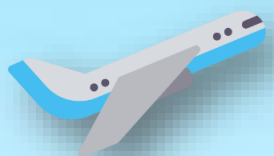


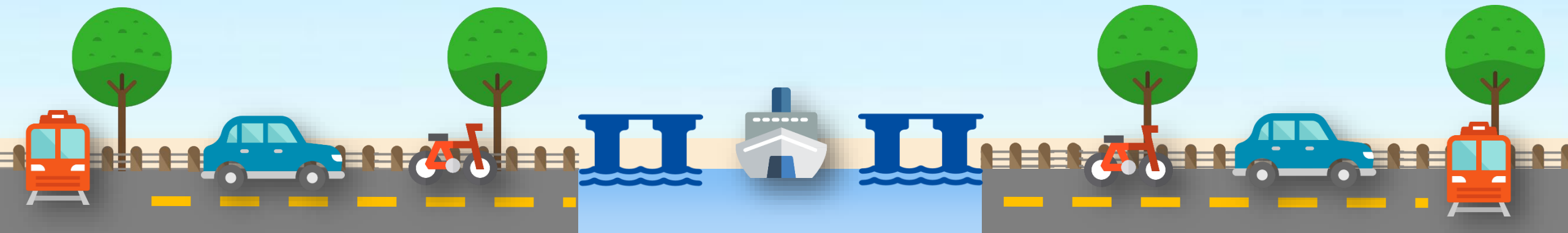


# (ร่าง) ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)



นายชัยวัฒน์ ทองคำคูณ

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร





# ประเด็นการนำเสนอ

1

- ยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี

2

- กรอบการดำเนินการ

3

- การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT ANALYSIS)

4

- แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต

5

- วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

6

- ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

7

- เป้าหมายและตัวชี้วัด

8

- ระยะเวลาในการพัฒนา

9

- แหล่งเงินทุนในการพัฒนา

10

- แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง



# ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ 20 ปี



ยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคง



ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน



ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างโอกาสความเสมอภาค  
และเท่าเทียมกันทางสังคม



ยุทธศาสตร์ด้านการสร้างการเติบโตบนคุณภาพชีวิต  
ที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



ยุทธศาสตร์ด้านการปรับสมดุลและพัฒนา  
ระบบการบริหารจัดการภาครัฐ



# กรอบการดำเนินงาน





# การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT ANALYSIS)

## จุดแข็ง (Strengths)

1. โครงข่ายถนนครอบคลุมและมีคุณภาพในเกณฑ์ดีอยู่ลำดับที่ 51/140 (จาก WEF 2015-2016)
2. ความได้เปรียบทางที่ตั้งภูมิศาสตร์ที่เชื่อมต่อการขนส่งทางบกกับประเทศเพื่อนบ้าน สามารถเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค
3. ไทยเป็นฐานการผลิตที่สำคัญของโลก มีทรัพยากรทางธรรมชาติที่อุดมสมบูรณ์ ดึงดูดนักลงทุน และนักท่องเที่ยว มีแรงงานที่มีฝีมือและคุณภาพ
4. ชายฝั่งทะเลภาคใต้มีศักยภาพในการพัฒนาด้านการขนส่งทางทะเลและชายฝั่ง

## จุดอ่อน (Weaknesses)

1. ต้นทุนโลจิสติกส์สูง (14.2%)
2. อัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นอันดับ 2 ของโลก (จาก WHO, Global Status Report on Road Safety 2015)
3. ปัญหาการจราจรใน กทม. ปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค รุนแรงเพิ่มมากขึ้น
4. โครงข่ายการขนส่งทางรางยังไม่ครอบคลุม
5. บทบาทหน้าที่หน่วยงานไม่ชัดเจน (นโยบาย/กำกับดูแล/ประกอบการ)
6. โครงการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของรัฐที่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมขาดความพร้อมในการดำเนินการ
7. กฎหมายด้านการขนส่งยังไม่เป็นปัจจุบัน
8. โครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน มีสัดส่วนค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับค่าครองชีพ

