

การคมนาคมขนส่ง

รศ.กมลยา วิวิตเสวี

1. วัตถุประสงค์

เมื่อศึกษาบทนี้แล้ว นักศึกษาสามารถปฏิบัติได้ดังนี้

1. อธิบายได้ว่าการคมนาคมขนส่งมีความสำคัญต่อพื้นที่ทางภูมิศาสตร์อย่างไร
2. อธิบายได้ถึงประวัติความเป็นมาของการคมนาคมขนส่งในประเทศไทย
3. อธิบายได้ว่ารูปแบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยมีอะไรบ้าง
4. อธิบายได้ถึงที่ตั้งและลักษณะของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งแต่ละรูปแบบของประเทศไทย
5. อธิบายได้ว่าการจัดลำดับศักดิ์ของเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนในประเทศไทยมีวิธีการอย่างไร และเมื่อจัดแล้วมีถนนประเภทใดบ้าง
6. อธิบายได้ว่าเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศมีรูปแบบอะไรบ้าง และมีที่ตั้งอยู่ที่ใด จะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างไร
7. อธิบายได้ว่าโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งรูปแบบต่าง ๆ โดยรวมแล้วมีผลต่อความก้าวหน้าและความเสื่อมโทรมทางเศรษฐกิจของพื้นที่อย่างไร
8. อธิบายได้ถึงการแข่งขันระหว่างเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟและทางถนน รวมทั้งการปรับปรุงการใช้ประโยชน์จากการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

2. ความน่า

“การคมนาคม” และ “การขนส่ง” เป็นศัพท์สองคำที่มีความหมายแตกต่างกันแต่สัมพันธ์กัน “การคมนาคม” หมายถึง “การติดต่อไปมาถึงกันและการสื่อสาร” แต่ “การขนส่ง” หมายถึง

เกี่ยวกับความสำคัญของการขนส่ง ฮอยล์ และโนว์เลส (Hoyle and Knowles 1992, 1) ให้ความเห็นว่า “การขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของชีพจรประจำวันของบุคคล การเคลื่อนย้ายเป็นกิจกรรมและความจำเป็นที่เป็นรากฐานของชีวิตมนุษย์ แต่ถูกขัดขวางโดยอุปสรรคของระยะทาง...” ถ้อยแถลงนี้แสดงว่า บุคคลทุกคนย่อมประสงค์จะเดินทางจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่ง ไม่ว่าจะเป็นการเดินทางแบบประจำวันหรือบางครั้งบางคราว สินค้าที่ถูกรวบรวมมาที่ดี ที่เก็บมาที่ดี และที่ผลิตจากโรงงานที่ดี ล้วนต้องถูกแจกจ่ายจากที่หนึ่งไปยังอีกที่หนึ่งโดยไม่มีข้อยกเว้น แม้กระทั่งการเดินทางก็อาจยังถูกขัดขวางด้วยระยะทางที่ไกลหรือไม่สะดวก และเมื่อนั้นก็หมายความว่า การดำรงชีวิตอาจอยู่บนรากฐานที่ไม่มั่นคง การไปมา ติดต่อกัน สื่อสาร การรับสื่อ ข้อมูลหรือสินค้า จึงเป็นความจำเป็นพื้นฐานที่การยกระดับคุณภาพชีวิตของมนุษย์ต้องขึ้นอยู่กับ ด้วย ถ้าเป็นเช่นนั้น คำถามก็คือ บทบาทของการคมนาคมขนส่งในฐานะความจำเป็นที่เป็นรากฐานของชีวิตมนุษย์คืออะไร

บทบาทที่แพร่หลายจนเป็นที่รู้จักกันดีของการคมนาคมขนส่งก็คือบทบาทที่มีต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่ทางภูมิศาสตร์ แนวคิดที่เป็นกรอบงานสำหรับการอธิบายเรื่องนี้คือ การที่คนเราเห็นว่าการเคลื่อนที่ไปมาบนพื้นโลกของคนและสิ่งของย่อมก่อให้เกิดโครงข่ายเส้นทางโครงข่ายที่ติดกันไปมาหลายเส้นย่อมก่อให้เกิดศูนย์กลาง แต่ศูนย์กลางย่อมมีขนาดแตกต่างกันตามจำนวนเส้นทางที่เข้ามาบรรจบกัน ศูนย์กลางที่มีขนาดใหญ่กว่าย่อมหมายถึงการมีเส้นทางเข้ามาบรรจบมากกว่า จำนวนเส้นทางจึงบ่งบอกการเข้าถึงง่าย (accessibility) ของศูนย์กลาง และเมื่อการเข้าถึงทำได้ง่าย ศูนย์กลางก็จะทวีความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจเป็นลำดับ ผลสุดท้ายก็คือมีการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่มากขึ้น

ผลของการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่งต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ทางภูมิศาสตร์มิให้เห็นบ่อยครั้งจนเป็นเรื่องปกติ กรณีตัวอย่างที่ยกขึ้นมาให้เห็นเป็นประจำมักจะได้แก่ กรณีพื้นที่ชนบทที่โดดเดี่ยวจากโลกภายนอก และประกอบไปด้วยสมาชิกของท้องถิ่นที่ต้องพึ่งตนเองอยู่บนแนวทางเศรษฐกิจแบบยังชีพ แต่ต่อมาชนบทที่มีสภาพดังที่ว่านี้กลับเปลี่ยนแปลงไปเป็นพื้นที่เกษตรกรรมเชิงการค้าที่ก้าวหน้า มองเห็นสภาพภูมิทัศน์ บ้านเรือน ไร่นาและผู้คน

3. รูปแบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทย

ในอดีตรูปแบบการคมนาคมของประเทศไทยเป็นการคมนาคมทางน้ำ อาศัยเรือเป็นพาหนะในการสัญจรไปตามเส้นทางธรรมชาติ ได้แก่ แม่น้ำและลำคลองที่มีอยู่ทั่วไป หากเป็นการเดินทางทางบกก็จะใช้การเดินเท้า และแรงงานสัตว์ประเภทช้าง ม้า วัวควาย เป็นพาหนะหรือลากจูงพาหนะในการขนส่งสินค้าและผู้เดินทาง

การคมนาคมขนส่งตามรูปแบบของเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งของประเทศแถบตะวันตก เริ่มขึ้นในประเทศไทยในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 4 แห่งกรุงรัตนโกสินทร์ โดยได้ทรงรับการตัดถนนเป็นเส้นตรงเข้ามาดำเนินการในปี พ.ศ. 2405 ได้มีพระบรมราชโองการให้เจ้าพระยาสงขลาสร้างทางจากเมืองสงขลาไปต่อกับเมืองไทรบุรีทางภาคใต้ของประเทศไทย และในรัชกาลเดียวกันนี้มีการตัดถนนแบบตะวันตกเป็นครั้งแรกในกรุงเทพฯ คือ ถนนเจริญกรุง บำรุงเมืองและเฟื่องนคร

ต่อมาในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 5 รูปแบบการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยได้เปลี่ยนแปลงไปเป็นการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ และเส้นทางรถไฟที่สร้างขึ้นนี้เองมีส่วนสำคัญต่อรูปแบบการปกครองพื้นที่ของประเทศไทยอย่างใหญ่หลวง กล่าวคือ เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟทำให้ประเทศไทยสามารถรวมพื้นที่ภูมิภาคหลากหลายวัฒนธรรมเข้าด้วยกัน ทำนองเดียวกัน การตั้งอำนาจเข้าสู่ส่วนกลางซึ่งมีกรุงเทพฯ เป็นผู้นำ เพราะโดยทางรถไฟพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัวสามารถเสด็จพระราชดำเนินออกไปดูแลทุกข์สุขของราษฎรตามหัวเมืองได้โดยง่าย การเดินทางไปมาติดต่อกันของประชาชนก็เกิดขึ้น รวมทั้งสามารถส่งข้าราชการจากส่วนกลางไปปกครองภูมิภาค หนึ่งโดยทางรถไฟสายใต้ ประชาชนทางจังหวัดภาคใต้ของประเทศไทยยังได้ติดต่อกับประชาชนชาวมาเลย์ในประเทศมาเลเซียได้สะดวก เนื่องจากการตกลงทำสัญญาระหว่างสองประเทศเกี่ยวกับการเดินรถไฟ

รูปแบบการคมนาคมขนส่งที่ประเทศไทยมีอยู่ขณะนี้ มี 6 ประเภท คือ การคมนาคมขนส่งทางบก การคมนาคมขนส่งทางน้ำ การคมนาคมขนส่งทางอากาศ การคมนาคมขนส่งทางไปรษณีย์ การคมนาคมทางโทรศัพท์และโทรคมนาคม รายละเอียดเกี่ยวกับเส้นทางและบทบาทของการคมนาคมขนส่งเหล่านี้ต่อการเปลี่ยนแปลงพื้นที่เดิม จะได้กล่าวในรายละเอียดต่อไป

4. การคมนาคมขนส่งทางบก

การคมนาคมขนส่งประเภทนี้ประกอบด้วย การคมนาคมขนส่งประเภทย่อย 2 ประเภท คือ การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ และการคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ หรือทางถนน

4.1 การคมนาคมขนส่งทางรถไฟ

ตามที่กล่าวมาแล้วว่าเส้นทางรถไฟปรากฏขึ้นบนพื้นที่ประเทศไทยในสมัยรัชกาลที่ 5 และวางตัวเป็นโครงข่ายโยงใยพื้นที่จังหวัดต่าง ๆ ได้ก่อนเส้นทางถนน จึงมีบทบาทในการขยายตัวทางเศรษฐกิจ สังคมและการปกครองได้ก่อนเส้นทางถนน อย่างไรก็ตามหลังจากสงครามโลกครั้งที่สอง การคมนาคมขนส่งทางถนนได้เข้ามาแทนที่การขนส่งทางรถไฟ เส้นทางรถไฟจึงมีการขยายตัวน้อยกว่าเส้นทางถนน เพราะการคมนาคมขนส่งทางรถไฟต้องลงทุนสูงกว่า ขณะนี้ประเทศไทยมีเส้นทางรถไฟเป็นระยะทางรวมประมาณ 4,000 กม. รูปแบบโครงข่ายเส้นทางรถไฟของประเทศไทยมีกรุงเทพฯ เป็นศูนย์กลาง ที่กรุงเทพฯ จะเป็นจุดเริ่มต้นของเส้นทางรถไฟทุกสาย ซึ่งจะแยกออกจากกันไปทิศทางต่าง ๆ ตามรูปแบบที่เรียกว่า “เส้นทางเชื่อมประสาน” และแต่ละเส้นทางที่แยกออกไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศนั้นมี “เส้นทางป้อน”

เส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นเส้นทางรถไฟสายแรกสร้างขึ้นในประเทศไทย ในสมัยรัชกาลที่ 5 เริ่มแรกเป็นเส้นทางเดินรถ กรุงเทพฯ – นครราชสีมา ระยะทาง 264 กม. สร้างเสร็จในปี พ.ศ. 2443 เรียกชื่อว่า “รถไฟสายโคราช” เส้นทางรถไฟสายต่อมาได้สร้างต่ออีก 2 สาย โดยแยกออกจากสถานีชุมทางถนนจิระ ห่างสถานีนครราชสีมา 2 กม. สายหนึ่งไปทางตะวันออกเฉียงเหนือจากสถานีชุมทางถนนจิระ – บุรีรัมย์ – สุรินทร์ – ศรีสะเกษ – อุบลราชธานี ระยะทาง 575 กม. สร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2473 อีกสายหนึ่งไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ จากสถานีชุมทางจิระ - ขอนแก่น – อุดรธานี ไปสิ้นสุดที่ จ.หนองคาย ริมฝั่งแม่น้ำโขง ระยะทาง 624 กม. สร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2498 ปี พ.ศ. 2510 มีการสร้างทางแยกเส้นทางรถไฟที่สถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี – ต.ลำน้ำราชนัด อ.ชัยบาดาล จ.ลพบุรี – อ.จตุรัส จ.ชัยภูมิ – สถานีชุมทางบัวใหญ่ จ.นครราชสีมา ซึ่งที่สถานีชุมทางบัวใหญ่ เส้นทางรถไฟสายนี้จะบรรจบกับเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่จะเดินทางไปยัง จ.หนองคาย รวมระยะทางของเส้นทางสายแก่งคอย – บัวใหญ่ 251 กม. ในอนาคตจะมีเส้นทางรถไฟบัวใหญ่ – ร้อยเอ็ด – มุกดาหาร – นครพนม ระยะทาง 368 กม. เพิ่มขึ้นอีกสายหนึ่ง

ทางรถไฟสายเหนือ สร้างแยกจากเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีอยุธยา ขึ้นไปทางทิศเหนือ ผ่านจังหวัดต่าง ๆ จนสุดทางที่ จ.เชียงใหม่ ระยะทาง 751 กม. เริ่มสร้างตั้งแต่ปี พ.ศ. 2439 มาแล้วเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2464 เส้นทางรถไฟสายเหนือมีเส้นทางป้อนโดยแยกจากจากสถานีชุมทางบ้านดารา – อ.สวรรคโลก จ.สุโขทัย ระยะทาง 457 กม. เส้นทางป้อนนี้ให้บริการเมื่อปี พ.ศ. 2452 อีกเส้นทางหนึ่งคือเส้นทาง อ.เด่นชัย จ.แพร่ – จ.พะเยา – จ.เชียงราย ระยะทาง 246 กม. เส้นทางสายนี้เป็นโครงการที่จะสร้างต่อไป

