



ปลัดคมนาคม **ชยธรรม์ พรหมศร** ขับเคลื่อนลงทุน 4 มิติ ขนคน-ขนของ 'สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล'



วที่สัมมนาการลงทุนขนาดใหญ่
ที่สุดของประเทศไทย หัวข้อ
“เคลื่อนอนาคตไทยด้วยการลงทุน
Empowering Thailand 2021”
จัดโดยหนังสือพิมพ์มติชน เมื่อวันที่
23 มิถุนายน 2564 ที่ผ่านมา โดยมี
คีย์แมนเบอร์ 1 ฝั่งข้าราชการประจำ
“ชยธรรม์ พรหมศร” ปลัดกระทรวง
คมนาคม ขึ้นเวที พร้อมด้วยผู้บริหาร

ระดับสูงของกระทรวงค้ำคั่ง
ประกอบด้วย นายสรวิศ ทรงศิริโล
อธิบดีกรมทางหลวง, นายวิทยา ยาม่วง
อธิบดีกรมเจ้าท่า, นายกิตติพันธ์
ปานจันทร์ อธิบดีกรมการขนส่งทางราง,
นายปัญญา ชูพานิช ผู้อำนวยการ
สำนักนโยบายและแผนการขนส่ง
และจราจร, นายสุทธิพงษ์ คงพล
ผู้อำนวยการสำนักงานการบินพลเรือน

แห่งประเทศไทย และ นายนิตินัย
ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) หรือ ทอท.

“ประชาชาติธุรกิจ” ถ่ายทอดสาระ
การบรรยายของ “ปลัดชยธรรม์”
ละเอียดยิบคำต่อคำ แมทช์ใหญ่ที่ทำงาน
แบบมือประสานมือ ใจประสานใจกับ
“ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รัฐมนตรี

ว่าการกระทรวงคมนาคม กับบทบาทการแปลงวิสัยทัศน์และนโยบายของรัฐบาลและ รมว.คมนาคม ลงมาสู่ภาคปฏิบัติภายใต้คอนเซ็ปต์ 4 มิติ “สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล”

บทบาท-ภารกิจ 4 มิติ

วิสัยทัศน์ รมว.คมนาคม (ศักดิ์สยาม ชิดชอบ) และเป็นนโยบายซึ่งรับมาจากนายกรัฐมนตรีอีกทอดหนึ่ง อยากให้มองว่า มี 2 มิติซ้อนกันอยู่ มิติแรกนโยบายรัฐบาลที่ส่งมอบมาถึงรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และได้แปลงนโยบายชาติไปสู่นโยบายปฏิบัติที่ชัดเจน แต่สิ่งที่เกิดขึ้นเป็นเหมือนกับอุบัติเหตุ และทุกคนไม่ทราบมาก่อนคือ โรคระบาดโควิด

การเกิดขึ้นของโควิดเป็นเหมือนอุบัติเหตุ ซึ่งทุกคนไม่ได้คาดคิดว่าจะเกิดขึ้น จึงต้องมีนโยบายที่จะแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นเป็นอุบัติเหตุนี้ก่อน ซึ่งนายกรัฐมนตรีก็ได้ประกาศนโยบาย 120 วัน เปิดประเทศเป็นโมเดลแล้ว โควิดไม่ได้กระทบแค่ประเทศไทย แต่กระทบทั่วโลก เปรียบเสมือนการเซตซีโร่ระบบระเบียบของทั้งโลก รมว.คมนาคมให้นโยบายอย่างชัดเจนว่า จะทำอะไรให้เรากลับมาแข็งแรงเร็วกว่าคนอื่น

ระบบการขนส่งของกระทรวงคมนาคมจริง ๆ แล้วไม่ใช่แค่การลงทุนด้านโครงสร้างพื้นฐานอย่างเดียว แต่ยังเป็นเครื่องมือสำคัญในการขับเคลื่อนการแข่งขันของประเทศ หน้าที่ของกระทรวงคมนาคม หน่วยงาน 8 กรม 11 รัฐวิสาหกิจ 1 หน่วยงานอิสระ คือ กพท. (สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย) ทั้งหมดทำงานภายใต้กรอบที่เราจำเป็นต้องทำหน้าที่หลักในการขนส่ง 2 สิ่ง คือ 1.ชนคน 2.ขนส่งสินค้า จากต้นทางไปสู่ปลายทาง