## โอกาส (Opportunities)

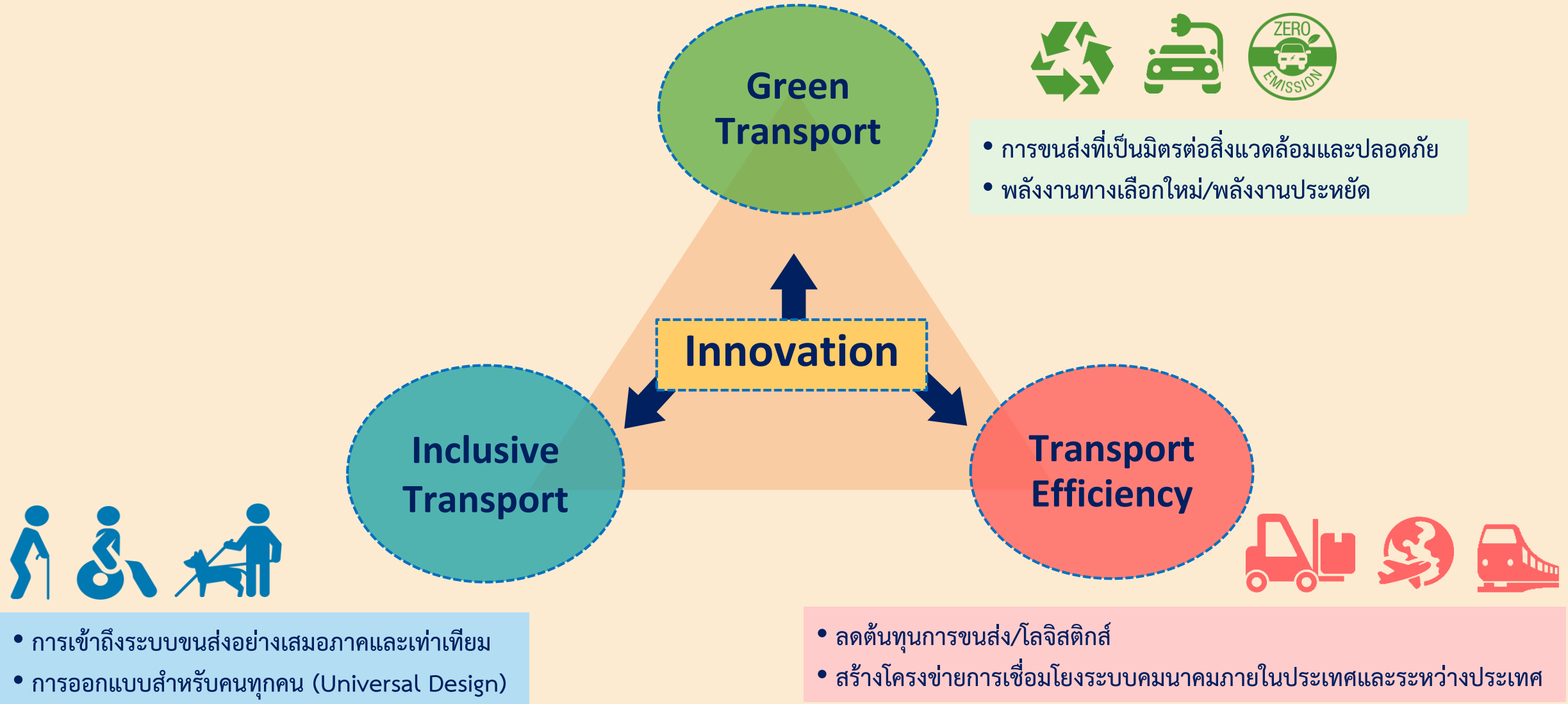
1. กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization)
2. การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึง (Urbanization) ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง
3. การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ภาวะโลกร้อน
4. การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) จึงต้องวางแผน ออกแบบโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวก รองรับการใช้บริการของผู้สูงอายุ เด็ก ผู้พิการในอนาคตได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม
5. การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและการใช้นวัตกรรม (Technological and Innovation)
6. การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน

## ข้อจำกัด (Threats)

1. ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง
2. ขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ เช่น อปท. กรมธนารักษ์ เป็นต้น
3. ความตกลงระหว่างประเทศทำให้เกิดการแข่งขันที่รุนแรงต่อผู้ประกอบการที่มีประสิทธิภาพต่ำ
4. ภัยธรรมชาติและภัยพิบัติส่งผลกระทบต่อโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม เป็นต้น



# แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต





# แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต (ต่อ)



การขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม



การใช้นวัตกรรม



06-06-2016  
Photo by Th jung  
BANGKOKBUSCLUB.com



# แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต (ต่อ)



การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ

Transport Efficiency



การใช้นวัตกรรม





# แนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต (ต่อ)



การขนส่งที่เสมอภาคและเท่าเทียม

Inclusive Transport



การใช้นวัตกรรม





# วิสัยทัศน์และเป้าประสงค์

“มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

1

ยกระดับคุณภาพชีวิต  
ของประชาชน

2

รองรับการขยายตัวและ  
การเปลี่ยนแปลงของสังคม

3

ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและ  
เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน



# ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ 20 ปี

## ยุทธศาสตร์ที่ 1

การบูรณาการ  
ระบบคมนาคมขนส่ง  
(Integrated  
Transport Systems)

## ยุทธศาสตร์ที่ 2

การบริการของ  
ภาคคมนาคมขนส่ง  
(Transport Services)

## ยุทธศาสตร์ที่ 3

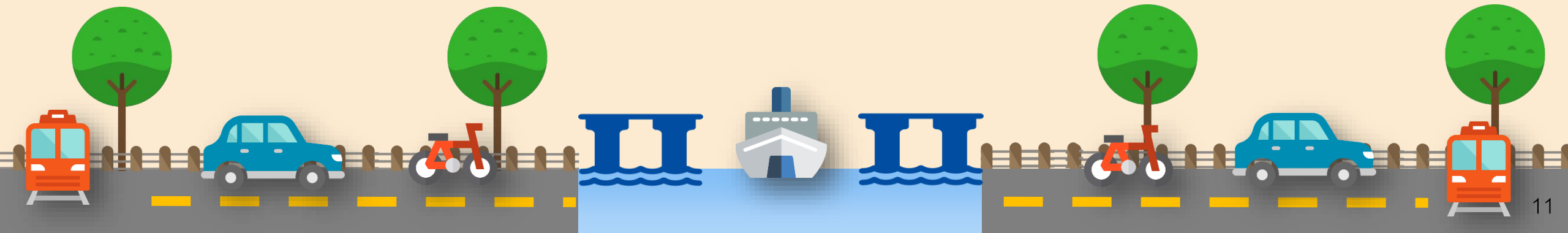
การพัฒนา ปรับปรุง  
กฎหมายและปฏิรูป  
องค์กร (Regulations  
and Institution)

## ยุทธศาสตร์ที่ 4

การพัฒนาบุคลากร  
(Human Resource  
Development)

## ยุทธศาสตร์ที่ 5

การนำเทคโนโลยี  
และนวัตกรรม  
มาใช้ในการพัฒนา  
ระบบคมนาคมขนส่ง  
(Technology and  
Innovation)





# เป้าหมายและตัวชี้วัด



- 1.1 ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง  
 ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก 69.1 ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์  
 เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ 20
- 1.2 สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ  
 ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) ร้อยละ 36.6  
 เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ 15
- 1.3 สัดส่วนการเกิดอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณการเดินทางระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด  
 ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) ร้อยละ .....  
 เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ร้อยละ .....
- 1.4 สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด  
 ปัจจุบัน (พ.ศ. 2558) ร้อยละ 8.48  
 เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ร้อยละ 2.77



# เป้าหมายและตัวชี้วัด (ต่อ)



## Transport Efficiency



### 2.1 ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)

ปัจจุบัน (พ.ศ.2556)	ร้อยละ 14.2
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	ร้อยละ .....

### 2.2 ต้นทุนค่าขนส่งสินค้า

ปัจจุบัน (พ.ศ.2556)	ร้อยละ 7.4
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	ร้อยละ .....

### 2.3 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง\*\*

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	ร้อยละ 1.4
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	ร้อยละ 8

### 2.4 สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ\*\*

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	ร้อยละ 12
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	ร้อยละ 22

### 2.5 ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารโดยรวมของท่าอากาศยาน

#### • ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	45 ล้านคน
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	..... ล้านคน

#### • ท่าอากาศยานดอนเมือง

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	30 ล้านคน
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	..... ล้านคน

#### • ท่าอากาศยานภูมิภาค (ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. 4 แห่ง และ ทย. 28 แห่ง)

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558)	..... ล้านคน (ปัจจุบัน ผู้โดยสารจำนวน 43 ล้านคน)
เป้าหมาย (พ.ศ. 2579)	..... ล้านคน



# เป้าหมายและตัวชี้วัด (ต่อ)



## Inclusive Transport

3.1 สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) ร้อยละ 31.28

เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ร้อยละ 50.38

3.2 สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) ร้อยละ 50.28

เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) ร้อยละ 61.12

3.3 อันดับผลการประเมินคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานโดยรวม (ถนน ราง ท่าเรือ และสนามบิน)  
ของประเทศ จาก World Economic Forum (WEF)

ปัจจุบัน (พ.ศ.2558) อันดับ 71 (จาก 140)

เป้าหมาย (พ.ศ. 2579) อันดับ 1-50



# ระยะเวลาการพัฒนา

## 1. ระยะเร่งด่วน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 การบริการภาคคมนาคมขนส่ง ยกกระดับคุณภาพการให้บริการภาคขนส่งให้มีมาตรฐานเทียบเท่าสากล และสร้างความพึงพอใจให้กับประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 การพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ทั้งภาครัฐและเอกชน

## 2. ระยะกลาง

ยุทธศาสตร์ที่ 1 การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง ให้มีความครอบคลุมและเชื่อมโยงระหว่างรูปแบบการขนส่ง

ยุทธศาสตร์ที่ 3 การพัฒนาปรับปรุงกฎหมาย และปฏิรูปองค์กร

## 3. ระยะยาว

ยุทธศาสตร์ที่ 5 การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

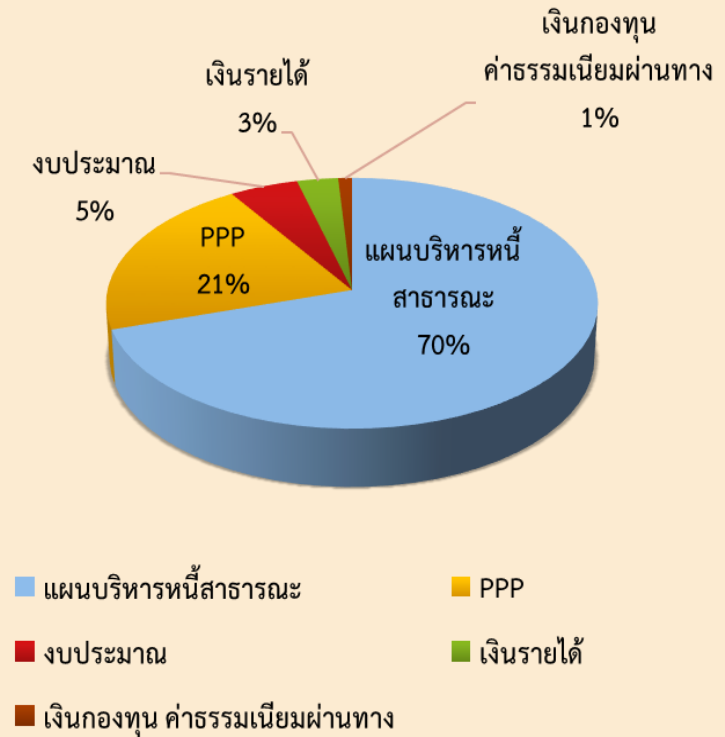


# แหล่งเงินทุนในการพัฒนา

- งบประมาณรายจ่ายประจำปี
- เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ
- เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ)
- กองทุนเงินค่าธรรมเนียมนำทาง
- การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP)
- กองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure Fund)

