



ที่ คค (ปคร) 0100/126

กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กทม.10100

25 มิถุนายน 2550

เรื่อง แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. เอกสาร “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน”

2. เอกสาร “Transport for Thailand’s Sustainable Development”

ด้วยกระทรวงคมนาคมได้จัดทำ “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” ในลักษณะสมุดปกขาวขึ้น เพื่อที่จะวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศไว้เป็นแนวคิดของการบริหารงานด้านการขนส่งในระยะต่อไป และให้คำนึงถึงบทบาทของระบบขนส่งที่จะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน โดยยึดหลักการที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ อาทิ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” การคำนึงถึงคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา และการวางรากฐานระบบบริหารจัดการที่ดี

ในเบื้องต้น กระทรวงคมนาคมได้รวบรวมสาระในเอกสารฉบับนี้มาจากการประเมินผล การพัฒนาที่ผ่านมา ผลการศึกษาต่างๆ คำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ ประสบการณ์ที่พบจากการทำงาน และการหารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงจากภาคราชการและรัฐวิสาหกิจภายในกระทรวงคมนาคม จากนั้นได้นำเอกสารไปผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในลักษณะการประชุมสัมมนา ร่วมระหว่างหน่วยงานภาคราชการ รัฐวิสาหกิจ องค์กรภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรระหว่างประเทศ สื่อมวลชน และผู้เกี่ยวข้องภาคการขนส่งอื่นๆ แล้วจึงนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุง เป็นเอกสารฉบับสุดท้าย

“แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” ประกอบด้วย แนวทางการพัฒนาใน 7 ด้าน คือ การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ การขนส่งเพื่อสังคม การขนส่งเพื่อประหยัดพลังงานและรักษาสิ่งแวดล้อม การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน และที่สำคัญอย่างยิ่ง คือ การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง และการพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

/กระทรวงคมนาคม...

กระทรวงคมนาคมได้นำ “แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน” บางส่วนที่สามารถดำเนินการได้ในช่วงเวลาของรัฐบาลชุดนี้มากำกับการบริหารงานของกระทรวงคมนาคมให้เกิดผลในทางปฏิบัติ เช่น การสนับสนุนการพัฒนาระบบจัดการขนส่งสินค้าและบริการ (โลจิสติกส์) โดยส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบให้มีประสิทธิภาพตรงต่อเวลา และลดต้นทุน การบริหารโครงการระบบขนส่งมวลชนทางรางในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อแก้ไขปัญหาจราจรและเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง การนำสิ่งที่มีอยู่แล้วมาใช้ประโยชน์ให้มากขึ้น เช่น ท่าอากาศยานดอนเมือง การผลักดันระบบสนับสนุนบริการเชิงสังคม (Public Service Obligations: PSO) การส่งเสริมรถขนส่งสาธารณะให้ใช้ก๊าซธรรมชาติเพื่อลดมลพิษและประหยัดน้ำมัน การปรับปรุงกฎหมายเพื่อพัฒนาการขนส่ง การปรับระบบบริหารโครงการลงทุนให้เป็นไปตามขั้นตอน มีความโปร่งใส ยึดหลักจริยธรรม และการสนับสนุนความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น โครงการสร้างสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3

อย่างไรก็ตาม งานพัฒนาด้านการขนส่งนั้นยังมีอีกมากมายเพื่อให้ระบบขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพที่ดี ซึ่งกระทรวงคมนาคมได้รวบรวมไว้ในเอกสารฉบับนี้ ในระยะต่อไปหากหน่วยงานภายในกระทรวงคมนาคมและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเห็นว่าแนวทางดังกล่าวเป็นประโยชน์ก็สามารถนำไปประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการ และการดำเนินการในการพัฒนาการขนส่งของประเทศได้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบ ก่อนที่กระทรวงคมนาคมจะได้นำไปเผยแพร่เพื่อให้ประโยชน์ต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลเรือเอก



(ธีระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานรัฐมนตรี

โทร. 0 0280 0966

โทรสาร 0 2280 0512



แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนา ประเทศอย่างยั่งยืน



กระทรวงคมนาคม



คำนำ

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน ในลักษณะ “สมุดปกขาว ของกระทรวงคมนาคม” ฉบับนี้ ได้จัดทำขึ้นในสมัยรัฐบาล พลเอก สุรยุทธ์ จุลานนท์ เป็น นายกรัฐมนตรี พลเรือเอก อีระ ห้าวเจริญ เป็น รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และ นายสรเสรีญ วงศ์ชะอุ่ม เป็น รัฐมนตรีช่วยว่าการ กระทรวงคมนาคม

เอกสารฉบับนี้ มีความตั้งใจที่จะวางรากฐานที่ดีในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ ไว้เป็นแนวคิดของการบริหารงานด้านการขนส่งในระยะต่อไป ให้คำนึงถึงบทบาทของระบบขนส่งที่จะมีส่วนส่งเสริมการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน ซึ่งหลักคิดในการจัดทำเอกสารฉบับนี้ ยึดหลักการที่สำคัญในการพัฒนาประเทศ อาทิ การคำนึงถึงคนเป็นศูนย์กลางในการพัฒนา และ “ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง” ซึ่งเป็นแนวคิดในการดำเนินชีวิตและปฏิบัติงานที่คำนึงถึงความมีเหตุผล พอประมาณ มีความรอบคอบ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาความรู้ที่ถูกต้อง เหมาะสม ควบคู่กับ ความมีคุณธรรม จริยธรรม อันจะนำไปสู่การสร้างภูมิคุ้มกันที่ดี มีความสมดุลในการพัฒนาให้สู่ความยั่งยืนได้ นอกจากนี้ยังยึดหลักของการบริหารจัดการที่ดี ที่จะสร้างและสนับสนุนให้ มีคนดี ระบบดี ในกระบวนการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ

สาระในเอกสารฉบับนี้ ในเบื้องต้น กระทรวงคมนาคมได้รวบรวมมาจากการประเมินผลการพัฒนาที่ผ่านมา ผลการศึกษาต่างๆ คำแนะนำจากผู้เชี่ยวชาญ จากประสบการณ์ที่พบจากการทำงาน และได้หารือร่วมกับเจ้าหน้าที่ระดับสูงภาคราชการ และ รัฐวิสาหกิจ ภายในกระทรวงคมนาคม จากนั้นได้นำร่างเอกสารไปผ่านกระบวนการรับฟังความคิดเห็นจากผู้ที่เกี่ยวข้องในลักษณะการประชุมสัมมนาพร้อมระหว่างหน่วยงานภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ องค์กรภาคเอกชน สถาบันการศึกษา องค์กรระหว่างประเทศ สื่อมวลชน และ ผู้เกี่ยวข้องภาคการขนส่งอื่นๆ แล้วจึงนำข้อเสนอแนะมาปรับปรุงเป็นเอกสารฉบับสุดท้าย

หวังเป็นอย่างยิ่งว่า เอกสารฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องด้านการขนส่ง ที่จะนำไปประกอบการพิจารณาการกำหนดนโยบาย การวางแผน การจัดทำโครงการ และการดำเนินการในการพัฒนาการขนส่งของประเทศ ในระยะต่อไป

กระทรวงคมนาคม

มิถุนายน 2550

สารบัญ

	หน้า
คำนำ	i
สารบัญ	ii
1. วิสัยทัศน์	1
2. ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย	1
3. วัตถุประสงค์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ	2
4. แนวทางการพัฒนาการขนส่งของประเทศ	3
4.1 การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ	3
4.2 การขนส่งเพื่อสังคม	10
4.3 การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงานและรักษาสีงแวดล้อม	13
4.4 การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง	15
4.5 การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน	17
4.6 การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง	19
4.7 การพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง	24

แนวทางการพัฒนาระบบการขนส่งสู่การพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืน

1. วิสัยทัศน์

“พัฒนาระบบการขนส่งของประเทศ ให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพในการให้บริการเพื่อนำไปสู่คุณภาพชีวิตที่ดีและการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน”

2. ประเด็นท้าทายในการพัฒนาระบบขนส่งของไทย

กระแสโลกาภิวัตน์ การพัฒนาด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เปลี่ยนแปลงไปอย่างรวดเร็ว ปัญหาด้านพลังงานที่มีราคาผันผวน ภาวะโลกร้อน กระแสนุรักษ์นิยม ตลอดจนการให้ความสำคัญการบริหารจัดการที่ดี เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการพัฒนาประเทศในระยะข้างหน้า ซึ่งรวมถึงการพัฒนาการขนส่งด้วย ดังนั้น ในการพัฒนาจึงควรนำปัจจัยต่างๆ มาคำนึงถึงในด้านหนึ่งเพื่อป้องกันผลกระทบ และอีกด้านหนึ่ง เพื่อเตรียมรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น อันจะเป็นการสร้างภูมิคุ้มกันที่ดีให้กับประเทศ

ปัจจัยที่ท้าทายสำคัญๆ ทั้งภายในและภายนอกที่ควรพิจารณา มีดังนี้

- การให้บริการสาธารณะ ที่ต้องให้เกิดความเป็นธรรมและทั่วถึง โดยให้ความสำคัญกับผู้บริโภค และผู้ด้อยโอกาส
- กฎหมาย ที่ต้องพัฒนาให้มีการบูรณาการมากขึ้น และการบังคับใช้
- การบริหารจัดการที่ดีหรือธรรมาภิบาล เป็นหลักสากลของการบริหารสมัยใหม่ที่ต้องพัฒนาให้เกิดขึ้น
- รูปแบบการระดมเงินทุนและการบริหารโครงการ มีทางเลือกมากขึ้น จึงต้องนำมาประกอบการพิจารณาการดำเนินโครงการที่เหมาะสม
- ความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาองค์กรและบุคลากรให้มีความรู้ความสามารถในการบริหารจัดการและดำเนินการด้านการขนส่งที่มีคุณภาพและประสิทธิภาพ
- พลังงานน้ำมันมีราคาผันผวน มีแนวโน้มสูงขึ้น และเริ่มมีข้อจำกัดด้านปริมาณการผลิต ทำให้ต้องพิจารณาถึงการใช้พลังงานทางเลือกที่มีความหลากหลายมากขึ้น
- เทคโนโลยี มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เป็นปัจจัยที่ต้องติดตามให้รู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและพิจารณานำมาใช้ประโยชน์ให้เหมาะสมกับสภาพของประเทศไทย

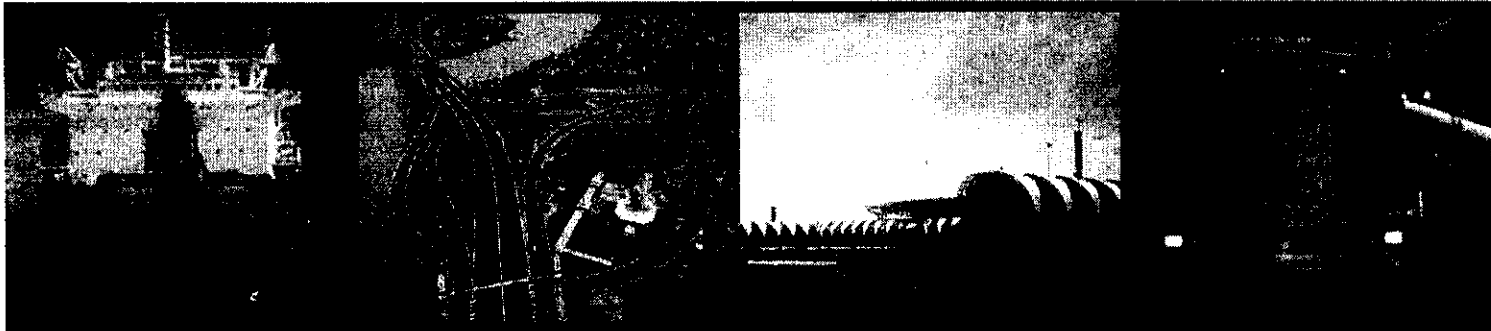
- การเปิดเสรี และแข่งขัน ที่ต้องสร้างภูมิคุ้มกันให้ผู้ประกอบการในประเทศ และสร้างกลไกการกำกับดูแลที่เข้มแข็ง
- ปัญหาการก่อการร้ายที่เกิดกับระบบขนส่งโดยเฉพาะทางอากาศที่ต้องมีมาตรการเข้มงวดในการรักษาความปลอดภัย
- จำนวนและความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการเดินทางและการจราจรที่มีสถิติสูงอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้องเพิ่มมาตรการความปลอดภัย
- ผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมเป็นปัจจัยที่ต้องคำนึงถึงในการวางแผนและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- ภาวะโลกร้อนที่ต้องมีความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงและสร้างภูมิคุ้มกันไว้

3. วัตถุประสงค์การพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ

การพัฒนาระบบขนส่งของไทยที่เอื้อต่อการพัฒนาประเทศสู่ความยั่งยืน มีวัตถุประสงค์ ดังนี้

- พัฒนาเส้นทางคมนาคมและยานพาหนะให้มีคุณภาพ ปลอดภัย สะดวก และทั่วถึง เอื้อต่อการประกอบอาชีพของประชาชน นำไปสู่การมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งที่เอื้อต่อการเป็นเมืองน่าอยู่ ให้มีความสะดวก สะอาด ปลอดภัย มีระเบียบวินัย และมีความสงบร่มเย็น
- ส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งสาธารณะและลดการใช้ระบบขนส่งส่วนบุคคลทั้งการขนส่งในเมืองและระหว่างเมือง
- เชื่อมโยงโครงข่ายที่ครบวงจรอย่างสมบูรณ์ ทั้งในรูปแบบเดียวกันและต่างรูปแบบ
- นำทรัพยากรและโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่เดิม ไปใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุดและเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- กระตุ้น และดึงดูดให้เกิดการลงทุนในประเทศและในภูมิภาค ทั้งในภาคการผลิต และภาคบริการ
- ส่งเสริมและเปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาทในการพัฒนาระบบขนส่งของประเทศ
- พัฒนาศักยภาพและการบริหารจัดการที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งให้มีคุณภาพ ประสิทธิภาพ

การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ



4. แนวทางการพัฒนาการขนส่งของประเทศ

ระบบการขนส่งที่ดีเป็นปัจจัยหนึ่งในการสนับสนุนการพัฒนาในด้านต่างๆ ดังนั้นหลักการในการพัฒนาการขนส่ง จึงควรยึดแนวทาง ดังนี้

4.1 การขนส่งเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ

4.1.1 หลักการและเหตุผล

- ส่งเสริมการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ (Multimodal Transports) ให้มีการเชื่อมโยง เพื่อให้เกิดความสะดวก และสามารถให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมการพัฒนาระบบขนส่งทางราง ทางน้ำให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับแนวทางการประหยัดพลังงาน และรักษาสีเขียวสิ่งแวดล้อม
- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะ เพื่อให้มีคุณภาพการให้บริการที่ดี มีความสะดวก มีความปลอดภัย
- สนับสนุนการพัฒนาระบบจัดการการขนส่งสินค้าและบริการ (โลจิสติกส์) ให้มีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย นำไปสู่การเคลื่อนย้ายสินค้า ที่ตรงต่อเวลาและลดต้นทุน
- ให้ความสำคัญกับการบำรุงรักษาและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ ให้มีประสิทธิภาพ ได้มาตรฐาน เพื่อประชาชนสามารถใช้บริการได้อย่างสะดวก และปลอดภัย
- กระจายโครงข่ายขนส่งให้ทั่วถึง พอเพียง เป็นธรรม อย่างมีประสิทธิภาพ
- เชื่อมต่อและขยายโครงข่ายในส่วนที่ขาดอยู่และที่เป็นลักษณะคอขวด ให้เกิดความสะดวก ปลอดภัยได้มาตรฐาน
- สนับสนุนการพัฒนาฐานการผลิตและบริการ ให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- ส่งเสริมกิจกรรมเกี่ยวเนื่องของแต่ละภาคการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เพื่อสนับสนุนการผลิตในประเทศ การพัฒนาเทคโนโลยี และการจ้างงาน
- พิจารณานำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาร่วมพัฒนาระบบการขนส่งให้ มีประสิทธิภาพและคุณภาพการให้บริการมากขึ้น รวมทั้ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศด้วย
- คำนึงถึงความต้องการที่แท้จริงอย่างมีเหตุผล พอประมาณ สมดุลกันทั้งในระดับท้องถิ่น ระดับประเทศ และระดับภูมิภาค

