการควบคุมขององค์การบริหารส่วนจังหวัดมุกดาหาร จึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร

๔.๒ มีการปรับเปลี่ยนแผนงานเนื่องจากนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล ทำให้กระทบกับแผนงานตามที่กรมทางหลวงกำหนดไว้ ก่อให้เกิดความล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง

๔.๓ ข้อจำกัดโครงสร้างพื้นฐานของด่านชายแดน เมื่อมีการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน จะทำให้การขนส่งสินค้าและการเดินทางสูงขึ้น หากพิจารณาถึงกิจกรรมที่เกิดขึ้นจะพบว่า ข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านชายแดน คือ

๔.๓.๑ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-เมียวดี) มีจำนวนคนข้ามแดนจำนวนมาก โครงสร้างพื้นฐานบริเวณด่านจึงไม่เพียงพอที่จะรองรับกิจกรรมที่เกิดขึ้นได้อย่างคล่องตัวและรวดเร็ว เนื่องจากสะพานมีขนาดเล็ก ไม่มีอาคารสำหรับบริหารกิจกรรมต่าง ๆ ในรูปแบบ One Stop Services และไม่มีลานจอดรถรับรองผู้ที่เข้ามาใช้บริการบริเวณด่าน ทำให้เกิดการกีดขวางเส้นทางจราจร ส่งผลให้สภาพการจราจรแออัด

๔.๓.๒ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) มีพื้นที่สำหรับตรวจคนเข้าเมือง และตรวจสอบสินค้าในบริเวณเดียวกัน แต่มีจำนวนคนผ่านแดน และมี

ปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าแถวรอการ X-Ray สินค้า รอการเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งน้ำหนัก และรอคอยพิธีการข้ามด่านเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรบริเวณหน้าด่านมีความคับคั่ง เกิดปัญหาคอขวด

๔.๔ การบังคับใช้กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน โดยเฉพาะในเรื่องข้อตกลงการเดินทาง รถขนส่งตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ เช่น ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัยรถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน พิกัดน้ำหนักบรรทุก รวมทั้งยังมีกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคอยู่อีกมาก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง การยื่นเอกสารทางพิธีศุลกากรมีความซ้ำซ้อน เนื่องจากต้องดำเนินการทั้งสองฝั่ง (ทั้งฝั่งประเทศขาออก และประเทศขาเข้า) จึงเกิดการตรวจปล่อย ๒ ครั้ง ทำให้ใช้เวลานานในการผ่านด่านล่าช้า เวลาเปิด-ปิดด่านที่ไม่ตรงกันในแต่ละด่าน เป็นต้น

๔.๕ ขาดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า จากผลการสำรวจของธนาคารโลก ในรายงาน Doing Business ๒๐๐๙ ที่บ่งชี้ถึงค่าตัวชี้วัดประสิทธิภาพเรื่องการค้าอำนวยความสะดวกด้านการค้าของไทย เช่น จำนวนเอกสารที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออก ระยะเวลาในการนำเข้า-ส่งออก และต้นทุนในการนำเข้า-ส่งออก โดยเฉลี่ยแล้วพบว่า ประสิทธิภาพของไทยยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะมาเลเซียและสิงคโปร์ เนื่องจากมีขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสาร และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก

ถึงแม้ว่า ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบทางด้านที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ที่เชื่อมโยงระหว่างภูมิภาคเอเชียใต้ เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และเอเชียตะวันออก ซึ่งสามารถที่จะใช้ประโยชน์จากเส้นทางแนวระเบียงเศรษฐกิจ แต่เนื่องจากข้อจำกัดทางด้านความสมบูรณ์ครบถ้วนของเส้นทางจากระบบโครงสร้างพื้นฐานโดยรวมยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เนื่องจากยังมีบางพื้นที่ที่จำเป็นต้องมีการก่อสร้างและปรับปรุง ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านศักยภาพเชิงพื้นที่ ประกอบกับปัญหาอุปสรรคด้านมาตรการสิ่งอำนวยความสะดวกทางการค้า ซึ่งเป็นประเด็นทางด้านความพร้อมของภาครัฐในการส่งเสริม และสนับสนุนการใช้ประโยชน์ รวมทั้งปัญหาทางด้านการใช้ประโยชน์ของภาคเอกชน โดยเฉพาะผู้ประกอบการขนส่ง และผู้ให้บริการธุรกิจโลจิสติกส์ ทำให้ทั้งภาครัฐและเอกชนยังไม่ได้ใช้ประโยชน์จากเส้นทางเท่าที่ควร

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ

ปัจจัยที่สำคัญในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางการคมนาคมขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก – ตะวันตก ประกอบไปด้วยปัจจัยที่สำคัญ ดังนี้

๑. ปัจจัยภายใน

โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์ปัจจัยภายในตามกรอบแนวคิดของแมคคินซี หรือ ๗s McKinsey Framework ประกอบด้วย

๑.๑ โครงสร้างองค์กร (Structure)

โครงสร้างของกรมทางหลวงในปัจจุบัน มีความสอดคล้องกับแผนระดับต่าง ๆ โครงสร้างโดยส่วนใหญ่เกือบทั้งหมดมีความสอดคล้องตามที่ อ.ก.พ. กำหนด มีการจัดแบ่งตามความรับผิดชอบของสายงานต่าง ๆ มีหน่วยงานย่อย (แขวงทางหลวง , หมวดทางหลวง) กระจายทั่วภูมิภาค บางหน่วยงานมีลักษณะงานคล้ายกันแต่สังกัดในสายงานที่ต่างกัน ทำให้แนวทางการทำงานไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันเท่าที่ควร ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายใน และยังมีหน่วยงานบางหน่วยที่ไปสังกัดภายในการกำกับดูแลของวิศวกรใหญ่ด้านต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการกระจายมากเกินไป

๑.๒ ระบบ (System)

กรมทางหลวงมีระเบียบ ขั้นตอน และมาตรฐานการปฏิบัติงานที่ชัดเจน เป็นหมวดหมู่ไม่ซ้ำซ้อน มีระบบในการบริหารจัดการเครื่องจักรและอุปกรณ์ มีระบบการติดตามประเมินผลตามนโยบายภาครัฐ การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของกรมทางหลวงส่วนใหญ่มักเกิดจากการขาดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสมและการจัดซื้อ/เวนคืนที่ดิน การบริหารงานของระบบราชการที่เชื่อมโยงล่าช้า หรือไม่โปร่งใส ขาดการประชาสัมพันธ์การมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทันต่อความต้องการใช้บริการของประชาชน แม้ว่าจะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม

๑.๓ รูปแบบการบริหาร (Style)

การบริหารจัดการเป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษา วิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต แต่เนื่องจากกรมทางหลวงเป็นองค์กรขนาดใหญ่ อาจขาดความคล่องตัวในการบริหารงาน ขาดการกระจายอำนาจในการตัดสินใจลงสู่ระดับล่างอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การตอบสนองไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงต่อภารกิจที่ได้รับมอบจากภาครัฐเท่าที่ควร

๑.๔ การจัดการบุคลากร (Staff)

อัตรากำลังของกรมทางหลวงในช่วง ๓ ปี ที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดลงทุกปี สอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการลดอัตรากำลัง ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรด้านการปฏิบัติ และขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความชำนาญ และทักษะในภารกิจ

บุคลากร เป็นกำลังสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ ด้วยประเทศไทยกำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ จำนวนประชากรวัยทำงานเริ่มลดลง ซึ่งอาจจะทำให้เกิดปัญหาขาดแคลนแรงงานในอนาคต เพื่อลดความเสี่ยงด้านบุคลากรและรักษาบุคลากร ภาครัฐควรสนับสนุนการผลิตและพัฒนา บุคลากรให้เพียงพอ มีคุณภาพ ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล รองรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค

๑.๕ ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill)

บุคลากรกรมทางหลวงมีความรู้ ความสามารถ และประสบการณ์ด้านงานทาง เป็นที่ยอมรับของวงการงานทางทั้งในและต่างประเทศ มีการบริหารองค์ความรู้ (LO) และการบริหารจัดการความรู้ (KM) สำหรับการฝึกการเรียนรู้ ให้เกิดทักษะ ความชำนาญ จัดเป็นองค์หลักในการฝึกอบรมทักษะ ความชำนาญด้านงานทาง ให้กับบุคคลภายนอกทั้งในและต่างประเทศ ในอนาคตอาจขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทักษะการปฏิบัติงานจริง เนื่องจากมีการลดอัตรากำลังที่มีความรู้ความสามารถ

เพื่อยกระดับให้องค์การมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถแข่งขันกับนานาชาติ ประเทศได้ แนวทางการสร้างแรงงานสู่ยุค ๔.๐ ฐานงานที่มีทักษะและความเชี่ยวชาญ เริ่มจากการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาที่เน้นสะเต็มศึกษา (STEM Education) ที่ประกอบด้วย วิทยาศาสตร์ (Science) เทคโนโลยี (Technology) วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) และ คณิตศาสตร์ (Mathematics) รวมถึงจะต้องพัฒนาแรงงานรุ่นใหม่ให้มีความสามารถด้านการสื่อสาร และทักษะทางด้านอารมณ์ (Soft skills) ในการทำงาน สนับสนุน “ฝึกอบรม” ช่างเทคนิค สร้างความตระหนักในอาชีพช่างเทคนิคสู่สังคม เพื่อการขับเคลื่อนการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

๑.๖ การบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategy)

กรมทางหลวงมีการบริหารจัดการเชิงกลยุทธ์อย่างเป็นระบบ ในการกำหนดนโยบาย และการบริหารจัดการบ้านเมือง เหมาะสมกับองค์การและสอดคล้องไปกับบริบทของสังคม แต่ในบางครั้งอาจไม่มีความต่อเนื่อง ชัดเจน เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง

๑.๗ ค่านิยมร่วม (Share Value)

กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ วัฒนธรรมองค์กรยึดติดกับรูปแบบการบริหารระบบราชการมากเกินไป อาจทำให้กระบวนการทำงานที่ความล่าช้า ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

๒. ปัจจัยภายนอก

โดยใช้กระบวนการวิเคราะห์ปัจจัยภายนอกตามกรอบแนวคิดเกี่ยวกับ PESTEL Analysis ของ Francis J. Aguilar ประกอบไปด้วย

๒.๑ ปัจจัยทางการเมือง/นโยบายรัฐบาล (Political)

ปัจจัยทางการเมืองและนโยบาย เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญและมีอิทธิพลต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมือง จะทำให้ประชาชน นักธุรกิจ นักลงทุน มีความเชื่อมั่นในการประกอบธุรกิจ รัฐบาลสามารถวางนโยบายและกำหนดมาตรการต่างๆ ด้านในการพัฒนาได้เต็มที่ ในทางกลับกันหากมีความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ จะส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง เกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้

