

## บทที่ 8 ข้อเสนอแนะเพื่อการพัฒนากระบวนการวางแผนการขนส่งและจราจร

เนื่องจากการวางแผนด้านการขนส่งและจราจรในปัจจุบันนั้น ส่วนใหญ่ยังเป็นการวางแผนทางเดียว กล่าวคือ เป็นการวางแผนซึ่งไม่มีการประเมินผลลัพธ์ของการดำเนินงานตามแผน และส่งข้อมูลย้อนกลับ เพื่อใช้ในการวางแผนในระยะต่อไป นอกจากนี้ในบางส่วนยังเป็นการวางแผนจากระดับหน่วยงานปฏิบัติ (Bottom-up) ซึ่งยังมีได้บูรณาการในภาพรวมของสาขาการขนส่งเท่าที่ควร ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของสาเหตุของปัญหาการขาดดุลยภาพ และก่อให้เกิดภาวะต้นทุนการขนส่งสูง เป็นต้น

จากการศึกษาครั้งนี้ สามารถกล่าวได้ว่าข้อจำกัด (Constraint) ต่างๆ ในการบริหารจัดการ การวางแผน และการปฏิบัติงานในส่วนต่างๆ ของกระทรวงคมนาคมนั้น อาจเป็นอุปสรรคต่อการนำรูปแบบการวางแผนการขนส่งและจราจรแนวทางใหม่มาประยุกต์ใช้ ซึ่งในกรณีนี้ กระทรวงคมนาคม (สนข.) ควรเพิ่มบทบาทจากหน่วยประสานงานมาเป็นหน่วยงานกลางในการวางแผน และประเมินผลการพัฒนาตามเป้าหมาย การให้บริการสาธารณะของกระทรวงคมนาคมมากยิ่งขึ้น ทั้งนี้จะต้องได้รับความร่วมมือจากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง อีกทั้งหน่วยงานอื่นๆ ในสังกัดกระทรวงคมนาคมก็ควรได้รับการปรับบทบาทและความรับผิดชอบให้มีความชัดเจนและคล่องตัวมากขึ้น เพื่อเชื่อมต่อโครงสร้างการบริการราชการและระบบการวางแผนแนวทางใหม่ ดังนั้นแนวทางการพัฒนาศักยภาพในการวางแผนการขนส่งและจราจรของกระทรวงคมนาคม ควรประกอบด้วย แนวทางระยะสั้นในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในการวางแผนและประเมินผล และวางแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาระบบการวางแผนของกระทรวงคมนาคม

### 8.1 แนวทางระยะสั้นในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในการวางแผนและประเมินผล

แนวทางระยะสั้นในการพัฒนาระบบฐานข้อมูลในการวางแผนและประเมินผลนั้น ควรประกอบไปด้วย (i) การจัดทำฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้โดยสาร (ii) การจัดทำฐานข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร (iii) การบริหารตัวชี้วัด และ (iv) การจัดทำแบบจำลอง

#### 8.1.1 การจัดทำฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้โดยสาร

##### 8.1.1.1 ฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า

ข้อมูลหลักในการศึกษาการเคลื่อนย้ายสินค้านั้นส่วนใหญ่ เป็นข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จากการเก็บรวบรวมไว้โดยหน่วยงานภาครัฐ และภาคเอกชนที่เกี่ยวข้องกับการเคลื่อนย้ายสินค้านดังกล่าว ซึ่งแต่ละหน่วยก็เก็บ

