



นโยบายของ ปลัดกระทรวงคมนาคม (พลตำรวจเอก วิเชียร พงษ์โพธิ์ศรี)

ด้วยภารกิจของกระทรวงคมนาคมเกี่ยวข้องโดยตรงและมีผลอย่างยิ่งต่อ คุณภาพชีวิตของประชาชน และความสามารถในการแข่งขันของประเทศโดยรวม ดังนั้นเป้าหมายนโยบายด้านพัฒนาของกระทรวงฯ จะมุ่งเน้นในสองมิติ กล่าวคือ

- พัฒนาระบบคมนาคม เพื่อลดค่าใช้จ่ายของประเทศ เช่น การลดต้นทุนโลจิสติกส์ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง หรือการแก้ปัญหาการจราจรอย่างยั่งยืนในกทม.และเมืองหลักเพื่อลดการใช้พลังงานของประเทศ
- พัฒนาระบบคมนาคม เพื่อสร้างรายได้ของประเทศ เช่น การสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ของการขนส่งทางบก น้ำ อากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาคเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทั้งคนและสินค้า สามารถอำนวยความสะดวกแก่ การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการเตรียมการรองรับ การมาถึงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในอีกสามปีข้างหน้า

ดังนั้นเพื่อให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าว จึงขอกำหนดเป็นนโยบายการดำเนินงานร่วมกันในส่วนต่างๆ ของกระทรวงคมนาคม ดังนี้

๑) เร่งรัดการดำเนินงานทุกโครงการ ตามนโยบายที่รัฐบาลได้แถลงไว้ต่อรัฐสภาให้มีการกำหนดแผนงานสู่การปฏิบัติ (Implementation Plan) และแผนดำเนินงาน (Action Plan) ที่มีความชัดเจนโปร่งใส ตามหลักธรรมาภิบาล

๒) เร่งรัดการดำเนินงาน โครงการที่มีผลต่อการลดต้นทุนโลจิสติกส์ ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการขนส่ง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเน้นโครงการที่จะส่งเสริมให้เกิดการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ ส่งผลทำให้เกิดการขนส่งทางรางและทางน้ำ(ซึ่งมีต้นทุนที่ถูกกว่า)เพิ่มขึ้น ทดแทน การขนส่งทางถนน

ยกตัวอย่าง เช่น

- เร่งแก้ปัญหาคอขวดของการขนส่งทางราง โดยเร่งรัดโครงการพัฒนาเส้นทางรถไฟรางคู่ที่สำคัญทั้ง ๒ เส้นทางตามแผนที่วางไว้
- เร่งกระบวนการจัดการจักรและแคร่รองรับสินค้าให้เพียงพอบริการ
- เร่งแก้ปัญหาคอขวดของการบริการขนถ่ายตู้สินค้าทั้งที่สถานี ICD ที่ลาดกระบัง และที่ท่าเรือแหลมฉบัง ให้สะดวกและมีประสิทธิภาพรวดเร็วยิ่งขึ้น

ทั้งนี้เมื่อการแก้ไขปัญหาต่างๆ เหล่านี้ได้รับการเร่งรัดให้ดำเนินการแล้วเสร็จโดยเร็ว พร้อมทั้งมีการปรับปรุงแก้ไขการบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้นแล้ว ก็จะทำให้เกิดการเชื่อมต่อของการขนส่งระหว่างรถไฟรางหรือรางไปเรือสะดวกรวดเร็วขึ้น ซึ่งจะทำให้ผู้ประกอบการหันมาใช้การขนส่งทางรางและเรือมากขึ้นเพราะต้นทุนที่ถูกกว่า และจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาให้การขนส่งทางน้ำและทางรางเป็นเส้นทางการขนส่งหลักของประเทศ โดยมีการขนส่งทางถนนเป็นระบบการขนส่งรอง เมื่อเป็นเช่นนั้นก็จะส่งผลต่อเนื่องทำให้ต้นทุนโลจิสติกส์ของประเทศลดต่ำลง

