



แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2548-2551

คำนำ

กรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยราชการสังกัดกระทรวงคมนาคม โดยในการจัดทำแผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2548-2551 ได้พิจารณานโยบายในระดับต่าง ๆ ได้แก่ นโยบายรัฐบาล แผนการบริการราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 และแผนปฏิบัติราชการกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2548-2551 รวมถึงการนำยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบราชการไทยมากำหนดแนวทางในการดำเนินการของกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้การจัดทำแผนปฏิบัติการ 4 ปี ของกรมการขนส่งทางบกมีความสอดคล้องรองรับนโยบายในระดับต่าง ๆ ซึ่งจะทำให้การทำงานของกรมการขนส่งทางบกมีความต่อเนื่อง และมีผลกระทบต่อแผนให้ดำเนินการเป็นไปตามเป้าประสงค์ที่กำหนด เพื่อประโยชน์สุขของประชาชน เกิดผลสัมฤทธิ์ต่อภารกิจของรัฐ ด้วยความมีประสิทธิภาพ และมีความคุ้มค่า ตลอดจนเป็นสื่อกลางให้ผู้สนใจได้รับทราบแผนปฏิบัติราชการ 4 ปี ของกรมการขนส่งทางบก ด้วย

สารบัญ

หน้า

คำนำ

1. บทนำ

- | | |
|---|---|
| 1.1 การทบทวนนโยบายของรัฐบาลและแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ.2548-2551 ในส่วนที่เกี่ยวข้อง | 1 |
| 1.2 ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติราชการกระทรวงคมนาคม และกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง (พ.ศ.2548-2551) | 3 |
| 1.3 สภาพการขนส่งทางถนนของประเทศ | 8 |

2. แผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2548-2551

- | | |
|--|----|
| 2.1 วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก | 11 |
| 2.2 พันธกิจกรมการขนส่งทางบก | 12 |
| 2.3 การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์กรมการขนส่งทางบก | 12 |
| 2.4 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย กลยุทธ์หลัก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง | 13 |
| 2.5 งบประมาณประมาณ | 17 |

ภาคผนวก

- ตารางรายละเอียดแผนปฏิบัติราชการ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2548-2551

แผนปฏิบัติการ การขนส่งทางบก พ.ศ. 2548 - 2551

1. บทนำ

1.1 การทบทวนนโยบายของรัฐบาลและแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548 - 2551 ในส่วนที่เกี่ยวข้อง

นโยบายของรัฐบาลที่ พันตำรวจโท ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ได้แถลงต่อรัฐสภา เมื่อวันที่ 23 มีนาคม 2548 มีส่วนที่กระทรวงคมนาคมเกี่ยวข้องและต้องดำเนินการ ดังนี้

นโยบายข้อ 2 นโยบายพัฒนาคนและสังคมคุณภาพ

(1) รัฐบาลจะสร้างความสุขให้คนกรุงเทพฯ ด้วยนโยบายกรุงเทพฯ แข็งแรงและน่าอยู่ โดยเร่งปรับปรุงคุณภาพชีวิตและสิ่งแวดล้อมที่ดี มีโรงเรียนใกล้บ้าน มีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน และเดินทางสะดวกสบาย โดยปฏิรูประบบรถโดยสารประจำทาง และพัฒนาระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมพื้นที่กรุงเทพฯ และปริมณฑล เพื่อการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง

นโยบายข้อ 3 นโยบายปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้

(1) รัฐบาลจะขยายฐานภาคบริการเพื่อสร้างรายได้ใหม่ เช่น การขนส่งทางอากาศ เป็นต้น

(2) รัฐบาลจะปรับเปลี่ยนระบบบริหารจัดการขนส่งสินค้าใหม่ให้มีประสิทธิภาพ คุณภาพ และทันเวลา ให้สามารถรองรับการขยายตัวของเศรษฐกิจ เพื่อเชื่อมโยงแหล่งผลิตจากท้องถิ่นไปสู่ตลาดในทุกระดับ ซึ่งจะลดต้นทุนในทุกขั้นตอนของการกระจายสินค้า มีระบบเชื่อมโยงการขนส่งหลายรูปแบบ ทั้งทางรถ เรือ รถไฟ และทางท่อ โดยให้ความสำคัญในการเชื่อมโยงท่าเรือแหลมฉบัง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นประตูสู่ตลาดโลก

(3) รัฐบาลจะดำเนินนโยบายพลังงานซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญของระบบการผลิต การขนส่ง และการดำรงชีวิตของประชาชนเพื่อให้เกิดการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ลดการนำเข้าพลังงานและพัฒนาพลังงานทางเลือกที่ประเทศไทยสามารถพึ่งตนเองได้มากขึ้น รวมทั้งพัฒนาก๊าซธรรมชาติให้เกิดประโยชน์สูงสุด สร้างความมั่นคงด้านพลังงานในภูมิภาค และเพิ่มมูลค่าในประเทศโดยการพัฒนาอุตสาหกรรมปิโตรเคมี อุตสาหกรรมต่อเนื่อง และอุตสาหกรรมผลิตพลังงานชีวภาพ ส่งเสริมการใช้เอทานอลและไบโอดีเซลที่เป็นผลผลิตการเกษตรเพื่อทดแทนน้ำมัน

(4) เพื่อให้การลงทุนและการให้บริการด้านโครงสร้างพื้นฐานมีประสิทธิภาพ รัฐบาลจะเพิ่มศักยภาพของรัฐวิสาหกิจ โดยการปรับปรุงการบริหาร และการแปรสภาพเป็นบริษัทจำกัดกลุ่ม เพื่อการกำกับดูแลให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ของประเทศ ตลอดจนสร้างความเข้มแข็งให้แก่กลไกการกำกับดูแลกิจการที่เกี่ยวข้องกับบริการ โครงสร้างพื้นฐาน รัฐบาลจะกำกับดูแลบริหารจัดการและพัฒนา รัฐวิสาหกิจ โดยคำนึงถึงประโยชน์สูงสุดของประชาชน ผู้บริโภคในฐานะผู้รับบริการ

