

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

๑. ผลการดำเนินงานของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม มีภารกิจหลักในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและให้บริการคมนาคมขนส่ง เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ตลอดจนความมั่นคงของประเทศ ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยในช่วงการบริหารงานของรัฐบาล พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี ซึ่งคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ในคราวประชุมเมื่อวันที่ ๒๙ กรกฎาคม ๒๕๕๗ ได้มีมติเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์ที่มุ่งเน้นการพัฒนาระบบรางและทางน้ำของประเทศ เพื่อเป็นกรอบการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ระยะ ๘ ปี สำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นแนวทางการประกอบการพิจารณาจัดทำรายละเอียดแผนงาน/โครงการต่อไป

ต่อมาคณะรัฐมนตรี (ครม.) ได้มีมติ เมื่อวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๕๘ ให้ความเห็นชอบในหลักการของแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ - ๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Action Plan) และได้มีมติเมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๘ รับทราบแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่งระยะเร่งด่วน พ.ศ. ๒๕๕๙ (Action Plan) เพื่อขับเคลื่อนการลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ซึ่งในการดำเนินงานตามมติ ครม. ดังกล่าว กระทรวงคมนาคมได้นำเสนอโครงการให้ ครม. พิจารณานุมัติเป็นรายโครงการตามแผนดังกล่าวแล้ว เช่น โครงการก่อสร้างรถไฟทางคู่ ระยะเร่งด่วน ๕ เส้นทาง ในทางสายเหนือ สายตะวันออกเฉียงเหนือ สายตะวันออก และสายใต้ โครงการก่อสร้างรถไฟฟ้าในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ๔ เส้นทาง (รถไฟฟ้าสายสีเขียว ช่วงหมอชิต-สะพานใหม่-คูคต สายสีเหลือง ช่วงลาดพร้าว-สำโรง สายสีชมพู ช่วงแคราย-มีนบุรี และ สายสีส้ม ช่วงศูนย์วัฒนธรรมแห่งประเทศไทย-มีนบุรี) โครงการพัฒนาท่าเทียบเรือชายฝั่ง ที่ท่าเรือแหลมฉบัง โครงการพัฒนาศูนย์การขนส่งตู้สินค้าทางรถไฟ ที่ท่าเรือแหลมฉบัง (ระยะที่ ๑) โครงการพัฒนาทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง ๓ โครงการ (สายพญา-มาบตาพุด สายบางปะอิน-นครราชสีมา และสายบางใหญ่-กาญจนบุรี) และโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ เป็นต้น ซึ่งกระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างเร่งรัดดำเนินการก่อสร้างโครงการดังกล่าวให้แล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้

๒. ความเป็นมา

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๙ มาตรา ๖๕ กำหนดให้รัฐพึงจัดให้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาล เพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่างๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกัน ทั้งนี้ รัฐบาลจึงได้มอบหมายให้ทุกกระทรวงจัดทำยุทธศาสตร์ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อกำหนดกรอบทิศทางในการขับเคลื่อนการดำเนินงานไปสู่การเป็นประเทศที่มั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน มีความต่อเนื่อง สอดรับกับการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นทั้งจากภายนอกและภายในประเทศ อย่างเป็นรูปธรรม

โดยคณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๕๘ เห็นชอบให้แต่งตั้งคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ เพื่อจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี มีอำนาจหน้าที่ในการจัดทำร่างยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี เพื่อใช้ในการขับเคลื่อนการพัฒนาประเทศสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ทั้งนี้ คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติจะนำเสนอร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติเพื่อขอความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี ก่อนนำเสนอสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบกรอบยุทธศาสตร์ชาติมาใช้ในการกำหนดทิศทางในการบริหารประเทศ

๓. สารสำคัญของร่างกรอบยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙)

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

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

๓.๒ ยุทธศาสตร์ชาติที่ใช้เป็นกรอบแนวทางการพัฒนาในระยะ ๒๐ ปี ประกอบด้วย ๖ ยุทธศาสตร์

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

๔. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดเป้าหมายการพัฒนาขึ้นใหม่ต่อจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ โดยอาศัยกรอบความคิดที่มองการพัฒนาเป็นมิติ (Dimensions) ของเศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ให้มีความเชื่อมโยงกัน เรียกว่าเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน ค.ศ. ๒๐๓๐ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals: SDGs) ประกอบด้วย ๑๗ เป้าหมายและ ๑๖๙ เป้าประสงค์ ซึ่งจะมีส่วนสำคัญในการกำหนดทิศทางการพัฒนาประเทศไทยในอนาคต กระทรวงคมนาคมและกระทรวงอุตสาหกรรมเป็นหน่วยงานรับผิดชอบหลักในเป้าหมายที่ ๙ คือ สร้างโครงสร้างพื้นฐานที่มีความทนทาน ส่งเสริมการพัฒนาอุตสาหกรรมที่ครอบคลุมและยั่งยืนและส่งเสริมนวัตกรรม (Industry, Innovation and Infrastructure) ภายใต้เป้าประสงค์ที่ ๙.๑ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีคุณภาพ เชื่อถือได้ ยั่งยืนและความทนทาน ซึ่งรวมถึงโครงสร้างพื้นฐานของภูมิภาคและที่ข้ามเขตแดน เพื่อสนับสนุนการพัฒนาทางเศรษฐกิจและความเป็นอยู่ที่ดีของมนุษย์โดยมุ่งเป้าหมายที่การเข้าถึงได้ในราคาที่สามารถจ่ายได้และเท่าเทียมสำหรับทุกคน ทั้งนี้ การจัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี ได้ดำเนินการให้สอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (SDGs)

๕. การวิเคราะห์สภาพแวดล้อม (SWOT Analysis) ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

กระทรวงคมนาคมมีภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมขนส่งของประเทศ ประกอบด้วย การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐาน สิ่งอำนวยความสะดวกในการคมนาคมขนส่ง การขนส่งในเมือง ระหว่างเมือง และระหว่างประเทศ ให้มีความครอบคลุมทั้งภูมิภาคของประเทศ ตลอดจนการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และได้มาตรฐาน สอดคล้องกับการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐ ทั้งนี้ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมระบบคมนาคมขนส่งของไทย สรุปได้ดังนี้

๕.๑ จุดแข็ง (Strengths) ประกอบด้วย

๑) **โครงข่ายและคุณภาพของโครงสร้างพื้นฐานทางถนนและอากาศ** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศไทยในด้านถนน มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งทางถนนที่ครอบคลุมและมีมาตรฐานคุณภาพของถนนและความเชื่อมโยงของโครงข่ายถนนอยู่ในเกณฑ์ดี ข้อมูลจาก (The Global Competitiveness Report ๒๐๑๕-๒๐๑๖, World Economic Forum) พบว่าคุณภาพโครงสร้างพื้นฐานทางถนนอยู่ในลำดับที่ ๕๑ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก เช่นเดียวกับคุณภาพโครงสร้างพื้นฐาน ทางอากาศซึ่งอยู่ในลำดับที่ ๓๘ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก และปริมาณการขนส่งทางอากาศอยู่ในลำดับที่ ๑๔ จาก ๑๔๐ ประเทศทั่วโลก

๒) **ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ของทำเลที่ตั้ง (Location)** ทำเลที่ตั้งของประเทศไทยมีความได้เปรียบต่อการคมนาคมขนส่งในภูมิภาค ซึ่งมีพื้นที่ที่สามารถเชื่อมต่อการคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศกับประเทศเพื่อนบ้าน เชื่อมโยงไปยังประเทศใกล้เคียงและนานาประเทศได้ รวมทั้งประเทศไทยมีศักยภาพในการพัฒนาไปสู่การเป็นจุดเชื่อมต่อการขนส่งของภูมิภาคในทุกรูปแบบการขนส่ง (Hub for Connectivity) เพื่อเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจและการค้าที่สำคัญแห่งหนึ่งของภูมิภาค สามารถพัฒนาการขนส่งต่อเนื่อง

หลายรูปแบบ และมีถนนเชื่อมโยงตามแนวระเบียงเศรษฐกิจ North-South Economic Corridor และ East-West Economic Corridor โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาปริมาณเที่ยวบินและการเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างภูมิภาคภาคใต้ของไทยมีชายฝั่งทะเลทั้ง ๒ ด้านติดทั้งมหาสมุทรอินเดียและมหาสมุทรแปซิฟิก มีศักยภาพในการพัฒนา การขนส่งทางทะเลและการขนส่งชายฝั่ง และการขนส่งทางอากาศ

๕.๒ จุดอ่อน (Weaknesses) ประกอบด้วย

๑) **ต้นทุนโลจิสติกส์** โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งอยู่ในเกณฑ์ที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว ปัจจุบันมีต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) ประมาณร้อยละ ๑๔.๒ ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากต้นทุนการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ ๗.๔ ต่อ GDP ที่มีสัดส่วนสูงถึงร้อยละ ๕๑.๙ และต้นทุนโลจิสติกส์มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น

๒) **โครงข่ายโครงสร้างพื้นฐาน** การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะ การขนส่งทางราง ยังไม่ครอบคลุมและเป็นโครงข่ายที่ไม่สมบูรณ์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่ง ในแต่ละรูปแบบยังขาดการบูรณาการโดยเฉพาะการให้บริการระบบขนส่งมวลชน ระบบขนส่งสาธารณะ และขาดการเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เช่น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับระบบขนส่งมวลชน (Feeder systems) ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และสถานีขนส่งผู้โดยสารของเมืองหลักในภูมิภาค

๓) **ความซ้ำซ้อนของบทบาทหน้าที่ของหน่วยงาน** การบริหารจัดการภาครัฐในสาขาการขนส่ง ยังไม่มีการแบ่งแยกบทบาทหน้าที่ในด้านนโยบาย (Policy) ด้านการกำกับดูแล (Regulator) และบทบาท การเป็นผู้ประกอบการ (Operator) ที่ชัดเจน ทำให้เกิดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงานและไม่มีประสิทธิภาพ

๔) **ความพร้อมและการยอมรับของการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน** การดำเนินโครงการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ของภาครัฐที่มีผลกระทบต่อสังคมและสิ่งแวดล้อมยังขาดความพร้อมในการ ดำเนินการ เช่น การจัดลำดับความสำคัญ การศึกษาความเหมาะสมและการจัดซื้อ/เวนคืนที่ดิน เป็นต้น ส่งผลให้การพัฒนาล่าช้า ไม่ต่อเนื่อง ไม่ทันกับความต้องการใช้บริการของประชาชน แม้ว่าจะได้รับการ ส่งเสริมจากภาครัฐก็ตาม ประกอบกับไม่ได้รับการยอมรับจากภาคประชาชน เนื่องจากขาดการประชาสัมพันธ์ และการมีส่วนร่วมตั้งแต่การเริ่มต้นวางแผนโครงการ

๕) **กฎหมายและการบังคับใช้** กฎหมายที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่งในบางเรื่องยังไม่เป็นปัจจุบัน ไม่สอดคล้องกับบทบาทภารกิจของหน่วยงาน และไม่เอื้อต่อการส่งเสริมการให้เอกชนเข้าร่วมในการลงทุนหรือบริหาร จัดการโครงสร้างพื้นฐานด้านการคมนาคมขนส่ง เช่น ท่าเรือและสนามบิน อีกทั้งการบังคับใช้กฎหมายจราจร และการขนส่งยังไม่มีประสิทธิภาพ

๖) **ค่าโดยสารระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชน** โครงสร้างค่าโดยสารระบบขนส่ง สาธารณะและระบบขนส่งมวลชน มีสัดส่วนที่ค่อนข้างสูง เมื่อเทียบกับค่าครองชีพของประชาชน

