



(ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี
(พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)

๑. **ความเป็นมา**

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะนำเสนอร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีก่อนนำเสนอ สภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์ชาติมาใช้เป็นกรอบในการกำหนดทิศทางในการบริหารประเทศภายในเดือนตุลาคม ๒๕๕๙

๒. **สาระสำคัญของร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐-๒๕๗๙)**

คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ได้จัดทำร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อให้หน่วยงานใช้เป็นกรอบในการจัดทำยุทธศาสตร์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภารกิจของหน่วยงาน โดยมีสาระสำคัญ สรุปได้ดังนี้

๒.๑ วิสัยทัศน์ “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” หรือเป็นคติพจน์ประจำชาติว่า “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” เพื่อให้ประเทศมีขีดความสามารถในการแข่งขัน มีรายได้สูงอยู่ในกลุ่มประเทศพัฒนาแล้ว คนไทยมีความสุข อยู่ดี กินดี สังคมมีความมั่นคง เสมอภาคและเป็นธรรม

๒.๒ **ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์**

- ๑) ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง
- ๒) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๓) ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน
- ๔) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม
- ๕) ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิตที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม
- ๖) ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนาระบบการบริหารจัดการภาครัฐ

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การขนส่งระหว่างเมือง ในเมือง ให้ครอบคลุมทั้งภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย ภายใต้กรอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ในยุทธศาสตร์ดังกล่าว ได้กล่าวถึงการพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคม กล่าวคือ

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการเป็นพื้นฐานสำคัญที่จะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและระบบโลจิสติกส์ที่ครอบคลุม เชื่อมโยง และมีประสิทธิภาพ โดยให้ความสำคัญด้านการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานในด้านขนส่ง การพัฒนาพื้นที่เศรษฐกิจพิเศษและเมือง พัฒนาเขตเศรษฐกิจพิเศษชายแดน และพัฒนาระบบเมืองศูนย์กลางความเจริญ ตลอดจนการเชื่อมโยงภูมิภาคและเศรษฐกิจโลก และสร้างโอกาสให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงบริการระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวก ท้าถึง และปลอดภัย ทำให้เกิดความเสมอภาคและเท่าเทียมกันทางสังคม นอกจากนี้ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งมุ่งเน้นการขนส่งทางรางและทางน้ำ (Modal Shift) ให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ เนื่องจากเป็นรูปแบบที่มีประสิทธิภาพสูงในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร มีต้นทุนค่าขนส่งต่ำ ลดการใช้พลังงาน (Energy Saving) และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Environmental Friendly) ตลอดจนส่งเสริมและสนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีเพื่อการใช้พลังงานสะอาดในภาคคมนาคมขนส่ง เพื่อลดปริมาณการใช้พลังงาน ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและมลภาวะจากการขนส่ง อันเป็นสาเหตุหลักของภาวะโลกร้อน นอกจากนี้ การปฏิบัติงาน บริหารจัดการ และการให้บริการและการพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมต้องดำเนินการให้มีความมีประสิทธิภาพและมีความโปร่งใส

๓. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs)

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นใหม่ต่อจากเป้าหมายพัฒนาแห่งสหัสวรรษ หรือ Millennium Development Goals (MDGs) ซึ่งเป้าหมายดังกล่าวได้สิ้นสุดลง โดยประสบความสำเร็จเป็นอย่างดีในหลายประเทศ ดังนั้น เพื่อให้เกิดความต่อเนื่องของการพัฒนา องค์การสหประชาชาติจึงได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นใหม่ โดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่า เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ซึ่งได้ใช้เป็นที่ตั้งทางการพัฒนาตั้งแต่กันยายน ๒๕๕๘ - สิงหาคม ๒๕๗๓ ครอบคลุมระยะเวลา ๑๕ ปี ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมาย สำหรับประเทศไทย กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในเป้าหมายที่ ๙ คือ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืน และส่งเสริมนวัตกรรม (Industry, Innovation and Infrastructure) ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๙.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและมีความทนทาน ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์ โดยมุ่งเป้าที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สมารถจ่ายได้ และเท่าเทียมสำหรับทุกคน ทั้งนี้ การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ได้ดำเนินการให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๔. กระแสโลกาภิวัตน์ที่มีผลกระทบต่อภาคคมนาคมขนส่งของไทย