นโยบายข้อ 5 นโยบายการต่างประเทศและเศรษฐกิจระหว่างประเทศ

(1) ด้านการส่งเสริมความสัมพันธ์ในมิติต่าง ๆ กับนานาประเทศ รัฐบาลจะสานต่อความเข้าใจอันดีและความร่วมมือกับประเทศเพื่อนบ้านให้แน่นแฟ้น และขยายความร่วมมือทั้งในระดับภาครัฐ เอกชน และประชาชน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความร่วมมือทางเศรษฐกิจกับประเทศเพื่อนบ้าน ภายใต้กรอบความร่วมมือทางเศรษฐกิจ อิระวดี - เจ้าพระยา - แม่น้ำโขง (ACMECS) และกรอบอนุภูมิภาคอื่น ๆ ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การเกษตร อุตสาหกรรม การเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมขนส่งทางบก น้ำ และอากาศ การท่องเที่ยวและการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

นโยบายข้อ 6 นโยบายพัฒนากฎหมายและส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

(1) รัฐบาลจะพัฒนากฎหมายทั้งระบบให้ทันสมัยและทันต่อการเปลี่ยนแปลงของโลก โดยยกเลิกกฎหมาย กฎ ระเบียบ ข้อบังคับต่าง ๆ ที่ขัดต่อรัฐธรรมนูญ ลิดรอนสิทธิเสรีภาพของประชาชน ยกเลิกกฎหมายที่ไม่มีการบังคับใช้ สร้างภาระไม่จำเป็นแก่ประชาชน ก่อให้เกิดความยุ่งยาก ลำบาก ซ้ำซ้อนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของส่วนราชการ และไม่เอื้ออำนวยต่อการพัฒนาประเทศ โดยเฉพาะการพัฒนากฎหมายเศรษฐกิจให้สอดคล้องกับการปรับโครงสร้างทางเศรษฐกิจ และการเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศให้ทันกับกระแสโลกาภิวัตน์

(2) รัฐบาลจะพัฒนาระบบราชการอย่างต่อเนื่องต่อไป ด้วยการปรับโครงสร้างราชการ และนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการวางแผนและตัดสินใจให้มีประสิทธิภาพ ซึ่งจะช่วยให้บทบาทและภารกิจมีความกระชับ มีประสิทธิภาพเหมาะสมกับสถานการณ์ ทั้งการดูแลพื้นที่การปฏิบัติราชการตามอำนาจหน้าที่ปกติ และการปฏิบัติราชการตามระเบียบวาระงานพิเศษ พร้อมรับการเปลี่ยนแปลง และตอบสนองความต้องการของประชาชน โดยยึดประชาชนเป็นศูนย์กลาง

(3) ปรับปรุงระบบบริการประชาชนให้เป็นเชิงรุกมากขึ้นในรูปแบบการให้บริการถึงตัวบุคคลผ่านระบบศูนย์บริการร่วมและระบบรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ที่สมบูรณ์แบบ ยกกระดานสมรรถนะของส่วนราชการหน่วยงานของรัฐ พัฒนารูปแบบโครงสร้าง และระบบการบริหารงานใหม่ที่มีความยืดหยุ่นคล่องตัวสูง มุ่งเน้นการจัดการความรู้ และพัฒนาส่วนราชการและหน่วยงานของรัฐให้เป็นองค์กรแห่งการเรียนรู้

- (4) รัฐบาลจะดำเนินการป้องกันและปราบปรามการทุจริตในวงราชการอย่างต่อเนื่องให้เป็นระบบราชการที่โปร่งใสและสะอาด
- (5) รัฐบาลจะส่งเสริมกระบวนการบริหารจัดการที่ดีในภาคเอกชน

1.2 ยุทธศาสตร์และแผนปฏิบัติการราชการกระทรวงคมนาคม และกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง (พ.ศ. 2548-2551)

ในการกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์กระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่งมีแนวคิดจากการเชื่อมโยงสภาพการณ์คมนาคมขนส่งในปัจจุบัน กับนโยบายและแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 ของรัฐบาล รวมทั้งวิสัยทัศน์ พันธกิจ ของกระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์ 5 ประเด็น และกำหนดกลยุทธ์ 5 กลยุทธ์ ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	กลยุทธ์
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง	กลยุทธ์ที่ 3 การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และ โอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสิ่งแวดล้อม	กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อสังคมและสิ่งแวดล้อม
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐ และการบริหารตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี	กลยุทธ์ที่ 5 การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหารด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance)

โดยสามารถแสดงประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ในแผนปฏิบัติการราชการกระทรวงคมนาคม (พ.ศ. 2548-2551) ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย 48-51	กลยุทธ์หลัก
1. การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่	1. ดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาาระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง	1. ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินการของโครงการพัฒนาระบบโลจิสติกส์	80%	การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจ การค้า และบริการ - Harmonize มาตรฐานของการขนส่งของประเทศ เพื่อนบ้าน ทั้งในส่วนของการสร้างพื้นฐาน และบริการขนส่งตลอดจนพัฒนาระบบกำกับดูแล และกระบวนการด้านกฎระเบียบที่เอื้อต่อการพัฒนาธุรกิจการขนส่งระหว่างประเทศให้รองรับอนุสัญญาที่ประเทศไทยเข้าเป็นภาคี - การส่งเสริมการพัฒนาให้เกิดการบริการขนส่งในลักษณะ Logistics หรือ Supply Chain - ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการขนส่งสินค้าและผู้โดยสารระหว่างประเทศโดยมีประเทศไทยเป็นศูนย์กลางสำคัญ (Hub) ของเอเชีย - กำหนดยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศโดยใช้ประโยชน์จากกรอบความร่วมมือข้อตกลง ASEAN โดยคำนึงถึงการพัฒนาอย่างมีบูรณาการของการพัฒนาระบบการขนส่งในประเทศ - ส่งเสริมให้เกิดประสิทธิภาพในตลาดที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการแข่งขันได้ (Competitive Markets) - วางแผนในเชิงบูรณาการของการขนส่งแต่ละสาขา - พัฒนาในเชิงบูรณาการเพื่อรองรับยุทธศาสตร์การค้าและการท่องเที่ยวในกลุ่มจังหวัดยุทธศาสตร์
	2. การเป็นศูนย์กลางการขนส่งในภูมิภาค	2. ร้อยละการลดต้นทุนการขนส่งในรายการสินค้าสำคัญของประเทศจากการดำเนินการ	24%	
	3. การจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานและบริการด้านคมนาคมอย่างมีบูรณาการ	3. ความสามารถของระบบขนส่ง โดยเน้นการชี้วัดความสามารถของการขนส่งระบบรางและน้ำ (ล้านตัน)	630.72 ล้านตัน	
		4. ร้อยละความสำเร็จของโครงการดำเนินการตามยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นศูนย์กลางในการขนส่งในภูมิภาค	80%	
		5. ร้อยละความสำเร็จของโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด	80%	

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย 48-51	กลยุทธ์หลัก
2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ	1. ประชาชนได้ใช้โครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งที่มีความสะดวกและปลอดภัย	1. ร้อยละความสำเร็จของโครงการ/แผนงาน/มาตรการด้านความปลอดภัยในระบบขนส่ง (%)	90%	การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบการขนส่งให้มีมาตรฐานความปลอดภัย (Safety) และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ (Security)
	2. ลดการเกิดอุบัติเหตุในระบบการขนส่ง	2. อัตราส่วนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งบนโครงข่ายทางหลวงและทางหลวงชนบทต่อจำนวนรถจดทะเบียนล้านคัน (คน/ล้านคัน)	52.22	<ul style="list-style-type: none"> - จัดให้มีศูนย์กลางบริหารด้านความปลอดภัย และมีการวางแผนในลักษณะบูรณาการเกี่ยวกับความปลอดภัยกับองค์กรบริหารส่วนท้องถิ่น - การพัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่ง - การบังคับใช้กฎหมาย - พัฒนาในเชิงบูรณาการร่วมกับแผนงานบูรณาการด้านความมั่นคง
3 การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง	สนับสนุนและส่งเสริมให้ประชาชนใช้ระบบการขนส่งสาธารณะที่มีความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัย	1. ร้อยละความสำเร็จของการพัฒนาโครงการระบบขนส่งสาธารณะ (%)	80%	การยกระดับความคล่องตัวในการสัญจร (Mobility) และโอกาสในการเข้าถึง (Accessibility) ระบบการขนส่งสาธารณะ <ul style="list-style-type: none"> - สร้างทางเลือกและเพิ่มโอกาสการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะในเขตเมืองของประชาชนทุกระดับ - ส่งเสริมให้เกิดการขนส่งเชื่อมโยงระหว่างสาขา (Intermodal Transport) - การพัฒนาระบบขนส่งเพื่อเพิ่มความคล่องตัวในการสัญจร
		2. ปริมาณผู้ใช้ระบบการขนส่งสาธารณะ (คน/วัน)	n.a.	
		3. อัตราความเร็วเฉลี่ยของการเดินทางในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑลในช่วงเวลาเร่งด่วน (กม./ชม.)		
		- ช่วงเช้า (06.00-09.00 น.)	28.67 กม./ชม.	
		- ช่วงเย็น (16.00-19.00 น.)	30.67 กม./ชม.	

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย 48-51	กลยุทธ์หลัก
<p>4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่มีผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสีงแวดล้อม</p>	<p>ป้องกัน ควบคุมมลภาวะ และรักษาสภาพแวดล้อม อันเกิดจากระบบขนส่ง</p>	<p>ร้อยละความสำเร็จของโครงการที่สนับสนุนสีงแวดล้อม (%)</p>	<p>80%</p>	<p>การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่ง เพื่อสีงคมและสีงแวดล้อม</p> <ul style="list-style-type: none"> - ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งที่ลดผลกระทบต่อสีงคม และสีงแวดล้อม - ส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาระบบและรูปแบบการขนส่งที่ลดผลกระทบต่อสีงคมและสีงแวดล้อม - ส่งเสริมการใช้พลังงานในภาคการขนส่งอย่างมีประสิทธิภาพ - การจัดสรรการรับภาระต้นทุนที่เหมาะสมกับการก่อต้นทุนทางสีงแวดล้อม และการใช้ประโยชน์จากทรัพย์สินสาธารณะ - การพัฒนาการขนส่งที่สีงนำการใช้ที่ดิน และสอดคล้องกับการวางผังเมือง

