

ด่วนที่สุด

ที่ คค (ปคร) ๐๒๑๐/๖๐



สวท. 1/86
๒๔ มี.ค. ๕๔
13.40 น.

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
รหัสเรื่อง: ส871
รับที่: ๘2765/54
วันที่: 24 มี.ค. 54 เวลา: 10:12

กระทรวงคมนาคม

๓๘ ถ.ราชดำเนินนอก กทม. ๑๐๑๐๐

๒๓ มีนาคม ๒๕๕๔

เรื่อง การรายงานผลการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี เรื่อง การศึกษาแนวทางและกำหนดมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ ครั้งที่ ๑

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ล) ๒๔๗๓๕ ลงวันที่ ๓๐ ธันวาคม ๒๕๕๓ และ นร ๐๕๐๗/๖๕๐ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. การศึกษาแนวทางและมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (GPS) มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม ตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัยทางถนน จำนวน ๑๐๐ ชุด

๒. แบบรายงานผลการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรี (แบบรายงาน ๐๑) จำนวน ๑๐๐ ชุด

๑. ความเป็นมา

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๘ ธันวาคม ๒๕๕๓ มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปดำเนินการเกี่ยวกับเรื่องการศึกษาแนวทางและกำหนดมาตรการในการนำเทคโนโลยีระบบกำหนดตำแหน่งบนโลก (Global Positioning System: GPS) มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม รวมทั้งเป็นการตรวจสอบและยกระดับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งจะช่วยแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนได้

ต่อมาสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้มีหนังสือที่ นร ๐๕๐๗/๖๕๐ ลงวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๕๔ แจ้งระยะเวลาที่จะติดตามความคืบหน้าในเรื่องดังกล่าว ประมาณต้นเดือนเมษายน ๒๕๕๔

๒. ผลการดำเนินงาน

กระทรวงคมนาคม ขอเรียนผลการดำเนินงานในส่วนที่ได้ดำเนินการไปแล้ว ซึ่งเป็นส่วนที่เกี่ยวข้องกับมติคณะรัฐมนตรีข้างต้น โดยมีรายละเอียดดังเอกสารสิ่งที่ส่งมาด้วย ๑ สรุปได้ดังนี้.-

๒.๑ แผนปฏิบัติการ ๔ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๔) ของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดแผนปฏิบัติการ ๔ ปี (พ.ศ. ๒๕๕๑ - ๒๕๕๔) เพื่อพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพ โปร่งใส ทันเวลา ประชาชนทุกระดับสามารถเข้าถึงระบบคมนาคมขนส่งสาธารณะได้อย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศ สู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค โดยยึด

/แผนพัฒนา...

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๐ พ.ศ. ๒๕๕๐ – ๒๕๕๔ รวมทั้ง แผนการบริหารราชการแผ่นดิน ๒๕๕๒ – ๒๕๕๔ และยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ – ๒๕๕๔ โดยส่วนหนึ่งของการดำเนินงานเป็นการพัฒนาศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (National Multimodal Transport Integration Center: NMTIC)

นอกจากนี้ กระทรวงคมนาคม ได้กำหนดนโยบายให้ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ เป็นต้นไป เป็นปีแห่งความปลอดภัย ภายใต้วิสัยทัศน์ “เดินทางปลอดภัย ใส่ใจสิ่งแวดล้อม สุขภาพชีวิตที่ดี” โดยหน่วยงานในสังกัดได้ร่วมกันดำเนินกิจกรรมด้านต่างๆ ตามแผนคมนาคมปลอดภัยสังคมไทยเป็นสุข อาทิ การติดตั้งอุปกรณ์หรือเทคโนโลยีเสริมความปลอดภัย การเสริมสร้างความเชื่อมั่นในระบบขนส่งสาธารณะ และการให้บริการและเชื่อมโยงข้อมูลข่าวสารอย่างฉับไว

๒.๒ การพัฒนาศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (NMTIC)