การเปลี่ยนแปลงภายใต้โลกาภิวัตน์เป็นไปอย่างรวดเร็ว หลากหลายมิติ และมีความซับซ้อน เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างเสรีและรวดเร็วของผู้คน เงินทุน ข้อมูลข่าวสาร องค์ความรู้และเทคโนโลยี และสินค้าและบริการ ทำให้เกิดโอกาสในด้านต่างๆ ทั้งเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม เทคโนโลยี และการเมืองของประเทศไทย ในขณะเดียวกัน ก็ก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยงและภัยคุกคามต่างๆ ที่ต้องบริหารจัดการจากกระแสโลกาภิวัตน์ดังกล่าวยังส่งผลให้สังคมโลกมีการเชื่อมโยงกันมากขึ้น การแข่งขันระหว่างประเทศเพิ่มสูงขึ้นทั้งในด้านการค้าและการลงทุนอย่างเสรี ประเทศต่างๆ ต้องเผชิญกับการเปลี่ยนแปลงที่มี

ความท้าทาย และอุปสรรคต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเด็นด้านมาตรฐานและความปลอดภัยในระดับสากล เช่น การตระหนักถึงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มาตรฐานการให้บริการระบบบริการการเดินทางอากาศ ซึ่งผลักดันให้ประเทศไทยต้องปรับปรุงระบบบริหารจัดการคมนาคมขนส่ง และคุณภาพของพาหนะ รวมถึงการพัฒนานวัตกรรมใหม่ๆ ที่มีพลวัตการเปลี่ยนแปลงค่อนข้างสูงและรวดเร็ว

ดังนั้น การวางกรอบแนวคิดในการกำหนดทิศทาง นโยบายการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย จึงต้องคำนึงถึงกระแสโลกาภิวัตน์ที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในด้านต่างๆ ทั้งการค้า การลงทุน ประชากร การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศโลกที่จะส่งผลต่อทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในภาพรวม รวมถึงข้อจำกัดและเงื่อนไขในด้านอื่นๆ ที่เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ความต้องการคมนาคมขนส่งในอนาคตเปลี่ยนแปลงและอาจส่งผลกระทบต่อทั้งในเชิงบวกและเชิงลบต่อภาคคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ดังนั้น ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเตรียมความพร้อมในการปรับโครงสร้างองค์กรที่เกี่ยวข้อง กฎหมาย กฎ ระเบียบ และนโยบายต่างๆ เพื่อให้สามารถรองรับกับความต้องการของผู้ใช้บริการ และความต้องการขนส่งที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็วตามกระแสโลกาภิวัตน์ด้วย

๕. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis)

การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในและภายนอก ได้แก่ จุดแข็ง (Strengths) จุดอ่อน (Weaknesses) โอกาส (Opportunities) และข้อจำกัด (Threats) ที่ส่งผลกระทบต่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศไทย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

๕.๑ จุดแข็ง (Strengths) ประกอบด้วย

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยที่ผ่านมามุ่งเน้นการพัฒนาถนนเป็นหลัก ทำให้ปัจจุบันประเทศไทยมีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานทั้งประเทศ อีกทั้งคุณภาพถนนและความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนอยู่ในเกณฑ์ดี ข้อมูลจาก The Global Competitiveness Report ๒๐๑๕-๒๐๑๖, World Economic Forum พบว่าคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในลำดับที่ ๕๑ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก

๒) ความได้เปรียบทางที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่มีพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทางบกกับประเทศเพื่อนบ้านที่อยู่ติดกันอีก ๔ ประเทศ (พม่า ลาว กัมพูชา มาเลเซีย) และยังสามารถเชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงได้อีก ๓ ประเทศ (จีน เวียดนาม สิงคโปร์) รวมทั้ง ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาค (Hub for Connectivity) สามารถพัฒนาเป็นการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ และมีถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor

๓) ประเทศไทยมีความหลากหลายในการเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ดึงดูดนักลงทุน และนักท่องเที่ยว ประกอบกับมีแรงงานที่มีฝีมือและมีคุณภาพ

๕.๒ จุดอ่อน (Weaknesses) ประกอบด้วย

๑) ต้นทุนโลจิสติกส์สูง โดยเฉพาะในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ประมาณร้อยละ ๑๔.๒ โดยมีต้นทุนการขนส่งสินค้า ประมาณร้อยละ ๗.๔ ต่อ GDP ซึ่งเป็นองค์ประกอบใหญ่ที่สุด คือ มีสัดส่วนร้อยละ ๕๑.๙

๒) อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง จากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลก พ.ศ. ๒๕๕๖ (Global Status Report on Road Safety ๒๐๑๕) ขององค์การอนามัยโลก ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต ๓๖.๒ คนต่อจำนวนประชากรแสนคนต่อปี เป็นอันดับ ๒ ของโลก (อันดับ ๑ คือ ประเทศลิเบีย)