## ตัวอย่างแหล่งเงินทุน

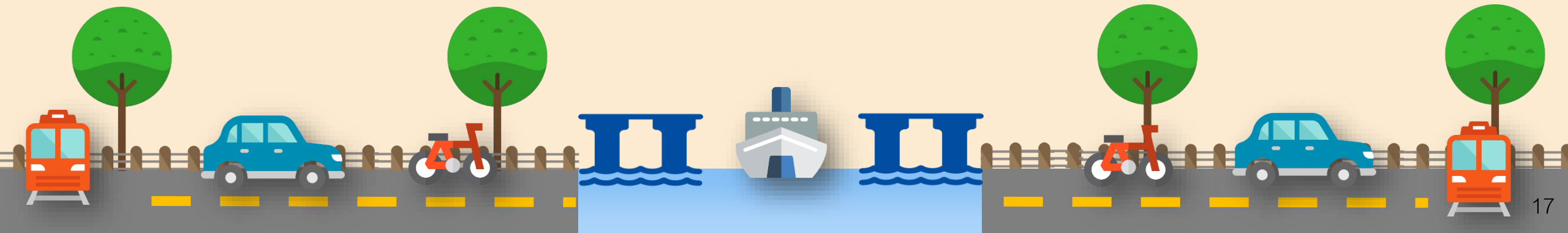
แผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน พ.ศ. 2559





# แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

1. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้มีความสอดคล้องกับนโยบาย อาทิ การพัฒนาระบบการขนส่งทางอากาศ ให้มีความสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับการดำเนินนโยบายเปิดเสรีการบิน เป็นต้น
2. การเพิ่มประสิทธิภาพระบบคมนาคมขนส่ง ให้ความสำคัญระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำ เพื่อให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ รวมถึงการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีคุณภาพในเขตเมือง อาทิ การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะด้วยรถโดยสาร เป็นต้น
3. การพัฒนาระบบขนส่งโดยคำนึงถึงการขนส่งที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และส่งเสริมความปลอดภัยในการเดินทาง โดยในส่วนของมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนนอาจเป็นการแก้ไขปัญหาคัดเสี่ยงจุดอันตราย การยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย เป็นต้น
4. การนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาประยุกต์ใช้ เช่น ระบบตัวร่วม ระบบนำทาง (GPS Application) ITS ในการให้บริการขนส่งสาธารณะ
5. การสร้างมาตรฐานและบริการด้านการขนส่ง (Standard/Services) เช่น ปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง Universal Design เพื่อคนทุกกลุ่ม



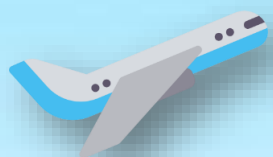


## แนวทางการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์พัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

6. การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งควบคู่ไปกับการพัฒนาเมือง (Land Use Planning and Transport Development) เช่น การพัฒนาพื้นที่รอบสถานี (TOD)
7. การเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ ให้เชื่อมต่อหรือเข้าถึง แหล่งอุตสาหกรรม เกษตร ท่องเที่ยว และประตูการค้าที่สำคัญของประเทศ ตลอดจนเชื่อมโยงกับประตูการค้าหลักของประเทศเพื่อนบ้าน
8. การบริหารจัดการด้านการขนส่งและจราจร เช่น การบังคับใช้กฎหมายโดยเคร่งครัด การสนับสนุนส่งเสริมให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการให้บริการขนส่ง การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร อาทิเช่น การปรับปรุงโครงสร้าง/กลไก/ความร่วมมือในการบริหารจัดการห้วงอากาศของชาติเชิงบูรณาการ เพื่อเป็นแนวทางในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น
9. การจัดทำแผนพัฒนาบุคลากรด้านคมนาคมขนส่งและโลจิสติกส์ ที่รวมถึงความต้องการบุคลากร การพัฒนาบุคลากร เช่น การพัฒนาบุคลากรด้านการขนส่งทางราง บุคลากรด้านการบิน เป็นต้น
10. การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบ และการกำกับดูแล (Regulations) เช่น กพท. กรมการขนส่งทางราง เป็นผู้กำกับดูแล (Regulator) ซึ่งกรมเจ้าท่าอาจปรับตัวเป็นผู้กำกับดูแล และให้หน่วยงานปฏิบัติเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน
11. การบริหารจัดการคุณภาพและมาตรฐาน (Quality and Standard) รวมถึงการนำนวัตกรรม (Innovation) มาใช้



# ขอขอบคุณ



สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