เพื่อให้การดำเนินงานทั้งด้านการยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งของประเทศ ตามนโยบายของกระทรวงคมนาคมข้างต้น เป็นไปอย่างบูรณาการ กระทรวงคมนาคมได้มอบหมายให้บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด ศึกษาแนวทางการพัฒนาศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ ทั้งในด้านการกระบวนการ ระบบงาน ระบบสารสนเทศ และเทคโนโลยีในภาพรวมของประเทศอย่างเป็นเอกภาพและเป็นรูปธรรม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อบูรณาการกระบวนการในการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างครบวงจร ให้สามารถยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง รวมทั้งให้เกิดการลดต้นทุนการขนส่ง สนับสนุนและส่งเสริมให้ผู้ประกอบการมีทางเลือกในการลดต้นทุนด้านโลจิสติกส์ให้อยู่ในระดับที่เหมาะสม และสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งประกอบด้วยกระบวนการหลัก ๒ ด้าน ได้แก่

๒.๒.๑ การควบคุมและบริหารจัดการจราจร (Traffic Control and Management) โดยมีเป้าหมายมุ่งเน้นในด้านการจราจรให้มีความปลอดภัย มีมาตรการกำกับดูแลที่ดี และส่งเสริมความพึงพอใจในการให้บริการด้านคมนาคมขนส่งแก่ประชาชน ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการในด้านต่างๆ อาทิ ศูนย์ปลอดภัยด้านคมนาคม ศูนย์บริหารขนส่งสาธารณะ ศูนย์บริหารวิกฤติการณ์ด้านการขนส่ง และศูนย์ติดตามยานพาหนะ เป็นต้น

๒.๒.๒ การบริหารจัดการโลจิสติกส์ (Logistics Management) โดยมีเป้าหมายมุ่งเน้นในด้านการเพิ่มประสิทธิภาพในการคมนาคมขนส่งและการสนับสนุนกิจกรรมด้านโลจิสติกส์ให้ดำเนินไปอย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของผู้ประกอบการขนส่ง ซึ่งประกอบด้วย การดำเนินการในด้านการวางแผนจราจรเพื่อกำหนดนโยบายและแผนงานอย่างเหมาะสม การบริหารจัดการโลจิสติกส์ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและลดต้นทุนในกระบวนการโลจิสติกส์การขนส่ง การบริหารสินค้านำเข้าและส่งออกให้เกิดความคล่องตัว และการบริหารรถเที่ยวเปล่า เพื่อลดการใช้พลังงาน เป็นต้น

นอกจากนี้ ยังรวมถึงการให้บริการข้อมูลด้านการขนส่ง การสนับสนุนด้านวิชาการ เพื่อส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนาด้านการขนส่ง และการบูรณาการข้อมูล ในอันที่จะส่งเสริมให้มีการพัฒนาระบบการขนส่งอย่างทั่วถึงและยั่งยืน

๒.๓ การศึกษาเพื่อยกระดับความปลอดภัย และเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งด้วยระบบ GPS

หน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมได้มีการดำเนินโครงการศึกษาและโครงการนำร่อง เพื่อยกระดับความปลอดภัยและเพิ่มประสิทธิภาพการคมนาคมขนส่งด้วยระบบ GPS ดังนี้.-

๒.๓.๑ กรมการขนส่งทางบก ได้ดำเนินโครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยีและทดลองติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารสาธารณะ ๔๐ คัน (รถบัส ขบส. ๑๐ คัน รถเมล์ ขสมก. ๑๐ คัน รถสองแถว ๑๐ คัน และรถตู้ ๑๐ คัน) พบว่า ระบบ GPS มีความเหมาะสมในการนำมาใช้เป็นเครื่องมือติดตามควบคุมการเดินรถ แต่จะต้องมีการปรับปรุงกฎระเบียบ หรือข้อบังคับที่เกี่ยวข้องให้เหมาะสมและเอื้อต่อการประกอบกิจการของผู้ประกอบการ รวมทั้งพิจารณาทางเลือกในการลงทุนที่เหมาะสม