๓) ปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร ปริมาณรถ และเมืองหลักในภูมิภาคมีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้น ใช้ระยะเวลาในการเดินทางและการขนส่งสินค้าเป็นเวลานาน

๔) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะโครงข่ายการขนส่งทางรางยังไม่ครอบคลุมและเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ โดยยังขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาคยังไม่มีประสิทธิภาพ

๕) การบริหารจัดการภาครัฐในสาขาการขนส่ง ยังไม่มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ในด้านนโยบาย (Policy) ด้านการกำกับดูแล (Regulator) และบทบาทการเป็นผู้ประกอบการ (Operator) ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานไม่มีประสิทธิภาพ

๖) การดำเนินโครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อม ยังขาดความพร้อมในการดำเนินการ แม้ว่าจะได้รับการส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสม การจัดซื้อ/เวนคืนที่ดิน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่องไม่ทันกับความต้องการใช้บริการของประชาชน ประกอบกับไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาชน เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วมตั้งแต่การเริ่มต้นวางแผนโครงการ

๗) กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งยังไม่เป็นปัจจุบัน ไม่ทันต่อการเปลี่ยนแปลงและสอดคล้องกับบทบาทภารกิจของหน่วยงาน และไม่เอื้อต่อการส่งเสริมการให้เอกชนเข้าร่วมในการลงทุนหรือบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น ท่าเรือ สนามบิน อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายจราจรและการขนส่ง ยังไม่มีประสิทธิภาพ

๘) โครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับค่าครองชีพของประชาชน

๕.๓ โอกาส (Opportunities) ประกอบด้วย

๑) **กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization)** การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสังคม เศรษฐกิจโลก ในอนาคตส่งผลกระทบต่อประเทศอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ การวางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพ จึงต้องอาศัยความยืดหยุ่น นวัตกรรมและการคิดริเริ่มสร้างสรรค์ ตลอดจนความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในสภาพแวดล้อม การรวมกลุ่มเศรษฐกิจในภูมิภาคทำให้เกิดการเชื่อมโยงทุกระบบ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดการรวมฐานการผลิตเข้าสู่ตลาดเดียวภายในภูมิภาคอาเซียน การเพิ่มบทบาทภูมิภาคเอเชียให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจโลก ซึ่งอาจส่งผลให้มีปริมาณผู้เดินทางในภูมิภาคผ่านประเทศไทยและเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น ปริมาณการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มภูมิภาคอาเซียนที่เพิ่มสูงขึ้น รวมทั้งกรอบความร่วมมือในภูมิภาคและระหว่างประเทศ และความตกลงในด้านต่างๆ อาจดึงดูดให้เกิดความต้องการในการเดินทาง การค้าการลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น

๒) การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization) ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง มีการกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

๓) การให้ความสำคัญกับผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ซึ่งทำให้อุณหภูมิของบรรยากาศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว เกิดภาวะโลกร้อน ข้อตกลงระหว่างประเทศที่ไทยจะดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายการรักษาระดับการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยที่พื้นผิวโลกเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรมในระดับที่ไม่เกิน ๒ องศาเซลเซียส รวมถึงความตระหนักของสิ่งแวดล้อม จะส่งผลให้ประชาชนเปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะใช้ยานพาหนะที่ใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือรูปแบบการเดินทางอื่นที่ไม่ใช่เครื่องยนต์ เช่น จักรยาน การเดินเท้า เป็นต้น

๔) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรสูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรสูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น จึงต้องมีการวางแผน ออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน จัดให้มียานพาหนะ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อรองรับการใช้บริการของผู้สูงอายุ รวมถึงเด็ก และผู้พิการในอนาคต ได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม

๕) การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและการใช้นวัตกรรม (Technological and Innovation) จะเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอนาคตของโลกและประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีอัจฉริยะจะส่งผลกระทบต่อในการดำรงชีวิตของคน วิถีชีวิต และพฤติกรรมการเดินทาง อีกทั้งจะทำให้เกิดธุรกิจรูปแบบใหม่ ในขณะเดียวกันประเทศไทยกำลังเริ่มสนับสนุนภาคเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ดังนั้น การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคตด้วย

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยคำนึงถึงการพัฒนาระบบรางและระบบการขนส่งทางน้ำให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

๕.๔ ข้อจำกัด (Threats) ประกอบด้วย

๑) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขาดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ และการพัฒนาไม่ประสานสอดคล้องกันทำให้โครงข่ายการให้บริการไม่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ

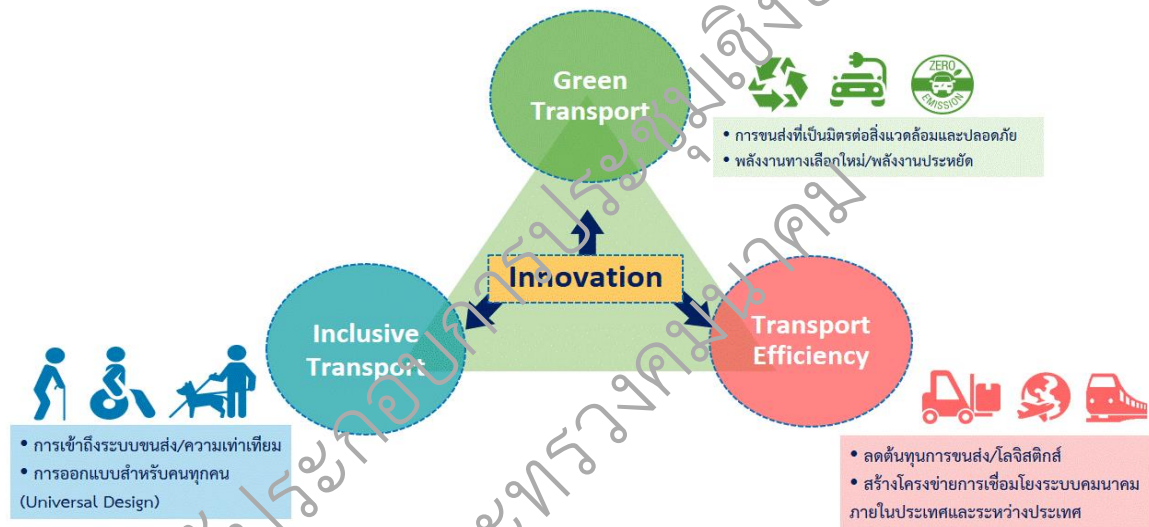
๒) ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ เป็นต้น

๓) ความตกลงระหว่างประเทศต่างๆ ทำให้ประเทศไทยต้องเปิดเสรีการแข่งขันในภาคการขนส่งและโลจิสติกส์มากขึ้น ทำให้ผู้ประกอบการของไทยต้องเผชิญกับการแข่งขันที่รุนแรงมากขึ้น ผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพต่ำ โดยเฉพาะ SMEs ไทยจะประสบกับความยากลำบาก

๔) ภัยธรรมชาติและภัยพิบัติส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม เป็นต้น

๖. แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทาง และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย รองรับบริการเจริญเติบโตในอนาคต รวมถึงยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



๖.๑ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport)

การคมนาคมขนส่งที่มุ่งเน้นการลดใช้พลังงานฟอสซิล ปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และส่งเสริมเทคโนโลยี ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การจัดการโดยสารประจำทางที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า และส่งเสริมการใช้รถยนต์ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (Carbon Emission) มาตรการตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเมืองภูมิภาค และผลักดันให้รถโดยสารประจำทางชนิดด่วน (Bus Rapid Transit: BRT) เป็นหนึ่งในทางเลือกสำหรับประชากรในเมืองหลักภูมิภาค สนับสนุนการเดินทางและขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ ในเขตเมือง เช่น จักรยาน การเดิน และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อสนับสนุนการลดการใช้ยานพาหนะ ส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง ส่งเสริมการออกกำลังกาย และการขนส่งอย่างยั่งยืน (Sustainable Transport)

๖.๒ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยลดต้นทุนโลจิสติกส์ ส่งเสริมการขนส่งทางราง และทางน้ำให้เป็นรูปแบบการขนส่งหลัก โดยมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder) และทางเลือกในการขนส่งที่ถึงจุดหมาย (Door to Door) พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงระบบคมนาคมในรูปแบบต่างๆ ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ การขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ เพื่อส่งเสริมความเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักและภูมิภาค ลดปัญหาคอขวด

การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) ในการบริหารจัดการคมนาคมขนส่งให้เกิดประสิทธิภาพ เช่น การควบคุมการจราจร การควบคุมสัญญาณไฟจราจรตามเวลาที่เกิดขึ้นจริง ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับซัดโดยสารสาธารณะ และรถขนส่งสินค้า และการใช้เทคโนโลยีในการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการ

๖.๓ การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึง (Accessible) บริการระบบขนส่งมวลชนและระบบขนส่งสาธารณะได้อย่างสะดวก มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordable) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น ตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง การบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่ผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เช่น มาตรการรถเมล์ฟรี รถไฟฟรี เป็นต้น

