

การพัฒนาการขนส่งทางถนนเพื่อก้าวเข้าสู่ “ประเทศไทย 4.0”

ศศิวิรา เลหาสุรโยธิน
นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
กรมการขนส่งทางบก

บทนำ

ในช่วงปีที่ผ่านมา สามารถกล่าวได้ว่า “ประเทศไทย 4.0” เป็นคำที่ได้ยินกันบ่อยครั้ง ในหลากหลายเวที ไม่ว่าจะเป็นจากทางภาครัฐ ภาคเอกชน สถาบันวิชาการ หรือสื่อต่าง ๆ ว่าประเทศไทยจะต้องพัฒนาเพื่อมุ่งเข้าสู่การเป็น “ประเทศไทย 4.0” หากแต่แท้จริงแล้วประชาชนชาวไทย โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐซึ่งเป็นหนึ่งในฟันเฟืองสำคัญที่จะผลักดันการก้าวไปสู่ “ประเทศไทย 4.0” นั้น มีความตระหนักรู้และเข้าใจ รวมถึงได้ดำเนินการเพื่อก้าวเข้าสู่ “ประเทศไทย 4.0” อย่างถูกต้องมากน้อยเพียงใด

“ประเทศไทย 4.0” เป็นวิสัยทัศน์ของรูปแบบโมเดลการพัฒนาเศรษฐกิจประเทศ เพื่อเปลี่ยนรูปแบบเศรษฐกิจแบบเดิมไปสู่เศรษฐกิจที่ขับเคลื่อนด้วยเทคโนโลยี ความคิดสร้างสรรค์ และนวัตกรรม อันจะนำไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง และยั่งยืน ซึ่งการจะบรรลุวิสัยทัศน์นี้ได้ นั้น ประกอบไปด้วยปัจจัยหลายประการ ซึ่งหนึ่งในนั้นคือการที่หน่วยงานภาครัฐในฐานะผู้กำหนดนโยบาย

และดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ของประเทศ จำเป็นที่จะต้องปฏิรูปตนเองเพื่อให้สามารถดำเนินการและก้าวทันต่อโมเดลดังกล่าวหรือก็คือการก้าวเข้าสู่การเป็น “รัฐบาล 4.0”

SMART NATION ของสิงคโปร์

SMART NATION เป็นวิสัยทัศน์ของประเทศสิงคโปร์ที่จะก้าวสู่การเป็นเมืองแห่งการแข่งขันทางเศรษฐกิจระดับโลกและในขณะเดียวกันเป็นที่อยู่อาศัยที่เหมาะสมและน่าอยู่สำหรับคนในประเทศ ซึ่ง SMART NATION เป็นนโยบายระดับชาติที่จะนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้พัฒนาสิงคโปร์ให้มีคุณภาพการอยู่อาศัยที่ดีขึ้น ยกระดับชุมชนเสริมสร้างให้ประชาชนสามารถบรรลุเป้าหมายผ่านทางการมีอาชีพและโอกาสที่ดี รวมทั้งสนับสนุนให้ภาคธุรกิจเติบโตขยายตัวและสร้างนวัตกรรม

ซึ่งหนึ่งในยุทธศาสตร์หลักในการพัฒนาไปสู่ SMART NATION ของสิงคโปร์นั้นคือการพัฒนา SMART Urban Mobility อันเป็นการพัฒนาการขนส่งทางบก โดยกระบวนการต่าง ๆ ซึ่งมุ่งเน้นการนำข้อมูล

และเทคโนโลยีดิจิทัล รวมถึงปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence) มาประยุกต์ใช้ในด้านต่าง ๆ อันประกอบไปด้วยหลักการสำคัญ ดังนี้

1. นโยบายและกรอบนโยบายการบริหาร (Policy and Institutional Framework) เป็นการดำเนินการในแง่ของภาครัฐแบบองค์รวม (Whole-of-Government Approach) ที่ให้หน่วยงานด้านต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับภาคการขนส่ง ตั้งแต่หน่วยงานด้านผังเมือง พลังงาน สิ่งแวดล้อม ภาคอุตสาหกรรม ฯลฯ ร่วมกันกำหนดนโยบายด้านการขนส่งที่เหมาะสมและตอบสนองต่อความต้องการของทุกภาคส่วน