ประเด็นยุทธศาสตร์	เป้าประสงค์	ตัวชี้วัด	เป้าหมาย 48-51	กลยุทธ์หลัก
<p>5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐและการบริการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี</p>	<p>ดำเนินการสนับสนุนการบริหารจัดการกิจการบ้านเมืองที่ดี</p>	<p>ร้อยละความสำเร็จของแผนงาน/โครงการ/มาตรการ ในการพัฒนาระบบบริหารงานราชการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี</p>	<p>80%</p>	<p>การเสริมสร้างสมรรถนะในการบริหาร ด้วยระบบการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี (Governance)</p> <ul style="list-style-type: none"> - สร้างความเข้มแข็งให้ฟังก์ชันการกำกับดูแลเชิงเศรษฐกิจและการกำกับดูแลด้านความปลอดภัย - การจัดการให้เกิด Level-playing Field สำหรับการขนส่งในแต่ละสาขา - การติดตามผลการดำเนินงานของรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม - การสร้างความโปร่งใสและประสิทธิภาพสำหรับการอุดหนุนบริการสาธารณะในระบบขนส่ง - การพัฒนาระบบการบริหารผลการดำเนินงานและเชื่อมโยงกับแผนการพัฒนากุลากรองค์กร

1.3 สภาพการขนส่งทางถนนของประเทศ

การขนส่งเป็นองค์ประกอบสำคัญของการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ที่ทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายของกิจกรรมต่าง ๆ การขนส่งจึงเปรียบเสมือนเส้นเลือดที่หล่อเลี้ยงร่างกายที่ส่งผลให้ชีวิตดำรงอยู่ได้อย่างมีความสุข การขนส่งทางถนนภายในประเทศนับว่ามีบทบาทสำคัญยิ่งต่อการพัฒนาประเทศเพราะเป็นการขนส่งหลักของประเทศ โดยในแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับแรก ๆ ได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่อการกระจายความเจริญไปสู่ภูมิภาคต่าง ๆ การพัฒนาดังกล่าวจึงส่งผลให้มีโครงข่ายถนนเชื่อมโยงไปยังทุกจังหวัดทั่วประเทศและสามารถเข้าถึงชุมชนต่าง ๆ ได้อย่างกว้างขวาง การที่การขนส่งทางถนนได้รับความนิยมเนื่องจากความได้เปรียบเชิงแข่งขันเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่น กล่าวคือการขนส่งทางถนนสามารถให้บริการจากสถานที่ที่เป็นจุดเริ่มต้นจนถึงสถานที่ที่เป็นจุดหมายปลายทาง (door-to-door) ได้ มีความสามารถในการเข้าถึง (accessibility) สถานที่ต่าง ๆ และมีความคล่องตัวสูง ซึ่งการขนส่งรูปแบบอื่นไม่สามารถทำได้ นอกจากนี้แล้วการพัฒนายานพาหนะในการขนส่งทางถนนมีความก้าวหน้ามากและมีการพัฒนาอย่างไม่หยุดยั้ง โดยประมาณว่ามีสัดส่วนของการขนส่งทางถนนทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าประมาณร้อยละ 80-90 ของการขนส่งภายในประเทศทั้งหมด ถึงแม้ว่าการขนส่งทางถนนจะได้รับความนิยมอย่างมากแต่การขนส่งทางถนนก็มีปัญหาหลายประการ กล่าวคือไม่สามารถขนส่งได้คราวละมาก ๆ เมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งรูปแบบอื่น ปัญหาด้านอุบัติเหตุ ปัญหาการจราจรติดขัด และปัญหามลพิษที่เกิดจากการใช้รถใช้ถนน เป็นต้น

กรมการขนส่งทางบกมีหน้าที่ในการกำกับดูแลการขนส่งทางถนนเพื่อให้มีการขนส่งทางถนนอย่างพอเพียงต่อการสนับสนุนกิจกรรมทางเศรษฐกิจอื่น ๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพและเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ จากสถิติที่ผ่านมาการขนส่งทางถนนมีปริมาณและแนวโน้มเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ตามภาวะเศรษฐกิจ โดยพิจารณาจากจำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศเมื่อ 10 ปีที่ผ่านมามีอัตราเพิ่มขึ้นโดยเฉลี่ยร้อยละ 9 ต่อปี โดยในปี พ.ศ. 2546 มีรถจดทะเบียนรวมทั้งสิ้นจำนวน 26,378,862¹ คัน เป็นรถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ จำนวน 25,548,694 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 96.85 รถที่จดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ทางบก จำนวน 809,168 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 3.07 และรถตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน² จำนวน 21,000 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.08 ซึ่งสัดส่วนดังกล่าวใน

¹ ในปี พ.ศ. 2547 กรมการขนส่งทางบกได้มีการปรับฐานจำนวนรถจดทะเบียนทั่วประเทศเนื่องจากมีมาตรการรับชำระภาษีค้ำ โดยรถที่ค้างภาษีเกิน 3 ปี หากไม่มาดำเนินการจะแจ้งระงับการจดทะเบียน เมื่อมาตรการดังกล่าวสิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2547 จึงได้มีการปรับฐานจำนวนรถจดทะเบียน โดย ณ วันที่ 31 สิงหาคม 2547 มีรถจดทะเบียนจำนวน 21,848,325 คัน

² ปัจจุบันได้มีการยกเลิกพระราชบัญญัติว่าด้วยล้อเลื่อน ปี พ.ศ. 2478 แล้ว

ช่วง 10 ปีที่ผ่านมาไม่ได้เปลี่ยนแปลงมากนัก กล่าวคือจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายรถยนต์คิดเป็นสัดส่วนเฉลี่ยร้อยละ 96.0 ที่เหลือเป็นสัดส่วนจำนวนรถจดทะเบียนตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก และกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน เท่ากับร้อยละ 3.83 และ 0.17 ตามลำดับ

หากพิจารณาสถิติจำนวนรถจดทะเบียนในรายละเอียดโดยแยกเป็นการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าแยกตามกฎหมาย³ สามารถสรุปได้ดังนี้