๕.๓ โอกาส (Opportunities) ประกอบด้วย

๑) **กระแสโลกาภิวัตน์ (Globalization)** การเปลี่ยนแปลงที่สำคัญด้านสังคม เศรษฐกิจของโลก ในอนาคตส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ สังคมโลกจะมีความเชื่อมโยงใกล้ชิดกันมากขึ้น เป็นสภาพไร้พรมแดน การวางนโยบายอย่างมีประสิทธิภาพจึงต้องอาศัยความยืดหยุ่น นวัตกรรมและการคิดริเริ่ม สร้างสรรค์ ตลอดจนความสามารถในการปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วในสภาพแวดล้อม การรวมกลุ่มเศรษฐกิจ ในภูมิภาคทำให้เกิดการเชื่อมโยงทุกระบบ เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) เกิดการรวมฐานการผลิตเข้ามาสู่ตลาดเดียวภายในภูมิภาคอาเซียน การเพิ่มบทบาท ภูมิภาคเอเชียให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจโลก ซึ่งอาจส่งผลให้มีปริมาณผู้เดินทางในภูมิภาคผ่านประเทศไทย และเดินทางมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้นและปริมาณการค้าระหว่างประเทศภายในกลุ่มภูมิภาคอาเซียน ที่เพิ่มสูงขึ้น เป็นต้น

๒) **การพัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางหรือบริเวณสถานีรถไฟฟ้ (Transit Oriented Development: TOD)** เป็นโอกาสของภาคเอกชนในการพัฒนาพื้นที่เชิงพาณิชย์ตามแนวเส้นทางระบบขนส่งมวลชน โดยภาครัฐอาจนำรายได้ที่เกิดขึ้นจากมูลค่าที่ดินที่เพิ่มสูงขึ้นและรายได้จากการพัฒนาพื้นที่ในเชิงพาณิชย์มาสนับสนุนการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนในอนาคตต่อไป

๓) **การกระจายความเจริญและการพัฒนาให้มีความทั่วถึงมากขึ้น (Urbanization)** ส่งผลให้ความเป็นเมืองมีแนวโน้มขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการเดินทาง มีการกระจายตัวของแหล่งที่อยู่อาศัยบริเวณชานเมืองและปริมณฑล เกิดความต้องการในการเดินทางจากแหล่งที่อยู่อาศัยใหม่เข้าสู่แหล่งที่ทำงาน สถานศึกษา และแหล่งกิจกรรมอื่นๆ เพิ่มมากขึ้น

๔) **กรอบความร่วมมือระหว่างประเทศในทุกระดับและความตกลงในด้านต่างๆ** จะก่อให้เกิดความต้องการในการเดินทาง การค้า การลงทุนที่เพิ่มสูงขึ้น จะเป็นโอกาสของประเทศไทยในการใช้ความได้เปรียบเชิงภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับความต้องการในการเดินทางและขนส่งที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ผู้ประกอบการขนส่งของไทยสามารถใช้โอกาสในการขยายตลาดการให้บริการ และการแข่งขันที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเป็นความท้าทายให้ผู้ประกอบการพัฒนาศักยภาพ ขยายการลงทุนและขอบเขตการให้บริการไปยังประเทศอื่นได้ รวมทั้งการส่งเสริมและสร้างผู้ประกอบการใหม่จากหน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้องทั้งในด้านเงินทุน ความรู้ในการดำเนินธุรกิจ เป็นต้น

๕) **การพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมอย่างต่อเนื่อง (Technological and Innovation)** การเปลี่ยนแปลงด้านเทคโนโลยีและการใช้นวัตกรรมจะเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับอนาคตของโลกและประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเทคโนโลยีอัจฉริยะจะส่งผลกระทบในการดำรงชีวิตของคนในสังคม การดำเนินกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และพฤติกรรมการเดินทาง อีกทั้งจะทำให้เกิดธุรกิจรูปแบบใหม่ ในขณะเดียวกันประเทศไทย กำลังเริ่มสนับสนุนภาคเศรษฐกิจดิจิทัล (Digital Economy) ดังนั้น การวางแผนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต้องคำนึงถึงการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในอนาคตด้วย

๖) การเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์ เพื่อลดต้นทุนการขนส่งและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยคำนึงถึงการพัฒนากระบวนการและระบบการขนส่งทางน้ำให้เป็นระบบการขนส่งหลักของประเทศ การบริหารจัดการการขนส่งโดยใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่มีความก้าวหน้า และการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะที่มีประสิทธิภาพ

๕.๔ ข้อจำกัด (Threats) ประกอบด้วย

๑) ความไม่แน่นอนทางการเมืองและนโยบายของภาครัฐ ส่งผลให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งขาดความชัดเจนและต่อเนื่อง ทำให้การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเกิดความล่าช้าไม่เป็นไปตามแผนที่กำหนดไว้และไม่สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องไม่ประสานสอดคล้องกันทำให้โครงการการให้บริการไม่ครบถ้วนและมีประสิทธิภาพ

๒) การขาดการบูรณาการระหว่างหน่วยงานภาครัฐอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ เช่น องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น กรมธนารักษ์ เป็นต้น

๓) การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) ส่งผลต่อความเสี่ยงในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อุณหภูมิของบรรยากาศโลกที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้เกิดภาวะโลกร้อน ซึ่งข้อตกลงระหว่างประเทศที่ไทยจะดำเนินการลดก๊าซเรือนกระจก โดยมีเป้าหมายการรักษาระดับการเพิ่มขึ้นของอุณหภูมิเฉลี่ยที่พื้นผิวโลกเมื่อเทียบกับช่วงก่อนการปฏิวัติอุตสาหกรรมในระดับที่ไม่เกิน ๒ องศาเซลเซียส ส่งผลให้ไทยต้องมีส่วนร่วมในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างต่อเนื่อง โดยกำหนดเป้าหมายในการลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกเพิ่มขึ้น เป็นร้อยละ ๒๕ ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓

๔) การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรที่สัดส่วนประชากรผู้สูงอายุเพิ่มสูงขึ้น (Aging Society) ส่งผลโดยตรงต่อประชากรวัยทำงานลดลง สัดส่วนประชากรสูงอายุที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ทำให้ประเทศไทยจะก้าวเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ โดยจะมีผู้สูงอายุถึงร้อยละ ๒๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งประชากรสูงอายุดังกล่าวจะต้องพึ่งพิงการเดินทางด้วยระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น ในขณะที่การพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนยังขาดระบบสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อรองรับผู้สูงอายุ

๕) ภัยธรรมชาติและภัยพิบัติ (Natural Disaster) เช่น แผ่นดินไหว น้ำท่วม เป็นต้น ซึ่งอาจสร้างความเสียหายต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง

๖. แนวคิดและภาพในอนาคตของการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในอนาคตมุ่งเน้นการพัฒนาเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลงวิถีชีวิต พฤติกรรมการเดินทางของผู้คนและรูปแบบในการทำธุรกิจ และความต้องการในการเดินทางอันเป็นผลกระทบจากกระแสโลกาภิวัตน์ การกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคมากขึ้น และบริบทการเปลี่ยนแปลงที่ส่งผลต่อการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง สามารถตอบสนองผู้ใช้บริการ มีความทันสมัย และรองรับการเจริญเติบโตในอนาคตตลอดจนยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน ดังนั้น ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งจึงต้องคำนึงถึงประเด็นที่เกี่ยวข้อง ดังนี้



๖.๑ การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)

๖.๑.๑ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่ปลอดภัยในทุกรูปแบบการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยได้มาตรฐาน การบังคับใช้กฎหมายจราจรและขนส่ง เช่น การกำกับดูแลผู้ประกอบการขนส่งในทุกรูปแบบให้เป็นไปตามกฎและระเบียบที่กำหนดไว้ การปลูกฝังวินัยจราจรโดยเฉพาะการใช้รถใช้ถนนซึ่งมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสูง การบริหารจัดการโดยนำเทคโนโลยีสมัยใหม่มาใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ หน่วยงานที่ให้บริการด้านคมนาคมขนส่งยังต้องบริหารจัดการบุคลากรเพื่อให้ปฏิบัติงานตามชั่วโมงการทำงานที่เหมาะสมโดยไม่ก่อให้เกิดความเหนื่อยล้าของผู้ปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง (เช่น นักบิน ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ พนักงานขับรถหรือเรือโดยสารสาธารณะ เป็นต้น) ซึ่งอาจนำไปสู่ผลกระทบต่อความปลอดภัยได้

๖.๑.๒ ส่งเสริมการคมนาคมขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สนับสนุนการคมนาคมขนส่งที่ไม่ใช้เครื่องยนต์ เช่น การใช้จักรยาน การเดิน เป็นต้น การพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะหรือขนส่งมวลชนในเมืองหลัก ภูมิภาคเพื่อเป็นทางเลือกสำหรับประชาชนในการเดินทาง โดยเฉพาะการขนส่งทางน้ำและทางราง ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการขนส่งทางถนน เพื่อส่งเสริมการลดใช้รถยนต์ส่วนบุคคล เช่น จุดจอดรถจักรยาน จุดจอดแล้วจร (Park and Ride) ทางเดินเท้าที่สะดวกและปลอดภัย เป็นต้น นอกจากนี้ ยังส่งเสริมให้มีการปรับเปลี่ยนมาใช้พลังงานสะอาดหรือพลังงานทางเลือก และเทคโนโลยี

ด้านการขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น รถที่ขับเคลื่อนด้วยพลังงานไฟฟ้า (Electric Vehicles) การตรวจสอบสภาพรถยนต์และรถจักรยานยนต์ที่เข้มงวด การเพิ่มประสิทธิภาพการปฏิบัติการบิน การใช้สนามบิน และการบริหารจราจรทางอากาศ เป็นต้น

๖.๒ การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)

๖.๒.๑ เพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและโลจิสติกส์โดยพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมขนส่งให้เชื่อมโยงฐานการผลิต แหล่งเกษตรกรรมและอุตสาหกรรม ประสิทธิภาพและสถานที่ท่องเที่ยวที่สำคัญ เชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่งต่างๆ และเชื่อมโยงระหว่างเมืองหลักในภูมิภาค มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพเพื่อลดต้นทุนโลจิสติกส์ ลดปัญหาคอขวด และส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ โดยให้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลัก และมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบสนับสนุน (Feeder Systems) และพัฒนาความสามารถในการรองรับ (Capacity) และประสิทธิภาพ (Efficiency) ของโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ เช่น การขนส่งทางรถไฟ ท่าอากาศยาน และท่าเรือ เป็นต้น

๖.๒.๒ การใช้ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transport Systems: ITS) และเทคโนโลยีในการยกระดับการให้บริการขนส่งและบริหารจัดการระบบคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การรายงานสภาพการจราจรแบบทันที (Real time) การควบคุมสัญญาณไฟจราจร การควบคุมความเร็วในการขับขี่ ระบบการคิดค่าบริการอิเล็กทรอนิกส์ ระบบทางหลวงอัจฉริยะ เป็นต้น และการแลกเปลี่ยนข้อมูลการจราจรโดยไม่ต้องผ่านศูนย์ข้อมูลการจราจรอื่นๆ รวมทั้งการใช้ GPS ควบคุมการขับขี่รถโดยสารสาธารณะและรถขนส่งสินค้า

๖.๓ ระบบคมนาคมขนส่งที่เข้าถึงได้อย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)