4.1.2 แนวทางดำเนินการ

(1) ขนส่งทางราง

- เพิ่มสมรรถนะและประสิทธิภาพของทางรถไฟ โดยการก่อสร้างทางคู่ หรือทางสามและโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นต่อการบริการในเส้นทางที่มีศักยภาพ
- ส่งเสริมให้มีการขนส่งสินค้าทางรถไฟให้มากขึ้นอย่างมีประสิทธิภาพ โดยพัฒนาขีดความสามารถของทางรถไฟ ขบวนรถสินค้าให้มีความทันสมัยและเหมาะสม สถานีที่พักรถสินค้า มีโครงข่ายเชื่อมต่อระหว่างแหล่งผลิต แหล่งรวบรวมและกระจายสินค้า และท่าเรือ ที่มีระบบจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งสนับสนุนให้เอกชนเข้ามามีบทบาทในการให้บริการ เช่น ลงทุนจัดหาหัวรถจักร และแคว์ มาดำเนินการ เป็นต้น
- สนับสนุนให้ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนโครงสร้างพื้นฐานทั้งระบบและส่งเสริมให้เอกชนนำขบวนรถมาวิ่งในลักษณะการเช่าราง และเป็นผู้บริหารจัดการเดินรถ ในขณะที่รัฐเป็นผู้กำหนดอัตราค่าโดยสาร
- ส่งเสริมให้มีการถ่ายทอดเทคโนโลยีในการออกแบบ การผลิต การประกอบ การติดตั้ง และการบำรุงรักษาระบบรถไฟและระบบรถไฟฟ้าให้กับผู้ประกอบการในประเทศและคนไทย
- กำหนดเงื่อนไขในการประกวดราคาและประกวดข้อเสนอการลงทุนในโครงการขนส่งทางราง โดยให้มีการลงทุนผลิตชิ้นส่วน และประกอบชิ้นส่วนระบบรถไฟ และระบบรถไฟฟ้าในประเทศ
- พิจารณาจัดหาพื้นที่เพื่อทำอู่จอดและซ่อมบำรุงสำหรับรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนเพื่อให้การเดินรถและการซ่อมบำรุงมีความคล่องตัวมากขึ้นและสามารถประหยัดค่าใช้จ่ายได้
- พัฒนาพื้นที่บริเวณสถานีของระบบขนส่งทางรางที่มีศักยภาพ ให้เป็นสถานีกลาง หรือศูนย์การขนส่งผู้โดยสารเชื่อมต่อกับระบบขนส่งอื่น เช่น บริเวณย่านบางซื่อ มักกะสัน และเมืองหลักในภูมิภาค ทั้งทางด้านโครงสร้างพื้นฐาน ระบบบริหารจัดการ สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับการเปลี่ยนถ่ายระบบที่สถานี (Interchange) และพัฒนาระบบส่งต่อ(Feeder) เพื่อสร้างความสะดวกให้กับผู้ใช้ระบบ และช่วยแก้ปัญหาจราจรติดขัดบริเวณรอบสถานี

(2) ขนส่งทางน้ำ

- พัฒนาระบบการขนส่งสินค้าในลำน้ำและชายฝั่งให้มีประสิทธิภาพ เช่น การบำรุงรักษาร่องน้ำให้สามารถเดินเรือได้ตลอดปี การพัฒนาท่าเรือรวมทั้งการพัฒนาพื้นที่หลังท่าเรือให้มีพื้นที่เพื่อรวบรวมและกระจายสินค้าอย่างเป็นระบบและมีการจัดการที่ดี เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งของการขนส่งภายในประเทศ
- เพิ่มศักยภาพในการใช้ท่าเรือแหลมฉบัง ให้มีคุณภาพ และประสิทธิภาพมากขึ้น เช่น การพัฒนาลานขนถ่ายสินค้าทางราง ศูนย์การขนส่งสินค้าต่อเนื่อง และเขตสินค้าปลอดอากรเพื่อการส่งออก เป็นต้น
- พัฒนากองเรือแห่งชาติ กิจการพาณิชย์นาวี รวมทั้งกิจกรรมที่ต่อเนื่องให้มีศักยภาพและประสิทธิภาพมากขึ้น โดยภาครัฐมีบทบาทในการสนับสนุนและอำนวยความสะดวกในการปรับปรุงแก้ไขกฎระเบียบให้เอื้อต่อการพัฒนา รวมทั้งส่งเสริมการพัฒนาบุคลากรด้านพาณิชย์นาวีให้มีคุณภาพมากขึ้น
- ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมต่อเรือและซ่อมเรือของไทย อันเป็นการสนับสนุนการพัฒนาการพาณิชย์นาวีของประเทศ
- พัฒนาเส้นทางเดินเรือในแม่น้ำ ลำคลองให้มีความสะดวก ปลอดภัย เช่น ขุดลอกร่องน้ำ สร้างเขื่อนป้องกันตลิ่ง ก่อสร้างท่าเรือที่ได้มาตรฐานและปลอดภัย และสนับสนุนให้มีผู้ประกอบการขนส่งทางน้ำที่หลากหลาย มีคุณภาพ และเชื่อมต่อกับระบบขนส่งรูปแบบอื่น ๆ เพื่อเป็นทางเลือกของการเดินทาง และบรรเทาปัญหาการจราจรทางถนน

(3) ขนส่งทางถนน

- ดำเนินการจัดสรรงบประมาณส่วนใหญ่ให้กับงานบำรุงรักษาทางหลวงปัจจุบันที่มีอยู่อย่างเพียงพอ เพื่อให้ทางหลวงมีคุณภาพได้มาตรฐาน และปลอดภัย
- พัฒนาเส้นทางหลวงสายหลักและสายรองที่ยังขาดตอนให้เป็นโครงข่ายที่มีความสมบูรณ์ได้มาตรฐานสะดวกและปลอดภัย

- ให้ความสำคัญกับการก่อสร้างและปรับปรุงระบบทางแยกต่างระดับ (Interchange) ในรูปแบบที่เหมาะสมในถนนสายหลัก เพื่อแก้ไขปัญหาจราจร
- พัฒนาระบบทางหลวงพิเศษระหว่างเมือง โดยคำนึงถึงปัจจัยทางสังคมและสิ่งแวดล้อม ให้สามารถรองรับการเดินทางและการขนส่งสินค้าที่เน้นความสะดวก รวดเร็วและปลอดภัย เพื่อเป็นโครงข่ายเชื่อมโยงแหล่งเศรษฐกิจในภูมิภาคต่างๆ และไม่รวมศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานครเพียงแห่งเดียว
- เชื่อมต่อการเดินทางระหว่างเมืองและท่าอากาศยาน รวมทั้งระหว่างท่าอากาศยาน เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับท่าอากาศยานดอนเมือง ฯลฯ โดยสนับสนุนให้มีบริการรถขนส่งสาธารณะในลักษณะต่างๆ เช่น รถโดยสารสาธารณะ รถรับจ้างสาธารณะ รถตู้ เป็นต้น เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และพัฒนาให้มีระบบการขนส่งทางรางให้มีความสมบูรณ์มากขึ้นในระยะต่อไป
- ส่งเสริมการจัดหารถโดยสารสาธารณะโดยให้ความสำคัญกับวิธีการเช่าสำหรับหน่วยงานภาครัฐ โดยเฉพาะ ขสมก. และ บขส. เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการจัดซื้อ และซ่อมบำรุง นอกจากนี้ควรพิจารณาพลังงานทางเลือกและการส่งเสริมอุตสาหกรรมการผลิตและประกอบรถในประเทศเป็นส่วนประกอบในการจัดหาด้วย

(4) ขนส่งทางอากาศ

- เร่งรัดปรับปรุงการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในด้านการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า โดยเน้นการพัฒนาให้ได้มาตรฐานสากล มีความปลอดภัย มีคุณภาพบริการที่ดีมีประสิทธิภาพ ในด้านต่างๆ ดังต่อไปนี้
 - ทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน
 - อาคารผู้โดยสาร
 - คลังสินค้า เพื่อให้เกิดความสะดวกสำหรับการขนส่งสินค้าเข้าออกปกติ และสนับสนุนเขตสินค้าปลอดอากรเพื่อการส่งออกในระยะยาว
 - โครงข่ายเชื่อมโยงการเข้าออกท่าอากาศยาน ระบบจราจรภายในท่าอากาศยาน และลานจอดรถ
 - พื้นที่รอบสนามบินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ส่งเสริมให้ทำอากาศยานในเมืองหลักมีบทบาทมากขึ้นในกิจกรรมด้านการบินและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง และศูนย์บริการในทำอากาศยาน (Fixed Base of Operation : FBO) เช่น ศูนย์ฝึกการบิน ศูนย์ซ่อมบำรุง ศูนย์ขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นต้น เพื่อให้มีกิจกรรมในการให้บริการอย่างครบถ้วน
- ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน ศูนย์ซ่อมและบำรุงรักษาเครื่องบิน ศูนย์ผลิตและซ่อมอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ด้านการบิน การผลิตชิ้นส่วนและอะไหล่ ส่งเสริมการลงทุนหรือการร่วมทุนกับต่างชาติ ในนิคมอุตสาหกรรมหรือพื้นที่ใกล้เคียงกับสนามบิน
- สนับสนุนให้มีบริการเส้นทางบินประจำระหว่างจังหวัดในภูมิภาค เช่น เส้นทาง ขอนแก่น - เชียงใหม่ เชียงใหม่ - ภูเก็ต เป็นต้น และระหว่างจังหวัดในภูมิภาคกับต่างประเทศ เช่น เชียงใหม่-ฮ่องกง ภูเก็ต-สิงคโปร์ เป็นต้น โดยไม่รวมศูนย์อยู่ที่กรุงเทพมหานคร
- จัดให้มีแผนเตรียมการรองรับการเปิดเสรีทางการบินภายในภูมิภาคอาเซียน ตามความตกลงระหว่างประเทศที่จะมีผลบังคับใช้ในเรื่องการขนส่งสินค้า ปี พ.ศ. 2551 ในเรื่องผู้โดยสารระหว่างเมืองหลวงปี พ.ศ. 2553 และเปิดเสรีทางการบินทั่วทั้งภูมิภาค ปี พ.ศ. 2558 โดยให้มีการเตรียมความพร้อมทั้งด้านสายการบินของไทย ทำอากาศยาน และกฎระเบียบต่างๆ พร้อมทั้งการเตรียมความพร้อมของภาคการผลิตต่อเนื่องและภาคบริการที่จะได้รับประโยชน์จากการเปิดเสรีทางการบินดังกล่าว
- กำหนดให้การบริการสนามบินสาธารณะที่เอกชนเป็นเจ้าของต้องเปิดโอกาสให้สายการบินต่างๆ มาใช้บริการได้
- พัฒนาฝูงบินของประเทศไทย โดยนำอากาศยานที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่เพื่อทำให้อากาศยานมีน้ำหนักเบา ประหยัดเชื้อเพลิง ทำการบินได้ทั้งพิสัยไกลและพิสัยกลาง ซึ่งจะทำให้การวางแผนเส้นทางบิน มีความยืดหยุ่น ส่งผลต่อการเพิ่มประสิทธิภาพในการแข่งขันทางการตลาด รวมทั้งฝูงบินควรมีแบบอากาศยานจำนวนน้อยแบบที่สุดเพื่อให้ง่ายต่อการบริหารจัดการและการบำรุงรักษา

(5) ระบบขนส่งโดยรวม

- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่แล้ว ที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์อย่างเต็มที่ โดยส่งเสริมทางการตลาดและกิจกรรมที่เกี่ยวข้องให้มากขึ้น เช่น ท่าเรือระนอง ท่าเรือภูเก็ต ให้สามารถใช้ประโยชน์เป็นท่าเรือชายฝั่ง และสนับสนุนการขนส่งสินค้าและบริการให้มากขึ้น สนามบินอุตะเภาสานามบินเพชรบูรณ์ ให้สามารถเป็นศูนย์จัดการการขนส่งสินค้า ทางรถไฟสายแม่กลอง เพื่อใช้เป็นรถไฟชานเมืองขนส่งมวลชนมากขึ้น ทางรถไฟทุ่งสง-กันตัง เพื่อส่งเสริมการขนส่งสินค้าต่อเนื่องระหว่างทางรถไฟและท่าเรือกันตัง สนามบินทหารที่ไม่ได้ใช้ประโยชน์แล้ว ให้พิจารณาดำเนินการศึกษาความเป็นไปได้เพื่อนำกลับมาใช้ เป็นต้น ส่วนโครงสร้างพื้นฐานที่ยังไม่ได้ใช้ประโยชน์เลย เช่น ทางรถไฟเชื่อมสงขลา-หาดใหญ่ ให้พิจารณานำมาใช้ประโยชน์ในกิจกรรมที่เหมาะสม
- พัฒนาระบบการจัดการด้านการขนส่งสินค้าให้อำนวยความสะดวกระหว่างผู้ให้บริการและผู้ใช้บริการ โดยส่งเสริมให้ผู้เกี่ยวข้องมีการวางแผน วางระบบ การทำงานอย่างสอดคล้องกัน โดยการนำระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย เช่น ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ การพัฒนาโปรแกรมคอมพิวเตอร์ เป็นต้น มาใช้ให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการให้บริการ เกิดความคุ้มค่า และลดการสูญเสียพลังงาน ทั้งนี้รัฐควรเป็นผู้ส่งเสริมให้เอกชนมีบทบาทในการให้บริการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งส่งเสริมบทบาทของผู้ประกอบการไทยอย่างจริงจัง
- พัฒนาระบบตัวร่วม เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับผู้ให้บริการการขนส่งในรูปแบบต่าง ๆ ให้สามารถใช้ตัวใบเดียวกัน ซึ่งในขั้นแรกเริ่มดำเนินการระหว่างรถไฟฟ้ขนส่งมวลชนที่ต่างระบบกัน และระหว่างรถโดยสารประจำทาง ความสำคัญในการพัฒนาเรื่องนี้ต้องกำหนดให้มีหน่วยงานรับผิดชอบ 2 ส่วน คือ ส่วนที่ 1 ให้มีหน่วยงานในการหักบัญชี (clearing house) ซึ่งธนาคารพาณิชย์ต่าง ๆ น่าจะมีบทบาทที่สำคัญ และ ส่วนที่ 2 หน่วยงานที่ดูแลระบบฐานข้อมูลและการผลิตตัวร่วม ซึ่งผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้องควรมีบทบาทสำคัญที่ดำเนินการในด้านนี้ ส่วนภาครัฐควรมีบทบาทในการอำนวยความสะดวก และกำกับดูแลการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ควรให้ความสำคัญกับการนำเทคโนโลยีที่พัฒนาโดยคนไทยเป็นลำดับแรก เพื่อส่งเสริมการผลิตในประเทศ และการพึ่งพาตัวเองให้มากขึ้น