๓) เร่งรัดการดำเนินงาน โครงการที่มีผลต่อการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้นให้กับประชาชน

ยกตัวอย่าง เช่น

- การแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดในระยะยาวอย่างยั่งยืน โดยเร่งการก่อสร้างเส้นทางรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้ม ๑๐ เส้นทาง ให้แล้วเสร็จตามแผนที่วางไว้ พร้อมทั้งเน้นการพัฒนาสถานีร่วมที่เป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างรถไฟฟ้ามหานคร สายสีส้มหรือเรือ ควบคู่ไปกับการปรับเส้นทางรถเมล์ให้ทำหน้าที่รับช่วงต่อ ในการขนส่งประชาชนให้สามารถเดินทางจากสถานีรถไฟฟ้ามหานครไปยังจุดหมายปลายทาง รวมทั้งการพัฒนาระบบตั๋วร่วมบัตรเดียวมาดำเนินการเก็บค่าบริการ ๒๐ บาทตลอดสายทั้งระบบ ทั้งนี้เพื่อให้ประชาชนหันมาใช้ระบบขนส่งมวลชนทดแทนการใช้รถยนต์ส่วนตัวซึ่งจะเป็นการแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดอย่างยั่งยืน
- การบรรเทาปัญหาการจราจรในระยะต้น เนื่องจากการแก้ไขปัญหาการจราจรโดยโครงข่ายรถไฟฟ้ามหานครต้องใช้เวลาในการพัฒนาหลายปี ดังนั้นในระหว่างนี้จำเป็นต้องมีมาตรการบรรเทาปัญหาการจราจรติดขัด อาทิเช่น ก) ประสานกรมบังคับการบังคับใช้กฎหมายจัดระเบียบวินัยจราจรในการขับซิวดยานบนท้องถนน ข) ขยายพื้นที่จำนวนช่องทางบริเวณจุดตัดทางแยกและทางขึ้น-ลงทางด่วนที่มีลักษณะเป็นคอขวด ค) ปรับปรุงประสิทธิภาพระบบระบายน้ำของถนนไม่ให้มีน้ำท่วมขังในช่วงที่ฝนตกหนัก

๔) เร่งรัดการดำเนินโครงการที่มีผลต่อการพัฒนาสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) ของการขนส่งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศในภูมิภาค เพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางในการขนส่งทั้งคนและสินค้า สามารถอำนวยความสะดวกแก่การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว รวมทั้งเป็นการเตรียมการรองรับสถานการณ์ที่สภาวะเศรษฐกิจในซีกโลกตะวันตกทั้งยุโรปและอเมริกา ประสบปัญหาทำให้เศรษฐกิจชะลอตัว ส่งผลให้เศรษฐกิจของโลกย้ายฐานมาขยายตัวในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง จีน และอินเดีย รวมไปถึงเป็นการเตรียมการรองรับการมาถึงของประชาคมเศรษฐกิจอาเซียนในอีกสามปีข้างหน้า ซึ่งจะเปิดโอกาสการสร้างรายได้ให้แก่ประเทศในระยะยาว

ยกตัวอย่าง โครงการที่มีผลต่อการพัฒนาสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) เช่น

การขนส่งทางอากาศ

- เร่งพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ ๒ เพื่อให้สามารถรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารให้ได้ถึง ๖๐ ล้านคนต่อปี เพราะปัจจุบันจำนวนผู้โดยสารสูงขึ้นถึงกว่า ๕๐ ล้านคนต่อปี เกินกว่าความจุของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๑ ที่ได้ออกแบบไว้รองรับผู้โดยสาร ๔๕ ล้านคนต่อปี รวมทั้งต้องหมั่นตรวจสอบและปรับปรุงคุณภาพการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ได้นำกลับมาเปิดให้บริการอีกครั้งเมื่อ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๕ เพื่อให้มีมาตรฐานสากลสามารถช่วยแบ่งเบาภาระของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งเร่งขยาย Airport link ต่อไปเชื่อมให้ถึงท่าอากาศยานดอนเมือง