การยกระดับการขนส่งให้สามารถรองรับผู้ใช้งานได้ทุกกลุ่ม (Universal Design/Transport for all) ทั้งกลุ่มผู้สูงอายุ ผู้พิการ และเด็ก เพื่อให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าถึงบริการขนส่งได้อย่างสะดวก (Accessibility) มีค่าโดยสารที่เหมาะสม (Affordability) และมีประสิทธิภาพ เป็นต้น โดยเริ่มตั้งแต่การออกแบบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ซึ่งมีส่วนสำคัญในการพัฒนาสังคมไทย เปิดโอกาสในการเดินทางให้ประชาชนทุกกลุ่มสามารถเข้าร่วมกิจกรรมทางเศรษฐกิจและสังคม โดยใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะและขนส่งมวลชนได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม ซึ่งต้องมีการพัฒนาทั้งด้านโครงสร้างพื้นฐานและการบริหารจัดการ รวมทั้งการพิจารณามาตรการสนับสนุนค่าโดยสาร (Subsidy) แก่นักเรียน นักศึกษา ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อยหรือผู้ด้อยโอกาสทางสังคม เป็นต้น

ทั้งนี้ แนวคิดในการพัฒนาทั้ง ๓ ประเด็นดังกล่าวข้างต้นจะต้องส่งเสริมและพัฒนาบุคลากร เทคโนโลยี การวิจัยและพัฒนา (Research and Development) ในการนำเครื่องมือด้านนวัตกรรม (Innovation) และการบริหารจัดการ (Management) ที่มีประสิทธิภาพ มาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งและการขับเคลื่อนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานในทุกขั้นตอน เริ่มตั้งแต่การศึกษา วิเคราะห์โครงการ การออกแบบ การก่อสร้าง การใช้งานโครงสร้างพื้นฐาน และการติดตามประเมินผล รวมทั้งการมีระบบบริหารจัดการที่ดีในการลงทุนโครงการต่างๆ ซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งในอนาคต

๗. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย

๗.๑ วิสัยทัศน์ “มุ่งสู่การขนส่งที่ยั่งยืน”

ระบบคมนาคมขนส่งในอนาคตจะเป็น “ระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ (ครอบคลุม เชื่อมโยง ตรงต่อเวลา สะดวก ปลอดภัย และมีค่าโดยสารที่เป็นธรรม) เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงได้ โดยให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะและระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วถึง และเท่าเทียม ทั้งในด้านการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ เพื่อให้สามารถรองรับความต้องการการเดินทาง ขนส่งสินค้า ตลอดจนการพัฒนาประเทศสู่ประเทศไทย ๔.๐”

๗.๒ เป้าประสงค์

จากวิสัยทัศน์ข้างต้นจึงกำหนดเป้าประสงค์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ โดยมุ่งเน้นการใช้นวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการ เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่มีคุณภาพและยกระดับการให้บริการด้านคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวกและปลอดภัย โดยได้กำหนด ๒ เป้าประสงค์หลัก ดังนี้

๑) **ยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนด้านการขนส่งและการเดินทาง** ให้ประชาชนมีระบบคมนาคมขนส่งที่ทันสมัย มีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีมาตรฐาน ได้รับความสะดวกในการเดินทางและส่งเสริมให้ประชาชนสามารถเข้าถึงกิจกรรมทั้งด้านเศรษฐกิจและสังคมต่างๆ เพื่อรองรับการขยายตัวและการเปลี่ยนแปลงของสังคมและทำให้ประชาชนมีความเป็นอยู่ที่ดีขึ้น

๒) **ขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจและเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ** การมีระบบคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นกลไกและเครื่องมือที่สำคัญในการลงทุนในภาคการผลิตและขับเคลื่อนระบบเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต้นทุนการขนส่งสินค้าเป็นสัดส่วนที่สำคัญของต้นทุนโลจิสติกส์ ซึ่งทำให้ประชาชนสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีรายได้สูงขึ้น

๗.๓ ยุทธศาสตร์

กระทรวงคมนาคมได้กำหนดยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) เพื่อเป็นกรอบทิศทางการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทยในระยะยาว และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องขับเคลื่อนไปในทิศทางและมุ่งสู่เป้าหมายเดียวกัน สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๗๙) และแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) ตลอดจนการก้าวสู่การเป็นประเทศไทย ๔.๐ ที่มีการกำหนดเป้าหมายการพัฒนาในอนาคตของประเทศในระยะยาว เกิดการบูรณาการแผนงานโครงการร่วมกันเพื่อบรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ได้สำเร็จ โดยประกอบด้วย ยุทธศาสตร์ ๕ ด้าน ดังนี้

๗.๓.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ การบูรณาการระบบคมนาคมขนส่ง (Integrated Transport Systems)

๑) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทุกรูปแบบการขนส่งและการบริการ โดยบูรณาการแผนงาน/โครงการกับทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนจนถึงขั้นตอนการก่อสร้างให้มีความสอดคล้องกับการพัฒนาโครงข่ายการขนส่งทั้งระบบและสิ่งอำนวยความสะดวกอื่นๆ ให้มีโครงข่ายคมนาคมขนส่งที่สมบูรณ์และมีประสิทธิภาพ เป้าหมายสำคัญ ประกอบด้วย การเชื่อมโยงโครงข่าย (Connectivity) การเข้าถึง (Accessibility) และความคล่องตัวในการจราจร (Mobility) โดยมีการบูรณาการระหว่างรูปแบบการขนส่ง (Intermodal transport) มุ่งเน้นให้ระบบโครงสร้างพื้นฐานทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบการขนส่งหลักของประเทศ ระบบการขนส่งทางถนนเป็นระบบเสริม (Feeder Systems) เพื่อขนส่งผู้โดยสารและสินค้าจนถึงการเชื่อมต่อให้มีประสิทธิภาพสูงสุดเพื่อลดต้นทุนการขนส่ง พัฒนาศูนย์การเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่งสินค้า เช่น Inland Container Depot (ICD) หรือ Container Yard (CY) เป็นต้น รวมทั้งการพัฒนาจุดเชื่อมต่อระหว่างรูปแบบการขนส่ง (เช่น ท่าเรือสาทร ที่เป็นจุดเชื่อมต่อเรือด่วนเจ้าพระยา รถไฟฟ้า BTS และระบบขนส่งสาธารณะ) และการพัฒนาสถานีขนส่งผู้โดยสาร เพื่อให้เกิดความสะดวกในการเดินทาง