- ตั้งกองทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเป็นแหล่งเงินลงทุนสำหรับการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อสาธารณะ ให้ศึกษาหาแนวทางและวิธีการในการจัดตั้งกองทุน แหล่งที่มาของเงินสำหรับการจัดตั้งกองทุน ซึ่งได้มาจากการสนับสนุนจากรัฐบาล การเก็บภาษีจากผู้บริโภค การกู้เงิน หรือการออกพันธบัตร ฯลฯ
- ส่งเสริมศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งด้านต่าง ๆ ที่เป็นของคนไทยให้สามารถแข่งขันได้ในระดับระหว่างประเทศ
- สนับสนุนการขนส่งสินค้าในระบบคอนเทนเนอร์ โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานและระบบขนส่งทางกายภาพ รวมถึงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ให้เกิดความสะดวก ปลอดภัย ในการขนส่งสินค้าเป็นการพัฒนาระบบการจัดการการขนส่งสินค้า (โลจิสติกส์) ของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ส่งเสริมและสนับสนุนเพื่อให้เกิดการพัฒนาระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบเพื่อให้เกิดความเชื่อมโยงกันทั้งการขนส่งทางน้ำ ทางราง และทางถนน อันเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน และพัฒนาระบบจัดการการขนส่งสินค้าของประเทศให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยดำเนินโครงการนำร่องระบบจัดการการขนส่งสินค้าระหว่างนครสวรรค์-แหลมฉบัง และขอนแก่น-นครราชสีมา-แหลมฉบัง ที่ประกอบด้วยกิจกรรมศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า การต่อเชื่อมการขนส่งทางถนน ราง และน้ำ การบริหารการเดินรถสินค้า เพื่อให้เป็นตัวอย่างในการบริหารจัดการให้ขยายผลกระจายไปทั่วประเทศต่อไป
- ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อยกระดับมาตรฐานการบริหารจัดการภายในสถานีขนส่ง สถานีรถไฟ ท่าเรือ ท่าอากาศยาน ทั่วประเทศ ให้ได้มาตรฐานสากล ปลอดภัย สะดวก มีระเบียบ และมีประสิทธิภาพ

การขนส่งเพื่อสังคม



4.2 การขนส่งเพื่อสังคม

4.2.1 หลักการและเหตุผล

- ให้ความสำคัญกับระบบขนส่งสาธารณะและสนับสนุนในการจัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกด้านบริการขนส่งสาธารณะที่เป็นพื้นฐานในการบริการเชิงสังคมเพื่อเป็นปัจจัยพื้นฐานในการเดินทางสำหรับประชาชนทุกระดับอย่างพอเพียง มีคุณภาพ ได้มาตรฐาน มีความปลอดภัย ในราคา ยุติธรรม
- ส่งเสริมให้มีการกระจายโอกาสในการเข้าถึงการใช้ระบบขนส่งทั้งทางถนนและลำนํ้าอย่างทั่วถึงในชนบทห่างไกล เพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น เอื้อต่อการประกอบอาชีพ แก้ไขปัญหาความยากจน
- พัฒนาระบบขนส่ง ต้องคำนึงถึงความสะดวกแก่ผู้ด้อยโอกาสในสังคม คนที่ต้องการความช่วยเหลือ เช่น ผู้พิการ เด็ก ผู้สูงอายุ
- สร้างระเบียบวินัยที่ดีในการใช้ระบบขนส่งทั้งในด้านของผู้ใช้และผู้ให้บริการ
- ส่งเสริมให้ประชาชนได้รับรู้ถึงประโยชน์ ผลกระทบ และการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นจากการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานต่อวิถีชีวิต และจัดให้มีกระบวนการมีส่วนร่วมทุกขั้นตอนของการดำเนินงาน

4.2.2 แนวทางดำเนินการ

- ให้องค์กรที่ให้บริการขนส่งสาธารณะที่มีพันธะในการให้บริการเชิงสังคมดำเนินการจัดทำบัญชีแยกบริการปกติและบริการเชิงสังคมออกมาให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ในการให้บริการและกำหนดอัตราค่าโดยสาร
- ให้การสนับสนุนทางการเงินสำหรับหน่วยงานที่ดำเนินกิจกรรมการให้บริการเชิงสังคม เช่น จัดสรรเงินอุดหนุน จัดตั้งกองทุน เป็นต้น
- พัฒนาให้มีระบบขนส่งสาธารณะระหว่างหมู่บ้านและตัวเมืองให้มีมาตรฐาน ที่มีระบบระเบียบ มีความปลอดภัย และให้บริการที่เป็นธรรม และเพียงพอต่อความต้องการของชุมชน เช่น รถโดยสารขนาดเล็ก รถสองแถว หรือการจัดรถโดยสารตามความต้องการของชุมชน เพื่อกระจายโอกาสและอำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนในชนบท
- ปรับโครงสร้าง และอัตราค่าบริการ ทั้งระบบทางพิเศษ ระบบขนส่งมวลชน และระบบขนส่งสาธารณะ ให้เป็นธรรมกับผู้ให้และผู้ใช้บริการ

- กำกับมาตรฐานความปลอดภัยของโครงสร้างพื้นฐาน และยานพาหนะประเภทต่าง ๆ ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ ดังนี้
 - ดำเนินการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมายอย่างจริงจัง สม่่าเสมอ
 - สร้างกลไกการกำกับดูแล ตรวจสอบ และติดตามที่มีประสิทธิภาพ
 - ส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในการควบคุมมาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ
 - จัดทำแผนรองรับเหตุฉุกเฉินที่มีความชัดเจนและทันสมัยเพื่อเป็นแนวทางและคู่มือการปฏิบัติการสำหรับผู้เกี่ยวข้อง
- พัฒนาระบบการควบคุมการจราจรทางถนน ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศให้เกิดความปลอดภัย สะดวก และรวดเร็ว โดยการพัฒนาบุคลากรควบคุมการจราจร แบ่งภารกิจอย่างเหมาะสม และนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยและเหมาะสมมาใช้
- สนับสนุนให้ผู้ให้บริการได้รับการคุ้มครองสิทธิจากการให้บริการระบบขนส่ง เช่น การยกเลิกการให้บริการกะทันหัน รวมทั้งคุ้มครองสิทธิความปลอดภัย สุขภาพของบุคคลที่ได้รับผลกระทบจากการให้บริการระบบขนส่ง เช่น อุบัติเหตุ คุณภาพพาหนะที่ไม่ได้มาตรฐาน ฯลฯ
- ส่งเสริมให้มีการประสานความร่วมมือและกำหนดบทบาทที่ชัดเจนในการคุ้มครองผู้ใช้บริการของทั้งภาครัฐและเอกชนที่ให้บริการระบบขนส่ง
- สร้างกระบวนการรับเรื่องร้องเรียนและระงับข้อพิพาทระหว่างผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการ ตลอดจนกำหนดมาตรการชั่วคราวเพื่อเยียวยาความเสียหายของผู้ร้องเรียนระหว่างการพิจารณา
- จัดให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกในระบบขนส่งสำหรับผู้ด้อยโอกาสในสังคม และผู้ที่ต้องการความช่วยเหลือ เช่น ผู้พิการ เด็ก ผู้สูงอายุ ทั้งที่สถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ และยานพาหนะที่ให้บริการ ให้ได้มาตรฐานมีความปลอดภัย อย่างเพียงพอและครบถ้วน
- วางกติกา ให้ความรู้ และสร้างจิตสำนึก ของผู้ใช้และผู้ให้บริการเพื่อให้เกิดการใช้ระบบขนส่งอย่างมีระเบียบ มีวินัย เคารพกฎกติกาที่มี เพื่อให้เป็นสังคมที่น่าอยู่
- ดำเนินการในเรื่องที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยอย่างมีประสิทธิภาพและคุณภาพ เช่น การตรวจสอบสภาพรถ การออกใบอนุญาตขับขี่สาธารณะ และปลูกฝังจิตสำนึกในความปลอดภัยของการใช้รถใช้ถนน ให้กับประชาชนทุกระดับโดยเฉพาะเยาวชนของชาติ

- สนับสนุนให้ผู้ให้บริการตระหนักถึงทางเลือกของระบบขนส่งในปัจจุบัน โดยสร้างระบบการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารให้ผู้ให้บริการได้เข้าถึงข้อมูลระบบขนส่งที่มีการเปรียบเทียบการให้บริการระหว่างกันทั้ง คุณภาพ มาตรฐาน และราคาการให้บริการ รวมทั้งรับทราบสิทธิของผู้ใช้บริการระบบขนส่งสาธารณะ ทั้งเรื่องความปลอดภัย อุบัติเหตุ สุขภาพ และสิ่งแวดล้อม ที่ผู้ใช้บริการได้รับผลกระทบจากการใช้บริการ
- จัดทำแผนและกำหนดมาตรการรองรับผลกระทบจากการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานขนาดใหญ่ในด้านต่าง ๆ ให้มีความชัดเจน เช่น ผลกระทบทางเสียง มลพิษทางอากาศ เป็นต้น และเผยแพร่ให้ความรู้แก่ ประชาชนที่เกี่ยวข้องรับทราบทุกขั้นตอนอย่างต่อเนื่อง
- สร้างกระบวนการการมีส่วนร่วมของสังคมในการพัฒนาโครงสร้าง พื้นฐานที่ส่งผลกระทบกับประชาชนโดยจัดให้มีการทำประชาพิจารณ์ ให้ ความรู้ความเข้าใจ และเปิดโอกาสให้ประชาชนเข้าไปรับรู้การดำเนินงาน ทุกขั้นตอน ตั้งแต่การวางแผนถึงขั้นการดำเนินการ เพื่อให้เกิดการมี ส่วนร่วมตั้งแต่ต้น เกิดความยอมรับ มีความมั่นใจในระบบที่จะเกิดขึ้น และให้เกิดความรู้สึกว่าระบบขนส่งดังกล่าวเป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของ สังคมนั้น

การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน และรักษาสิ่งแวดล้อม



4.3 การขนส่งเพื่อการประหยัดพลังงาน และรักษาสິงแวดลอม

4.3.1 หลักการและเหตุผล

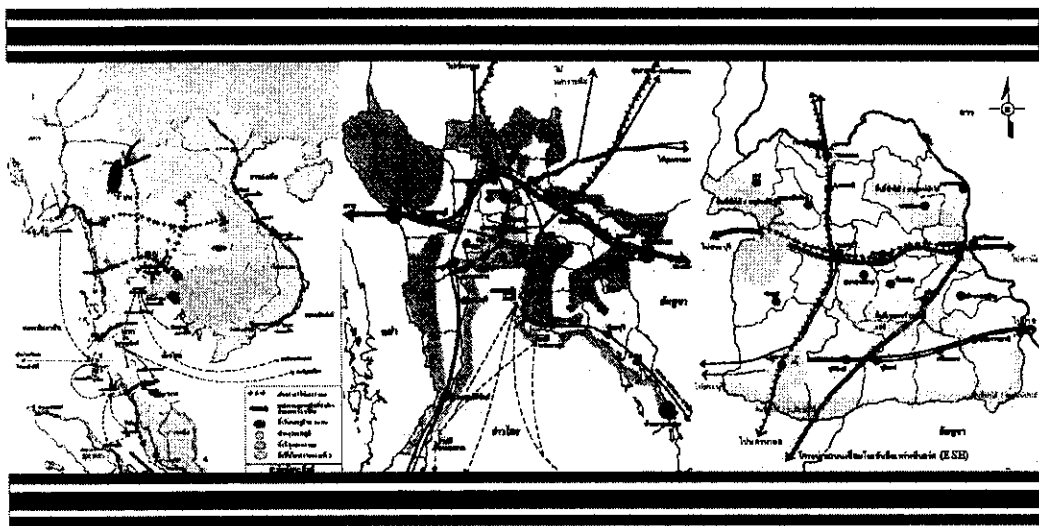
- ลดการใช้พลังงานที่ก่อให้เกิดมลพิษต่อส่วนรวม และก่อให้เกิดสภาวะโลกร้อน
- ส่งเสริมการใช้พลังงานทางเลือกที่พึ่งพาตนเอง
- ส่งเสริมการพัฒนาและการใช้ระบบขนส่ง และยานพาหนะที่ประหยัดพลังงาน เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม
- หลีกเลียงการพัฒนาที่ทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ระบบนิเวศน์ และสิ่งแวดล้อม
- หลีกเลียงการพัฒนาที่ส่งผลกระทบต่อวิถีการดำเนินชีวิตของชุมชน ในทางทำลายวัฒนธรรม และสภาพชุมชนที่ควรรักษาไว้
- สร้างมาตรการป้องกันและรับมือกับปัญหาที่เกิดจากสภาวะโลกร้อน เช่น ดินถล่ม น้ำท่วม ภัยธรรมชาติที่รุนแรงอื่น ๆ
- ให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันและขจัดมลพิษที่เกิดจากการขนส่ง
- ปรับปรุงและฟื้นฟูสภาพแวดล้อมเสื่อมโทรมอันเนื่องมาจากมลพิษหรือการทำลายทรัพยากรธรรมชาติ ที่เกิดจากระบบขนส่งให้สามารถกลับคืนสู่สภาพที่จะเอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดีของชุมชนและเพื่อนมนุษย์

4.3.2 แนวทางดำเนินการ

- ส่งเสริมการใช้พลังงานที่ประหยัด และสะอาด เช่น การส่งเสริมรถยนต์ที่ใช้ก๊าซธรรมชาติสำหรับรถโดยสาร รถบรรทุก และรถรับจ้างสาธารณะ และส่งเสริมผู้ประกอบการยานพาหนะที่ผลิต หรือใช้วัสดุในประเทศ
- กำหนดเป้าหมายและมาตรการในการลดก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากระบบขนส่งเพื่อช่วยลดปัญหาภาวะโลกร้อน
- ศึกษาความเป็นไปได้และเหมาะสมในการนำพลังงานทางเลือก เช่น ดีเซลชีวภาพ เอทานอล พลังงานไฮโดรเจน เป็นต้น มาใช้ในระบบขนส่ง เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์อันก่อให้เกิดมลพิษ และลดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- เพิ่มสถานีจำหน่ายก๊าซธรรมชาติ ให้ทั่วถึงและเพียงพอ สอดคล้องกับความต้องการ โดยประสานความร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

- เปลี่ยนระบบขับเคลื่อนของรถไฟมาเป็นระบบพลังงานไฟฟ้า เพื่อลดมลภาวะทางอากาศ และการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานโดยคำนึงถึงผลกระทบทางสิ่งแวดล้อมอย่างเคร่งครัด เช่น การพัฒนาถนนผ่านพื้นที่ป่าต้องสามารถอยู่ร่วมกับธรรมชาติได้ เป็นต้น
- บำรุงรักษาและตรวจสอบสภาพแวดล้อมทางน้ำเพื่อมิให้เสียหายต่อระบบนิเวศน์และขณะเดียวกันก็เอื้อต่อการขนส่งทางน้ำได้อย่างมีประสิทธิภาพและปลอดภัย เช่น การควบคุมและเข้มงวดต่อการดำเนินการที่ก่อให้เกิดสิ่งลွ่งล้ำน้ำที่ไม่เหมาะสม การกำจัดผักตบชวาอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการเดินเรือ เป็นต้น
- สนับสนุนการก่อสร้างระบบการขนส่งที่ช่วยลดความหนาแน่นของปริมาณจราจรในเขตเมือง เพื่อลดมลพิษต่างๆ เช่น ก่อสร้างถนนเลี่ยงเมืองและ/หรือถนนวงแหวน
- กำหนดมาตรการป้องกันและดำเนินการเพื่อลดผลกระทบจากมลพิษด้านต่างๆ จากการดำเนินงานท่าอากาศยาน และท่าเรือ เช่น พัฒนาและส่งเสริมรูปแบบการขนถ่ายสินค้าที่ทำเรือ กลางทะเลและการลำน้ำ มิให้เกิดมลภาวะทางอากาศ ทางเสียง เป็นต้น
- ส่งเสริมให้มีการเพิ่มพูนความรู้ เตรียมความพร้อม และเพิ่มขีดความสามารถเกี่ยวกับการป้องกันและขจัดมลพิษ เช่น แผนป้องกันและขจัดมลพิษทางน้ำเนื่องจากน้ำมัน เป็นต้น
- ออกแบบโครงสร้างพื้นฐานที่รองรับผลกระทบที่คาดว่าจะเกิดขึ้นจากสภาวะโลกร้อน เพื่อเตรียมตัวรองรับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นทั้งในระบบนิเวศน์ ความหลากหลายทางชีวภาพ สิ่งแวดล้อม ภูมิอากาศ เช่น การสร้างถนนที่มีระบบระบายน้ำที่มีประสิทธิภาพเพื่อรองรับปริมาณน้ำที่อาจเพิ่มขึ้นในอนาคต รวมทั้งปรับปรุงระบบระบายน้ำให้สอดคล้องกับสภาพพื้นที่ที่เปลี่ยนแปลงตามธรรมชาติ
- ส่งเสริมการใช้จักรยานโดยจัดทำทางเฉพาะสำหรับจักรยานในถนนสายรองและถนนสายย่อยที่เหมาะสม โดยให้มีช่องทางเดินรถจักรยานแยกต่างหากจากช่องทางเดินรถปกติ และให้มีสัญญาณไฟที่ทางแยกที่สามารถให้ทางกับรถจักรยานใช้ทางแยกได้อย่างสะดวก ปลอดภัย
- ส่งเสริมระบบการขนส่งทางท่อสำหรับน้ำมันและแก๊ส เพื่อลดการใช้พลังงานและปริมาณการจราจรในการขนส่งโดยรถยนต์ รถไฟ

การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง



4.4 การขนส่งเพื่อการพัฒนาพื้นที่และเมือง

4.4.1 หลักการและเหตุผล

- วางแผนระบบขนส่งมวลชนให้สอดคล้องกับการพัฒนาผังเมืองเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ที่ดินอย่างเหมาะสม มีระบบ มีระเบียบ มีความสะดวก เอื้อต่อการมีคุณภาพชีวิตที่ดี
- พัฒนาระบบการขนส่งในเขตเมืองให้เกิดความเชื่อมโยงระหว่างระบบ ถนน ระบบราง และระบบทางน้ำ เพื่อความสะดวก ปลอดภัย แก่ผู้ใช้บริการ
- ส่งเสริมให้มีระบบขนส่งสาธารณะภายในเมือง และชุมชนในภูมิภาค เพื่อเชื่อมโยงกับท่าอากาศยาน ท่าเรือ สถานีรถไฟ สถานีขนส่ง โดยเฉพาะเมืองท่องเที่ยว เมืองที่เป็นฐานการผลิตและบริการ โดยให้มีคุณภาพมาตรฐานความปลอดภัย และมีอัตราค่าโดยสารที่เป็นธรรม
- จัดระบบและแก้ไขปัญหาการจราจรในกรุงเทพมหานคร เมืองขนาดใหญ่ ในภูมิภาค และพื้นที่พัฒนาเฉพาะ ให้มีการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ เพื่อนำไปสู่ความเป็นเมืองที่น่าอยู่
- นำที่ดินของรัฐและรัฐวิสาหกิจที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งมาพัฒนาเพื่อระบบขนส่งที่สอดคล้องกับการพัฒนาเมืองเป็นความสำคัญลำดับแรก

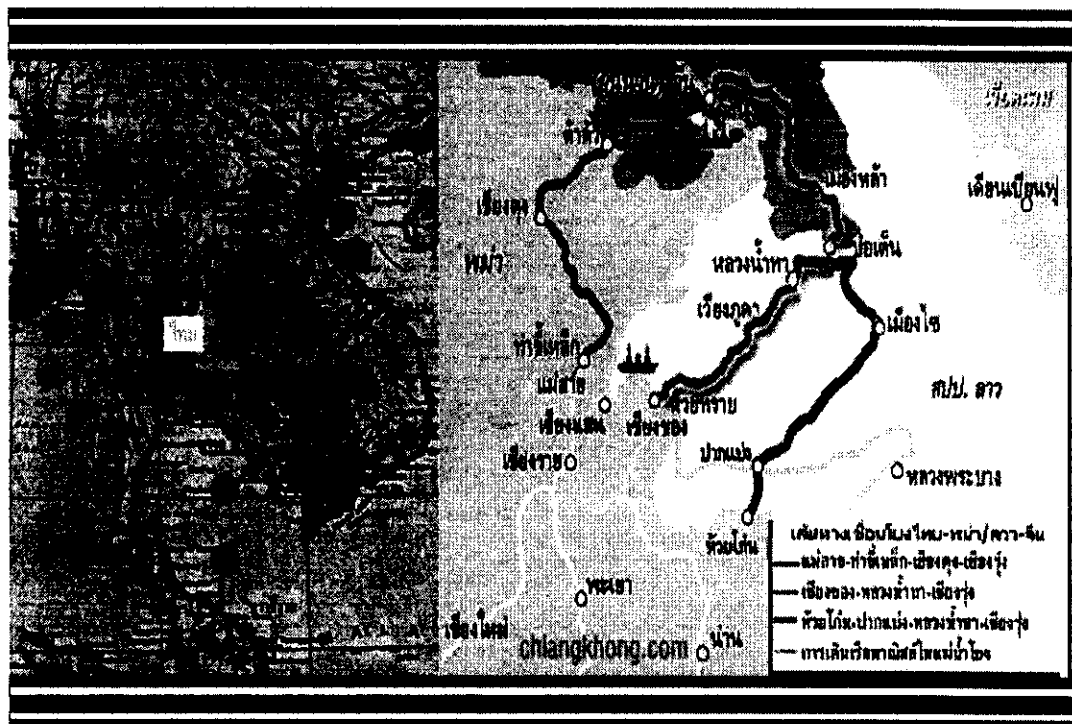
4.4.2 แนวทางดำเนินการ

- เร่งสานต่อการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนให้มีประสิทธิภาพเพื่อให้บริการประชาชนอย่างทั่วถึง ครอบคลุมทุกพื้นที่ตามความเหมาะสม โดยการขยายเส้นทางรถไฟฟ้า ระบบรถโดยสารประจำทาง และระบบขนส่งสาธารณะ พร้อมทั้งพัฒนาระบบจอดแล้วจร เพื่อดึงดูดผู้โดยสารยนต์ส่วนบุคคลให้เปลี่ยนมาใช้ระบบขนส่งสาธารณะมากขึ้น
- จัดทำแผน และพัฒนาการจัดสรรพื้นที่บริเวณรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานอื่น เพื่อลดผลกระทบด้านต่างๆ จากการดำเนินงานท่าอากาศยาน และเพื่อให้สามารถใช้ประโยชน์ในด้านอื่นๆ
- พัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมระหว่างเมืองสำคัญทางเศรษฐกิจ เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการเดินทาง โดยศึกษาความเหมาะสมและวิธีการลงทุน
- พัฒนาพื้นที่ใกล้เคียงและโดยรอบสถานี ท่าอากาศยาน ท่าเรือ เพื่อรองรับกิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับรูปแบบการขนส่งนั้นๆ เช่น ศูนย์รวบรวมและกระจายสินค้า สถานีขนส่งเพื่อบรรจุและแยกสินค้า สถานียานกอล์ฟ

เก็บสินค้า เป็นต้น เพื่อให้เกิดความมีระเบียบเรียบร้อยและอำนวยความสะดวกในการขนถ่ายสินค้า

- วางระบบการขนส่งเพื่อรองรับ เชื่อมโยง และเข้าถึงพื้นที่เฉพาะ เช่น นิคมอุตสาหกรรม ท่าเรือน้ำลึก ท่าเรือชายฝั่ง ที่เป็นฐานการผลิต เป็นต้น เพื่อส่งเสริมศักยภาพในการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจของประเทศอย่างยั่งยืน
- พัฒนากลไกบริหารจัดการจราจรทางบก การอำนวยความสะดวกและการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยการนำหลักวิชาการวางแผน ออกแบบระบบจราจร การนำเทคโนโลยีการจัดการจราจรทางบกมาใช้ เพื่อให้การจราจรในพื้นที่เขตเมืองและชุมชนใกล้เคียงกับพื้นที่เฉพาะให้เกิดความคล่องตัวและอำนวยความสะดวกแก่ชาวชุมชนในการเดินทางไปสู่แหล่งงาน เช่น ศรีราชาและพัทยาที่อยู่ในเขตพื้นที่ชายฝั่งทะเลตะวันออก เป็นต้น
- ส่งเสริมการใช้บริการรถโดยสารสาธารณะให้มากขึ้น โดยศึกษาความเป็นไปได้ในการกำหนดค่าธรรมเนียมการใช้ถนน และการกำหนดพื้นที่จอดรถให้เหมาะสมกับจำนวนรถ ในเขตเมืองชั้นในของกรุงเทพฯ เป็นต้น
- พัฒนาที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยให้เกิดประโยชน์กับระบบขนส่งของรถไฟ การขนส่งที่เกี่ยวข้อง (เช่น รถไฟฟ้าขนส่งมวลชน ระบบรถขนส่งสาธารณะในเมือง) กิจกรรมเกี่ยวเนื่องกับการขนส่ง (เช่น สถานีผู้โดยสารที่เป็นระบบที่ดี สถานีรวบรวมและกระจายสินค้าที่เป็นระบบที่ดี เป็นต้น) ระบบโครงข่ายการขนส่งเพื่ออำนวยความสะดวกให้การจราจรในเมืองคล่องตัว ทั้งนี้ควรมีการจัดทำแผนการใช้ที่ดินของการรถไฟแห่งประเทศไทยในแต่ละแห่งให้ชัดเจนสอดคล้องกับระบบขนส่งและพัฒนาเมือง
- พัฒนาโครงข่ายถนนสายหลักและสายรองในพื้นที่ต่าง ๆ ในเขตเมืองให้เหมาะสม โดยเน้นพัฒนาช่วงถนนที่ขาดไปเพื่อเชื่อมโยงให้เครือข่ายสมบูรณ์ สำหรับถนนสายหลักขนาดใหญ่พิจารณาก่อสร้างถนนสายรองเพื่อแบ่งพื้นที่ให้การเดินทางในพื้นที่ที่มีความสะดวกมากขึ้น และเป็นทางเชื่อมต่อกับถนนสายหลักได้
- ปรับปรุงสภาพบาทวิถีและสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการเดินเท้าเพื่อลดปัญหาจราจร ประหยัดพลังงาน และลดมลพิษจากยานพาหนะ

การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน



4.5 การขนส่งเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน

4.5.1 หลักการและเหตุผล

- สนับสนุนแนวทางการพัฒนาความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน โดยเฉพาะกลุ่มประเทศในอนุภูมิภาคุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekong Sub-region : GMS) กลุ่มการพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่ายอินโดนีเซีย – มาเลเซีย – ไทย (The Indonesia – Malaysia – Thai Growth Triangle : IMT-GT) และกลุ่มความริเริ่มแห่งอ่าวเบงกอลสำหรับความร่วมมือหลากหลายสาขาทางวิชาการและเศรษฐกิจ (Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Co-operation : BIMSTEC) เพื่อเสริมศักยภาพของภูมิภาคให้มีความเข้มแข็งในการพัฒนาร่วมกัน และเพื่อเป็นการเปิดตลาดให้ผู้ประกอบการไทยเข้าสู่ตลาดใหม่ในต่างประเทศ
- พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยเพื่อเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้านให้มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น
- ปรับปรุงกฎ ระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการผ่านแดน ให้สอดคล้องกับพันธะสัญญาหรือข้อตกลง และความร่วมมือในการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้าน ตามที่ได้ตกลงไว้
- ใช้ประโยชน์จากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน สำหรับส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและยกระดับการพัฒนาประเทศเพื่อนบ้านอย่างมีประสิทธิภาพ

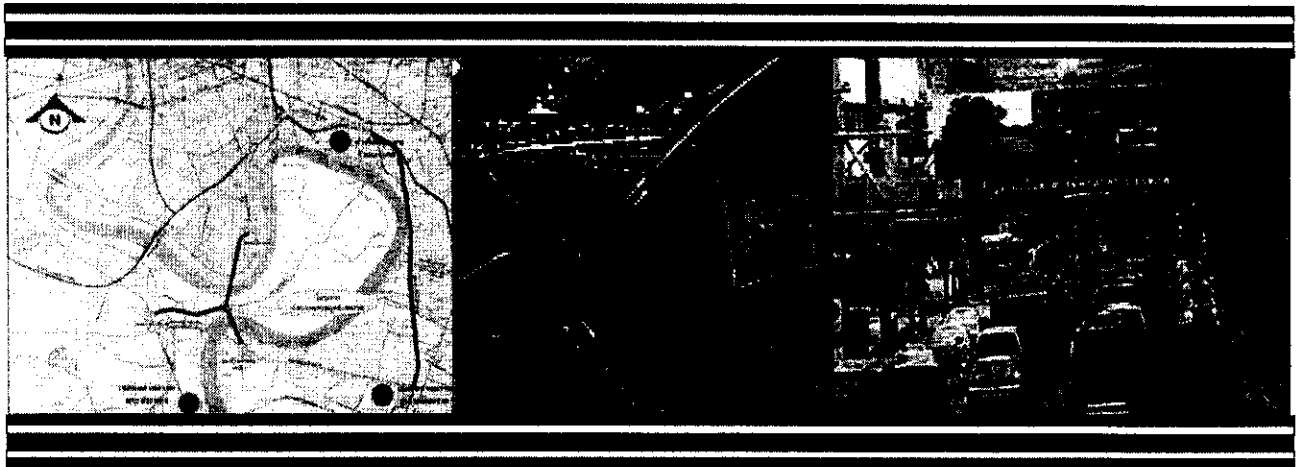
4.5.2 แนวทางดำเนินการ

- พัฒนาโครงข่ายเชื่อมโยง และระบบการขนส่งบริเวณจุดผ่านแดนกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อส่งเสริม และรองรับกิจกรรมทางการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวของประเทศ โดยเน้นการบูรณาการ แผนงานร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น การก่อสร้างสะพานมิตรภาพ ข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3
- พัฒนาโครงข่ายการขนส่ง ในรูปแบบต่าง ๆ ตามข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศในอนุภูมิภาค
- ขยายโครงข่ายใหม่ของการขนส่งทางรถไฟให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อรองรับการขยายตัวของการค้าภายในและระหว่างภูมิภาคใน ส่วนของแนวการพัฒนาเศรษฐกิจเหนือ-ใต้ (North-South Economic

Corridor) และตะวันออก-ตะวันตก (East-West Economic Corridor) และเปิดตลาดใหม่ของการเดินรถไฟในอนาคต เช่น ศึกษาความเหมาะสมในการพัฒนาเส้นทางรถไฟไปยังสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 2 จังหวัดมุกดาหาร และสะพานข้ามแม่น้ำโขงแห่งที่ 3 ที่อำเภอเชียงของ จังหวัดเชียงราย รวมทั้งเส้นทางรถไฟไปยังชายแดนตะวันตกของประเทศ เป็นต้น

- พิจารณาความเป็นไปได้ในการพัฒนาท่าเรือระหว่างประเทศในแม่น้ำโขง โดยเฉพาะท่าเรือเชียงแสนแห่งที่ 2 จังหวัดเชียงราย และท่าเรือแห่งใหม่ในฝั่งทะเลอันดามัน ที่บริเวณปากบารา โดยคำนึงถึงผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมให้มาก เพื่อให้สามารถใช้ความได้เปรียบในทางภูมิศาสตร์ในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค โดยจะต้องเชื่อมโยงและสอดคล้องกับโครงข่ายการขนส่งรูปแบบอื่น การพัฒนารฐานการผลิตและบริการ ความต้องการของตลาดในประเทศ และภูมิภาค
- ส่งเสริมให้มีความร่วมมือในด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนระหว่างประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุในภูมิภาคนี้
- แก้ไข ปรับปรุง กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทั้งคน สินค้าข้ามแดนและผ่านแดนให้มีความสะดวก เป็นไปตามเจตนารมณ์ของการมีความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้าน
- เร่งรัดให้มีการออกกฎหมาย และระเบียบปฏิบัติที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้สิทธิและอำนาจในการปฏิบัติหน้าที่นอกราชอาณาจักร เพื่ออำนวยความสะดวกเกี่ยวกับพิธีการข้ามแดนตามข้อตกลงที่จะเริ่มดำเนินการตรวจปล่อยสินค้าที่จุดเดียว (Single - Stop Inspection : SSI) ในด้านชายแดนน่านอง
- ให้ความช่วยเหลือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศเพื่อนบ้าน และพัฒนาเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงประเทศเพื่อนบ้านโดยใช้เงินจากกองทุนให้ความช่วยเหลือเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจแก่ประเทศเพื่อนบ้าน เพื่อสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจ และใช้ประโยชน์โครงสร้างพื้นฐานเพื่อลดต้นทุนระบบจัดการการขนส่ง(โลจิสติกส์)

การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง



4.6 การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดีเพื่อการขนส่ง

4.6.1 หลักการและเหตุผล

- สร้างกลไกในการแบ่งแยกการบริหารจัดการด้านนโยบาย ด้านการกำกับดูแล และด้านการประกอบการออกจากกันให้ชัดเจน เพื่อการบริหารระบบการขนส่งของประเทศมีประสิทธิภาพมากขึ้น
- ปรับระบบราชการและรัฐวิสาหกิจด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและคุณภาพมากขึ้น
- ปรับปรุงกฎระเบียบ และวิธีปฏิบัติให้สอดคล้องกับสถานการณ์ มีความเป็นบูรณาการมากขึ้น ตลอดจนวางรากฐานของการบริหารที่ดีในระบบการขนส่งของประเทศ
- ดำเนินโครงการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งด้วยความโปร่งใส มีแผนการลงทุนและแผนวิสาหกิจรองรับอย่างมีเหตุผล ดำเนินการให้เป็นขั้นตอนตามกฎหมาย สามารถตรวจสอบได้ รวมทั้งส่งเสริมให้มีการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคเอกชนในขั้นตอนการวางแผนและขั้นตอนการดำเนินโครงการ
- ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างมีประสิทธิภาพ คำนึงค่าเงิน เป็นธรรม โปร่งใส ยึดหลักการคัดเลือก/ประกวดราคา เพื่อให้มีการแข่งขัน โดยเฉพาะกิจกรรมที่มีผู้ดำเนินการได้หลายราย
- สร้างกลไกให้มีการถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยีจากผู้เชี่ยวชาญต่างชาติ โดยให้วิศวกรไทยหรือผู้เชี่ยวชาญของสาขาอาชีพอื่นๆ มีส่วนร่วมในกระบวนการทุกขั้นตอนของโครงการ
- ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล
- ให้ความสำคัญกับงานด้านความปลอดภัย โดยมีหน่วยงานดูแลด้านนี้โดยเฉพาะ และจัดสรรงบประมาณให้เพียงพอ ต่อการป้องกันและแก้ปัญหาอุบัติเหตุ
- ให้ความสำคัญกับงานวิจัยและพัฒนา การสร้างข้อมูลพื้นฐานและระบบติดตามผล ที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง

4.6.2 แนวทางดำเนินการ

- พัฒนากฎหมายการบริหารจัดการการขนส่ง เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการบริหารงานขนส่ง โดยให้ความสำคัญกับการเมืองการค้ากับดูแลด้านการขนส่งแยกจากการให้บริการอย่างชัดเจน เพื่อกำกับมาตรฐานความปลอดภัยและการบริการ รวมถึงกำกับการแข่งขันที่เป็นธรรม ป้องกันการผูกขาด คุ่มครองผู้บริโภคร และองค์กรดังกล่าวต้องไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับการให้บริการเพื่อนำไปสู่การให้บริการที่มีคุณภาพ ควบคู่กับการกำกับดูแลที่มีประสิทธิภาพ
- ปรับปรุงโครงสร้างองค์กร กระบวนการพิจารณา และวิธีการทำงานของหน่วยงานด้านการขนส่งให้เกิดความคล่องตัวในการดำเนินงาน ลดขั้นตอนการเสนองานที่ใช้เวลา ยุ่งยาก และซ้ำซ้อน พร้อมทั้งสนับสนุนให้มีระบบและกระบวนการประสานงานระหว่างหน่วยงาน พร้อมกับการสร้างระบบการทำงานเป็นทีมให้มากขึ้น
- กำหนดให้การได้มาซึ่งคณะกรรมการของรัฐวิสาหกิจและผู้บริหารระดับสูง ยึดหลักความรู้ มีประสบการณ์ และประวัติที่ดีงาม อยู่ในหลักของการบริหารจัดการที่ดี คณะกรรมการ และผู้บริหารระดับสูงไม่ควรมีปัญหาด้านผลประโยชน์ทับซ้อน มีกระบวนการคัดเลือกที่โปร่งใส เปิดกว้าง คณะกรรมการต้องมีความหลากหลาย เพื่อให้ได้ความคิดเห็นครอบคลุมหลายด้าน
- ฟันฟูการรถไฟแห่งประเทศไทย องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ให้สามารถเลี้ยงตัวเองได้ โดยแบ่งแยกกิจกรรมเชิงพาณิชย์ กับกิจกรรมเชิงสังคม ให้ชัดเจนรวมถึงจัดโครงสร้างองค์กรและระบบบัญชีต้นทุนขององค์กรให้มีศักยภาพด้วย
- พิจารณาปรับปรุงกฎหมายรถไฟเพื่อปรับโครงสร้างการบริหารการรถไฟแห่งประเทศไทย อันจะนำไปสู่การฟื้นฟูกิจการรถไฟของไทยให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยพิจารณาในเรื่องที่สำคัญให้เกิดความชัดเจน เช่น การปรับปรุงโครงสร้างองค์กร การชดเชยบริการเชิงสังคม การเปิดเครือข่ายเส้นทางรถไฟเป็นสาธารณะ การกำกับดูแล การคุ่มครองผู้ใช้บริการและการแข่งขันที่เป็นธรรม เป็นต้น
- พัฒนาระบบคลังสินค้าให้ได้มาตรฐาน และสามารถรองรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ ได้ รวมถึงกำหนดพื้นที่เขตปลอดอากรให้เป็นระบบที่เหมาะสม

- พัฒนารถขนส่งสาธารณะ เช่น ขสมก. บขส. รถเอกชนร่วมบริการ และรถรับจ้างสาธารณะอื่น ๆ ให้มี ระบบ ระเบียบ และคุณภาพบริการที่ดี ให้เกิดความปลอดภัยกับผู้โดยสาร ในราคาที่เป็นธรรม และประกอบการให้ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด สำหรับการอนุญาตรถเอกชนร่วมบริการ ควรกำหนดให้ผู้ประกอบการจัดทำแผนพัฒนากลุ่มรถ แผนพัฒนาพนักงานขับ แผนพัฒนาการจัดการเดินรถโดยใช้เทคโนโลยีเหมาะสม เพื่อการจัดทำตารางเดินรถ การบำรุงรักษา การตรวจสอบการบริการเดินรถ การตรวจสอบสภาพรถ ที่จอดรถ เป็นต้น
- ปรับปรุงวิธีการจัดเก็บค่าบริการและค่าธรรมเนียมธุรกรรมการขนส่งทางอากาศทั้งระบบที่สายการบินจะต้องจ่ายสำหรับการใช้บริการท่าอากาศยานโดยวิธีจ่าย ณ จุดเดียว (One Stop Service) เพื่ออำนวยความสะดวกแก่สายการบิน
- ปรับปรุงโครงสร้างและแนวทางการจัดเก็บอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่างๆ ในระบบการขนส่งทั้งทางบกทางน้ำและทางอากาศ ให้สะท้อนต้นทุนการให้บริการและเกิดความเหมาะสม เป็นธรรมทั้งผู้ให้และผู้ใช้บริการ ยกเว้นบริการเชิงสังคมที่รัฐให้การอุดหนุน
- พัฒนาการให้บริการประชาชน ในด้านธุรกรรมการขนส่ง เช่น การทำใบอนุญาตขับขี่ การต่อทะเบียนรถยนต์ ให้มีความสะดวก รวดเร็วมากยิ่งขึ้น
- ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิ กระทรวงการคลัง สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ เป็นต้น สืบค้น และปรับปรุง กฎหมาย กฎระเบียบ ข้อบังคับ หรือหลักเกณฑ์ที่กำหนด กระบวนการบริหารจัดการโครงการลงทุนระบบการขนส่งขนาดใหญ่ โดยเฉพาะโครงการที่เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามามีบทบาท ดำเนินการให้มีความชัดเจน มีความคล่องตัวในการทำงาน เป็นไปได้ในทางปฏิบัติ และทันต่อสถานการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น
- ปรับระบบการจัดทำและบริหารงบประมาณ/แผนการลงทุนด้านการขนส่งของส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ ตั้งแต่การวางแผนขอรับการจัดสรรงบประมาณ/แผนการลงทุนเชิงรุก ให้สอดคล้องกับแผนและแนวนโยบายการพัฒนาประเทศ มีการกำหนดเป้าหมายการดำเนินงานในแต่ละเรื่อง พร้อมตัวชี้วัดเพื่อประเมินผลการปฏิบัติงานที่ชัดเจนเป็นรูปธรรม สามารถปรับเปลี่ยนแผนให้ทันต่อสถานการณ์ได้ตลอดเวลา รวมทั้งมีการจัดทำแผนการบริหารความเสี่ยง (Risk Management) เพื่อกำกับงานในจุดที่มีความเสี่ยงต่อความล้มเหลวอย่างใกล้ชิด และ

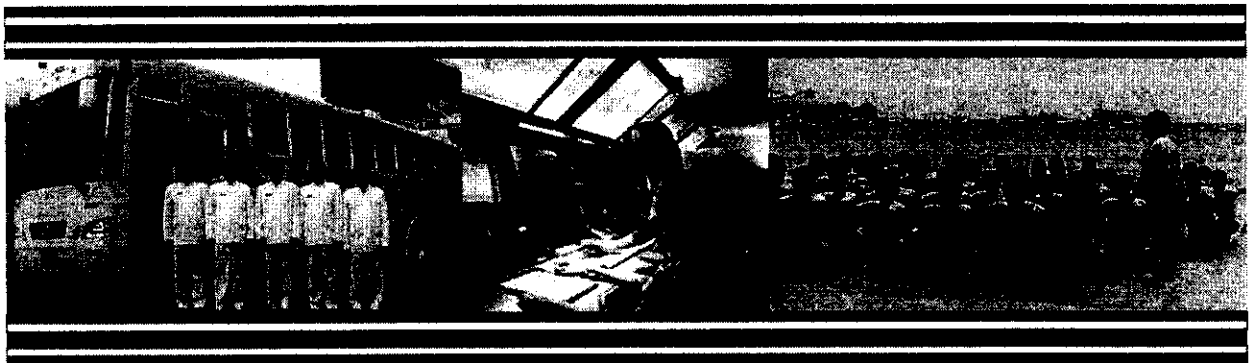
สามารถควบคุมต้นทุนค่าใช้จ่ายให้มีการใช้งบประมาณ/งบลงทุนให้เกิดประโยชน์สูงสุด

- ให้นำหน่วยราชการและรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคมจัดทำแผนกลยุทธ์ และแผนปฏิบัติการ ที่ครอบคลุมถึงแนวทาง เป้าหมาย มาตรการ โครงการ ในด้านต่างอย่างบูรณาการ ทั้งนี้ควรคำนึงถึง มาตรการด้านความปลอดภัย การคุ้มครองผู้ใช้บริการและการดูแลรักษา สิ่งแวดล้อมด้วย แผนดังกล่าวมีลักษณะเป็นแผนระยะปานกลาง 3-5 ปี เพื่อเป็นกรอบและทิศทางการดำเนินงานที่ชัดเจน และควรมีการทบทวน ปรับปรุงให้เหมาะสมเป็นระยะๆ
- สร้างระบบการจัดซื้อจัดจ้างและจัดหาพัสดุในหน่วยงานของรัฐด้านการขนส่งให้มีประสิทธิภาพ โปร่งใส คัดค้าน และตรวจสอบได้ ด้วยการ
 - วางแผนและเตรียมความพร้อมและกำหนดเป้าหมายในการจัดซื้อจัดจ้างเป็นการล่วงหน้า ตั้งแต่ได้รับการจัดสรรงบประมาณ/งบลงทุน
 - จัดซื้อจัดจ้างโดยคำนึงถึงคุณภาพและประโยชน์ที่หน่วยงานจะได้รับในระยะยาว
 - ดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างอย่างเปิดเผย ด้วยการจัดทำหลักการดำเนินการที่ชัดเจน พร้อมทั้งจะรับการตรวจสอบ และเปิดเผยข้อมูลในการจัดซื้อจัดจ้างแต่ละครั้งตั้งแต่เริ่มต้นจนจบกระบวนการให้สาธารณะชนและหน่วยงานตรวจสอบได้รับทราบ
 - มีการกำกับและติดตามบริหารสัญญาให้เป็นไปตามเงื่อนไขที่กำหนด เพื่อให้เกิดความเป็นธรรม และสามารถแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นได้ทันที
- ประยุกต์ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศที่ทันสมัยมาใช้ในการขนส่ง เพื่อเพิ่มความปลอดภัย อำนวยความสะดวก และการจัดเก็บข้อมูล เช่น เทคโนโลยี GPS (Global Positioning System) เทคโนโลยี RFID (Radio Frequency Identification) เป็นต้น โดยในระยะยาวจะร่วมมือกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการพัฒนาเทคโนโลยีให้สามารถผลิตได้ในประเทศ สนับสนุนให้หน่วยงานต่างๆ ที่ต้องใช้เทคโนโลยีเป็นเครื่องมือทำงานคล้ายคลึงกัน สามารถใช้โปรแกรมร่วมกันได้ เพื่อเป็นการประหยัดค่าลิขสิทธิ์และบุคลากรด้านสารสนเทศ
- พัฒนาระบบฐานข้อมูลกลางด้านการขนส่ง โดยส่งเสริมความร่วมมือในการเชื่อมโยงข้อมูลของภาครัฐและเอกชนต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และปรับปรุงข้อมูลให้ถูกต้อง ทันสมัยตลอดเวลา มีความเป็นเอกภาพ เพื่อให้มีการนำข้อมูลไปใช้ประโยชน์ในการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การ

กำหนดนโยบาย การวางแผน การพัฒนาโครงการ การติดตามและประเมินผล การจัดทำตารางปัจจัยการผลิตและผลผลิต (Input/Output Table) ด้านการขนส่ง การจัดทำตัวชี้วัด (KPI) ด้านการขนส่ง เป็นต้น

- ส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง ให้ได้ความรู้ที่ชัดเจนและเทคโนโลยีที่เหมาะสม เพื่อนำมาใช้ประโยชน์และเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาระบบขนส่ง เช่น การลดต้นทุนการขนส่ง เพิ่มคุณภาพการขนส่ง การพึ่งพาตนเอง การผลิตภายในประเทศ โดยสนับสนุนและร่วมมือกับสถาบันการศึกษา หน่วยงานวิจัยและพัฒนา ให้เข้ามามีบทบาทในเรื่องนี้ให้มากขึ้น

การพัฒนาค้นเพื่อการขนส่ง



4.7 การพัฒนาคนเพื่อการขนส่ง

4.7.1 หลักการและเหตุผล

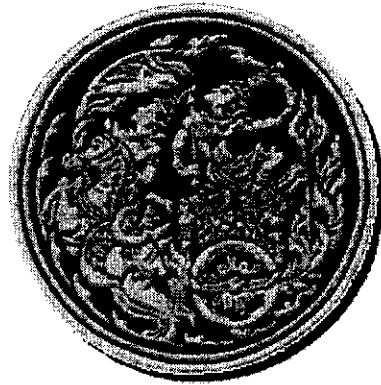
- การพัฒนาคนให้เป็นคนดีซึ่งหมายถึงคนที่มีคุณภาพ มีประสิทธิภาพ มีความรู้ มีคุณธรรม มีจริยธรรม มีความซื่อสัตย์สุจริตเป็นเรื่องที่มีความสำคัญที่สุดในการพัฒนาประเทศ หากได้คนส่วนใหญ่ที่เป็นคนดีแล้ว การพัฒนาในด้านอื่นๆ ก็จะเป็นไปในทางที่ดีได้ การพัฒนาการขนส่งก็เช่นกันมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ต้องสร้างคนดีที่จะพัฒนาระบบขนส่งให้ก้าวหน้า เอื้อต่อการพัฒนาประเทศโดยรวม