2. การบูรณาการแผนงานระยะยาว (Integrated Long Range Planning) เป็นการกำหนดแผนยุทธศาสตร์ในระยะ 40 – 50 ปี ซึ่งในทุก ๆ 10 ปีจะมีการกำหนดแผนงาน และทุก ๆ 5 ปีจะมีการจัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่ง ซึ่งแผนทั้ง 3 รูปแบบข้างต้นจะมีความสอดคล้องกันและสามารถปรับเปลี่ยนให้ตอบสนองต่อความเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น ทำให้เกิดกรอบที่มีความชัดเจนในการวางแผนด้านการขนส่ง ในขณะที่เดียวกันก็ยึดหยุ่นสำหรับการปรับเปลี่ยนให้เข้ากับเทคโนโลยีต่าง ๆ

3. สนับสนุนการขนส่งสาธารณะ (Promote Public Transport) โดยการ

จัดสร้างและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่ง เช่น สถานีรถโดยสาร หรือท่ารถที่เชื่อมต่อการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ รวมถึงปฏิบัติการขนส่งสาธารณะ เช่น การให้ภาคเอกชนเข้ามาประมวลการจัดการเดินรถโดยสารสาธารณะโดยมีภาครัฐเป็นเจ้าของรถ เพื่อให้ง่ายต่อการควบคุมและกำหนดมาตรฐานของรถโดยสารสาธารณะ

4. การบริหารจัดการรถและจราจร (Vehicle and Congestion Management) เป็นการบริหารจัดการจำนวนรถบนท้องถนนและการจราจร โดยแบ่งออกเป็น 2 วิธีการหลัก ๆ คือ 1. การจำกัดการเป็นเจ้าของรถ เช่น มาตรการเพิ่มภาษีรถ การกำหนดโควตาการเป็นเจ้าของรถของแต่ละครัวเรือน และ 2. การจำกัดการใช้รถ เช่น การจัดเก็บค่าใช้ถนนในช่วงเวลาเร่งด่วนหรือช่วงเวลาที่มียานพาหนะบนถนนเส้นนั้นมาก มาตรการเพิ่มภาษีน้ำมัน การจัดเก็บค่าธรรมเนียมการจอดรถ ฯลฯ ซึ่งวิธีการดังกล่าวเป็นการช่วยให้ภาครัฐสามารถควบคุมจำนวนรถบนท้องถนนได้ดีขึ้น ลดปัญหาการจราจรติดขัด และส่งเสริมให้ประชาชนใช้บริการขนส่งสาธารณะไปในตัว

5. การคมนาคมอัจฉริยะ (Smart Mobility) เป็นการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่อให้การขนส่งมีความสะดวกและปลอดภัย เช่น การจัดตั้งศูนย์เทคโนโลยีการขนส่ง

อัจฉริยะ (Intelligent Transport System) เพื่อจัดการข้อมูลจราจร ณ ขณะนั้น (Real Time Traffic Management) ซึ่งประชาชนสามารถเข้าถึงข้อมูลการจราจรเหล่านี้ได้ผ่านทางเว็บไซต์ หรือการบูรณาการข้อมูลของการขนส่งต่าง ๆ มาไว้ในรูปแบบของแอปพลิเคชัน เพื่อให้สะดวกและง่ายต่อการเข้าถึงข้อมูลของประชาชน ไม่ว่าจะเป็นเส้นทางและตารางเวลาของรถโดยสารประจำทาง การเรียกรถสาธารณะ (แท็กซี่) หรือการตรวจสอบข้อมูลการจราจร

การก้าวไปสู่การขนส่งทางถนน 4.0

ด้วยการขนส่งทางถนนเป็นการขนส่งหลักของประเทศที่มีสัดส่วนมากกว่าร้อยละ 80 ของการขนส่งทุกรูปแบบ การขนส่งทางถนนจึงเป็นส่วนหนึ่งในการดำรงชีวิตประจำวันของคนไทยทุกคนในการดำเนินกิจกรรมต่าง ๆ ทั้งด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมืองและอื่น ๆ เนื่องจากการขนส่งทางถนนมีจุดเด่นอยู่ที่การสามารถเข้าถึงได้ทุกที่ (door-to-door) และใช้เงินลงทุนน้อยเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่น การขนส่งทางถนนจึงเป็นที่นิยมอย่างมาก ซึ่งสำหรับประเทศไทยนั้น หน่วยงานภาครัฐที่รับผิดชอบดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับการขนส่งทางถนน คือ กรมการขนส่งทางบก ซึ่งอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของกระทรวงคมนาคม

การดำเนินการของกรมการขนส่งทางบกในปัจจุบันนั้น กล่าวได้ว่ามีการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและการให้บริการประชาชน (Digital Transformation) มากขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งนี้เพื่อรองรับการขยายตัวของเทคโนโลยี Internet of Things (IoT) ซึ่งเป็นการเชื่อมโยงอุปกรณ์หรือสิ่งของรอบ ๆ ตัวเข้ากับโครงข่ายการสื่อสารแบบอินเทอร์เน็ต ทำให้มีความสะดวก รวดเร็วและง่ายต่อการใช้งาน

สืบเนื่องจากการที่มีการใช้เทคโนโลยีในชีวิตประจำวันมากขึ้นเพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและประสิทธิภาพในการดำรงชีวิต รวมถึงความต้องการในการเข้าถึงข้อมูลข่าวสารโดยพ่วงเข้ากับการใช้แอปพลิเคชันบนโทรศัพท์มือถือ กรมการขนส่งทางบกจึงได้มีการจัดทำโครงการต่าง ๆ เพื่อตอบสนองความต้องการเหล่านี้ เช่น การจัดทำโครงการ Taxi OK และ Taxi VIP ที่สามารถเรียกใช้บริการผ่านทางแอปพลิเคชัน และสามารถตรวจสอบตำแหน่งของรถได้ด้วยเทคโนโลยี GPS เพื่อยกระดับความปลอดภัยและการให้บริการของแท็กซี่ไทยหรือ โครงการเผยแพร่ข้อมูลการให้บริการผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์ (e-Form i-Found) ซึ่งเป็นการยกระดับการให้บริการโดยรวมแบบฟอร์มคำขอออนไลน์ เพื่อการจัดพิมพ์เตรียมความพร้อมก่อน

การติดต่อราชการ และเพิ่มช่องทางการสร้างความรู้ ความเข้าใจ การเตรียมเอกสาร หลักฐานการยื่นคำขอในระบบงานต่าง ๆ ผ่านทางแอปพลิเคชัน เป็นต้น

นอกจากนี้ ในส่วนของการยกระดับความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบกยังได้มีโครงการอีกหลาย ๆ โครงการที่นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมต่าง ๆ มาประยุกต์ใช้ให้เกิดประโยชน์ เช่น โครงการมั่นใจทั่วไทย รถใช้ GPS ซึ่งเป็นการกำหนดให้มีการติดตั้ง GPS บนรถโดยสารและรถสินค้า เพื่อให้สามารถบริหารจัดการการเดินทางโดยสารและรถสินค้าอย่างมีประสิทธิภาพ หรือการจัดตั้งศูนย์ควบคุมระบบตรวจสอบสภาพรถ ที่จะเชื่อมโยงข้อมูลกับสถานตรวจสอบสภาพรถเอกชน และการตรวจสอบสภาพรถโดยหน่วยงานของกรมการขนส่งทางบกแบบ real time เพื่อบริหารจัดการ ตรวจสอบและควบคุมมาตรฐานการดำเนินการ ฯลฯ

จากตัวอย่างที่กล่าวไปข้างต้น จะเห็นได้ว่ากรมการขนส่งทางบกเป็นหน่วยงานภาครัฐที่ตระหนักถึงความสำคัญของการนำเทคโนโลยีมาปรับใช้เพื่ออำนวยความสะดวกในการดำเนินการต่าง ๆ ทั้งต่อเจ้าหน้าที่ผู้ให้บริการ และประชาชนผู้รับบริการ รวมถึงในเรื่องของการกำกับดูแลการขนส่ง อันเป็นการตอบสนองต่อการก้าวเข้าสู่โมเดล