1) การขนส่งผู้โดยสาร เป็นการขนส่งเพื่อเคลื่อนย้ายบุคคลไปทำกิจกรรมต่าง ๆ เช่น การเดินทางไปโรงเรียน ไปทำงาน ทำธุรกิจ ท่องเที่ยว พักผ่อน และจับจ่ายใช้สอย ดังนั้น การขนส่งผู้โดยสารจึงมีส่วนสนับสนุนกิจกรรมการผลิตของประเทศ (การขนส่งคนเพื่อไปทำงาน) และสนับสนุนการท่องเที่ยว (การขนส่งคนเพื่อการท่องเที่ยว) โดยการเดินทางแบ่งออกเป็น 2 ประเภท คือ การขนส่งส่วนบุคคล และการขนส่งสาธารณะ สามารถสรุปสภาพการขนส่งทางถนนแยกตามจำนวนรถจดทะเบียนแยกตามกฎหมายได้ดังนี้

1.1) การขนส่งผู้โดยสารด้วยรถที่มีขนาดเล็กตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ประกอบด้วย

- การขนส่งส่วนบุคคล ได้แก่การขนส่งที่ใช้รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2) และรถจักรยานยนต์ (รย.12)

- การขนส่งสาธารณะ ได้แก่การขนส่งที่ใช้รถยนต์รับจ้างระหว่างจังหวัด (รย.5) รถยนต์รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกิน 7 คน หรือแท็กซี่ (รย.6) รถยนต์สี่ล้อเล็กรับจ้าง (รย.7) รถยนต์รับจ้างสามล้อ (รย.8) รถยนต์บริการธุรกิจ (รย.9) รถยนต์บริการทัศนอาจร (รย.10) รถยนต์บริการให้เช่า (รย.11) ทั้งนี้ รถยนต์นั่งเกิน 7 คน (รย.2) และรถจักรยานยนต์ (รย.12) ได้มีการนำมาใช้ประกอบการขนส่งรับจ้างด้วย ซึ่งในปัจจุบันกรมการขนส่งทางบกได้มีการจัดระเบียบรถดังกล่าวด้วยและได้มีการออกกฎหมายเพื่อรองรับการขนส่งด้วยรถจักรยานยนต์รับจ้างด้วยแล้ว

เนื่องจากการเก็บสถิติจำนวนรถจดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบกยังไม่สามารถแยกจำนวนรถจดทะเบียนที่ใช้งานในลักษณะส่วนบุคคลกับลักษณะเพื่อการรับจ้างได้อย่างชัดเจนในรบบบางประเภท เช่น รถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน หรือ รถจักรยานยนต์ แต่สามารถวิเคราะห์ให้เห็นภาพของการขนส่งทางถนน โดยพิจารณาจากสัดส่วนจำนวนรถที่จดทะเบียนพบว่า รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน (รย.1) และรถยนต์นั่งส่วนบุคคลเกิน 7 คน (รย.2) มีสัดส่วนใน 10 ปีที่ผ่านมา

³ กรมการขนส่งทางบกอยู่ระหว่างพิจารณารวมกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกเป็นฉบับเดียวกัน

เท่ากับร้อยละ 13.25 ของจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมด รถจักรยานยนต์ (รย.12) มีสัดส่วนเท่ากับร้อยละ 66.54 ส่วนรถที่ใช้ในลักษณะการขนส่งสาธารณะ อื่น ๆ มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 0.64 ในจำนวนนี้เป็นรถแท็กซี่มากที่สุด รองลงมาเป็นรถสามล้อรับจ้าง

1.2) การขนส่งผู้โดยสารขนาดใหญ่ตามกฎหมายว่าการขนส่งทางบก ประกอบด้วย รถโดยสารประจำทาง รถโดยสารไม่ประจำทาง และรถโดยสารส่วนบุคคล ในปี 2546 มีรถโดยสารขนาดใหญ่จดทะเบียนทั่วประเทศ จำนวน 111,668 คัน แยกเป็น รถโดยสารประจำทาง จำนวน 80,394 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 72.0 รถโดยสารไม่ประจำทาง จำนวน 21,854 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 19.6 และรถโดยสารส่วนบุคคล จำนวน 9,420 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 8.4 หากเปรียบเทียบสัดส่วนจำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่กับจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมดจะเท่ากับร้อยละ 0.54 เท่านั้น นอกจากนี้ หากพิจารณาแนวโน้มสัดส่วนจำนวนรถปรากฏว่าจำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งส่วนบุคคลเพิ่มขึ้นในขณะที่จำนวนรถที่ใช้ในลักษณะสาธารณะมี สัดส่วนลดลงเป็นลำดับ

2) การขนส่งสินค้า เป็นการขนส่งเพื่อขนย้ายวัตถุดิบ วัตถุดิบ วัสดุสำเร็จรูป ไปยังจุดที่มีความต้องการ ต้นทุนการขนส่งสินค้าจึงเป็นส่วนหนึ่งของต้นทุนสินค้า หากผู้ประกอบการขนส่งสามารถลดต้นทุนการขนส่งลงได้จะทำให้สินค้ามีราคาถูกลงทำให้เกิดความได้เปรียบในการแข่งขันเพิ่มมากขึ้น แต่การขนส่งสินค้าทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการขนส่งสินค้าและวัตถุดิบทั้งระบบ (supply chain) การพิจารณาเพื่อเพิ่มศักยภาพในการขนส่งของประเทศจะต้องพิจารณาทั้งระบบเพื่อให้เกิดการเชื่อมโยงและใช้ความได้เปรียบของการขนส่งแต่ละประเภทให้เกิดประโยชน์สูงสุด สามารถสรุปสภาพการขนส่งสินค้าทางถนนได้ดังนี้