4.7.2 แนวทางดำเนินการ

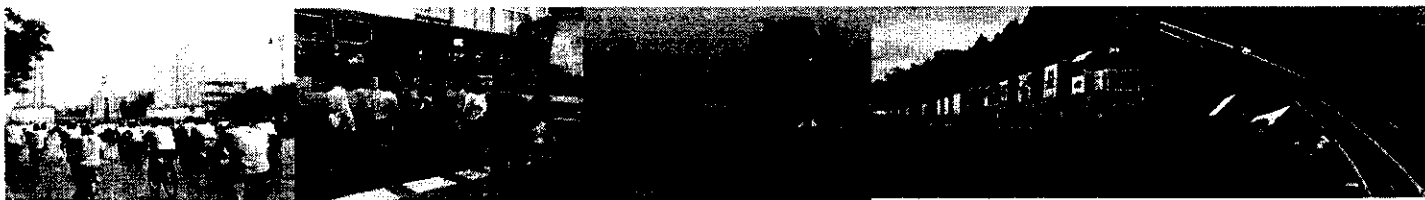
- ส่งเสริมสถาบันการศึกษาให้มีหลักสูตร การเรียน การสอน และการฝึกอบรมในการพัฒนาบุคลากรทางด้านการขนส่งให้มีคุณภาพได้มาตรฐานสากล มีจิตสำนึกสาธารณะที่ดี และมีความรู้เท่าทันการเปลี่ยนแปลงในด้านการขนส่ง
- พัฒนาสถาบันการขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ เช่น สถาบันการบินพลเรือน ศูนย์ฝึกพาณิชย์นาวี สถาบันวิศวกรรมรถไฟ เป็นต้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้องให้ได้มาตรฐาน มีคุณภาพ มีความหลากหลายในวิชาการต่างๆ เพื่อเป็นสถาบันหลักในการผลิตบุคลากรด้านการขนส่ง ของประเทศและภูมิภาค ทั้งนี้หลักสูตรการศึกษามีการบูรณาการทั้งด้านวิชาการ เทคนิค การบริหารจัดการ และคุณธรรม จริยธรรม
- พัฒนาบุคลากรที่เป็นครูฝึกในด้านขนส่งให้ได้มาตรฐานสากลมีขีดความสามารถในการถ่ายทอดความรู้ที่ดี และมีจำนวนที่เพียงพอ
- ส่งเสริมให้เจ้าหน้าที่เข้าฝึกอบรมทั้งในและต่างประเทศ อย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มสมรรถนะของบุคลากรให้มีความรู้และคุณภาพ รู้เท่าทัน และสร้างเครือข่ายความรู้ให้กว้างขวาง
- กำหนดให้การแต่งตั้งบุคลากรให้เข้ามาทำหน้าที่เป็นกรรมการของรัฐวิสาหกิจด้านขนส่งต้องกำหนดคุณสมบัติ ประสิทธิภาพที่มีความเหมาะสม องค์ประกอบของกรรมการต้องมีความหลากหลาย มีลักษณะของการบริหารจัดการที่ดี กรรมการต้องไม่มีปัญหาผลประโยชน์ทับซ้อน
- กำหนดให้การสรรหาผู้บริหารสูงสุดของหน่วยงานด้านการขนส่ง ควรพิจารณาการที่เปิดกว้างและดำเนินการอย่างโปร่งใส คุณสมบัติของผู้ที่จะมาดำรงตำแหน่งควรยึดหลักความรู้ความสามารถ ประสิทธิภาพในด้าน

การบริหารจัดการ มีประวัติและผลงานเป็นที่ยอมรับทั่วไป โดยเฉพาะในเรื่องความซื่อสัตย์สุจริต คุณธรรม และจริยธรรม

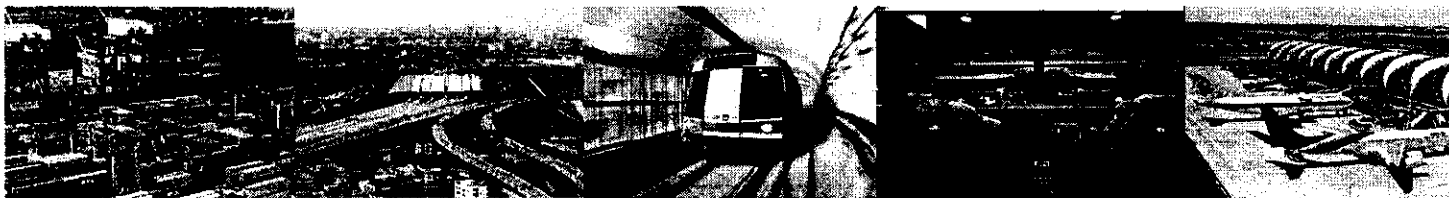
- กำหนดในสัญญาหรือข้อตกลงของโครงการ จะต้องให้วิศวกรและผู้เชี่ยวชาญไทย มีส่วนร่วมในทุกขั้นตอนของโครงการตั้งแต่การออกแบบ ก่อสร้าง ผลิต ซ่อมบำรุง และปฏิบัติงาน เพื่อเป็นการพัฒนาบุคลากรและเกิดการเรียนรู้เทคโนโลยี
 - กำหนดมาตรการส่งเสริมกระบวนการพัฒนาวิศวกรและช่างด้านการขนส่ง ให้มีขีดความสามารถสูงในการสร้าง ซ่อมบำรุง เพื่อให้ประเทศไทยสามารถพึ่งพาตนเองได้มากขึ้น
 - พัฒนาบุคลากรผู้ปฏิบัติงานในพื้นที่ ให้มีจิตสำนึก มีความรู้ ความเข้าใจ ด้านความปลอดภัย มีความพร้อมในกระบวนการเฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขเหตุการณ์ที่เกิดจากอุบัติเหตุ ในระบบขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ
 - สนับสนุนให้จัดทำแผนพัฒนาบุคลากร และความก้าวหน้าในอาชีพ เพื่อให้เห็นแนวทางการพัฒนาทรัพยากรบุคคลขององค์กรอย่างชัดเจน และเป็นแรงจูงใจให้ผู้มีความรู้ความสามารถเข้ามาทำงานให้กับองค์กรภาครัฐมากขึ้น
-

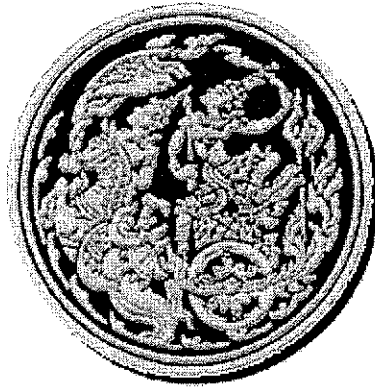


Transport for Thailand's Sustainable Development

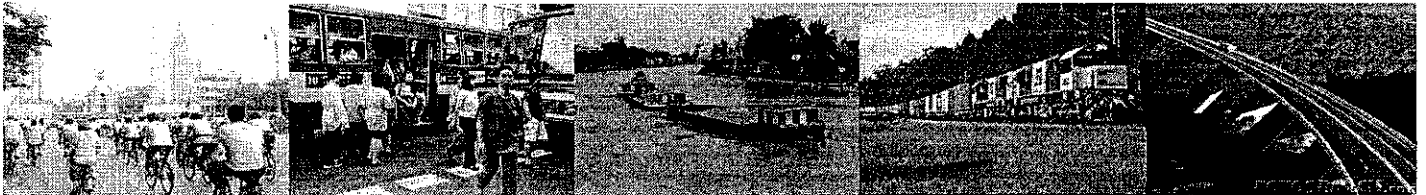


Ministry of Transport

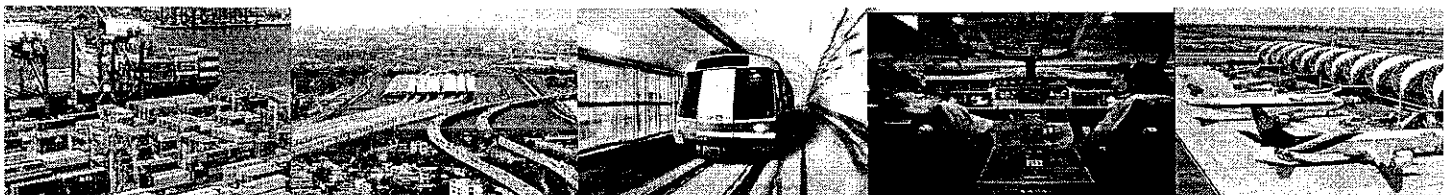




Transport for Thailand's Sustainable Development



Ministry of Transport



Transport for Thailand's Sustainable Development

Ministry of Transport
April 30th, 2007

Introduction

This White Paper on Multi-Modal Transportation Systems for Thailand's Sustainable Development has been prepared by the Ministry of Transport under administration of H.E. Prime Minister General Surayudh Chulanont, with H.E. Admiral Thira Hao-Charoen acting as Minister of Transport, and H.E. Mr. Sansern Wongcha-um as Deputy Minister of Transport.

The primary objective of this white paper is to lay down a firm foundation for future development of Thailand's multi-modal transportation systems. Taking into consideration that transport systems have a vital role in enhancing sustainable development of the country, this White Paper based its conceptual framework on the principles of *Sufficiency Economy Philosophy*, Good Governance and human-centred development. The first recognizes the use of reason, decentness and prudence in approaching life while at the same time emphasizes on the development of knowledge in parallel with morals and ethics; thus would provide a firm foundation enabling resiliency in this age of rapid changes. Good Governance will also create and support ethical people and reliable systems for the national transport development process. The last principle foresaw that individual human beings are the essential factor that must be taken into account and their voice listen to in any development initiative.

The formation process of this white paper came about from the Ministry of Transport assessment on its past activities, and advices from its experienced staffs, both within the Ministry as well as its state enterprises. This preliminary draft was then put forward in a forum where opinions of other government offices, state enterprises, the private sector, international organizations, the media, and concerned individuals are taken into account. This open discussion has led to the finalized version of this document.

It is expected that this white paper will be beneficial to all related agencies to formulate policies, plans, and projects for future development of transport systems in Thailand.

Ministry of Transport
April 2007

Contents

Introduction	1
Contents	2
1. Vision	3
2. Challenges in Thailand's Transport Development	3
3. Transport Development Objectives	4
4. Guidelines for Development	5
4.1 Transport for Economic Development	5
4.2 Transport for Society	10
4.3 Transport for Energy Saving and Environmental Protection	12
4.4 Transport for Area and Urban Development	14
4.5 Transport for Links to Neighbouring Countries	16
4.6 Good Governance in Transport	18
4.7 Human Resources Development for Transport	21

Transport for Thailand's Sustainable Development

1. Vision

“To develop the country's transport systems with higher quality and efficiency in service deliveries for a good quality of life, and sustainability for the country.”

2. Challenges in Thailand's Transport Development

Globalization, rapid scientific and technological changes, fluctuation of energy prices, global warming, conservation trend, and the importance of good governance are some key factors influencing future development of Thailand, with no exception to transport development. All these factors should be taken into consideration in order to minimize negative impact on one hand, and, on the other hand, to be well prepared for the possible changes and to safeguard the utmost benefits of the country.

The following internal and external challenges need to be addressed:

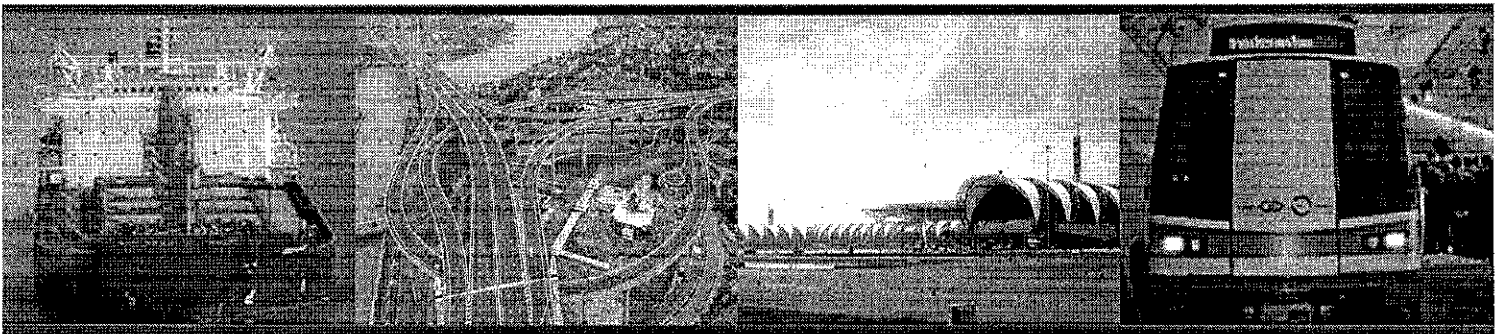
- Public service deliveries should be fair and thorough, with emphasis on consumers and the disadvantaged group.
- There is a need for law improvement and enforcement.
- The international best practices for good governance should be promoted.
- There are more and variable alternatives for capital mobilization and management for future project funding.
- There would be a need for human resource management with aims to improve transport services and organizations.
- Oil price is tending to rise continuously due to production constraints, which would prompt the studies of variable alternative energy sources.
- Rapid technological change requires Thailand to catch up with and make use of it.
- Liberalization and market competition creates a need for entrepreneurs and a regulatory body to be well prepared.
- Security measures against terrorism would be tightened, especially in aviation services.
- Better safety standard and regulation must be implemented to cope with the rising numbers of accidents and casualties in transport system.
- A need to keep environmental impacts of new and existing infrastructure to a minimum when formulate infrastructure development plan.
- There should be sound public awareness of the global warming and subsequent climate changes for proper and sufficient protection.