ทางรถไฟสายใต้ เริ่มสร้างในสมัยรัชกาลที่ 5 เช่นเดียวกับทางรถไฟสายอื่น เริ่มต้นจากเส้นทางบางกอกน้อย ธนบุรี – เพชรบุรี ในปี พ.ศ. 2446 จากนั้นสร้างต่อลงไปทางภาคใต้ถึง จ.สงขลา ข้ามเขตแดนไปสถานีป่าดงเบงชาร์ ของมาเลเซีย โดยสร้างเสร็จเมื่อปี พ.ศ. 2461 ระยะทาง 975 กม. เส้นทางรถไฟสายนี้มีเส้นทางป้อนคือ สถานีชุมทางหาดใหญ่ – สถานีสุโขทัย จ.นราธิวาส รวมแล้วระยะทางจากสถานีธนบุรี – สถานีสุโขทัย 1,144 กม. เส้นทางรถไฟสายนี้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทย – มาเลเซีย ที่เก่าแก่และสำคัญ

เส้นทางป้อนเข้าสู่เส้นทางรถไฟสายใต้มีหลายสาย ได้แก่ สาย อ.ทุ่งสง จ.นครศรีธรรมราช – อ.กันตัง จ.ตรัง ระยะทาง 93 กม. สายชุมทางเขาชุมทอง – จ.นครศรีธรรมราช สายชุมทางทุ่งโพธิ์ – คีรีรัฐนิคม สำหรับเส้นทางสายนี้มีโครงการจะขยายต่อออกไปที่บ้านป่านุ่น ต.โคกลอย อ.ตะกั่วทุ่ง จ.พังงา เพื่อความสะดวกของผู้โดยสารที่จะเดินทางต่อไปยัง จ.ภูเก็ต

ทางรถไฟสายตะวันออก เริ่มสร้างขึ้นในปี พ.ศ. 2448 โดยสร้างจากกรุงเทพฯ ไปถึงสถานีอรัญประเทศ จ.สระแก้ว เป็นระยะทาง 255 กม. ทางรถไฟสายนี้ใช้เดินรถเชื่อมต่อกับรถไฟของกัมพูชาที่เขตแดนระหว่างประเทศเมื่อปี พ.ศ. 2496 เช่นเดียวกับทางรถไฟสายอื่น ๆ เส้นทางรถไฟสายนี้มีเส้นทางแยกออกจากสายหลักที่สถานีรถไฟมักกะสัน มุ่งไปยังสถานีแม่น้ำ และที่ท่าเรือกรุงเทพของการท่าเรือแห่งประเทศไทย บริเวณคลองเตย โดยสร้างเสร็จและเดินรถในปี พ.ศ. 2452 และยังมีทางแยกจากสถานีมักกะสันไปบรรจบกับสถานีจิตรลดาบนเส้นทางรถไฟสายเหนือเป็นระยะทาง 3 กม. เริ่มเปิดใช้เมื่อปี พ.ศ. 2479 เป็นต้นมา

ทางรถไฟสายตะวันออก เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งที่สนับสนุนความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจโดยแท้ ในปี พ.ศ. 2527 การรถไฟฯ ได้เปิดเดินรถเส้นทางรถไฟสายฉะเชิงเทรา – สัตหีบ ระยะทาง 134 กม. เพื่อให้สัมพันธ์กับการขนส่งสินค้าที่ทำเรือสัตหีบและแหล่งพัฒนาอุตสาหกรรมในพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก ทางแยกของทางรถไฟสายนี้อยู่ที่สถานีชุมทางศรีราชา มุ่งไปยังสถานีรถไฟแหลมฉบัง และต่อเข้าไปยังท่าเรือแหลมฉบัง ระยะทาง 9 กม. ด้วย นอกจากนี้ยังสร้างทางรถไฟสายสัตหีบ – มาบตาพุด โดยแยกเส้นทางที่สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ เป็นระยะทาง 24 กม. เปิดการเดินรถในปี พ.ศ. 2538 ในปีเดียวกันนี้ยังสร้างเส้นทางรถไฟแยกจากทางรถไฟสายอรัญประเทศที่สถานีคลองสิบเก้าไปบรรจบกับเส้นทางรถไฟสายตะวันออกเฉียงเหนือที่สถานีชุมทางแก่งคอย จ.สระบุรี เป็นระยะทาง 82 กม. เพื่อให้การขนส่งสินค้าระหว่างชายฝั่งทะเลตะวันออกกับภาคตะวันออกเฉียงเหนือผ่านทางไปอย่างรวดเร็ว ไม่ต้องเข้ามาแวะในกรุงเทพฯ

ทางรถไฟสายตะวันตก เดิมในปี พ.ศ. 2444 ทางรถไฟที่เปิดบริการเดินรถในแถบทิศทางนี้คือ ทางรถไฟสายแม่กลอง เดินรถตั้งแต่กรุงเทพฯ ถึง จ.สมุทรสาคร และ จ.สมุทรสงคราม แรกเริ่มนั้นทางรถไฟสายนี้ดำเนินงานโดยเอกชนสองบริษัท คือ บริษัททำเงิน แวลเลย์กัปปี ทุนจำกัด และบริษัทรถไฟแม่กลอง ทุนจำกัด เส้นทางเดินรถระยะแรกอยู่บนเส้นทาง คลองสาน – มหาชัย ระยะทางยาว 33 กม. ต่อมาจึงเดินรถสาย ทำเงิน – แม่กลองอีก ช่วงหนึ่ง บริษัททั้งสองได้ดำเนินกิจการเดินรถไฟมาจนถึงปี พ.ศ. 2485 และ พ.ศ. 2486 จึงได้

4.2 การคมนาคมทางรถยนต์

ช่วงเวลาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2505 มาจนถึงปัจจุบัน การดำเนินงานของรัฐบาลอยู่ภายใต้กรอบการดำเนินงานของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 ถึงฉบับที่ 9 ตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ 1 รัฐบาลมุ่งเน้นที่จะก่อสร้างและให้บริการสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐาน อันประกอบไปด้วยการบูรณะและการก่อสร้างทางหลวงอย่างกว้างขวางทั่วประเทศ เพื่อรองรับความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ อันเกิดจากการขยายตัวทางด้านเกษตรกรรมและอุตสาหกรรมในเวลานั้น ผลจากการดำเนินงานของรัฐบาลในขณะนั้นได้ทำให้ประเทศไทยมีทางหลวงทั้งสายประธานและเส้นทางป้อน เส้นทางเชื่อมประสานตลอดทั้งประเทศ เป็นระยะทางประมาณ 200,000 กม. (อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย 2545, 341)

4.2.1 ลำดับศักดิ์ทางหลวงของประเทศ

หากพิจารณาโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนของประเทศจะเห็นว่าโครงข่ายเส้นทางดังกล่าวประกอบด้วยเส้นทางใหญ่ย่อยที่มีความสำคัญลดหลั่นกันไป (ภาพที่ 10.1) นักภูมิศาสตร์ด้านการคมนาคมขนส่งมีวิธีจัดลำดับความสำคัญของเส้นทางโดยการเปรียบเทียบลักษณะทางกายภาพของถนนที่ออกแบบมา ลักษณะทางกายภาพของเส้นทางที่นำมาจัดลำดับศักดิ์ความสำคัญนั้น บ่อยครั้งมักจะได้แก่ขนาดของถนนหรือจำนวนช่องทางจราจร วัสดุลาดพื้นผิวจราจร จำนวนทางแยก การมีและไม่มีไฟสัญญาณจราจร รวมทั้งข้อบังคับการกำหนดความเร็วในการผ่านทางของยานพาหนะ และยังอาจพิจารณาจากลักษณะความเจริญก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของพื้นที่ต้นทางและปลายทาง ที่เส้นทางนั้นเชื่อมต่ออยู่ก็ได้ เพราะเหตุว่าทางสายหลักหรือสายประธานย่อมเชื่อมต่อระหว่างพื้นที่ก้าวหน้าหรือเมืองขนาดใหญ่เท่านั้น

เกี่ยวกับลำดับศักดิ์ของเส้นทาง กรมทางหลวงได้กำหนดระดับความสำคัญของเส้นทางไว้ดังนี้

ทางหลวงพิเศษ คือ ทางหลวงระหว่างเมืองที่ออกแบบให้มีมาตรฐานสูงสำหรับการจราจรผ่านทางไปได้อย่างรวดเร็ว โดยมีการควบคุมการเข้าออกที่สมบูรณ์แบบ มีรั้วกั้นตลอดแนวทาง มีทางแยกเป็นทางแยกต่างระดับ โดยไม่มีไฟสัญญาณจราจร และอาจมีพื้นที่ให้บริการสิ่งอำนวยความสะดวกตามจุดที่กำหนด เช่น ร้านอาหาร สถานีบริการเชื้อเพลิง ห้องสุขาและที่พักรถ ตัวอย่างของทางหลวงพิเศษที่เปิดให้บริการแล้ว ได้แก่ ทางหลวงพิเศษสายกรุงเทพฯ – ชลบุรี (สายใหม่) ระยะทาง 82 กม. และทางหลวงพิเศษสายวงแหวนรอบนอกด้านตะวันออกระยะทาง 64 กม.

ทางหลวงแผ่นดิน คือ ทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคของประเทศ มีความสำคัญทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง การปกครอง และการป้องกันประเทศ

ทางหลวงจังหวัด คือ ทางหลวงที่เชื่อมต่อระหว่างศาลากลางจังหวัดกับอำเภอหรือสถานที่สำคัญของจังหวัดนั้น

ทางหลวงเทศบาล คือ ทางหลวงในเขตเทศบาลซึ่งเทศบาลเป็นผู้ดำเนินการสร้าง ขยาย บูรณะและบำรุงรักษา

ทางหลวงชนบท คือ ทางหลวงที่อยู่นอกเขตเทศบาลโดยมีองค์การบริหารส่วนจังหวัดเป็นผู้ดำเนินการก่อสร้าง

ทางหลวงสัมปทาน คือ ทางหลวงที่รัฐบาลได้ให้สัมปทานแก่เอกชนดำเนินการก่อสร้างขึ้นเพื่อการคมนาคม หรือเพื่อการอุตสาหกรรม

ทางหลวงทั้ง 6 ประเภทนี้กรมทางหลวงรับผิดชอบดูแลเพียง 4 ประเภท คือ ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน ทางหลวงจังหวัดและทางหลวงสัมปทาน ส่วนทางหลวงชนบทนั้นกรมโยธาธิการ สำนักงานเร่งรัดพัฒนาชนบท กรป.กลาง กรมชลประทานหรือหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องเป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับทางหลวงเทศบาลนั้นก็เช่นกัน อยู่ในความดูแลของเทศบาลแต่ละแห่ง

เนื่องการที่ทางหลวงมีลำดับศักดิ์หลายระดับ แต่ละระดับมีหลายสาย ก่อความสับสนในการเรียกชื่อและกำหนดตำแหน่งที่ตั้งให้ถูกต้อง กรมทางหลวงจึงนำระบบหมายเลขมาใช้เรียกชื่อทางหลวงประเภทต่าง ๆ ที่กล่าวมาข้างต้น โดยมีหลักเกณฑ์ดังนี้

ทางหลวงที่มีหมายเลข 1 ตัว หมายถึง หมายเลขของทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง และทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งเชื่อมต่อภูมิภาคเข้าด้วยกัน ทางหลวงดังกล่าวได้รับการกำหนดหมายเลขดังนี้

- 1) ถนนพหลโยธินจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงราย กำหนดให้เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข **1**
- 2) ถนนมิตรภาพ จาก จ.สระบุรี ถึง จ.หนองคาย กำหนดให้เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข **2**
- 3) ถนนสุขุมวิท จาก กรุงเทพฯ ถึง จ.ตราด กำหนดให้เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข **3**
- 4) ถนนเพชรเกษม จากกรุงเทพฯ ถึง อ.สะเตา จ.สงขลา กำหนดให้เป็นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข **4**
- 5) ถนนเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ถึง จ.เชียงราย กำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข **5**
- 6) ถนนเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ถึง จ.หนองคาย กำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข **6**
- 7) ถนนเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ถึง จ.จันทบุรี กำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข **7**
- 8) ถนนเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ ถึง สถานีรถไฟป่าตองเบซาร์ อ.สะเตา จ.สงขลา กำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข **8**
- 9) ถนนเชื่อมต่องวงแหวนรอบนอก กรุงเทพฯ กำหนดให้เป็นทางหลวงพิเศษหมายเลข **9**

ทางหลวงที่มีเลข 2 ตัว หมายถึงทางหลวงแผ่นดิน หรือทางหลวงพิเศษสายประธานตามภาคต่าง ๆ เช่นทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 22 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายประธานในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายอุดรธานี – นครพนม

ทางหลวงที่มีเลข 3 ตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินสายรอง เช่น ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 602 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ สายชัยภูมิ – เขมราฐ ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 314 เป็นทางหลวงแผ่นดินสายรองในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ บางปะกง – ฉะเชิงเทรา