๒.๒ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economy)

ความผันผวนและความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจในประเทศ และเศรษฐกิจโลก เช่น ราคาน้ำมัน ภาวะเงินเฟ้อ การเจริญเติบโตของประเทศ วิกฤตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ

๒.๓ ปัจจัยทางสังคม (Social)

การกระจายความเจริญและการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความครอบคลุมมากขึ้น ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง การกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังบริเวณชานเมือง เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น

๒.๔ ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี (Technology)

การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการใช้นวัตกรรม เป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอนาคตของโลกและประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีอัจฉริยะจะส่งผลกระทบต่อโครงสร้างชีวิตของคนในสังคม การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมการเดินทาง อีกทั้งจะทำให้เกิดธุรกิจรูปแบบใหม่ ในขณะเดียวกันประเทศไทยกำลังเริ่มสนับสนุนภาคเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ดังนั้น การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคตด้วย

๒.๕ ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม (Environmental)

การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจะต้องคำนึงถึงปัจจัยสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่จากแนวเขตทาง และพื้นที่ใกล้เคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการตลอดแนวเส้นทาง ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

๒.๖ ปัจจัยทางด้านกฎหมาย (Legal)

เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับ และส่งเสริมการดำเนินงานด้านการคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้ เช่น การบูรณาการกฎระเบียบร่วมกันระหว่างหน่วยงานราชการ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาในแนวทางเดียวกัน

ปัจจัยสำคัญที่จะทำให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ประสบความสำเร็จ ต้องประกอบด้วยบุคลากรทั้งภาครัฐและเอกชน ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การทำงานบนพื้นฐานของความร่วมมือ และการกำหนดนโยบาย โดยคำนึงถึงผลประโยชน์ของประเทศชาติเป็นหลัก หากเป็นเช่นนี้แล้วคาดว่าจะการพัฒนาของไทยจะก้าวไกลไปสู่ระดับสากลได้ในไม่ช้า

แนวทางการพัฒนาระดับมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒

แนวทางการพัฒนาระดับมาตรฐานโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ เพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก – ตะวันตก ให้สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการมีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคต ตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนสู่การเป็นประเทศที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายในประเทศอย่างเป็นรูปธรรม โดยใช้กระบวนการ TOWS MATRIX กำหนดกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน ดังนี้

๑. กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy)

มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงเส้นทางยุทธศาสตร์ สนับสนุนระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน ยกกระดับให้ประเทศไทยเป็น Hub Logistics ของภูมิภาค โดยมุ่งเน้นการพัฒนา ดังนี้

๑.๑ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่สำคัญทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน แหล่งเกษตรกรรม แหล่งอุตสาหกรรม ประตูการค้าและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ โครงข่ายทางหลวงเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญในการอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมการขยายตัวของเศรษฐกิจ ผลักดันให้เกิดการจ้างงานสร้างโอกาส และยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนอย่างเท่าเทียม จึงควรพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงพื้นที่เขตเศรษฐกิจพิเศษ ฐานการผลิต ฐานอุตสาหกรรม แหล่งการค้า การท่องเที่ยว และเมืองที่สำคัญ สร้างความเชื่อมโยงด้านวัตถุดิบและปัจจัยการผลิตกับประเทศเพื่อนบ้าน ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกและมาตรการจูงใจอื่น ๆ รองรับ

การค้าและการลงทุนในอนาคต เช่น สถานีขนส่งสินค้า จุดเปลี่ยนถ่ายสินค้า คลังสินค้า อุตสาหกรรม แปรรูปบริเวณพื้นที่ชายแดน

๑.๒ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง (Motorway) เชื่อมเมืองหลัก และประตูการค้า กว่าร้อยละ ๙๐ ของการขนส่งสินค้า ถูกขนส่งโดยรถบรรทุกและรถหัวลาก ซึ่งรถบรรทุกสินค้ามีขนาดใหญ่กว่ารถยนต์ธรรมดาทั่วไป จึงครอบครองพื้นที่ถนนมากกว่า เคลื่อนตัวได้ช้า ครอบคลุมกระแสรถจราจร ส่งผลให้การจราจรหนาแน่นในเมืองหลักและประตูการค้า เป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของผู้ประกอบการเพิ่มสูงขึ้น นอกจากนี้ยังเกิดมลภาวะทางเสียง ความสั่นสะเทือน และมลภาวะทางอากาศอีกด้วย เพื่ออำนวยความสะดวกปลอดภัยในการขนส่ง จำเป็นต้องพัฒนาโครงข่ายทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง เพื่อเป็นทางเลือกให้แก่ประชาชนที่ต้องการเดินทางและขนส่งสินค้าจากจุดเริ่มต้นถึงจุดหมายปลายทางได้โดยตรง (Door-to-Door) รองรับปริมาณการคมนาคมขนส่งที่จะเพิ่มขึ้นจากการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน

๑.๓ พัฒนาโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ควรสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมต่อกับระบบคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เช่น สถานีรถไฟ ท่าอากาศยาน หรือท่าเรือ เพื่อให้เกิดระบบขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transport) เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ยกกระดับให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมขนส่ง

๒. กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy)

มุ่งเน้นการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) สามารถเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport) พัฒนาปรับปรุงกฎระเบียบให้สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลง โดยมุ่งเน้นการพัฒนา ดังนี้

๒.๑ เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรบนทางหลวงหมายเลข ๑๒ จาก ๒ ช่องจราจร ให้เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดเส้นทาง ได้แก่ ช่วงหล่มสัก-น้ำหนาว ช่วงนาไคร้-คำชะอี เพื่อให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว ลดการสิ้นเปลืองพลังงานเนื่องจากการจราจรติดขัดรองรับการคมนาคมขนส่งในอนาคต

๒.๒ ปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีความสะดวกปลอดภัย จากการเปิดเผยข้อมูลขององค์การอนามัยโลก หรือ WHO ปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ระบุว่าผู้ใช้ถนนในประเทศไทยที่มีรายได้น้อยไปจนถึงรายได้ปานกลาง มีแนวโน้มว่าจะเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางรถยนต์มากกว่า ๒ เท่าของประเทศในกลุ่มที่พัฒนาแล้ว ซึ่งประเทศไทยถูกจัดอันดับให้เป็นถนนที่อันตรายที่สุดในโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ย ๓๖.๒ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ซึ่งเป็นจำนวนที่สูงมาก เมื่อเทียบกับอันดับ ๒ อย่างประเทศแอฟริกาใต้ ที่มีอัตราการเสียชีวิตเฉลี่ยอยู่ที่ ๒๕ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน เพื่อป้องกันและลด

อัตราการเกิดอุบัติเหตุให้ได้มากที่สุด จำเป็นต้องมีการปรับปรุงโครงข่ายทางหลวงให้มีมาตรฐาน เพิ่มความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินตลอดการเดินทาง เช่น การสร้างอุโมงค์ในพื้นที่ที่มีลักษณะเป็นเส้นทางคดเคี้ยว มีความลาดชันสูง การติดตั้งแผงกั้นคอนกรีตในบริเวณที่เป็นหน้าผาหรือเหวลึก การติดตั้งเครื่องหมายนำทาง ติดตั้งป้ายจราจรและไฟสัญญาณจราจรบริเวณจุดเสี่ยง การก่อสร้างสะพานลอยคนเดินข้ามบริเวณโรงเรียนและเขตชุมชน

๒.๓ ส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ส่งเสริมการใช้ยางพาราเป็นส่วนประกอบในงานก่อสร้างและการบำรุงรักษาทางหลวง การเลือกใช้ซีเมนต์ลอย (Fly Ash) Type F มาผสมในคอนกรีตโครงสร้าง สนับสนุนการใช้พลังงานสะอาด ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก คุ้มครองและฟื้นฟูพื้นที่อนุรักษ์ที่มีความสำคัญเชิงระบบนิเวศควบคู่ไปกับการพัฒนาทางหลวงอย่างยั่งยืน เช่น การจัดทำสะพานสัตว์ข้ามบริเวณเขตอุทยานแห่งชาติ การปลูกป่าทดแทนในพื้นที่ที่มีการขยายช่องจราจรให้มีสภาพใกล้เคียงกับของเดิมให้มากที่สุด ตลอดจนพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ปรับปรุงทางเดินเท้าให้มีความสะดวกและปลอดภัย

๒.๔ สร้างความเป็นธรรมในการเข้าถึงโครงข่ายการคมนาคมขนส่ง การยกระดับการขนส่งให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก มีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมผ่านทางที่เหมาะสม และมีประสิทธิภาพ รองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ เด็ก และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานรองรับระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้นซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย

๒.๕ ปรับปรุงกฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน (Regulation and Agreement) ปัจจุบันประเทศสมาชิกอาเซียนมีกฎระเบียบที่แตกต่างกัน เช่น ข้อตกลงการเดินทางรถขนส่งตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคกลุ่มแม่น้ำโขง (GMS Cross – Border Transport Agreement: CBTA) ในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างเต็มที่ รวมทั้งยังมีกฎ ระเบียบที่เป็นอุปสรรคอยู่อีกมาก เช่น การยอมรับสิทธิจราจรและยานพาหนะ พิธีการทางศุลกากรว่าด้วยการตรวจปล่อยสินค้าที่จุดเดียว (Single Stop Inspection : SSI) การกำหนดน้ำหนักบรรทุกทุกสินค้า รวมทั้งค่าธรรมเนียมบริการต่าง ๆ ในการขนส่งข้ามแดนของแต่ละด้านตลอดแนว EWEC ที่ยังไม่เท่าเทียมกัน เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง เวลาเปิด - ปิดด่าน พิกัดน้ำหนักบรรทุกทุก ตลอดจนความล่าช้าในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศสมาชิกอื่นๆ เป็นต้น ฉะนั้นการปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องจึงมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้อง

กับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้เป็นมาตรฐานเดียวกัน

๒.๖ อำนวยความสะดวกการขนส่งข้ามพรมแดนและกระบวนการตรวจปล่อยข้ามพรมแดนที่มีประสิทธิภาพ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกข้อตกลงเกี่ยวกับการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งระหว่างประเทศในอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง (GMS) เพื่ออำนวยความสะดวกส่งเสริมการค้า การลงทุน และยกระดับให้ประเทศไทยมีด่านชายแดนสากลอันดับต้น ๆ ของอาเซียน จึงควรเร่งผลักดันให้ด่านพรมแดนนำรูปแบบบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area: CCA) มาพัฒนาด่าน เนื่องจากรูปแบบบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน CCA จะสามารถลดระยะเวลาในการข้ามแดน/ผ่านแดน ของคน สินค้า สัตว์ และพาหนะ ให้ได้รับความสะดวก รวดเร็ว ลดความซ้ำซ้อนในการปฏิบัติงาน สร้างความโปร่งใสในการดำเนินงานของเจ้าหน้าที่ เนื่องจากเป็นการตรวจสอบร่วมกันของเจ้าหน้าที่ทั้งสองประเทศที่จุดเดียวกันและเพียงครั้งเดียว เช่นเดียวกับ สปป.ลาว และเวียดนาม ที่ได้นำรูปแบบบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน CCA มาใช้ที่ด่านแดนสะหวัน-ลาวบาว และได้ติดตั้งระบบ E-custom หรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ ลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ ลดระยะเวลาในการข้ามแดนอย่างเห็นได้ชัด