2.1) การขนส่งสินค้าส่วนบุคคล คือการขนส่งวัสดุ สิ่งของ เครื่องใช้ หรือสินค้าตามความต้องการของบุคคล หรือการขนส่งสินค้าเพื่อธุรกิจของตนเอง สามารถใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่และรถบรรทุกขนาดเล็กตามปริมาณของสินค้า ได้แก่ รถตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ คือ รถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) ส่วนรถบรรทุกขนาดใหญ่เป็นรถตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก จากสถิติจำนวนรถจดทะเบียนในปี 2546 พบว่า รถบรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) มีจำนวน 3,630,977 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 13.76 ของจำนวนรถทั้งหมด รถบรรทุกส่วนบุคคลตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก มีจำนวน 570,930 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 2.16

2.2) การขนส่งสินค้าสาธารณะ เป็นการขนส่งวัสดุ สิ่งของ เครื่องใช้ สินค้า เพื่อสินจ้าง สามารถใช้รถบรรทุกขนาดใหญ่และรถขนาดเล็กตามปริมาณสินค้าที่ขนส่ง กฎหมายได้กำหนดรถบรรทุกเพื่อสินจ้างตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกซึ่งเป็นรถบรรทุกขนาดใหญ่เรียกว่ารถบรรทุกไม่ประจำทาง ในปี 2546 มีจำนวนรถบรรทุกไม่ประจำทาง 106,727 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 0.40 ของจำนวนรถทั้งหมด

หากวิเคราะห์จำนวนรถที่ใช้ในการขนส่งสินค้าในปี 2546 มีจำนวนประมาณ 4,308,633 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 16.33 ของจำนวนรถจดทะเบียนทั้งหมด มีสถิติการจดทะเบียนรถบรรทุกในรอบ 10 ที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 9.21 ต่อปี โดยมีอัตราการเพิ่มของรถบรรทุกขนาดเล็กสูงกว่ารถบรรทุกขนาดใหญ่ค่อนข้างมาก

การวิเคราะห์จำนวนรถจดทะเบียนข้างต้นเป็นโดยพิจารณาจากสถิติรวมทั่วประเทศ หากพิจารณาแยกเป็นจำนวนรถทะเบียนในกรุงเทพมหานครเปรียบเทียบกับจำนวนรถจดทะเบียนในส่วนภูมิภาค 75 จังหวัด จะพบว่าในปี 2546 รถจดทะเบียนทั้งหมดในกรุงเทพมหานคร มีจำนวน 5,481,160 คัน หรือคิดเป็นร้อยละ 20.78 ของจำนวนรถที่จดทะเบียนทั้งหมด ที่เหลือร้อยละ 79.22 เป็นจำนวนรถจดทะเบียนในส่วนภูมิภาค 75 จังหวัด ในจำนวนรถจดทะเบียนในส่วนภูมิภาคทั้งหมดในปี 2546 มากกว่าร้อยละ 80 เป็นรถบรรทุกส่วนบุคคล (รย.3) และรถจักรยานยนต์ (รย.12) กล่าวคือ สัดส่วนของรถบรรทุกส่วนบุคคลคิดเป็นร้อยละ 13.60 เป็นสัดส่วนรถจักรยานยนต์ร้อยละ 75.81 จึงอาจกล่าวได้ว่าพาหนะที่ใช้ในการเดินทางของประชาชนในส่วนภูมิภาคจะใช้รถบรรทุก และรถจักรยานยนต์ เป็นหลัก

จากการวิเคราะห์สถานการณ์การขนส่งทางถนนของประเทศไทยจากจำนวนรถจดทะเบียนทำให้ทราบข้อมูลปริมาณการขนส่งแยกตามประเภทรถในภาพรวมที่พอจะสะท้อนภาพของการขนส่งทางถนนที่ยังไม่สมดุล นอกจากนี้ สัดส่วนการขนส่งทางถนนเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งสาขาอื่นแล้วจะพบว่ามีมากกว่าร้อยละ 80 ทำให้เห็นนโยบายของรัฐบาลและกระทรวงคมนาคมกำหนดให้ความสำคัญกับการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อเป็นรูปแบบการขนส่งของประเทศเพื่อลดต้นทุนค่าขนส่ง แต่ในระหว่างที่มีการปรับเปลี่ยนรูปแบบการขนส่ง ภาครัฐไม่ควรละเลยในการส่งเสริมให้การขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งที่สนับสนุนการเจริญเติบโตของประเทศโยเน้นให้มีการใช้รถสาธารณะ โดยเฉพาะการอย่างยิ่งการขนส่งผู้โดยสารที่ปัจจุบันมีใช้การขนส่งส่วนบุคคลเป็นหลักซึ่งเป็นรูปแบบที่ยังไม่มีประสิทธิภาพทั้งในแง่ต้นทุนทางเศรษฐกิจและต้นทุนทางสังคมเมื่อเปรียบเทียบกับขนส่งสาธารณะ ในทำนองเดียวกับการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกควรพัฒนาเพื่อเชื่อมต่อกับระบบการขนส่งทางรางและทางน้ำเพื่อให้มีโครงข่ายการขนส่งที่ครอบคลุมและมีประสิทธิภาพและมีต้นทุนการขนส่งโดยรวมต่ำลง

2. แผนปฏิบัติการราชการ กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2548-2551

2.1. วิสัยทัศน์กรมการขนส่งทางบก

พัฒนาและส่งเสริมระบบการขนส่งทางถนนสู่มาตรฐานสากลเพื่อคุณภาพชีวิตที่ดีโดยให้ประชาชนมีส่วนร่วม