3. Objectives of Transport Development

The development of multi-modal transport systems for sustainability in national development should be under the following objectives:

- Ensure sound quality in transport routes and vehicles, to be safe, convenient and thorough to support people's occupation and better quality of life
- Promote the development of transport modes that support liveability, sustainable communities being convenient, clean, safe, systematic
- Promote public transport to provide alternatives to the car in urban areas
- Create a transport network with a high level of multi-modal integration
- Make existing transport network work more efficiently in a more environmental friendly way
- Stimulate and attract more investments in both production and service sectors in the regions
- Provide greater opportunity for private sector participation in the development of transport systems
- Develop human resources and management systems to enhance quality and efficiency in transport systems

Transport for Economic Development



4. Guidelines for Development

A good transport system is considered as a factor that supports national development in various aspects. The principles for transport development should follow some key guidelines as below:

4.1 Transport for Economic Development

4.1.1 Principle and Rationale

- To promote multi-modal transport system for integration, convenience, efficiency of services
- To increasingly emphasize the development of rail and water transport for energy saving and environment protection
- To emphasize the development of public transport systems for better service quality, convenience and safety
- To support a well-coordinated logistics to focus on convenience, efficiency and safety which lead to just-in-time and cost-effective move of goods
- To emphasize maintenance and improvement of the existing infrastructure network for continued efficiency so that the public can utilize the services with convenience and safety
- To distribute transport networks more thoroughly, sufficiently, with adequacy and accessibility
- To create a link and extend transport network in some missing links and bottlenecks for greater convenience that meets safety standards
- To support efficiency in the development of production and service bases
- To promote land, water and air transport-related activities to enhance domestic production, technological development and employment
- To consider application of information technology in transport development for better efficiency and quality, and eventually higher competitiveness of the nation
- To justify the actual demands for decentness and balances at national, regional and local levels

4.1.2 Implementation Guidelines

(1) Rail Transport

- To upgrade capacity and efficiency of rail transport by construction of double or triple tracks, and other necessary infrastructure in some potential routes

- To promote rail freight transport, by upgrading track capacity and freight trains to be more modern and suitable, accommodate warehouses and networks to connect with production bases, distribution centers and ports. All of these should be under an efficient management system. Greater private sector participation should be promoted in the procurement of locomotives and bogies
- The government should invest and establish the basic rail infrastructure as well as regulate the fare structure for the consumer while encouraging the private sector to get access and manage the train system
- To support the transfer of technology for the local rail-related businesses in the process of designing, producing, assembling, utilizing, and maintaining the railway system
- To establish proper regulation procedure in the bidding proposal and price for investment in the rail-related projects with the necessary clauses that include the production and the assembling of train parts
- To allocate land for the potential construction of depots for mass transit trains so that it could sufficiently handle the future expansion of the transit system. Efficiency of services and lowering of maintenance costs are the main considerations.
- To upgrade some potential railway stations, both management and facilities, as the interchange centers with proper feeder system in place for connection with other modes of transport such as at Bang Sue and Makkasan Railway Stations, as well as other regional urban centers. This in turn would increase efficiency, convenience for commuters, as well as ease the traffic congestion

(2) Water Transport

- To develop cargo transport along the inland and coastal waterways, by maintaining the navigation channels for year-round service, and develop the ports as well as the hinterland for loading and distribution of goods under systematic management, for another alternative mode of inland transport
- To enhance potential of the Laem Chabang deep-sea port for higher quality and efficiency, such as the development of rail freight transport, the multi-modal transport center, and export processing zone, etc.
- To develop capability and efficiency of national fleet and mercantile marine and related marine activities with emphasis on the public sector role in issuing rules and regulations to facilitate the development of the system and mercantile marine staff
- To promote local shipbuilding and repairing industries

- To develop navigation channels along the inland waterways, such as excavation of navigation channels, construction of the dikes along riverbanks, construction of high-standard and safe ports, promotion for variable services in water transport, and link with other modes of transport as alternatives for alleviation of traffic congestion on the roads

(3) Road Transport

- To allocate most of the budgets for maintenance of the existing highways to ensure sufficiency, quality, standards and safety
- To build the missing links of primary and secondary highways for a complete road network for convenience and safety
- To emphasize the improvement and further construction of interchanges along the main roads in proper fashion for convenience, safety
- To develop the inter-city motorway system to accommodate convenient, quick and safe transport, to link up with urban centers in the regions more effectively, not to concentrate solely in Bangkok. Taking into account the public demands as well as environmental impact from the construction
- To create a more effective and convenient link between airport and urban areas and between airports such as Suvarnabhumi and Don Mueang International Airports, through different transport modes including taxi and public vans and buses as well as facilitating passengers before the completion of a proper rail link
- To promote the provision of bus rentals for the Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) and Transports Co., Ltd. to reduce investment and maintenance costs, as well as supporting domestic industries, through the local bus assemblies

(4) Air Transport

- To hasten service improvement at the Suvarnabhumi International Airport for both passenger and cargo transportation, paying due attention to high standard, safety, quality and highly-efficient services in the areas of:
 - Runways, taxiways and aprons
 - Passenger terminal
 - Cargo terminal to provide facilities for imports and exports and for export processing zone in the future
 - Transport links to the airport and traffic management
 - Surrounding areas and environmental impacts

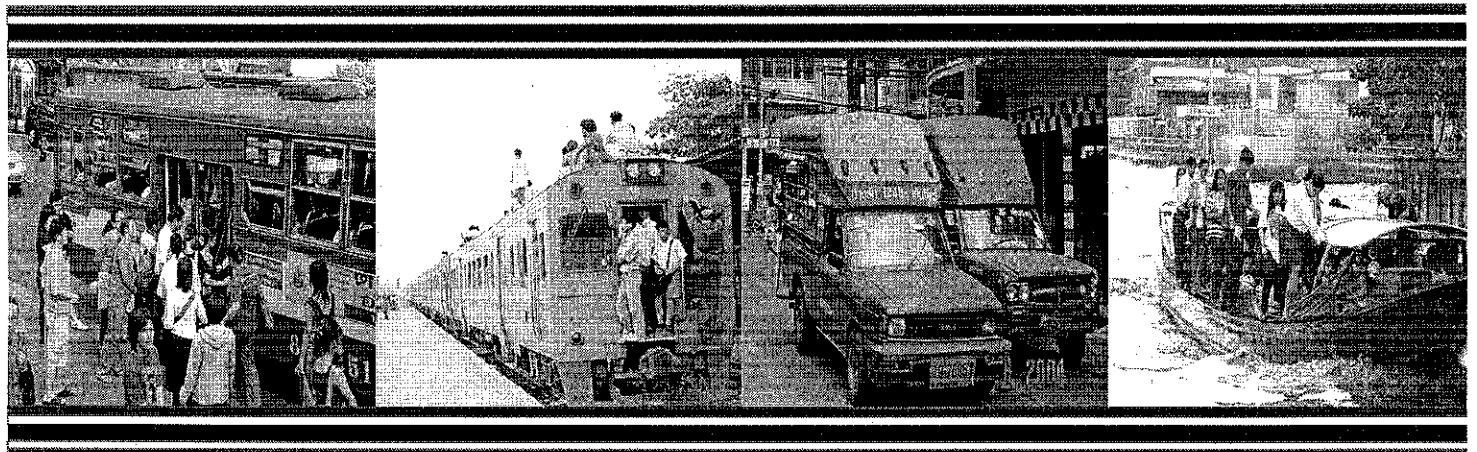
- To promote Fixed Base of Operation (FBO) such as aviation training, maintenance center, and air-cargo transport, etc., for maximum use of aviation facilities
- To promote aviation related industries such as avionics, spare parts maintenance centre as well as promoting foreign investment and joint venture in the development of those industries in the industrial estates near airports
- To promote the domestic inter-urban routes such as Khon Kaen-Chiang Mai, and Chiang Mai-Phuket
- To increase international schedule-flights from provincial airports to-and-from regional destination, such as Chiang Mai to Hong Kong and Phuket to Singapore
- To prepare a plan for the implementation of ASEAN multilateral agreement on the full liberalization of air freight services in 2008, and on passenger services in 2010. Necessary preparations should be hastened for Thai aviation fleets, airport facilities, as well as rules and regulations, including both upstream and downstream services of aviation industry
- To specify some privately-owned airports for provision of services to other airliners
- To promote the improvement of the national fleet by taking into account the new generation aircrafts that use composite material and are fuel-efficient that enable long and medium range flight. This would increase flight planning flexibility and increase competitiveness

(5) General Transport

- To maximize use of existing facilities, such as coastal ports in Ranong, and Phuket for coastal shipping, and for both cargo transport and related services, U-Tapao and Phetchabun Airports to be cargo distribution centre, Mae Klong Rail Line to serve scheduled commuter trains, Tungsong – Kantang Rail Line to link with Kantang Port for logistic support; and to utilize some unused facilities such as military air base, Songkhla-Hadyai rail link in related activities
- To develop a management system for cargo transport to facilitate both service providers and consumers, by encouraging related parties to formulate the consistent planning, and system installation, based on some modern technology, such as an IT and computerized systems, for quicker and more efficient services, value for money and energy saving. The role of Thai entrepreneurs should be promoted extensively

- To develop the common ticketing system for different modes of transport, by piloting in the two mass transit systems, and will be extended in buses. There should be no less than two responsible parties to implement this project. First is the clearing house operated by local commercial banks and the second is an organization to supervise the database and production of the tickets. The service operators should take part in this organization, while the government sector to serve as facilitator and regulator. Top priority should be placed on local technology developed by Thai people to promote domestic production and self-reliance
- To establish an infrastructure development fund for public project development. This fund can be sourced from government budget, road taxation, loans, or government bond. Methods of obtaining this funding remain to be further explored within the national budget framework
- To upgrade international competitiveness of Thai entrepreneurs in different types of transport services
- To support container freight transport by improving infrastructure and systems including laws and regulations for convenience and safety in freight transport services and for improvement of logistic management of Thailand
- To support and promote multi modal transport system including water, rail and road to increase competitiveness and management of logistics. The pilot logistics project will be operated on rail freight transport from Nakornsawan – Laemchabang and Khon Kaen – Nakorn Rachasima – Laemchabang including distribution centre, multi-modal integrated transport, rail operation to be a case study for the national logistics management in the future
- To upgrade service and safety standards in the management of bus terminals, train stations, ports and airports nation wide

Transport for Society



4.2 Transport for Society

4.2.1 Principle and Rationale

- To emphasize the public transport systems and provide facilities for public transport as part of public services obligations for people with adequacy, high quality and safety standard and fair price structure
- To distribute thorough accessibility to land and water transport in remote rural areas for a better quality of life and fairer society through better access to jobs, and eventual poverty reduction
- To pay due attention to the disadvantaged groups of people in society, notably the handicapped, children and the aged
- To create disciplines for both service providers and users of transportation services
- To encourage the general public to realize some possible benefits, impacts and changes as a result of some infrastructure development projects, and promote public participation in every process of operations

4.2.2 Implementation Guidelines

- To advise operators who provide transport services as public service obligations to prepare two separate accounts one on the net operating costs and the other on the public services which require public subsidy, to be used as a base to specify fares and level of service deliveries.
- To provide financial support for operators who provide transport services as public service obligations in the forms of subsidy and fund establishment, etc.
- To promote systematic, safe and fair public transport services between villages and urban centers, such as micro bus and vans in order to provide opportunity and convenience among rural dwellers with adequacy and depending on demand
- To restructure fares for expressway systems, mass transit and other public transport modes, to be fair for both service providers and customers
- To regulate safety standards for infrastructure and vehicles for land, water and air transportation, i.e.,
 - Enforce extensive and reliable punishment against violators of rules and regulations
 - Create a mechanism for effective control and monitoring
 - Promote private sector role in controlling safety standards of vehicles
 - Prepare some modern and clear contingency plans, as a guideline and operational manuals for relating parties

- To promote safety, convenience and swiftness in land, rail, water and air transport, by developing traffic control personnel, under clear arrangements of works and application of modern and appropriate technology
- To ensure consumer's rights such as the promoting safety protection for users and protection of health among those being affected by the transport system
- To promote a coordinating mechanism, and distinctive roles for protection of users of transport services by both public and private service providers
- To set up a complaint management center and a mechanism for conflict resolutions between service providers and users, including some temporary mechanism to mitigate damages incurred to the complainers during the deliberation process
- To provide facilities for the disabled, children, and the aged commuters at bus terminals, train stations, ports, airports to ensure international safety and adequacy standards
- To enforce basic rules and regulations, provide basic knowledge and create public awareness among users and service providers for better disciplines and systematic applications for a livable society
- To ensure effective enforcement of some safety rules, especially car engine inspection, public driving licensing, and promotion of public awareness of safety along the roads, including awareness among the youth
- To encourage users to realize the present alternative modes of transport, by providing information to the general public in order to compare service quality, standard and pricing policy, while acknowledging legitimate rights of users of the public transportation systems concerning safety, accidental insurance, health and environmental impacts
- To formulate exclusive plans and measures to cope with adverse consequences from mega-investment projects, such as noise and air pollution, etc., and disseminate knowledge on every process for public acknowledgement on a continual basis
- To promote the public participation in the development of some infrastructure projects likely to cause considerable impacts on the general public, by means of public hearing so as to create common understanding and public participation in every process of planning and implementation. This would lead to concerted efforts and common understanding from the outset for greater confidence in service deliveries, to be realized as an integral part of a society

Transport for Energy Saving and Environmental Protection



4.3 Transport for Energy Saving and Environmental Protection

4.3.1 Principle and Rationale

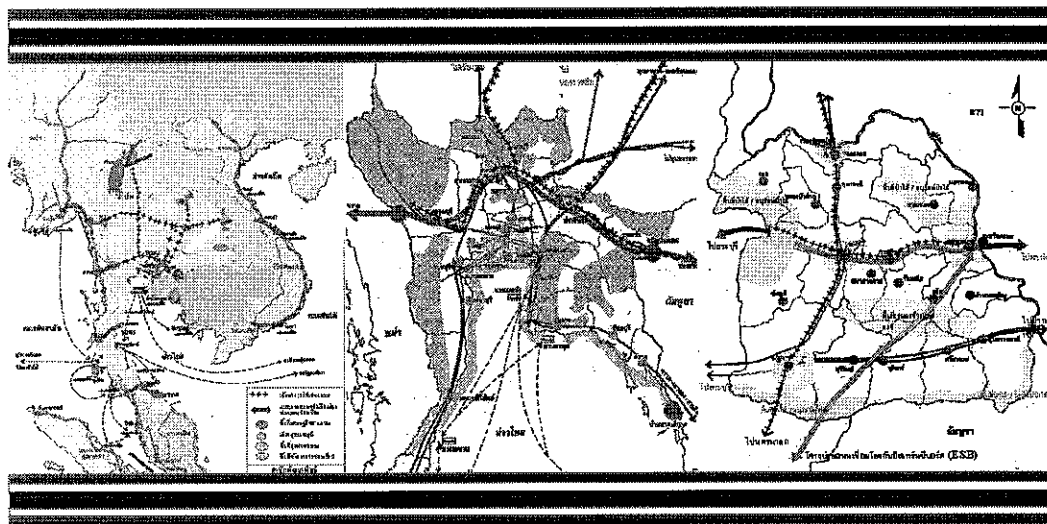
- To reduce consumption of energy which pollutes the environment and causes global warming
- To develop alternative energy source for the sake of self-reliance
- To promote energy saving and environmental-friendly vehicles and transport systems
- To avoid development, considered detrimental to natural resources, ecosystem and the environment
- To avoid development schemes that have an impact on the community way of life, culture and local cultural identity
- To create some preventive measures for consequences from the global warming effects, such as mudslides, flooding and other natural disasters
- To promote preventive measure as well as treatment initiatives from pollution generating from all transport system
- To restore and improve the eco-system from the damages caused by the transport system for the better quality of life and community

4.3.1 Implementation Guidelines

- To promote some thrifty and clean energy, such as promotion of CNG-fuelled vehicles and trucks for private and public transport, and promote the local automobile assemblies using the local contents as major components
- To set a target and measures to reduce carbon dioxide emissions from transport systems to mitigate the global warming problems
- To study possibility and appropriateness for alternative energy, such as bio-diesel, ethanol, and hydrogen, etc in order to reduce the emissions of carbon dioxide from transport system and use of fuel
- To promote thorough and sufficient expansion of CNG refill stations to serve the market demand
- To change train mobility system to electricity in order to reduce air pollution and oil consumption
- To develop infrastructure with strict compliance to the rules for environment protection, such as the coexistence of road construction through forest areas, etc.
- To maintain and inspect surrounding condition of water resources to prevent any damage to the ecosystem, and, meanwhile, contribute to safe and efficient transport along the inland waterways, such as stringent control of any building structures that cause improper obstruction along the waterways, elimination of water hyacinth, and promotion of cruising services, etc.