เรามีระบบ 4 มิติ ทางถนน ทางราง ทางน้ำ ทางอากาศ เป้าหลักคือขนส่งสินค้าจากต้นทางไปยังปลายทาง ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าในประเทศก็เป็นการขนส่งที่ใช้ระบบทางบก-ทางรางเป็นหลัก กับทางน้ำบ้างบางส่วน แต่ถ้าเป็นการขนส่งสินค้าที่เป็นสินค้าส่งออก เราจำเป็น

ต้องพึ่งทั้งระบบขนส่งสินค้าทางบก-ทางราง และทางอากาศ

ทั้งหมดนี้เราชนคน-สินค้าจากต้นทางไปสู่ปลายทางได้ด้วยความสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล” 4 มิตินี้ หน่วยงานทั้งหมดทำงานเพื่อไปสู่เป้าหมายนี้ ซึ่งกระทรวงคมนาคมเป็นหน่วยงานสร้างความแข็งแกร่งใน 4 มิตินี้ เพื่อเสริมสร้างการแข่งขันให้กับประเทศหลังสถานการณ์โควิดจบลง

MR-MAP วิสัยทัศน์ใหม่

หลายคนพูดว่าเราต้องอยู่กับโควิดไปอีกลาน ฉะนั้น การกลับมาอย่างแข็งแรงและมั่นคง เป็นสิ่งที่ รมว.คมนาคมให้นโยบายไว้ อาจไม่ใช่แค่การลงทุนโครงสร้างพื้นฐานอย่างเดียว แต่เป็นการลงทุนอย่างเป็นระบบ เราจำเป็นจะต้องทำยังไงให้ประเทศไทยซึ่งเป็นศูนย์กลางอยู่แล้วในด้านทำเลที่ตั้งของภูมิภาค ทำให้เป็นศูนย์กลางจริง ๆ ในการขนส่งสินค้าอุปโภคบริโภค รวมทั้งการชนคนคือด้านการท่องเที่ยว นี่คือเป้าใหญ่

การขนส่งสินค้าจะโฟกัสไม่เฉพาะในประเทศไทย โครงการ MR-MAP เป็นการเชื่อมโยงภูมิภาค connectivity เราอยู่ในศูนย์กลางอยู่แล้ว ทำยังไงให้ทุกคนที่จะขนส่งสินค้าต้องขนผ่านประเทศไทยหลาย ๆ ประเทศไม่มีพื้นที่ติดทะเล ทำยังไงให้ขนส่งสินค้าผ่านประเทศไทย

“โครงการแลนด์บริดจ์” ทำอย่างไรให้ประเทศไทยซึ่งโลเกชั่นได้เปรียบอยู่แล้ว แต่ให้สายการบินเรือโลกร่วงผ่านประเทศไทย จากปัจจุบันที่วิ่งผ่านช่องแคบมะละกา และเป็นผลประโยชน์กับบางประเทศ นั่นคือวิสัยทัศน์ระดับนโยบาย

เปิดประเทศต้องแข็งแรง+เร็ว

ในส่วนกระทรวงคมนาคม เรามองภาพระยะสั้นและระยะยาว ยุทธศาสตร์กระทรวง 3 ส่วน ทั้งในเรื่อง 1.efficient transport 2.safe & green transport 3.inclusive transport แล้วเชื่อมโยงทั้ง 3 ส่วนนี้ด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรมซึ่งปัจจุบันหลาย ๆ คนได้พูดถึง digital transformation จะมาเชื่อมทั้ง 3 ส่วนนี้เข้าด้วยกัน

เราพูดถึงเรื่องสำคัญอันแรก คือ efficient

transport เราย้อนกลับไปเรื่องทำประเทศไทยให้แข็งแรง เพื่อรองรับหลังโควิดในระยะยาวได้อย่างไร เรามีปัญหาอะไรในอดีต ปัญหาคือมองระบบทางอากาศ เราพูดถึงสนามบิน ถ้ามีความแออัด ในขณะที่เราเป็นประเทศที่ต้องการนักท่องเที่ยวเข้ามา แต่เกิดเวย์คือสนามบิน ถ้ารันเวย์มีปัญหา เทอร์มินอลมีปัญหาแออัด มีผลกระทบคือ 1.เราเสียโอกาสทำรายได้เข้าประเทศ