รวบรวมข้อมูลในรูปแบบเพื่อการใช้ประโยชน์ในหน่วยงานของตนเป็นสำคัญ ดังนั้นจึงทำให้ข้อมูลที่มีการรวบรวมไว้ อยู่ในรูปแบบที่แตกต่างกัน และบางครั้งไม่อาจทำการเปรียบเทียบกันได้โดยตรง ต้องทำการปรับรูปแบบข้อมูล หรือต้องมีการสำรวจรวบรวมข้อมูลใหม่เพื่อการตรวจสอบ (Cross Check) ความถูกต้องหรือความน่าเชื่อถือ (Validity) ของข้อมูลดังกล่าวซ้ำอีก ซึ่งเป็นความไม่สะดวกและความสิ้นเปลืองทั้งในด้านทรัพยากรและเวลา ดังนั้นจึงควรที่จะต้องมีระบบหรือวิธีการที่กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งสินค้า และผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่อยู่ในกระบวนการขนส่งสินค้าทำการบันทึกข้อมูลการขนส่งหรือการเคลื่อนย้ายสินค้าและรายงานข้อมูลให้หน่วยงานที่ทำหน้าที่เป็นศูนย์ข้อมูลกลาง ซึ่งอาจจะเป็น สนข. ทำการเก็บรวบรวมข้อมูลดังกล่าวไว้เพื่อใช้ประโยชน์ในทางราชการต่อไป การรายงานข้อมูลดังกล่าวควรมีกำหนดเวลาที่แน่นอน สม่าเสมอ และควรมีการรายงานอย่างน้อยที่สุดปีละ 1 ครั้ง ซึ่งในกรณีดังกล่าวนี้ ในส่วนของหน่วยงานรัฐวิสาหกิจที่ทำการขนส่งสินค้าในภาครัฐ เช่น การรถไฟแห่งประเทศไทย (รฟท.) องค์การรับส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ (ร.ส.พ.) สามารถดำเนินการได้โดยไม่มีปัญหามากนัก แต่ในส่วนของผู้ประกอบการภาคเอกชน อาจต้องระวังที่ไม่ให้การดำเนินการในเรื่องนี้เป็นการสร้างภาระและความไม่สะดวกจนเกินควรให้แก่ผู้ประกอบการด้วย

#### 8.1.1.2 ฐานข้อมูลการเคลื่อนย้ายผู้โดยสาร

การเก็บรวบรวมข้อมูลการเคลื่อนย้ายผู้โดยสาร จะมีปัญหาความยุ่งยากน้อยกว่าการรวบรวมข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้า เพราะผู้ประกอบการขนส่งผู้โดยสาร (ทั้งที่เป็นรัฐวิสาหกิจ และผู้ประกอบการภาคเอกชน) มีการรวบรวมสถิติข้อมูลการขนส่งผู้โดยสารของตนเองเอาไว้เป็นประจำอยู่แล้ว อย่างไรก็ตาม ควรจัดให้มีระบบการรายงานข้อมูลเข้าสู่ศูนย์ข้อมูลกลางตามกำหนดเวลาเช่นเดียวกับการรายงานข้อมูลการเคลื่อนย้ายสินค้าด้วยเช่นกัน

#### 8.1.2 การจัดทำฐานข้อมูลต้นทุนการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

การใช้ประโยชน์จากฐานข้อมูลต้นทุนอย่างมีประสิทธิภาพนั้น ควรจำเป็นต้องมีการจัดระบบการปรับปรุงข้อมูลให้ทันสมัยอยู่เสมอ เนื่องจาก ตัวแปรที่สำคัญในฐานข้อมูลต้นทุนมีพฤติกรรมมีการแปรเปลี่ยนที่แตกต่างกัน โดยตัวแปรที่มีการเปลี่ยนแปลงบ่อยครั้งจำเป็นต้องมีการปรับค่าทุกๆ 1 ปี ส่วนตัวแปรที่มีการเปลี่ยนแปลงไม่บ่อยนัก ควรดำเนินการทบทวนทุกๆ 3-5 ปี

ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับต้นทุนที่ควรต้องทำการทบทวนในรอบเวลาทุก 1 ปี ได้แก่

- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยในแต่ละปี สำหรับ HSD/เบนซิน91/เบนซิน95/ก๊าซ LPG/Jet A-1 (บาท/ลิตร)