โดยแนวคิดในการพัฒนาดังกล่าวข้างต้นจะต้องอาศัยการใช้นวัตกรรม (Innovation) ใหม่ๆ เป็นเครื่องมือสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง รวมถึงการออกแบบสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้บริการขนส่งสาธารณะได้ทุกกลุ่ม เช่น ระบบขนส่งอัจฉริยะต่างๆ การใช้ Application ในการเรียกใช้บริการรถโดยสาร นวัตกรรมรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกใหม่ โดยไม่ต้องพึ่งพาเชื้อเพลิงน้ำมัน เช่น รถยนต์เชื้อเพลิงไฮโดรเจนเป็นรถยนต์ที่ใช้เชื้อเพลิงทางเลือกซึ่งถือเป็นพลังงานสะอาดสามารถผลิตได้ด้วยการแยกน้ำจากไฟฟ้า รถยนต์ไฮบริดที่ผสมผสานการใช้น้ำมันและมอเตอร์ไฟฟ้านอกจกันั้นยังลดมลภาวะจากการเผาไหม้จากเครื่องยนต์ รถยนต์ไฟฟ้า รถยนต์พลังงานแสงอาทิตย์ เป็นต้น

วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต “ระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย ค่าโดยสารที่เป็นธรรม) มีระบบขนส่งสาธารณะที่ครอบคลุมทั่วถึงและเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนและการให้บริการ รองรับการพัฒนาในอนาคต เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม”

เป้าประสงค์

๑. ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน
๒. รองรับการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของสังคม
๓. ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

๗. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

๗.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการโดยบูรณาการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้เกิดโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่ครอบคลุมการขนส่งในเมือง และระหว่างเมืองที่มีการเชื่อมโยง (การเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ ในกรุงเทพมหานคร ปริมณฑล และเมืองหลักภูมิภาค) ลดการใช้พลังงาน และลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ ทั้งเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกในด้านการค้าการลงทุน และยกระดับการเดินทาง โดยเฉพาะประตูการค้าที่สำคัญ (Gateway) บริเวณด่านชายแดน รวมถึงเขตพัฒนาเศรษฐกิจพิเศษทั้ง ๑๐ จังหวัด และรองรับนโยบายที่สำคัญของรัฐบาล เช่น การปรับเปลี่ยนประเทศไทยสู่ Thailand ๔.๐ โดยการปรับเปลี่ยนโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ การพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น และโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก (Eastern Economic Corridor Development) เป็นการพัฒนาพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลตะวันออกให้เป็นเขตเศรษฐกิจชั้นนำของอาเซียน เป็นต้น

๗.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกทางการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตรงเวลา และประหยัดต้นทุน ตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ ประกอบกับการจัดให้มีบริการภาคขนส่ง การเดินทางของประชาชนที่มีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือ สะอาด สะดวกปลอดภัย) ได้มาตรฐานสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างเพียงพอครอบคลุม ทั้งถึง ประหยัด รวมทั้งมีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้

๗.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุมและกำกับและพัฒนาการดำเนินงานด้านคมนาคม ดังนั้น ควรปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องตามนโยบาย โดยมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างนโยบาย ประสิทธิภาพ และการกำกับดูแล รวมทั้งการปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคม ทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น) และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น

นอกจากนี้ การเปิดโอกาสให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) การมีธรรมาภิบาล (Good Governance) ความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในการบริหารงานและการให้บริการคมนาคมขนส่ง

๗.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development) เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและบริการมีคุณภาพและเป็นมาตรฐานสากล เป็นที่ยอมรับในระดับสากล บุคลากรด้านคมนาคมขนส่งเป็นพื้นฐานที่สำคัญในการจัดทำแผนงาน โครงการ และขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่ง เป็นต้น

๗.๕ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาเพื่อนำเทคโนโลยีและระบบอัจฉริยะต่างๆ ที่ก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และอุตสาหกรรม

๘. แผนงานภายใต้ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

๘.๑. แผนงานพัฒนาระบบราง เพื่อเติมเต็มโครงข่ายให้สมบูรณ์ โดยการปรับปรุงระบบอุปกรณ์และโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบรถไฟทางคู่ การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาด ๑ เมตร การพัฒนารถไฟทางคู่ ขนาดมาตรฐาน ๑.๔๓๕ เมตร/รถไฟความเร็วสูง การพัฒนาระบบรถไฟชานเมือง และการพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟ (Transit Oriented Development: TOD)

๘.๒ แผนงานพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะใน กทม. ปริมณฑล และเมืองภูมิภาค เพื่อส่งเสริมความคล่องตัวในการเดินทางและขนส่ง โดยการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล การพัฒนาถนนและทางพิเศษเพื่อแก้ปัญหาจราจร การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและสิ่งอำนวยความสะดวกในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งภูมิภาค การส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการขนส่งเพื่อประหยัดพลังงาน และการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์บริเวณโดยรอบสถานีรถไฟฟ้าหรือสถานีขนส่ง (TOD)

๘.๓ แผนงานพัฒนาทางและสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนน เพื่อเชื่อมโยงฐานการผลิตที่สำคัญของประเทศและเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยการพัฒนาโครงข่ายถนน การพัฒนาและบำรุงรักษาระบบถนนเพื่อความปลอดภัย การพัฒนาถนนเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และการพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกทางถนนและองค์ประกอบต่อเนื่อง เพื่อให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ

๘.๔ แผนงานพัฒนาระบบการขนส่งทางน้ำ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งทางน้ำ โดยการพัฒนาท่าเรือและการขนส่งต่อเนื่อง การพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งทางลำนํ้า และการบริหารจัดการการจราจรและขนส่งทางนํ้า

๘.๕ แผนงานการพัฒนาขนส่งทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศ โดยการพัฒนาและปรับปรุงท่าอากาศยาน การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระบบบริการการเดินทางอากาศ และเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับของระบบการบินของประเทศ การพัฒนาสายการบินและธุรกิจการบิน การกำกับดูแล บริหารจัดการความปลอดภัยและความมั่นคงด้านการขนส่งทางอากาศ

๘.๖ แผนงานการบริหารจัดการระบบการขนส่ง การพัฒนาเทคโนโลยี และบุคลากร เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ การบริหารจัดการการคมนาคมขนส่ง โดยการพัฒนาการบริหารจัดการระบบโครงสร้างพื้นฐานและมาตรฐานด้านการขนส่ง การบริหารจัดการระบบขนส่งสาธารณะ การพัฒนาระบบสารสนเทศ การบริหารจัดการเส้นทางเดินรถโดยสารประจำทางในส่วนภูมิภาค การบริหารจัดการจราจรในกรุงเทพมหานครและเมืองหลักภูมิภาค และการปรับปรุงกฎหมาย ระเบียบและการบังคับใช้ รวมทั้งให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการขนส่ง

๙. เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง
 จำแนกตามแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต

ประเด็น	ตัวชี้วัด
<p>๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green Transport)</p>	<p>๑.๑ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก ๖๙.๑ ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ ๒๐</p> <p>๑.๒ สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๖.๖ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ ๑๕</p> <p>๑.๓ สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ</p> <p>๑.๔ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด** ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ร้อยละ ๘.๔๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒.๗๗</p>
<p>๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)</p>	<p>๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๑๔.๒ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ</p> <p>๒.๒ ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๗.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ</p> <p>๒.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๘</p> <p>๒.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑๒ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒๒</p> <p>๒.๕ ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยาน</p> <p>๑) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ๔๕ ล้านคน เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ล้านคน</p> <p>๒) ท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ๓๐ ล้านคน เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ล้านคน</p> <p>๓) ท่าอากาศยานภูมิภาค (ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จำนวน ๔ แห่ง และ ทย. จำนวน ๒๘ แห่ง) ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ล้านคน (ปัจจุบัน ผู้โดยสารจำนวน ๔๓ ล้านคน) เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ล้านคน</p>

ประเด็น (ต่อ)	ตัวชี้วัด
๓. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusive Transport)	<p>๓.๑ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล**</p> <p>ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๑.๒๘</p> <p>เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘</p> <p>๓.๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง**</p> <p>ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๕๐.๒๘</p> <p>เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒</p> <p>๓.๓ อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (ถนน ราง ท่าเรือ และสนามบิน) ของประเทศ จาก World Economic Forum (WEF)</p> <p>ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) อันดับ ๗๑ (จาก ๑๔๐)</p> <p>เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) อันดับ ๑-๕๐</p>

ที่มา : * แผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๕๕๘ - ๒๕๗๙, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนาระบบการขนส่งที่ยั่งยืนและลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ, สนช.

**ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนช.

๑๐. ระยะเวลาในการพัฒนา

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จึงได้จัดทำแผนการพัฒนา โดยแบ่งเป็นระยะเร่งด่วน ๑ - ๒ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐ - ๒๕๖๑) ระยะกลาง ๓ - ๘ ปี (พ.ศ.๒๕๖๒ - ๒๕๖๙) และระยะยาว ๑๐ ปี (พ.ศ.๒๕๗๐ - ๒๕๗๙) ดังนี้

๑๐.๑ ระยะเร่งด่วน (Critical transport issues) เพื่อเร่งดำเนินการบรรเทาปัญหาในระยะสั้น ได้แก่

- ๑) ปัญหาการจราจรติดขัดในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งเมืองหลักในภูมิภาค
- ๒) ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยมีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง
- ๓) การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง อย่างจริงจังและต่อเนื่อง
- ๔) การแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ในด้านนโยบาย (Policy) ด้านการกำกับดูแล (Regulator) และบทบาทการเป็นผู้ประกอบการ (Operator) ยังขาดความชัดเจน เช่น
 - การรถไฟแห่งประเทศไทย ซึ่งทำหน้าที่ทั้งกำกับดูแลและเป็นผู้ประกอบการ จึงต้องปรับโครงสร้างโดย การจัดตั้งกรมราง เพื่อแยกบทบาทหน้าที่ในการกำกับดูแล และการประกอบการด้านการขนส่งทางราง
 - กรมเจ้าท่ามีภารกิจทั้งในด้านการกำกับดูแลและการก่อสร้างท่าเรือ ซึ่งขาดการกำหนดบทบาทหน้าที่ที่ชัดเจนในการกำกับดูแลและส่งเสริมการขนส่งทางน้ำ (จท. อนุญาตให้มีการสร้างท่าเรือเอกชน บริเวณใกล้เคียงกับท่าเรือแหลมฉบัง ซึ่งทำให้เกิดการแข่งขันแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาด) ดังนั้น ควรมุ่งเน้นการปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างนโยบายผู้ประกอบการ และการกำกับดูแล
 - ๕) การปรับโครงสร้างรัฐวิสาหกิจด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น)
 - ๖) การแก้ไขกฎระเบียบด้านการบินให้เป็นมาตรฐานสากล

๑๐.๒ ระยะกลาง มุ่งเน้นการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการคมนาคมขนส่งต่างๆ ให้มีความครอบคลุมทั้งเมืองหลักในภูมิภาคและประเทศเพื่อนบ้าน มีความเชื่อมโยง และเพียงพอ รวมทั้งการปรับปรุงกฎหมายระเบียบที่เกี่ยวข้องให้ทันสมัยสอดคล้องกับการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริการขนส่งให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ตลอดจนส่งเสริมอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง สอดคล้องตามยุทธศาสตร์และแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

๑๐.๓ ระยะยาว มุ่งเน้นการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่ได้รับการพัฒนาอย่างครอบคลุม ทั้งถึงและเพียงพอ การยกระดับการให้บริการขนส่งที่สะดวกสบาย ทันสมัย ได้มาตรฐานสากล ได้รับการบำรุงรักษาให้อยู่ในสภาพที่สมบูรณ์อยู่เสมอ มีความปลอดภัย สอดคล้องตามยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี

๑๑. แหล่งเงินทุน

แหล่งที่มาในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ) กองทุนเงินค่าธรรมเนียมนิยมผ่านทาง การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) และแนวคิดทางเลือกในการลงทุนรูปแบบใหม่ คือ กองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund) อย่างไรก็ตาม การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งจะมีผลกระทบโดยตรงต่อมูลค่าของที่ดินและอสังหาริมทรัพย์ตามเส้นทาง และยังเป็นโอกาสในการลงทุนของภาคเอกชน ทั้งในด้านอสังหาริมทรัพย์ ธุรกิจการค้า และการท่องเที่ยวอีกด้วย

๑๒. แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๑๒.๑ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความสอดคล้องกับนโยบาย อาทิ การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบิน เป็นต้น

๑๒.๒ การเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่ง โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบการขนส่งทางรางและการขนส่งทางน้ำเพื่อให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพในเขตเมือง อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสาร เป็นต้น

๑๒.๓ การพัฒนาระบบขนส่งโดยคำนึงถึงการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง โดยในส่วนของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนอาจเป็นการแก้ไขปัญหาจุดเสี่ยงจุดอันตราย การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย เป็นต้น

๑๒.๔ การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เช่น ระบบตัวร่วม ระบบนำทาง (GPS Application) ITS ในการให้บริการขนส่งสาธารณะ

๑๒.๕ การสร้างมาตรฐานและบริการด้านการขนส่ง (Standard/Services) เช่น ปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง Universal Design เพื่อคนทุกกลุ่ม

๑๒.๖ การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง (Land Use Planning and Transport Development) เช่น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD)

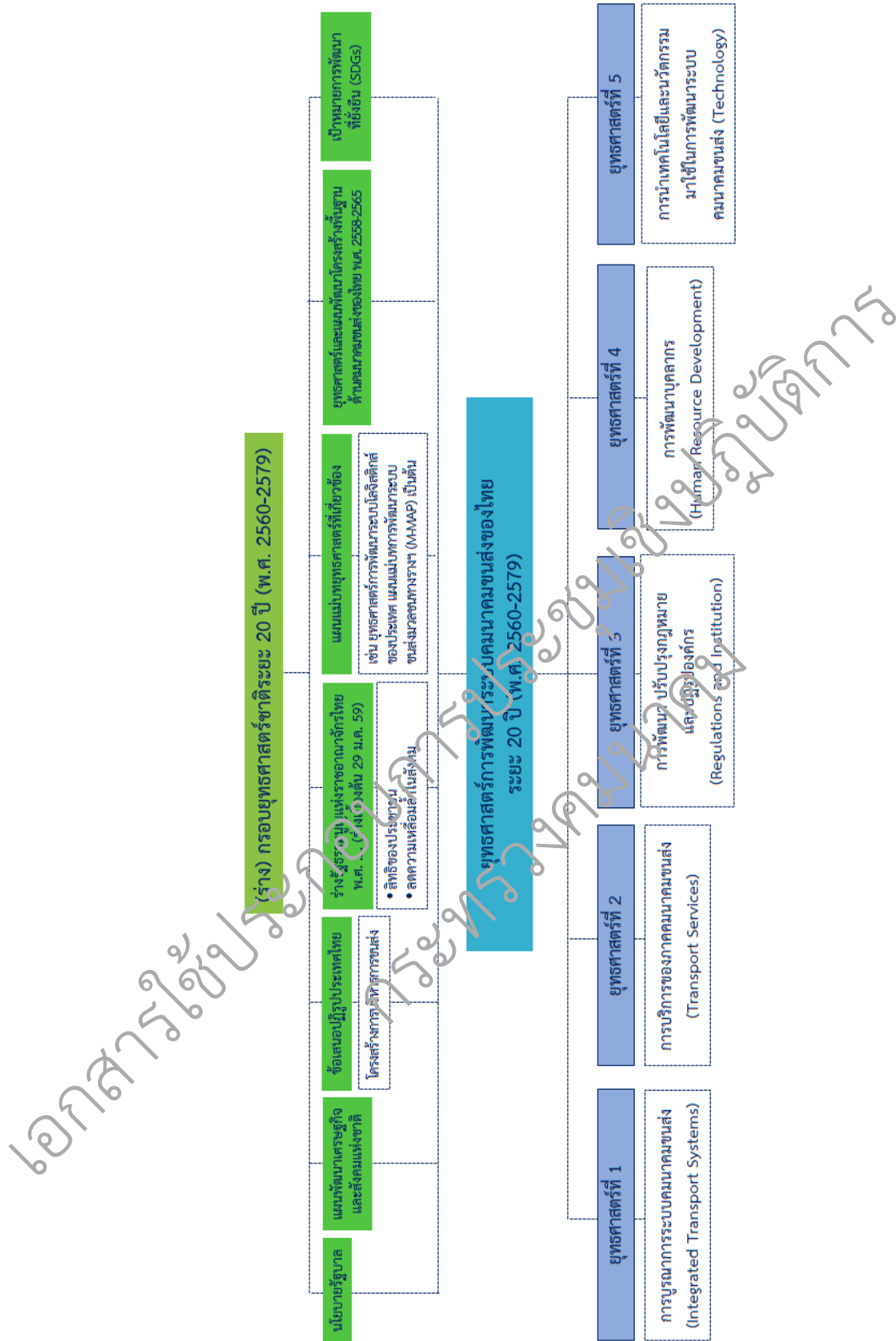
๑๒.๗ การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมต่อหรือเข้าถึงแหล่งอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงกับประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อนบ้าน

๑๒.๘ การบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจร เช่น การบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด การสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่ง การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร อาทิเช่น การปรับปรุงโครงสร้าง/กลไก/ความร่วมมือในการบริหารจัดการห้วงอากาศของชาติเชิงบูรณาการ เพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น

๑๒.๙ การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่รวมถึงความต้องการบุคลากร การพัฒนาบุคลากร เช่น การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางราง บุคลากรด้านการบิน เป็นต้น

๑๒.๑๐ การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการกำกับดูแล (Regulations) เช่น สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กรมการขนส่งทางราง เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ซึ่งกรมเจ้าท่า อาจปรับตัวเป็นผู้กำกับดูแล และให้หน่วยงานปฏิบัติเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน

๑๒.๑๑ การบริหารจัดการคุณภาพและมาตรฐาน (Quality and Standard) รวมถึงการนำนวัตกรรม (Innovation) มาใช้



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.)

สำนักแผนงาน

๘ กันยายน ๒๕๕๙