4.0 อย่างไรก็ตามก็ตามกรมการขนส่งทางบกจะต้องไม่หยุดที่จะพัฒนาการดำเนินการ รวมถึงต้องต่อยอดสิ่งที่ทำอยู่ให้ดียิ่งขึ้นไป โดยเฉพาะในเรื่องของบริหารจัดการข้อมูลดิจิทัลที่จะมีเพิ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็น Big Data ที่ต้องมีการบริหารจัดการให้เป็นระบบ เพราะข้อมูลด้านการขนส่งเหล่านี้จะเป็นสิ่งที่มีความสำคัญต่อการนำมาต่อยอดพัฒนาระบบการขนส่งในอนาคตให้เกิดความยั่งยืน มีคุณภาพ ปลอดภัย และมีนวัตกรรม

บทสรุป

จะเห็นได้ว่าหลักการของ “ประเทศไทย 4.0” และ “SMART NATION” นั้น มีความใกล้เคียงกันอยู่หลายประการ ทั้งนี้ แม้ว่าตัวอย่างรูปแบบการดำเนินการของประเทศสิงคโปร์จะเป็นแบบอย่างที่น่าสนใจ การที่จะนำมาปรับใช้กับประเทศไทยนั้น จะต้องคำนึงถึงบริบทในด้านต่าง ๆ ของประเทศไทยที่มีความแตกต่างจากสิงคโปร์ด้วย ไม่ว่าจะเป็น บริบทด้านพื้นที่ที่สิงคโปร์เป็นประเทศที่มีลักษณะเมือง (city nation) ทำให้ปัจจัยในการดำเนินการด้านต่าง ๆ จะต้องมีการคำนึงถึงการใช้สอยพื้นที่เป็นหลัก ในทางกลับกันประเทศไทยนั้น มีเนื้อที่ที่มากกว่าสิงคโปร์มาก หรือจะเป็นบริบทในเรื่องการเข้าถึงและเข้าใจในเทคโนโลยีที่

ประชาชนในสิงคโปร์มีความพร้อมมากกว่าประเทศไทย ฯลฯ

ดังนั้น จึงเห็นว่ากรมการขนส่งทางบก ในฐานะหน่วยงานหลักในการขับเคลื่อนและดูแลด้านการขนส่งทางถนน สามารถที่จะนำแนวคิด SMART NATION ของสิงคโปร์ในแง่ของ SMART Transport มาปรับใช้ในบริบทของประเทศไทยเพื่อพัฒนาการขนส่งทางถนนให้ก้าวไปสู่ “การขนส่งทางถนน 4.0” อย่างสมบูรณ์ ได้ดังนี้

1. การทำงานอย่างบูรณาการ แม้ว่ากรมการขนส่งทางบกจะเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักด้านการขนส่งทางถนน แต่ในการพัฒนาการเชื่อมโยงด้านการขนส่งให้เป็นการขนส่งไร้รอยต่อ นั้น จำเป็นที่จะต้องมีความหลากหลายส่วนเข้ามาทำงานร่วมกัน ไม่ว่าจะเป็นการเชื่อมโยงการขนส่งทางถนนกับขนส่งรูปแบบอื่น เช่น รถไฟ เรือ อากาศยาน ฯลฯ หรือการเชื่อมโยงของโครงข่ายด้านการขนส่งทางถนนจากเขตเมืองหลักไปยังเขตเมืองรอง เป็นต้น ซึ่งการจะดำเนินการเหล่านี้ได้นั้น จำเป็นต้องมีความร่วมมือในการบูรณาการร่วมกันระหว่างภาครัฐเอกชนและประชาชน เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

2. ส่งเสริมการจัดเก็บข้อมูล เชื่อมโยงข้อมูล และเปิดเผยข้อมูล (Open Data) กรมการขนส่งทางบกควรมีการดำเนินการจัดทำฐานข้อมูลที่มีการจัดเก็บอย่างเป็น