- ปริมาณการขนส่งน้ำมันปิโตรเลียมทางท่อต่อปี (ล้านลิตร/ปี)
- จำนวนผู้โดยสารของแต่ละรูปแบบการขนส่ง (คน/เที่ยว)
- ระยะทางวิ่งเฉลี่ยของยานพาหนะชนิดต่างๆ (กิโลเมตรทำการ/วัน)
- จำนวนเที่ยววิ่งต่อวันของยานพาหนะ
- ค่าใช้จ่ายก่อสร้าง บำรุงรักษาและซ่อมแซมทางหลวงต่อปี
- ค่าใช้จ่ายโครงสร้างพื้นฐานทางรถไฟต่อปี
- จำนวนยานพาหนะชนิดต่างๆ (คัน)
- ปริมาณการขนส่งสินค้า และผู้โดยสาร ทางถนน ทางรถไฟ ทางเรือ และทางอากาศ ต่อปี (ตัน - ก.ม., คน - ก.ม.)
- งบประมาณรายจ่ายประจำปีสาขาการคมนาคมขนส่ง
- จำนวนผู้บาดเจ็บ จำนวนผู้เสียชีวิต และจำนวนอุบัติเหตุทางถนนต่อปี
- ค่าเสียหายจากอุบัติเหตุทางรถไฟต่อปี รายได้รวมต่อปี
- รายได้ของ ร.ฟ.ท. จากการขนส่งสินค้าต่อปี รายได้จากการขนส่งผู้โดยสารต่อปี
- สัดส่วนค่าใช้จ่ายด้านป้องกันอุบัติเหตุทางน้ำเป็นร้อยละของงบประมาณ (%)

ข้อมูลสำคัญเกี่ยวกับต้นทุนที่ควรดำเนินการทบทวนทุกๆ 3-5 ปี ได้แก่

- อัตราการบรรทุกทุกสินค้าของยานพาหนะเที่ยวไป-กลับ (Load Factor - %)
- ระยะเวลาของยานพาหนะต่อเที่ยว สำหรับสินค้าชนิดต่างๆ (ตัน/เที่ยว)
- อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับยานพาหนะประเภทต่างๆ (กม./ลิตร)
- อัตราการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (ลิตร/ชั่วโมง)
- ราคาค่าขนส่งสินค้าชนิดต่าง ๆ (บาท/ตัน)
- เงินลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่เกิดจากรัฐวิสาหกิจทางด้านคมนาคม ที่ไม่ได้มุ่งแสวงหากำไร แยกกิจกรรม การให้บริการขนส่ง การนำร่อง การลงทุนทำโดยสาร/ทำสินค้า และ ค่าก่อสร้างอำนวยความสะดวกเส้นทางขนส่ง
- เงินลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและเงินรายได้จากการให้บริการใช้โครงสร้างพื้นฐาน สำหรับหน่วยงานวิสาหกิจด้านการคมนาคมที่มุ่งเลี้ยงตัวเอง
- ค่าสูญเสียโอกาสของผู้ประสบอุบัติเหตุทางถนน แบ่งเป็นเสียชีวิต บาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหายต่ออุบัติเหตุ 1 ครั้ง
- ต้นทุนมลพิษทางอากาศ และต้นทุนมลพิษทางเสียง (บาท/กม.)