2.พูดถึงระบบถนนกับระบบราง ประเทศไทยทำไมต้นทุนการขนส่งถึงแพง เพราะเราขึ้นกับการขนส่งทางถนนเป็นหลักในอดีต ใช้ถนนเยอะเพราะความสะดวกในการสามารถขนส่งสินค้า door to door เพราะฉะนั้น วันนี้เราเห็นอยู่แล้วว่าระบบรางมีความสำคัญ เป็นระบบพลิกทราเวลสปอร์ต ซึ่งระบบถนนเทียบกับระบบราง สำหรับระบบถนนสร้างปัญหาอุบัติเหตุบนถนนเยอะมากในอดีต มีปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษ

ทั้งหมดนี้ต้องแก้และปรับอย่างเป็นระบบ กระทรวงคมนาคมมองว่า efficient transport ในความหมายของเราคือ ถ้าเป็นระบบการคมนาคมขนส่ง “ในเมือง” เราต้องการเปลี่ยนให้คนหันจากการใช้รถส่วนบุคคลมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น นั่นคือเหตุผลทำไมเราเซตระบบรถไฟฟ้า 14 สายทาง เพราะประชาชนในอดีตอยากจะใช้ แต่ไม่มี เราจะทำยังไงให้เขาสะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล

“ทางคู่” เพื่อคนต่างจังหวัด

คำตอบคือระบบแมสทรานสิต เป็นคำตอบทำไมเราลงทุนรถไฟฟ้า 14 สาย มีการเปิดบริการเพิ่มทุก ๆ ปี ปีละ 20-30 กิโลเมตร เพื่อให้คนเห็นเน็ตเวิร์กตรงนั้น แล้วหยุดการใช้รถส่วนบุคคลหันมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะ ระบบราง

ส่วนการคมนาคมขนส่ง “ระหว่างเมือง” ในอดีตตัวรางของเรามีอุปสรรค เพราะระยะทาง 14,000 กิโลเมตร เป็นรางเดี่ยว เราไม่สามารถตอบโจทย์ในเรื่องความสะดวกการตรงต่อเวลา ฉะนั้นเราจึงต้องลงทุนทำทางคู่ เพื่อให้แก้ระบบปัญหาเหล่านั้น แล้วสร้างเน็ตเวิร์กเพื่อเชื่อมระบบรถบรรทุกกับรางให้สะดวก

เมื่อสะดวกแล้ว คนจะหันมาใช้บริการขนส่งทางรางที่มีต้นทุนที่ถูกกว่า จากโยงตรงนี้จะไปโยงระบบทางน้ำด้วย ที่จะต้องมีซีพอร์ตในการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ ท่านรัฐมนตรีว่าการคมนาคม (ศักดิ์สยาม ชิดชอบ) ได้แสดงให้เห็นวิสัยทัศน์อย่างชัดเจน หน้าที่พวกผมทำสิ่งเหล่านั้นให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

บูรณาการทำงานรับ 5G

สำหรับมิติของโลกยุคเทคโนโลยี ดิจิทัล เชื้อเพลิง เรื่องบุคลากร โนว์ฮาว เชื่อมทั้งระบบอินฟราสตรักเจอร์นั้น ความรวดเร็วของเทคโนโลยี ในส่วนกระทรวงคมนาคม รว.คมนาคมให้นโยบายชัดเจน ตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่งไม่ใช่อำนาจแค่เทคโนโลยี ปัจจุบัน แต่มองถึงการมาของเทคโนโลยี 5G จะทำให้หลาย ๆ ส่วนในการให้บริการประชาชนเปลี่ยนไปอย่างมาก นโยบายคือเราจะต้องไม่ทำให้กระทรวงคมนาคมเป็นอุปสรรคของการมาของเทคโนโลยี 5G ในการให้บริการกับพี่น้องประชาชน โดย รว.คมนาคมได้เป็นประธานชุดด้วยตัวเอง