๒) การบริหารจัดการ (Management) ระบบคมนาคมขนส่ง โดยเฉพาะการบริหารจัดการโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้ใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด เช่น การบริหารจัดการจราจรในทุกรูปแบบการบูรณาการการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและทรัพยากรห้วงอากาศชาติ ส่งเสริมลดการใช้พลังงานและการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในภาคคมนาคมขนส่ง ส่งเสริมความร่วมมือในด้านต่างๆ โดยปรับเปลี่ยนเป็นโครงสร้างเศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยนวัตกรรมการผลิตและเทคโนโลยีเพื่อเพิ่มมูลค่าสินค้าและบริการ และการพัฒนาคลัสเตอร์อุตสาหกรรมที่มีศักยภาพที่จะส่งเสริมให้เกิดการขยายการลงทุนในประเทศมากขึ้น ทั้งนี้ ประเทศไทยสามารถใช้ประโยชน์ความได้เปรียบในเชิงที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งให้เชื่อมต่อกับนานาชาติ และเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางระหว่างประเทศที่สำคัญของภูมิภาค โดยเร่งรัดพัฒนาทั้งในด้านโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และกฎ ระเบียบที่เอื้ออำนวยต่อการค้า การลงทุนและความต้องการในการเดินทางที่จะเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในอนาคต

๗.๓.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ การบริการของภาคคมนาคมขนส่ง (Transport Services)

๑) การขนส่งสินค้า การยกระดับการให้บริการและการบริหารจัดการในการอำนวยความสะดวกด้านการค้าและการจัดการห่วงโซ่อุปทาน (Supply Chain Management) โดยเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้า (Logistics) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ส่งเสริมการขนส่งสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศให้ใช้การขนส่งทางรางและทางน้ำเป็นรูปแบบหลัก ซึ่งเป็นรูปแบบการขนส่งที่มีต้นทุนต่ำกว่าการขนส่งทางถนน มีความปลอดภัย และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม โดยจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวกในการเปลี่ยนถ่ายรูปแบบการขนส่ง เพื่อให้เกิดการเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ สามารถตอบสนองต่อผู้ประกอบการและผู้ให้บริการได้อย่างทันท่วงที

๒) การขนส่งผู้โดยสาร การจัดให้มีบริการภาคคมนาคมขนส่ง เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชนทั้งปริมาณและคุณภาพ ได้มาตรฐานสากลและสามารถให้บริการแก่ประชาชนทุกกลุ่มได้อย่างทั่วถึง เพียงพอ มีค่าโดยสารที่เหมาะสมผู้ใช้บริการสามารถจ่ายได้ และมีคุณภาพ (ตรงต่อเวลาน่าเชื่อถือ สะอาด สะดวก และปลอดภัย)

๗.๓.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การพัฒนา ปรับปรุงกฎหมาย กำกับดูแล และปฏิรูปองค์กร (Regulations and Institution)

๑) การปรับโครงสร้างองค์กรและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านคมนาคมขนส่งให้มีบทบาทที่ชัดเจนระหว่างหน่วยงานด้านนโยบาย กำกับดูแล และประกอบการด้านการขนส่ง เพื่อให้การดำเนินงานในแต่ละด้านมีความชัดเจน มีประสิทธิภาพ และได้มาตรฐานสากล รวมทั้งการปรับโครงสร้างหน่วยงานด้านคมนาคมทั้งทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ (เช่น องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)) โดยแยกหน่วยงานด้านกำกับดูแลและหน่วยปฏิบัติงานด้านการขนส่งทางน้ำ และการจัดตั้งกรมการขนส่งทางราง เป็นต้น

๒) กฎหมายและการบังคับใช้ เป็นเครื่องมือสำคัญในการควบคุม กำกับและส่งเสริมการดำเนินงานด้านคมนาคมขนส่ง การปรับปรุงกฎหมาย กฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องมีความจำเป็นอย่างมาก เพื่อให้กฎหมายมีความทันสมัยสอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ สังคม บริบทการค้าการลงทุนที่เปลี่ยนแปลงไป และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถดำเนินงานตามที่กฎหมายกำหนดได้

๓) การเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่ง (Public Private Partnership: PPP) มุ่งเน้นการเพิ่มบทบาทเอกชนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการดำเนินการตามหลักธรรมาภิบาล (Good Governance) การดำเนินโครงการมีความโปร่งใส (Transparency) และความเท่าเทียม (Equity) ในทุกขั้นตอนกระบวนการ ตั้งแต่การจัดทำข้อกำหนดขอบเขตโดยละเอียดของงาน การประกวดราคา บริหารจัดการ และการให้บริการคมนาคมขนส่ง ตลอดจนการส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องสอดคล้องตามนโยบายรัฐบาล

๗.๓.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ การผลิตและพัฒนาบุคลากร (Human Resource Development)
การผลิตและพัฒนาบุคลากรจึงเป็นปัจจัยพื้นฐานที่สำคัญ เพื่อให้มีบุคลากรด้านการคมนาคมขนส่งในด้านต่างๆ ที่มีคุณภาพ เพียงพอ รองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมด้านคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศและในระดับภูมิภาค อีกทั้งยังเป็นการสำคัญในการขับเคลื่อนนโยบายให้บรรลุเป้าหมายที่กำหนดไว้ เช่น การจัดตั้งสถาบันการพัฒนาและฝึกอบรมบุคลากรด้านการขนส่งในภาพรวม เป็นต้น เพื่อให้การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งและการให้บริการเป็นไปอย่างมีคุณภาพ ได้มาตรฐานสากล และเป็นที่ยอมรับในระดับสากล