การขนส่งทางน้ำ

การพัฒนาการเชื่อมโยงให้ประเทศไทยเป็น Gateway เชื่อมโยงการขนส่งทางน้ำระหว่างคาบสมุทรอินเดียทางฝั่งตะวันตกกับคาบสมุทรแปซิฟิกผ่านอ่าวไทยและทะเลจีนใต้ในฝั่งตะวันออก จำเป็นต้องมีท่าเรือน้ำลึกขนาดใหญ่ในทั้งสองฝั่งมหาสมุทร เพื่อเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งสินค้าระหว่างสองคาบสมุทรผ่านประเทศไทยทั้ง สินค้าสำเร็จรูป สินค้าวัตถุดิบเพื่อการผลิต และน้ำมัน

ซึ่งปัจจุบันนโยบายของรัฐบาลเน้นให้ความสำคัญในทั้งสองแนวเส้นทาง คือ

- พัฒนาแนวเชื่อมโยงการพัฒนาท่าเรือพาณิชย์ที่ฝั่งตะวันตกเข้ากับท่าเรือแหลมฉบังในฝั่งตะวันออก ซึ่งล่าสุดรัฐบาลไทยได้มีบันทึกข้อตกลงความร่วมมือกับประเทศพม่า
- พัฒนาท่าเรือฝั่งตะวันตกที่ท่าเรือปากบารา จังหวัดสตูล เพื่อเชื่อมโยงการขนส่งสินค้ากับท่าเรือสงขลาที่ฝั่งตะวันออก

การขนส่งทางถนน

- เน้นการพัฒนาความสมบูรณ์ของโครงข่ายถนนเพื่อเชื่อมโยงแนวเส้นทาง ตามกรอบความร่วมมือพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภูมิภาค ๓ แนวเส้นทางของกลุ่มประเทศลุ่มแม่น้ำโขง (Greater Mekhong Subregion, GMS) ๒ ประเทศ อันประกอบด้วย
 - ก) แนวเหนือ - ใต้ (North-South Economic Corridor) จากนครคุนหมิง มณฑลยูนนานของจีน ผ่าน ประเทศลาว มาเข้าจังหวัดเชียงรายที่ อ.เชียงของ
 - ข) แนวตะวันออก - ตะวันตก (East – West Economic Corridor) จาก เมืองมะละลำไยของประเทศพม่า ผ่าน อ.แม่สอด จังหวัดตาก มาตามทางหลวงหมายเลข ๑๒ ผ่านจังหวัดสุโขทัย พิษณุโลก มุกดาหาร เข้าสู่ ประเทศลาวที่แขวงสุวรรณเขต ถึงประเทศเวียดนาม ที่เมืองดานัง
 - ค) แนวระเบียงเศรษฐกิจด้านใต้ (Southern Economic Corridor) จากท่าเรือทวาย ผ่านกรุงเทพมหานคร ผ่าน อ.อรัญประเทศ เข้าสู่ประเทศกัมพูชา ผ่านพนมเปญ เข้าสู่ประเทศเวียดนาม ผ่านนครโฮจิมินส์ ถึง เมืองวังเตา

การขนส่งทางราง

เร่งพัฒนาระบบรางเพื่อการเชื่อมโยงตามนโยบายรัฐบาลใน ๒ ส่วน คือ

- การพัฒนารถไฟความเร็วสูงเชื่อมโยงภูมิภาค ระยะที่หนึ่ง ในเส้นทางเชื่อมเมืองหลัก ๓ เส้นทาง ได้แก่
 - ก) สายเหนือ เส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่
 - ข) สายใต้ เส้นทางกรุงเทพฯ – หัวหิน
 - ค) สาย ต.อ. เชียงเหนือ เส้นทางกรุงเทพฯ-โคราช-หนองคาย- เวียงจันทน์
- การพัฒนารถไฟชานเมือง เชื่อมโยงกับการพัฒนาเมืองบริวารเพื่อกระจายความแออัดของกรุงเทพมหานครสู่พื้นที่ชานเมือง รวมถึงรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวเข้าสู่แหล่งท่องเที่ยวรอบนอกเมืองเป็นการลดความแออัดของการเดินทางทางถนนผ่านพื้นที่กรุงเทพมหานคร