2.2 พันธกิจกรมการขนส่งทางบก

- 1) จัดระเบียบ พัฒนา และส่งเสริมการขนส่งและการสัญจรทางถนน ให้มีความปลอดภัย สะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม คุ่มค่าทางเศรษฐกิจ และเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น รวมทั้งประเทศเพื่อนบ้าน
- 2) ศึกษาพัฒนา และกำกับดูแลด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อมจากรถให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล รวมถึงการส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่งทางถนน และการควบคุมให้มีการปฏิบัติตามกฎหมาย
- 3) ให้บริการประชาชนด้วยความสะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม โปร่งใส และตรวจสอบได้

2.3. การกำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์กรมการขนส่งทางบก

จากการทบทวนนโยบายรัฐบาลที่แถลงต่อสภา แผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551 แผนปฏิบัติราชการ กระทรวงคมนาคม และกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง และการศึกษาสภาพการขนส่งทางถนนของประเทศแล้ว ได้กำหนดประเด็นยุทธศาสตร์และกลยุทธ์ของกรมการขนส่งทางบก ดังนี้

ประเด็นยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก	กลยุทธ์กรมการขนส่งทางบก
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ	กลยุทธ์ที่ 1 การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุกเพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทัวถึง ประหยัดและเชื่อถือได้	กลยุทธ์ที่ 2 การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางถนน เพื่อส่งเสริมการให้บริการรถสาธารณะ
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน	กลยุทธ์ที่ 3 การเสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน
ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถเพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด	กลยุทธ์ที่ 4 การพัฒนางานด้านบริการประชาชน

2.4 ประเด็นยุทธศาสตร์ เป้าประสงค์ ตัวชี้วัด ค่าเป้าหมาย กลยุทธ์หลัก และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสินค้าเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ

ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้

จ. การพัฒนาระบบ โลจิสติก (Logistics)

3.6.2 พัฒนาระบบเครือข่ายเชื่อมโยงศูนย์กลางรวบรวมและกระจายสินค้า (Hub and Spokes) ภายในประเทศให้มีคุณภาพมาตรฐานและสามารถใช้ประโยชน์สูงสุด

3.6.6 ส่งเสริมธุรกิจและพัฒนามาตรฐานการให้บริการของผู้ให้บริการโลจิสติกส์ รวมทั้งสนับสนุนให้วิสาหกิจขนาดกลางและขนาดย่อมหันมาใช้บริการ

โลจิสติกส์

3.6.8 พัฒนากฎหมาย ระเบียบ เพื่อสนับสนุนกิจกรรมโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและได้มาตรฐานสากล

ความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 1 การใช้ประโยชน์จากภาคคมนาคมเพื่อเป็นเครื่องมือผลักดันในการสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ และนำไปสู่ความเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาค รวมทั้งรองรับการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์รายพื้นที่

เป้าประสงค์ การดำเนินการเพื่อสนับสนุนการพัฒนาระบบโลจิสติกส์เพื่อลดต้นทุนการขนส่ง

ตัวชี้วัด	ร้อยละความสำเร็จของการดำเนินโครงการในแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์	เป้าหมาย 48-51	80%
	ร้อยละความสำเร็จของโครงการที่สนับสนุนการพัฒนาจังหวัดและกลุ่มจังหวัด		80%

กลยุทธ์หลัก การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งสินค้าด้วยรถบรรทุก เพื่อส่งเสริมและพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ โดยพัฒนาศักยภาพของผู้ประกอบการขนส่งให้สามารถแข่งขันได้ เพื่อส่งเสริมให้ผู้ประกอบการพัฒนาการให้บริการในลักษณะโลจิสติกส์หรือ Supply Chain ให้มากขึ้นอันเป็นพัฒนาระบบการขนส่งสินค้าของประเทศให้ทันสมัย โดยภาครัฐจะต้องให้การสนับสนุนโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้เกิดศูนย์การกลางขนส่งของประเทศ นอกจากนี้ จะต้องมีการ Harmonize มาตรฐานการขนส่งเพื่อส่งเสริมการขนส่งระหว่างประเทศในส่วนที่เกี่ยวเนื่องและรองรับการเจริญเติบโตของประเทศ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก
สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก
สำนักงานขนส่งจังหวัด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญในการพัฒนาและส่งเสริมการขนส่งสาธารณะทางถนนให้ได้มาตรฐาน มีความสะดวก รวดเร็ว ทั่วถึง ประหยัดและเชื่อถือได้

ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้

ข. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3.7.3 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคงและการใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น

3.7.4 ประสานความร่วมมือระบบขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้าน

ความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การรักษาปริมาณและมาตรฐานคุณภาพของบริการพื้นฐานในการขนส่งและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะเพื่อเพิ่มปริมาณการใช้ขนส่งสาธารณะอย่างปลอดภัยและพอเพียง

เป้าประสงค์ ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนนเพิ่มมากขึ้น

ตัวชี้วัด	ปริมาณผู้ใช้สถานีขนส่งผู้โดยสารที่กรมการขนส่งทางบกดำเนินการ (ล้านคน)	เป้าหมาย 48-51	335.28
	ร้อยละความสำเร็จของโครงการในแผนพัฒนาระบบการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะ		80%

กลยุทธ์หลัก การพัฒนาและควบคุมมาตรฐานการให้บริการขนส่งผู้โดยสารสาธารณะทางถนน เพื่อส่งเสริมการใช้บริการรถสาธารณะ เพื่อตอบสนองความต้องการและคุณภาพชีวิตที่ดีของผู้รับบริการ และเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับเครือข่ายการขนส่งมวลชนระบบอื่น ๆ เช่น การขนส่งทางราง และทางน้ำ การพัฒนา

สถานีขนส่งให้เป็นศูนย์กลางการเชื่อมต่อการขนส่งที่สะดวก ปลอดภัย พัฒนาระบบสารสนเทศที่เกี่ยวข้องเพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทางให้มากที่สุด และเข้มงวดกวดขัน ตรวจสอบ ให้มีการรักษาคุณภาพการให้บริการที่ดี รวมทั้งส่งเสริมให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบการให้บริการทุกระดับ