### 8.1.3 การบริหารตัวชี้วัด

ข้อเสนอแนะสำหรับตัวชี้วัด เพื่อการติดตามและประเมินผลเป้าหมายการให้บริการสาธารณะของกระทรวงคมนาคมนั้น สรุปได้ดังนี้

- ควรกำหนดขั้นตอนปฏิบัติในการส่งข้อมูลให้แก่ผู้รับผิดชอบในการติดตามประเมินผลตัวชี้วัดตามเวลาหรือความถี่ที่กำหนด ภายใต้การกำกับดูแลของผู้บังคับบัญชาของหน่วยงานนั้นๆ
- ควรออกแบบเอกสารรายงานข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกัน และสามารถใช้อ้างอิงข้อมูลที่ใช้บันทึกไว้ในการทำงานผลได้ทุกหน่วยงาน การออกแบบเอกสารควรดำเนินการจากหน่วยงานระดับบนลงล่าง (Top Down)
- การตั้งค่าเป้าหมายการให้บริการ ควรต้องพิจารณาจากข้อมูลสมรรถนะจริงในอดีต แต่เน้นการพัฒนาของเป้าหมาย (Target) อย่างต่อเนื่อง โดยค่อยเป็นค่อยไปบนเงื่อนไขของทรัพยากรที่ได้รับ และความสามารถของหน่วยงาน
- ควรอธิบายประโยชน์ในภาพรวมที่เกิดขึ้นก่อนมอบหมายตัวชี้วัดให้แก่หน่วยงานรับไปดำเนินการ โดยการพิจารณาปัจจัยที่อาจมีผลกระทบต่อตัวชี้วัดด้วย เช่น การเปลี่ยนแปลงของเศรษฐกิจ แนวโน้มความต้องการและการลงทุนของเอกชน

ทั้งนี้ในการประเมินผล ควรกำหนดเกณฑ์การวัดผลของตัวชี้วัดแต่ละตัวให้ชัดเจนทั้งในด้านการตั้งค่าเป้าหมาย (Target) การตั้งค่าที่ยอมรับได้ของตัวชี้วัด (Cut off) และ การตั้งค่าคะแนน (Score) ที่ใช้สำหรับตัวชี้วัดแต่ละตัวด้วย

### 8.1.4 การจัดทำแบบจำลอง

เครื่อง PC Server เป็นเครื่องคอมพิวเตอร์แม่ข่ายที่มีความสำคัญเนื่องจากบรรจุฐานข้อมูลที่ใช้งานทั้งหมด ดังนั้นจึงจำเป็นต้องมีเจ้าหน้าที่ดูแลให้ระบบทำงานอย่างมีประสิทธิภาพอยู่เสมอ ทั้งตัวเครื่อง PC Server และฐานข้อมูล ตลอดจนถึงระบบรักษาความปลอดภัย (Security) และสำรองข้อมูล (Backup) นอกจากนี้แล้วควรมีการปรับปรุงระบบฐานข้อมูลให้มีความทันสมัย เพื่อให้มีข้อมูลที่ถูกต้องและเพียงพอ ซึ่งผู้รวบรวมและบันทึกข้อมูลต้องมีความเข้าใจในระบบงานอย่างชัดเจน ดังนั้นจึงควรต้องมีการจัดเจ้าหน้าที่สำรวจข้อมูล ผู้รวบรวมข้อมูล และผู้ดูแลระบบ เป็นการเฉพาะด้วย