๗.๓.๕ ยุทธศาสตร์ที่ ๕ การนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง (Technology and Innovation) ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา เพื่อนำเทคโนโลยี นวัตกรรมและระบบเทคโนโลยีอัจฉริยะต่างๆ ที่มีความก้าวหน้าอย่างรวดเร็วมาปรับใช้ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงขึ้น และเป็นเครื่องมือและกลไกสำคัญในการให้บริการบริหารจัดการบริการขนส่ง สนับสนุนนโยบายของภาครัฐในการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม และส่งเสริมการผลิตของภาคการเกษตรและอุตสาหกรรม

๘. ระยะเวลาในการพัฒนา

กระทรวงคมนาคมได้ตระหนักถึงความสำคัญในการวางแผนพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในระยะยาว จึงได้จัดทำยุทธศาสตร์การพัฒนาพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี โดยแบ่งเป็น ๔ ช่วงเวลา ระยะละ ๕ ปี ซึ่งการพัฒนาทั้ง ๔ ระยะนั้น จะดำเนินการตามแนวคิดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่ง (Efficiency) ให้ประชาชนทุกคนสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งได้อย่างสะดวกทั่วถึง (Inclusivity) และปลอดภัย เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport) ตลอดจนการนำนวัตกรรม เทคโนโลยี และการบริหารจัดการมาใช้เป็นเครื่องมือสำคัญในกระบวนการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในทุกระยะของการพัฒนา

๘.๑ ระยะที่ ๑ (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔) มุ่งเน้นการแก้ไขปัญหาพื้นฐานเร่งด่วนด้านคมนาคมขนส่ง (Critical Transport Issues) และเร่งผลักดันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งในส่วนที่ไม่สมบูรณ์หรือเป็นคอขวด (Missing Link/ Bottleneck) ตามแนวเส้นทางหลัก (Main Transport Corridor) โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) แก้ไขปัญหาจราจรในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางกายภาพและการบังคับใช้กฎหมายเพื่อลดการใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยพิจารณาบังคับใช้มาตรการการบริหารจัดการความต้องการในการเดินทาง เช่น การจำกัดจำนวนรถยนต์ส่วนบุคคลที่เข้าสู่ย่านธุรกิจ การลดจำนวนที่จอดรถยนต์ และการเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ถนน เป็นต้น

๒) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๓) แก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน จากกรอบปฏิญญาโมสโก กำหนดให้ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็น “ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน” (Decade of Action for Road Safety) โดยมีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ มาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับขี่ยานสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎระเบียบ เป็นต้น

๔) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ทั้งระบบรางที่มีอยู่เดิม ขนาด ๑ เมตร (Meter Gauge) และขนาด ๑.๔๓๕ เมตร (Standard Gauge) โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการขนส่งทางราง

๕) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๖) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๗) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า (Electric Vehicles: EV) การจัดซื้อรถโดยสารไฟฟ้า เป็นต้น

๘) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๙) พัฒนาและส่งเสริมมาตรฐานคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งทุกรูปแบบ ด้วยการฝึกอบรมผู้ให้บริการขนส่งและบุคลากรที่เกี่ยวข้อง ให้มีความรู้ สามารถปฏิบัติงานได้อย่างมีมาตรฐาน

โดยเน้นการนำเทคโนโลยีและนวัตกรรมมาประยุกต์ใช้ในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งอย่างเหมาะสม รวมทั้งการปฏิรูป ปรับปรุงบทบาทองค์กร และกฎหมาย เพื่อขับเคลื่อนการพัฒนา ระบบคมนาคมขนส่งของประเทศ

๘.๒ ระยะที่ ๒ (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙) การพัฒนาในระยะที่ ๒ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๑ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๒) พัฒนาระบบความปลอดภัยทางถนน มีเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ โดยมาตรการติดตั้ง GPS ควบคุมความเร็วและพฤติกรรมในการขับซึ่รถสาธารณะ การฝึกอบรมพนักงานขับรถ และการเข้มงวดในกฎ ระเบียบ เป็นต้น

๓) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร ให้แล้วเสร็จตามแผนแม่บทระบบขนส่งทางรางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มสัดส่วนการเดินทางด้วยระบบขนส่งมวลชน

๔) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๕) พัฒนาระบบคมนาคมขนส่งที่ส่งเสริมระบบโลจิสติกส์และการพัฒนาพื้นที่เฉพาะ เช่น เขตเศรษฐกิจพิเศษ และพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก

๖) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การพัฒนาโครงข่ายระบบราง ส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้า การจัดการรถโดยสารประจำทางที่ใช้พลังงานไฟฟ้า

๗) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะให้มีการให้บริการที่เป็นมาตรฐานสากล มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกแก่คนทุกกลุ่ม

๘) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๓ ระยะที่ ๓ (พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔) การพัฒนาในระยะที่ ๓ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๒ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) เร่งพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล รวมทั้งในเมืองหลัก ๖ แห่งในภูมิภาค ประกอบด้วย จังหวัดเชียงใหม่ พิษณุโลก ขอนแก่น นครราชสีมา ภูเก็ต และสงขลา

๒) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

๓) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๔) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การเปลี่ยนรถโดยสารสาธารณะให้ใช้พลังงานสะอาดเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมทั้งหมด และส่งเสริมการใช้รถยนต์ไฟฟ้าสำหรับรถยนต์ส่วนบุคคล

๕) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย

๖) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๘.๔ ระยะที่ ๔ (พ.ศ. ๒๕๗๕ - ๒๕๗๙) การพัฒนาในระยะที่ ๔ จะดำเนินการต่อเนื่องจากระยะที่ ๓ โดยมุ่งเน้นการดำเนินการ ดังนี้