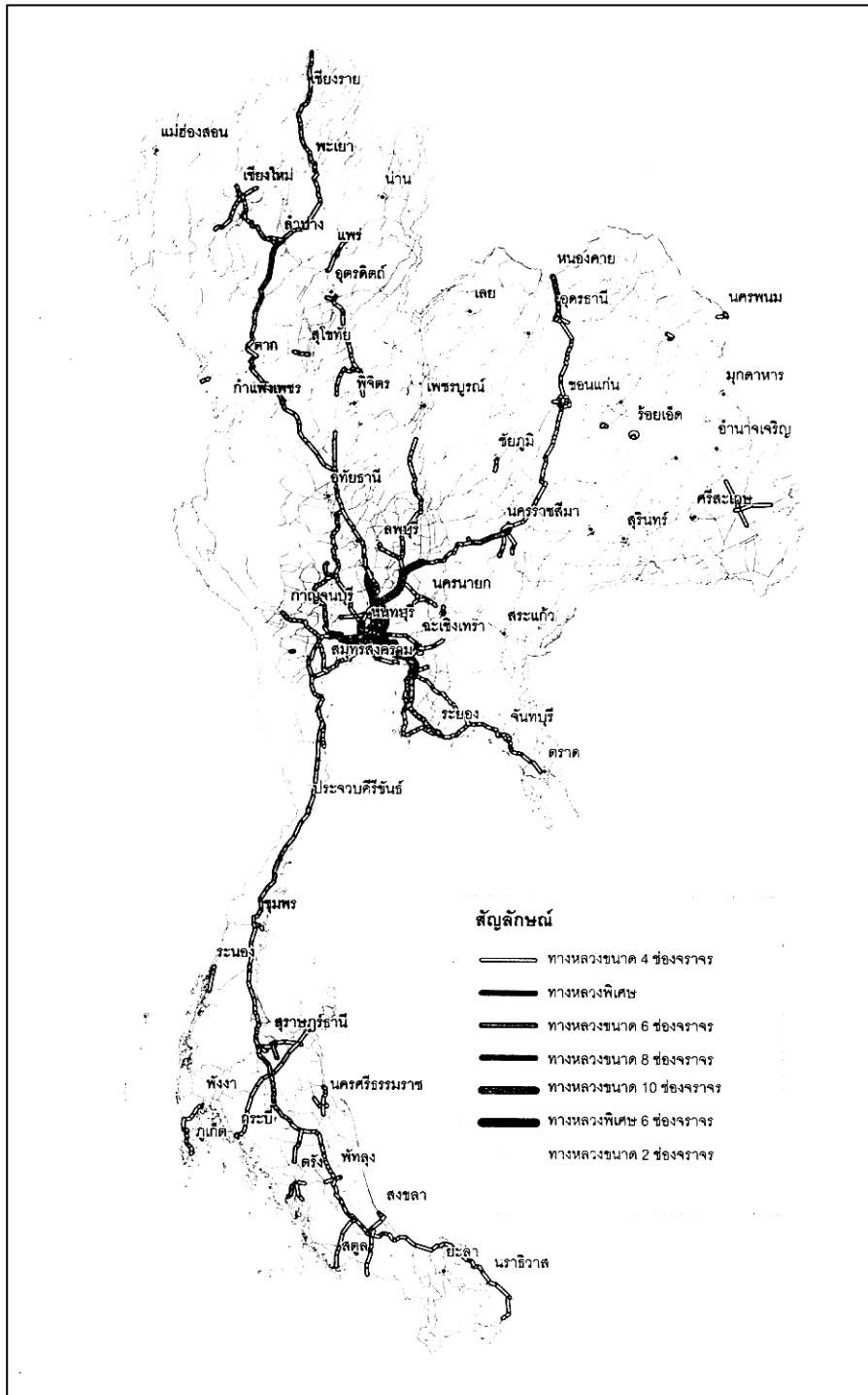
ทางหลวงที่มีเลข 4 ตัว หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมระหว่างจังหวัดกับอำเภอ หรือสถานที่สำคัญของจังหวัดนั้น เช่น ทางหลวงหมายเลข 1001 เป็นทางหลวงในภาคเหนือ สายแยกทางหลวงหมายเลข 1 อ.พร้าว

4.2.2 ทางหลวงระหว่างประเทศ

ในประเทศไทยนอกจากจะมีโครงข่ายทางหลวงแผ่นดินที่เชื่อมต่อภูมิภาคต่าง ๆ เข้าด้วยกันแล้ว ยังมีทางหลวงระหว่างประเทศที่กำหนดขึ้นเพื่อผลประโยชน์ทางการเชื่อมต่อเส้นทางการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารกับต่างประเทศอีก 3 โครงข่าย คือ โครงข่ายทางหลวงเอเชีย โครงการทางหลวงอาเซียน ซึ่งอยู่ระหว่างการวางแผนดำเนินการ และโครงการทางหลวงประเทศไทยเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน

1) ทางหลวงเอเชีย

โครงข่ายทางหลวงเอเชีย เป็นโครงการที่ริเริ่มโดยคณะกรรมการเศรษฐกิจและสังคมสำหรับเอเชียและแปซิฟิก (Economic and Social Commission for Asia and Pacific, ESCAP) ซึ่งเดิมอยู่ในชื่อ ECAFE หรือคณะกรรมการเศรษฐกิจสำหรับเอเชียและตะวันออกไกล โครงการนี้มีกำเนิดในปี พ.ศ. 2502 เมื่อรัฐบาลของประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคเอเชียและตะวันออกไกลอันได้แก่ ไทย กัมพูชา เนปาล บังกลาเทศ ปากีสถาน มาเลเซีย ฟิลิปปินส์ เวียดนาม ศรีลังกา ลาว อัฟกานิสถาน อินเดีย อินโดนีเซีย และอิหร่าน ตกลงกันที่จะให้ความร่วมมือพัฒนาการขนส่งระหว่างประเทศ โดยการคัดเลือกเส้นทางการขนส่งจะตั้งอยู่บนพื้นฐานความตั้งใจที่จะใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้วให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเส้นทางในโครงการจะเชื่อมต่อเมืองหลวงของแต่ละประเทศ ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและเกษตรกรรม ท่าอากาศยานหลัก ศูนย์ขนถ่ายสินค้าและเมืองท่องเที่ยวสำคัญของแต่ละประเทศเข้าด้วยกัน



ภาพที่ 10.1 ลำดับศักดิ์และโครงข่ายทางหลวงในปัจจุบัน
ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 3

จุดเริ่มต้นของโครงข่ายทางหลวงเอเชียอยู่ที่ทวีปยุโรป ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันตก ผ่านประเทศอิหร่าน และเชื่อมโยงไปยังประเทศเวียดนามและฟิลิปปินส์ทางตะวันออก ประเทศอินโดนีเซียทางตะวันตกเฉียงใต้ และประเทศศรีลังกาทางด้านใต้ ในปัจจุบันโครงข่ายทางหลวงเอเชียเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ 52 ประเทศ โดยมีประเทศจีน เมียนมาร์ และมองโกเลียเข้าร่วม หลังสุด ความยาวของระยะทางของทางหลวงเอเชียรวมทั้งหมดประมาณ 140,000 กม. ในจำนวนนี้เป็นโครงข่ายทางหลวงในเอเชียประมาณ 23,548 กม. และเป็นโครงข่ายทางหลวงที่อยู่ในประเทศไทย 5,000 กม. ทางหลวงเอเชียที่ผ่านประเทศไทยจะซ้อนทับอยู่บนทางหลวงแผ่นดินของประเทศไทยเป็นส่วนใหญ่ มีบางส่วนของเส้นทางเท่านั้นที่แยกออกมา โดยสรุปแล้วทางหลวงเอเชียที่ผ่านประเทศไทยมีทั้งหมด 9 สาย (ภาพที่ 10.2) แต่ละสายมีจุดตั้งต้นและที่หมายปลายทางดังต่อไปนี้

1) เส้นทาง **AH-1** เริ่มต้นจากเขตแดนเมียนมาร์ที่ อ.แม่สอด จ.ตาก ไปตามทางหลวงหมายเลข 105 ถึง จ.ตาก เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.พยุหะคีรี ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 32 คือ อ.บางปะอิน เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.หินกอง เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 33 ผ่าน จ.นครนายก ปราจีนบุรี จดชายแดนกัมพูชาที่ อ.อรัญประเทศ ฝัทางลาดยางและคอนกรีตตลอดเส้นทาง 698 กม.

2) เส้นทาง **AH-2** เริ่มต้นจากเขตแดนเมียนมาร์ที่ อ.แม่สาย จ.เชียงราย ไปตามทางหลวงหมายเลข 110 ถึง จ.เชียงราย ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.พยุหะคีรี ตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 32 คือ อ.บางปะอิน เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง อ.หินกอง เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึงกรุงเทพฯ และจากกรุงเทพฯ ไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่าน จ.นครปฐม ราชบุรี เพชรบุรี ประจวบคีรีขันธ์ และชุมพร แล้วตรงไปตามทางหลวงหมายเลข 41 ถึง จ.พัทลุง เลี้ยวไปตามทางหลวงหมายเลข 4 ผ่าน อ.หาดใหญ่ และไปจดชายแดนของมาเลเซียที่ อ.สะเตา สภาพทางลาดยางและคอนกรีตแล้ว ระยะทางยาวประมาณ 1,945 กม.

3) เส้นทาง **AH-3** เริ่มต้นจากแยกสาย AH-2 ที่ จ.เชียงราย ไปตามทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1020 เลี้ยวไปตามทางหลวงหมายเลข 1152 เลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 1020 ไปจดเขตแดนลาวที่ อ.เชียงของ เป็นทางลาดยางตลอดสายยาวประมาณ 115 กม.

4) เส้นทาง **AH-12** เริ่มต้นแยกจากสาย AH-1 ที่สามแยกหินกองไปตามทางหลวงหมายเลข 1 ถึง จ.สระบุรี เลี้ยวขวาไปตามทางหลวงหมายเลข 2 ผ่าน จ.นครราชสีมา

- 5) เส้นทาง **AH-13** เริ่มต้นแยกจากสาย AH-1 ที่ จ.นครสวรรค์ ผ่าน จ.พิษณุโลก จ.แพร่ จ.น่าน (ห้วยโก๋น) เข้าสู่ประเทศลาว
- 6) เส้นทาง **AH-15** เริ่มต้นแยกจากสาย AH-12 ที่อุดรธานีไปตามทางหลวงหมายเลข 22 ผ่าน จ.สกลนคร สิ้นสุดที่ จ.นครพนม เป็นทางลาดยางตลอดระยะทาง 241 กม.
- 7) เส้นทาง **AH-16** เริ่มต้นจากชายแดนด้าน จ.มุกดาหาร ไปตัดสาย AH-1 ที่ จ.ขอนแก่น ผ่าน จ.พิษณุโลก ไปบรรจบกับสาย AH-1 ที่ จ.ตาก
- 8) เส้นทาง **AH-18** เริ่มต้นแยกจากสาย AH-2 ที่ อ.หาดใหญ่ ไปตามทางหลวงหมายเลข 43 เลี้ยวซ้ายไปตามทางหลวงหมายเลข 42 ผ่าน จ.ปัตตานี ไปจนถึง จ.นราธิวาส จากนั้นไปตามทางหลวงหมายเลข 4056 ไปจนถึงเขตแดนของมาเลเซียที่ อ.สุโขทัย ถนนเป็นทางลาดยางตลอดสาย ระยะทางประมาณ 275 กม.
- 9) เส้นทาง **AH-19** เริ่มต้นแยกจากสาย AH-12 ที่ จ.นครราชสีมา ไปตัดกับสาย AH-1 ที่ อ.กบินทร์บุรี ไปยัง จ.ชลบุรี (แหลมฉบัง) จากนั้นมุ่งเข้าสู่กรุงเทพฯ (สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 66)

2) โครงการทางหลวงอาเซียน

โครงการทางหลวงอาเซียนมีที่มาจากการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งของกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน เมื่อปี พ.ศ. 2540 ที่จังหวัดเชียงใหม่ การประชุมครั้งนี้มีจุดมุ่งหมายที่จะจัดสร้างโครงข่ายทางหลวงเพื่อเชื่อมโยงการเดินทางติดต่อระหว่างพื้นที่ของประเทศสมาชิกอาเซียนเข้าด้วยกัน เส้นทางที่กำหนดสร้างมีประมาณ 23 เส้นทาง มีระยะทางรวมทั้งสิ้น 36,600 กม. ในด้านมาตรฐานทางหลวงกำหนดไว้เป็น 4 มาตรฐาน ดังนี้

ทางหลวงเอเชียชั้นพิเศษ หมายถึง ทางด่วนที่มีระบบการควบคุมทางเข้าออกสมบูรณ์แบบ

ทางหลวงเอเชียชั้น 1 หมายถึง ถนนลาดยางหรือคอนกรีต 4 ช่องทางจราจร

ทางหลวงเอเชียชั้น 2 หมายถึง ถนนลาดยางหรือคอนกรีต 2 ช่องทางจราจร ผิวทางกว้าง 7 เมตร

ทางหลวงเอเชียชั้น 3 หมายถึง ถนนลาดยาง 2 ช่องทางจราจร ผิวทางกว้าง 6 เมตร (เรื่องเดียวกัน, 67)

โครงการนี้ยังอยู่ในระหว่างรวบรวมข้อมูล ทางหลวงอาเซียน ซึ่งในปัจจุบันเป็นมาตรฐานชั้น 3 เพื่อเตรียมวางแผนจัดการดำเนินงานขั้นต่อไป

3) โครงการทางหลวงประเทศไทยเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

ในขณะที่โครงข่ายทางหลวงแผ่นดินของประเทศไทยกำลังอยู่ในช่วงเวลาของการเพิ่มระดับความสำคัญ ในฐานะเป็นปัจจัยสนับสนุนการขยายตัวทางเศรษฐกิจของประเทศ รัฐบาลไทยกำลังให้ความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านดำเนินการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งระหว่างเมืองชายแดนของแต่ละฝ่ายเข้าหากัน การร่วมมือทำความตกลงกันในครั้งนี้มีทั้งระดับทวิภาคี และพหุภาคี ความร่วมมือระดับทวิภาคีนั้นประเทศไทยทำกับประเทศลาว เมียนมาร์ กัมพูชาและมาเลเซีย จากภาพที่ 10.3 จะเห็นโครงการสร้างถนนและสะพานที่เชื่อมต่อกันระหว่างประเทศ ในด้านความร่วมมือระดับพหุภาคี ประเทศไทยได้ลงนามในกรอบความร่วมมืออนุภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง กรอบความร่วมมือนี้ได้รับการสนับสนุนจากธนาคารพัฒนาเอเชีย (Asian Development Bank, ADB) ประเทศที่ลงนามในความร่วมมือนี้มีประเทศไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม เมียนมาร์ และจีนตอนใต้หรือมณฑลยูนนาน

ตามกรอบความร่วมมือมีการกำหนดเส้นทางเศรษฐกิจจำนวน 10 เส้นทาง โดยแบ่งเป็น 3 เขตเศรษฐกิจหลัก คือ เขตเศรษฐกิจเหนือ – ใต้ ตะวันออก – ตะวันตก และเขตเศรษฐกิจด้านใต้ (ภาพที่ 10.4) ทางด้านประเทศไทยเส้นทางที่จะเป็นประโยชน์ต่อเศรษฐกิจของประเทศมีอยู่ 4 เส้นทาง ดังนี้