๕) ปรับปรุง บำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ราง น้ำ และอากาศ ที่มีอยู่ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างเต็มประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และได้มาตรฐาน เพื่อให้ประชาชนสามารถใช้บริการได้ อย่างสะดวกและปลอดภัย

๖) ศึกษา และพัฒนาวิธีการนำแนวทางการใช้เครื่องมือทางการเงิน เช่น “กองทุนโครงสร้างพื้นฐาน” และ “กองทรัสต์เพื่อการลงทุนในอสังหาริมทรัพย์ (REITs)” เพื่อใช้ในการระดมทุนสนับสนุนโครงการลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง

- เร่งศึกษาถึงรายละเอียดวิธีการดำเนินการรวมถึงปัญหาและอุปสรรค รวมทั้งวิธีการแก้ไข โดยกำหนดให้มีคณะทำงานย่อยใน ๔ ด้าน ตามนโยบายฯ หน่วยงานรัฐมนตรีว่าการฯ คือ

ด้านถนน	ให้ การทางพิเศษฯ(กทพ.)เป็นแกนนำ
ด้านราง	ให้ การรถไฟฯ (รฟม.) เป็นแกนนำ
ด้านน้ำ	ให้ การท่าเรือฯ (กทท.) เป็นแกนนำ
ด้านอากาศ	ให้ การบินไทยฯ เป็นแกนนำ

ทั้งนี้ให้คณะทำงานทุกด้านเร่งศึกษากำหนดเลือก pilot project ที่มีความเป็นไปได้มากที่สุดรวมทั้งกำหนดโจทย์ และรายละเอียดที่ชัดเจนเกี่ยวกับโครงการ ก่อนนำไปประชุมหารือร่วมกับทีมผู้เชี่ยวชาญของ กลต.(สำนักงานคกก.กำกับหลักทรัพย์และตลาดหลักทรัพย์)

๗) ประสานการทำงานร่วมกับหน่วยงานภายนอกกระทรวงคมนาคม เพื่อบูรณาการการปฏิบัติงานและการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดประสิทธิผลอย่างเป็นรูปธรรม ในการอำนวยความสะดวก ความสุข ความสะดวกและความปลอดภัยในการขนส่ง และการเดินทางของพี่น้องประชาชน รวมไปถึงการเสริมสร้างความมั่นคงของประเทศ

๘) บูรณาการภารกิจของหน่วยงานในสังกัด ทั้งแนวตั้ง และแนวนอน เพื่อลดความซ้ำซ้อนในการดำเนินงาน และประหยัดค่าใช้จ่ายภาครัฐ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพิ่มประสิทธิภาพศูนย์สั่งการคมนาคมของกระทรวง(MOC)ให้มีความสมบูรณ์ มีความถูกต้องและทันสมัยของข้อมูล พร้อมทั้งมีระบบที่ให้ความสะดวก รวดเร็วในการเรียกใช้ข้อมูล รวมไปถึงการพัฒนาใช้เทคโนโลยีเชื่อมต่อที่เหมาะสม และทันสมัยสามารถอำนวยความสะดวกให้ผู้บริหารของกระทรวงและหน่วยงานในสังกัด สามารถสื่อสารประสานงานถึงกันได้ไม่ว่าจะอยู่ที่ใดทั้งในและต่างประเทศ

๙) เน้นหลักธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการงาน/ โครงการของ กระทรวงคมนาคม เพื่อให้เกิดโปร่งใสในการดำเนินงาน และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วม ของประชาชน ควบคู่ไปกับ การใช้หลักคุณธรรมในการบริหารงาน/ บุคลากร ของหน่วยงาน เพื่อสร้างขวัญและกำลังใจในการทำงานพัฒนาบุคลากรของหน่วยงานในสังกัด คค. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงานการสร้างองค์ความรู้ใหม่ๆ และการเตรียมความพร้อม ในการรองรับ AEC