๑) พัฒนาระบบรางระหว่างเมืองเพื่อการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร

๒) พัฒนาพื้นที่ตามแนวเส้นทางรถไฟและรถไฟฟ้า (TOD)

๓) พัฒนาระบบขนส่งที่ประหยัดพลังงานและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น การส่งเสริมให้รถขนส่งสาธารณะใช้พลังงานที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมหรือพลังงานสะอาดทั้งหมด

๔) พัฒนาการเข้าถึงระบบขนส่งของคนทุกกลุ่ม ได้แก่ ผู้สูงอายุ คนพิการ และผู้มีรายได้น้อย ระบบขนส่งสาธารณะมีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่ครบถ้วน ได้มาตรฐาน บุคลากรผู้ให้บริการมีความรู้ในการอำนวยความสะดวกได้อย่างถูกต้อง

๕) ส่งเสริมเพื่อยกระดับคุณภาพการให้บริการระบบคมนาคมขนส่งให้สูงขึ้น

โดยเน้นการพัฒนาเทคโนโลยีและนวัตกรรมของตนเอง เพื่อพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

๙. แหล่งเงินทุน

แหล่งเงินทุนในการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง ประกอบด้วย งบประมาณรายจ่ายประจำปี เงินรายได้รัฐวิสาหกิจ เงินกู้ (แหล่งเงินภายในประเทศหรือต่างประเทศ) กองทุนเงินค้ำธรรมเนียมผ่านทาง และการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (PPP) ทั้งนี้ แนวคิดทางเลือกในการลงทุนรูปแบบใหม่คือ กองทุนรวมโครงสร้างพื้นฐานเพื่ออนาคตของประเทศไทย (Thailand Future Fund: TFF)

ทั้งนี้ การขับเคลื่อนการพัฒนากระบวนกรคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี จำเป็นต้องส่งเสริมให้เอกชนมีส่วนร่วมในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่ง การปรับบทบาทภารกิจของภาครัฐให้มีความชัดเจนในด้านนโยบายและการกำกับดูแล สนับสนุนภาคเอกชนให้มีส่วนร่วมในการให้บริการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น (PPP) เพื่อลดภาระหนี้ภาครัฐ

อย่างไรก็ดี การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่ง จะอยู่บนพื้นฐานกรอบความยั่งยืนทางการเงิน ที่กำหนดสัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ไม่เกินเกณฑ์ที่รัฐบาลกำหนด

๑๐. เป้าหมายและตัวชี้วัดการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่ง

จำแนกตามแนวคิดในการพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งในอนาคต

ประเด็น	ตัวชี้วัด
๑. การขนส่งที่ปลอดภัยและเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม (Green and Safe Transport)	๑.๑ ปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจกของภาคการขนส่งลดลง* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ปล่อยก๊าซเรือนกระจก ๖๙.๑ ล้านตันคาร์บอนไดออกไซด์ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากกรณีปกติ ร้อยละ ๒๐ ๑.๒ สัดส่วนการใช้พลังงานในภาคการขนส่งต่อการใช้พลังงานทั้งประเทศ* ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๖.๖ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ลดการใช้พลังงานจากกรณีปกติ ร้อยละ ๑๕ ๑.๓ สัดส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจากระบบขนส่งสาธารณะต่อปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางในระบบขนส่งสาธารณะทั้งหมด** ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ร้อยละ ๘.๔๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๒.๗๗
๒. การขนส่งที่มีประสิทธิภาพ (Transport Efficiency)	๒.๑ ต้นทุนโลจิสติกส์ต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP)** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๑๔.๒ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๑.๙ ๒.๒ ต้นทุนค่าขนส่งต่อผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๖) ร้อยละ ๗.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖.๗ ๒.๓ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางราง*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑.๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๐ ๒.๔ สัดส่วนปริมาณการขนส่งสินค้าทางน้ำ*** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๑๑.๔๔ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๑๙ ๒.๕ ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินโดยรวมของประเทศไทย ปัจจุบัน (พ.ศ. ๒๕๕๘) ๘๓๑,๙๑๐ เที่ยวบิน/ปี เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ไม่น้อยกว่า ๒.๗ ล้านเที่ยวบิน/ปี

ประเด็น	ตัวชี้วัด
๓. การเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (Inclusivity)	๓.๑ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางในกรุงเทพฯ และปริมณฑล** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๓๑.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๕๐.๓๘ ๓.๒ สัดส่วนผู้ใช้ระบบขนส่งสาธารณะในการเดินทางระหว่างเมือง** ปัจจุบัน (พ.ศ.๒๕๕๘) ร้อยละ ๕๐.๒๘ เป้าหมาย (พ.ศ. ๒๕๗๙) ร้อยละ ๖๑.๑๒ ๓.๓ ความพึงพอใจของผู้ใช้บริการระบบขนส่งเฉพาะกลุ่ม**** ๓.๔ ร้อยละของยานพาหนะของระบบขนส่งสาธารณะที่มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกรองรับผู้ใช้งานเฉพาะกลุ่ม****

ที่มา : * แผนอนุรักษ์พลังงาน ๒๕๕๘ – ๒๕๗๙, กระทรวงพลังงาน และแผนแม่บทการพัฒนากระบวนกรขนส่งที่ยั่งยืน และลดปัญหาการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ, สนข.

** ข้อมูลจากโครงการศึกษาจัดทำฐานข้อมูลสารสนเทศด้านการขนส่งและจราจรเพื่อประเมินขีดความสามารถการแข่งขันของประเทศ, สนข.

*** คาดการณ์จากแบบจำลองของ สนข.

****เป็นการกำหนดตัวชี้วัดในอนาคต เพื่อสะท้อนการเข้าถึงระบบขนส่งอย่างเสมอภาคและเท่าเทียม (ยังไม่มีข้อมูล)