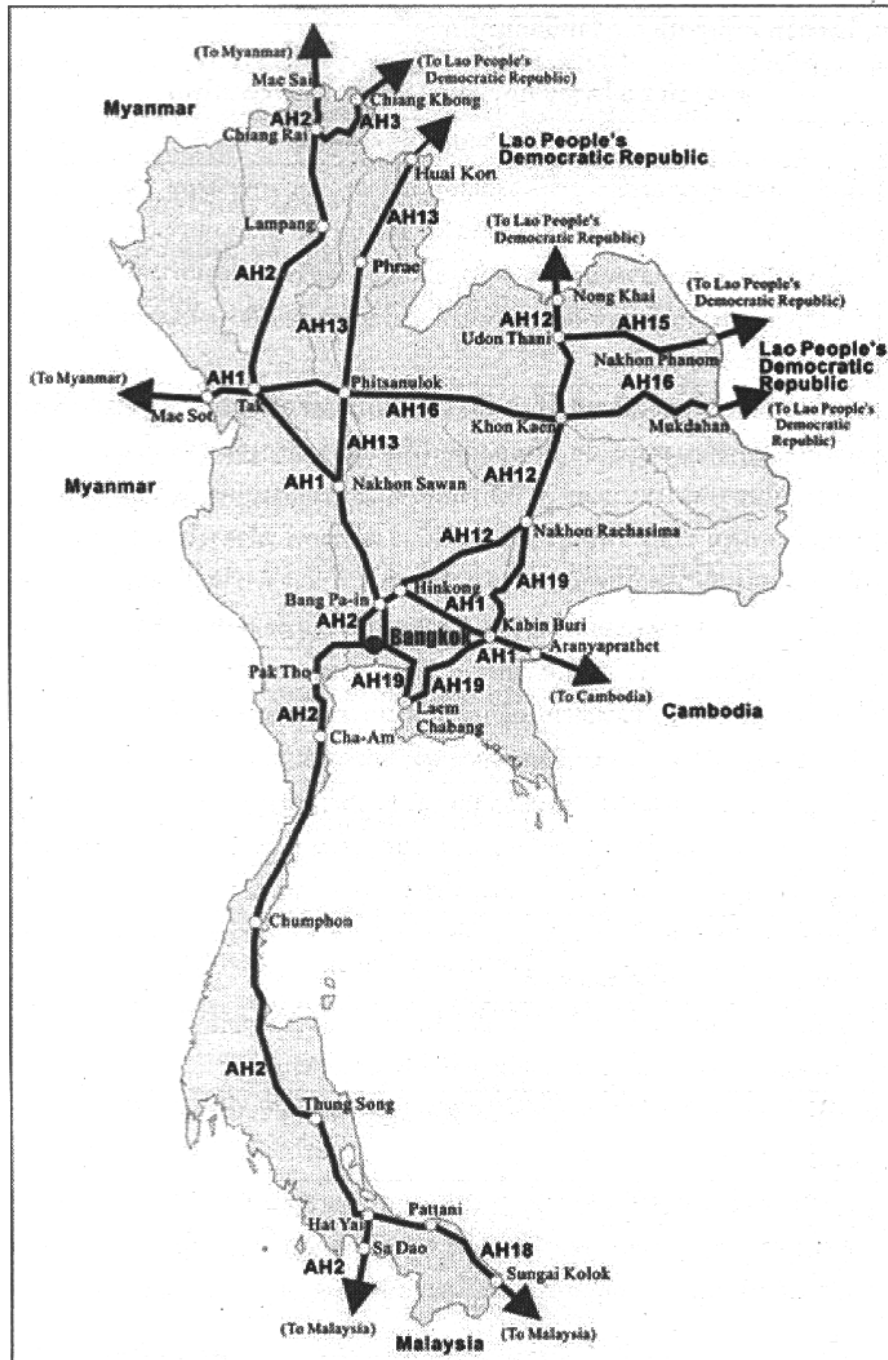
เส้นทาง R1 กรุงเทพฯ – พนมเปญ – โฮจิมินห์ซิตี้ – ว่างเตา

เส้นทาง R2 โครงข่ายเชื่อมโยงแนวตะวันออก – ตะวันตก หรือ ไทย – ลาว – เวียดนาม

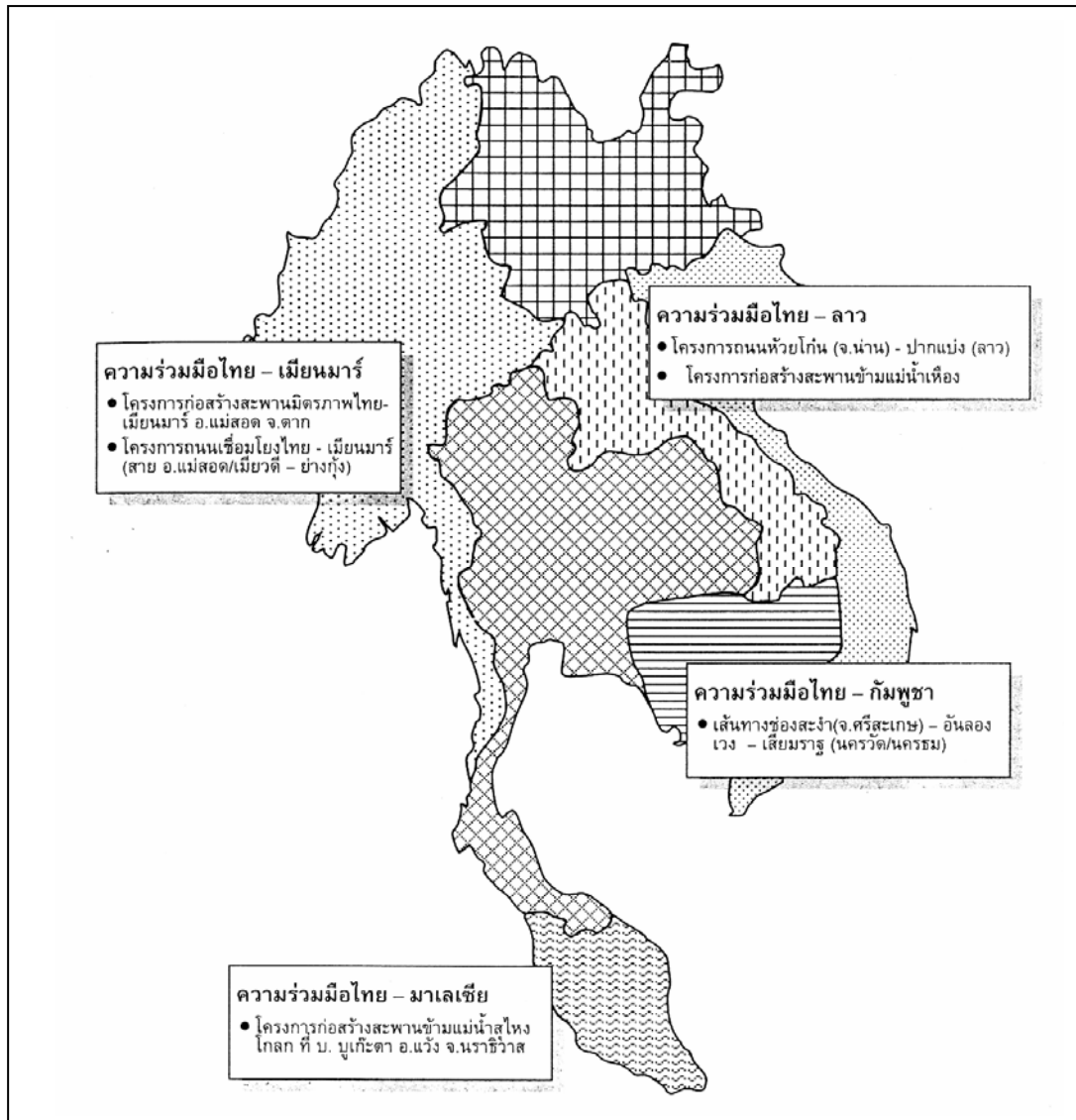
เส้นทาง R3 ได้แก่เส้นทาง เชียงราย – कुนหมิง มี 2 เส้นทาง คือ R3A เชื่อม ไทย – ลาว – จีน R3B เชื่อม ไทย – เมียนมาร์ – จีน

เส้นทาง R10 เส้นทางเลียบบฝั่งทะเลไทย – กัมพูชา – เวียดนาม (เรื่องเดียวกัน,

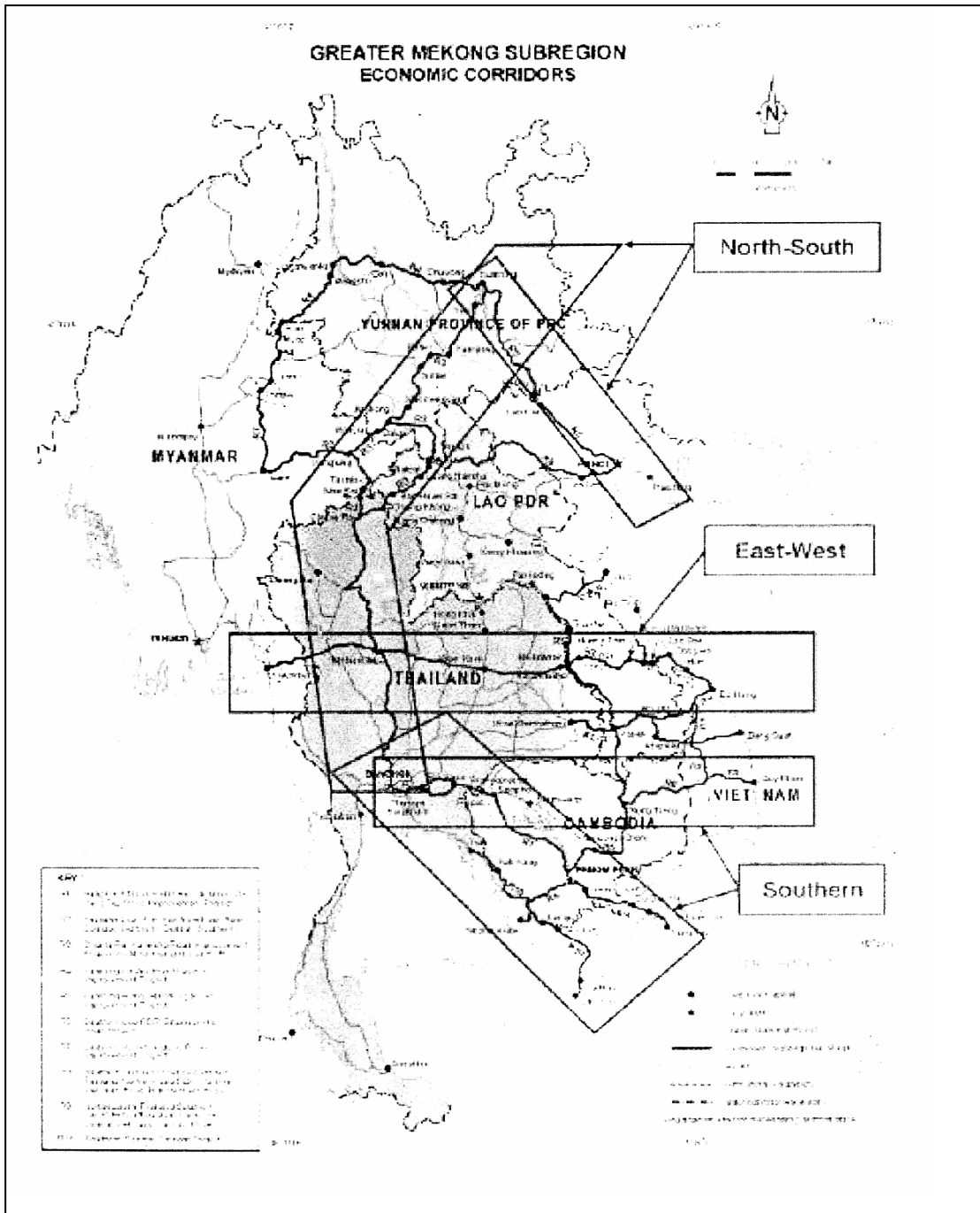
68)



ภาพที่ 10.2 โครงข่ายทางหลวงเอเชียในประเทศไทย
 ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, หน้า 65



ภาพที่ 10.3 โครงการความร่วมมือระดับทวิภาคีระหว่างไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน
ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 69



ภาพที่ 10.4 กรอบความร่วมมืออนุภาคลุ่มแม่น้ำโขง
ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 70

กรอบความร่วมมือเชื่อมโยงการคมนาคมขนส่งของประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้านอีกกรอบหนึ่ง คือ กรอบความร่วมมือสามเหลี่ยมเศรษฐกิจ อินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย กรอบความร่วมมือนี้กำหนดเส้นทางถนนเชื่อมโยงกันดังต่อไปนี้

เส้นทาง จ.สตูล – รัฐเปอรลิส ของมาเลเซีย ระยะทาง 35 กม.