๒.๗ ขยายเวลาผ่านแดนตลอด ๒๔ ชั่วโมง ประเทศไทยมีด่านชายแดนที่ตั้งอยู่แนว EWEC ๒ แห่ง คือ ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) เปิดให้บริการผ่านแดนตั้งแต่เวลา ๐๖.๐๐ น. - ๒๒.๐๐ น. และด่านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-เมียวดี) เปิดให้บริการผ่านแดนตั้งแต่เวลา ๐๕.๓๐-๒๐.๓๐ น. ซึ่งด่านชายแดนทั้ง ๒ แห่งเปรียบเสมือนประตูการค้าที่สำคัญ เป็นเมืองหน้าด่านที่เชื่อมทะเลจีนใต้-เวียดนาม- สปป.ลาว-ไทย-พม่า ต่อเนื่องไปถึงบังกลาเทศ-อินเดีย-ยุโรป ทำให้มีรถบรรทุกสินค้าเข้าคิวรอเวลาเปิดด่านเป็นจำนวนมาก ก่อให้เกิดความแออัดบริเวณหน้าด่าน ส่งผลให้ประชาชนที่ใช้เส้นทางสัญจรได้รับผลกระทบ ผู้ประกอบการเสียค่าใช้จ่ายด้านการขนส่งเพิ่มขึ้น จึงควรขยายเวลาผ่านแดน/ข้ามแดนตลอด ๒๔ ชั่วโมง เพื่อสร้างระบบให้กลมกลืนเสมือนเป็นระบบเดียวกันทั้งประเทศ นอกจากนี้ควรมีการตรวจและประเมินผลเพื่อให้เกิดมาตรฐานของด่านชายแดนอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้การดำเนินงานมีประสิทธิภาพและเป็นไปอย่างเท่าเทียมกัน

๓. กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy)

มุ่งเน้นการสร้างพันธมิตร การกำกับดูแลและปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution) โดยมุ่งเน้นการพัฒนา ดังนี้

๓.๑ สร้างเครือข่ายศูนย์ประสานงานบริการประชาชน เพื่อให้การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารการคมนาคมขนส่งมีความสะดวก ปลอดภัย ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน และลดการสูญเสียทางเศรษฐกิจ จำเป็นต้องมีศูนย์ประสานงานในการแจ้งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับปริมาณการจราจร อุบัติเหตุร้ายแรง ภัยพิบัติ การก่อการร้าย วินาศกรรม จลาจล การชุมนุมทางการเมือง เหตุประท้วง ร่วมกันทั้งภาครัฐและเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมการขนส่งทางบก สถานีตำรวจ โรงพยาบาล มูลนิธิอาสาสมัครฯ ในการกำหนดแผนสำรองฉุกเฉินเพื่อรองรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้น รวมถึงมีการให้ความช่วยเหลือเมื่อเกิดสถานการณ์ฉุกเฉินได้อย่างเป็นระบบ

๓.๒ การบริหารราชการแบบมีส่วนร่วม (Participatory Governance) เพื่อให้การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเกิดผลกระทบต่อทรัพยากรธรรมชาติสิ่งแวดล้อมและประชาชนที่อยู่บริเวณพื้นที่โครงการน้อยที่สุด จะต้องเปิดโอกาสให้ประชาชน ผู้มีส่วนได้เสีย และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าไปมีส่วนร่วมในกระบวนการแลกเปลี่ยนข้อมูลและความคิดเห็น เพื่อแสวงหาทางเลือกในการตัดสินใจต่างๆ เกี่ยวกับโครงการที่เหมาะสมร่วมกัน

๓.๓ เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) การเพิ่มบทบาทให้ภาคเอกชนดำเนินการแทนมากขึ้น ได้แก่ งานโยธา งานจ้างเหมา งานตามแผนงานต่าง ๆ เพื่อให้การดำเนินการเป็นไปอย่างรวดเร็วมีประสิทธิภาพ

๔. กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy)

มุ่งเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) โดยมุ่งเน้นการพัฒนา คือ

๔.๑ ระบบการขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems : ITS) และเทคโนโลยีเพื่อความปลอดภัยทางถนน เนื่องจากการจราจรทางถนนนับวันจะทวีความสำคัญต่อการเดินทางมากขึ้น ประเทศไทยควรนำระบบขนส่งและจราจรอัจฉริยะ ที่มีการใช้เทคโนโลยีด้านการคำนวณ เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการจัดการจราจรและการขนส่งที่สอดคล้องกับเวลาจริง (Real Time) มากที่สุด เพื่อเพิ่มความปลอดภัยในการเดินทาง เพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการจราจร ให้มีความสะดวกรวดเร็วในการเดินทาง และก่อให้เกิดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด ประกอบด้วย ๖ ระบบสำคัญคือ

๔.๑.๑ ระบบการจัดการจราจร มาใช้ในการควบคุมสัญญาณไฟจราจรให้เกิดประสิทธิภาพ รวมถึงการจัดการกับอุบัติเหตุหรืออุบัติการณ์ต่าง ๆ โดยการใช้ Sensor และเทคโนโลยีทางการสื่อสารเพื่อตรวจสอบการเกิดอุบัติเหตุและการยืนยันการดำเนินการช่วยเหลือ

๔.๑.๒ ระบบการให้ข้อมูลข่าวสารการเดินทาง เป็นการให้ข้อมูลข่าวสารก่อนการเดินทาง ระบบแนะนำเส้นทางติดตั้งในรถยนต์ การให้ข้อมูลข่าวสารขณะเดินทางเกี่ยวกับอุบัติการณ์และอุบัติเหตุต่าง ๆ ตลอดจนสภาพถนน สภาพการจราจรและสภาพแวดล้อม โดยใช้เทคโนโลยีด้าน วิทยุสื่อสาร ป้ายสลับข้อความ อินเทอร์เน็ต การรายงานข่าวทางโทรทัศน์และการให้ข้อมูลส่วนบุคคล (PDA) เป็นต้น

๔.๑.๓ ระบบความปลอดภัยในยานพาหนะและการจัดการเหตุฉุกเฉิน มีการควบคุมความเร็วอัตโนมัติ การเตือนการชน การหลีกเลี่ยงการชน เครื่องมือป้องกันหรือเตือนกรณีผู้ขับซึ่ง่วงนอน ตลอดจนการส่งสัญญาณขอความช่วยเหลือ เป็นต้น

๔.๑.๔ ระบบการบริหารจัดการรถสินค้า โดยมีการใช้เทคโนโลยีในการตรวจปล่อยรถแบบอิเล็กทรอนิกส์ (Electronic Clearance) การจัดการและติดตามรถบรรทุก ตลอดจนการตรวจสอบความปลอดภัย

๔.๑.๕ ระบบการจัดการรถขนส่งสาธารณะ เป็นระบบที่ใช้เทคโนโลยีในการบอกตำแหน่งของยานพาหนะอัตโนมัติ (AVL) ซึ่งจะประโยชน์ต่อประชาชนเนื่องจากสามารถทราบเวลาในการรอรถโดยสารสาธารณะ ทำให้สามารถบริหารเวลาการเดินทางได้ดียิ่งขึ้น

๔.๑.๖ ระบบชำระค่าโดยสาร ค่าผ่านทางอัตโนมัติ เป็นระบบการจ่ายเงินค่าโดยสารรถโดยสารสาธารณะและการเก็บค่าผ่านทางแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยการใช้บัตร Smart Card สำหรับการเก็บค่าผ่านทางอัตโนมัติ โดยที่ผู้ขับขี่ยานพาหนะไม่ต้องจอดรถเพื่อจ่ายเงิน

สรุป

จากการวิเคราะห์ทางหลวงหมายเลข ๑๒ พบว่าทางหลวงมีสภาพที่สามารถใช้งานได้เป็นบางส่วน โครงข่ายทางหลวงขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ ไม่สามารถขยายช่องจราจรเพื่อรองรับการคมนาคมขนส่งได้อย่างเต็มที่ เนื่องจากเส้นทางติดข้อจำกัดด้านพื้นที่ ประกอบกับมีการร้องเรียนระหว่างก่อสร้างจากกลุ่มนักอนุรักษ์ ในช่วงแม่สอด-ตาก และการเปลี่ยนแปลงนโยบายด้านการเมือง ทำให้โครงข่ายทางหลวงขาดการเชื่อมโยงอย่างสมบูรณ์

ดังนั้น เพื่อลดปัญหาข้อโต้แย้ง ข้อร้องเรียนจากภาคประชาชน กรมทางหลวงได้ให้ภาคประชาชนผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย มีส่วนร่วมในการแสดงความคิดเห็น และนำข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะไปใช้ปรับปรุงการดำเนินการของกรมทางหลวง นอกจากนี้ควรจัดให้มีการประชุม นำเสนอโครงการหรือแผนงานต่าง ๆ ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกัน ทั้งกรมทางหลวง ในฐานะผู้รับผิดชอบหลักของทางหลวงหมายเลข ๑๒ กรมทางหลวงชนบท ผู้รับผิดชอบโครงข่ายย่อยที่จะกระจายการคมนาคมขนส่งจากเส้นทางหลักไปสู่เมือง และชุมชน กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ องค์การบริหารส่วนท้องถิ่นในพื้นที่ หน่วยงานสาธารณสุขภาคที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ เพื่อบูรณาการข้อมูลให้เป็นแนวทางเดียวกัน สร้างความเข้าใจอันดีให้แก่ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย นอกจากนี้ยังต้องอาศัยกลไกความร่วมมือระหว่างประเทศ อาทิ GMS, ACMECS และความร่วมมือระดับทวิภาคีสภาพพม่า รวมทั้งการเข้าสู่ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (AEC) ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ และการบังคับใช้ของ FTA เพื่อให้ไทยก้าวไปสู่การเป็นผู้นำในประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นศูนย์กลางการเชื่อมโยงเศรษฐกิจ การค้า การลงทุนของภูมิภาค

หากมีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ จะสามารถเชื่อมโยงเส้นทางยุทธศาสตร์ที่สำคัญระหว่างอนุภูมิภาคและภูมิภาคอย่างเป็นระบบ มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในกระบวนการผลิตมากขึ้น และยังช่วยลดเวลาประหยัดพลังงาน และทำให้ต้นทุนการผลิตตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น ส่งเสริมการค้า การลงทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของภูมิภาค สนับสนุนให้เป็นประเทศที่มีรายได้สูง มีการพัฒนาที่ยั่งยืน พร้อมสนับสนุนการปรับโครงสร้างประเทศไทยไปสู่ประเทศไทย ๔.๐

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

๑. โครงสร้างพื้นฐานระบบทางหลวงในปัจจุบัน ด้านคมนาคมขนส่งทาง หลวงหมายเลข ๑๒

๑.๑ จุดแข็ง (Strengths)

- ๑.๑.๑ เป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานอยู่ใน
เกณฑ์ดี
- ๑.๑.๒ เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งทางบกที่สามารถเชื่อมโยงพม่า-ไทย-สปป.
ลาว-เวียดนาม
- ๑.๑.๓ เป็นเส้นทางที่เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศและอนุภูมิภาคุ่ม
แม่น้ำโขง
- ๑.๑.๔ เป็นเส้นทางที่เชื่อมด่านชายแดนที่เปรียบเสมือนประตูการค้าที่สำคัญ
- ๑.๑.๕ เป็นเส้นทางที่สนับสนุนการท่องเที่ยวที่สำคัญ

๑.๒ จุดอ่อน (Weaknesses)

- ๑.๒.๑ ความไม่สมบูรณ์ของทางหลวง บางช่วงเกิดความชำรุด บางช่วงยังมี
สภาพเป็น ๒ ช่องจราจร เกิดปัญหาคอขวดบริเวณพื้นที่ประตูการค้าและด่านชายแดน
- ๑.๒.๒ เส้นทางขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ
- ๑.๒.๓ การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในแนว
พื้นที่ก่อสร้างหรือขยายเขตทาง
- ๑.๒.๔ ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกในการสร้างความเข้าใจอันดีให้แก่
ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางหลวง

๑.๓ โอกาส (Opportunities)

- ๑.๓.๑ กระแสโลกาภิวัตน์สังคมโลกจะมีความต้องการเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น
- ๑.๓.๒ ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเป็น Hub Logistic ของภูมิภาค
- ๑.๓.๓ มีกรอบความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศรองรับการพัฒนา
- ๑.๓.๔ ช่วยกระจายความเจริญและการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

๑.๔ ข้อจำกัด (Threats)

๑.๔.๑ ดัดขัดข้อจำกัดเชิงพื้นที่แนวก่อสร้างพาดผ่าน

๑.๔.๑.๑ ดัดขัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งมอบที่ดินล่าช้า การเวนคืนไม่เป็นตามเป้าหมาย

๑.๔.๑.๒ ดัดขัดหน่วยงานสาธารณูปโภคอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๑.๓ ดัดขัดแนวถนนตัดผ่านพื้นที่หน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๑.๔.๒ การปรับเปลี่ยนแผนงานเนื่องจากนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล

๑.๔.๓ ข้อจำกัดโครงสร้างพื้นฐานของด่านชายแดน

๑.๔.๔ การบังคับใช้กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน

๑.๔.๕ ขาดระบบอำนวยการความสะดวกทางการค้า

๒. ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลกระทบ ในการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC

๒.๑ ปัญหา

๒.๑.๑ ความไม่สมบูรณ์ของทางหลวง เนื่องจากทางหลวงหมายเลข ๑๒ มีการใช้งานเต็มความสามารถทำให้ถนนบางช่วงเกิดความชำรุด บางช่วงยังมีสภาพเป็น ๒ ช่องจราจร เกิดปัญหาคอขวดบริเวณพื้นที่ประตูการค้าและด่านชายแดน

๒.๑.๒ เส้นทางขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ ไม่มีการเชื่อมโยงระบบในแต่ละโหมดการขนส่งสินค้า ขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อระบบขนส่งมวลชน (Feeder systems) ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาค ขาดระบบเครือข่ายและระบบจัดการโลจิสติกส์แบบบูรณาการ ทั้งในส่วนของการเคลื่อนย้าย จัดเก็บ รวบรวม กระจาย และขนส่งถ่ายลำสินค้าทั้งภายในภูมิภาคและระหว่างภูมิภาค ซึ่งส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการรองรับและสนับสนุนบทบาทของไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าในภูมิภาคอาเซียนและเอเชีย

๒.๑.๓ การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องในแนวพื้นที่ก่อสร้างหรือขยายเขตทาง เช่น อุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมป่าไม้ องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น หน่วยงานระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง ตลอดจนประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่ได้รับผลกระทบจากการพัฒนาทางหลวง เป็นต้น

๒.๒ อุปสรรค

๒.๒.๑ ติดขัดข้อจำกัดเชิงพื้นที่แนวก่อสร้างพาดผ่าน อาทิ ๑. ติดขัดกรรมสิทธิ์ที่ดิน การส่งมอบที่ดินล่าช้า การเวนคืนไม่เป็นตามเป้าหมาย ๒. ติดขัดหน่วยงานสาธารณสุขปภค ๓. ติดขัดแนวถนนตัดผ่านพื้นที่หน่วยงานอื่นๆ เช่น อุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช องค์การปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ หน่วยงานระบบสาธารณสุขปภค จึงเป็นอุปสรรคที่สำคัญต่อการพัฒนาพื้นที่ โดยเฉพาะการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจรเป็น ๔ ช่องจราจร

๒.๒.๒ ข้อจำกัดโครงสร้างพื้นฐานของด่านชายแดน คือ ๑. ด้านสะพานมิตรภาพไทย-พม่า แห่งที่ ๑ (แม่สอด-เมียวดี) พบว่ามีจำนวนคนข้ามแดนจำนวนมาก แต่ด่านมีขนาดเล็ก ไม่มีอาคารสำหรับบริหารกิจกรรมต่างๆ ในรูปแบบ One Stop Services ๒. ด้านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว แห่งที่ ๒ (มุกดาหาร-สะหวันนะเขต) มีพื้นที่สำหรับตรวจคนเข้าเมือง และตรวจสอบสินค้าในบริเวณเดียวกัน แต่มีจำนวนคนผ่านแดน และมีปริมาณรถบรรทุกสินค้าเข้าแถวรอการ X-Ray สินค้า รอการเปลี่ยนถ่ายสินค้าซึ่งน้ำหนัก และรอคอยพิธีการข้ามแดนเป็นจำนวนมาก ทำให้การจราจรบริเวณหน้าด่านมีความคับคั่ง เกิดปัญหาคอขวด

๒.๒.๓ การบังคับใช้กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน โดยเฉพาะในเรื่องข้อตกลงการเดินทาง รถขนส่งตามความตกลงว่าด้วยการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS CBTA) ตามแนวเส้นทางเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor: EWEC) ซึ่งในทางปฏิบัติยังไม่สามารถบังคับใช้ได้เต็มที่ เช่น ข้อจำกัดด้านการจราจร การเปลี่ยนการใช้พวงมาลัย รถยนต์เมื่อผ่านข้ามแดน พักคนน้ำหนักบรรทุก รวมทั้งยังมีกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคอยู่อีกมาก เช่น เอกสารการขนส่งสินค้ายังไม่ใช้เป็นภาษากลาง การยื่นเอกสารทางพิธีศุลกากรมีความซ้ำซ้อน เนื่องจากต้องดำเนินการทั้งสองฝั่ง (ทั้งฝั่งประเทศขาออก และประเทศขาเข้า) จึงเกิดการตรวจปล่อย ๒ ครั้ง ทำให้ใช้เวลานานในการผ่านแดนล่าช้า เวลาเปิด-ปิดด่านที่ไม่ตรงกันในแต่ละด่าน เป็นต้น

๒.๒.๔ ขาดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า เช่น จำนวนเอกสารที่ใช้ในการนำเข้า-ส่งออก ระยะเวลาในการนำเข้า-ส่งออก และต้นทุนในการนำเข้า-ส่งออก โดยเฉลี่ยแล้วพบว่า ประสิทธิภาพของไทยยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศในเอเชีย โดยเฉพาะมาเลเซีย และสิงคโปร์ เนื่องจากมีขั้นตอนการจัดเตรียมเอกสารและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเป็นจำนวนมาก

๒.๓ ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ

๒.๓.๑ ปัจจัยภายใน

๒.๓.๑.๑ โครงสร้างองค์กร (Structure) บางหน่วยงานของกรมทางหลวงมีลักษณะงานคล้ายกันแต่สังกัดในสายงานที่ต่างกัน ทำให้แนวทางการทำงานไม่เป็นไปในทิศทางเดียวกันเท่าที่ควร ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภายใน และยังมีหน่วยงานบางหน่วยที่ไปสังกัดภายในการกำกับดูแลของวิศวกรใหญ่ด้านต่าง ๆ จึงทำให้เกิดการกระจายมากเกินไป

๒.๓.๑.๒ ระบบ (System) การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของของกรมทางหลวง ส่วนใหญ่มักเกิดจากการขาดความพร้อมในการดำเนินการ เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสมและการจัดซื้อ การเวนคืนที่ดิน มีการบริหารงานของระบบราชการที่เชื่องช้า ล้าหลัง หรือไม่โปร่งใส ขาดการประชาสัมพันธ์การมีส่วนร่วมจากภาคประชาชน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทันต่อความต้องการใช้บริการของประชาชน แม้ว่าจะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม

๒.๓.๑.๓ รูปแบบการบริหาร (Style) กรมทางหลวงเป็นองค์กรขนาดใหญ่ อาจขาดความคล่องตัวในการบริหารงาน ขาดการกระจายอำนาจในการตัดสินใจลงสู่ระดับล่างอย่างเหมาะสม ส่งผลให้การตอบสนองไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงต่อภารกิจที่ได้รับมอบจากภาครัฐเท่าที่ควร

๒.๓.๑.๔ การจัดการบุคลากร (Staff) อัตรากำลังของกรมทางหลวงในช่วง ๓ ปี ที่ผ่านมา มีแนวโน้มลดลงทุกปีสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลในเรื่องการลดอัตรากำลัง ส่งผลให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรด้านการปฏิบัติ และขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความชำนาญ และทักษะในภารกิจ

๒.๓.๑.๕ ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill) การแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐาน ก่อให้เกิดกระบวนการดำเนินงานภายใต้เงื่อนไขใหม่ ๆ อยู่เสมอ และจำเป็นต้องอาศัยผู้ที่มีทักษะ ความรู้ ความสามารถเฉพาะทาง เพื่อยกระดับให้องค์กรมีประสิทธิภาพและประสิทธิผลสามารถแข่งขันกับนานาชาติได้ ในอนาคตอาจขาดแคลนบุคลากรที่มีความรู้ความสามารถในทักษะการปฏิบัติงานจริง เนื่องจากการลดอัตรากำลังที่มีความรู้ความสามารถ