๒.๓.๒ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ได้ดำเนินการจัดทำโครงการศึกษาพัฒนาระบบการติดตามและกำหนดมาตรการการขนส่งวัตถุอันตราย โดยได้ทดลองติดตั้งระบบ GPS บนรถบรรทุก ๑๐๐ คัน และโครงการศึกษาพัฒนาระบบการขนส่งของเสียและกากอุตสาหกรรมที่เป็นอันตรายระหว่างการขนส่งทางถนนจากแหล่งผลิตไปยังแหล่งกักเก็บหรือทำลาย ซึ่งได้ทดลองติดตั้งระบบ GPS บนรถบรรทุก ๑๐๐ คัน พบว่า ระบบ GPS มีความเหมาะสมกับการใช้ในการติดตามควบคุมการขนส่งสินค้าอันตรายหรือกากอุตสาหกรรม แต่จะต้องมีการบำรุงรักษารถและอุปกรณ์ GPS ให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

๒.๓.๓ องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ ได้ร่วมกับสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร ทดลองติดตั้งระบบ GPS บนรถเมล์ขององค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ จำนวน ๑๐๐ คัน และติดตั้งป้ายแสดงข้อมูลข่าวสารในการเดินรถ ณ ป้ายรถเมล์สายหลัก จำนวน ๒๐ แห่ง พบว่า ผู้โดยสารมีความพึงพอใจต่อการให้บริการของรถเมล์ที่มีการติดตั้งระบบ GPS สูงขึ้น แต่อุปกรณ์ GPS ชัดข้องบ่อยครั้ง เนื่องจากกระแสไฟฟ้าที่ส่งมาจากตัวรถที่มีสภาพเก่า

๒.๓.๔ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้ทำการศึกษาวิจัยในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ดังนี้.-

๑) พัฒนาระบบเครื่องต้นแบบที่ประยุกต์ใช้เทคโนโลยีด้านการบริหารการบินและควบคุมจราจรทางอากาศมาใช้กับระบบราง เพื่อยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยและอำนวยความสะดวกในการบริหารการเดินรถไฟอย่างมีประสิทธิภาพ โดยเริ่มต้นที่สถานีรถไฟหัวหิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ เป็นสถานีต้นแบบ

๒) จัดทำข้อเสนอแนะในการปรับปรุงบริการรถแท็กซี่สาธารณะ ในบริเวณเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยพัฒนาระบบ Airport Taxi Management และพัฒนาระบบควบคุมสั่งการและติดตามตำแหน่งยานพาหนะ ระบบสอบถามข้อมูลผ่านวิทยุสื่อสารสองทิศทาง รวมทั้งระบบแจ้งข้อมูลความช่วยเหลือ และระบบประชาสัมพันธ์ข่าวสาร

๓) พัฒนาระบบติดตามขบวนรถไฟด้วยระบบ GPS และการบ่งบอกเอกลักษณ์ของตู้สินค้าด้วย RFID เพื่อช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานมีข้อมูลที่ทันสมัยแบบ Real-Time มีการวางแผนและการขนถ่ายสินค้าได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพ และสร้างความพึงพอใจสูงสุดให้แก่ผู้รับบริการ นอกจากนี้ การเชื่อมต่อข้อมูลกับระบบประมวลผลการขนส่งทางน้ำ จะช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานและผู้ประกอบการขนส่ง ทราบถึงข้อมูลความต้องการในการขนส่งทางเรือ และสามารถวางแผนการขนส่งสินค้าได้อย่างมีประสิทธิภาพ อีกทั้งเป็นการเพิ่มอัตราการใช้ประโยชน์จากแคร่บรรทุกสินค้าให้เต็มขีดความสามารถ

๔) บริษัท วิทย์การบิน แห่งประเทศไทย ร่วมกับ บริษัท ขนส่ง จำกัด ศึกษาวิจัยระบบติดตามยานพาหนะและบริการสถานีขนส่งของบริษัท ขนส่ง จำกัด ซึ่งจากผลการศึกษาข้างต้น พบว่า ระบบ GPS มีความเหมาะสมและมีประโยชน์อย่างมากต่อทั้งเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ประกอบการ นอกจากนี้ ผู้ประกอบการภาคเอกชนได้มีการติดตั้งระบบ GPS บนรถโดยสารประจำทางและรถแท็กซี่ เพื่อใช้ในการบริหารจัดการการเดินทาง การติดตาม ตรวจสอบ และควบคุมพฤติกรรม การขับของผู้ขับรถไม่ให้ออกนอกเส้นทาง รวมทั้งการควบคุมความเร็ว การจอด ณ จุดจอดที่กำหนดให้ และการเข้า-ออกสถานีต้นทางและปลายทาง

๒.๔ สรุปผลการศึกษาของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม

๒.๔.๑ ผลการศึกษาเชิงบวก

๑) ระบบ GPS สามารถกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางได้อย่างเหมาะสม ทั้งในมิติของผู้ประกอบการ และในมิติเจ้าหน้าที่ภาครัฐ โดยเฉพาะการควบคุมพฤติกรรมผู้ขับรถในด้านการขับรถเร็วกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับรถออกนอกเส้นทาง และการควบคุมเวลาในการเดินทางระหว่างสถานีถึงจุดจอดแต่ละจุด รวมไปถึงการควบคุมปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรักษารถ และค่าประกันภัยต่างๆ

๒) ข้อมูลสารสนเทศที่ได้จากระบบ GPS ในแง่ของภาครัฐ สามารถนำข้อมูลมาใช้ในการกำหนดนโยบายให้มีความเหมาะสม ช่วยให้การตัดสินใจในประเด็นต่างๆ แม่นยำมากยิ่งขึ้น ส่วนในแง่ของผู้ประกอบการ สามารถนำระบบไปต่อยอดการให้บริการเพื่อให้ตรงกับความต้องการของลูกค้า รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการติดตามควบคุมดูแลการเดินทางได้อย่างคุ้มค่า

๒.๔.๒ ผลการศึกษาเชิงลบ

๑) การติดตั้งระบบ GPS และอุปกรณ์ประกอบการทำงาน อาทิ อุปกรณ์เตือนเมื่อขับรถเร็วเกินกำหนด อาจรบกวนสมาธิของผู้ขับรถ หากติดตั้งในบริเวณที่ไม่เหมาะสม

๒) การปรับปรุงและหาข้อสรุปเกี่ยวกับเงื่อนไขของระบบควบคุม จะต้องมีการพิจารณาร่วมกันระหว่างภาครัฐและผู้ประกอบการ เพื่อหาเงื่อนไขหรือตัวเลขที่เหมาะสมที่ภาครัฐยอมรับได้และไม่เป็นอุปสรรคต่อการดำเนินงานของผู้ประกอบการ

๓) สภาพรถและระบบภายในของรถมีผลต่อการใช้งานระบบ GPS อาทิ หากรถที่ติดตั้ง GPS เป็นรถเก่า หรือมีปัญหาเรื่องระบบไฟภายในรถ และมีการพ่วงแบตเตอรี่เพื่อสตาร์ต จะส่งผลให้กระแสไฟเข้าสู่อุปกรณ์ GPS มากเกินไป ทำให้อุปกรณ์ GPS เสียหาย

๒.๔.๓ ข้อเสนอแนะ

๑) ระบบสำนักงาน (Back-Office) ที่จะรองรับระบบ GPS ต้องมีการปรับปรุงให้มีความเหมาะสมต่อการใช้ในการกำกับดูแลรถมากขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นการกำหนดเส้นทางเดินทาง การกำหนดจำนวนพนักงานขับรถ และการกำหนดค่าความเร็วในแต่ละช่วงของเส้นทาง เป็นต้น

๒) การติดตั้งระบบ GPS เพียงอย่างเดียวไม่สามารถลดอุบัติเหตุได้ จะต้องมีการนำข้อมูลที่บันทึกจากระบบ GPS มาปรับปรุงการบริหารจัดการ หรือการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้ขับรถที่ปฏิบัติไม่เหมาะสม จึงจะสามารถลดความสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินลงได้

๒.๕ ผลกระทบจากการดำเนินการ

การพิจารณาระบบ GPS มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะมีผลกระทบต่อผู้รับบริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ดังนี้-

๒.๕.๑ ผลกระทบด้านงบประมาณ

จากการศึกษาผลกระทบการนำระบบ GPS มาใช้ติดตั้งกับรถโดยสารสาธารณะในหมวด ๒ (รถโดยสารประจำทางในเส้นทางที่มีจุดเริ่มต้นจากกรุงเทพมหานครไปยังปลายทางในส่วนภูมิภาค) และหมวด ๓ (รถโดยสารประจำทางในเส้นทางระหว่างจังหวัดอื่นที่ไม่ใช่กรุงเทพมหานคร) ซึ่งมีจำนวนทั้งสิ้นประมาณ ๑๗,๗๗๔ คัน มีรูปแบบในการลงทุน ๓ รูปแบบ ได้แก่