เส้นทาง นาทวี – บ้านประกอบ – อลอสตาร์

เส้นทาง ยะลา – เบตง – ปันัง

ภายใต้กรอบความร่วมมือนี้นอกจากเป็นความร่วมมือด้วยการขนส่งทางถนนแล้ว ยังมีการขนส่งทางรถไฟ ทางน้ำและทางอากาศร่วมอยู่ด้วย

4) ผลของการเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งทางถนนกับประเทศเพื่อนบ้าน

การเชื่อมโยงเส้นทางคมนาคมขนส่งของประเทศไทย กับเส้นทางคมนาคมขนส่งของเพื่อนบ้านส่งผลต่อความเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของพื้นที่จังหวัดชายแดนหลายแห่งของประเทศอย่างสำคัญ จังหวัดเหล่านี้มีการเปิดจุดผ่านแดนระหว่างประเทศ จังหวัดละหลายแห่ง ตามที่เห็นในตารางที่ 10.1 10.2 10.3 และ 10.4 การเปิดจุดผ่านแดนหลายแห่งบ่งบอกถึง การที่ตลาดการค้าชายแดนมีขนาดใหญ่มากขึ้นและนำมาซึ่งการขยายตัวทางพื้นที่ของเมืองในจังหวัดเหล่านั้น

ตารางที่ 10.1 จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนไทย – ลาว

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของ สปป. ลาว	เวลา
จุดผ่านแดนถาวร 13 จุด / ด่านสากล 5 ด่าน				
1	เชียงราย	ด่าน อ.เชียงของ	เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว (ด่านสากล)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
2	เชียงราย	ด่าน บ.เชียงแสน อ.เชียงแสน	เมืองต้นผึ้ง แขวงบ่อแก้ว (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
3	น่าน	ด่าน บ.หัวโก้น อ.เฉลิมพระเกียรติ	บ.น้ำเงิน เมืองเงิน แขวงไชยะบุรี (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
4	เลย	ด่านบ้านปากห้วย ต.หนองผือ อ.ท่าลี่	เมืองแก่นท้าว แขวงไชยะบุรี (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
5	เลย	ด่าน อ.เชียงคาน	เมืองसानะคาม แขวงเวียงจันทน์ (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน

ตาราง 10.1 (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของ สปป. ลาว	เวลา
6	เลย	ด่าน บ.คกไฟ่ ต.ปากชม อ.ปากชม	บ.วัง เมืองสาณะคาม แขวงเวียงจันทน์	08.00-18.00 น. ทุกวัน
7	หนองคาย	ด่านท่าเสด็จ อ.เมือง	ท่าเตือ กำแพง นครเวียงจันทน์ (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
8	หนองคาย	ด่าน อ.บึงกาฬ	เมืองปากซัน แขวงบอลิคำไซ (ด่านท้องถิ่น)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
9	หนองคาย	ด่านสะพานมิตรภาพไทย-ลาว บ.เหล่าจอมมณี ต.มีชัย อ.เมือง	บ.ดงพูลี เมืองหาดทรายฟอง กำแพง นครเวียงจันทน์ (ด่านสากล)	06.00-22.00 น. ทุกวัน
10	นครพนม	ด่าน อ.เมือง	เมืองท่าแขก แขวงคำม่วน (ด่านสากล)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
11	มุกดาหาร	ด่าน อ.เมือง	เมืองคันทะบุรี แขวงสะหวันนะเขต (ด่านสากล)	08.00-18.00 น. ทุกวัน
12	อุบลราชธานี	ด่าน บ.ปากแซง กิ่งอ.นาตาล	บ.ปากตะพาน เมืองละคอนเพ็ง แขวงสาละวัน	08.00-18.00 น. ทุกวัน
13	อุบลราชธานี	ด่านช่องเม็ก อ.สิรินธร	บ.วังเต่า แขวงจำปาสัก (ด่านสากล)	08.00-18.00 น.
จุดผ่อนปรน				
1	เชียงราย	บ.แจมป๋อง ต.หลายาว อ.เวียงแก่น	บ.ด่าน เมืองห้วยทราย แขวงบ่อแก้ว	08.00-18.00 น. (ทุกวัน จ.พ.ศ. วันนักขัตฤกษ์)
2	เชียงราย	บ.ร่มโพธิ์ทอง (เลาเจอ) ม.9 ต.ดับเต่า อ.เทิง	บ.ปางไฮ เมืองคอน แขวงไชยะบุรี	08.00-18.00 น. (ทุกวันที่ 20 ของเดือน)
3	เชียงราย	บ.สวนดอก ม.8 ต.บ้านแซว อ.เชียงแสน	บ.สีเมืองงาม แขวงบ่อแก้ว	08.00-18.00 น. ทุกวัน
4	เชียงราย	บ.สบรวก ม.1 ต.เวียง อ.เชียงแสน	บ.เมืองมอม เมืองตันมิ่ง แขวงบ่อแก้ว	08.00-18.00 น. ทุกวัน
5	พะเยา	บ.ฮวก ต.ภูซาง กิ่ง อ.ภูซาง	บ.ปางมอน เมืองเชียงฮ่อน แขวงไชยะบุรี	08.00-18.00 น. ทุกวันที่ 10, 30 ของทุกเดือน
6	น่าน	บ.ห้วยสะแดง ต.งอบ อ.ทุ่งช้าง	บ.ป่าหวัน เมืองเชียงฮ่อน แขวงไชยะบุรี	08.00-18.00 น. เสาร์, อาทิตย์
7	น่าน	บ.ใหม่ชายแดน ต.ชนแดน อ.สองแคว	บ.เตสอง เมืองเชียงฮ่อน แขวงไชยะบุรี	08.00-18.00 น. วันที่ลงท้ายด้วย 5

ตารางที่ 10.1 (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของ สปป. ลาว	เวลา
8	อุตรดิตถ์	บ.ห้วยต่าง ต.บ้านโคก อ.บ้านโคก	บ.ขอนแก่น เมืองบ่อแตง แขวงไชยบุรี	08.00-18.00 น. ทุกวันอังคาร
9	อุตรดิตถ์	บ.ภูตู่ ต.ม่วงเจ็ดต้น อ.บ้าน โคก	บ.ผาแก้ง (บวมลาว) เมืองปากลาย แขวงไชยบุรี	08.00-18.00 น. ทุกวันเสาร์
10	เลย	บ.เหมืองแพร์ ต.นาแห้ว อ.นาแห้ว	บ.เหมืองแพร์ เมืองบ่อแตง แขวงไชย บุรี	08.00-18.00 น. เฉพาะวันพระ
11	เลย	บ.นาข่า ต.ปากหมัน อ.ด่าน ซ้าย	บ.นาข่า เมืองบ่อแตง แขวงไชยบุรี	08.00-18.00 น. เฉพาะวันพฤหัสบดี
12	เลย	บ.นากระเซ็ง ต.อาฮี อ.ท่าลี่	บ.เมืองหม้อ เมืองแก่นท้าว แขวงไชย บุรี	08.00-18.00 น. ทุก 1 คำและ 9 คำ
13	หนองคาย	บ.เป่งจาน ต.โพนแพง กิ่งอ.รัตนวาปี	บ.ทวย เมืองท่าพระบาท แขวงบอลิคำ ไซ	08.30-18.00 น. อาทิตย์และพุธ
14	หนองคาย	บ.บุงคล้า อ.บุงคล้า	บ.ปากกระดิ่ง เมืองปากกระดิ่ง แขวง บอลิคำไซ	08.30-18.00 น. ทุก วันอังคารและศุกร์
15	นครพนม	ด่านศุลกากร อ.ท่าอุเทน	บ.หินปูน เมืองหินปูน แขวงคำม่วน	08.00-18.00 น.
16	นครพนม	บ.ธาตุพนม ต.ธาตุพนม	บ.ปากเซบั้งไฟ เมืองหนองบก แขวงคำ ม่วน	08.00-18.00 น.
17	นครพนม	บ.ดอนแพง ต.บ้านแพง อ.บ้านแพง	บ.บุงกวาง เมืองปากกระดิ่ง แขวงบอลิ คำไซ	08.00-18.00 น.
18	อุบลราช- ธานี	หน้าที่ว่าการอำเภอเขมราฐ	บ.ชานาปากชัน เมืองสองคอน แขวง สะหวันนะเขต	08.00-18.00 น. จันทร์-ศุกร์
19	อุบลราช- ธานี	บ.สองคอน ต.สองคอน อ.โพธิ์ไทร	บ.หนองแสง บ.ดอนหมากเตือ บ.กะลา เมืองละครเพ็ง แขวงสาละวัน	08.00-18.00 น. ทุก วันพฤหัสบดี
20	อุบลราช- ธานี	บ.ด่านเก่า ต.โขงเจียม อ.โขงเจียม	บ.สีส้มพัน เมืองชะนะสมบูน แขวง จำปาสัก	08.00-18.00 น. ทุก วันอังคาร/พฤหัสบดี/ เสาร์
21	อุบลราช- ธานี	บ.หนองแสง (ช่องตาอุ) ต.โพนงาม อ.บุณฑริก	บ.เหียง เมืองสุขุม แขวงจำปาสัก	08.00-18.00 น. จันทร์-ศุกร์

ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 25 – 26

ตารางที่ 10.2 จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนไทย – เมียนมาร์

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของเมียนมาร์	เวลาเปิด-ปิด
จุดผ่านแดนถาวร				
1	เชียงราย	สะพานข้ามแม่น้ำสาย เขตเทศบาลตำบลแม่ส่วย อ.แม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	06.30-18.30 น. ทุกวัน
2	ตาก	บ.ริมเมย ม.2 ต.ท่าสายสวด อ.แม่สอด	เมืองเมียวดี รัฐกะเหรี่ยง	06.30-18.30 น. ทุกวัน
3	ระนอง	- ด่านตรวจคนเข้าเมือง อ.เมืองระนอง	เมืองเกาะสอง ภาคตะนาวศรี	06.30-24.00 น. ทุกวัน
		- ทำเทียบเรือสะพานปลา ต.บางริน อ.เมืองระนอง		
		- ปากน้ำระนอง ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง		
		- ทำเทียบเรือของบริษัท อันตามันคลับ จำกัด ต.ปากน้ำ อ.เมืองระนอง		
จุดผ่อนปรน				
1	เชียงราย	ท่า บ.ปางห้า ต.เกาะช้าง อ.แม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
2	เชียงราย	ท่า บ.สายลมจอย ต.เวียงพางคำ อ.แม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
3	เชียงราย	ท่า บ้านเกาะทราย ต.แม่สาย อ.แม่สาย	เมืองท่าขี้เหล็ก รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
4	เชียงราย	สบรวก ม.1 ต.เวียง อ.เชียงแสน	เมืองพง จ.ขี้เหล็ก รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
5	กาญจนบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี	อ.พญาทองชู ภาคตะนาวศรี	06.00-18.00 น. ทุกวัน
6	แม่ฮ่องสอน	ช่องทาง บ.ห้วยต้นนุ่น ม.4 ต.แม่เงา อ.ขุนยวม	อ.แม่แจ๊ะ จ.ดอยก่อ รัฐคะยา	06.00-18.00 น. ทุกวันพุธ
7	แม่ฮ่องสอน	ช่องทาง บ.ห้วยผึ้ง ม.4 ต.ห้วย อ.เมือง	รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
8	ประจวบฯ	บ.ไร่ไครา ต.คลองวาฬ อ.เมืองประจวบฯ	บ้านมิตอง จ.มะริด ภาคตะนาวศรี	06.00-18.00 น. ทุกวัน
9	เชียงใหม่	ช่องทางกัวผาอก บ.อรุโณทัย ม.10 ต.เมืองนะ อ.เชียงดาว	เมืองสาต รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน

ตารางที่ 10.2 (ต่อ)

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของเมียนมาร์	เวลาเปิด-ปิด
10	เชียงใหม่	ช่องทางหลักต่าง บ.เปียงหลวง ต.เปียงหลวง อ.เวียงแห	เมืองเต๊ะ รัฐฉาน	06.00-18.00 น. ทุกวัน
จุดผ่านแดนชั่วคราว				
1	กาญจนบุรี	ด่านพระเจดีย์สามองค์ อ.สังขละบุรี*	อ.พญาตองซู ภาคตะนาวศรี	08.30-17.00 น. ทุกวัน

*เพื่อผ่อนผันให้ชาวต่างประเทศเดินทางเข้า-ออก ได้เฉพาะเพื่อการท่องเที่ยว

ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 34

ตารางที่ 10.3 จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนไทย – กัมพูชา

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของกัมพูชา	เวลา
จุดผ่านแดนถาวร				
1	สระแก้ว	บ้านคลองลึก อ.อรัญประเทศ	ปอยเปต อ.โอโจรว จ.บันเตเม็ญเจย	07.00-20.00 น. ทุกวัน
2	จันทบุรี	บ้านฝักกาด อ.โป่งน้ำร้อน	ไพลิน จ.พระตะบอง	07.00-20.00 น. ทุกวัน
3	จันทบุรี	บ้านแหลม อ.ดงน้ำร้อน	พนมปรีก จ.พระตะบอง	07.00-20.00 น. ทุกวัน
4	สุรินทร์	ช่องจอม อ.กาบเชิง	โอร์เสม็ด อ.สำโรง จ.อุดรมีชัย	07.00-20.00 น. ทุกวัน
5	ศรีสะเกษ	ช่องสะง่า อ.ภูสิงห์	ช่องจอม อ.อัลลองเวง จ.อุดรมีชัย	07.00-20.00 น. ทุกวัน
6	ตราด	บ้านหาดเล็ก อ.คลองใหญ่	จามเยียม อ.มณฑลสีมา จ.เกาะกง	07.00-20.00 น. ทุกวัน
จุดผ่อนปรน				
1	จันทบุรี	บ้านบึงขันธ์ล่าง อ.โป่งน้ำร้อน	บ้านสวายเวง จ.พระตะบอง	07.00-16.00 น. ทุกวัน
2	จันทบุรี	บ้านซันตารี อ.สอยดาว	บ้านโอล์ตวน จ.พระตะบอง	07.00-16.00 น. ทุกวัน

ตาราง 10.3 (ต่อ)

3	จันทบุรี	บ้านสวนส้ม อ.สอยดาว	สวนส้ม จ.พระตะบอง	07.00-16.00 น. ทุกวัน
4	สระแก้ว	บ้านเขาหิน อ.คลองหาด	พนมไต่ (บ้านกิโละ 13) จ.พระตะบอง	09.00-16.00 น. ทุกวัน
5	สระแก้ว	บ้านหนองปรือ อ.อรัญประเทศ	มัลย์ จ.บันเตียเมียนเจย	09.00-16.00 น. (อ, พ, พฤ. และศ.)
6	สระแก้ว	บ้านตาพระยา อ.ตาพระยา	บ้านบึงตะกวน จ.บันเตียเมียนเจย	09.00-16.00 น. (อ, พ, พฤ. และศ.)
7	อุบลราชธานี	ช่องอานม้า อ.น้ำยืน	บ้านสะเตียลกวาง อ.จอมกระสาน จ.พระวิหาร	09.00-15.00 น. (อ. และ พฤ.)
8	ตราด	บ้านหมื่นด่าน ต.บ่อพลอย อ.บ่อไร่	บ้านศาลเจ้า อ.สัมลุด จ.พระตะบอง	08.30-17.30 น. ทุกวัน

ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 41

ตารางที่ 10.4 จุดผ่านแดนถาวรและจุดผ่อนปรนไทย – มาเลเซีย

ลำดับ	จังหวัด	พื้นที่ของไทย	พื้นที่ของกัมพูชา	เวลา
จุดผ่านแดนถาวร				
1	สงขลา	ด่านสะเดา อ.สะเดา	ด่านบุกิตกายอิติม รัฐเคดาห์	05.00-23.00 น. ทุกวัน
2	สงขลา	ด่านป่าดงเบงฮาร์ อ.สะเดา	ด่านป่าดงเบงฮาร์ รัฐเปอร์ลิส	05.00-21.00 น. ทุกวัน
		ด่านท่าอากาศยานหาดใหญ่		08.00-18.00 น.
		ด่านท่าเรือสงขลา		08.30-16.30 น.
3	นราธิวาส	ด่านสุไหงโก-ลก อ.สุไหงโก-ลก	ด่านรัฐตูปันยัง รัฐกลันตัน	05.00-21.00 น.
4	นราธิวาส	ด่านตากใบ อ.ตากใบ (ท่าเรือ)	ด่านเบ็งกาลันกูโบ รัฐกลันตัน	05.00-18.00 น.
5	ยะลา	ด่านเบตง อ.เบตง	ด่านบุกิตบือราปีต รัฐเคดาห์	05.00-18.00 น.
6	สตูล	ด่านสตูล (ท่าเรือ) อ.เมือง	- ท่าเรือกัวลาเปอร์ลิส รัฐเปอร์ลิส - ท่าเรือเทลก อีควา ลังกาวิ รัฐเคดาห์ - ท่าเรือเจตตีแก้ว ลังกาวิ รัฐเคดาห์	08.30-16.30 น.
7	สตูล	ด่านวังประจัน อ.ควนโดน	ด่านวังเกลียน รัฐเปอร์ลิส	05.00-18.00 น.

ที่มา: สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย 2548, 47

5. การคมนาคมขนส่งทางน้ำ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำเป็นรูปแบบการคมนาคมขนส่งที่แพร่หลายของไทยในอดีต ขณะนั้นการขนส่งสินค้าและการสัญจรไปมาของผู้คนภายในประเทศใช้เรือและเส้นทางน้ำเป็นส่วนใหญ่ การคมนาคมขนส่งทางน้ำเริ่มเสื่อมความนิยมและชะลอการขยายตัวลงเมื่อมีการนำ การคมนาคมขนส่งทางรถไฟและทางรถยนต์เข้ามาใช้อย่างแพร่หลาย ประมาณหลังสงครามโลก ครั้งที่สองเป็นต้นมา ปัจจุบันนี้การคมนาคมขนส่งทางน้ำภายในประเทศทำกันน้อย เฉพาะใน แม่น้ำบางสาย และบริเวณชายฝั่งทะเลเท่านั้น ส่วนการคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศยัง ดำเนินการอยู่ และมีความสำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศค่อนข้างมาก การกล่าวถึง รายละเอียดเกี่ยวกับการคมนาคมขนส่งทางน้ำของประเทศไทย อาจแยกตามประเภทของแหล่ง น้ำที่เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งได้ 3 ประเภท ดังต่อไปนี้

5.1 การคมนาคมขนส่งทางแม่น้ำลำคลองภายในประเทศ

แหล่งของการเดินเรือขนส่งทางน้ำของประเทศ ส่วนใหญ่อยู่ที่ลำน้ำเจ้าพระยา ตอนล่างและสาขาซึ่งอยู่ในภาคกลางและกรุงเทพฯ การเดินเรือในลำน้ำเหล่านี้เป็นการบรรทุก สินค้าและผู้โดยสารไปยังจุดหมายปลายทาง สินค้าที่บรรทุกจากบริเวณเหนือน้ำแถบ จ.พระนครศรีอยุธยา อ่างทอง สิงห์บุรี ชัยนาท และนครสวรรค์ ล่องลงมายังกรุงเทพฯ ส่วนมาก จะเป็นสินค้าเกษตรกรรม และสินค้าอุตสาหกรรมจำพวกไม้ ทราย ปูนซีเมนต์ เป็นต้น ส่วนการ เดินเรือเพื่อการสัญจรประจำวันและการเดินทางท่องเที่ยววนั้น กิจกรรมนี้ทำกันมากที่สุดที่แม่น้ำ เจ้าพระยา และคลองซอยแยกต่าง ๆ ในเส้นทางน้ำเหล่านี้มีท่าเทียบเรือโดยสาร เพื่อบริการ ประชาชนอยู่หลายแห่ง เช่น ท่าเทียบเรือยนต์ข้ามฟาก ท่าเทียบเรือด่วนในแม่น้ำเจ้าพระยา ท่า เทียบเรือโดยสารในคลองแสนแสบ คลองพระโขนง คลองบางกอกน้อย เป็นต้น

5.2 การขนส่งชายฝั่งทะเล

ประเทศไทยมีชายฝั่งทะเลถึงสามด้าน และเป็นชายฝั่งทะเลที่มีระยะทางยาว ชายฝั่งทะเลทั้งสามด้าน ได้แก่ ชายฝั่งทะเลด้านอ่าวไทย ชายฝั่งทะเลตะวันออก และชายฝั่ง

ในด้านเส้นทางการขนส่งเลียบชายฝั่ง มีเส้นทางเดินเรือ 8 เส้นทางที่มีความสำคัญ คือ เส้นทางกรุงเทพฯ – ศรีราชา (ท่าเรือเกาะสีชัง ท่าเรือแหลมฉบัง) เส้นทางกรุงเทพฯ – ศรีราชา – สมุทรสงคราม เส้นทางกรุงเทพฯ – บ้านดอน จ.สุราษฎร์ธานี เส้นทางกรุงเทพฯ – ปากพนัง จ.นครศรีธรรมราช เส้นทางกรุงเทพฯ – ประจวบคีรีขันธ์ เส้นทางกรุงเทพฯ – สมุทรสาคร – ชุมพร เส้นทางกรุงเทพฯ – สงขลา – ปัตตานี – นราธิวาส และเส้นทางระนอง – กระบี่ – ภูเก็ต – กันตัง

5.3 การคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศ

การคมนาคมขนส่งทางน้ำระหว่างประเทศของประเทศไทย สามารถแยกได้เป็น 2 ประเภท คือ การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางแม่น้ำ และการคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล

การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางแม่น้ำที่สำคัญ คือ เส้นทางแม่น้ำโขง ซึ่งไหลผ่านทิศเหนือและทิศตะวันออกเฉียงเหนือของประเทศ เส้นทางแม่น้ำสายนี้ประเทศไทยใช้เป็นเส้นทางคมนาคมขนส่งติดต่อกับมณฑลยูนนาน ซึ่งเป็นเขตการปกครองที่อยู่ทางใต้สุดของประเทศจีน การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศไทยและจีนเกิดขึ้นบนเส้นทางนี้ได้เพราะเป็น

การขนส่งสินค้าผ่านแม่น้ำโขงของไทยและจีนเริ่มขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2545 และมีมูลค่าทางการค้าสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง แม้ว่าจะเป็นสัดส่วนที่น้อยเมื่อเทียบกับมูลค่าการค้าทั้งหมดของทั้งสองประเทศ สินค้าส่งออกของประเทศไทยที่สำคัญ คือ สินค้าเกษตรกรรม รองลงมาคือสินค้าอุปโภคบริโภค และสินค้าเชื้อเพลิง สำหรับสินค้านำเข้าจากจีน ได้แก่ สินค้าเกษตรกรรมมากที่สุด รองลงมาคือไม้แปรรูป และผลิตภัณฑ์สำหรับอุปโภคบริโภค

การขนส่งสินค้าระหว่างไทยและจีนขณะนี้ยังมีอุปสรรคเรื่องต้นทุนค่าขนส่งสินค้าผ่านลำน้ำโขงมีราคาสูง กับการที่ต้องขนส่งสินค้าผ่านเมียนมาร์และลาว ซึ่งยังคงมีปัญหาความไม่มั่นคงทางการเมือง และผลประโยชน์ที่จะได้รับจากการผ่านแดนของสินค้าอยู่บ้าง

เกี่ยวกับท่าเทียบเรือรับ – ส่งสินค้าจากเรือจีนในลำน้ำโขงนั้น นอกจากท่าเทียบเรือที่ อ.เชียงแสน และ อ.เชียงของ จ.เชียงราย แล้ว ไทยยังมีท่าเทียบเรือในจังหวัดอื่น ได้แก่ อุบลราชธานี มุกดาหาร นครพนม และหนองคายอีกด้วย

5.4 การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศทางทะเล

เส้นทางการคมนาคมขนส่งทางทะเล เป็นเส้นทางการติดต่อการค้าระหว่างประเทศที่สำคัญที่สุดในบรรดาการคมนาคมขนส่งสินค้าระหว่างประเทศทุกรูปแบบ เพราะประมาณร้อยละ 90 ของสินค้าไทยที่ส่งต่างประเทศ จะผ่านเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางทะเลทั้งสิ้น

5.4.1 ท่าเรือกรุงเทพฯ เขตคลองเตย กรุงเทพมหานครตั้งอยู่บนฝั่งซ้ายของแม่น้ำเจ้าพระยา มีเนื้อที่ 2,300 ไร่ เดิมเป็นท่าเรือขนาดใหญ่ที่สุดของประเทศ และมีสินค้าผ่านเข้าออกมากที่สุด อย่างไรก็ตาม ขณะนี้มีท่าเรือแหลมฉบังและมาบตาพุด ที่มีสินค้าผ่านเข้าออกมากกว่าแล้ว

5.4.2 ท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบัง ต.ทุ่งสุขลา อ.ศรีราชา และ ต.บางละมุง อ.บางละมุง จ.ชลบุรี อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 130 กม. มีเนื้อที่ 6,340 ไร่ ท่าเรือแห่งนี้สร้างขึ้นเพื่อลดความแออัดของท่าเรือกรุงเทพฯ สินค้าที่นำมาลงที่ท่าเรือนี้ได้แก่ สินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ สินค้าเทกองประเภทเกษตรกรรม ซึ่งเรือที่บรรทุกมากมามีขนาดใหญ่มากไม่สามารถเข้าเทียบท่าที่ท่าเรือกรุงเทพฯ ได้ ท่าเรือแห่งนี้เปิดดำเนินการเมื่อปี พ.ศ. 2535

5.4.3 ท่าเรือมาบตาพุด อยู่ในบริเวณนิคมอุตสาหกรรม จ.ระยอง มีเนื้อที่ 8,000 ไร่ เป็นแหล่งอุตสาหกรรมหลักที่เกี่ยวข้องกับการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นวัตถุดิบ เช่น ปุ๋ยเคมี อุตสาหกรรมปิโตรเคมี ท่าเรือแห่งนี้จึงรับ – ส่ง สินค้าเหลวเป็นหลัก

5.4.4 ท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ ต.พลูตาหลวง อ.สัตหีบ จ.ชลบุรี มีเนื้อที่ 1,100 ไร่ อยู่ห่างจากกรุงเทพฯ 170 กม. เป็นท่าเรือทางทหารที่เคยใช้เป็นท่าเรือพาณิชย์ ทดแทนท่าเรือแหลมฉบังในขณะที่ยังสร้างไม่เสร็จ ขณะนี้ใช้เป็นท่าเรือทางทหารตามเดิม

5.4.5 ท่าเรือน้ำลึกสงขลา ต.เขาหัวแดง อ.สิงหนคร จ.สงขลา เป็นท่าเรือสินค้าระบบตู้คอนเทนเนอร์ ส่งผ่านสิงคโปร์ไปยังทวีปยุโรป ท่าเรือแห่งนี้ทำหน้าที่เป็นศูนย์รับและส่งออกสินค้าระหว่างประเทศที่สำคัญของจังหวัดภาคใต้ตอนล่าง สินค้าส่งออกที่สำคัญ ได้แก่ ยางพารา อาหารทะเลแปรรูป ส่วนสินค้านำเข้า ได้แก่ น้ำมันเชื้อเพลิง ปุ๋ยและปลาทูน่า