ยกตัวอย่าง AOT ได้มีการพัฒนาอะไรไปแล้ว ถ้าเทคโนโลยีที่ AOT พัฒนาไปแล้วมีประโยชน์ต่อมิติอื่น ๆ หรือโหมดอื่น ๆ เราก็สามารถที่จะแข่ง ไม่ต้องลงทุนซ้ำซ้อน เอาเรื่องเหล่านั้นมาลงทุนร่วมกัน มาทำด้วยกัน สำคัญที่สุดให้บริการพี่น้องประชาชนในเรื่อง “สะดวก ปลอดภัย ตรงเวลา ราคาสมเหตุสมผล” เป็นโจทย์หลักที่จะทำให้พี่น้องประชาชนเดินทางจากจุดออริจินไปจุดเดสตีนชัน ไม่ว่าจะเดินทางในประเทศหรือระหว่างประเทศ ภายใต้การเดินทาง 4 โหมด ทั้งทางบก ราง ถนน น้ำ อากาศ **70 ล้านคนไทยได้รับประโยชน์**

ย้อนกลับตอนต้น ก่อนจะแปลงยุทธศาสตร์มาเป็นวิธีการมาเป็นแผนพัฒนา เรามองว่าประเทศไทยมีปัญหาอะไรอยู่ ในมิติของความไม่พอเพียง คอขวดไม่ว่าจะเป็นทางบกที่มีปัญหาการจราจรติดขัด ต้นทุนการขนส่งแพง ปัญหาอุบัติเหตุ ปัญหา pollution เมื่อเห็นปัญหาชัดเจนแล้ว ระบบที่เราจะต้องปรับเปลี่ยนก็ออกมาเป็น 3+1 ตัวเชื่อมโยง



อันที่ 1. **efficient transport** ทำทรานสปอร์ตให้มีประสิทธิภาพ 2. **safe & green transport** ทำให้มีความปลอดภัย และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม 3. **inclusive transport** เพราะประเทศไทยกำลังก้าวเข้าสู่สถานะของสังคมผู้สูงอายุ (aging society) ฉะนั้นต้องเตรียมระบบรองรับ แล้วก็เชื่อมโยงด้วยนวัตกรรม และเมเนจเม้นต์รองรับ

ย้อนกลับมา มิติ 1 ในเมือง ไม่ว่าปัญหาจราจรติดขัดเพราะเมืองใหญ่ ปัญหามลพิษแล้วแต่มาจากเรามีระบบขนส่งที่ไม่มีประสิทธิภาพพอในอดีต ประชาชนอยากจะใช้ระบบรถไฟฟ้าแต่

ไม่มีระบบรางที่ดีพอทำให้เขาเดินทางสะดวกในเมือง พี่น้องประชาชนจำเป็นต้องขึ้นรถส่วนตัว จะเห็นว่าการเดินทางสับสนกันไปหมด ฉะนั้น ทุกคนอยากมีรถเพราะสะดวกกว่า ซื้อมารถ ทำให้ปริมาณรถมีมากกว่าถนน คนต้องออกเดินทางไปทำงานตั้งแต่ตี 4 ตี 5 รถติดทุกวัน นี่คือนโยบายในอดีตในเมือง

วิธีการแก้ก็คือทำยังไงให้คนสะดวก เพราะเราสร้างถนนยังไงก็ไม่มีทางพอกับปริมาณรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น เราจึงต้องมาลงทุนระบบราง เน็ตเวิร์ก 14 สาย วางแผนไว้ต้องมี grid เพราะสำคัญสุดคือ ความสะดวก เปลี่ยนพฤติกรรม

ประชาชาติ ธุรกิจ Prachachat Turakij Circulation: 120,000 Ad Rate: 1,350	Section: First Section/พรีพเพอร์ตี วันที่: จันทร์ 28 - พุธ 30 มิถุนายน 2564 ปีที่: 44 ฉบับที่: 5370 หน้า: 1(ล่างซ้าย), 6, 7 Col.Inch: 202.78 Ad Value: 273,753 PRValue (x3): 821,259 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: ปลัดคมนาคม ชัยธรรม พรหมศร ขับเคลื่อนลงทุน 4 มิติ ขนคน-ขนของ
--	---

ประชาชนจอดรถไว้บ้านแล้วเดินทาง
ด้วยระบบราง

รถไฟฟ้าเมืองกรุง 500 กม.