- To promote the construction of transport modes that mitigate traffic congestion in urban areas for pollution reduction, such as bypasses, and/or ring-roads
- To demarcate some preventive measures and promote actions thereof to reduce pollution arising from air and sea ports
- To promote environmental friendly initiatives to increase capability in prevention and reduction of pollution, such as dealing with oil spillage in water ways
- To initiate the infrastructure to address consequences from the global warming phenomenon, in a bid to encounter changes in the ecosystem, bio-diversities, environment and the climate, such as road construction, with an efficient drainage system to cope with the rising water volume in the future
- To promote and facilitate the use of non-motorized vehicles with adequate standards
- To support transport of oil and gas via transmission pipeline as alternatives to road and rail in order to reduce consumption of energy and traffic congestion

Transport for Area and Urban Developemt



4.4 Transport for Area and Urban Development

4.4.1 Principle and Rationale

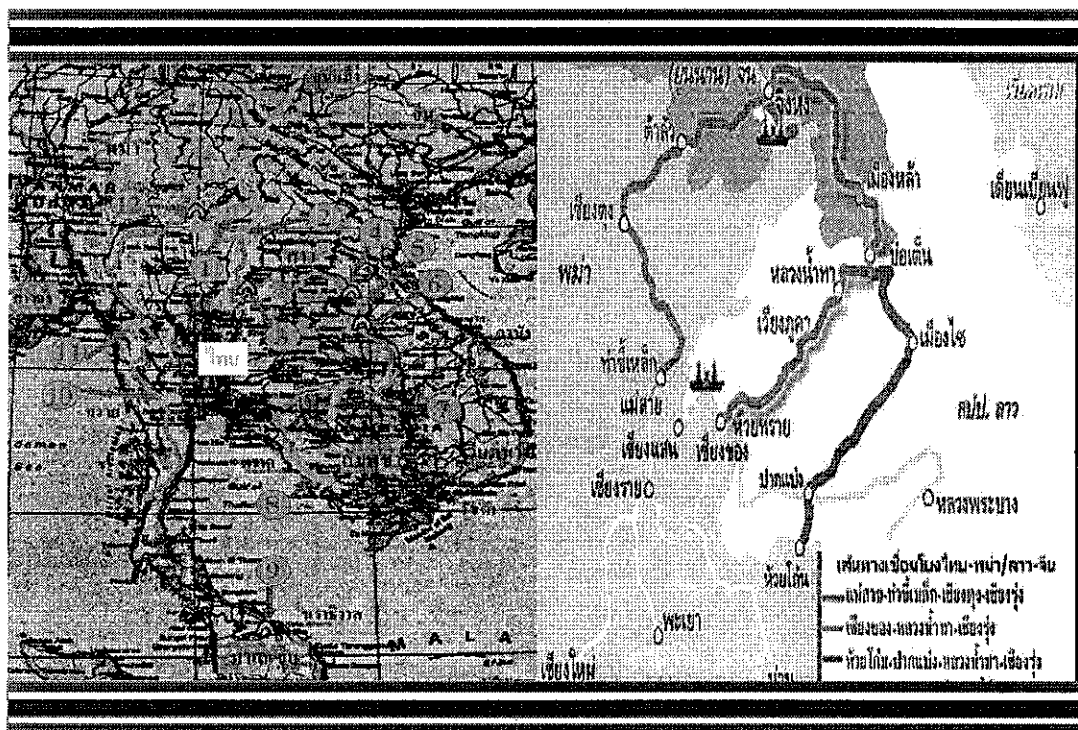
- To map out a mass transit plan, consistent with town and city plans for the appropriate and systematic use of land, being convenient for urban dwellers and contribute to betterment in quality of life
- To create the linkage of multi-modal transport systems, i.e., road, rail and water transport systems, in cities for convenient and safe services
- To promote a link between mass transit systems in regional urban centers and communities with airports, ports, railway stations and bus terminals, especially among the major tourist attractions, and the major production and service centers with reasonable fare structure and safety standards
- To improve traffic management to ease congestion in Bangkok Metropolis and major regional urban centers for convenient, swift and systematic journeys, pollution reduction and energy saving
- To make use of land under possession of government agencies and state enterprises, especially those involved with public transports, for the development of an efficient transport mode, in compliance with urban development plan

4.4.2 Implementation Guidelines

- To hasten the development of public transport for thorough service coverage, as deemed appropriate, by expanding the electric train system, public buses and other public transport modes. This includes the development a “park-and-ride” scheme to attract motorists to increasingly shift from private cars to mass transit systems
- To map out a plan for allocation of land surrounding the Suvarnabhumi International Airport and other regional airports to minimize impacts from aviation activities and for other proper benefits
- To develop a high-speed train system among major urban centers, with significant contributions to the economy, through feasibility studies for proper investment modes
- To develop the vicinity areas of bus and train terminals, air and sea ports for other related activities, such as product collection and distribution centers, packaging and classification centers, and warehouse services, etc., for systematic reloading facilities
- To lay down a transport system to accommodate, connect and access to special zones, such as industrial estates, deep-sea ports, and coastal ports, being used as production base, etc., in order to enhance potential for sustainable development of the country

- To develop a mechanism for land transport management, traffic management and enforcement of traffic rules, and application of technology for traffic management for flexible traffic flows
- To promote the use of public transport and introduce regulatory measure for usage and parking of private vehicles in congested urban areas
- To maximize benefits of land under possession of the State Railways of Thailand (SRT) for related activities (some mass transit systems in the cities) and other transport-related activities (well-managed bus terminals, and distribution centers, etc.). These would serve as facilities for easing traffic flows in the cities. As a result, there should be a plan for use of land under SRT in each urban center, to be compatible with urban development plan
- To develop and complete road networks and missing links to facilitate traffic management
- To improve sidewalks and surrounding to promote walking and cycling in urban areas

Transport for Links to Neighbouring Countries



4.5 Transport for Links to Neighboring Countries

4.5.1 Principle and Rationale

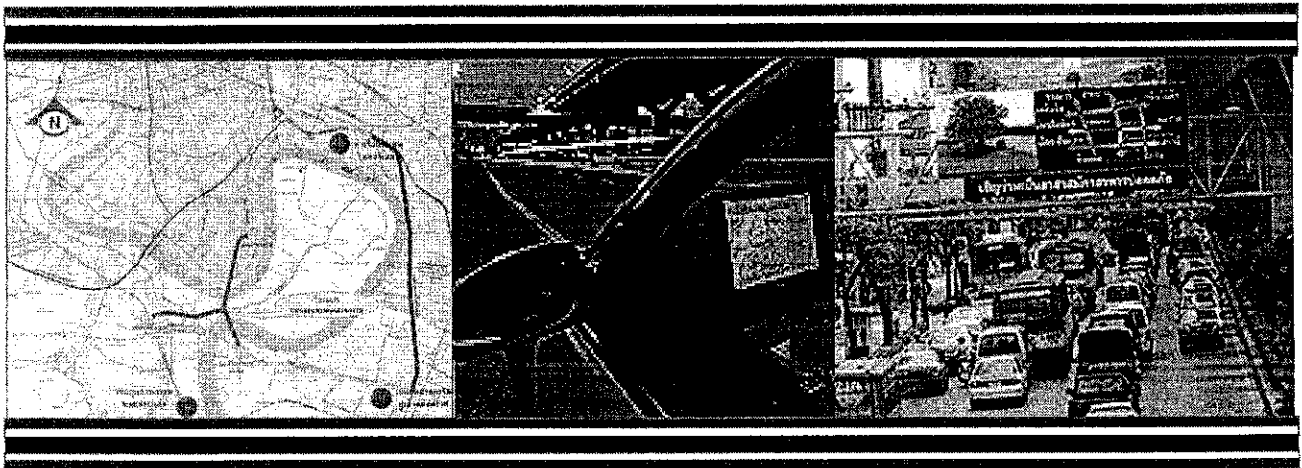
- To support cooperation among neighboring countries, through several sub-regional economic cooperation schemes. They are, i.e., the Greater Mekong Sub-region (GMS), Indonesia-Malaysia-Thailand Growth Triangle (IMT-GT) and Bay of Bengal Initiative for Multi-Sectoral Technical and Economic Cooperation (BIMSTEC) for enhancing mutual development strengths and give local entrepreneurs open market access and new opportunities abroad
- To develop Thailand's complete infrastructure links with neighboring countries
- To revamp cross-border rules and regulations in compliance with the binding agreements for sub-regional cooperation with neighboring countries
- To make use of the Neighboring Countries Economic Development Fund to effectively promote infrastructure development and upgrading of development in neighboring countries

4.5.2 Implementation Guidelines

- To develop a systematic transport network along the borders in cooperation with neighboring countries, to promote and accommodate trade and investment and tourism activities, emphasizing integration of work plans among related units, such as the construction of the third friendship bridge across the Mekong River
- To develop different modes of transport networks under sub-regional economic cooperation
- To extend national rail network to link with rail systems among neighboring countries in order to facilitate the growing trading activities along the North-South Economic Corridor and the East-West Economic Corridor. This will include rail line extension to the second and third Thai-Lao Bridges and to the western border
- To develop river ports along the Mekong River especially Chiang Saen 2 Port, and a new port along the Andaman Sea at Pakbara, taking environmental impacts into consideration, in order to make use of location advantages of the country to link with the sub-region and other transport modes, as well as production and service bases of the country and the region
- To promote sub-regional cooperation in enhancing safe driving campaigns along the roads to reduce accidents
- To amend rules and regulations pertaining to the transport of passenger and goods in line with primary objectives for sub-regional cooperation

- To expedite the enforcement of laws and regulations to facilitate an initial implementation of cross-border agreement, through the Single-Stop Inspection (SSI) for customs clearance in some pilot border checkpoints
- To provide assistance for infrastructure development in neighboring countries and develop transport link, using the Neighboring Countries Economic Development Fund and promote proper use of infrastructure to reduce logistic cost

Good Governance in Transport



4.6 Good Governance in Transport

4.6.1 Principle and Rationale

- To seek a mechanism to clearly separate a policy maker, regulator and operator for efficient transport management with clear line of responsibilities
- To restructure government departments and state enterprises pertaining to transportation for greater efficiency and quality
- To revamp rules, regulations, and procedures in line with the actual surrounding for integrated operations, and lay down a foundation for good governance in transportation management of the country
- To embark on investment in transport systems in a transparent manner, under justifiable investment and state enterprise plans, according to an accountable legal process, and promote participation of local people and private sector in the planning and implementation process
- To pursue an effective procurement process, considered cost-effective, fair and transparent, under a public auction system to ensure fair competition in certain activities where there are several service providers in the market
- To create a mechanism for technology transfers from foreign experts, by assigning local engineers or experts to participate in every process of project implementation
- To apply modern information technology in transport for safety, facilitation and data collection
- To set up and allocate funding for a safety prevention and emergency management body and system
- To emphasize transport-related research and development, create database and monitoring system

4.6.2 Implementation Guidelines

- To establish law and a regulatory body in transport, clearly separated from operator to ensure safety standard and service quality, under fair and transparent supervision for prevention of monopoly and for consumer protection. The regulatory body must have no conflict of interest in order to provide better service quality and effective oversight
- To restructures the organization, process and operational procedures related to transport in order to ensure flexibility in operation and streamline some redundancies, while promoting cooperation among relevant agencies and team-work approach
- To specify a nomination process of members of State Enterprise Boards, and high-ranking executives, based on knowledge, experience and sound working experiences, in accordance with good governance. Both the board members and executives should not have any conflict of

interest in the respective transport-related activities. The nomination process should be transparent and open and based on different knowledge and experiences in order to integrate a diversity of ideas

- To restructure the State Railways of Thailand (SRT) and Bangkok Mass Transit Authority (BMTA) to become self-reliant, by clearly separating commercial and social activities, together with clear management for the organization and operating costs
- To issue railway regulations aiming at restructuring of State Railway of Thailand by taking into consideration a separation of infrastructure and operations and commercial autonomy of state enterprises, public service obligations, open access on non discriminatory basis, transport regulator and consumer rights and controlled competition
- To develop an inventory system that meets international standard, being able to accommodate relevant activities, together with proper demarcation of duty-free zones
- To develop some public transportation modes, such as the Bangkok Mass Transit Authority (BMTA), the Transports Co., Ltd., joint private buses, and other public transportation vehicles, under systematic rules, regulations and service quality. Safe services should be provided, under fair prices and operations that comply with the laws including private sub-contractors
- To improve the collection of aviation service fee under a one-stop service to facilitate airlines
- To improve service fee structure of all types of transport, i.e., land, water and air to better reflect the actual operating costs for better and fairer service deliveries, except those government supported services for social and welfare benefits
- To develop quicker and more convenience public service deliveries for transport-related activities, such as issuance of driving license, renewal of car registration
- To cooperate with related agencies, such as the Ministry of Finance, the Office of the National Economic and Social Development Board (NESDB), etc., in reviewing and improving laws, rules, regulations and criteria specifying the management of some mega-transport projects to set a clear procedure for private sector participation. It should be flexible, feasible and up-to-date
- To revise the budgeting and management system for investment projects in transport development among government agencies and state enterprises, especially a proactive budgeting approach in line with the national development policy. Operational targets should be set for each area of development, under clear measurement indicators, and flexible to changes. This should be under a proper risk management system, especially in certain areas

showing risks of failure. These would ensure effective control of budgets for the highest benefits

- To assign relevant agencies and state enterprises under the Ministry of Transports to map out strategic and action plans that cover direction, targets, measures and projects in a holistic approach. Due attention should be paid to safety standard, -consumer protection and environmental protection. It should be a medium-term plan for 3-5 years, to be used as a clear framework for operation, subject for review on a periodical basis
- To create an effective procurement system in the government sector, which should be transparent, cost effective and accountable, by:
 - Map out a plan and preparation of procurement in advance from the date of allocation of budget / investment budget
 - Apply a procurement system that focuses on long-term quality and benefits
 - Conduct the procurement process openly, under the clear end-to-end document evidence for further investigation
 - Supervise and manage actions according to the contracts for fairness and timely alleviation of problems
- To apply modern information technology in transportation for safety, facilitation and data collection, such as GPS (Global Positioning System) and RFID (Radio Frequency Identification), etc. In the long run, there should be cooperation among relevant parties to promote development of technology within the country. Promote a consensus in resource and software sharing between similar functioned government agencies
- To develop transport database, support coordination in sharing database between public and private sectors concerned. The database should be updated to be accurate and harmonized for use in transport system development such as making policy, planning, project management, monitor and review, production of Input-Output Table of transport and KPIs
- To promote R&D in transport rendering clear benefits for the development of transport systems, such as for reduction in transportation costs, upgrading of quality, and self-reliance in technology production, by promoting a greater role among educational and R&D institutes

Human Resources Development for Transport



4.7 Human Resources Development for Transport

4.7.1 Principles and Rationale

- To focus on the development of personnel with high quality, efficiency, knowledge, ethics and integrity which is the most important issue in national development. With capable and efficient human resources, other development issues would be feasible. The same would be true for the development of transport systems, which require efficient and ethical human resources for progress in transport systems of the country in general

4.7.2 Implementation Guidelines

- To encourage educational institutions to adopt curricula, as well as teaching and training methods that meet international standards for human resources development in transportation sector, with public mind and modern knowledge to catch up with changes in transport technology
- To upgrade training standards among related training institutes for land, water and air transports, such as the Civil Aviation Training Institute, Mercantile Marine Training Center, Railway Engineering Institute, etc., to reach international standards. They should have diversities in knowledge for producing transport-related human resources for the country and regions. Training curricula should be holistic in terms of technical knowledge, management and ethics
- To upgrade trainers' capability to reach international standards
- To promote both local and overseas training for related officers on a continual basis to enhance their knowledge and quality, compatible with changes in technology, together with development of widespread knowledge-network
- To specify qualifications, working experience and knowledge for members of an executive board of transport-related state enterprises, to show good composition of variable knowledge and experience, without conflict of interest, according to good governance principles
- To specify an open and transparent nomination process for high-ranking executives of transport-related agencies, with due attention to proper knowledge and experience in transport and management, with backgrounds acceptable to the general public, and being honest and ethical in particular
- To specify a condition in the contract or term of reference to allow Thai engineers and experts to participate in every process of investment projects, from design, construction, production, maintenance, and operation to promote resource and technology transfers

- To develop transport technicians and engineers, and promote process and measures to promote greater self-reliance of the country in producing and maintaining transport technology
- To create awareness for staffs on the field to have a good understanding in monitoring transport safety and proper emergency management
- To emphasize human resource development in all transport-related organization to strengthen quality and efficiency of their personals, and provide incentives for an enriching career