๑) ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนเองทั้งหมด พบว่า จะมีค่าใช้จ่ายตลอด ๕ ปี ประมาณ ๗๘๕,๓๒๐,๔๐๐ บาท โดยลงทุนในปีแรก จำนวน ๔๔๐,๖๙๙,๖๐๐ บาท และในปีที่ ๒-๕ จำนวน ปีละ ๘๖,๑๕๕,๒๐๐ บาท

ข้อดี ภาครัฐสามารถควบคุมจังหวะการลงทุนได้ ทำให้โครงการเกิดขึ้นได้อย่างรวดเร็วและสามารถผลักดันนโยบายไปสู่การปฏิบัติได้อย่างรวดเร็ว ลดความขัดแย้งและผลกระทบต่อต้นทุนของผู้ประกอบการ รวมทั้งภาครัฐมีอำนาจในการต่อรองเจรจาเพื่อลดต้นทุนของโครงการลงได้ทั้งในส่วนอุปกรณ์และค่า Air time

ข้อเสีย เกิดภาระด้านต้นทุนและภาระผูกพันที่อาจมากเกินไปกว่างบประมาณที่จะจัดสรร และอาจเกิดความไม่พอใจใส่ต่ออุปกรณ์ของผู้ประกอบการจนทำให้อุปกรณ์ชำรุดเสียหายได้ เนื่องจากผู้ประกอบการไม่ต้องรับภาระในการลงทุนและบำรุงรักษา

๒) ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนเฉพาะศูนย์ควบคุมกลาง ส่วนอุปกรณ์ระบบ GPS และค่า Air time ให้เอกชนหนึ่งรายหรือหลายรายเป็นผู้ลงทุนและเก็บค่าเช่าบริการรายเดือนจากผู้ประกอบการ พบว่า จะมีค่าใช้จ่ายภาครัฐ ตลอด ๕ ปี จำนวน ๑๐,๓๗๔,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็นการลงทุนในปีแรก จำนวน ๗,๐๑๔,๐๐๐ บาท และการลงทุนในปีที่ ๒-๕ จำนวน ปีละ ๘๔๐,๐๐๐ บาท ส่วนภาคเอกชนที่เข้าร่วมโครงการจะต้องลงทุนตลอด ๕ ปี จำนวน ๗๗๔,๙๔๖,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็นการลงทุนในปีแรก จำนวน ๔๓๓,๖๘๕,๖๐๐ บาท และการลงทุนในปีที่ ๒-๕ จำนวน ปีละ ๘๕,๓๑๕,๒๐๐ บาท

ข้อดี ลดภาระในการลงทุนและทรัพยากรบุคคลของภาครัฐ และระบบจะมีประสิทธิภาพสูงขึ้นเนื่องจากมีเอกชนที่มีความชำนาญเข้าร่วมโครงการ

ข้อเสีย อาจเกิดความไม่โปร่งใสในการคัดเลือกเอกชนผู้ร่วมลงทุน และเรื่องความไม่ปลอดภัยของข้อมูล รวมทั้งการควบคุมคุณภาพของอุปกรณ์จะทำได้ยากขึ้น

๓) ภาครัฐเป็นผู้ลงทุนเฉพาะศูนย์ควบคุมกลาง และผู้ประกอบการลงทุนในส่วนอุปกรณ์ระบบ GPS และค่า Air time พบว่า จะมีค่าใช้จ่ายของภาครัฐ ตลอด ๕ ปี จำนวน ๑๐,๓๗๔,๐๐๐ บาท โดยแบ่งเป็นการลงทุนในปีแรก จำนวน ๗,๐๑๔,๐๐๐ บาท และการลงทุนในปีที่ ๒-๕ จำนวน ปีละ ๘๔๐,๐๐๐ บาท ส่วนผู้ประกอบการจะต้องลงทุนต่อรถ ๑ คัน ตลอด ๕ ปี จำนวน ๔๓,๖๐๐ บาทต่อคัน โดยแบ่งเป็นการลงทุนอุปกรณ์ระบบ GPS จำนวน ๑๙,๖๐๐ บาท ในปีที่ ๑ และมีต้นทุนค่า Air time จำนวน ๔,๘๐๐ บาทต่อปี