## 8.2 ร่างแผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาระบบการวางแผนของกระทรวงคมนาคม

### 8.2.1 วัตถุประสงค์ของการพัฒนาระบบการวางแผน

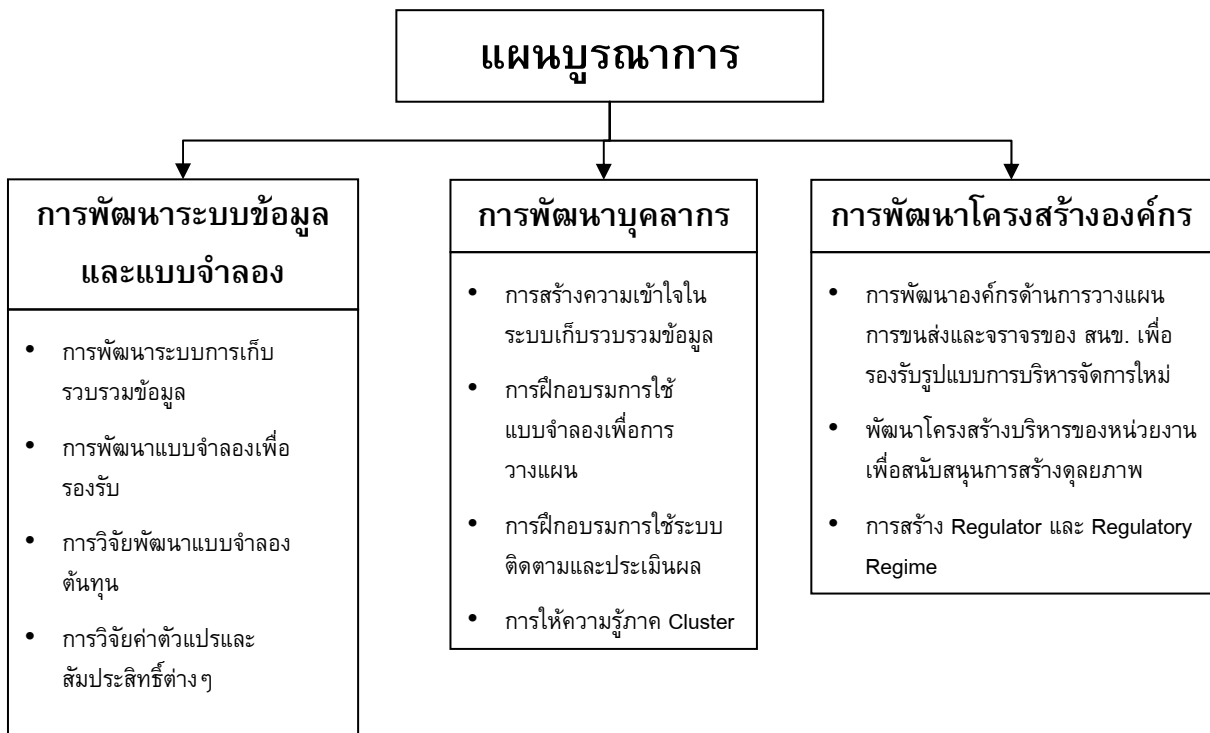
การพัฒนาระบบการวางแผนของกระทรวงคมนาคมให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นนั้น จำเป็นต้องมีการปรับปรุงแนวทางการดำเนินงานในภาพรวมอย่างบูรณาการ ทั้งในส่วนของ การวางแผน การกำกับดูแล การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการด้านการขนส่ง เพื่อให้การพัฒนาเกิดผลอย่างแท้จริงและยั่งยืน

โดยวัตถุประสงค์หลักของการพัฒนา ได้แก่

- 1) เพื่อพัฒนาระบบฐานข้อมูลและแบบจำลอง ทั้งในส่วนของต้นทุนการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้โดยสาร รวมถึงระบบการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล ให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้
- 2) เพื่อพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ให้สามารถปรับตัวให้เข้ากับระบบการวางแผนรูปแบบใหม่ ตลอดจนให้มีศักยภาพสูง เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานปฏิบัติ
- 3) เพื่อปรับโครงสร้างองค์กรหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมให้มีความชัดเจนในหน้าที่ ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับกระบวนการทำงานรูปแบบใหม่

### 8.2.2 ร่างแผนบูรณาการการพัฒนาระบบการวางแผน

แนวคิดในการดำเนินการจัดทำแผนบูรณาการเพิ่มศักยภาพของกระทรวงคมนาคม ในการบริหารจัดการระบบการวางแผนการขนส่งและจราจรอย่างบูรณาการนั้น สามารถสรุปได้ดังรูปที่ 8.2-1