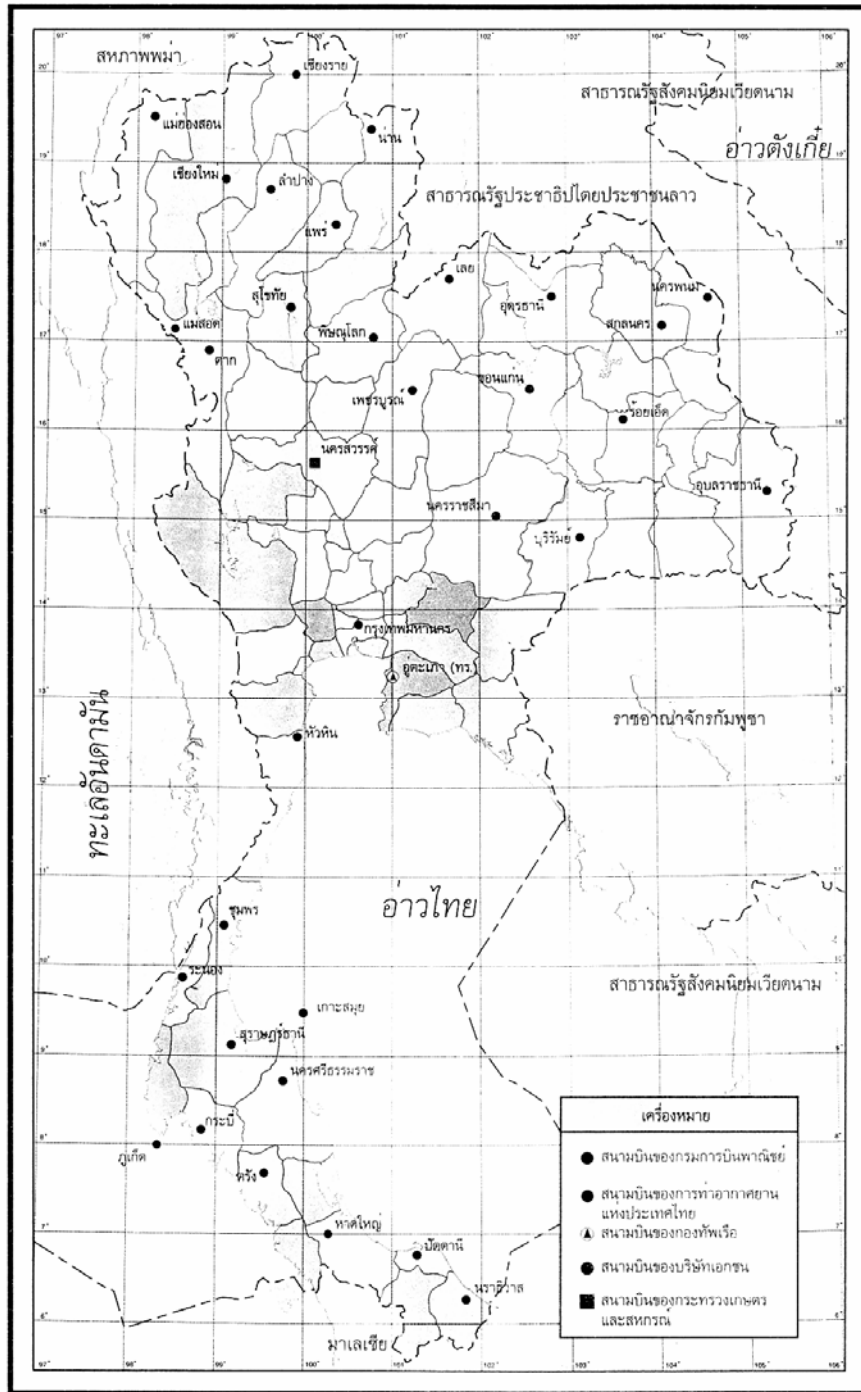
5.4.6 ท่าเรือน้ำลึกภูเก็ต ตั้งอยู่ในอ่าวมะขาม ต.มะขาม อ.เมือง จ.ภูเก็ต ท่าเรือแห่งนี้เป็นท่าเรือรับสินค้าเพื่อส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ได้แก่ เหล้า ดีบุก ปลาแช่แข็งและยังมีการขนส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ และภายในประเทศจำนวนประมาณสองแสนถึงสี่แสนคนต่อปี

6. การคมนาคมขนส่งทางอากาศ

ประชาชนไทยรู้จักเครื่องบินเป็นครั้งแรกในรัชสมัยพระบาทสมเด็จพระมงกุฎเกล้าเจ้าอยู่หัว รัชกาลที่ 6 เมื่อมีนักบินของเบลเยียม นำเครื่องบินขับมาสาธิตการบินถวายให้ทรงทอดพระเนตรและให้ประชาชนในกรุงเทพฯ ได้ชม ณ สนามราชกรีฑาสโมสร ปทุมวัน เมื่อวันที่ 6 กันยายน 2454 หลังจากนั้นกระทรวงกลาโหมได้จัดส่งนายทหารไปศึกษาวิชาการบินในต่างประเทศ และจัดซื้อเครื่องบินเข้ามาใช้ในประเทศไทย รวมทั้งก่อสร้างสนามบินดอนเมืองในปี พ.ศ. 2457 จากนั้นสนามบินดอนเมืองได้รับการพัฒนาต่อมา จนกระทั่งกลายเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และเปลี่ยนชื่อเป็นท่าอากาศยานกรุงเทพ ในขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองมีความสำคัญในฐานะท่าอากาศยานระหว่างประเทศ และเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ความแออัดของท่าอากาศยานดอนเมืองทำให้รัฐบาลจัดสร้างท่าอากาศยานสากลแห่งที่สองที่ ต.หนองงูเห่า จ.สมุทรปราการ ในชื่อ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศแทนที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งจะใช้สำหรับธุรกิจการบินของเอกชน และการบินภายในประเทศบางส่วนต่อไป

นอกจากท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเป็นศูนย์กลางการบินหลักภายในประเทศแล้ว บริการการบินรับ – ส่ง ผู้โดยสารยังมีการขยายตัว จนต้องเพิ่มเส้นทางบินและสนามบินในต่างจังหวัด ซึ่งมีจำนวนถึง 30 แห่ง แล้ว (ภาพที่ 10.5) ในจำนวนนี้หลายแห่งได้รับการกำหนดให้เป็นสนามบินที่มีด่านศุลกากรประจำ ซึ่งหมายความว่าเครื่องบินต่างประเทศสามารถบินขึ้นลงได้ สนามบินที่มีลักษณะดังที่กล่าว ได้แก่ สนามบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ เชียงราย พิษณุโลก อุบลราชธานี อุตรธานี ตรัง ขอนแก่น หัวหิน กระบี่ เป็นต้น

ในด้านสนามบินสำหรับใช้เพื่อกิจการอื่น ประเทศไทยมีสนามบินอยู่ตะเภาสำหรับใช้ในกิจการทางทหาร สนามบินสำหรับใช้ในกิจการการบินของเอกชน เช่น สนามบินสมุย สนามบินสุโขทัย และสนามบินที่ จ.นครสวรรค์ สำหรับกิจการทางเกษตรกรรม ของกระทรวงเกษตรและสหกรณ์



ภาพที่ 10.5 ที่ตั้งของสนามบินในประเทศไทย
 ที่มา: อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทย เล่ม 1 2545, หน้า 375

7. การคมนาคมขนส่งทางไปรษณีย์ โทรศัพทและโทรคมนาคม

การคมนาคมขนส่งประเภทนี้เป็นเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งแบบสมัยใหม่ ที่ผู้รับและผู้ส่งสินค้าและข่าวสารข้อมูลไม่ต้องเผชิญหน้ากัน และไม่มีควมจำเป็นต้องมีการเคลื่อนย้ายหรือเดินทาง ในบางกรณี กิจการโทรคมนาคมยุคใหม่ทำให้การติดต่อสื่อสารเกี่ยวกับข้อความเสียงและภาพ เดินทางผ่านสื่อกลาง ได้แก่ ระบบสาย ระบบคลื่นความถี่ ระบบแสงและระบบแม่เหล็กไฟฟ้าไปยังผู้รับที่ปลายทางได้อย่างสะดวกและรวดเร็ว ถึงขนาดที่ว่าเมื่อมีเหตุการณ์อย่างหนึ่งเกิดขึ้น ณ สถานที่แห่งหนึ่งนั้น ภาพและเสียงของเหตุการณ์นี้สามารถไปถึงผู้ชมที่นั่งอยู่หน้าจอโทรทัศน์ในอีกซีกโลกหนึ่งได้ในเวลาเดียวกันกับที่เหตุการณ์นั้นกำลังเกิดขึ้น การคมนาคมขนส่งประเภทนี้กำลังมีการใช้ประโยชน์อย่างแพร่หลายในประเทศไทย ทัดเทียมกับอารยะประเทศที่เป็นแหล่งกำเนิดและผลิตอุปกรณ์โทรคมนาคมเหล่านี้ บทบาทของโทรคมนาคมทำให้การเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารจากทุกซอกทุกมุมของประเทศไทย และทั่วโลก เป็นสิ่งที่เป็นไปได้ ระยะทางและความไม่สะดวกในเส้นทางการคมนาคมขนส่งไม่ใช่อุปสรรคต่อการเข้าถึงสถานที่อีกต่อไป ดังนั้นสถานที่ที่มีเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางถนน ทางรถไฟ ทางน้ำและทางอากาศน้อยกว่าสถานที่อื่น ๆ ก็ยังสามารถเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ให้ก้าวหน้าได้ การคมนาคมขนส่งประเภทนี้จึงให้โอกาสแก่ความเสมอภาคทางเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นทั่วประเทศได้

อุปสรรคเพียงประการเดียวของประเทศไทยที่จะตัดโอกาสดังที่กล่าวนี้ คือ ความไม่รู้จักที่จะนำเทคโนโลยีการคมนาคมขนส่งมาประมวลข้อมูลข่าวสาร เพื่อประยุกต์ใช้ให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมการดำรงชีวิตของประชาชน

8. ภาพรวมโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งกับการเปลี่ยนแปลงสภาพพื้นที่ของประเทศไทย

เส้นทางการคมนาคมขนส่งก่อให้เกิดความเข้าถึงง่ายแก่พื้นที่ และนำมาซึ่งความเจริญรุ่งเรืองทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่นั้น ประเทศไทยมีการคมนาคมที่ก้าวหน้า มีรูปแบบการคมนาคมขนส่งทุกประเภทที่ทันสมัย แต่โดยหลักการทั่วไปแล้วการพัฒนาาระบบเศรษฐกิจ สังคม ให้มีความเสมอภาคกันทั้งประเทศไม่ได้ขึ้นอยู่กับว่ามีระบบการคมนาคม

โครงข่ายเส้นทางคมนาคมของประเทศไทยทุกรูปแบบ หากจะสังเกตให้ดีล้วนแล้วแต่มีศูนย์กลางใหญ่ ๆ อยู่ที่กรุงเทพมหานคร ซึ่งก็ไม่แปลกที่จะทำให้กรุงเทพมหานครเป็นเมืองที่เข้าถึงง่ายที่สุดในประเทศ และมีขนาดใหญ่มากในแง่ของจำนวนประชากรและความหลากหลายของสินค้า ลองพิจารณาโครงข่ายของเส้นทางรถไฟ เราจะพบว่า เส้นทางรถไฟทุกสายมีจุดเริ่มต้นรวมกันอยู่ที่กรุงเทพฯ ในรูปของเส้นทางเชื่อมประสาน ที่จะออกจากกรุงเทพฯ เพื่อมุ่งตรงไปยังเมืองใหญ่ปลายทางในภูมิภาคต่าง ๆ ในขณะที่เส้นทางป้อนเข้าสู่ทางรถไฟสายหลักมีน้อยมาก เส้นทางรถไฟจึงเป็นเพียงทางเชื่อมต่อกรุงเทพฯ กับเมืองศูนย์กลางของภูมิภาค โดยมีเมืองอื่นบนเส้นทางเป็นทางผ่านเท่านั้น โครงข่ายเส้นทางรถไฟลักษณะนี้เป็นโครงข่ายที่มีวัตถุประสงค์ของเหตุการณ์ในอดีตเป็นรากฐานและยังไม่มีเปลี่ยนแปลง บทบาทสำคัญของเส้นทางรถไฟในสมัยเมื่อเกือบ 150 ปี มาแล้ว คือ การทำหน้าที่เชื่อมต่อเมืองสำคัญในภูมิภาค ซึ่งยังคงมีความเป็นเอกลักษณ์ทางวัฒนธรรมของตนเอง และแปลกแยกไปจากวัฒนธรรมของกรุงเทพฯ และภาคกลาง เส้นทางรถไฟที่สะดวกทำให้รัฐบาลกลางสามารถส่งข้าราชการจากส่วนกลางไปปกครองดูแลจังหวัดในภูมิภาค และทำให้ประชาชนในภูมิภาคสามารถเดินทางเข้ามาติดต่อ สื่อสาร รวมทั้งตั้งถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพฯ และจังหวัดอื่น ๆ และตระหนักว่าตนเองเป็นส่วนหนึ่งของประเทศไทย ในแง่ของการปกครอง เส้นทางรถไฟจึงเป็นเครื่องมือสำคัญของการตั้งอำนาจเข้าสู่ส่วนกลาง ก่อให้เกิดการรวมพื้นที่ปกครองที่แตกต่างและนำประเทศไปสู่ความเป็นรัฐประชาชาติ (nation - state) แบบสมัยใหม่

เส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟในปัจจุบันมีการใช้ประโยชน์น้อย และเน้นหนักไปทางด้านการขนส่งสินค้ามากกว่าผู้โดยสาร ความเสื่อมลงของเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้นเพราะไม่สามารถแข่งขันกับเส้นทางคมนาคมขนส่งรูปแบบอื่นได้ แต่ในสภาพพื้นที่ที่การจราจรแออัดจากการมีรถยนต์เป็นจำนวนมาก กับการที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้น การคมนาคมขนส่งทางรถไฟจะเป็นประโยชน์มาก รัฐบาลได้จัดให้มีบริการรถไฟในรูปแบบใหม่ คือ รถไฟฟ้า BTS และรถไฟใต้ดินที่เชื่อมโยงเมืองชั้นในเข้าด้วยกันในกรุงเทพมหานคร ช่วยให้การจราจรในกรุงเทพฯ สะดวกมากกว่าเดิม แต่ก็ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหการจราจรติดขัดได้มากนัก เนื่องจากเส้นทางมีระยะทางสั้น จำกัดเฉพาะการขนส่งผู้โดยสารในเมืองชั้นใน ไม่รวมไปถึงชานเมือง อีกทั้งโครงข่ายเส้นทางป้อนยังมีอยู่น้อย ผู้โดยสารยังต้องใช้การคมนาคมรูปแบบอื่น