๒.๓.๑.๖ การบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategy) จะต้องอาศัยวิสัยทัศน์ของผู้นำองค์กรเป็นส่วนประกอบ ในการกำหนดทิศทางการดำเนินงานในอนาคต การกำหนดกลยุทธ์อาจไม่มีความต่อเนื่อง ชัดเจน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง

๒.๓.๑.๗ ค่านิยมร่วม (Share Value) กรมทางหลวงเป็นหน่วยงานขนาดใหญ่ วัฒนธรรมองค์กรยึดติดกับรูปแบบการบริหารระบบราชการมากเกินไป อาจทำให้กระบวนการทำงานที่ความล่าช้า ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลง

๒.๓.๒ ปัจจัยภายนอก

๒.๓.๒.๑ ปัจจัยทางการเมือง/นโยบายรัฐบาล (Political) เป็นปัจจัยที่มีความสำคัญ และมีอิทธิพลต่อการพัฒนาประเทศ เนื่องจากประเทศที่มีเสถียรภาพทางการเมือง จะทำให้ประชาชน นักธุรกิจ นักลงทุน มีความเชื่อมั่นในการประกอบธุรกิจ รัฐบาลสามารถวางนโยบายและกำหนดมาตรการต่างๆ ด้านในการพัฒนาได้เต็มที่ ในทางกลับกันหากมีความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ จะส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาด

ความชัดเจนและต่อเนื่อง เกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้ และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้

๒.๓.๒.๒ ปัจจัยทางเศรษฐกิจ (Economy) ความผันผวนและความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจในประเทศ และเศรษฐกิจโลก เช่น ราคาน้ำมัน ภาวะเงินเฟ้อ การเจริญเติบโตของประเทศ วิกฤตทางเศรษฐกิจ เป็นต้น ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ

๒.๓.๒.๓ ปัจจัยทางสังคม (Social) การกระจายความเจริญและการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้มีความครอบคลุมมากขึ้น ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง การกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยไปยังบริเวณชานเมือง เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่น ๆ เพิ่มมากขึ้น

๒.๓.๒.๔ ปัจจัยทางด้านเทคโนโลยี (Technology) การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการใช้นวัตกรรม เป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอนาคตของโลกและประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีอัจฉริยะจะส่งผลกระทบในการดำรงชีวิตของคนในสังคม การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมการเดินทาง อีกทั้งจะทำให้เกิดธุรกิจรูปแบบใหม่ ในขณะเดียวกันประเทศไทยกำลังเริ่มสนับสนุนภาคเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ดังนั้น การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคตด้วย

๒.๓.๒.๕ ปัจจัยทางด้านสภาพแวดล้อม (Environmental) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจะต้องคำนึงถึงปัจจัยสิ่งแวดล้อมครอบคลุมพื้นที่จากแนวเขตทาง และพื้นที่ใกล้เคียงที่อาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมของโครงการตลอดแนวเส้นทาง ครอบคลุมปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

๒.๓.๒.๖ ปัจจัยทางด้านกฎหมาย (Legal) การปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้ อาทิ การบูรณาการกฎระเบียบร่วมกัน ระหว่างหน่วยงานราชการ เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมโยธาธิการและผังเมือง กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช หน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับระบบสาธารณูปโภค เช่น ไฟฟ้า ประปา โทรศัพท์ เป็นต้น เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเส้นทาง EWEC

๓. แนวทางเชิงนโยบายเพื่อผนวกกรอบการพัฒนาเมืองเข้ากับหลักการวิเคราะห์ความเชื่อมโยง

เพื่อเสริมสร้างความร่วมมือทางเศรษฐกิจ การอำนวยความสะดวกทางการค้า การลงทุน สนับสนุนการพัฒนาพื้นที่ชนบท พื้นที่ชายแดนและประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมการท่องเที่ยว และเน้นการสร้างโอกาสในการพัฒนาอุตสาหกรรมเกษตรและการท่องเที่ยว เพิ่มรายได้ในกลุ่มคนที่มีรายได้ต่ำ ลดความยากจน ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของ EWEC ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง และการพัฒนาประสิทธิภาพโครงข่ายทางหลวงสายหลักทั่วประเทศ ยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของกระทรวงคมนาคม และกรมทางหลวง

แนวทางเชิงนโยบายเพื่อผนวกกรอบการพัฒนาเมืองเข้ากับหลักการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ มีความเหมาะสมกับศักยภาพของแต่ละเมือง เพื่อนำไปเป็นแนวการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ ดังนี้

๓.๑ โครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ

ตามที่รัฐบาลมีนโยบายส่งเสริมความเชื่อมโยงทางเศรษฐกิจ การค้า การลงทุน ในภูมิภาคอาเซียน รวมทั้งการพัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษ โดยเริ่มจากการพัฒนาด่านการค้าชายแดนและโครงข่ายคมนาคมขนส่งบริเวณประตูการค้าหลักของประเทศ เพื่อกระตุ้นกิจกรรมทางเศรษฐกิจตามแนวพื้นที่พัฒนา ผ่อนคลายกฎระเบียบที่เป็นอุปสรรคต่อการค้าการลงทุนระหว่างประเทศ และพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงทั้งภายในและประเทศเพื่อนบ้าน ทางหลวงหมายเลข ๑๒ จึงเป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสายหลักที่เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษตากกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวมี ของพม่า และเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหารกับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโนของ สปป.ลาว

ทิศทางการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงเพื่อสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ จะมุ่งเน้นการเพิ่มขีดความสามารถทางหลวงเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการขยายทางหลวงจาก ๔ ช่องจราจร เป็น ๘ ช่องจราจร เพื่อรองรับปริมาณการเดินทางที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายตัวของเมืองและพื้นที่เศรษฐกิจหลัก การสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อลดต้นทุนการขนส่งในพื้นที่ ทำให้การเคลื่อนย้ายสินค้าและคนโดยสารมีประสิทธิภาพมากขึ้น ยกระดับทางหลวงให้มีมาตรฐานสูงโดยการก่อสร้างทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตลอดจนการนำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร และการจัดเก็บข้อมูลด้านการขนส่ง เป็นต้น

๓.๒. โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์

จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดขอนแก่น เป็นจังหวัดที่มีความสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งและเป็นศูนย์กลางบริการโลจิสติกส์ที่เชื่อมโยงอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง ตามแนวเส้นทาง EWEC นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ภายในประเทศที่สำคัญ เนื่องจากจังหวัดพิษณุโลก เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมทางน้ำกับจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดขอนแก่น เป็นเส้นทางเชื่อมโยงการคมนาคมระหว่างภาคเหนือกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อีกทั้งยังสามารถเชื่อมโยงไปยังจังหวัดนครราชสีมา และเชื่อมโยงเส้นทางการบินกับจังหวัดอุบลราชธานี และอุดรธานี

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย จึงควรสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Shift Mode) และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal/Intermodal) ทั้งทางถนน ทางราง ทางอากาศ และทางน้ำ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์จากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง อันเป็นการสร้างศักยภาพด้านการแข่งขันให้กับประเทศในอนาคต

๓.๓ โครงข่ายทางหลวงส่งเสริมการท่องเที่ยว

ทางหลวงหมายเลข ๑๒ เป็นเส้นทางที่เชื่อมโยงกลุ่มจังหวัดภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ซึ่งมีศักยภาพในการพัฒนาด้านการท่องเที่ยวหลายมิติ โดยเฉพาะจังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม เป็นเส้นทางมรดกโลก และมีสถานที่ท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์และนิเวศน์มากมาย

แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงส่งเสริมการท่องเที่ยว จะเน้นการก่อสร้างทางหลวงที่ปลอดภัยเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม บำรุงรักษาทางหลวงให้มีสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ สนับสนุนการกระจายความเจริญสู่ท้องถิ่นโดยการสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระบบขนส่ง พัฒนาทางหลวงสายรองและทางหลวงชนบทเชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ เช่น สถานีขนส่งผู้โดยสารท่าอากาศยาน เชื่อมต่อไปสถานที่ท่องเที่ยวและที่พัก การสร้างจุดพักรถวิวดูทิวทัศน์ของผาและของที่ระลึก

๓.๔ โครงข่ายทางหลวงสนับสนุนการเกษตรและอุตสาหกรรม

จังหวัดกาฬสินธุ์ เป็นจังหวัดตั้งอยู่ตอนกลางของภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความอุดมสมบูรณ์ เป็นฐานการผลิตสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว มันสำปะหลัง อ้อยโรงงาน มีโรงงานอุตสาหกรรมแปรรูปผลผลิตการเกษตร เช่น โรงสีข้าว โรงงานผลิตแป้งมันสำปะหลัง โรงงานน้ำตาลทรายดิบและน้ำตาลทรายขาว เป็นต้น ด้านโลจิสติกส์สามารถเชื่อมโยงกับระบบรางคู่ผ่านชุมทางจिरะ (จังหวัดขอนแก่น) ซึ่งในอนาคตจะมีศูนย์รวบรวมตู้สินค้า (ICD) เพื่อให้เกิดการขนส่งทางรางไปสู่ท่าเรือแหลมฉบังโดยตรง

แนวทางการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงรองรับการขนส่งสินค้าทางการเกษตรจะ เน้นการอำนวยความสะดวกโดยการขยายช่องจราจรจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร สร้างจุดพักรถบรรทุกที่มีความปลอดภัยต่อใช้ทาง วางผังเมืองเบี่ยงเส้นทางรถบรรทุกให้ออกนอกเมือง เพื่อรองรับการขยายตัวของจำนวนรถบรรทุกสินค้าขนาดใหญ่ ไม่ให้วิ่งเข้าเมืองเพื่อลดปริมาณ และความเสียหายด้านการจราจรในเขตเมือง รวมถึงการซ่อมแซมเส้นทางจราจรที่มีอยู่เดิมให้สามารถใช้งานได้ อย่างดี เพื่อลดปัญหาการจราจรติดขัดในชุมชน เชื่อมโยงฐานการผลิตสินค้าเกษตรกรรมและ อุตสาหกรรมไปสู่ตลาดผู้บริโภค สนับสนุนยุทธศาสตร์โลจิสติกส์ในการขนส่งสินค้าระหว่างชายแดนไป ยังภูมิภาคต่าง ๆ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เป็นปัจจัยสำคัญต่อการสร้างขีดความสามารถในการ แข่งขัน เพิ่มศักยภาพการขยายตัวทางเศรษฐกิจและสังคม เอื้ออำนวยต่อการบรรลุวัตถุประสงค์การ พัฒนาในทุก ๆ ด้านของประเทศ เจือจางความสำเร็จในการส่งเสริมการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใน อนาคต คือ รัฐบาลควรมีมาตรการดึงดูดและส่งเสริมให้เอกชน เข้ามาพัฒนาและลงทุนในรูปแบบต่างๆ เช่น การส่งเสริมการเข้าเป็นหุ้นส่วนลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภาครัฐรูปแบบ (PPP) การ ประชาสัมพันธ์และการตลาดร่วมกับรัฐบาล ร่วมทุนพัฒนาโครงสร้าง/ลงทุนในพื้นที่เป้าหมาย การให้ ความช่วยเหลือวิชาการ (TA) เช่น วิจัย การจัดทำระบบฐานข้อมูล เป็นต้น

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ รัฐบาลควรส่งเสริม และให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและ สนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานให้เพียงพอ เนื่องจากการพัฒนาด้านโลจิสติกส์และการอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งตามแนวทางหลวงหมายเลข ๑๒ นั้น ยังคงมีปัญหาทั้งในเรื่องโครงสร้าง สาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน เช่น ถนน สะพาน การเชื่อมต่อสื่อสารและโทรคมนาคม รวมถึงการพัฒนา สายส่งพลังงานให้เชื่อมโยงทั่วทั้งภูมิภาค ยังไม่มีความพร้อมในบริการเท่าที่ควร

๑.๒ รัฐบาลควรผลักดันกรอบความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาค กลุ่มแม่น้ำโขง (Cross Border Transport Agreement: CBTA) ให้มีความชัดเจนและสามารถถือ ปฏิบัติได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทางการค้า ทั้งประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อ อำนวยความสะดวกทางการค้าและการขนส่งในภูมิภาค สนับสนุนการทอ้งเที่ยวร่วมกัน ส่งเสริมให้มี การทำการเกษตรร่วมกัน และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลร่วมกัน จึงควรปรับปรุงกฎระเบียบที่เป็น อุปสรรคที่สำคัญ เช่น

๑.๒.๑ เร่งปรับปรุงกฎหมายร่วมกับ สปป.ลาว เพื่อผลักดันให้ด่านพรมแดนมุกดาหาร-สะหวันนะเขต ใช้รูปแบบการบริหารจัดการพื้นที่ควบคุมร่วมกัน (Common Control Area :CCA) ซึ่งปัจจุบันด่านพรมแดนมุกดาหารได้นำระบบ Single Window Inspection (SWI) มาใช้แล้ว มีการทำงานร่วมกันและพร้อมกันระหว่างเจ้าหน้าที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ กรมทางหลวง กรมศุลกากร สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ด่านกักกันพืชและสัตว์ และหน่วยงานทางด้านอนามัยควบคุมเรื่องโรคติดต่อ แต่ยังไม่สามารถนำระบบ Single Stop Inspection (SSI) มาปฏิบัติที่จุดผ่านแดนได้ เนื่องจากประเทศไทยยังไม่มีกฎหมายรองรับการปฏิบัติงานนอกราชอาณาจักรของเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง ประกอบกับพื้นที่ควบคุมร่วมกัน ของ สปป.ลาว ยังไม่มีความพร้อมทั้งอาคาร กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๑.๒.๒ สนับสนุนการติดตั้งระบบ E-custom หรือระบบศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้กระดาษ เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการบริหารจัดการ และลดระยะเวลาในการข้ามแดน

๑.๒.๓ ผลักดันให้มีระยะเวลาการเปิด-ปิดด่านพรมแดนที่เท่ากันเสมือนเป็นระบบเดียวกันทุกด่าน

๑.๒.๔ เนื่องจากกิจกรรมทางเศรษฐกิจบนทางหลวงหมายเลข ๑๒ ยังมีไม่มากนัก จึงทำให้การขับเคลื่อนกิจกรรมโลจิสติกส์ยังอยู่ในระดับต่ำ ดังนั้น รัฐบาลควรสนับสนุน และให้ความสำคัญในการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ตามแนวพื้นที่หลวงหมายเลข ๑๒ เช่น จุดรวบรวมและกระจายสินค้า (Consolidation and Distribution) การขนส่งในเที่ยวกลับ (Back-haul Transport) การปรับเปลี่ยนประเภทยานพาหนะ (Change of Transport Mode) และการเพิ่มมูลค่าของระบบโลจิสติกส์ (Logistics Value Added)

๑.๓ รัฐบาลควรให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยงตลาดการค้า และเมืองใหญ่ที่สำคัญในภูมิภาค ขยายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ห่างไกลโดยรอบ สนับสนุนให้ภาคเอกชน เข้ามามีส่วนร่วมในการค้าและการลงทุนบนแนวพื้นที่เศรษฐกิจ

๑.๔ ADB และ Development Partners ควรให้การสนับสนุนให้ผู้ประกอบการสามารถแข่งขันด้วยการยกระดับประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ เช่น การได้รับการรับรอง AEO (Authorized Economic Operator) สำหรับ Customs Brokers เป็นต้น ส่งเสริมผู้ให้บริการโลจิสติกส์สู่การเป็นผู้ให้บริการแบบครบวงจร เช่น การบริการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบระหว่างประเทศ การบริการขนส่งทางถนน ระหว่างประเทศ เป็นต้น รวมถึงการสร้างมาตรฐานการขนส่งสินค้า การประกันภัย และพัฒนาการให้บริการโลจิสติกส์ด้วยเทคโนโลยีสารสนเทศ อาทิ ระบบบริหารจัดการขนส่ง ระบบการบริหารจัดการรถเที่ยวเปล่า และระบบตรวจสอบติดตามสินค้า เป็นต้น

๑.๕ ข้อเสนอแนะรัฐบาลเพื่อการพัฒนาทางหลวงหมายเลข ๑๒ ดังนี้

๑.๕.๑ ควรขยายการพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจสู่พื้นที่ที่ห่างไกลมากขึ้น

๑.๕.๒ เพิ่มศักยภาพการดำเนินงานโดยการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยเข้ามา

ใช้ในพิธีศุลกากร ณ ด่านพรมแดน

๑.๕.๓ ควรได้รับการสนับสนุนทั้งในด้านเงินทุน ความช่วยเหลือทางวิชาการ และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลในแนวพื้นที่ให้มากขึ้น

๑.๕.๔ ควรเร่งการดำเนินการการจัดตั้ง GMS Freight and Transport Association (FRETA) เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานด้านโลจิสติกส์ในแนว Subcorridor ต่าง ๆ ที่เป็นโครงข่ายมาเชื่อมโยงแนว EWEC

๑.๕.๕ ควรมีการจัดตั้งคณะทำงานพิเศษเพื่อบูรณาการการทำงานร่วมกันระหว่างรัฐบาลกลาง รัฐบาลท้องถิ่น ภาคเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ร่วมกันการดำเนินการตรวจสอบแบบก่อสร้าง การติดตามผลการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นตามแนวพื้นที่อ่อนไหว เช่น พื้นที่เขตอุทยานสัตว์ป่าและพันธ์พืช พื้นที่กรมป่าไม้ พื้นที่ลุ่มน้ำ เป็นต้น

๒ แนวทางการพัฒนาเชิงปฏิบัติการ

๒.๑ พัฒนาและปรับปรุงเส้นทาง ทางหลวงหมายเลข ๑๒ และทางหลวงสายรองที่เป็นโครงข่ายเชื่อมโยงเส้นทาง EWEC ปรับปรุงและขยายทางเพื่อให้สภาพเส้นทางมีผิวการจราจรที่เหมาะสมแก่การใช้งาน การเดินทางและการขนส่ง รวมถึงเพิ่มระบบไฟฟ้าแสงสว่างเพื่อความปลอดภัยในช่วงเวลากลางคืนตลอดเส้นทาง

๒.๒ ปรับปรุงแนวสายทางที่มีความสำคัญลำดับสูงต่อการขนส่งภายในประเทศไปสู่ประเทศเพื่อนบ้าน ส่งเสริมความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านเพื่อพัฒนาเส้นทางเศรษฐกิจเชื่อมโยงการค้า การบริการ และการลงทุน โดยการพัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณด่านการค้าและประตูการค้าที่สำคัญ

๒.๓ การจัดระเบียบ ทักษะคุณภาพ บริเวณข้างทางและเกาะกลางถนนให้สวยงามปลอดภัย

๒.๔ จัดให้มีเจ้าหน้าที่/พนักงานทางหลวงอำนวยความสะดวกในการเดินทาง การบำรุงดูแลรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา

๒.๕ ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ การออกแบบรายละเอียด การดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม และด้านสังคม

๒.๖ การประสานงานและบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานอื่น ๆ

๒.๖.๑ ด้านกฎระเบียบ ข้อตกลงร่วมกัน

บริหารจัดการบริเวณด้านชายแดน จะพบปัญหาความแตกต่างของระบบการประสานข้อมูลระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างๆ เนื่องจากความไม่เท่าเทียมกันทางเทคโนโลยีของแต่ละหน่วย ทำให้การออกใบอนุญาตในการนำเข้าส่งออกเกิดความล่าช้า รวมถึงการขาดกลไกในการบริหารพัฒนาอำนาจหน้าที่ในการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ในศูนย์บริการแบบเบ็ดเสร็จ ณ จุดเดียว (One Stop Service: OSS) การจัดการด้านจราจรในพื้นที่ การวางแผนการใช้งานพื้นที่ด้านพรมแดนระหว่างหน่วยงาน และการทำงานร่วมกันอย่างบูรณาการ โดยเฉพาะในการแลกเปลี่ยนข้อมูลระหว่างกันของภาครัฐ และเอกชนก็ยังไม่เป็นไปอย่างไม่มีประสิทธิภาพมากนัก

จึงควรจัดให้มีการประชุมหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมศุลกากร กรมปศุสัตว์ สำนักงานคณะกรรมการอาหารและยา กรมวิชาการเกษตร กรมสรรพสามิต สำนักงานพาณิชย์จังหวัด ตำรวจ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงาน ปปส. สำนักงานทรัพย์สินทางปัญญา กระทรวงการต่างประเทศ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เพื่อกำหนดแนวทางการบริหารจัดการบริเวณด้านชายแดนให้เป็นไปในแนวทางเดียวกัน