รูปแบบ รวมทั้งมีการเปิดเผยข้อมูลและจัดให้มีช่องทางการเข้าถึงที่สะดวกให้แก่หน่วยงานอื่น ๆ ทั้งภาครัฐและเอกชนรวมถึงประชาชนให้มากขึ้น เพื่อให้สามารถนำข้อมูลในส่วนที่ไม่กระทบต่อความมั่นคงของประเทศไปใช้หรือต่อยอดให้เกิดประโยชน์ต่อไป ทั้งนี้เนื่องจากสิ่งที่ประชาชนในยุคดิจิทัลต้องการจากหน่วยงานรัฐไม่ได้อยู่แค่เพียงการได้รับการบริการอีกต่อไป แต่เป็นการที่ประชาชนสามารถเข้าถึงและจัดการข้อมูลต่าง ๆ ที่หน่วยงานของรัฐมีอยู่ เพื่อนำมากำหนดทิศทางใช้บริการการขนส่งที่เหมาะสม

3. พัฒนาระบบการจัดการภายใน ทั้งนี้การนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้นั้นไม่ได้จำกัดอยู่เพียงการพัฒนาระบบบริการประชาชนเท่านั้น (Front-office Platform) กรมการขนส่งทางบกจำเป็นต้องพัฒนาระบบบริหารจัดการภายใน (Back-office Platform) ที่สนับสนุนการทำงานของ Front-office Platform โดยการนำระบบสารสนเทศมาสนับสนุนการปฏิบัติงานและบริหารงานของหน่วยงาน เพื่อตอบโจทย์การทำงานอย่างรวดเร็วอันเป็นปัจจัยหลักในการให้บริการประชาชนในยุคดิจิทัล รวมทั้งต้องส่งเสริมพัฒนาความรู้ความเข้าใจของเจ้าหน้าที่รัฐเพื่อให้สามารถนำเทคโนโลยีที่มีอยู่มาใช้ให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

4. จัดทำแผนพัฒนาและแผนการดำเนินการระยะยาว ที่ต้องเป็นรูปธรรมชัดเจน เปิดเผย และพร้อมตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและสภาพการณ์ต่าง ๆ ของสังคมที่มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นการกำหนดทิศทาง การดำเนินการของหน่วยงานให้แน่ชัด รวมถึงเป็นข้อมูลให้ภาคเอกชนเตรียมพร้อมรับต่อ ความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้น รวมถึงต้องมีการตั้งเป้าหมายตัวชี้วัดและการประเมินผลเป็นระยะเพื่อนำมาพัฒนาปรับปรุงแผนการดำเนินงานให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ทั้งนี้ จะเห็นได้ว่าไม่ใช่แค่เพียงเทคโนโลยีเท่านั้นที่มีบทบาทต่อการพัฒนาการขนส่งทางถนนเพื่อก้าวเข้าสู่ “ประเทศไทย 4.0” แต่การวางรากฐานการพัฒนาการกำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนนให้เป็นไปอย่างมีคุณภาพ ปลอดภัย นั้น ประกอบไปด้วยปัจจัยอื่น ๆ อีกมาก ทั้งระบบบริหาร ความพร้อมของบุคลากรภาครัฐ การเข้ามามี ส่วนร่วมของภาคเอกชน การยอมรับของภาค ประชาชน ฯลฯ เนื่องจากการขนส่งทางถนน เป็นเรื่องที่มีความใกล้ชิดและส่งผลต่อการ ดำเนินชีวิตประจำวันของทุกคนในสังคม ในการนี้ทุกภาคส่วนจำเป็นต้องร่วมมือกันเพื่อก้าวผ่านแรงต้านและอุปสรรคที่ย่อม เกิดขึ้นจากการเปลี่ยนผ่านของยุค เพื่อให้ นโยบายด้านการขนส่ง 4.0 สามารถนำมา

ปฏิบัติได้จริงอย่างมีประสิทธิภาพและมุ่งสู่ การพัฒนา “การขนส่งทางถนน 4.0” เพื่อเป็นส่วนหนึ่งในการผลักดันการก้าวเป็น “ประเทศไทย 4.0” ต่อไป

อ้างอิง

Land Transport Authority, Singapore. Retrieved March 16, 2018, from: www.lta.gov.sg
Loh Chow Kuang. Bus Operations: Lessons Learnt (2006). Retrieved March 3, 2018, from Singapore Urban Transport: www.singut.sg Ministry of Transport, Singapore. Retrieved March 16, 2018, from: www.mot.gov.sg
Singapore Public Transport Council. Retrieved March 16, 2018, from: www.ptc.gov.sg SMART Nation Singapore. Retrieved March 21, 2018, from: www.smartnation.sg