ข้อดี ลดภาระในการลงทุนและทรัพยากรบุคคลของภาครัฐ เกิดการกระตุ้นในการใช้ประโยชน์ระบบ GPS ของผู้ประกอบการเนื่องจากมีความรู้สึกเป็นเจ้าของและมีการบำรุงรักษาอุปกรณ์อยู่เสมอ

ข้อเสีย อาจมีความล่าช้าในการผลักดันนโยบายสู่การปฏิบัติจริง และอาจเกิดการต่อต้านจากผู้ประกอบการที่ได้รับผลกระทบในการลงทุน รวมทั้ง ขาดอำนาจในการ ต่อรองราคาจากการจัดซื้ออุปกรณ์ ทำให้อุปกรณ์มีราคาแพง

๒.๕.๒ ผลกระทบด้านเศรษฐศาสตร์และการเงิน

ในการศึกษาการประเมินความเหมาะสมด้านเศรษฐศาสตร์และการเงินจากรายได้ในภาพรวมของผู้ประกอบการรถโดยสารสาธารณะในหมวด ๑ – ๔ ต่อการลงทุนติดตั้งระบบ GPS ในรถโดยสารสาธารณะ พบว่า ในภาพรวมทุกหมวดไม่มีความเหมาะสมต่อการลงทุน แต่เมื่อวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุนเฉพาะรถในหมวด ๒ และ หมวด ๓ พบว่า มีความเหมาะสมในการลงทุน อย่างไรก็ตามเมื่อพิจารณาผู้ประกอบการในแต่ละรายหรือแต่ละเส้นทาง อาจมีผลกำไรหรือขาดทุน แตกต่างกัน ดังนั้น ในการพิจารณาความเหมาะสมในการลงทุนติดตั้งระบบ GPS ในรถสาธารณะ ควรต้อง พิจารณาความพร้อมของผู้ประกอบการแต่ละรายและแต่ละเส้นทางด้วย

๒.๕.๓ ผลกระทบด้านสังคม

จากการศึกษาพบว่า ผู้รับบริการจะได้รับบริการรถสาธารณะที่มีระดับ คุณภาพความปลอดภัยสูง และมีประสิทธิภาพมากขึ้น แต่อาจต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการเดินทางสูงขึ้นด้วย

๓. ปัญหาและอุปสรรค

การนำระบบ GPS มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะ มีผลกระทบโดยตรงต่อผู้มีส่วนได้ ส่วนเสีย และผู้รับบริการ รวมทั้งมีค่าใช้จ่ายในการลงทุนทั้งในด้านเทคโนโลยี และการดำเนินงานค่อนข้าง สูง ในขณะที่ยังไม่มีการศึกษาออกแบบสถาปัตยกรรมการดำเนินงาน (Architecture) ทั้งในส่วน สถาปัตยกรรมกระบวนการ (Business Process Architecture) สถาปัตยกรรมระบบงาน (Application Architecture) สถาปัตยกรรมระบบสารสนเทศ (Information Architecture) และสถาปัตยกรรมเทคโนโลยี (Technology Architecture) ในภาพรวมของประเทศ อย่างเป็นเอกภาพ และเป็นรูปธรรม

๔. แนวทางและมาตรการในการดำเนินงาน

๔.๑ แนวทางในการดำเนินงาน

ระยะที่ ๑ รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์สภาพการใช้รถสาธารณะ กำหนดกลุ่ม และจัดลำดับความสำคัญ รวมทั้งแนวทางการปรับแก้กฎหมายข้อบังคับ และหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องเพื่อ ดำเนินโครงการนำร่องตามกลุ่มรถที่จัดลำดับแล้ว ภายในปี ๒๕๕๔

ระยะที่ ๒ ปรับแก้ไขกฎหมายข้อบังคับ และประกาศหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง กับการนำระบบ GPS มาติดตั้งกับรถสาธารณะ ภายในปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๗