๒.๖.๒ ด้านการก่อสร้าง

การเพิ่มประสิทธิภาพทางหลวงหมายเลข ๑๒ โดยเฉพาะโครงการขยายช่องทางจาก ๒ ช่องจราจร เป็น ๔ ช่องจราจร เส้นทางหล่มสัก-ชุมแพ ซึ่งจะผ่านกลางอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว จังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นระยะทาง ๔๓ กิโลเมตร เพื่อใช้เป็นเส้นทางเชื่อมต่อภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มจากอำเภอแม่สอด จังหวัดตาก - จังหวัดมุกดาหาร พบปัญหาการตัดค้ำจากเครือข่ายองค์กรและกลุ่มอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ซึ่งพลเอกประวิตร วงษ์สุวรรณ รองนายกรัฐมนตรี มอบนโยบายในที่ประชุมคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ เมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๙ ให้กรมทางหลวงกลับไปพิจารณาเส้นทางถนนอื่นที่ไม่ตัดผ่านอุทยานแห่งชาติน้ำหนาว เนื่องจากพื้นที่นี้ผ่านป่าลุ่มน้ำชั้นเอ ๑ โดยให้ศึกษาความเหมาะสมเส้นทางอื่น เพื่อไม่ให้ส่งผลกระทบต่อสัตว์ป่าและพื้นที่ป่าไม้ ทำให้โครงข่ายทางหลวงหมายเลข ๑๒ ขาดความต่อเนื่อง ไม่สมบูรณ์ตามแผนที่กำหนดไว้

เพื่อเปิดโอกาสในการแสดงความคิดเห็น รับฟังปัญหา ข้อจำกัด ในด้านต่าง ๆ เพื่อหาแนวทางการแก้ไข แนวทางการพัฒนาคน เมือง สังคม เศรษฐกิจ ควบคู่ไปกับการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ภายใต้กฎระเบียบ กฎหมายร่วมกัน จึงควรจัดให้มีการบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท กรมป่าไม้ กรมอุทยานแห่งชาติสัตว์ป่าและพันธุ์พืช กรมธนารักษ์ กรมชลประทาน สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ผู้ว่าราชการจังหวัด นายอำเภอ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ประชาชนและผู้มีส่วนได้เสีย ผู้ประกอบการด้านการขนส่งและโลจิสติกส์ ผู้ประกอบการ

ด้านการท่องเที่ยวและบริการ หน่วยงานสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เช่น การไฟฟ้าส่วนภูมิภาค การประปาส่วนภูมิภาค องค์การโทรศัพท์ บริษัทเอกชนที่ใช้ประโยชน์พาดสายในเขตทางหลวงทั้งบนดินและใต้ดิน เป็นต้น โดยมุ่งเน้นให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการดำเนินงาน ดังนี้

๑. จัดให้มีการประชุมกลุ่มใหญ่-กลุ่มย่อย
๒. จัดให้มีเวทีเสวนารับฟังและแสดงความคิดเห็น
๓. ประชาสัมพันธ์เชิงรุกโดยการลงพื้นที่เพื่อประชุม ชี้แจง อธิบาย ให้ ความรู้ ความเข้าใจแก่ประชาชนตั้งแต่ระดับจังหวัด ระดับอำเภอ ระดับตำบล และชุมชน
๔. เผยแพร่ข้อมูลข่าวสารทาง Social Media และเปิดช่องทางรับฟังความคิดเห็นผ่านช่องทาง Web Site Facebook กลุ่ม Line วิทยุ โทรทัศน์ และช่องทางอื่น ๆ

๓ ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

๓.๑ ให้มหาวิทยาลัยหรือสถาบันด้านการวิจัยดำเนินการศึกษาและวิจัยเชิงคุณภาพปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการเส้นทาง EWEC เพื่อนำผลการศึกษาไป ประเมินและปรับปรุงในด้านการเดินทาง ความสะดวกและความปลอดภัย การบริการของเจ้าหน้าที่/ พนักงาน เพื่อตอบสนองความต้องการของประชาชนผู้ใช้ทาง

๓.๒ ให้มหาวิทยาลัยหรือบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษายุทธศาสตร์และวาง แนวทางกรอบการพัฒนาเส้นทาง EWEC ให้ครอบคลุมทุก ๆ ด้านทุกมิติของการที่จะพัฒนาเส้นทาง เพื่อให้การขนส่งโลจิสติกส์ การเดินทาง การท่องเที่ยว ตลอดจนการพัฒนาด้านเศรษฐกิจ และสังคม เพื่อนำไปสู่การพัฒนาที่ยั่งยืนต่อไป

๓.๓ รัฐบาลควรสนับสนุนการผลิตและพัฒนา การสร้างแรงงานสู่ยุค ๔.๐ ให้ เพียงพอ มีคุณภาพ ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล รองรับการพัฒนาาระบบโครงสร้าง พื้นฐานทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค โดยเริ่มจากการพัฒนาหลักสูตรการศึกษาที่เน้นสะเต็ม ศึกษา (STEM Education) ที่ประกอบด้วย วิทยาศาสตร์ (Science) เทคโนโลยี (Technology) วิศวกรรมศาสตร์ (Engineering) และ คณิตศาสตร์ (Mathematics) รวมถึงจะต้องพัฒนาแรงงานรุ่นใหม่ให้มีความสามารถด้านการสื่อสาร และทักษะทางด้านอารมณ์ (Soft skills) ในการทำงาน สนับสนุน “ฝึกรอบม” ช่างเทคนิค สร้างความตระหนักในอาชีพช่างเทคนิคสู่สังคม เพื่อการขับเคลื่อน การเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศต่อไป

บรรณานุกรม

ภาษาไทย

เอกสารไม่ตีพิมพ์

ประสานความร่วมมือระหว่างประเทศ, สำนักงาน สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ. “การพัฒนาแนวพื้นที่พัฒนาเศรษฐกิจ (Economic Corridors Development)”. ๒๔ กันยายน ๒๕๕๔.

อาเซียน, สำนัก กรมเจรจาการค้าระหว่างประเทศ. “แนวพื้นที่เศรษฐกิจ (Economic Corridor) และเส้นทางเศรษฐกิจที่สำคัญในอนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง (GMS)”. ตุลาคม ๒๕๕๐.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัย

ชลลดา ลาวงค์เกิด. “การศึกษาความต้องการโครงสร้างพื้นฐานด้านโลจิสติกส์สำหรับพัฒนาตามแนวระเบียงเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก”. วิทยานิพนธ์ปริญญาวิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิศวกรรมอุตสาหกรรม บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น ๒๕๕๑.

รดาพร สุขแก้วมณี. “การเปลี่ยนแปลงการใช้ประโยชน์ที่ดินและแบบรูปการตั้งถิ่นฐานในอำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา หลังการสร้างถนนลพบุรีราเมศวร์”. ๒๕๕๖.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน สำนักนายกรัฐมนตรี. “แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่สิบสอง พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.nesdb.go.th/ewt_news.php?nid=๖๔๒๐, ๒๕๖๑.

คณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ, สำนักงาน สำนักนายกรัฐมนตรี. “สนับสนุนการใช้เอกสารการขนส่งสินค้าข้ามแดนที่เป็นภาษากลาง และแบบฟอร์มตามมาตรฐานสากล”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.nesdb.go.th/ewt_dl_link.php?nid=๖๙๒๓, ๒๕๖๑.

ชมเพลิน สุวรรณภณ. “การอำนวยความสะดวกทางการค้า Trade Facilitation”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://opac.psu.ac.th/BibDetail.aspx?bibno=๒๗๐๔๙๗>, ๒๕๖๑.

ประวัติย่อผู้วิจัย



ชื่อ	นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย
วัน เดือน ปีเกิด	๕ พฤศจิกายน ๒๕๐๗
การศึกษา	วิศวกรรมโยธา (วศ.บ.) สถาบันเทคโนโลยีราชมงคล วิศวกรรมโครงสร้างพื้นฐานและการบริหาร (วศ.ม.) มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์
ประวัติการทำงานโดยย่อ	ผู้อำนวยการแขวงทางหลวงพราจีนบุรี ผู้อำนวยการสำนักก่อสร้างทางที่ ๓ ผู้อำนวยการกองฝักอบรม
ตำแหน่งปัจจุบัน	ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ ๓

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 12 (East-West Economic Corridor : EWEC) เป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเพื่อเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก - ตะวันตก

ผู้วิจัย นายอภิรัฐ ไชยวงศ์น้อย หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ 60

ตำแหน่ง ผู้อำนวยการสำนักงานทางหลวงที่ 3

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ทางหลวงหมายเลข 12 เป็นทางหลวงสายหลัก ที่เชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งบนเส้นทาง EWEC ระหว่าง 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า หากมีการพัฒนาโครงข่ายทางหลวงให้เกิดความเชื่อมโยงอย่างเป็นระบบ จะช่วยให้เกิดการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งมากขึ้น มีการใช้วัตถุดิบจากประเทศเพื่อนบ้านมาใช้ในการผลิตมากขึ้น ช่วยลดเวลา ประหยัดพลังงาน ทำให้ต้นทุนการผลิต ตลอดจนระบบโลจิสติกส์ดีขึ้น ส่งเสริมการค้า การลงทุน เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน สนับสนุนการปรับโครงสร้างประเทศไทยสู่ประเทศไทย 4.0

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาโครงสร้างพื้นฐานทางหลวงหมายเลข 12
2. เพื่อวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่ส่งผลกระทบในการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมขนส่งผ่านเส้นทาง EWEC
3. เสนอแนะแนวทางเชิงนโยบายเพื่อผนวกกรอบการพัฒนาเมืองเข้ากับหลักการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง

ขอบเขตของการวิจัย

เป็นการศึกษาวิเคราะห์ปัญหา อุปสรรค ของการพัฒนาโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อสนับสนุนการเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งบนเส้นทาง EWEC ระหว่าง 4 ประเทศ ได้แก่ เวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ มีขั้นตอนการวิจัยประกอบด้วย

1. สังเคราะห์องค์ความรู้ที่มีอยู่แล้ว โดยทำการรวบรวมข้อมูล ดังนี้
 - 1.1 เอกสารและข้อมูลของโครงสร้างพื้นฐานโดยเน้นด้านถนนเป็นหลัก
 - 1.2 ข้อมูลแผนงานต่างๆ ในการพัฒนาปรับปรุงเพิ่มประสิทธิภาพ
2. สัมภาษณ์ภาคสนาม เพื่อสร้างความรู้เข้าใจเกี่ยวกับโครงการ ตลอดจนสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ทราบโอกาส ปัญหาและอุปสรรค และความพร้อมต่อการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 12
3. ประมวลข้อมูลที่รวบรวมมาได้ทั้งหมด เพื่อวิเคราะห์ความต้องการโครงสร้างพื้นฐาน ด้านการคมนาคมขนส่งและด้านโลจิสติกส์ในอนาคต ตลอดจน การดำเนินงานเพื่อเพิ่มศักยภาพในการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ปัญหา อุปสรรค และความท้าทายในอนาคต
4. จัดทำข้อเสนอแนะเกี่ยวกับการแนวทางการพัฒนาทางหลวงหมายเลข 12 เพื่อเป็นเส้นทางคมนาคมและการขนส่งเชื่อมโยงและรองรับยุทธศาสตร์เขตเศรษฐกิจพิเศษตะวันออก-ตะวันตก