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำนักจัดระบบการขนส่งทางบก
 สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก
 สำนักงานขนส่งจังหวัด

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 การส่งเสริมความปลอดภัยและลดผลกระทบจากสิ่งแวดล้อมจากการใช้รถใช้ถนน

ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 3 : การปรับโครงสร้างเศรษฐกิจให้สมดุลและแข่งขันได้

ช. การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน

3.7.3 พัฒนาและบำรุงรักษาโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งของประเทศให้ได้มาตรฐานความปลอดภัย ความมั่นคงและการใช้ประโยชน์เพิ่มขึ้น

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ฉ. การควบคุมมลพิษจากขยะ น้ำเสีย ฟุ้ง ละออง ก๊าซ กลิ่น และเสียง

4.6.1 ส่งเสริมและสนับสนุนการบำรุงรักษาเครื่องยนต์ การใช้เชื้อเพลิงสะอาดและการใช้รถยนต์ใหม่ที่มีมลพิษต่ำ

ความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 2 การให้ความสำคัญต่อการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน และระบบการขนส่งที่มีมาตรฐาน สะดวก ปลอดภัย และเสริมสร้างความมั่นคงของชาติ

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การให้ความสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งที่ส่งผลต่อคุณภาพชีวิตที่ดีของประชาชน และรักษาสิ่งแวดล้อม

เป้าประสงค์ จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากการขนส่งทางถนนลดลง

ตัวชี้วัด	จำนวนรถโดยสารขนาดใหญ่ที่เกิดอุบัติเหตุ (คัน)	เป้าหมาย 48-51	ลดลง 15%
------------------	--	-----------------------	----------

	ร้อยละความสำเร็จของโครงการในแผนด้านความปลอดภัยและสิ่งแวดล้อม		90%
--	--	--	-----

กลยุทธ์หลัก การเสริมสร้างระบบความปลอดภัยในการขนส่งทางถนน โดยการกำกับดูแลและส่งเสริมความปลอดภัยการขนส่งทางถนนทั้งทางด้านตัวรถและผู้ขับรถและผู้ประจำรถ ให้เกิดความปลอดภัยมากที่สุด และให้การใช้รถมีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำนักวิศวกรรมและความปลอดภัย
สำนักจัดระเบียบการขนส่งทางบก
สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษี
สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 4 การมุ่งเน้นการพัฒนาการให้บริการประชาชนด้านทะเบียนและด้านใบอนุญาตขับรถและผู้ประจำรถ
เพื่อให้ประชาชนผู้รับบริการเกิดความพึงพอใจสูงสุด

ความสอดคล้องกับนโยบายรัฐบาล และแผนการบริหารราชการแผ่นดิน พ.ศ. 2548-2551

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 6 การพัฒนากฎหมายและส่งเสริมการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

ก. การพัฒนาระบบราชการ

6.3.1 ปรับปรุงรูปแบบการทำงานอำนวยความสะดวก ลดขั้นตอน และกระบวนการทำงาน ขยายการให้บริการประชาชน อาทิ ศูนย์บริการร่วม และการบริการอิเล็กทรอนิกส์ (e-Service)

6.3.6 เสริมสร้างความเป็นเลิศในการปฏิบัติราชการ

ความสอดคล้องกับประเด็นยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคมและกลุ่มภารกิจด้านการขนส่ง

ประเด็นยุทธศาสตร์ที่ 5 การให้ความสำคัญกับการกำกับดูแลกิจการภาครัฐ และการบริการ ตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี

เป้าประสงค์ ความพึงพอใจของประชาชนที่มาติดต่ออยู่ในระดับที่ดี

ตัวชี้วัด	ความพึงพอใจของผู้รับบริการด้านทะเบียนรถและใบอนุญาตขับรถ ร้อยละความสำเร็จของโครงการในแผนพัฒนางานด้านบริการประชาชน	เป้าหมาย 48-51	ไม่น้อยกว่า 75% 80%
------------------	---	-----------------------	------------------------

กลยุทธ์หลัก การพัฒนางานด้านบริการประชาชน โดยการพัฒนางานด้านบริการประชาชนด้านทะเบียนและภาษีรถ และการดำเนินการด้านใบอนุญาตขับรถ และผู้ประจำรถ โดยการปรับปรุงระบบงานให้สะดวก รวดเร็ว เป็นธรรม ลดขั้นตอนการติดต่อราชการ มีระบบงานที่โปร่งใส ตรวจสอบได้ คำนึงถึงความพอใจของประชาชนเป็นหลัก นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาช่วยในการทำงานให้รวดเร็ว เป็นระบบ และถูกต้อง รวมทั้งเพิ่มช่องทางในการให้บริการประชาชนด้วย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษี

สำนักงานขนส่งจังหวัด และสำนักงานขนส่งจังหวัดสาขา

2.5 วงเงินงบประมาณ

งบรายจ่าย	รวมงบประมาณ (ล้านบาท)	งบประมาณตามที่ได้รับจริง		ประมาณการวงเงินงบประมาณ		
		2548	2549	2550	2551	2552
งบบุคลากร	5,815.199	910.391	1,074.346	1,206.935	1,273.757	1,349.770
งบดำเนินงาน	4,320.879	348.115	386.961	1,155.968	1,185.913	1,243.832
งบลงทุน	6,035.095	383.068	336.122	1,911.381	1,739.432	1,665.092
งบรายจ่ายอื่น	165.070	4.000	9.720	100.050	23.300	28.000
รวม	16,336.153	1,645.574	1,807.149	4,374.334	4,222.402	4,286.694