การคมนาคมขนส่งทางรถไฟถูกแข่งขันจากความสะดวกสบายของเส้นทางการคมนาคมขนส่งทางถนนและรถยนต์ส่วนบุคคลอย่างมาก อีกทั้งการลงทุนสร้างถนนมีค่าใช้จ่ายต่ำกว่า ทำให้มีการสร้างเส้นทางที่มีลำดับศักดิ์รองลงมาเป็นเส้นทางป้อนเข้าสู่เส้นทางที่มีลำดับศักดิ์สูงกว่าเป็นลำดับไปได้ โครงข่ายเส้นทางถนนจึงแผ่ขยายครอบคลุมทั่วพื้นที่ประเทศ แม้ว่าเส้นทางสายประธานยังเชื่อมโยงพื้นที่กรุงเทพฯกับเมืองใหญ่ในภูมิภาคอยู่ก็ตาม ลักษณะการเชื่อมต่อเส้นทางเป็นร่างแหครอบคลุมพื้นที่ประเทศของโครงข่ายถนน ทำให้โครงข่ายทางรถไฟ ซึ่งมีการเชื่อมต่อน้อยกว่า ต้องตกอยู่ในสภาพเสียเปรียบในการแข่งขัน ความนิยมการเดินทางด้วยรถไฟของประชาชนเสื่อมลงเป็นอันมาก แต่การขนส่งสินค้าประเภทของเหลวและสินค้าเทกองยังต้องใช้รถไฟ

ทางเลือกในการเดินทางและการขนส่งสินค้าของประชาชนไทย นอกจากเส้นทางรถไฟและเส้นทางถนนแล้ว ประชาชนยังสามารถใช้เส้นทางการบินได้หลายเส้นทางมากขึ้น เนื่องจากมีการสร้างสนามบินภายในจังหวัดใหญ่หลายจังหวัดทั่วประเทศ อย่างไรก็ตามศูนย์กลางการบินยังอยู่ที่กรุงเทพฯ เช่นเคย

ผลกระทบของโครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งต่อประเทศไทยโดยรวมนั้น คือ การทำให้กรุงเทพฯ เป็นเมืองใหญ่ระดับมหานคร จำนวนประชากรของกรุงเทพฯ ที่บันทึกไว้ในทะเบียนราษฎร มีถึง 6 ล้านคน แต่หากนับรวมประชาชนที่เดินทางสัญจรไปมาระหว่างจังหวัดใกล้เคียงกับกรุงเทพฯ แล้ว กรุงเทพฯ ก็มีประชากรถึง 10 ล้านคน ถึงกระนั้นขนาดอันใหญ่โตของกรุงเทพฯ ยังไม่มีที่ท่าว่าจะหยุดลง การย้ายสนามบินระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปสู่สนามบินสุวรรณภูมิ จ.สมุทรปราการ เมื่อพิจารณาตำแหน่งที่ตั้งแล้วจะมีที่ตั้งอยู่ในทิศทางที่สะดวกต่อการเดินทางต่อไปยังที่ตั้งของท่าเรือพาณิชย์แหลมฉบังและท่าเรือมาบตาพุด จ.ระยอง นอกจากนี้ การเดินเรือขนส่งสินค้าและผู้โดยสารเลียบชายฝั่งทะเลจากภาคใต้ขึ้นมาถึงอ่าวไทยตอนบนจะเพิ่มขึ้น และเป็นเส้นทางป้อนสินค้าให้แก่เมืองท่าชายฝั่งทะเลตะวันออก กรณีที่ทำเรือระหว่างประเทศเหล่านั้นเติบโตขึ้น ดังนั้นความพลุกพล่านของการจราจรทางทะเลจะเกิดขึ้นในอ่าวไทย ตั้งแต่ชายฝั่งทะเลทางภาคใต้ขึ้นมาถึงชายฝั่งทะเลด้านตะวันออก อย่างไม่ต้องสงสัย ที่แน่นอนคือความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจในบริเวณนี้จะมีแนวโน้มเข้าไปบรรจบกับการขยายตัวมาทางจังหวัดชายฝั่งตะวันออกของกรุงเทพฯ ในอนาคต

ในด้านของจังหวัดซึ่งเป็นที่ตั้งของเมืองใหญ่ในภูมิภาค แต่เดิมการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจของพื้นที่เป็นไปอย่างช้า ๆ เพราะการเชื่อมต่อกับจังหวัดใกล้เคียงโดยรอบไม่สามารถแข่งขันกับกรุงเทพฯ ได้ แม้ว่ากรุงเทพฯ จะอยู่ห่างออกไปมากกว่าก็ตาม ที่เป็นเช่นนี้เพราะโครงข่ายการคมนาคมขนส่งของจังหวัดในภูมิภาคเชื่อมต่อกับกรุงเทพฯ ได้โดยตรงมากกว่า จะต้องใช้เส้นทางผ่านศูนย์กลางในภูมิภาคกำลังจะขยายตัวได้โดยเป็นอิสระจากกรุงเทพฯ ระดับหนึ่งกำลังจะเริ่มขึ้น การเปิดพรมแดนระหว่างประเทศเพื่อแลกเปลี่ยนสินค้าและเชื่อมต่อเส้นทางคมนาคมขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน เป็นสาเหตุสำคัญของเรื่องนี้ จังหวัดชายแดนของประเทศเองจะได้รับผลกระทบโดยตรงที่จะมีโอกาสเปลี่ยนสภาพเป็นพื้นที่เศรษฐกิจก้าวหน้า ตัวอย่างของจังหวัดที่กำลังเปลี่ยนแปลงตามที่กล่าว ได้แก่ จ.ตาก เชียงราย เชียงใหม่ กาญจนบุรี เลย หนองคาย นครพนม มุกดาหาร อุบลราชธานี สระแก้ว สงขลา เป็นต้น

จากที่บรรยายมานี้จะเห็นว่า การคมนาคมขนส่งทางรถยนต์ เครื่องบินและเรือ มีความสำคัญต่อการเปลี่ยนแปลงภูมิทัศน์ทางเศรษฐกิจของประเทศไทยอย่างเห็นได้ชัด แม้ในจังหวัดที่การคมนาคมขนส่งยังไม่สะดวก ก็ไม่อาจกล่าวได้ว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลงภายในพื้นที่ เพราะการคมนาคมติดต่อทางโทรศัพท์และโทรคมนาคมหลากหลายรูปแบบ แพร่หลาย และกระจายข้อมูลข่าวสารที่จะมีผลต่อการปรับปรุงพื้นที่ไปทั่วประเทศ

เส้นทางการคมนาคมขนส่ง แม้ว่าจะมีข้อดี คือ ช่วยขจัดความลำห้หลัง แต่ข้อเสียซึ่งเป็นผลในทางกลับกันก็มีอยู่ ข้อเสียที่เห็นได้เด่นชัดก็คือ ทรัพยากรธรรมชาติ เช่น ป่าไม้ สัตว์ป่า ท้องน้ำ พืชธรรมชาติ ไร่นา วัฒนธรรมของท้องถิ่น ทัศนียภาพของธรรมชาติ ถูกทำลายจนหมดสิ้นจากการสร้างทาง ตัวอย่างการระเบิดเกาะแก่งและสร้างเขื่อนในแม่น้ำโขงของจีนเป็นอุทาหรณ์ที่ดี ในตัวเมืองของประเทศไทยก็เช่นกัน การเปลี่ยนรูปแบบเส้นทางคมนาคมขนส่งมาสู่รูปแบบใหม่สามารถทำลายความเจริญของพื้นที่ที่เคยมีมาได้ กรณีนี้เห็นได้จากการตั้งถิ่นฐานริมแม่น้ำลำคลองในกรุงเทพฯ แต่เดิมการตั้งบ้านเรือนอยู่ริมฝั่งแม่น้ำถือว่าอยู่ในพื้นที่เศรษฐกิจก้าวหน้า เพราะอยู่ติดเส้นทางคมนาคมขนส่งทางน้ำ แต่เมื่อมีการสร้างถนนในส่วนที่เคยเป็นหลังบ้าน การตั้งถิ่นฐานก็นิยมที่จะอยู่ใกล้ถนน ที่ดินและที่พักอาศัยริมน้ำก็เสื่อมโทรมลงกลายเป็นชุมชนแออัด ที่ไม่มีผู้ใดต้องการพักอาศัย เหตุการณ์เช่นนี้เห็นได้ทั่วไปในกรุงเทพมหานครและเมืองในต่างจังหวัด เช่น ริมคลองแสนแสบ แม่น้ำเจ้าพระยา เรือนแพในแม่น้ำน่าน จ.พิษณุโลก เป็นต้น

9. สรุป

ประเทศไทยมีการคมนาคมขนส่งที่ทันสมัยทุกรูปแบบ โครงข่ายเส้นทางคมนาคมขนส่งทุกประเภทครอบคลุมพื้นที่ทั่วประเทศ น่าสังเกตว่าศูนย์กลางการคมนาคมที่ใหญ่ที่สุดยังอยู่ที่กรุงเทพมหานคร ดังนั้นความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของกรุงเทพมหานครจึงยังคงล้าหน้าเมืองศูนย์กลางในภูมิภาคหลายช่วงตัว อย่างไรก็ตาม การคมนาคมขนส่งระหว่างประเทศที่จะเกิดขึ้นจากความร่วมมือทำการค้าเสรีผ่านพรมแดน ในระหว่างประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน จะทำให้มีแนวโน้มที่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและประชากรของประเทศจะเกิดขึ้นที่จังหวัดชายแดนของประเทศบ้าง

ในบรรดาการคมนาคมขนส่งรูปแบบต่าง ๆ ที่มีการดำเนินการอยู่ในประเทศไทย การคมนาคมขนส่งทางรถไฟมีการดำเนินงานที่ล่าช้ามากที่สุด เนื่องจากยังไม่ได้ปรับปรุงโครงข่ายเส้นทาง รวมทั้งการบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารบนเส้นทาง สิ่งที่ต้องปรับปรุงมากที่สุดของการคมนาคมขนส่งทางรถไฟ ก็คือการนำรถไฟไปใช้ในตำแหน่งแห่งที่และในกิจกรรมที่ถูกต้อง สอดคล้องกับศักยภาพของการใช้ประโยชน์จากการคมนาคมทางรถไฟ นั่นคือ สนับสนุนให้ใช้รถไฟสำหรับการขนส่งสินค้ามากขึ้น กับใช้รถไฟในเขตที่มีการจราจรหนาแน่นแออัด เพื่อลดจำนวนรถยนต์และการจราจรติดขัดในเมือง

การคมนาคมขนส่งในประเทศไทยนอกจากจะเปลี่ยนภูมิทัศน์ทางเศรษฐกิจภายในประเทศให้ก้าวหน้าแล้ว ยังมีผลในทางกลับกันคือ ทำให้พื้นที่บางส่วนเสื่อมโทรมลงได้ ดังกรณีการเกิดชุมชนแออัดริมฝั่งน้ำ และสองข้างทางรถไฟ จากการเปลี่ยนรูปแบบการคมนาคมขนส่งจากรูปแบบเดิมมาเป็นรูปแบบใหม่ ซึ่งทำให้การเข้าถึงง่ายของพื้นที่ลดลง การคมนาคมขนส่งในโลกสมัยนี้ จึงมุ่งเน้นการขนส่งที่มีลักษณะ “ยั่งยืน” ที่จะช่วยทำให้เกิดความเสมอภาคในความก้าวหน้าทางเศรษฐกิจของพื้นที่โดยไม่มีผลข้างเคียงทางลบเกิดขึ้น

แนวข้อสอบ

จงเลือกคำตอบที่ถูกต้องที่สุด

- การคมนาคมขนส่งทางรถไฟในสมัยรัชกาลที่ 5 ถูกนำมาใช้เพื่อประโยชน์ทางด้านใด
 - (1) การขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร
 - (2) การรวมพื้นที่ทางการปกครอง
 - (3) เปลี่ยนสภาพทางเศรษฐกิจของพื้นที่
 - (4) เชื่อมสัมพันธ์ไมตรีกับประเทศเพื่อนบ้าน
- ลำดับศักดิ์ที่สูงของเส้นทางบงชี้ถึงเรื่องสำคัญใด
 - (1) การลงทุนที่สูงในการสร้าง
 - (2) ความรวดเร็วในการผ่านทาง
 - (3) ความสำคัญของสถานที่ที่เส้นทางเชื่อมต่อ
 - (4) จำนวนสิ่งอำนวยความสะดวกบนเส้นทาง
- การติดต่อกับประเทศเพื่อนบ้านเป็นครั้งแรกโดยเส้นทางคมนาคมขนส่งทางรถไฟเกิดขึ้นในภูมิภาคใด
 - (1) ภาคกลาง
 - (2) ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
 - (3) ภาคใต้
 - (4) ภาคตะวันออก
- เส้นทาง AH-2 หมายถึงเส้นทางใด
 - (1) ทางหลวงเอเชียสายเมียนมาร์ – มาเลเซีย
 - (2) ทางหลวงแผ่นดินสายมิตรภาพ สระบุรี – นครคาย
 - (3) เส้นทางการค้าไทย – ลาว – เวียดนาม
 - (4) ทางหลวงอาเซียนสายเมียนมาร์ – กัมพูชา
- ข้อใดแสดงการเข้าถึงง่ายที่สุดของพื้นที่ศูนย์กลาง
 - (1) มีถนนเข้าถึง 2 เส้นทาง
 - (2) มีถนนเข้าถึง 5 เส้นทาง
 - (3) มีถนนเข้าถึง 3 เส้นทาง
 - (4) มีถนนเข้าถึง 4 เส้นทาง

เอกสารอ้างอิง

- กุลยา วิวิตเสวี. 2545. ภูมิศาสตร์ขนส่ง. กรุงเทพมหานคร: สำนักพิมพ์อริศปวีณ.
ราชบัณฑิตยสถาน. 2545. อักษรานุกรมภูมิศาสตร์ไทยเล่ม ๑. ฉบับราชบัณฑิตยสถาน.
พิมพ์ครั้งที่ 4. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.
- สถาบันการขนส่ง จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย. 2548. รายงานฉบับสมบูรณ์โครงการศึกษา
เพื่อจัดทำแผนการดำเนินการตามความตกลงด้านการขนส่งทางถนนระหว่าง
ประเทศไทยกับประเทศเพื่อนบ้าน.
- Hanson, Susan. 2003. **Transportation: Hooked on Speed, Eyeing Sustainability in A
Companion to Economic Geography**, eds. Eric Sheppard and Trevor J.
Barnes, pp. 468 – 483. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.