เน็ตเวิร์ก 14 สายทาง ระยะทางรวม 500 กว่ากิโลเมตร คิดว่าครบเน็ตเวิร์ก ปัจจุบันเราเพิ่งให้บริการได้แค่ 170 กิโลเมตร มีสายสีเขียว สายสีน้ำเงิน สายสีม่วง สายสีแดงแอร์พอร์ตลิงก์ ปลายปี 2564 นี้จะเปิดสายสีแดงอีก 41 กิโลเมตร จากบางซื่อไปรังสิต 25 กิโลเมตร จากบางซื่อไปตลิ่งชัน 15 กิโลเมตร รวมปลายปีนี้จะมีรถไฟฟ้าในเมืองระยะทาง 210 กิโลเมตร

ปี 2565 จะมีเปิดบริการสายสีชมพูกับสายสีเหลืองอีก 60 กว่ากิโลเมตร รวมเป็น 270 กิโลเมตร และจะทยอยเปิดอย่างนี้ไปเรื่อย ๆ เช่น สายสีส้ม เมื่อครบเน็ตเวิร์กมองไปที่ปี 2570 ที่อย่างน้อยสัดส่วน 80% ระยะทาง 400 กว่ากิโลเมตรเปิดให้บริการ เมื่อนั้นประชาชนจะเริ่มสะดวกในการเดินทาง

เราไม่ได้มองแค่ระบบรถไฟฟ้า นโยบายรัฐมนตรี (ศักดิ์สยาม ชิดชอบ) ชัดเจนว่า จะทำให้ประชาชนสะดวกในการเดินทาง จากบ้านมาสถานีรถไฟฟ้าได้อย่างไร ฉะนั้นฟีดเดอร์จึงสำคัญ ไม่ได้มีแค่รถบัส ซึ่งรถบัสเราก็เน้น EV (รถไฟฟ้า) เราจึงปฏิรูประบบรถเมล์ให้เปลี่ยนจากการเดินทางครอสเมืองมาเป็นวิ่งเข้าหาสถานีรถไฟฟ้า

ฟีดเดอร์ขนคนป้อนรถไฟฟ้า

การเดินทางจะเริ่มเปลี่ยนความคิดว่าออกจากบ้านจะเดินทางไปสถานที่ที่ต้องการจะไป จะเลือกใช้ถนนเส้นไหนที่รถไม่ติด คนจะเริ่มคิดว่าเราจะไป



สถานีใกล้เคียงที่สุดที่ไหน อย่างไรก็ตามที่สะดวกที่สุด

เรามองทั้งระบบฟีดเดอร์ที่มีรถบัสอีวี มองในมิติที่กรมเจ้าท่าบอกว่าระบบทางน้ำ การสะดวกเพิ่มขึ้นในการเดินทางในแม่น้ำเจ้าพระยา ทางเรือทาง สนข. (สำนักงานนโยบายและแผนและการขนส่งและจราจร) กำลัง study ระบบคลอง เพื่อให้เชื่อมคลองที่เป็นไปได้กับสถานีรถไฟฟ้า เมื่อนั้นเน็ตเวิร์กจะครบหมด ประชาชนสามารถเดินทางจากบ้านไปสถานที่ด้วยระบบเน็ตเวิร์ก public transport พฤติกรรมก็จะเปลี่ยนในอนาคต นั่นคือการเดินทางในเมือง

20 หน่วยงานลุยไปด้วยกัน

การขนส่งสินค้าระหว่างเมืองที่มีปัญหาทั้งอุบัติเหตุและมลพิษ การจราจรติดขัดระหว่างเมือง ในอนาคตถ้ารถไฟทางคู่ก่อสร้างแล้วเสร็จครบ

เน็ตเวิร์ก ก็จะสามารถมาเน้นพัฒนาในจุดเชื่อมต่อต่าง ๆ รถบรรทุกอาจจำเป็นต้องใช้อยู่ แต่ลดระยะเดินทางให้สั้นที่สุด ลดการปนเปื้อนระหว่างรถบรรทุกกับมอเตอร์ไซด์

การเชื่อมต่อ จุดเชื่อมต่อของคอนเทนเนอร์ยาร์ด (ลานสถานีตู้สินค้าคอนเทนเนอร์) สินค้าเกษตร อุตสาหกรรมที่จะมาเข้าสู่ระบบราง เชื่อมทางคู่ไปสู่ท่าเรือ เป็นระบบมากขึ้น นั่นคือสิ่งที่จะเกิดขึ้น step by step พวกข้าราชการกระทรวงคมนาคมต้องร่วมมือ 20 หน่วยงานนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติอย่างชัดเจนเพื่อพี่น้องประชาชน