ผลการวิจัย

1. โครงสร้างพื้นฐานทางหลวงหมายเลข 12 ในปัจจุบัน
 - 1.1 จุดแข็ง (Strengths)
 - 1.1.1 เป็นโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานอยู่ในเกณฑ์ดี
 - 1.1.2 เป็นเส้นทางที่สามารถเชื่อมโยงเวียดนาม สปป.ลาว ไทย และพม่า
 - 1.1.3 เป็นเส้นทางที่เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษของประเทศและอนุภูมิภาค
 - 1.1.4 เป็นเส้นทางที่เชื่อมด่านชายแดนที่เปรียบเสมือนประตูการค้าที่สำคัญ
 - 1.1.5 เป็นเส้นทางที่สนับสนุนการท่องเที่ยวที่สำคัญ
 - 1.2 จุดอ่อน (Weaknesses)
 - 1.2.1 ความไม่สมบูรณ์ของทางหลวง เกิดการชำรุด มีสภาพเป็น 2 ช่องจราจร
 - 1.2.2 เส้นทางขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ
 - 1.2.3 การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง
 - 1.2.4 ขาดการประชาสัมพันธ์เชิงรุกแก่ประชาชน และผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย
 - 1.3 โอกาส (Opportunities)
 - 1.3.1 กระแสโลกาภิวัตน์สังคมโลก มีความต้องการเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น
 - 1.3.2 ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์เอื้อต่อการเป็น Hub Logistic ของภูมิภาค
 - 1.3.3 มีกรอบความร่วมมือและความตกลงระหว่างประเทศรองรับการพัฒนา

1.3.4 ช่วยกระจายความเจริญและการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทาง

1.4 ข้อจำกัด (Threats)

1.4.1 ตัดขาดข้อจำกัดเชิงพื้นที่แนวก่อสร้างพาดผ่าน

1.4.2 การปรับเปลี่ยนแผนงานเนื่องจากนโยบายเร่งด่วนของรัฐบาล

1.4.3 ข้อจำกัดโครงสร้างพื้นฐานของด้านชายแดน

1.4.4 การบังคับใช้กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน

1.4.5 ขาดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

2. ปัญหา อุปสรรค และปัจจัยที่มีผลกระทบ

2.1 ปัญหา

2.1.1 มีการใช้งานเต็มความสามารถทำให้ถนนบางช่วงเกิดความชำรุด

2.1.2 เส้นทางขาดการเชื่อมโยงพื้นที่โลจิสติกส์และเมืองสำคัญ

2.1.3 การขาดการบูรณาการข้อมูลระหว่างหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.2 อุปสรรค

2.2.1 ตัดขาดข้อจำกัดเชิงพื้นที่แนวก่อสร้างพาดผ่าน

2.2.2 ข้อจำกัดโครงสร้างพื้นฐานของด้านชายแดน

2.2.3 การบังคับใช้กฎระเบียบและข้อตกลงร่วมกัน

2.2.4 ขาดระบบอำนวยความสะดวกทางการค้า

2.3 ปัจจัยที่ส่งผลกระทบ

2.3.1 ปัจจัยภายใน

2.3.1.1 โครงสร้างองค์กร (Structure) ขาดการบูรณาการภายในองค์กร

2.3.1.2 ระบบ (System) การบริหารงานล่าช้า หรือไม่โปร่งใส

2.3.1.3 รูปแบบการบริหาร (Style) กรมทางหลวงเป็นองค์กรขนาดใหญ่

อาจขาดความคล่องตัวในการบริหารงาน

2.3.1.4 การจัดการบุคลากร (Staff) ขาดแคลนบุคลากรด้านการปฏิบัติงาน ขาดผู้เชี่ยวชาญที่มีความรู้ ความชำนาญ และทักษะในภารกิจ

2.3.1.5 ทักษะ ความรู้ ความสามารถ (Skill) ในอนาคตอาจขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะการปฏิบัติงานจริง เนื่องจากการลดอัตรากำลังที่มีความรู้ความสามารถ

2.3.1.6 การบริหารเชิงกลยุทธ์ (Strategy) การกำหนดกลยุทธ์อาจไม่มีความต่อเนื่อง ชัดเจน เนื่องจากการเปลี่ยนแปลงผู้บริหารระดับสูง

2.3.1.7 ค่านิยมร่วม (Share Value) ยึดติดรูปแบบการบริหารจัดการของระบบราชการมากเกินไป

2.3.2 ปัจจัยภายนอก

2.3.2.1 การเมือง (Political) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของรัฐ ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขาดความชัดเจน ต่อเนื่อง

2.3.2.2 เศรษฐกิจ (Economy) ความผันผวนและความไม่แน่นอนของสถานะเศรษฐกิจในประเทศ ล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศ

2.3.2.3 สังคม (Social) การกระจายความเจริญและการพัฒนาโครงข่ายทางหลวง ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง

2.3.2.4 เทคโนโลยี (Technology) การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคต

2.3.2.5 สภาพแวดล้อม (Environmental) การพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจะต้องคำนึงถึงปัจจัยสิ่งแวดล้อมที่สำคัญ ได้แก่ ทรัพยากรทางกายภาพ ทรัพยากรทางชีวภาพ คุณค่าการใช้ประโยชน์ของมนุษย์ และคุณค่าต่อคุณภาพชีวิตของประชาชน

2.3.2.6 กฎหมาย (Legal) การปรับปรุงระเบียบ กฎหมาย มีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับบริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป

3. แนวทางเชิงนโยบายเพื่อผนวกกรอบการพัฒนาเมืองเข้ากับหลักการวิเคราะห์ความเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่ง

3.1 โครงข่ายทางหลวงสนับสนุนเขตเศรษฐกิจพิเศษ ทางหลวงหมายเลข 12 เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งสายหลัก ที่เชื่อมเขตเศรษฐกิจพิเศษตากกับเขตเศรษฐกิจพิเศษเมียวมี ของพม่า และเขตเศรษฐกิจพิเศษมุกดาหาร กับเขตเศรษฐกิจพิเศษสะหวัน-เซโน ของ สปป.ลาว โดยการพัฒนาทางหลวงจาก 4 ช่องจราจร เป็น 8 ช่องจราจร การสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ การก่อสร้างทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ตลอดจนการนำเทคโนโลยีระบบการขนส่งและจราจรอัจฉริยะมาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการจราจร

3.2 โครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงการขนส่งและโลจิสติกส์ แนวทางการพัฒนาจะมุ่งเน้นพื้นที่จังหวัดพิษณุโลก และจังหวัดขอนแก่น ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีความสำคัญด้านการคมนาคมขนส่งทั้งในประเทศและอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง โดยการสร้างโครงข่ายทางหลวงเชื่อมโยงการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่งสู่การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ และการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์จากต้นทางถึงปลายทางได้อย่างต่อเนื่อง

3.3 โครงข่ายทางหลวงส่งเสริมการท่องเที่ยว การพัฒนาจะมุ่งเน้นพื้นที่จังหวัดเพชรบูรณ์ ซึ่งเป็นจังหวัดที่มีประวัติศาสตร์ และสถานที่ท่องเที่ยวทางธรรมชาติที่สำคัญ โดยการก่อสร้างทางหลวงที่ปลอดภัยเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม พัฒนาทางหลวงสายรองและทางหลวงชนบท เชื่อมต่อกับระบบขนส่งสาธารณะ สถานที่ท่องเที่ยว ที่พัก จุดพักรถ ขมิ้ว จุดขายสินค้าและของที่ระลึก

3.4 โคจรข่ายทางหลวงสนับสนุนการเกษตรและอุตสาหกรรม แนวทางการพัฒนาจะ มุ่งเน้นพื้นที่จังหวัดกาฬสินธุ์ ซึ่งเป็นฐานการผลิต และแปรรูปสินค้าทางการเกษตรที่สำคัญ โดยการ ขยายช่องจราจรจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร สร้างจุดพักรถบรรทุกที่มีความปลอดภัย เชื่อมโยงฐานการผลิตสินค้าเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมไปสู่ตลาดผู้บริโภค

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

- 1.1 รัฐบาลควรส่งเสริม และสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงานให้เพียงพอ
- 1.2 รัฐบาลควรผลักดันกรอบความตกลงการขนส่งข้ามพรมแดนในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง ให้มีความชัดเจนและสามารถถือปฏิบัติได้ โดยไม่ก่อให้เกิดความเสียหายทางการค้า
- 1.3 รัฐบาลควรให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาแนวพื้นที่เศรษฐกิจเพื่อเชื่อมโยง ตลาดการค้า และเมืองที่สำคัญในภูมิภาค ขยายการพัฒนาไปสู่พื้นที่ห่างไกลโดยรอบ
- 1.4 ADB และ Development Partners ควรสนับสนุนให้ผู้ประกอบการยกระดับ ประสิทธิภาพและมาตรฐานการให้บริการโลจิสติกส์ เทียบเคียงผู้ให้บริการโลจิสติกส์ระหว่างประเทศ
- 1.5 ควรมีการจัดตั้งคณะทำงานพิเศษเพื่อบูรณาการทำงานร่วมกันระหว่างรัฐบาล ท้องถิ่น ภาคเอกชน ตลอดจนผู้มีส่วนได้เสียทุกฝ่าย ร่วมกันการดำเนินการตรวจสอบแบบก่อสร้าง การ ติดตามผลการดำเนินงาน และการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นตามแนวพื้นที่อ่อนไหว

2 แนวทางการพัฒนาเชิงปฏิบัติการ

- 2.1 พัฒนาทางหลวงหมายเลข 12 และทางหลวงสายรองให้มีความเหมาะสม
- 2.2 พัฒนาโครงข่ายทางพิเศษและทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองบริเวณประตูการค้า
- 2.3 บำรุงดูแลรักษาเส้นทางให้อยู่ในสภาพที่ดี และพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา
- 2.4 ศึกษาความเหมาะสมและความเป็นไปได้ของโครงการ การออกแบบรายละเอียด การมีส่วนร่วมของประชาชน การศึกษาและประเมินผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมและสังคม
- 2.5 การประสานงานและบูรณาการร่วมกันกับหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

3 ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

- 3.1 ให้มหาวิทยาลัยหรือสถาบันด้านการวิจัยดำเนินการศึกษาและวิจัยเชิง คุณภาพปัจจัยที่ส่งผลต่อความพึงพอใจในการใช้บริการเส้นทาง EWEC
- 3.2 ให้มหาวิทยาลัยหรือบริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษายุทธศาสตร์และวาง แนวทางกรอบการพัฒนาเส้นทาง EWEC ให้ครอบคลุมทุก ๆ ด้านทุกมิติของการที่จะพัฒนาเส้นทาง
- 3.3 รัฐบาลควรสนับสนุนการผลิตและพัฒนา การสร้างแรงงานสู่ยุค 4.0 ให้ เพียงพอ มีคุณภาพ ได้มาตรฐานและเป็นที่ยอมรับในระดับสากล