### รูปที่ 8.2-1 โครงสร้างของร่างแผนบูรณาการการพัฒนาระบบการวางแผนการขนส่งและจราจร แนวใหม่

แนวคิดแผนการพัฒนาศักยภาพในการวางแผนของกระทรวงคมนาคมนี้ ควรครอบคลุมการดำเนินงานใน 3 ด้าน ได้แก่ ด้านระบบ ด้านบุคลากร และด้านองค์กร ซึ่งจะทำให้การพัฒนาครอบคลุมปัจจัยที่สำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของการวางแผน และการดำเนินงานตามแผน ซึ่ง สนข. สามารถนำแนวคิดนี้ไปดำเนินการจัดทำรายละเอียดและตั้งของงบประมาณต่อได้ทันที โดยแนวคิดการพัฒนาในด้านต่างๆ มีรายละเอียดเบื้องต้นดังนี้

#### 8.2.2.1 การพัฒนาระบบข้อมูลและแบบจำลอง

การพัฒนาระบบข้อมูลและแบบจำลอง ประกอบด้วยการดำเนินการหลัก ดังนี้

- 1) การพัฒนารูปแบบการเก็บรวบรวมข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ในกระทรวงคมนาคม เพื่อให้มีระบบการสำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูลที่เป็นมาตรฐานเดียวกันระหว่างหน่วยงาน และเป็นระบบที่มีการจัดเก็บอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งจะทำให้ได้ข้อมูลในการวางแผนที่มีคุณภาพ ดังนั้น กระทรวงคมนาคม โดย สนข. ซึ่งเป็นหน่วยงานกลางในการวางแผน จึงควรดำเนินการศึกษาจัดทำคู่มือและมาตรฐานในการสำรวจ เก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมสามารถนำไปปฏิบัติได้บนพื้นฐานเดียวกัน

- 2) การพัฒนาแบบจำลองเพื่อรองรับการวางแผนรูปแบบใหม่ ให้เหมาะสมกับยุทธศาสตร์ของกระทรวง และยุทธศาสตร์การพัฒนาพื้นที่ รวมถึงการปรับปรุงคุณภาพและรายละเอียดของแบบจำลองต้นทุนการขนส่ง แบบจำลองการเคลื่อนย้ายสินค้าและผู้โดยสาร แบบจำลองคุณภาพ และแบบจำลองการวิเคราะห์ตัวชี้วัด ให้สามารถสะท้อนภาพรวมของทั้งระบบ และสามารถประมาณการผลลัพธ์ได้อย่างแม่นยำมากขึ้นนั้น สนข. ควรดำเนินการศึกษาวิจัยแบบจำลองแต่ละประเภทในเชิงลึกต่อเนื่องจากการศึกษาครั้งนี้ ตลอดจนดำเนินการศึกษาปรับปรุงแบบจำลองเป็นระยะอย่างต่อเนื่องทุก 2-3 ปีด้วย
- 3) การศึกษาวิจัยค่าตัวแปรและสัมประสิทธิ์ต่างๆ เช่น ค่าสัมประสิทธิ์ b ให้ได้ค่าที่เหมาะสมให้สอดคล้องสภาพความเป็นจริงมากขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้สามารถนำไปใช้ประมาณการสภาพการณ์ในอนาคต ได้แม่นยำมากขึ้นตามไปด้วย โดยการศึกษาวิจัยค่าตัวแปรและสัมประสิทธิ์ต่างๆ นี้ ควรเป็นการดำเนินการที่ต่อเนื่องในระยะยาว ซึ่งควรได้รับงบประมาณสนับสนุนที่พอเพียง เนื่องจากสถานการณ์ต่างๆ มีการเปลี่ยนแปลงอยู่ตลอดเวลา

### 8.2.2.2 การพัฒนาบุคลากร

การพัฒนาบุคลากร ประกอบด้วยการดำเนินการหลัก ดังนี้

- 1) การฝึกอบรมสร้างความเข้าใจและประสบการณ์ในวิธีการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้บุคลากรของกระทรวงคมนาคมเข้าใจถึงความจำเป็นและความต้องการข้อมูลในการวิเคราะห์และวางแผน ตลอดจนกรณีวิธีในการสำรวจเก็บรวบรวมข้อมูล เพื่อให้บุคลากรของกระทรวงคมนาคมสนับสนุนทางวิชาการแก่หน่วยงานปฏิบัติในการเก็บรวบรวมข้อมูล
- 2) การฝึกอบรมการใช้แบบจำลองเพื่อการวางแผน แม้ว่าในช่วงปลายของการดำเนินงานโครงการนี้ได้มีการฝึกอบรมการใช้แบบจำลองแล้ว แต่การฝึกอบรมนี้ ควรกระทำอย่างสม่ำเสมอ เพื่อให้มีการถ่ายทอดความรู้และประสบการณ์ไปสู่บุคลากรรุ่นต่อไป
- 3) การฝึกอบรมการใช้ระบบติดตามและประเมินผล เพื่อสร้างความเข้าใจในระบบ ตลอดจนข้อจำกัดของกระบวนการทำงานให้แก่ผู้ที่เกี่ยวข้อง
- 4) การฝึกอบรมเสริมสร้างองค์ความรู้ในภาคเศรษฐกิจ (Real Sector) ต่างๆ ที่สำคัญต่อระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยรวมถึงองค์ประกอบและกลไกทางธุรกิจของ Cluster ที่สำคัญต่างๆ

เช่น ข้าว อุตสาหกรรมอ้อยและน้ำตาล เป็นต้น เพื่อให้บุคลากรของกระทรวงคมนาคม เข้าใจ สภาพของธุรกิจของภาคเอกชน ตลอดจนรูปแบบห่วงโซ่อุปทานของอุตสาหกรรม ซึ่งเป็น ประโยชน์อย่างยิ่งต่อการวางแผน

### 8.2.2.3 การพัฒนาโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

การพัฒนาโครงสร้างองค์กรของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม ประกอบด้วย การดำเนินงานหลัก ดังนี้

- 1) การพัฒนาองค์กรด้านการวางแผนการขนส่งและจราจรของ สนข. เพื่อรองรับรูปแบบ การบริหารจัดการใหม่ ให้มีความชัดเจนในหน้าที่ความรับผิดชอบ และสอดคล้องกับกระบวนการ ทำงานรูปแบบใหม่ ที่ สนข.จะเป็นหน่วยงานกลางในการวางแผน ซึ่งนำการลงทุนตามแผนงาน/ โครงการที่วางไว้ ตลอดจนทำหน้าที่ในการติดตามและประเมินผลลัพธ์ของการดำเนินโครงการ ตามเป้าหมายการให้บริการสาธารณะของกระทรวงคมนาคม ทั้งนี้ สนข. จำเป็นอย่างยิ่ง ที่ต้องเสริมสร้างศักยภาพของหน่วยงานและบุคลากรมากยิ่งขึ้น เพื่อให้เป็นที่ยอมรับของทั้ง หน่วยงานปฏิบัติภายในกระทรวงคมนาคม และหน่วยงานนอกกระทรวงมากยิ่งขึ้น เช่น สำนัก งบประมาณ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น ดังนั้น สนข. จึงควรดำเนินการศึกษาวางแผนการพัฒนาโครงสร้างการบริหารงาน บทบาท หน้าที่ความรับผิดชอบ ตลอดจนกระบวนการในการดำเนินงานวางแผน และติดตาม ประเมินผลเพื่อให้เกิดความสมบูรณ์มากยิ่งขึ้นต่อไป
- 2) การพัฒนาโครงสร้างรัฐวิสาหกิจและหน่วยงานปฏิบัติเพื่อสนับสนุนการสร้างดุลยภาพ เนื่องจากในปัจจุบันหน่วยงานปฏิบัติในภาครัฐราชการ ตลอดจนรัฐวิสาหกิจหลายแห่งยังมี บทบาทและความรับผิดชอบ ตลอดจนโครงสร้างการบริหารจัดการที่ไม่ชัดเจนและคล่องตัว บางหน่วยงานเป็นทั้งผู้จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน ผู้กำกับดูแล และผู้ให้บริการ เช่น การรถไฟ แห่งประเทศไทย ในขณะที่บางหน่วยงานเป็นเพียงผู้จัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานหรือผู้ให้บริการ เช่น กรมทางหลวง และองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ เป็นต้น สิ่งเหล่านี้ทำให้เกิดความไม่เสมอภาคในการบริหารจัดการในภาพรวม การจัดสรรงบประมาณ และที่สำคัญที่สุดได้แก่การ แข่งขันระหว่างรูปแบบการเดินทางประเภทต่างๆ ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการสร้างดุลยภาพของ การใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐาน

3) การเสริมสร้างศักยภาพของกลไกการกำกับดูแล (Regulatory Regime) และผู้กำกับดูแล (Regulator) ถึงแม้ว่ากระทรวงคมนาคมได้ตั้ง กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางน้ำ และพาณิชย์นาวี และกรมการขนส่งทางอากาศขึ้น โดยมีจุดประสงค์หลักเพื่อสร้างระบบการกำกับดูแลที่เป็นรูปธรรม อย่างไรก็ตาม ศักยภาพในด้านการกำกับดูแลของหน่วยงานเหล่านี้ยังคงได้รับการปรับปรุง อีกทั้งในขณะนี้อำนาจในการกำกับดูแลบางส่วนยังอยู่กับหน่วยงานผู้ให้บริการ เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ บริษัท ขนส่ง จำกัด เป็นต้น นอกจากนี้ กลไกในการกำกับดูแลในแง่ของกฎ ระเบียบต่างๆ ก็ยังขาดความชัดเจน หรือยังไม่ได้มีการนำมาใช้อย่างเต็มที่ ซึ่งถือเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาระบบวางแผน

### 8.2.3 กรอบระยะเวลาในการดำเนินการ

จากข้อเสนอแนะการดำเนินการข้างต้น เพื่อให้ระบบการวางแผนการขนส่งและจราจรรูปแบบใหม่เกิดประสิทธิผล กระทรวงคมนาคมควรจัดกรอบระยะเวลาการดำเนินงานดังตารางที่ 8.2-1

ตารางที่ 8.2-1 กรอบระยะเวลาการดำเนินงานตามร่างแผนบูรณาการการพัฒนา ระบบการวางแผน

หัวข้อการดำเนินงาน	ระยะเวลาการดำเนินการ					
	2549	2550	2551	2552	2553	2554
<b>การพัฒนาระบบข้อมูลและแบบจำลอง</b>						
1) การพัฒนาระบบการเก็บรวบรวมข้อมูล						
2) การพัฒนาแบบจำลองเพื่อรองรับการวางแผนรูปแบบใหม่						
3) การศึกษาวิจัยค่าตัวแปรและสัมประสิทธิ์ต่างๆ						
<b>การพัฒนาบุคลากร</b>						
1) การสร้างความเข้าใจในระบบการสำรวจและเก็บรวบรวมข้อมูล						
2) การฝึกอบรมการใช้แบบจำลองเพื่อการวางแผน						
3) การฝึกอบรมการใช้ระบบติดตามและประเมินผล						
4) การเสริมสร้างองค์ความรู้ในภาคเศรษฐกิจ (Real Sector)						
<b>การพัฒนาโครงสร้างองค์กรของกระทรวงคมนาคม</b>						
1) การพัฒนาองค์กรด้านการวางแผนการขนส่งและจราจรของ สนข. เพื่อรองรับรูปแบบการบริหารจัดการใหม่						
2) การพัฒนาโครงสร้างหน่วยงานเพื่อส่งเสริมการสร้างคุณภาพ						
3) การเสริมสร้างศักยภาพของกลไกการกำกับดูแล						