ระยะที่ ๓ จัดตั้งศูนย์บริหารจัดการการเดินทางรถสาธารณะด้วยระบบ GPS และศูนย์ฝึกอบรมผู้เกี่ยวข้องกับการใช้ระบบ GPS ทั้งเจ้าหน้าที่ ภาครัฐ และผู้ประกอบการขนส่ง ภายในปี ๒๕๕๕ – ๒๕๕๗ ซึ่งจะเป็นส่วนหนึ่งของการจัดตั้งศูนย์การบริหารขนส่งสาธารณะ ภายใต้ศูนย์บูรณาการ ขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (NMTIC)

ระยะที่ ๔ ใช้ระบบ GPS ในการกำกับดูแลการเดินทางรถสาธารณะเต็มรูปแบบ ภายในปี ๒๕๕๘

๔.๒ มาตรการในการดำเนินงานในระยะแรกภายในปี ๒๕๕๔

๔.๒.๑ ให้บริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด เร่งรัดการศึกษา ออกแบบสถาปัตยกรรมศูนย์บูรณาการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบแห่งชาติ (NMTIC) ซึ่งจะเป็นภาพรวม การบริหารจัดการการคมนาคมขนส่งของประเทศ

๔.๒.๒ ให้กรมการขนส่งทางบก ขยายผลการศึกษาโครงการศึกษาการเพิ่มประสิทธิภาพการกำกับดูแลรถโดยสารประจำทางโดยใช้เทคโนโลยีให้ครอบคลุมการกำหนดแนวทางและมาตรการในการนำระบบ GPS มาใช้ติดตั้งกับรถสาธารณะทั้งระบบ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม ตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีรายละเอียดที่ต้องดำเนินการ ดังนี้.-

๑) รวบรวม ศึกษา วิเคราะห์สถานภาพรถสาธารณะ สถานการณ์อุบัติเหตุจากรถสาธารณะ คุณภาพบริการของรถสาธารณะ และผลการใช้ระบบ GPS กับรถสาธารณะ ตามโครงการต่างๆ และที่มีอยู่ในปัจจุบัน

๒) ศึกษา วิเคราะห์ กำหนดกลุ่มรถสาธารณะ และกำหนดลำดับความสำคัญในการติดตั้งระบบ GPS ของแต่ละกลุ่ม ภายใต้ปัจจัยการพิจารณาในประเด็นต่างๆ อาทิ กฎระเบียบ การลงทุน แนวโน้มการเกิดเหตุ ความพร้อมของผู้ประกอบการ และความพร้อมของผู้ขับรถ เป็นต้น

๓) ศึกษา วิเคราะห์ และกำหนดทางเลือกของระบบ GPS ที่สมควรนำมาใช้ให้เหมาะสมสำหรับแต่ละกลุ่ม รวมทั้งสร้างรูปแบบการนำระบบ GPS มาใช้ในแต่ละกลุ่ม โดยเน้นให้เป็นข้อเสนอที่สามารถดำเนินการได้อย่างเป็นรูปธรรม

๔) สร้างการตระหนักรู้และการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วน เพื่อมุ่งเน้นให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่อง เป็นรูปธรรม และสัมฤทธิ์ผลตามมติคณะรัฐมนตรี

๕) ดำเนินการนำร่องในการนำระบบ GPS มาใช้ในกลุ่มรถสาธารณะ ที่คัดเลือกให้เป็นกลุ่มนำร่อง และแสดงผลการดำเนินงานที่สามารถพิสูจน์เป้าหมายในการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุม ตรวจสอบ และยกระดับความปลอดภัยทางถนน รวมทั้งการแก้ไขปัญหาและลดอุบัติเหตุทางถนนเสนอต่อกระทรวงคมนาคม

๕. ข้อเสนอ

กระทรวงคมนาคมจึงขอให้นำผลการดำเนินการที่เกี่ยวข้องกับมติคณะรัฐมนตรีดังกล่าวข้างต้น เสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบและพิจารณาให้ความเห็นชอบให้กระทรวงคมนาคมดำเนินงานตามแนวทางและมาตรการในข้อ ๔ ต่อไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นายโสภณ ชาร์ณย์)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม