

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

โดย

พลตรี ดุสิต จันทยานนท์
ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก
สำนักงานเลขานุการกองทัพบก
กองทัพบก

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๐ - ๒๕๖๑

บทคัดย่อ

เรื่อง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ
ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์
ผู้วิจัย พล.ต. ดุสิต จันทยานนท์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

การวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทยและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และเพื่อเสนอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติเป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยรวบรวมข้อมูลทุติยภูมิและใช้การสัมภาษณ์เชิงลึกผู้บริหารและผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน จำนวน ๑๔ ท่าน

ผลการวิจัยพบว่า ปัญหาความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยเป็นปัญหาที่รุนแรงก่อให้เกิดผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมเป็นวงกว้าง และการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔-๒๕๖๓ ไม่ประสบความสำเร็จ เนื่องจากอัตราการเสียชีวิตและอุบัติเหตุร้ายแรงทางถนนสูงขึ้น และผลการวิจัยได้เสนอยุทธศาสตร์ใหม่ที่สามารถนำไปแก้ปัญหาได้ และค้นพบนวัตกรรมใหม่ คือ การใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว ระบบจดจำรถ ระบบแจ้งเตือนเมื่อขับด้วยความเร็วสูงกว่ากำหนด และระบบจับปรับและตัดแต้มผ่านระบบอัตโนมัติที่สามารถนำไปใช้กับสังคมไทยได้เป็นอย่างดี การมีเครือข่ายสาธารณสุขและการช่วยเหลือเมื่อมีอุบัติเหตุจะลดอัตราการตาย เครื่องมือที่สำคัญคือการควบคุมการจราจร ข้อมูลจราจร และการบริหารจัดการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ระบบการเดินทางที่ปลอดภัยจะลดอุบัติเหตุและอัตราการตาย เพิ่มความมั่นคงในชีวิต สนับสนุนการปฏิบัติตามกฎหมายการสนับสนุนให้ใช้ระบบขนส่งมวลชน การเดิน การขี่จักรยานจะลดความหนาแน่นของการจราจร ข้อมูลที่ทันสมัยจะช่วยในการควบคุมและลดอุบัติเหตุจราจร มีข้อเสนอแนะ คือ คณะกรรมการนโยบายด้านการลดอุบัติเหตุทางถนนควรปรับยุทธศาสตร์ใหม่ ให้มีความสมบูรณ์ ตามองค์ประกอบและกระบวนการของตัวแบบที่ได้นำเสนอในงานวิจัยนี้ รัฐบาลควรกำหนดหน่วยงานเฉพาะสำหรับการแก้ปัญหาความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ และควรกำหนดหน่วยงานเฉพาะสำหรับขั้นตอนการตรวจติดตามและประเมินผล (Evaluation) และขั้นตอนการย้อนกลับ (Feedback) เพื่อปรับปรุงแก้ไขยุทธศาสตร์

ABSTRACT

Title National Road Traffic Management Strategy
Field Strategy
Name Maj. Gen. Dusit Janthayanont **Course** NDC **Class** 60

Road traffic management strategy research determine Thailand road safety problem and analysis of decade for road safety action strategy 2011 and propose new road traffic management strategy. This qualitative research was done by gather secondary data and in-depth interview 14 key performant. The result of the study was severity of road traffic injuries and fatality causing damage to Thailand social and economy and failure of decade for road safety action strategy 2011. New strategy takes into account the organizational change in the transport administration, the national strategy for intelligent and innovative transport and technology like camera TV, car recognition, warning system when drive beyond speed limit, national demerit system. Active network operation will ensure the predictability and reliability of travel and transport in all conditions, through the prevention of incidents and the minimization of their impacts. In this respect, the most important tools are traffic control, traffic information and incident management. Ensuring safe mobility will reduce the number of road fatalities and injuries, enhance the overall level of safety and security, and improve compliance with traffic rules and regulations. Promoting public transport, pedestrian and bicycle traffic will restrain car traffic growth. High-quality real-time data on transport system status forms the essential basis for reducing road traffic accident. Conclusion : national road accident reduction policy should adopt new comprehensive strategy and set up new organization for solving road traffic management and monitoring, evaluation and feedback to improve desirable outcomes.

คำนำ

เอกสารวิจัย เรื่อง “ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ” เล่มนี้จัดทำขึ้นจากการที่ผู้วิจัยเป็นแพทย์ทหารผู้เชี่ยวชาญด้านอายุรศาสตร์ เวชศาสตร์ครอบครัว อาชีวเวชศาสตร์ ระบาดวิทยาและสาธารณสุขศาสตร์ ซึ่งได้ศึกษาด้านความปลอดภัยทางถนน และเห็นว่า เป็นปัญหาที่สำคัญทางสาธารณสุขและสาธารณสุข การแก้ปัญหาที่ผ่านมายังขาดการบูรณาการ และไม่ประสบความสำเร็จเท่าที่ควร และเมื่อวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัยทางถนนที่ผ่านมา พบข้อบกพร่องหลายประการ สมควรศึกษาเพิ่มเติมและนำนวัตกรรมเทคโนโลยีและดิจิทัลมาใช้ในการแก้ไขปัญหา และการวิจัยนี้จะสอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ และยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี

ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาวิจัยเรื่อง “ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ” เพื่อที่จะศึกษาหายุทธศาสตร์ใหม่ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ และเพื่อเป็นแนวทางในการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการในโอกาสต่อไป ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่างานวิจัยเล่มนี้จะสามารถนำไปใช้ประโยชน์ในการจัดทำยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติในโอกาสต่อไป

พลตรี

(ดุสิต จันทยานนท์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	๑
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	๒
ขอบเขตของการวิจัย	๒
วิธีดำเนินการวิจัย	๔
ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย	๔
คำจำกัดความ	๕
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๙
แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์	๙
แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ	๒๒
แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ	๒๗
ความคืบหน้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทย	๓๖
รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย	๓๖
วิสัยทัศน์ประเทศไทย	๓๗
ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านความมั่นคง	๓๘
ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๔๓
ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์	๕๐
การทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเรื่องความปลอดภัยทางถนน	๖๐
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ	๖๐
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๗๘
สรุป	๗๘

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๓ สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย	๘๐
สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย	๘๐
สรุปการทบทวนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก	
จากงานวิจัยต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง	๘๓
สถานการณ์และแนวโน้ม	๘๘
ความสอดคล้องของแผนปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขกับ	
ร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)	๙๑
ความสอดคล้องของแผนปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขกับแผนพัฒนา	
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)	๙๒
ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน	๙๒
การวิเคราะห์ SWOT	๙๔
แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๙๘
การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ	๑๐๓
การวิพากษ์ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี ของรัฐบาลในด้านยุทธศาสตร์	
ความปลอดภัยทางถนน	๑๐๕
ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ	๑๐๕
สรุป	๑๐๗
บทที่ ๔ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ	๑๐๙
วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ	๑๐๙
ตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ	๑๑๐
สรุป	๑๒๓
บทที่ 5 สรุปและข้อเสนอแนะ	๑๒๕
สรุป	๑๒๕
ข้อเสนอแนะ	๑๓๑
บรรณานุกรม	๑๓๗
ภาคผนวก	๑๔๑
แนวคำถามสำหรับสัมภาษณ์ (ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์ และ	
ความปลอดภัยทางถนน	๑๔๒
ประวัติย่อผู้วิจัย	๑๔๕

สารบัญแผนภาพ

แผนภาพที่	หน้า
๒ - ๑ การครอบคลุมของยุทธศาสตร์	๑๔
๒ - ๒ ตัวแบบมันนิ่ง ๓ ขา (The Lykke Model)	๒๒
๒ - ๓ ลำดับขั้นตอนการกำหนดนโยบายแห่งชาติ	๓๑
๒ - ๔ ลำดับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์	๓๒
๒ - ๕ ตัวแบบการกำหนดยุทธศาสตร์	๓๔
๓ - ๑ ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง ๒๐ อันดับ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘	๘๑
๓ - ๒ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ ๑๐ ประเทศ กลุ่มอาเซียน	๘๒
๓ - ๓ กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน	๑๐๓
๕ - ๑ ผังการบริหารงานยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน	๑๓๔
๕ - ๒ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน	๑๓๕
๕ - ๓ วิธีการทางยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน	๑๓๖

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่มีความสำคัญยิ่ง เนื่องจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก คือภัยคุกคามที่มีความสำคัญทางสาธารณสุข เป็นเหตุให้ในปี พ.ศ.๒๕๕๙ ในประเทศไทย มีอุบัติเหตุ ๙๑.๑ ครั้ง ผู้บาดเจ็บ ๑๖๔.๙ คน ผู้เสียชีวิต ๓๖ คน ต่อ ประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน ต่อปี ตามลำดับ เมื่อ ๒๕ ส.ค.๒๕๕๔ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกประมาณการว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายลำดับ ๒ ของชายไทย เป็นสาเหตุการตายอันดับ ๖ ของหญิงไทย เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ซึ่งเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และเศรษฐกิจที่มีค่าสำหรับประเทศชาติ อาจกล่าวได้ว่า ในประเทศไทย มีประชาชนเสียชีวิตจากท้องถนนถึงวันละ ๒๕ คน หรือ ชั่วโมงละหนึ่งคน และทำให้เกิดความเสียหายถึง ๒๓๐,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒.๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และทำให้คนหนุ่มสาวต้องเสียชีวิตเกินสัดส่วนที่ควรจะเป็น ดังนั้น แผนงาน “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน” จึงได้ริเริ่มขึ้นในปี พ.ศ.๒๕๕๔ และไปสิ้นสุดแผนในปี พ.ศ.๒๕๖๓ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดยอดการเสียชีวิตจากถนนให้ลดลงตามเป้าหมายให้ได้ ซึ่งรัฐบาลในยุคนั้นประกาศว่าประเทศไทยจะทำให้เป้าหมายใน ๑๐ ปีข้างหน้าที่ว่า คนไทยจะต้องเสียชีวิตไม่เกิน ๑๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน บรรลุผลให้จงได้ แต่ข้อเท็จจริงกลับปรากฏว่า จากค่าประมาณการการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย โดยองค์การอนามัยโลก ได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตตามนิยามการเสียชีวิตขององค์การอนามัยโลก อยู่ที่ ๒๔,๒๓๗ คน จากตัวเลขการเสียชีวิตที่รายงานโดยประเทศไทยอยู่ที่ ๑๔,๐๕๙ คน โดยข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าประมาณการในรายงานเมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยไว้ที่ ๒๖,๓๑๒ คน อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ ๒ ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๖.๒ (ในรายงานฉบับเดิมอยู่ที่ ๓๘.๑ และเป็นอันดับ ๓ ของโลก) โดยประเทศลิเบียมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลกอยู่ที่ ๗๓.๔ ในขณะที่ประเทศอันดับ ๓-๕ คือประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และคองโก ซึ่งอยู่ในทวีปแอฟริกาทั้งหมด โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๕.๐, ๓๓.๗ และ ๓๓.๒ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เวียดนาม ๒๔.๕ มาเลเซีย ๒๔.๐ เมียนมาร์ ๒๐.๓ กัมพูชา ๑๗.๔ ทิมอร์ ๑๖.๖ อินโดนีเซีย ๑๕.๓ ลาว ๑๔.๓ ฟิลิปปินส์ ๑๐.๕ สิงคโปร์ ๓.๖ และบรูไน ไม่มีข้อมูล นอกจากนี้ประเทศไทยจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้ว ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อ

ประชากรแสนคนอยู่ที่ ๒๖.๓ คน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ ๒ ที่ ๑๘.๕ ในขณะที่อันดับที่ ๒, ๓ และ ๔ ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ประเทศมาเลเซีย ๑๔.๙ กัมพูชาเป็น ๑๒.๓ และลาว ๙.๖ ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า ซึ่งคิดเป็นมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ สะท้อนถึงความล้มเหลวทางยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัย ปี ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ นอกจากนั้นสาเหตุอันดับต้นของการสูญเสียปีสุขภาวะ ซึ่งปรับด้วยความพิการ (Disability Adjusted Life-Year/DALYs) คือโรคหัวใจขาดเลือด การบาดเจ็บจากจราจรทางบก และโรคหลอดเลือดสมอง นอกจากนี้ เมื่อแบ่งตามกลุ่มอายุ พบว่า การบาดเจ็บจากจราจรทางบกเป็นสาเหตุการเสียชีวิตและการสูญเสียปีสุขภาวะ ซึ่งปรับด้วยความพิการในผู้ที่มีอายุระหว่าง ๑๕ ถึง ๔๙ ปี ซึ่งเป็นกลุ่มอายุที่มีผลิตผลทางเศรษฐกิจสูงสุด (Most Economically Productive Age Group) เนื่องจากจำนวนรถยนต์จดทะเบียนในประเทศไทยเพิ่มขึ้นเป็น ๓๓.๕ ล้านคันในปี ๒๕๕๖ จำนวนรถจักรยานยนต์เป็นร้อยละ ๕๙.๖ ร้อยละ ๗๐ ของผู้เสียชีวิตจากการจราจรทางบกคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางท้องถนน พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อสร้างระบบบริหารจัดการในองค์กรต่างๆ ประสานงานกันอย่างใกล้ชิด และบรรลุเป้าหมายแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action for Road Safety) แต่ในข้อเท็จจริงปรากฏว่าระบบบริหารจัดการมีจุดอ่อนหลายด้าน มีกฎหมายไม่ทันสมัยที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล อีกทั้งกฎหมายมีช่องโหว่ที่ต้องแก้ไข การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพทั่วถึง เป็นธรรม คนไทยยังขาดความตระหนัก และไม่มีวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนที่มีวินัย ซื่อสัตย์ เข้มแข็ง ทำให้ยังคงมีอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนถึงความล้มเหลวของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. เพื่อเสนอตัวแบบยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ” ประกอบด้วยขอบเขตของการศึกษาดังนี้

๑. ขอบเขตด้านเนื้อหา

๑.๑ ศึกษาเนื้อหาเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน

๑.๒ ศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

๑.๓ ศึกษาข้อมูลยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ของประเทศไทย เฉพาะด้าน
ความปลอดภัยทางถนน

๑.๔ ศึกษาและจัดทำยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนประกอบยุทธศาสตร์ชาติ
๒๐ ปี พ.ศ.๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

๒. ขอบเขตด้านประชากรผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์

การวิจัยครั้งนี้จะดำเนินการสัมภาษณ์จากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants)
ที่มีความเชี่ยวชาญทางวิชาการด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และผู้มีประสบการณ์ด้าน
ยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีผู้ให้ข้อมูลสำคัญ จำนวน ๑๔ ท่าน ดังนี้

๒.๑ ผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการประกอบด้วย ผู้เชี่ยวชาญ

๒.๑.๑ ดร.ไพรินทร์ ชูโชติถาวร รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม

๒.๑.๒ ศาสตราจารย์ นายแพทย์อุดม คชินทร

รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ

๒.๑.๓ นายโอภาส การ์ยกวินพงศ์ รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข

๒.๑.๔ นายกมล บุรณพงศ์ รองอธิบดีกรมขนส่งทางบก

๒.๑.๕ นายไกรวัลย์ โรจนานุกูล ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท

๒.๑.๖ นางวิไลรัตน์ ศิริโสภณศิลป์ รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและ
แผนการขนส่งและการจราจร

๒.๑.๗ พลตำรวจตรีจิรพัฒน์ ภูมิจิตร รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๑.๘ ร้อยเอก นายแพทย์ อัจฉริยะ แพงมา

เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ

๒.๑.๙ นายชินโรส ลิ้วสวัสดิ์ รองอธิบดีกรมสุขภาพจิต

๒.๑.๑๐ นางสาวนุชนภา รื่นอบเชย ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและประเมินผล
อุดมศึกษาสำนักคณะกรรมการอุดมศึกษา

๒.๑.๑๑ นายสมยศ ศรีจารนัย สาธารณสุขนิเทศก์ สำนักตรวจราชการ
สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข
กระทรวงสาธารณสุข

๒.๒ ผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดทำยุทธศาสตร์ จำนวน ๓ คน ได้แก่

๒.๒.๑ พลตรี อภิศักดิ์ สมบัติเจริญนนท์ ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๒.๒.๒ พันเอก ดร. โสภณ ศิริงาม ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และความมั่นคง
สำนักวิทยาการความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

๒.๒.๓ Colonel Khan Zakir Ullah นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๐

๓. ขอบเขตด้านเวลา

การวิจัยครั้งนี้จะดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ ในห้วงเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม ๒๕๖๐ - เมษายน ๒๕๖๑

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีการดำเนินการดังนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ รวบรวมข้อมูลเรื่องแนวคิด ทฤษฎี รวมถึงวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์และความปลอดภัยทางถนนจากห้องสมุด เอกสารการประชุมและเว็บไซต์ที่เกี่ยวข้อง

๑.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ โดยรวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ใช้อุปกรณ์สำคัญตามที่ระบุในขอบเขตประชากร

๒. การจัดระเบียบข้อมูล

เมื่อรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิดังกล่าวแล้ว หลังจากนั้นจะนำข้อมูลมาจัดระเบียบและตรวจสอบ (Validity) ของข้อมูลตามขั้นตอนการวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อที่จะเตรียมข้อมูลไว้สำหรับการวิเคราะห์ข้อมูลในขั้นตอนต่อไป

๓. การวิเคราะห์ข้อมูล และการสังเคราะห์ข้อมูล

โดยดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยวิเคราะห์เนื้อหาของข้อมูล เพื่อแยกแยะให้เห็นถึงส่วนประกอบและความสัมพันธ์ ระหว่างส่วนประกอบต่างๆ ของข้อมูลและนำข้อมูลที่ได้มาสังเคราะห์ เพื่อสรุปเป็นรูปแบบในการกำหนดยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนต่อไป

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. ทำให้ทราบสภาพและปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. ทำให้ทราบตัวแบบยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

๓. เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานภาครัฐและสถาบันการศึกษาต่างๆ ที่มีการเรียนการสอนในสาขาวิชายุทธศาสตร์ หรือสาขาวิชาความปลอดภัยทางถนน สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการพิจารณา วางแผน ปรับปรุง พัฒนา และเพิ่มศักยภาพในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติได้อย่างเหมาะสม และมีคุณภาพและประยุกต์ใช้ในการศึกษาเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ได้

๔. เป็นข้อมูลสำหรับผู้สนใจทั่วไปในด้านวิชายุทธศาสตร์และความปลอดภัยทางถนน สามารถนำข้อมูลไปประยุกต์ใช้ในการศึกษาเพื่อพัฒนาองค์ความรู้ได้

คำจำกัดความ

ยุทธศาสตร์ (Strategy)	หมายถึง	ศาสตร์และศิลป์ที่จะนำทรัพยากร (Means) มาใช้ให้บรรลุเป้าหมาย (Ends) ที่กำหนดไว้ โดยต้องเชื่อมความสัมพันธ์ด้วยการประยุกต์องค์ประกอบหลัก ได้แก่ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ด้วยการวางกลยุทธ์ (Trick) โดยพิจารณาร่วมกันในเรื่องของความเหมาะสม (Suitability) การยอมรับได้ (Acceptability) และความเป็นไปได้ (Feasibility) โดยผ่านการประเมินความเสี่ยงอยู่ตลอดเวลาที่ดำเนินการ
ยุทธศาสตร์ชาติ (National Strategy)	หมายถึง	ศิลปะและศาสตร์ในการพัฒนาและการใช้กำลังอำนาจทางการเมือง เศรษฐกิจ และทางสังคมจิตวิทยาร่วมกับกำลังอำนาจทหารทั้งในยามสงบและในยามสงครามเพื่อดำรงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ของชาติตัวแบบการจัดการทำยุทธศาสตร์ หรือกรอบแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์และยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งได้รับการพัฒนาให้สอดคล้องกับยุคสมัยมาตลอดช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา เช่น ตัวแบบในการจัดทำยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา เป็นต้น ในที่นี้จะให้หมายถึงตัวแบบที่กำหนดขึ้น เพื่อให้ประกอบด้วยหลักวิชาการว่าด้วยยุทธศาสตร์ทางด้านความมั่นคง และยุทธศาสตร์ชาติ โดยมีความมุ่งหมายเพื่อกำหนดขึ้นให้เป็นกรอบแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความมั่นคงแห่งชาติและยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทยในศตวรรษที่ ๒๑ เป็นสำคัญ
ศตวรรษที่ ๒๑ (Century 21)	หมายถึง	ยุคปีตั้งแต่ ค.ศ. ๒๐๐๐ - ค.ศ. ๒๕๕๙ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ช่วงต้นของยุคนี้ได้เกิดการเปลี่ยนแปลงหลายอย่างด้วยกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งพลังของโลกาภิวัตน์ได้นำการเปลี่ยนแปลงไปสู่ทุกชีวิตบนโลกด้วยวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่เพิ่มขึ้น และมีความก้าวหน้าอย่างมาก ทำให้เกิดความเชื่อมโยงในโลกนี้อย่างเหลือเชื่อ ข้อมูลจำนวนมหาศาลได้ถูกทำให้เกิดการเคลื่อนย้ายอย่างรวดเร็ว นำไปสู่การหลอมรวมของมิติทาง เศรษฐกิจ วัฒนธรรมและสังคม รวมถึงการผลิตเปลี่ยนผสมผสาน รวมทั้ง การปะทะกันเป็นครั้งคราวของผู้คนที่มีความเห็นและความปรารถนาที่แตกต่างกัน

ผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interest)

หมายถึง แนวความคิดที่ได้ไตร่ตรองอย่างรอบคอบที่สุดแล้วจากบรรดาองค์ประกอบต่าง ๆ ซึ่งประมวลขึ้นเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ชาติจะขาดเสียมิได้ทั้งนี้รวมถึงการคุ้มครองตนเอง ความเป็นเอกราชบูรณภาพแห่งชาติ ความมั่นคงทางทหาร เสถียรภาพทางเศรษฐกิจกับบรรดาความมั่งคั่งทั้งหลายที่จะพึงมีความมุ่งประสงค์แห่งชาติ

(National Purpose)

หมายถึง การแสดงออกมาของค่านิยม (Values) ที่ค่อนข้างจะทนทานถาวรหรือไม่ค่อยจะเปลี่ยนแปลงง่าย ๆ ซึ่งชาตินั้นมีอยู่ดั้งเดิมหรือตั้งแต่เริ่มแรกโดยกำหนดขึ้นตามค่านิยมทางวัฒนธรรมและจริยธรรมของชาตินั้น

มหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy)

หมายถึง องค์รวมของปรัชญา ความเชื่อ และลัทธินิยมที่เชื่อมกับแผนงานและนโยบายที่เป็นความตั้งใจและพยายามของผู้ปกครองในการควบคุมรัฐ โดยใช้เครื่องมือทางการเมือง การทหาร การทูต สังคมและทางเศรษฐกิจ ฯลฯ ร่วมกันเพื่อให้ลุล่วงผลประโยชน์ของรัฐ

วิสัยทัศน์ทางยุทธศาสตร์ (Strategic Vision)

หมายถึง เป็นภาพของความต้องการในอนาคตที่เราต้องการจะไปอยู่ในตำแหน่งใด วิสัยทัศน์ในระดับยุทธศาสตร์นี้จะเชื่อมโยงกับความมุ่งประสงค์ (Purpose) และผลประโยชน์ (Interests) ในอันที่จะทำได้มาซึ่งความคิดที่รอบด้าน (Governing Ideas) โดยปกติการกำหนดวิสัยทัศน์นิยามกำหนดเป็นวิสัยทัศน์ขององค์กรทุกระดับชั้น และในระดับชาติก็มีการกำหนดวิสัยทัศน์นี้ขึ้นมาแต่ในยุทธศาสตร์ทางด้านความมั่นคงนิยามกำหนดเป็นมหายุทธศาสตร์มากกว่าที่จะกำหนดเป็นวิสัยทัศน์

นโยบายแห่งชาติ (National Policy)

หมายถึง แนวทางอย่างกว้าง ๆ ที่กำหนดโดยรัฐบาลในระดับชาติเพื่อที่จะส่งเสริมให้บรรลุต่อวัตถุประสงค์แห่งชาติ รวมถึง แผนงานซึ่งสามารถจัดทำรายละเอียดเพื่อนำไปสู่การปฏิบัติในอันที่จะสามารถบรรลุต่อความมุ่งประสงค์แห่งชาติและส่งเสริมให้บรรลุต่อการรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ

วัตถุประสงค์แห่งชาติ (National Objective)

หมายถึง บรรดาจุดมุ่งหมาย จุดมุ่งประสงค์ หรือความมุ่งประสงค์สำคัญของชาติ ซึ่งชาติมุ่งที่จะบรรลุถึงด้วยการใช้นโยบายและความพยายาม รวมทั้งทรัพยากรของชาติทั้งปวง

แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ (Strategic Concept)

หมายถึง แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ (Strategic Concepts) หรือหนทางปฏิบัติ (Courses of Action) ที่อธิบายว่าทำอย่างไร (How) ให้เป้าหมาย (Ends) จะสามารถบรรลุได้ด้วยการใช้ทรัพยากร (Means) ที่มีอยู่อย่างเหมาะสม สำหรับทรัพยากร (Means) เป็นพลังอำนาจแห่งชาติ (National Power) ที่ใช้อย่างเหมาะสมเพื่อสนับสนุนแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ในการดำเนินการให้บรรลุวัตถุประสงค์แห่งชาติ

พลังอำนาจแห่งชาติ (National Power)

หมายถึง เครื่องมือ (Means) ทั้งหมดของชาติ ที่ถูกนำไปใช้อย่างสมดุลงานสำหรับหนทางปฏิบัติ (Ways) ที่จะทำให้บรรลุในการเพิ่มพูนและรักษาผลประโยชน์แห่งชาติ (Ends)

แผนงานแห่งชาติ (National Plans)

หมายถึง แผนงานที่ได้แจกแจงเป็นขั้นตอนต่าง ๆ ไว้อย่างละเอียดเพื่ดำเนินการให้บรรลุตามหนทางปฏิบัติที่ระบุไว้ รวมทั้งเวลาตามขั้นตอนต่าง ๆ ตลอดจนการนำเอาขุมกำลังมาใช้ตามขั้นตอนนั้น ๆ

ความเสี่ยงทางยุทธศาสตร์ (Risk Strategy)

หมายถึง ช่องว่างระหว่างการจะบรรลุเป้าหมาย แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ และทรัพยากรที่มีอยู่ที่จะบรรลุเป้าหมายหรือวัตถุประสงค์นั้นในกรณีที่ทรัพยากรที่จะใช้ไม่เพียงพอ หรือเป็นแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ที่ตีเลืลล้าที่จะประกันได้ถึง ๑๐๐ % ในการแข่งขันภายใต้สภาพแวดล้อมระดับนานาชาติ เช่นนี้ แต่ความเสี่ยงนั้นย่อมเกิดขึ้นเสมอนักยุทธศาสตร์ทั้งหลายจึงจำเป็นที่จะต้องหาวิธีการในการลดความเสี่ยงนั้นๆ ผ่านกระบวนการของการกำหนดยุทธศาสตร์ กล่าวคือ การสร้างสมดุลระหว่างเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means)

การทดสอบยุทธศาสตร์ (Strategic Test)

หมายถึง การดำเนินการวิธีเพื่อการวิเคราะห์เลือกกำหนดวัตถุประสงค์เฉพาะแห่งชาติ และนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ จากสภาวะแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกประเทศ กับเพื่อการวิเคราะห์กำลังอำนาจแห่งชาติที่มีอยู่จุดมุ่งหมาย เพื่อให้ได้ข้อตกลงในการใช้ทรัพยากรของชาติให้บังเกิดผลมากที่สุด

การดำเนินยุทธศาสตร์ (Executing Strategy)

หมายถึง การคิดกำหนดกลยุทธ์ในยุทธศาสตร์เพื่อที่จะให้ได้เปรียบหรือเหนือกว่ายุทธศาสตร์ของฝ่ายตรงข้าม หรืออีกความหมายหนึ่งก็คือการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ (Implementation) ซึ่งเมื่อกำหนดยุทธศาสตร์ขึ้นมาแล้วจึงนำยุทธศาสตร์นั้นไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการอย่างเป็นรูปธรรม

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเรื่อง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนได้มีการนำแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้เพื่อเป็นแนวทางในการศึกษา ดังนี้

๑. แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์
๒. แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ
๓. แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ
๔. ตัวแบบการกำหนดยุทธศาสตร์
๕. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย
๖. รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยว่าด้วยเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ
๗. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๘. กรอบแนวคิดในการวิจัย

แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์

ในส่วนนี้เป็นการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับแนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์ ซึ่งประกอบไปด้วย ความหมายของยุทธศาสตร์ ความหมายของมหายุทธศาสตร์ ทฤษฎีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ ทฤษฎีเกี่ยวกับมหายุทธศาสตร์ การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ สภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ (End) แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์ (Ways) ทรัพยากรเชิงยุทธศาสตร์ (Means) การทดสอบยุทธศาสตร์ (FAS Test) และการประเมินและจัดการกับความเสี่ยง (Risk Assessment and Management)

๑. ความหมายของยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ (Strategy) มีวิวัฒนาการมาจากแนวความคิดทางการทหารที่ถูกใช้ในสถานการณ์สงคราม เป็นแนวความคิดของผู้นำทัพที่ใช้กำลังคนในการรบสำหรับต่อสู้เพื่อเอาชนะข้าศึก เป็นศิลปะของผู้นำทัพ เป็นการเคลื่อนทัพเข้าสู่สนามรบและยุทธวิธี (Tactical) เป็นการนำกำลังทหารเข้าต่อสู้ในสนามรบ และยังหมายถึง การใช้กำลังอำนาจทางการเมือง กำลังอำนาจทางด้านเศรษฐกิจ กำลังอำนาจทางด้านสังคมและจิตวิทยา และกำลังอำนาจทางเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ กำลังอำนาจด้านพลังงานและสิ่งแวดล้อม เป็นต้น สามารถใช้ได้ใญามสงบสุขด้วยเช่นกัน

ตัวอย่างความหมายของยุทธศาสตร์ ดังนี้

Clausewitz (Quoted in Bartholomees, 2006 : 79) กล่าวถึงความหมายของยุทธศาสตร์ในมุมมองเฉพาะด้านการทหาร และเป็นมุมมองในระดับยุทธการ (Operational Level) หรือยุทธบริเวณ (Theater Strategy) หรือการทัพ (Campaign) ไว้ว่า

“...ยุทธศาสตร์ คือ การใช้การสู้รบตามความมุ่งประสงค์ของสงคราม นักยุทธศาสตร์จึงต้องกำหนดจุดมุ่งหมายสำหรับการปฏิบัติทั้งปวงในสงคราม เพื่อให้บรรลุความมุ่งประสงค์นั้น กล่าวได้อีกนัยหนึ่งคือ นักยุทธศาสตร์ต้องทำแผนสำหรับการสงคราม และเป้าหมายของสงครามจะกำหนดชุดของการปฏิบัติเพื่อให้บรรลุเป้าหมายนั้น นั่นคือ การกำหนดรูปแบบของการทัพและภายในการทัพนั้น ต้องกำหนดวิธีรบในแต่ละชั้น เพื่อให้ได้รับชัยชนะ”

Jomini (Quoted in Bartholomees, 2006 : 79) นักทฤษฎีและทหารแห่งประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ในยุคศตวรรษที่ ๑๙ กล่าวถึง ความหมายของยุทธศาสตร์ในมุมมองเฉพาะด้านการทหารไว้เช่นเดียวกันว่า

“...ยุทธศาสตร์ คือ ศิลปะการทำสงครามบนแผนที่และทำความเข้าใจในเรื่องยุทธบริเวณ ขณะที่มหายุทธวิธี คือ ศิลปะการวางกำลังในสนามรบให้สอดคล้องกับเหตุการณ์และการนำกำลังเข้าปฏิบัติ รวมถึงเป็นศิลปะในการต่อสู้ที่แตกต่างจากการวางแผนบนแผนที่ ซึ่งการปฏิบัติการนั้นอาจจะขยายระยะได้ ๑๐-๑๒ ไมล์ ในขอบเขตการรบ การส่งกำลังบำรุง จะช่วยนำทัพไปยังตำแหน่งที่จะรบ และมหายุทธวิธีจะตัดสินใจในลักษณะของการปฏิบัติการและการวางกำลัง”

Scott (Quoted in Bartholomees, 2006 : 79) นักวิชาการทหารในยุคสงครามกลางเมืองของสหรัฐอเมริกา (Civil War) ได้ให้ความหมายที่ยังคงจำกัดอยู่ในบริบททางการทหารและยุทธบริเวณและเป็นการต่อยอดแนวคิดของ Jomini ไว้ว่า “...เป็นศิลปะของการผสมผสานการวางแผนการทัพรวมกันกับระบบปฏิบัติการทางทหาร โดยพิจารณาถึงเป้าหมายที่ต้องการบรรลุ คุณลักษณะของข้าศึก ธรรมชาติ และทรัพยากรของประเทศ รวมถึงทรัพยากรในการโจมตี และป้องกัน”

Hart (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80) เป็นนักประวัติศาสตร์และนักวิชาการทางทหารได้กล่าวไว้ว่า “...ยุทธศาสตร์ คือ ศิลปะของการกระจายและการประยุกต์ทรัพยากรทางทหาร เพื่อให้บรรลุเป้าหมายของนโยบาย ... ยุทธศาสตร์ จะสำเร็จได้ขึ้นอยู่กับประการเดียวและประการสุดท้าย คือ ต้องมีการคำนวณและการเชื่อมโยงระหว่างเป้าหมายและทรัพยากร เป้าหมายจะต้องได้สัดส่วนกับทรัพยากรทั้งหมดที่มี และทรัพยากรนั้นใช้ในการบรรลุเป้าหมายระหว่างทางจนไปถึงเป้าหมายขั้นสุดท้าย อีกทั้งต้องสอดคล้องกับคุณค่าและความจำเป็นของเป้าหมายระหว่างทางที่นำไปสู่ความมุ่งประสงค์ขั้นสุดท้ายที่ต้องการ ไม่ว่าจะด้วยวิธีใด เพื่อให้บรรลุความมุ่งประสงค์ที่ปรารถนา การใช้ทรัพยากรที่มากเกินไปหรือน้อยเกินไปจะเกิดภัยอันตราย”

นอกจากนี้ Hart (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80) ยังได้กล่าวอีกว่า “...ยุทธวิธี เป็นการประยุกต์นำยุทธศาสตร์มาใช้ระดับล่าง ดังนั้น ยุทธศาสตร์คือ การประยุกต์ใช้มหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy) มาใช้ในระดับที่ต่ำกว่า... มีความหมายเช่นเดียวกันกับนโยบาย (Policy) ซึ่งเป็นแนวทางการทำสงคราม แต่มีความชัดเจนกว่า เนื่องจากเป็นนโยบายเฉพาะเรื่องที่ถูกกำหนดโดยวัตถุประสงค์ มหายุทธศาสตร์จึงเป็นการนำนโยบายไปปฏิบัติ บทบาทของมหายุทธศาสตร์เป็นยุทธศาสตร์ที่สูงกว่า ที่เชื่อมโยงทรัพยากรทั้งหมดของชาติ หรือกลุ่มของชาติที่เกี่ยวกับการบรรลุวัตถุประสงค์ทางการเมืองของการทำสงคราม เป้าหมายที่กำหนดโดยนโยบายเฉพาะด้าน”

จากความหมายของยุทธศาสตร์ที่กล่าวมา พบว่า จะมีความหมายที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงและการทหาร ซึ่งในปัจจุบันมีการใช้คำว่ายุทธศาสตร์ในมิติที่แตกต่างออกไปจากเดิมค่อนข้างมาก ในนักวิชาการที่เป็นพลเรือนจะใช้คำว่า “กลยุทธ์” แทนคำว่า “ยุทธศาสตร์” ในภาคธุรกิจ

แต่ในภาษาอังกฤษจะใช้คำเดียวกัน คือ “Strategy” สำหรับกลยุทธ์ด้านธุรกิจ (Business Strategy) จะมีกลยุทธ์ย่อย ๆ เช่น กลยุทธ์การตลาด (Marketing Strategy) กลยุทธ์เทคโนโลยี (Technology Strategy) เป็นต้น และ Johnson and Scholes (๒๐๐๖) นักวิชาการที่เป็นพลเรือน ได้อธิบายความหมายของยุทธศาสตร์ในมุมมองของภาคธุรกิจไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ เป็นกรอบและทิศทางระยะยาวขององค์กร โดยมีการจัดสรรทรัพยากรท่ามกลางภาวะแวดล้อมที่ท้าทาย เพื่อให้เกิดประโยชน์กับองค์กร รวมถึงมีความสอดคล้องกับความต้องการทางการตลาด และความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียขององค์กร”

สำหรับการให้ความหมายของยุทธศาสตร์ โดยนักวิชาการในปัจจุบันมีผู้ให้ความหมายที่ขยายแนวคิดที่กว้างขวางกว่าบริบททางการทหาร ดังนี้

กองทัพสหรัฐอเมริกา (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80) ได้ให้คำนิยามที่แสดงถึงพันธกิจทางด้านความมั่นคงของชาติไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ หมายถึง ศิลปะและศาสตร์ของการพัฒนา และการใช้พลังอำนาจแห่งชาติ อย่างประสานสอดคล้องและบูรณาการตามยุคสมัย เพื่อให้บรรลุเป้าหมายในยุทธบริเวณ เป้าหมายของชาติ และ/หรือ เป้าหมายของนานาชาติ”

Join Encyclopedia (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80) ได้ให้คำจำกัดความของยุทธศาสตร์ว่า “ยุทธศาสตร์ คือ การบูรณาการ วัตถุประสงค์ของชาติ และวัตถุประสงค์การทหาร (Ends) นโยบายของชาติและแนวความคิดทางการทหาร (Ways) และทรัพยากรของชาติ กำลังทางทหารและยุทธโศปกรณ์ (Means)” นอกจากนี้ Join Encyclopedia (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80-81) ยังได้กำหนดนิยามยุทธศาสตร์ทหารแห่งชาติ (National Military Strategy) ไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ ทหารแห่งชาติ คือ ศิลปะและศาสตร์ในการกระจายและการประยุกต์พลังอำนาจทางทหาร เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ของชาติ ทั้งในยามสงบและยามสงคราม”

วิทยาลัยกองทัพบกสหรัฐอเมริกา (Quoted in Bartholomees, 2006 : 81) ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ไว้ ๒ นัย คือ นัยแรกเกี่ยวกับศักยภาพในการดำเนินการยุทธศาสตร์ “ยุทธศาสตร์ คือ ความสัมพันธ์ของวัตถุประสงค์ หนทางปฏิบัติและทรัพยากร” และนัยที่สองเกี่ยวกับความมั่นคงของชาติ “ศิลปะทางยุทธศาสตร์ คือ ความเชี่ยวชาญในการกำหนด เชื่อมต่อ และประยุกต์วัตถุประสงค์ หนทางปฏิบัติ ทรัพยากร เพื่อส่งเสริมและปกป้องผลประโยชน์แห่งชาติ”

Bartholomees (2006) ได้สรุปความหมายของยุทธศาสตร์ไว้ว่า ยุทธศาสตร์ คือ กระบวนการแก้ไขปัญหาจากพื้นฐานความเป็นจริง และกระบวนการที่มีเหตุผล มีวิธีการอย่างมีเหตุผล เพื่อการแก้ไขทุกปัญหาให้ครอบคลุมทั้งทางด้านการทหาร ด้านความมั่นคงแห่งชาติ ด้านบุคลากร ด้านธุรกิจ หรือกิจกรรมอื่น ๆ ยุทธศาสตร์จะถามถึงปัญหา ๓ ประการ คือ ๑. เราต้องทำอะไร ? ๒. เรามีอะไรหรือเรามีอะไรที่ช่วยในการทำ ? และ ๓. วิธีที่ดีที่สุดในการทำสิ่งที่ต้องทำคืออะไร ? นอกจากนี้ควรพิจารณาถึงความสัมพันธ์ระหว่างเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ยุทธศาสตร์ที่แท้จริงต้องผ่านการพิจารณาองค์ประกอบทั้ง ๓ ประการ อย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ ถ้าเราคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ในแง่ความสัมพันธ์ของตัวแปร เราสามารถแก้ไขปัญหาได้ด้วยวิธีการที่แตกต่างได้อย่างมากมาย โดยเป้าหมาย (Ends) คือ ความปรารถนาที่ต้องการ ซึ่งมีที่มาจากระบวนการต่าง ๆ ที่ถือเป็นพื้นฐานแรกของการจัดทำยุทธศาสตร์ต้องถูกกำหนดให้ชัดเจน หากต้องการให้ยุทธศาสตร์นั้น บรรลุเป้าหมาย (Ends) ด้วยวิธีการเฉพาะ ควรต้องพิจารณา

ทรัพยากร (Means) ที่จำเป็นเฉพาะ เช่น การพัฒนากำลังรบ หากนักยุทธศาสตร์มีเป้าหมาย (Ends) และทรัพยากร (Means) ที่ถูกกำหนดโดยเฉพาะแล้ว ควรจะต้องพิจารณาวิธีการ (Ways) ที่เป็นไปได้ ผู้คนโดยทั่วไป โดยเฉพาะนักคิดทางทหาร มักจะกำหนดยุทธศาสตร์จากวิธีการ (Ways) โดยพยายามให้สัมพันธ์กับเป้าหมาย (Ends) และทรัพยากร (Means) การจัดทำยุทธศาสตร์ โดยเริ่มจากการกำหนดด้วยหนทางปฏิบัติก่อนนั้น อาจเป็นแนวทางการกำหนดยุทธศาสตร์ที่อาจจะทำได้ สำหรับการวางแผนในเวลาที่ยากัดเหมาะสำหรับผู้บังคับบัญชาการในยุทธบริเวณ เนื่องจาก ผู้บัญชาการในยุทธบริเวณ ไม่สามารถเปลี่ยนแปลงทรัพยากรที่ต้องการได้อย่างรวดเร็ว ทันทีทันใด ดังนั้น จึงต้องพิจารณาทรัพยากร (Means) ที่อยู่อย่างรอบครอบเพื่อปฏิบัติการให้บรรลุเป้าหมาย (Ends)

นอกจากนี้ อีรันท์ นันทขว้าง (๒๕๕๖ : ๓๐) สรุปความหมายของคำว่า ยุทธศาสตร์ไว้ได้อย่างน่าสนใจว่า

“...ยุทธศาสตร์ หมายถึง วิธีการ (Ways) ที่จะนำพลังอำนาจ (Power) มาใช้ให้บรรลุวัตถุประสงค์ (Objective) ที่กำหนดไว้ ยุทธศาสตร์จึงเป็นตัวเชื่อมระหว่างทรัพยากร (Means) กับเป้าหมาย (Ends) แต่เครื่องมือและจุดมุ่งหมายมักจะไม่เหมาะสมกัน การที่จะหาวิธีการที่สามารถใช้เครื่องมือที่มีอยู่อย่างจำกัด เพื่อบรรลุจุดมุ่งหมายภายใต้การแข่งขันที่รุนแรงจึงไม่ใช่เรื่องง่าย การค้นหาวิธีการที่เหมาะสม เพื่อป้องกันข้อผิดพลาด จึงจำเป็นต้องนำมาประกอบการพิจารณา อย่างไรก็ตามจะต้องไม่นำไปใช้สับสนกับคำว่า ยุทธวิธี เพราะยุทธวิธีมุ่งไปที่การปฏิบัติอย่างไรให้สัมฤทธิ์ผล ส่วนยุทธศาสตร์จะมุ่งเน้นไปที่การกำหนดเป้าหมายระยะยาว พร้อมทั้งวิธีการและทรัพยากรที่จะทำให้เป้าหมายดังกล่าวบรรลุผล”

จากความหมายของยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นอาจสรุปได้ว่า ยุทธศาสตร์ คือ ศาสตร์และศิลป์ที่จะนำทรัพยากร (Means) มาใช้ให้บรรลุเป้าหมาย (Ends) ที่กำหนดไว้ โดยต้องเชื่อมความสัมพันธ์ด้วยการประยุกต์องค์ประกอบหลัก ได้แก่ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ด้วยการวางกลยุทธ์ (Trick) โดยพิจารณาร่วมกันในเรื่องของความเหมาะสม (Suitability) การยอมรับได้ (Acceptability) และความเป็นไปได้ (Feasibility) โดยผ่านการประเมินความเสี่ยงอยู่ตลอดเวลาที่ดำเนินการ

๒. ความหมายของมหายุทธศาสตร์

มหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy) เป็นเรื่องดั้งเดิมที่เกิดขึ้นมาตั้งแต่อดีต และเป็นหลักวิชาการที่ได้มีการศึกษากันมายาวนาน และเป็นที่รู้จักกันดีในกลุ่มนักวิชาการทางยุทธศาสตร์ และนักยุทธศาสตร์ที่อยู่ ในสายงานที่มีการปฏิบัติการทางทหาร Hart (Quoted in Bartholomees, ๒๐๐๖ : ๘๐) ได้กล่าวถึงรายละเอียดของมหายุทธศาสตร์ไว้อย่างน่าสนใจว่า

“...มหายุทธศาสตร์ควรมีการคำนวณและพัฒนาทรัพยากรทางเศรษฐกิจ และพลังประชาชน ของชาติ เพื่อให้สามารถดำรงการต่อสู้ได้อย่างต่อเนื่อง อีกทั้งยังรวมถึงเจตจำนงของการต่อสู้ที่มีความสำคัญในการเพิ่มพูนพลังอำนาจ มหายุทธศาสตร์จะกำหนดและกระจายพลังอำนาจต่าง ๆ ระหว่างเหล่าทัพ และระหว่างเหล่าทัพกับกิจการอุตสาหกรรม นอกเหนือจากนั้นพลังอำนาจในการต่อสู้ เป็นเครื่องมือหนึ่งของมหายุทธศาสตร์ ซึ่งควรคำนึงถึงการประยุกต์ความกดดันของพลังอำนาจทางการเงิน ความกดดันทางการทูต ความกดดันเชิงพาณิชย์ ความกดดันทางด้านศีลธรรมต่อเจตนาของศัตรู ขณะที่ระดับยุทธศาสตร์จะผูกพันกับสงคราม มหายุทธศาสตร์พิจารณาเลยชั้นของสงครามไปถึงสันติภาพ ทั้งนี้อาจจะไม่ใช่การเชื่อมต่อเครื่องมือที่หลากหลาย แต่เป็นการกำหนดใช้เครื่องมือเพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายต่อสถานภาพของสันติภาพในอนาคต

สถานะต่อความมั่นคง และสถานะต่อความมั่งคั่ง สันติภาพที่ล้มเหลวของทั้ง ๒ ฝ่าย มีผลสืบเนื่องมาจากการทำสงครามที่สามารถตรวจสอบย้อนกลับไปได้ ความแตกต่างของยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์ เปรียบได้กับส่วนหนึ่งของแผ่นดินที่ยังไม่มีการค้นพบ (Terra Incognita) ที่ยังต้องรอคอยการค้นพบและทำความเข้าใจ”

รายละเอียดที่ Hart กล่าวมาข้างต้นมีความใกล้เคียงกับความหมายทางยุทธศาสตร์สมัยใหม่ แต่ใช้คำที่แตกต่างกันออกไป นอกจากนี้ Colin (Quoted in Bartholomees, 2006 : 80) ได้นิยามความหมายของยุทธศาสตร์ให้กระชับขึ้นว่า “ยุทธศาสตร์ หมายถึง การใช้กำลัง รวมถึงคุกคามว่าจะใช้กำลังเพื่อให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบาย” ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการเสนอความหมายของยุทธศาสตร์ดังกล่าวนี้ยังผูกติดกับเรื่องของการใช้กำลังเพื่อทำสงครามโดยใช้กำลัง นอกจากนี้ขอบเขตของความหมายของยุทธศาสตร์ คือ เรื่องของสงคราม (War) ส่วนขอบเขตของความหมายของมหายุทธศาสตร์นั้นจะมีมุมมองในการพิจารณาที่กว้างขวางกว่าของยุทธศาสตร์ มหายุทธศาสตร์พิจารณาไปถึงสันติภาพ (Peace) หลังสงครามด้วย มหายุทธศาสตร์จะพิจารณาว่าสถานการณ์สงครามนั้นจะต้องไม่ทำลายสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ให้เสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง และความมั่งคั่งของชาติหลังจากเสร็จสิ้นสงครามแล้ว (Hart, 1954 Quoted in Yarger, 1967 : 335 - 336) และในอดีตที่ผ่านมามหายุทธศาสตร์ได้เข้าไปมีส่วนสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ทางทหาร เพื่อการปฏิบัติการทางทหารขนาดใหญ่ เช่น สงครามโลกครั้งที่ ๑ และสงครามโลกครั้งที่ ๒ วิชาการว่าด้วยมหายุทธศาสตร์ได้ถูกนำไปใช้ในการศึกษายุทธศาสตร์ในการพัฒนาประเทศของประเทศมหาอำนาจและจักรวรรดิต่าง ๆ อีกด้วย

จากความหมายของยุทธศาสตร์ดังกล่าวข้างต้นอาจสรุปได้ว่า มหายุทธศาสตร์หมายถึง ยุทธศาสตร์ใหญ่ในการนำพาชาติให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบาย โดยพิจารณาไปถึงสันติภาพ และจะต้องไม่ทำลายสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ให้เสียหายที่จะส่งผลกระทบต่อความมั่นคง และความมั่งคั่งของชาติ และอีกนัยก็มหายุทธศาสตร์ หมายถึง องค์กรรวมของปรัชญา ความเชื่อ และลัทธินิยมที่เชื่อมกับแผนงานและนโยบายที่เป็นความตั้งใจและพยายามของผู้ปกครองในการควบคุมรัฐ โดยใช้เครื่องมือทางการเมือง การทหาร การทูต สังคมและทางเศรษฐกิจ ฯลฯ ร่วมกัน เพื่อให้ลุล่วงผลประโยชน์ของรัฐ

๓. ทฤษฎีเกี่ยวกับยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์นอกจากไม่ใช่การจัดการความเสี่ยงแล้วยังเป็นสิ่งตรงข้ามกันกับการจัดการความเสี่ยง การจัดการความเสี่ยงจะเกิดขึ้นก็ต่อเมื่อผลลัพธ์ไม่ได้เป็นไปตามเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Ends) ที่เรากำหนดไว้ ถ้าอ้างอิงยุทธศาสตร์ชาติ เป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Ends) ต้องคำนึงถึงผลประโยชน์แห่งชาติที่จะได้รับ กล่าวคือ ความต้องการที่สุดของรัฐ เช่น ความอยู่รอด เศรษฐกิจความเป็นอยู่ที่ดี และค่านิยมที่ยั่งยืน โดยที่พลังอำนาจแห่งชาติ คือ ทรัพยากร (Means) ที่ใช้สนับสนุนให้บรรลุเป้าหมายทางยุทธศาสตร์ (Ends) หรือเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติ ดังนั้นกล่าวได้ว่า ยุทธศาสตร์ คือ การแสวงหา การป้องกันหรือเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติ ผ่านการประยุกต์การใช้ทรัพยากร (Means) หรือพลังอำนาจแห่งชาติ และการดำเนินการยุทธศาสตร์ทุกครั้งต้องใช้กลอุบาย (Trick) ในการกำหนดทิศทางหรือเงื่อนไขในอนาคตของรัฐสำหรับการเผชิญหน้ากับฝ่ายตรงข้ามและการเผชิญกับบางสิ่งบางอย่างที่เหนือการควบคุมหรือสิ่งที่ไม่ได้คาดหมายไว้

นอกจากนี้ ยุทธศาสตร์ คือ ทั้งหมดที่เกี่ยวกับ “วิธีการ” หรือ “แนวคิด” (Way or Concept) ที่ผู้นำจะใช้ “ทรัพยากร” หรือ “อำนาจ” (Means or Power) ที่ใช้ในการกำกับดูแลสถานการณ์และที่ตั้งทางภูมิศาสตร์เพื่อบรรลุ “เป้าหมาย” (Ends) ที่เป็นการป้องกันหรือเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติ และชุดคำสั่งในการบังคับหรือโน้มน้าวโดยการใช้อำนาจ เพื่อบรรลุวัตถุประสงค์ที่เฉพาะเจาะจง และยุทธศาสตร์อาจเป็นชุดคำสั่งที่มีลักษณะเชิงรุกที่พยายามควบคุมสภาพแวดล้อมที่ต่อต้านการบรรลุเป้าหมาย (Ends) ซึ่ง Yarger (2006) ได้เสนอหลักฐาน (Premise) ของทฤษฎียุทธศาสตร์ ซึ่งเป็นสิ่งที่ใช้พิสูจน์ความถูกต้อง ความจริงของยุทธศาสตร์ ๑๕ ประการ ดังนี้

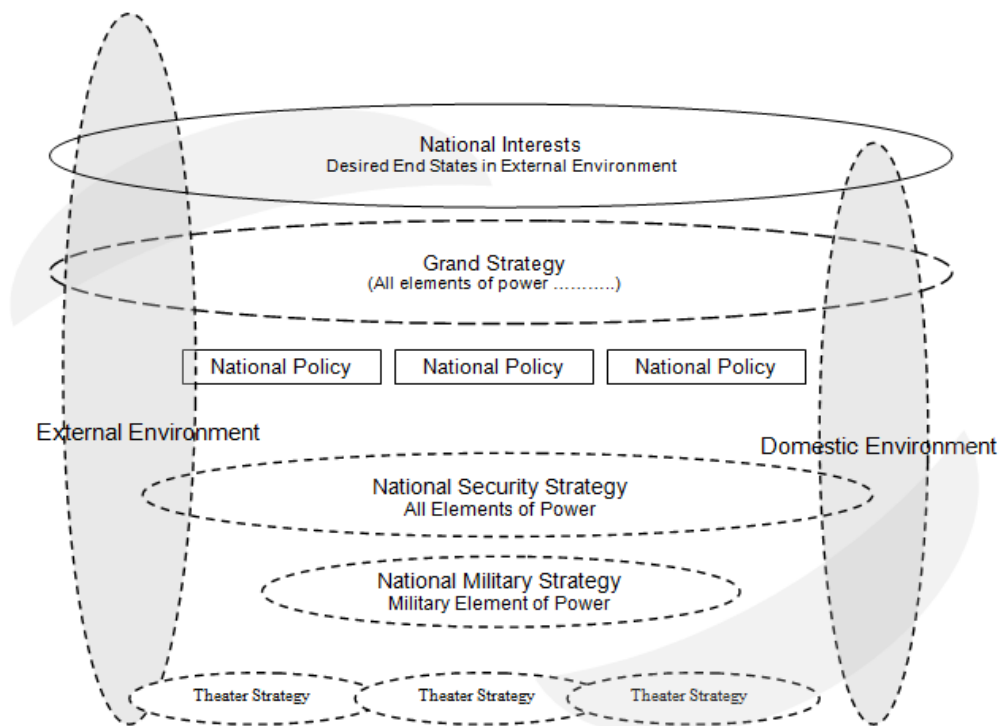
ประการที่ ๑ ยุทธศาสตร์เป็นเรื่องเชิงรุกและคาดหวังที่จะบรรลุผล แต่ไม่ใช้การทำนาย

ประการที่ ๒ ความมุ่งประสงค์ทางการเมือง ครอบงำยุทธศาสตร์ทั้งหมด

ประการที่ ๓ ยุทธศาสตร์อยู่ภายใต้ลักษณะทางสิ่งแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์

ประการที่ ๔ ยุทธศาสตร์เป็นภาพองค์รวมที่ต้องการ การพิจารณาแบบครอบคลุม แสดงดังแผนภาพที่ ๒-๑

แผนภาพที่ ๒ - ๑ : การครอบคลุมของยุทธศาสตร์



ที่มา : Yarger, 2006 : 7

ประการที่ ๕ ยุทธศาสตร์ใด ๆ ต่างก็สร้างความมั่นคงแบบหวาดระแวงต่อนักยุทธศาสตร์และผู้ดำเนินการยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์สามารถคาดหวังอนาคตผ่านการแสวงหาความเหมาะสมในวัตถุประสงค์ แต่ยุทธศาสตร์ไม่สามารถพยากรณ์อนาคตได้อย่างสมบูรณ์แน่นอนทำได้เพียงแต่บรรลุตามวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์หรือไม่บรรลุวัตถุประสงค์ของยุทธศาสตร์

ประการที่ ๖ ยุทธศาสตร์มีเหตุผลในการถามว่า อะไร คือการบรรลุ และทำไมมันถึงบรรลุ ยุทธศาสตร์ไม่สามารถจะกำหนดสูตรในนโยบายได้ หรือสูญญาณากาศทางปัญญา

ประการที่ ๗ ยุทธศาสตร์เป็นโครงการของมนุษย์โดยธรรมชาติ ไม่เป็นเพียงการพิจารณาของปัจจัยวัตถุประสงค์เพียงอย่างเดียว ยุทธศาสตร์ยังเกี่ยวข้องกับแรงบันดาลใจของมนุษย์ ค่านิยม และความเชื่อ มีเพียงเล็กน้อยที่เป็นเชิงปริมาณ

ประการที่ ๘ ความฝืด (Friction) คือ ส่วนหนึ่งที่เป็นเนื้อแท้ของยุทธศาสตร์ ความฝืดเป็นสิ่งที่ตรงกันข้ามระหว่างยุทธศาสตร์อุดมคติและยุทธศาสตร์ประยุกต์ เปรียบเสมือนวิธีการที่ใช้การคาดคะเนในการทำงาน กับวิธีการที่ใช้ความจริงในการวินิจฉัยในการปฏิบัติการ ความฝืดเป็นผลพวงโดยธรรมชาติของความยุ่งวุ่นวายและลักษณะซับซ้อนของสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ โอกาส และมนุษย์

ประการที่ ๙ ยุทธศาสตร์เน้นไปที่สาเหตุและเป้าประสงค์

ประการที่ ๑๐ ยุทธศาสตร์มีการดำเนินงานเป็นลำดับขั้น

ประการที่ ๑๑ ยุทธศาสตร์มีความสัมพันธ์แบบอยู่ร่วมกันกับเวลา ส่วนประกอบที่สำคัญของขีดความสามารถของยุทธศาสตร์ คือ การคิดในเวลา กล่าวได้คือ ความสามารถในการคาดการณ์ ความต่อเนื่องของการเลือกเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ที่ผ่านมาในอดีตและการสะสมเกี่ยวกับยุทธศาสตร์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ทั้งที่เจตนาและไม่เจตนา ที่จะทำให้เกิดผลในอนาคต คือ การทับทวิ การทับทวิที่กล่าวถึงนี้ คือ การสะสมมุมมองที่เกี่ยวกับการดำเนินงานทางยุทธศาสตร์ในครั้งก่อน ๆ จนเป็นส่วนหนึ่งของความต่อเนื่องของสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์

ประการที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์ คือ การสะสมเพิ่มมากขึ้น (Cumulative) ผลกระทบอันเกิดจากนโยบายเป็นข้อสรุปของยุทธศาสตร์และแผนในรายละเอียดที่ตามมาในทุกระดับและมีปฏิสัมพันธ์เกี่ยวข้องต่อกัน ผลกระทบของการสะสมเพิ่มมากขึ้น (Cumulative Effect) มักจะมากกว่าผลรวมของส่วนย่อยเสมอ

ประการที่ ๑๓ ประสิทธิภาพ คือ สิ่งที่อยู่ภายใต้ประสิทธิผลในยุทธศาสตร์ ในที่นี้ไม่ได้กล่าวถึงว่า ประสิทธิภาพไม่ใช่สิ่งที่ปรารถนา ซึ่งจริง ๆ แล้วหมายถึงยุทธศาสตร์ที่ดี คือ ประสิทธิภาพและประสิทธิภาพ แต่เป้าประสงค์ของยุทธศาสตร์ คือ เพื่อสร้างผลลัพธ์ทางยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ถ้าประสบผลสำเร็จ จะนำมาสร้างหรือนำมามีส่วนร่วมในการสร้างผลกระทบเชิงยุทธศาสตร์ที่เป็นที่นิยม การบรรลุผลของความต้องการขั้นสุดท้ายของรัฐหรือสภาพสิ้นสุดที่ต้องการ (Desired End State) ในระดับยุทธศาสตร์ ดำรงอยู่ด้วยการวิเคราะห์และในที่สุดคือการสนับสนุนผลประโยชน์แห่งชาติ

ประการที่ ๑๔ ยุทธศาสตร์มีความสัมพันธ์ที่เหมาะสม หรือมีความสมดุล ระหว่างวัตถุประสงค์ วิธีการที่ใช้ในการสนับสนุนการดำเนินงานตามวัตถุประสงค์ และทรัพยากรที่มีอยู่สำหรับวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ในแต่ละระดับ ในการกำหนดยุทธศาสตร์นั้น วัตถุประสงค์ (Ends)

หนทางปฏิบัติ (Ways) และทรัพยากร (Means) เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญของการดำเนินยุทธศาสตร์ เพื่อบรรลุผลเชิงยุทธศาสตร์ในแต่ละระดับ ตลอดจนการมีส่วนร่วมเพื่อสะสมผลกระทบไปยังระดับยุทธศาสตร์สูงสุด

ประการที่ ๑๕ ยุทธศาสตร์นั้นเกิดความเสี่ยงขึ้นเป็นธรรมชาติในทุกกิจกรรมทางที่ดีแล้ว นักยุทธศาสตร์จะต้องพิจารณาความเสี่ยงต่าง ๆ อย่างจริงจัง เพื่อทำให้เกิดความสมดุลในการหลีกเลี่ยงความล้มเหลว ความเสี่ยงสามารถจะประเมินได้ และมักจะลดลงได้โดยการตอบคำถามความคิดที่อยู่เบื้องหลังยุทธศาสตร์ สำหรับตัวอย่างนี้คือ อะไรคือข้อสมมติฐาน ที่ทำให้เกิดการพัฒนายุทธศาสตร์ และอะไรคือผลที่ตามมาถ้าข้อสมมติฐานดังกล่าวผิด อะไรคือปัจจัยภายในและปัจจัยภายนอกที่ส่งผลกับยุทธศาสตร์นี้ อะไรคือสิ่งที่จะเปลี่ยนแปลงถ้ามีการเพิ่มหรือลดบางอย่างจากยุทธศาสตร์นี้ ความเป็นไปได้หรือความเปลี่ยนแปลงอะไรที่เป็นเนื้อแท้ในส่วนประกอบของยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์สามารถปรับปรุงได้อย่างไรและปรับปรุงที่ตรงไหนที่จะทำให้เกิดต้นทุนเป็นต้น

๔. ทฤษฎีเกี่ยวกับมหายุทธศาสตร์

จากความหมายโดยสรุปที่ได้อธิบายไว้ข้างต้นว่า มหายุทธศาสตร์ หมายถึงยุทธศาสตร์ใหญ่ในการนำพาชาติให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบายโดยพิจารณาไปถึงสันติภาพ และจะต้องไม่ทำลายสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ให้เสียหายที่จะส่งผลต่อความมั่นคง และความมั่งคั่งของชาติ และอีกนัยหนึ่ง มหายุทธศาสตร์ หมายถึง องค์รวมของปรัชญา ความเชื่อ และลัทธินิยมที่เชื่อมกับแผนงานและนโยบายที่เป็นความตั้งใจและพยายามของผู้ปกครองในการควบคุมรัฐ โดยใช้เครื่องมือทางการเมือง การทหาร การทูต สังคมและทางเศรษฐกิจ ฯลฯ ร่วมกัน เพื่อให้ลุล่วงผลประโยชน์ของรัฐ ซึ่งนักยุทธศาสตร์ในอดีตได้มีการกำหนดยุทธศาสตร์ใหญ่ในการนำพาอาณาจักรของตนให้มีความเจริญรุ่งเรือง มั่งคั่งและยิ่งใหญ่ได้ เช่น มหายุทธศาสตร์ของอาณาจักรโรมัน (Luttwak, 1976) มหายุทธศาสตร์ของเจงกิสข่าน ของอาณาจักรมองโกล (Weatherford, 2004) มหายุทธศาสตร์ของจักรวรรดิอังกฤษ (Henry, 1994) มหายุทธศาสตร์ของสหรัฐอเมริกา (Bassani, 2006) เป็นต้น มหายุทธศาสตร์ที่กล่าวมานั้นเป็นเรื่องของมหายุทธศาสตร์ทางการทหารเท่านั้น นอกจากมหายุทธศาสตร์ทางการทหารแล้ว ในอดีตสหรัฐอเมริกายังได้ใช้มหายุทธศาสตร์ด้านเศรษฐกิจที่ถูกเรียกว่า “มหายุทธศาสตร์ตามแผนของมาแชล” เป็นมหายุทธศาสตร์ที่ฟื้นฟูยุโรปหลังสงครามโลกครั้งที่ ๒ ที่สหรัฐอเมริกาทุ่มเทงบประมาณจำนวนมหาศาลในการดำเนินตามยุทธศาสตร์ในครั้งนั้น

อย่างไรก็ตาม มหายุทธศาสตร์ที่แท้จริงต้องครอบคลุมเรื่องราวที่เป็นภาพรวม (Comprehensive) และเป็นเรื่องในระยะยาว (Long Term) ซึ่งเป็นการสร้างแนวทางอย่างกว้าง ๆ สำหรับการบูรณาการเพื่อขับเคลื่อนอาภรณ์อำนาจแห่งชาติ (National Power) ทั้งหลายที่มีอยู่เพื่อมุ่งไปสู่การบรรลุเป้าหมายของความมั่นคงแห่งชาติในอนาคตที่ยั่งยืนมากกว่าเป้าหมายของความมั่งคั่งแห่งชาติในสภาพปัจจุบัน มหายุทธศาสตร์จะต้องส่งเสริมความเป็นอยู่ที่ดี (Well-being) ในระยะยาวของประเทศที่ครอบคลุมระยะเวลาที่ยาวนานในหน่วยเวลาระดับทศวรรษมากกว่าหน่วยเวลาระดับปี ดังนั้น มหายุทธศาสตร์ของประเทศที่กำหนดขึ้นนั้นจะมีอิทธิพลอย่างสำคัญต่อการตัดสินใจและตกลงใจในระยะยาวที่สามารถจะตอบคำถามได้ว่า ใคร (Who) ทำอะไร (What) ที่ไหน (Where) เมื่อไหร่ (When) และทำไม (Why) ในมหายุทธศาสตร์และการบรรลุต่อเป้าหมาย

(Ends) ของมหายุทธศาสตร์ (Bassani, 2006) ตัวอย่างเช่น ๑. ใคร (Who) เป็นมิตร หรือศัตรู หรือ คู่แข่งขันที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติ ๒. กิจกรรมอะไร (What) ที่จะรักษาผลประโยชน์แห่งชาติเมื่อถูกคุกคามหรือการเข้าสู่สงคราม หรือถูกคุกคามผลประโยชน์แห่งชาติที่มีความสำคัญยิ่งยวด (Vital National Interests) ๓. สถานที่ใดหรือภูมิภาคใด (Where) ที่จะต้องมุ่งเน้นในการดำเนินการทางการทูต กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ หรือกำลังทหารเพื่อสนับสนุนในการบรรลุผลประโยชน์แห่งชาติ ๔. ช่วงเวลาใด (When) ที่จะต้องดำเนินการทางการทูต กิจกรรมทางด้านเศรษฐกิจ หรือกำลังทหารเพื่อสนับสนุนในการบรรลุผลประโยชน์แห่งชาติ และ ๕. ทำไม (Why) จึงกำหนดหน้าที่ของประเทศต่อประเทศต่าง ๆ ไม่เหมือนกันทั้ง ๆ ที่บางครั้งมีกรณีที่เกิดขึ้นกับประเทศนั้น ๆ เป็นเรื่องทำนองเดียวกัน

นอกจากนี้มหายุทธศาสตร์สามารถที่นำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์ชาติได้ ยกตัวอย่างเช่น อังกฤษกำหนดนิยามของมหายุทธศาสตร์มีความหมายเดียวกันกับยุทธศาสตร์ชาติ (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖) สหรัฐอเมริกาใช้มหายุทธศาสตร์เป็นยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติ และให้ถือว่าเป็นยุทธศาสตร์ชาติในเวลาเดียวกัน (Bassani, 2006) นอกจากนี้ในกระบวนการในการกำหนดยุทธศาสตร์ความมั่นคงแห่งชาติ หรือยุทธศาสตร์ชาติของสหรัฐอเมริกายังได้มีการกำหนดให้มีการกำหนดมหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy) เป็นหนึ่งในกระบวนการสำคัญในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติของสหรัฐอเมริกาก็ด้วย (Bartholomees, 2006) สำหรับองค์ประกอบของมหายุทธศาสตร์จะมีองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญเช่นเดียวกับยุทธศาสตร์ คือ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ซึ่งส่วนที่เป็นเป้าหมาย (Ends) ของมหายุทธศาสตร์นั้น คือ ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ (National Purpose) (Laykke cited in Yarger, 2006) ดังนั้นการจัดทำมหายุทธศาสตร์สำหรับการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ การกำหนดมหายุทธศาสตร์ในที่นี้จึงควรที่จะต้องพิจารณาการดำเนินการเช่นเดียวกับการจัดทำยุทธศาสตร์ ได้แก่ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) ทรัพยากร (Means) รวมถึงการทดสอบยุทธศาสตร์ (FAS Test) การประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) และการจัดการกับความเสี่ยง (Risk Management)

๕. การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์

การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์สามารถแบ่งออกเป็น ๓ ลักษณะ คือ

๑. การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามกรอบแนวความคิดยุทธศาสตร์พื้นฐาน (Conceptual Basis)
๒. การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามลักษณะของการปฏิบัติยุทธศาสตร์ (Pattern of Execution) และ
๓. การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามมาตรฐานยุทธศาสตร์ (Standard Strategic Categories) โดยมีรายละเอียดดังนี้ (Bartholomees, 2006)

การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามกรอบแนวคิดยุทธศาสตร์พื้นฐาน (Conceptual Basis)

สามารถแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์ที่ประกาศ คือ ยุทธศาสตร์ของแต่ละชาติที่ประกาศต่อประชาคมโลก และอาจจะนำมาใช้เป็นยุทธศาสตร์ที่แท้จริงของชาติหรือไม่ก็ได้ อาจได้รับการเชื่อถือหรือไม่ก็ได้ เช่นกัน

๒. ยุทธศาสตร์ที่ใช้จริง คือ ยุทธศาสตร์ที่นำมาใช้เป็นยุทธศาสตร์ที่แท้จริงของชาติ โดยมีปรากฏหลักฐานว่านำมาใช้ปฏิบัติจริง

๓. ยุทธศาสตร์ในอุดมคติ คือ ยุทธศาสตร์ที่นักยุทธศาสตร์อยากให้เป็น โดยไม่มีข้อจำกัดทั้งด้านวิธีการ (Ways) และด้านทรัพยากร (Means) โดยไม่มีการจำกัดทั้งด้านคุณภาพและปริมาณ อาจจะตอบสนองหรือไม่ตอบสนองกับสภาพความเป็นจริงก็ได้

การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามลักษณะของการปฏิบัติยุทธศาสตร์ (Pattern of Execution)

เป็นการพยายามที่จะอธิบายถึงความแตกต่างระหว่างยุทธศาสตร์ที่มีพื้นฐานอยู่ที่การกระทำต่อเป้าหมาย (Ends) ของยุทธศาสตร์ ว่ามีความก้าวหน้าหรือไม่ ส่งผลพร้อมกันหรือไม่ หรือส่งผลในลักษณะที่เลือกหรือไม่ สามารถแบ่งออกเป็น ๓ ประเภท ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์แบบตามลำดับ คือ การปฏิบัติทางยุทธศาสตร์ที่มีการเรียงลำดับการปฏิบัติ โดยการปฏิบัติขั้นตอนก่อนหน้าประสบผลสำเร็จ จึงปฏิบัติขั้นตอนในลำดับถัดไปเรื่อย ๆ เช่น เป็นขั้นที่ ๑ ขั้นที่ ๒ ขั้นที่ ๓ ตามลำดับ เป็นต้น ตามตัวอย่าง เช่น เมื่อเกิดภาวะสงคราม จะมีการปฏิบัติทางยุทธศาสตร์ที่มีการเรียงลำดับการปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

ขั้นที่ ๑ ให้ใช้ยุทธศาสตร์ตามลำดับด้วยการควบคุมทางอากาศ

ขั้นที่ ๒ หลังจากนั้นจึงใช้กำลังโจมตีภาคพื้นดินต่อข้าศึก

ขั้นที่ ๓ และเข้าโจมตีอย่างรุนแรงเพื่อเข้าครอบครองเป้าหมายทางด้าน

การเมือง

๒. ยุทธศาสตร์แบบเข้าใช้พร้อมกัน เป็นการปฏิบัติการในระยะเวลาเดียวกัน หรือระยะเวลาที่ใกล้เคียงกันในแต่ละกลุ่มเป้าหมายย่อยเพื่อให้บรรลุเป้าหมายสุดท้าย

๓. ยุทธศาสตร์แบบสะสม เป็นการปฏิบัติที่ได้รับผลจากการปฏิบัติหลาย ๆ แบบ ในช่วงเวลาหนึ่ง ไม่ใช่การปฏิบัติแบบเดี่ยว ๆ หรือการปฏิบัติเป็นชุดแบบต่อเนื่อง เช่น ยุทธศาสตร์การโจมตีเรือบรรทุกสินค้าในสงครามโลกครั้งที่ ๒ ซึ่งการสูญเสียเรือบรรทุกสินค้าลำใดลำหนึ่งไม่อาจส่งผลกระทบใด ๆ หรือการโจมตีเรือบรรทุกสินค้าไม่อาจเลือกโจมตีตามลำดับ หากการโจมตีเรือบรรทุกสินค้าอย่างต่อเนื่องจะส่งผลชัดเจน หรือทำการโจมตีต่อเรือบรรทุกสินค้าโดยเฉพาะเจาะจง เช่น การโจมตีต่อเรือบรรทุกน้ำมัน ก็จะส่งผลได้อย่างเด่นชัด (โสภณ ศิริงาม, ๒๕๕๙ : ๓๓ - ๓๔)

การแบ่งประเภทยุทธศาสตร์ตามมาตรฐานยุทธศาสตร์ (Standard Strategic Categories)

๑. ยุทธศาสตร์การทำลายล้าง เป็นการเอาชนะด้วยการทำลายล้างอย่างรุนแรง ด้วยการรบเพียงครั้งเดียว หรือการจัดทัพในระยะเวลาสั้น ๆ ต่อเวลารบเข้าศึก

๒. ยุทธศาสตร์การล้างผลาญ เป็นการเอาชนะด้วยการค่อย ๆ ทำลายล้าง ด้วยการรบหรือการจัดทัพเป็นระยะเวลานาน

๓. ยุทธศาสตร์บั่นทอนกำลัง เป็นการทำลายหรือการกัดกร่อนขวัญ กำลังใจ เจตนาธรรม และทรัพยากรเข้าศึกมากกว่ากำลังรบ นอกจากนี้ ในสมัยปลายศตวรรษที่ ๑๙ Delbruck (Quoted in Bartholomees, 2006 : 86) เป็นนักประวัติศาสตร์ทหารชาวเยอรมัน ได้กล่าวไว้ว่า “มีความแตกต่างระหว่างยุทธศาสตร์บั่นทอนกำลังและยุทธศาสตร์การทำลายล้าง ซึ่งมักมีการเรียกใช้กันอย่างสับสน ทั้ง ๆ ที่มีความหมายแตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง”

๖. สภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์

ลักษณะสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ ๔ ลักษณะ คือ ความเปราะบาง (Volatile) ความไม่แน่นอน (Uncertain) ความซับซ้อน (Complex) และความคลุมเครือ (Ambiguous) โดยใช้คำย่อว่า “VUCA” ความเข้าใจเกี่ยวกับสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ จะต้องเข้าใจถึงส่วนประกอบทั้งภายนอกและภายใน (วิทยาลัยการทัพบกสหรัฐอเมริกา, 2006 Quoted in Bartholomees, 2006) ซึ่งสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ ได้แก่ สังคม วัฒนธรรม การเมือง จริยธรรม เศรษฐกิจ การส่งกำลังบำรุง องค์กร การบริหาร ขาวสารสารสนเทศและความชาญฉลาด ทฤษฎีเชิงยุทธศาสตร์ หลักการ เทคโนโลยี การดำเนินงาน การบังคับวิชา ภูมิศาสตร์ ความผิด/โอกาส/ความไม่แน่นอน ศัตรู และเวลา สิ่งเหล่านี้จะต้องพิจารณาประวัติศาสตร์ที่เกิดขึ้นเป็นรายตัวแปร แต่อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาตัวแปรเหล่านี้จะต้องพิจารณาให้อยู่ในช่วงเวลาเดียวกัน (Colin, 1999 Quoted in Yarger, 2006) ดังนั้น ยุทธศาสตร์เป็นเรื่องเกี่ยวกับอนาคต ซึ่งสถานการณ์อนาคตอาจเกิดผลลัพธ์ที่มาจาก การดำเนินการทางยุทธศาสตร์ ในการจัดการยุทธศาสตร์ อยู่บนความไม่แน่นอน ยุทธศาสตร์ถูกกำหนดมาจากความรู้และความเข้าใจในระบบที่เกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ที่ข้อเท็จจริงและข้อสมมติฐาน การค้นหา การหาเหตุผล และการตั้งสมมติฐานภายในมิติของยุทธศาสตร์ ยุทธศาสตร์นั้นเกี่ยวข้องกับความคิดที่ยิ่งใหญ่และเหนือกาลเวลา ความคิดเชิงยุทธศาสตร์ไม่ใช่เรื่องที่เกี่ยวข้องกับปรากฏการณ์ที่เพิ่มขึ้นหรือลดลงของความซับซ้อนของปัญหา

แต่ยุทธศาสตร์ถูกกำหนดขึ้นเพื่อบรรลุผลตามความต้องการขั้นสุดท้ายของรัฐ (Desired End State) และอยู่ในสถานะที่ชัดเจนในเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means)

๗. วัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ (End)

การกำหนดยุทธศาสตร์ต้องมีการกำหนดเป้าหมาย (Ends) ที่เหมาะสมที่สุด บ่อยครั้งในการกำหนดเป้าหมาย (Ends) ถูกละเลยและใช้เวลาเพียงเล็กน้อยในการพิจารณาความเหมาะสมในบริบทของความต้องการของเชิงนโยบาย ผลประโยชน์แห่งชาติ และสิ่งแวดล้อม แต่แท้ที่จริงแล้ว เป้าหมาย (Ends) เป็นสิ่งสำคัญของการกำหนดยุทธศาสตร์ และถ้าเป้าหมาย (Ends)

ถูกกำหนดมาอย่างไม่เหมาะสมและไม่ชัดเจนแล้ว การดำเนินยุทธศาสตร์จะมีข้อบกพร่อง และไม่มีประสิทธิผล ถ้าเป้าหมาย (Ends) ไม่ถูกต้องจะทำให้การกำหนดวิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ตอบสนองไม่ตรง และไม่สามารถบรรลุวัตถุประสงค์สูงสุดในการปกป้องและเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติที่แท้จริงได้ เป้าหมายของชาติ และเป้าหมาย (Ends) เชิงยุทธศาสตร์มาจากการพิจารณานโยบายของการปกป้องหรือการเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติ ภายใต้บริบทของสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ นโยบายเป็นแค่ข้อความแนะนำสำหรับเป้าหมายและการใช้พลังอำนาจแห่งชาติ แต่กระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์เป็นการขยายเหตุและผลในนโยบายให้ชัดเจนขึ้น ในสังคมแบบประชาธิปไตย ผู้เชี่ยวชาญทางทหารต้องสร้างความสัมพันธ์กับผู้นำพลเรือนในด้านอำนาจ ความสะดวก และการข่าวสารเป็นสิ่งที่จำเป็นที่สื่อให้เห็นถึงนโยบายและยุทธศาสตร์ที่ชัดเจน ถ้านโยบายถูกทำให้เกิดความเข้าใจผิด จะทำให้ระดับของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์เพิ่มขึ้น (Yarger, 2006)

๘. แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์ (Ways)

แนวคิดเชิงยุทธศาสตร์ หรือ วิธีการ (Ways) เป็นการอธิบายถึงหนทางปฏิบัติที่ทำให้เป้าหมาย (Ends) เกิดการบรรลุผลโดยการใช้เครื่องมือแห่งอำนาจ เครื่องมือแห่งอำนาจ คือ การรวมตัวขององค์ประกอบแห่งอำนาจ หรือทรัพยากร (Means) ในการดำเนินการยุทธศาสตร์ วิธีการ (Ways) จะเชื่อมโยงทรัพยากรไปยังเป้าหมาย (Ends) โดยขึ้นอยู่กับว่า ใครทำอะไร ที่ไหน เมื่อไร ทำไม่ถึงทำ เพื่ออธิบายวิธีการที่ทำให้เป้าหมาย (Ends) จะสำเร็จผล วิธีการ (Ways) บ่อยครั้งจะเป็นศูนย์รวมของยุทธศาสตร์ บางครั้งแล้วเกิดความเข้าใจผิดคิดว่าวิธีการ (Ways) คือ ยุทธศาสตร์ แต่โดยความจริงแล้วยุทธศาสตร์ประกอบไปด้วยเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) และจะเน้นเกี่ยวกับวิธีการนำส่วนประกอบดังกล่าวมาเชื่อมโยงให้เกิดความสมดุลร่วมกับสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อทำให้เกิดผลตามที่ต้องการ ยุทธศาสตร์ที่ดีจะต้องมีความสมบูรณ์โดยรวมทั้งความเหมาะสมในเป้าหมาย (Ends) ความเหมาะสมในวิธีการ (Ways) และได้รับการสนับสนุน จากทรัพยากร (Means) ที่จำเป็น ถ้ากำหนดเป้าหมาย (Ends) ที่ผิดแต่ได้รับการสนับสนุนวิธีการ (Ways) ที่ชาญฉลาดแล้วก็ตาม แต่ก็ไม่สามารถปกป้องหรือเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติได้ (Yarger, 2006)

๙. ทรัพยากรเชิงยุทธศาสตร์ (Means)

การกำหนดทรัพยากร (Means) จะต้องกำหนดประเภทและระดับของทรัพยากรเท่าที่จำเป็นในการสนับสนุนวิธีการ (Ways) ของยุทธศาสตร์ ในยุทธศาสตร์นั้นทรัพยากร (Means) สามารถเป็นสิ่งที่มีความพร้อมหรือไม่พร้อมก็ได้ เช่น สิ่งที่มีความพร้อม ประกอบไปด้วย กำลังพล ประชาชน อุปกรณ์ เครื่องมือ เงิน และสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ส่วนสิ่งที่ไม่มีความพร้อม ประกอบไปด้วย ความคิดที่จะทำบางสิ่งบางอย่าง ความกล้าหาญ หรือสติปัญญา และทรัพยากร (Means) เป็นองค์ประกอบของพลังอำนาจแห่งชาติที่ถูกใช้เพื่อปกป้องหรือเพิ่มพูนผลประโยชน์ชาติ (Yarger, 2006) แม้แต่ในการสงครามจะต้องบูรณาการใช้องค์ประกอบของพลังอำนาจแห่งชาติด้านการทูต การข้อมูลข่าวสาร ข้อมูล การทหาร และการเศรษฐกิจ (Diplomatic, Information, Military, Economic : DIME) การบูรณาการพลังอำนาจดังกล่าวอย่างได้ผลอาจจะป้องกันการเกิดสงครามได้ (Krenson, 2012) อย่างไรก็ตาม พลังอำนาจของชาติ ยังสามารถประกอบด้วย การทูต ข่าวสารข้อมูล การทหาร การเศรษฐกิจ การเงิน

การข่าวกรอง และการบังคับใช้กฎหมาย (Diplomatic, Information, Military, Economic, Financial, Intelligence and Law Enforcement : DIMEFIL) และอาจยังสามารถนำมาแสดงพลังอำนาจของชาติได้อีกในรูปแบบหนึ่งที่ประกอบด้วย การทหาร การข่าวกรอง การทูต ด้านกฎหมาย การข่าวสารข้อมูล การเงิน และเศรษฐกิจ (Military, Intelligence, Diplomatic, Legal, Information, Financial and Economic Power : MIDLIFE) ถึงแม้ว่าพลังอำนาจแห่งชาติจะถูกกำหนดเป็นรูปแบบที่หลากหลายก็ตาม แต่สำหรับการวิเคราะห์พลังอำนาจแห่งชาติไปใช้งานจริงในยามสงบ ที่ปราศจากสงครามและการก่อการร้ายจะใช้เพียงองค์ประกอบ ๔ ตัว คือ การทูต การข้อมูลข่าวสาร การทหาร และการเศรษฐกิจ ส่วนการนำไปใช้งานจะสามารถทำให้ครอบคลุมทุกตัวแปรอย่าง ตรงประเด็นหรือไม่ขึ้นอยู่กับนักยุทธศาสตร์ที่นำไปใช้งาน (Krenson, 2012) ทรัพยากร (Means) ยังหมายถึงพลังอำนาจแห่งชาติอีกด้วย คำว่า “พลังอำนาจ” หรือ “กำลังอำนาจ” มีความหมายเหมือนกัน กล่าวคือ มาจากรากศัพท์ภาษาอังกฤษคำเดียวกันว่า “Power” โดยทั่วไปมักจะนำมาใช้แยกกัน เพื่อแสดงให้เห็นความแตกต่างของวัตถุประสงค์ สำหรับชาติหรือประเทศเป็นส่วนรวม จะใช้คำว่า “พลังอำนาจ” ส่วนคำว่า “กำลังอำนาจ” จะใช้ในเมื่อกล่าวถึงองค์ประกอบของพลังอำนาจอย่างใดอย่างหนึ่งโดยเฉพาะ (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖) เช่น กำลังอำนาจทางการเมือง กำลังอำนาจ ทหาร กำลังอำนาจทางเศรษฐกิจ กำลังอำนาจทางสังคม จิตวิทยา กำลังอำนาจทางการข่าวสาร เป็นต้น

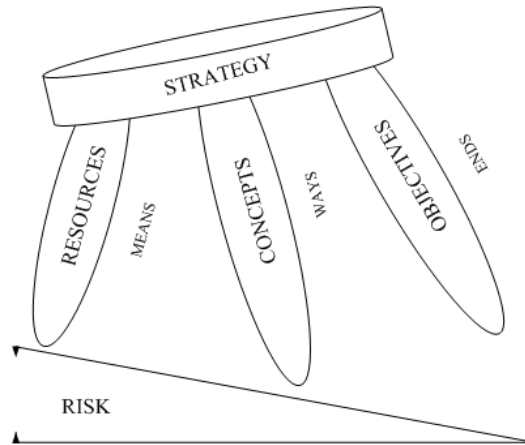
๑๐. การทดสอบยุทธศาสตร์

การทดสอบยุทธศาสตร์ จะใช้การตรวจสอบหลัก ๆ ๓ ประเด็น คือ ความเหมาะสม (Suitability) การยอมรับได้ (Acceptability) และความเป็นไปได้ (Feasibility) โดยการทดสอบ ๓ ประเด็นนี้ จะทำการทดสอบส่วนประกอบของยุทธศาสตร์ทั้ง ๓ ประเด็น คือ การทดสอบเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) การทดสอบเรื่องความเหมาะสมเป็นการทดสอบว่ายุทธศาสตร์นั้นสามารถตอบสนองการบรรลุความต้องการตามเป้าหมาย (Ends) ที่กำหนดไว้หรือไม่ หากไม่ตอบสนองความต้องการ ยุทธศาสตร์นั้นจะเป็นยุทธศาสตร์ที่ไม่มีศักยภาพ การทดสอบเรื่องการยอมรับได้เป็นการทดสอบว่า วิธีการ (Ways) ในการปฏิบัตินั้นจะต้องไม่ใช้ง่ายมากเกินไปจนเกิดความจำเป็น หรือมีความสิ้นเปลืองมากเกินไปจนความจำเป็น ส่วนการทดสอบเรื่องความเป็นไปได้เป็นการทดสอบว่า ทรัพยากร (Means) ที่มีอยู่สามารถใช้อย่างสมเหตุสมผล มีความเพียงพอต่อการปฏิบัติตามวิธีการ (Ways) ในการปฏิบัติหรือไม่ (Bartholomees, 2006)

๑๑. การประเมินและจัดการกับความเสี่ยง

นอกจากเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) แล้ว ยังมี ความเสี่ยง (Risk) ที่เกิดขึ้นในระหว่างการดำเนินการยุทธศาสตร์ โดยความเสี่ยง คือ ความห่างระหว่างสิ่งที่เป็ผลสำเร็จ วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ที่ใช้เพื่อบรรลุเป้าหมาย (Ends) ความเสี่ยงเกิดขึ้นเนื่องจากทรัพยากร (Means) ไม่เพียงพอ หรือวิธีการ (Ways) ที่ไม่ฉลาดพอที่จะทำให้ประสบความสำเร็จได้ ในสภาพแวดล้อมการแข่งขันระหว่างประเทศจะมีความเสี่ยงบางอย่างที่นักยุทธศาสตร์ต้องพยายามลดลง โดยการพัฒนายุทธศาสตร์ให้เกิดความสมดุลของเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means)

แผนภาพที่ ๒ - ๒ : ตัวแบบม้านั่ง ๓ ขา (The Lykke Model)



ที่มา : Yarger, 2006 : 110

จากแผนภาพที่ ๒ - ๒ เป็นตัวแบบยุทธศาสตร์ม้านั่ง ๓ ขา (The Three-Legged Stool Model of Strategy) ของ Laykke แสดงให้เห็นว่า เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) และถ้าสิ่งเหล่านี้มีความไม่สมดุลมากเท่าไร ก็มีความเสี่ยงมากขึ้นเท่านั้น ในตัวแบบนี้ ถ้าม้านั่ง ๓ ขา เกิดอาการเอียงแสดงว่าเกิดการไม่สมดุล โดยถ้าขาใดขาหนึ่งสั้นกว่าขาอื่น ความเสี่ยงก็จะมีมากขึ้นตามขาที่สั้นลง และทำให้ยุทธศาสตร์เกิดความล้มเหลวมากยิ่งขึ้น ดังนั้นตามความหมายของตัวแบบยุทธศาสตร์ม้านั่ง ๓ ขาแล้ว พบว่า มีความเสี่ยงในการดำเนินการยุทธศาสตร์เป็นเรื่องปกติ (Laykke Cited in Yarger, 2006)

แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ

๑. ความหมายของผลประโยชน์แห่งชาติ

ผลประโยชน์แห่งชาติ (National Interests) หมายถึง แนวความคิดที่ได้ไตร่ตรองอย่างรอบคอบที่สุด จากบรรดาองค์ประกอบต่าง ๆ ประมวลขึ้นเป็นความต้องการที่สำคัญที่สุดที่ชาติจะขาดเสียมิได้ ทั้งนี้ รวมถึงการคุ้มครองตนเอง ความเป็นเอกราช บูรณภาพแห่งชาติ ความมั่นคงทางทหาร เสถียรภาพทางเศรษฐกิจ กับบรรดาความมั่งคั่งทั้งหลายที่จะพึงมี (วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ม.ป.ป : ๑) รวมถึง พจนี พงศ์สุวรรณ (๒๕๓๖ : ๑๒๕) ได้กล่าวอย่างสอดคล้องว่า

“...หากจะพิจารณากันให้ลึกลงไป ก็จะทำให้เห็นว่า ผลประโยชน์ของชาติที่ค่อนข้างจะถาวรอาจอนุমানได้จากความมุ่งประสงค์ของชาติ (National Purpose) ในอารัมภบทของรัฐธรรมนูญของประเทศ หรืออาจอนุমানได้จากอุดมการณ์ของชาติ และค่านิยมอันเกิดจากจริยธรรมขนบธรรมเนียม ประเพณี ดังกล่าวแล้วในตอนต้น สิ่งที่จะอนุমানให้เป็นผลประโยชน์ของชาติอย่างหนึ่ง ในบรรดาผลประโยชน์อีกหลายอย่าง ก็คือ ความมั่นคงและอยู่รอดปลอดภัยของชาติ ความสงบเรียบร้อย”

ส่วน Colins (Cited in USA WC : 32) ได้ให้คำนิยามเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาติไว้ว่า

“...แนวความเกี่ยวกับผลประโยชน์ของชาตินั้น จะกำหนดขึ้นให้ชัดเจนไปไม่ได้ง่ายนัก เพราะมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องอยู่หลายสิ่งหลายอย่างด้วยกัน แต่โดยหลักทั่วไปอาจกล่าวได้ว่า ผลประโยชน์ของชาตินั้นเป็นสิ่งในขณะรัฐบาลที่กำลังบริหารประเทศ ในขณะที่กำหนดขึ้น โดยเห็นว่าผลประโยชน์เหล่านั้นสิ่งที่ผู้นำในขณะรัฐบาลที่กำลังบริหารประเทศ ในขณะที่กำหนดขึ้น โดยเห็นว่าผลประโยชน์เหล่านั้นมีความสำคัญต่อความอยู่รอด ความเป็นเอกราชบูรณภาพแห่งอาณาเขต ความมั่นคงปลอดภัย และสวัสดิภาพทางเศรษฐกิจ อย่างไรก็ตาม ผลประโยชน์ของชาติที่กำหนดขึ้นนั้น ก็จะต้องสอดคล้องกับความเห็นของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศด้วย ไม่เช่นนั้นแล้ว รัฐบาลก็จะมีเสถียรภาพทางการเมือง เพราะขาดการสนับสนุนจากประชาชนส่วนใหญ่แน่นอน”

นอกจากนี้ ข้อตกลงทั่วไปในเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติของสหรัฐอเมริกาได้พิจารณาประเด็นสำคัญ ๓ ประการ มาเป็นเกณฑ์กำหนดให้ผลประโยชน์แห่งชาติ คือ ๑. ความมั่นคงทางกายภาพ (Physical Security) ซึ่งความมั่นคงทางกายภาพนี้เป็นการป้องกันการโจมตีอาณาเขต และประชาชนในชาติ เพื่อให้มั่นใจว่าจะเกิดความอยู่รอดในค่านิยมพื้นฐาน และความครบถ้วนของสถาบันอันเป็นสาธารณะ ๒. การสนับสนุนค่านิยม (Promotion of Values) และ ๓. ความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ (Economic Prosperity) แต่ข้อตกลงดังกล่าวถูกนักปฏิบัติการเชิงยุทธศาสตร์และนักวิชาการบางกลุ่มตั้งข้อโต้แย้งว่า การดำรงอยู่ของโลกที่สมบูรณ์ คือ ผลประโยชน์แห่งชาติที่สำคัญเช่นกัน และการดำรงอยู่ของโลกที่สมบูรณ์ควรเป็นผลประโยชน์แห่งชาติที่มีมาตั้งแต่สมัยสงครามโลกครั้งที่ ๒ อย่างไรก็ตาม ประเด็นสำคัญในข้อตกลงดังกล่าว สหรัฐอเมริกาคำหนดให้เป็นเกณฑ์กำหนดให้ผลประโยชน์แห่งชาติ และถูกแปรเปลี่ยนไปเป็นมหายุทธศาสตร์ที่สำคัญของสหรัฐอเมริกา คือ ๑. การปกป้องความมั่นคงของชนชาติอเมริกัน (Preserve American Security) ๒. การเพิ่มพูนความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจของชนชาติอเมริกัน (Bolster American Economic Prosperity) และ ๓. การสนับสนุนของค่านิยมของชนชาติอเมริกัน (Promotion American Values) และมหายุทธศาสตร์ถูกพิจารณากำหนดมาจากผลประโยชน์แห่งชาติ การบริหารทั้งหมดจะต้องเน้นเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติ แต่ต้องขึ้นอยู่กับการประเมินความเสี่ยงและโอกาส ตลอดจนตัวแปรต่าง ๆ เช่น ความเชื่อส่วนบุคคล และสถานการณ์ที่ไม่ซ้ำกัน โดยด้านความมั่นคงนั้นสำหรับสหรัฐอเมริกาได้กำหนดให้สำคัญที่สุดในผลประโยชน์แห่งชาติ (Bartholomees, 2006)

๒. ประเภทของผลประโยชน์แห่งชาติ

ผลประโยชน์แห่งชาติสามารถแบ่งประเภทได้เป็นลำดับชั้นของความสำคัญที่มีผลต่อความอยู่รอดของประเทศ ได้แก่ ๑. ผลประโยชน์แห่งชาติที่สำคัญยิ่งยวด (Vital National Interests) ๒. ผลประโยชน์แห่งชาติสำคัญยิ่ง (Extremely Important National Interest) ๓. ผลประโยชน์แห่งชาติที่สำคัญ (Important National Interests) และ ๔. ผลประโยชน์แห่งชาติสำคัญน้อย (Less Important or Secondary National Interests) โดยมีรายละเอียดของแต่ละประเภท ดังนี้

๒.๑ ผลประโยชน์แห่งชาติที่สำคัญยิ่งยวด (Vital National Interests) เป็นเงื่อนไขที่จำเป็นอย่างยิ่งยวดต่อการปกป้องรักษาและการเพิ่มพูนความอยู่รอดปลอดภัยและการอยู่ดีกินดีภายในประเทศที่มีความเสรีและปลอดภัย

๒.๒ ผลประโยชน์แห่งชาติสำคัญยิ่ง (Extremely Important National Interest) เป็นสภาพเงื่อนไข ซึ่งถ้าประนีประนอมแล้วอาจทำให้เกิดความเสียหายอย่างร้ายแรง แต่ไม่ทำให้ตกอยู่ในอันตรายอย่างร้ายแรงต่อรัฐบาลในการที่จะปกป้องและส่งเสริมความกินอยู่ที่ดีในการเป็นประเทศที่มีความเสรีภาพและมีความปลอดภัย

๒.๓ ผลประโยชน์แห่งชาติที่สำคัญ (Important National Interests) เป็นสภาพที่ว่าถ้าประนีประนอมแล้วจะเกิดผลทางลบอย่างมากตามมาในภายหลังต่อความสามารถของรัฐบาลในการที่จะปกป้องและเสริมสร้างความเป็นอยู่ที่ดีของประชาชนในฐานะที่เป็นประเทศอิสระและมีความปลอดภัย

๒.๔ ผลประโยชน์แห่งชาติสำคัญน้อย (Less Important or Secondary National Interests) หรือผลประโยชน์แห่งชาติระดับรองนั้นไม่ใช่ว่าจะไม่มีความสำคัญแต่อย่างใด สิ่งเหล่านั้นล้วนแล้วแต่มีความสำคัญเป็นสภาพเงื่อนไขที่ต้องการเพียงแต่ว่ามีผลกระทบโดยตรงเพียงเล็กน้อยต่อความสามารถของรัฐบาลในอันที่จะปกป้องและเพิ่มพูนความกินอยู่ที่ดีของประชาชนในประเทศที่มีเสรีและมีความปลอดภัย

๓. หลักการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ

หลักการในการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติประกอบด้วยลักษณะสำคัญ ๔ ประการ คือ ๑. การอยู่รอดปลอดภัย (Survival) ๒. การดำรงอยู่ของประชาชนในชาติ (Preservation of the people of the nation) ๓. การอยู่ดีกินดี (Well-being) และ ๔. การสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศให้เกื้อกูลต่อผลประโยชน์ของชาติเหล่านี้ (Creation of an international environment favorable to these interests) (USACGSC, 1977) อย่างไรก็ตาม ลักษณะของผลประโยชน์ของชาติ เป็นเรื่องที่ยอมรับกันโดยทั่วไป เพราะสามารถนำไปใช้ได้แทบทุกชาติในโลก โดยไม่เป็นการยุ่งยาก แต่ความยากลำบากอยู่ที่การนำไปใช้ปฏิบัติ สำหรับเรื่องความอยู่รอดของชาติ ถือเป็นผลประโยชน์ของชาติที่สำคัญอย่างยิ่ง แต่ความจริงแล้วยังไม่เคยมีปรากฏการณ์ทางประวัติศาสตร์ใด ๆ ที่จะชี้ให้เห็นว่าความอยู่รอดของชาตินั้นอยู่ตรงไหน จึงเป็นเรื่องยากสำหรับการกำหนดผลประโยชน์ของชาติขึ้นให้ชัดเจน และเนื่องจากการนิยามศัพท์ในเรื่องผลประโยชน์ของชาตินั้น มีลักษณะเป็นแนวความคิดทางอุดมการณ์ของบุคคล จึงมีบางคนที่ไม่ยอมรับอุดมการณ์ของผู้อื่น (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖)

๔. ตัวอย่างการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ

หลายประเทศในโลกได้มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติมาตั้งแต่อดีต และในยุทธศาสตร์ชาติจะมีการระบุถึงผลประโยชน์แห่งชาติ และวัตถุประสงค์แห่งชาติไว้ จีนก็เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติที่มีการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ และวัตถุประสงค์แห่งชาติในช่วงสงครามเย็นไว้อย่างน่าสนใจ และเป็นประโยชน์ในการนำมาประยุกต์ใช้กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ ดังนี้

ผลประโยชน์แห่งชาติและ วัตถุประสงค์แห่งชาติจีน

จีนได้กำหนดผลประโยชน์ไว้ ๕ ด้าน ในแต่ละด้านมีการกำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติไว้ โดยมีวัตถุประสงค์แห่งชาติรวมกันทั้งสิ้น ๑๙ วัตถุประสงค์ ดังนี้ (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖)

๑. ผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “การรวมดินแดนจีนเข้าเป็นประเทศเดียว”
สำหรับผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “การรวมดินแดนจีนเข้าเป็นประเทศเดียว” มีวัตถุประสงค์แห่งชาติ ๓ วัตถุประสงค์ ดังนี้
วัตถุประสงค์ที่ ๑ ปลดปล่อยไต้หวัน
วัตถุประสงค์ที่ ๒ แก้ปัญหากรณีพิพาทบริเวณพรมแดนอากาศกระทำได้ในลักษณะที่จีนต้องการ
วัตถุประสงค์ที่ ๓ เข้าควบคุมดินแดนนอกฝั่งแผ่นดินใหญ่ที่ยังไม่เกิดกรณีพิพาท เช่น หมู่เกาะสแปรตลีย์ หมู่เกาะเซ็นกาคุ เป็นต้น
๒. ผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “การดำรงรักษาความมั่นคงแห่งชาติ”
สำหรับผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “การดำรงรักษาความมั่นคงแห่งชาติ” มีวัตถุประสงค์แห่งชาติ ๑๐ วัตถุประสงค์ ดังนี้
วัตถุประสงค์ที่ ๔ พัฒนาขีดความสามารถทางด้านอาวุธนิวเคลียร์ของจีนให้มีความสามารถในการป้องปราม
วัตถุประสงค์ที่ ๕ พัฒนาและเสริมสร้างกำลังทหารตามแบบแผนให้มีขนาดเพียงพอกับความจำเป็นและทันสมัย เพิ่มเติมด้วยกำลังกึ่งทหารอย่างมหาศาล เพื่อป้องปรามการรุกรานจากภายนอก และถ้าหากการป้องปรามไม่สามารถบรรลุผลก็ให้สามารถป้องกันดินแดนจีนไว้ให้ได้โดยการเอาชนะต่อข้าศึกที่รุกราน
วัตถุประสงค์ที่ ๖ พัฒนาความมั่นคงภายใน โดยให้มีองค์กรในการสืบเสาะและกำจัดภัยคุกคามภายในทั้งปวงที่อาจเกิดขึ้นแก่รัฐบาลจีน
วัตถุประสงค์ที่ ๗ พัฒนาความสัมพันธ์กับสหรัฐอเมริกาอย่างน้อยที่สุด ๓ เท่าที่สหภาพโซเวียตยังคุกคามจีนอยู่
วัตถุประสงค์ที่ ๘ พยายามเสริมสร้างสัมพันธภาพกับประเทศญี่ปุ่นด้วยความระมัดระวัง
วัตถุประสงค์ที่ ๙ พยายามสร้างความสัมพันธ์กับสหภาพโซเวียตให้เกิดขึ้นในอนาคตอันใกล้ และเสริมสร้างให้มีความสัมพันธ์มากขึ้นในระยะต่อไป รวมทั้งลดความตึงเครียดบริเวณพรมแดนลง ตลอดจนพยายามแก้ปัญหาความแตกต่างของอุดมการณ์ทางการเมืองให้หมดไป
วัตถุประสงค์ที่ ๑๐ จำกัดอิทธิพลของสหภาพโซเวียตในเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้
วัตถุประสงค์ที่ ๑๑ ให้การสนับสนุนในเรื่องการสงครามปลดปล่อยแก่ประเทศที่ไม่เป็นคอมมิวนิสต์ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ในขณะที่เดียวกันให้พยายามเสริมสร้างความสัมพันธ์ระหว่างประเทศไปด้วย

วัตถุประสงค์ที่ ๑๒ จำกัดอิทธิพลของเวียดนามในการขยายอิทธิพลออกนอกประเทศด้วยมาตรการที่รุนแรง และดำเนินการทางการเมืองไม่ให้เวียดนามบรรลุเป้าหมายในการเป็นผู้นำในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้โดยมีสหภาพโซเวียตหนุนหลัง

วัตถุประสงค์ที่ ๑๓ พยายามสร้างสัมพันธภาพกับรัฐกันชน บริเวณพรมแดนจีน - อินเดีย ในอนาคตอันใกล้ และจะต้องพยายามเสริมสร้างความสัมพันธ์อันดีกับอินเดียในระยะยาว

๓. ผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “พยายามสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและสังคมที่สามารถพึ่งตนเองได้”

สำหรับผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “พยายามสร้างความมั่นคงและมั่งคั่งทางเศรษฐกิจและสังคมที่สามารถพึ่งตนเองได้” มีวัตถุประสงค์แห่งชาติ ๓ วัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ ๑๔ พัฒนาพื้นฐานทางด้านเกษตรกรรมให้มีผลผลิตเพิ่มขึ้นอย่างพอเพียงกับการเพิ่มของประชากร และให้มีจำนวนเหลือพอที่จะส่งออก เพื่อนำเงินเข้ามาพัฒนาประเทศ และพัฒนาด้านอุตสาหกรรม

วัตถุประสงค์ที่ ๑๕ พัฒนาพื้นฐานทางด้านอุตสาหกรรมผลิตเครื่องจักรกลและเครื่องมือเครื่องใช้ให้เพียงพอแก่ความต้องการภายในประเทศ และสามารถส่งเข้าแข่งขันในตลาดอุตสาหกรรมโลก เพื่อให้จีนเป็นประเทศที่มีพลังอำนาจทางอุตสาหกรรมของโลกต่อไป

วัตถุประสงค์ที่ ๑๖ ดำเนินการปรับสภาพระบบสังคมให้เป็นไปตามแนวทางมาร์ค - เลนิน - เมาสเซตุง ที่เน้นเป็นพิเศษในเรื่องการเอาชนะต่อการปฏิบัติภายใน

๔. ผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “ดำรงการมีอิทธิพลทางขนบธรรมเนียมประเพณีของจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง”

สำหรับผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “ดำรงการมีอิทธิพลทางขนบธรรมเนียมประเพณีของจีนในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียง” มีวัตถุประสงค์แห่งชาติ ๗ วัตถุประสงค์ ซึ่งเป็นวัตถุประสงค์เดียวกันกับวัตถุประสงค์แห่งชาติ ข้อที่ ๑ ข้อที่ ๕ ข้อที่ ๘ ข้อที่ ๑๐ ข้อที่ ๑๑ ข้อที่ ๑๒ และข้อที่ ๑๓

๕. ผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “ให้ประเทศต่าง ๆ ยอมรับว่า จีนเป็นประเทศมหาอำนาจของโลก เช่นเดียวกับการยอมรับว่า จีนเป็นขบวนการคอมมิวนิสต์ในการสงครามปฏิวัติ”

สำหรับผลประโยชน์แห่งชาติเรื่อง “ให้ประเทศต่าง ๆ ยอมรับว่า จีนเป็นประเทศมหาอำนาจของโลก เช่นเดียวกับการยอมรับว่า จีนเป็นขบวนการคอมมิวนิสต์ในการสงครามปฏิวัติ” มีวัตถุประสงค์แห่งชาติ ๓ วัตถุประสงค์ ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ ๑๗ พัฒนาและขยายงานด้านต่างประเทศให้มีประสิทธิภาพและให้เจ้าหน้าที่ทางการทูตมีความเชี่ยวชาญ จนเป็นที่ยอมรับนับถือของนานาประเทศในลักษณะที่เหนือกว่าประเทศอื่น ๆ

วัตถุประสงค์ที่ ๑๘ ดำเนินการสนับสนุนสงครามปฏิวัติในประเทศเป้าหมายอย่างต่อเนื่องทั่วโลกทั้งโดยเปิดเผย และไม่เปิดเผย และช่วยเหลือประเทศที่กำลังพัฒนา และด้อยพัฒนา

วัตถุประสงค์ที่ ๑๙ พยายามชี้ให้ประเทศด้อยพัฒนา และกำลังพัฒนาที่นิยมระบบสังคมนิยมแบบคอมมิวนิสต์ ตระหนักถึงภัยคุกคามจากระบบจักรวรรดินิยมของโซเวียต

แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ

๑. ความหมายของยุทธศาสตร์ชาติ

ความหมายของคำว่า “ยุทธศาสตร์ชาติ” มีความคล้ายคลึงกับความหมายของคำว่า “ยุทธศาสตร์” ที่มีความแตกต่าง คือ ยุทธศาสตร์ชาติจะมีความหมายที่เฉพาะเจาะจงกว่าและให้ความสำคัญต่อความอยู่รอดของชาติเป็นหลักที่มีนักวิชาการหลายท่านได้ให้ความหมายที่น่าสนใจไว้ ดังนี้

กรมยุทธศึกษาทหาร กองบัญชาการกองทัพไทย (๒๕๕๑ : ๑๙๕) ได้ให้ความหมายยุทธศาสตร์ชาติ ไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นยุทธศาสตร์ระดับสูงสุดของประเทศที่รัฐบาลกำหนดขึ้นเพื่อใช้สำหรับดำเนินการเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย ซึ่งเมื่อบรรลุจุดมุ่งหมายแล้ว จะสามารถปกป้องผลประโยชน์ของชาติด้วยการใช้เครื่องมือที่มีอยู่ทั้งหมดของชาติ คือ การเมือง เศรษฐกิจ และการทหาร”

คณะเสนาธิการร่วมของสหรัฐอเมริกา (JCS) (พล.ต พจน์ พงศ์สุวรรณ (๒๕๓๖ : ๑๑๙) ได้ให้คำจำกัดความของยุทธศาสตร์ชาติ ไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ชาติ คือ ศิลปะและศาสตร์ในการพัฒนาและการใช้กำลังอำนาจทางการเมืองทางเศรษฐกิจ และทางจิตวิทยาของชาติร่วมกับกำลังอำนาจทางทหาร ทั้งในยามสงบ และในยามสงครามเพื่อดำรงไว้ซึ่งวัตถุประสงค์ของชาติ”

Yarger (2006 : 5 - 6) ได้ให้คำจำกัดความของยุทธศาสตร์ชาติ ไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ชาติ เป็นการใช้งำลังอำนาจของชาติทั้งปวง เพื่อให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ของชาติ (ทั้งที่เป็นวัตถุประสงค์มูลฐานซึ่งจะไม่แปรเปลี่ยนไป เช่น เอกราชของชาติ และวัตถุประสงค์เฉพาะที่อาจเปลี่ยนแปลง)” และได้อธิบายโครงสร้างและกระบวนการทางยุทธศาสตร์เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ชาติไว้ว่า

“...โครงสร้างและกระบวนการทางยุทธศาสตร์ เพื่อกำหนดยุทธศาสตร์ชาติต้องดำเนินการตรวจสอบสถานะแวดล้อมที่เป็นปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในประเทศ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์จุดมุ่งหมายของชาติที่ต้องรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ และกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในภาพรวมหรือมหายุทธศาสตร์อันจะนำไปสู่การกำหนดเป็นนโยบายแห่งชาติโดยใช้กระบวนการที่ยึดองค์ประกอบพื้นฐานสำคัญ ๓ องค์ประกอบ คือ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และเครื่องมือหรือทรัพยากร (Means) ภายใต้ข้อคำนึงถึงความเป็นไปได้ การยอมรับได้ และความเหมาะสม ตลอดจนการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ชาติที่มีความสมบูรณ์มากที่สุด”

จากคำจำกัดความของ Yarger ดังกล่าว พบว่า ได้ให้คำจำกัดความโดยประยุกต์คำจำกัดความของยุทธศาสตร์มาใช้ร่วมอยู่ด้วย เนื่องจาก มีการประยุกต์ใช้องค์ประกอบพื้นฐานเชิงยุทธศาสตร์ ๓ องค์ประกอบ กำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในภาพรวมหรือมหายุทธศาสตร์อันจะนำไปสู่การกำหนดเป็นนโยบายแห่งชาติ ซึ่งได้แก่ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means)

๒. โครงสร้างและกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ

โครงสร้างและกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติจะต้องมีการดำเนินการตรวจสอบสถานะแวดล้อมที่เป็นปัจจัยภายนอกและปัจจัยภายในประเทศ เพื่อนำไปสู่การวิเคราะห์จุดมุ่งหมายของชาติที่ต้องรักษาไว้ซึ่งผลประโยชน์แห่งชาติ และกำหนดเป็นยุทธศาสตร์ในภาพรวมหรือมหายุทธศาสตร์อันจะนำไปสู่การกำหนดเป็นนโยบายแห่งชาติโดยใช้กระบวนการที่ยึดองค์ประกอบพื้นฐานสำคัญ ๓ องค์ประกอบ คือ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และเครื่องมือหรือทรัพยากร (Means) ภายใต้ข้อคำนึงถึงความเป็นไปได้ การยอมรับได้และความเหมาะสม ตลอดจนการประเมินความเสี่ยงเพื่อให้ได้ยุทธศาสตร์ชาติที่มีความสมบูรณ์มากที่สุด (Yarger, 2006) โครงสร้างการสร้างยุทธศาสตร์ชาติที่เหมาะสมควร ประกอบไปด้วย ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ ผลประโยชน์แห่งชาติ วัตถุประสงค์แห่งชาติ นโยบายแห่งชาติ มหายุทธศาสตร์ชาติ และการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ และกระบวนการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติควรกำหนดตามโครงสร้างยุทธศาสตร์ ดังนี้

๒.๑ ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ

ความมุ่งประสงค์แห่งชาติเป็นขั้นตอนการเริ่มต้นของการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ การกำหนดความมุ่งประสงค์แห่งชาติต้องพิจารณาจากความเชื่อ (Enduring Beliefs) จริยธรรม (Ethics) และค่านิยม (Values) ความมุ่งประสงค์แห่งชาติเป็นการแปลงความหมายอันลึกซึ้งของกฎหมายปรัชญา รากฐานของศีลธรรม ที่สืบทอดต่อ ๆ กันมาของระบบชนชาติ ความเข้าใจ ความต้องการภายในของชาติ และความต้องการของโลกที่มีความหมายที่ใกล้เคียงกับความเป็นรูปธรรมที่คนในชาติสามารถเข้าใจและจับต้องได้ (Bartholomees, 2006) ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ เป็นการแสดงออกมาของค่านิยม (Values) ของชาติที่มีอยู่ดั้งเดิมหรือตั้งแต่เริ่มแรกที่ค่อนข้าง จะคงทนถาวรไม่อาจเปลี่ยนแปลงได้ง่าย ๆ โดยกำหนดขึ้นตามค่านิยมทางวัฒนธรรมและจริยธรรมของชาตินั้น ๆ (USA WC, 1979) บางประเทศที่มีการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติส่วนใหญ่จะกำหนดข้อความที่เกี่ยวกับความมุ่งประสงค์แห่งชาติไว้อย่างชัดเจน เช่น สหรัฐอเมริกา จีน สหภาพโซเวียต ดังนี้

สหรัฐอเมริกาได้กำหนดความมุ่งประสงค์แห่งชาติไว้ในอารัมภบทรัฐธรรมนูญว่า (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖ : ๑๒๑) “เราซึ่งเป็นประชาชนของสหรัฐอเมริกา เพื่อให้สหรัฐอเมริกาเป็นสหภาพที่สมบูรณ์มากขึ้นจะต้องจัดให้มีความยุติธรรมมีหลักประกันในเรื่องความสงบเรียบร้อยภายใน มีการป้องกันประเทศร่วมกัน มีการส่งเสริมสวัสดิการทั่วไป และดำรงไว้ซึ่งความมีเสรีภาพแก่ประชาชน และชนรุ่นหลังของเรา จึงต้องตรากฎหมาย และจัดตั้งรัฐธรรมนูญของสหรัฐอเมริกาขึ้น” จากอารัมภบทรัฐธรรมนูญของสหรัฐอเมริกา สรุปได้ว่า ความมุ่งประสงค์ของชาติของสหรัฐอเมริกา คือ เอกราช เสรีภาพความมีเกียรติภูมิและความเสมอภาคของบุคคลภายใต้กฎหมาย และสิทธิเสรีภาพในการดำรงชีวิตรวมถึงการแสวงหาความสุข จีนได้กำหนดความมุ่งประสงค์แห่งชาติไว้ว่า (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖ : ๑๒๑) “...เพื่อให้เป็นชาติอันหนึ่งอันเดียวกัน และมีความมั่งคั่ง ...สังคมนิยมอื่นประกอบด้วยประชาชนจีน จะต้องปราศจากความหวอโหย ไม่มีโรคภัยไข้เจ็บ และไม่ยากไร้ ...ดำรงชีพด้วยความสงบสุข ไม่กลัวว่าจะต้องถูกรุกราน และยึดถืออุดมการณ์ของมาร์คซ-เลนิน-มาเซตุง” สหภาพโซเวียตได้กำหนดความมุ่งประสงค์แห่งชาติไว้ว่า

(พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖ : ๑๒๑) “...สันติภาพ (Peace) ...ร่ำรวย (Prosperity) ...สันโดษ (Privacy)” ดังนั้น ความมุ่งประสงค์แห่งชาติจึงมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อประเทศชาติและถ้าชาติใดไม่มีความมุ่งประสงค์แห่งชาติจะเหี่ยวแห้งและดับสูญ (USA WC, 1973)

นอกจากนี้ หากพิจารณาความหมายของความมุ่งประสงค์ของชาติแล้ว การแสดงออกมาของค่านิยมที่ค่อนข้างจะคงทนถาวรหรือไม่ค่อยจะเปลี่ยนแปลงง่าย ๆ จำเป็นที่จะต้องพิสูจน์ หรือตรวจสอบออกมาให้ได้ว่าค่านิยมในอดีตของชาติมีอะไรบ้างและก่อนที่จะได้มาซึ่งค่านิยมของชาติควรจะต้องรู้ถึงค่านิยมและพื้นฐานเดิมของชาติเท่าที่จะมีข้อมูลที่ค้นหาได้ ค่านิยม คือ ความชอบพิเศษ (Preference System) ซึ่งมีอยู่ในจิตใจของแต่ละบุคคลความชอบที่มากกว่าธรรมดา นั่นเอง ความชอบพิเศษนี้จะเกิดขึ้นแตกต่างกันแต่ละบุคคล ทั้งนี้ เนื่องมาจากการอบรม การเลี้ยงดู การศึกษาจากครอบครัว และจากอาชีพแตกต่างกัน และเรียกกันว่า เป็นค่านิยมแต่ละบุคคล (Individual Value) ความชอบพิเศษนี้เป็นเรื่องที่สำคัญมากในการพัฒนาประเทศ กล่าวคือ ในทางทฤษฎีนั้น ความชอบพิเศษของสังคมจะแสดงออกมาทางทัศนคติ (Attitude) และทางพฤติกรรม (Behavior) การที่ค่านิยมนำไปสู่พฤติกรรมเช่นนี้ ทำให้เราทราบว่า การจะเปลี่ยนแปลงค่านิยมนั้น จำเป็นจะต้องเปลี่ยนพฤติกรรมให้ได้ ซึ่งนับเป็นเรื่องที่ยากที่สุดสำหรับบุคคลที่พ้นวัยเด็ก หรือคนที่มียุวมามากแล้ว เพราะค่านิยมนั้นเป็นสิ่งที่ติดแน่นอยู่กับตัวเรา และได้มาจากการเรียนรู้ และการอบรมมาโดยตลอด การเปลี่ยนค่านิยมให้ได้ผล จึงมักจะเน้นไปสู่เด็ก เพราะเด็กมีอายุน้อยยังไม่ได้รับค่านิยมมากมายนัก จิตใจจึงสะอาดบริสุทธิ์ ดังนั้น ในสังคมนิยมคอมมิวนิสต์จึงมุ่งกระทำต่อเด็ก เป็นส่วนใหญ่ คือ เปลี่ยนแปลงง่ายกว่าผู้ใหญ่ เพราะเด็ก ๆ ยังไม่ฝังแน่นเกี่ยวกับค่านิยมจนเกินไปนั่นเอง (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖)

๒.๒ ผลประโยชน์แห่งชาติ

การกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติจะกำหนดขึ้นให้ชัดเจนเป็นเรื่องที่ยาก เพราะมีปัจจัยหลายด้าน และผลประโยชน์ของชาตินั้นเป็นสิ่งที่ในคณะรัฐบาลที่กำลังบริหารประเทศ ในขณะนั้นกำหนดขึ้น เช่น ข้อตกลงเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติของสหรัฐอเมริกา ได้แก่ ความมั่นคงทางกายภาพ (Physical Security) การสนับสนุนค่านิยม (Promotion of Values) และความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ (Economic Prosperity) ความมั่นคงทางกายภาพเป็นการป้องกันการโจมตีอาณาเขต และประชาชนในชาติ เพื่อให้มั่นใจว่าจะเกิดความอยู่รอดในค่านิยมพื้นฐาน และความครบถ้วนของสถาบันอันเป็นสาธารณะ (Bartholomees, 2006) และผลประโยชน์เหล่านั้นเป็นสิ่งที่ผู้นำในคณะรัฐบาลที่กำลังบริหารประเทศ ในขณะนั้นกำหนดขึ้นเห็นว่าผลประโยชน์เหล่านั้นมีความสำคัญต่อความอยู่รอดโดย พจน์ พงศ์สุวรรณ (๒๕๓๖) ได้กล่าวถึงการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติไว้ว่า

“...การกำหนดผลประโยชน์ของชาตินั้นโดยหลักการเป็นเรื่องของผู้นำในคณะรัฐบาลปัจจุบัน จะต้องเป็นผู้รับผิดชอบ โดยอาศัยกรรมวิธีต่าง ๆ และพยายามหลีกเลี่ยงข้อจำกัด หรือความลำเอียงของคน อย่างไรก็ตาม ผู้นำในคณะรัฐบาลก็ต้องมีความรู้ และมีความรับผิดชอบต่อการดำเนินกรรมวิธีต่าง ๆ เพื่อให้ได้มาซึ่งผลประโยชน์ที่ถูกต้องและเหมาะสม กรรมวิธีต่าง ๆ ดังกล่าว ก็คือ เรื่องการดำเนินการทางการเมืองนั่นเอง ในการดำเนินกรรมวิธีนี้ก็จะมีการกำหนดลำดับความสำคัญ หรือลำดับความเร่งด่วน (Priority) ของผลประโยชน์ขึ้น ซึ่งแม้ว่ารัฐบาลจะไม่ได้ประกาศออกมา แต่ก็อาจอาศัยจากเอกสารสรุปการจัดสรรงบประมาณของรัฐบาล และถ้อยแถลงของนโยบายในรูปต่าง ๆ แต่ถ้านโยบายนั้น ไม่กระจ่างชัด ผลประโยชน์และลำดับความเร่งด่วนก็จะไม่กล่าวถึง ดังนั้น การที่จะดูว่า ผลประโยชน์ของชาติและลำดับความเร่งด่วนอยู่ที่ไหน ก็อาจดูได้จากพฤติกรรมของรัฐเป็นส่วนสำคัญ เพราะพฤติกรรมของรัฐเป็นสิ่งสำคัญที่ต่อเนื่องของการเมืองภายใน โดยวิธีอื่นนั่นเอง”

ดังนั้น การกำหนดผลประโยชน์ของชาติจะต้องมีการลำดับความสำคัญและต้องประกาศให้มีการรับรู้และได้รับการยอมรับจากคนในชาติเสียก่อนที่จะกำหนดผลประโยชน์ของชาติ เพื่อการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ และในการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติอย่างน้อยควรที่จะต้องกำหนดประกอบด้วยลักษณะสำคัญ ๔ ประการ คือ ๑. การอยู่รอดปลอดภัยของชาติ (Survival) ๒. การดำรงอยู่ของประชาชนในชาติ (Preservation of The People of The Nation) ๓. การอยู่ดีกินดีของประชาชนในชาติ (Well-being) และ ๔. การสร้างสรรค์สิ่งแวดล้อมระหว่างประเทศให้เกื้อกูลต่อผลประโยชน์ของชาติ (Creation of An International Environment Favorable to Theses Interests) (USACGSC, 1977)

๒.๓ วัตถุประสงค์แห่งชาติ

วัตถุประสงค์ของชาติ คือ เป้าหมาย (Ends) ทั้งหมดทั้งปวงของชาติที่ต้องบรรลุด้วยการใช้นโยบายและความพยายาม รวมทั้งทรัพยากร (Means) ของชาติทั้งหมดของชาติ (JCS.Pub.I.) การนำเอาวัตถุประสงค์แห่งชาติ อาจนำไปใช้แทนความมุ่งประสงค์แห่งชาติได้ กล่าวคือ ความมุ่งประสงค์แห่งชาติที่แท้จริงแล้ว คือ เป้าหมาย (Ends) ของชาติที่มุ่งจะบรรลุและวัตถุประสงค์แห่งชาติ อาจหมายถึงความตั้งใจ และบางครั้งก็อาจเป็นวิธีการ (Ways) ที่จะต้องยึดถือไว้ให้ได้ นอกจากนี้ ทางเลือกของยุทธศาสตร์ (Strategic Option) ยังมีความหมายที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์แห่งชาติอีกด้วย เพราะทางเลือกของยุทธศาสตร์ ก็คือ วิธีการสำรอง (Alternative Course of Action) ที่จะยึดไว้ซึ่งวัตถุประสงค์แห่งชาติอันหนึ่ง (หรืออย่างน้อยที่สุด) และวัตถุประสงค์แห่งชาติ ยังอาจหมายถึง สาระสำคัญของผลประโยชน์แห่งชาติที่กำหนดขึ้นให้แน่ชัด เพื่อประโยชน์ในการใช้กำหนดเป็นที่หมายในการวางแผนและปฏิบัติการ (พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖)

อย่างไรก็ตาม USCGSC (1976 : 1-7 อ้างถึงใน พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖ : ๑๓๑) ได้อธิบายถึงความแตกต่างระหว่างความมุ่งประสงค์แห่งชาติและวัตถุประสงค์ของชาติ ไว้ว่า

“...ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ คือ ข้อความทางด้านคุณภาพที่เกี่ยวกับสถานการณ์ที่ปรารถนา และอาจพิสูจน์ทราบว่าจะยึดถือได้เพียงส่วนหนึ่งส่วนใดเท่านั้นระหว่างการพิจารณา ... วัตถุประสงค์ คือ คำที่เจาะจง และมักจะระบุทางด้านจำนวน วัตถุประสงค์ของชาติอาจหมายถึง จุดหมายปลายทางที่ต้องการไปสู่ โดยใช้ความพยายาม และทรัพยากรทั้งปวง” ทั้งจุดประสงค์ และวัตถุประสงค์นี้ อาจนำไปใช้แทนกันได้”

ดังนั้น การกำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติ คือ รายละเอียดและข้อความที่แสดงให้เห็นเป็นรูปธรรมของความปรารถนาที่จะรักษาและเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติโดยที่นักยุทธศาสตร์จะต้องพิจารณาใช้หลักการต่าง ๆ ข้างต้นในการกำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติ

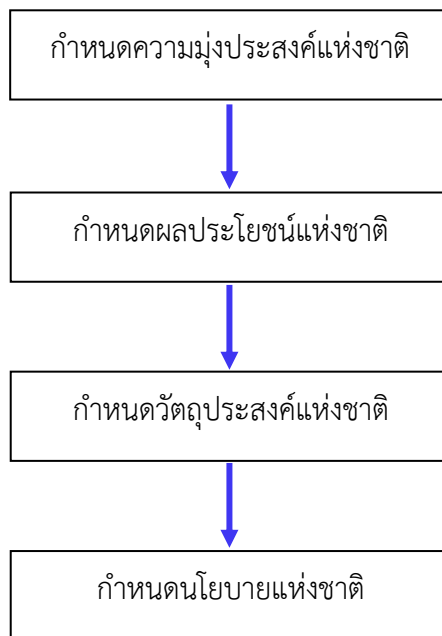
๒.๔ นโยบายแห่งชาติ

วิทยาลัยการทัพบกสหรัฐอเมริกา (Quoted in Gary, 2008 : 3) ให้ความหมายของนโยบายแห่งชาติไว้ว่า “นโยบาย คือ การแสดงออกของสภาพสิ้นสุดที่ต้องการซึ่งแสวงหาโดยรัฐบาลในรูปแบบที่เหมาะสมนั้น จะต้องชัดเจนในการเชื่อมต่อระหว่างคำแนะนำสำหรับการใช้เครื่องมือแห่งอำนาจในการบรรลุความต้องการขั้นสุดท้ายหรือสภาพสิ้นสุด ตั้งแต่หนึ่งความต้องการหรือมากกว่านั้น” ส่วน Yargar, (2006 : 49 Quoted in Gary, 2008 : 3) กล่าวถึงนโยบายแห่งชาติในมุมมองของความมั่นคงแห่งชาติไว้ว่า “ยุทธศาสตร์ถูกแปลงจากนโยบายโดยมีความสัมพันธ์ถึงการปกป้อง หรือการเพิ่มพูนผลประโยชน์แห่งชาติในสภาพแวดล้อมระหว่างประเทศ”

และ Hart (1991 : 322 Cited in Gary, 2008 : 3) กล่าวถึงนโยบายแห่งชาติในมุมมองทางการทหารไว้ว่า “วัตถุประสงค์ทางการเมืองที่กำหนดในนโยบายจะต้องอยู่ในรูปแบบที่สามารถดำเนินการได้ ในกรณีเป็นความมุ่งประสงค์ทางการทหาร ดังนั้น ยุทธศาสตร์และสงครามใด ๆ มีความต้องการการให้คำแนะนำยุทธศาสตร์และนโยบาย คือ ความสัมพันธ์ของการอยู่ร่วมกัน โดยไม่สามารถแยกออกจากกันได้”

การเลือกใช้ความหมายของนโยบายแห่งชาติที่เหมาะสมนั้นแล้วแต่ความเห็นของแต่ละบุคคล และการกำหนดรูปแบบของยุทธศาสตร์ชาติ (Formulation of National Strategy) ในการนำไปใช้ปฏิบัติ ซึ่งแต่เดิมนั้นได้กำหนดรูปแบบไว้เป็นขั้นตอนตามลำดับ ดังแผนภาพที่ ๒ - ๓

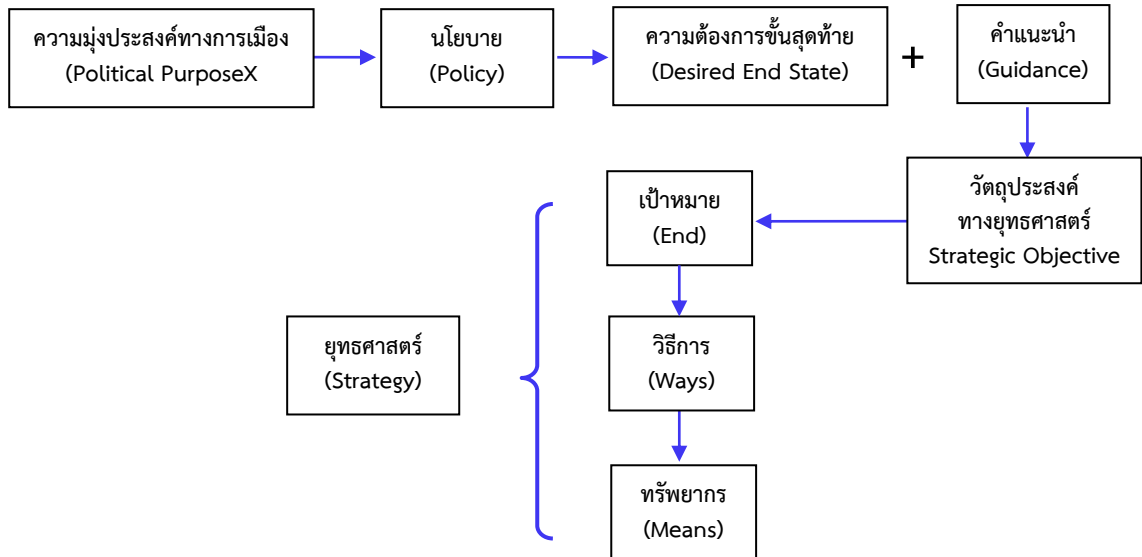
แผนภาพที่ ๒ - ๓ : ลำดับขั้นตอนการกำหนดนโยบายแห่งชาติ



ที่มา : พจน์ พงศ์สุวรรณ, ๒๕๓๖

นโยบายแห่งชาติเป็นข้อความที่ประกาศให้สาธารณชนได้รับทราบถึงทิศทางของมหายุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ชาติเพื่ออธิบายคำแนะนำกว้าง ๆ ที่เกี่ยวกับบทบาทโดยรวมในการแสวงหาและติดตามผลประโยชน์แห่งชาติ หรือวัตถุประสงค์แห่งชาติ ที่จะได้จากการดำเนินการของมหายุทธศาสตร์ชาติและยุทธศาสตร์ชาตินโยบาย คือ จุดเริ่มต้นสำหรับการกำหนดยุทธศาสตร์ชาตินโยบายแห่งชาติ คือ การลำเลียงในรูปแบบการดำเนินการที่ซ้ำ ๆ และสะสมตั้งแต่การกำหนดความมั่นคงแห่งชาติอย่างเป็นทางการและประกาศเป็นถ้อยแถลง โดยผู้นำประเทศและคณะรัฐมนตรีด้วยการนำเสนอแบบซ้ำ ๆ ผ่านทรัพยากรด้านข่าวสารข้อมูล (Information) โดยมีความถี่ที่ไม่แน่นอนและมีความมุ่งประสงค์ทางการเมือง คือ สิ่งที่ถูกระบุไว้ในนโยบาย

แผนภาพที่ ๒ - ๔ ลำดับการกำหนดนโยบายและยุทธศาสตร์



ที่มา : NDC Security Review, 2016 : 19

จากแผนภาพที่ ๒ - ๔ นโยบายจะครอบงำยุทธศาสตร์ด้วยการรวมกันของความต้องการขั้นสุดท้ายของประเทศหรือสภาพสิ้นสุดที่ต้องการ (Desired End State) และคำแนะนำ (Guidance) จะได้มาจากผู้นำประเทศหรือผู้ที่มีอำนาจตัดสินใจในระดับยุทธศาสตร์นั้น ๆ การวิเคราะห์ความต้องการขั้นสุดท้ายหรือสภาพสิ้นสุดที่ต้องการ (Desired End State) รวมถึงคำแนะนำ เป็นการดำเนินการเพื่อเปลี่ยนถ่ายไปเป็นวัตถุประสงค์เชิงยุทธศาสตร์ วัตถุประสงค์นั้นจะต้องตอบสนองความมุ่งหวัง การเน้น และการให้เหตุผลสำหรับการดำเนินงานที่เป็นรูปธรรมในยุทธศาสตร์ นโยบายจะต้องถูกตัดแปลงตามสภาพที่แท้จริงของสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ และถูกตัดแปลงตามข้อจำกัดของพลังอำนาจแห่งชาติ ดังนั้น นโยบายทำให้มั่นใจได้ว่ายุทธศาสตร์จะแสวงหาความเหมาะสมในเป้าหมาย (Ends) ขณะเดียวกันยุทธศาสตร์ก็เป็นการบ่งบอกการดำเนินงานของนโยบายด้วยการใช้ศิลปะของความเป็นไปได้ (Yargar, 2006)

๒.๕ มหายุทธศาสตร์ชาติ

มหายุทธศาสตร์ชาติ อาจจะเรียกอีกอย่างว่า “วิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์” มหายุทธศาสตร์เป็นการพิจารณาที่เกี่ยวข้องกับพลังอำนาจแห่งชาติในระดับกว้าง การกำหนดสถานะของสถานะแวดล้อมระดับโลก และสถานะแวดล้อมภายในประเทศ รวมถึงการกำหนดขอบเขตของวิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์ของบทบาทของชาติที่มีต่อโลก เป็นกุญแจสำคัญของการพิจารณาความเป็นไปได้ของการใช้พลังอำนาจแห่งชาติให้เพียงพอต่อการบรรลุผลสำเร็จในวัตถุประสงค์หลักของมหายุทธศาสตร์ (Bartholomees, 2006) และมหายุทธศาสตร์เป็นยุทธศาสตร์โดยอ้อมที่ประสานงานและจัดเครื่องมือทั้งหมดของชาติมาใช้เพื่อบรรลุผลวัตถุประสงค์ของสงครามทางการเมือง (Hart Cied in Tan, 1998)

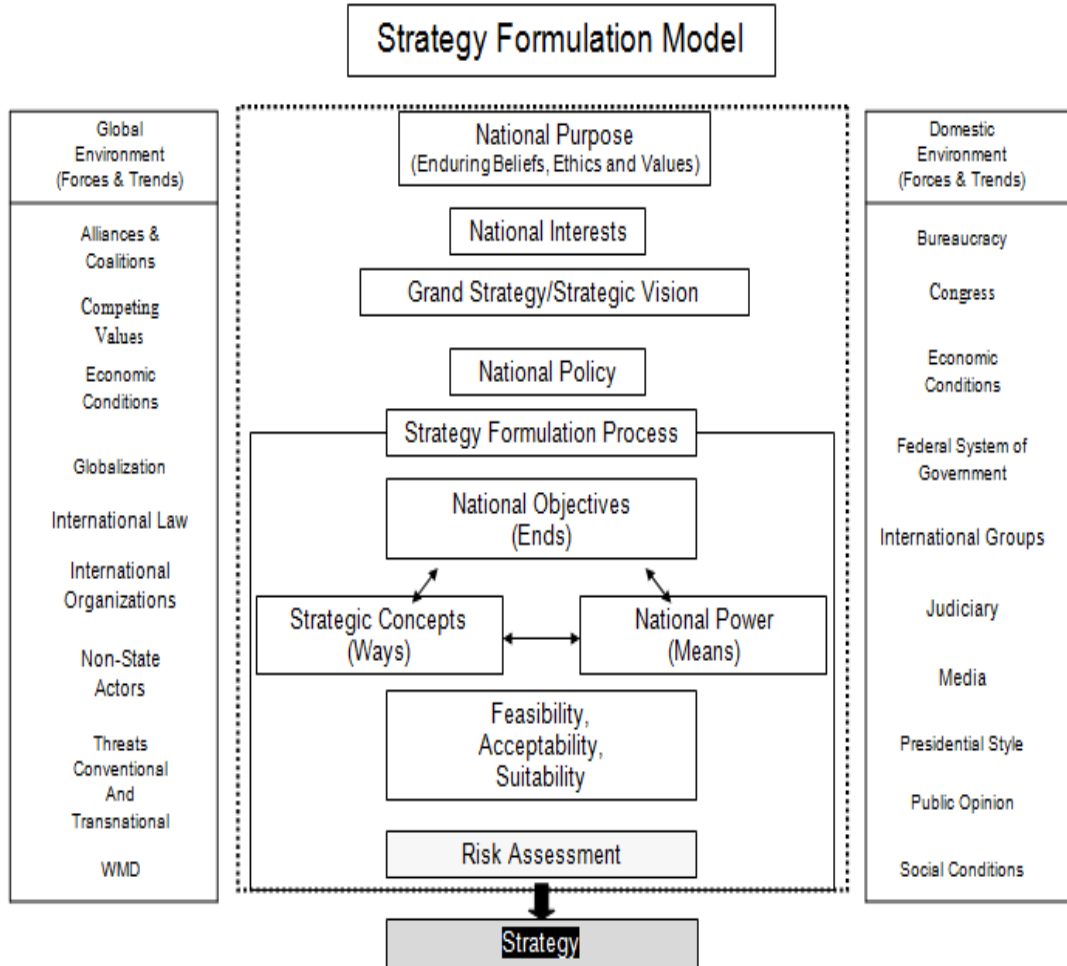
มหายุทธศาสตร์เปรียบเสมือนการใช้พลังอำนาจแห่งชาติทั้งหมด ที่มีอยู่ ทั้งในยามสงครามและยามสงบ เพื่อสนับสนุนวิสัยทัศน์เชิงยุทธศาสตร์ของชาติที่มีบทบาทต่อ สหประชาชาติ รวมถึงจะต้องได้รับการบรรลุผลสำเร็จที่ดีที่สุดในวันถัดไปประเทศแห่งชาติ ทั้งนี้จะต้องเกิด การคำนวณและมีการเชื่อมโยงของเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ซึ่งทรัพยากร คือ พลังอำนาจแห่งชาติ โดยมหายุทธศาสตร์จะต้องคำนวณ และพัฒนาเครื่องมือทาง เศรษฐกิจ และพลังประชาชนของชาติ เพื่อสนับสนุนด้านการทหาร และต้องพัฒนาเครื่องมือทางด้าน ศิลปกรรม เพื่อส่งเสริมจิตวิญญาณของประชาชน ที่มักจะเป็นส่วนสำคัญของการประมวลผล รูปแบบที่ เป็นรูปธรรมมากขึ้นของการใช้พลังอำนาจ มหายุทธศาสตร์ควรกำหนดกฎเกณฑ์ในการกระจาย อำนาจระหว่างหน่วยงานภาครัฐด้วยกัน และกระจายอำนาจระหว่างหน่วยงานภาครัฐกับภาคเอกชน ยิ่งไปกว่านั้นพลังอำนาจในการรับมือกับเครื่องมือแค่เครื่องมือเดียวของมหายุทธศาสตร์ แท้ที่จริงแล้ว ควรพิจารณาพลังอำนาจการกีดกันทางการเงิน พลังอำนาจการกีดกันทางการทูต พลังอำนาจ การกีดกันเชิงพาณิชย์หรือเชิงเศรษฐกิจ และพลังอำนาจการกีดกันทางศิลปกรรมเพื่อสลายอำนาจของ ฝ่ายตรงข้าม มหายุทธศาสตร์ไม่ควรที่จะรวบรวมเครื่องมือต่าง ๆ ไปใช้แต่ควรกำหนดกฎเกณฑ์ต่าง ๆ มาใช้เพื่อหลีกเลี่ยงความเสียหายด้านสันติภาพในอนาคต ได้แก่ ความมั่นคง และความมั่งคั่ง

การกำหนดยุทธศาสตร์จะเกี่ยวกับผลประโยชน์แห่งชาติทั้ง ๓ ด้าน ได้แก่ ความมั่นคงทางกายภาพ การสนับสนุนค่านิยม และความมั่งคั่งทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์เหล่านี้ จะถูกเปลี่ยนไปเป็นมหายุทธศาสตร์ ได้แก่ ๑. การปกป้องความมั่นคงของชาติ ๒. การเพิ่มพูนความ มั่งคั่งทางเศรษฐกิจของชาติ และ ๓. การสนับสนุนของค่านิยมของชาติ มหายุทธศาสตร์จะถูก พิจารณาจากผลประโยชน์แห่งชาติ หรือวัตถุประสงค์แห่งชาติ การบริหารประเทศทั้งหมดจะต้อง เน้นเกี่ยวกับวัตถุประสงค์เหล่านี้ แต่ต้องขึ้นอยู่กับประเมินความเสี่ยงและโอกาส ตลอดจนตัวแปร ต่าง ๆ เช่น ความเชื่อส่วนบุคคล และสถานการณ์ที่ไม่ซ้ำกัน โดยด้านความมั่นคงนั้นควรถูกกำหนดให้ สำคัญที่สุดในผลประโยชน์แห่งชาติ (Bartholomees, 2006)

๒.๖ ยุทธศาสตร์ชาติ

ยุทธศาสตร์เป็นศิลปะและวิทยาการขั้นสูง เป็นศาสตร์เชิงวิทยาศาสตร์ที่ จำเป็นที่จะต้องใช้ความเข้าใจในด้านเทคโนโลยีและหลักการต่าง ๆ ในการนำมาใช้ รวมถึงการรักษา ระเบียบวินัยของการคิดเชิงสร้างสรรค์อย่างเป็นขั้นเป็นตอน ตัวแบบที่ได้รับการยอมรับอย่างเป็นทางการ เป็นสากลนิยมใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ เป็นตัวแบบที่คิดค้นโดย Bartholomees (2006) นักวิชาการทหารของวิทยาลัยกองทัพสหรัฐอเมริกา โดยมีรายละเอียด ดังแผนภาพที่ ๒ - ๕

แผนภาพที่ ๒-๕ ตัวแบบการกำหนดยุทธศาสตร์



ที่มา : Bartholomees, 2006 : 387

ขั้นตอนการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติ ถูกเรียงลำดับความเหมาะสมของการวิเคราะห์ เพื่อแสวงหาทางเลือกในการเผชิญหน้ากับการยอมรับความไม่แน่นอนของสภาพแวดล้อมเชิงยุทธศาสตร์ และเป็นขั้นตอนโดยทั่วไปของการกำหนดยุทธศาสตร์ (Bartholomees, 2006) ดังนี้

๑. การกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ
๒. กำหนดและตรวจสอบลำดับของความเข้มข้นในแต่ละผลประโยชน์
๓. ตรวจสอบประเด็น แนวโน้ม และความท้าทาย (อุปสรรค และโอกาส) ที่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติ กำหนดและตรวจสอบวัตถุประสงค์แห่งชาติ (Ends)
๔. พิจารณาทางเลือกในการใช้แนวคิด หรือวิธีการ (Ways) หรือแนวทางการดำเนินการ (Coerce of Actions) ร่วมกับการพิจารณาความจำเป็นในการใช้ทรัพยากร (Means) ที่สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการบรรลุวัตถุประสงค์

๕. ทดสอบยุทธศาสตร์โดยใช้ความเป็นไปได้ (Feasibility) ความยอมรับได้ (Acceptability) และความเหมาะสม (Suitability) ในการพิจารณาเลือกยุทธศาสตร์

๖. ดำเนินการประเมินความเสี่ยง

๗. นำเสนอการชี้แนะทางนโยบาย ในการวิเคราะห์นั้นจะต้องกำหนดรายการอุปสรรคและโอกาส ส่วนด้านผลประโยชน์ จะต้องตรวจสอบและอธิบายถึงอะไร คือ หนทางปฏิบัติที่ทำให้เกิดผลกระทบต่อผลประโยชน์แห่งชาติ การวิเคราะห์ควรที่จะแสวงหากำหนดโอกาสและอุปสรรคที่มีต่อผลประโยชน์แห่งชาติ การวิเคราะห์เชิงยุทธศาสตร์ไม่เพียงแต่จะมีผลต่อนโยบายแห่งชาติในปัจจุบัน แต่การวิเคราะห์เชิงวิทยาศาสตร์จะช่วยกำหนดคำแนะนำเพื่อเปลี่ยนแปลงนโยบาย หรือสร้างนโยบายใหม่ การวิเคราะห์ควรมีคำถาม ดังนี้

๗.๑ อะไร คือ นโยบายปัจจุบันหรือนโยบายก่อนหน้านั้น

๗.๒ ใคร คือ ผู้ปฏิบัติที่สำคัญในการทำยุทธศาสตร์

๗.๓ อะไร คือ ผลประโยชน์แห่งชาติ และ/หรือนโยบายแห่งชาติ

๗.๔ ประเด็นใดที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติ

หรือนโยบายแห่งชาติ

๗.๕ อะไร คือ ตัวเลือกที่เป็นไปได้อื่น ๆ ในการใช้พลังอำนาจแห่งชาติ เพื่อการบรรลุนโยบายภายใต้การพิจารณา

๗.๖ ทำอย่างไรนโยบายจึงจะเหมาะสม

๗.๗ อะไร คือ นโยบายปัจจุบันหรือนโยบายก่อนหน้านั้น

๗.๘ ใคร คือ ผู้ปฏิบัติที่สำคัญในการทำยุทธศาสตร์

๗.๙ อะไร คือ ผลประโยชน์แห่งชาติ และ/หรือนโยบายแห่งชาติ

๗.๑๐ ประเด็นใดที่เกี่ยวข้องและไม่เกี่ยวข้องกับผลประโยชน์แห่งชาติ

หรือนโยบายแห่งชาติ

๗.๑๑ อะไร คือ ตัวเลือกที่เป็นไปได้อื่น ๆ ในการใช้พลังอำนาจแห่งชาติ เพื่อการบรรลุนโยบายภายใต้การพิจารณา

๗.๑๒ ทำอย่างไรนโยบายจึงจะเหมาะสม

๘. เมื่อได้ยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมแล้ว ในการดำเนินการยุทธศาสตร์ จะต้องมีการเฝ้าติดตามความสำเร็จหรือความล้มเหลว (Monitor for Success or Failure) ของการดำเนินการยุทธศาสตร์ หรือต้องมีการเปลี่ยนแปลงแก้ไข (Modification) การดำเนินการยุทธศาสตร์อยู่ตลอดเวลา トラบไต้ที่ยังใช้ยุทธศาสตร์ดังกล่าวอยู่

ความคืบหน้าในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทย

พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ ได้กำหนดให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในฐานะสำนักงานเลขานุการของคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นต่อร่างแผนยุทธศาสตร์ชาติเบื้องต้น ให้แล้วเสร็จภายใน ๓๐ วัน นับแต่วันที่ได้รับร่างแผนยุทธศาสตร์ชาติเบื้องต้น สำนักงานฯ จึงได้ดำเนินการรับฟังความคิดเห็นผ่านช่องทางต่าง ๆ โดยเป็นการรับฟังความคิดเห็นในระดับภาค จำนวน ๔ ครั้ง ได้แก่ ครั้งที่ ๑ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (จ.ขอนแก่น) ในวันที่ ๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๒ ภาคเหนือ (จ. เชียงใหม่) ในวันที่ ๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ ครั้งที่ ๓ ภาคกลาง (กรุงเทพมหานคร) ในวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑ และครั้งที่ ๔ ภาคใต้ (จ.สงขลา) ในวันที่ ๒๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๑

โดยสำนักงานฯ นำความคิดเห็นทั้งหมดประมวลเสนอคณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ทั้ง ๖ คณะ เพื่อดำเนินการแก้ไขเพิ่มเติมร่างยุทธศาสตร์ชาติให้สอดคล้องกับผลการรับฟังความคิดเห็น และเสนอคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติ พิจารณาตามขั้นตอนของพระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ. ๒๕๖๐ แล้วส่งให้สภานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา สภานิติบัญญัติแห่งชาติได้แต่งตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาและส่งคืนให้สภาฯ ในวันที่ ๗ ก.ค.๖๑ สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติเอกฉันท์ ๑๗๙ เสียง เห็นชอบกับร่างยุทธศาสตร์ชาติ ซึ่งขั้นตอนต่อไป นายกรัฐมนตรีจะนำขึ้นทูลเกล้าทูลกระหม่อมถวาย เพื่อมีพระราชโองการประกาศใช้เป็นยุทธศาสตร์ชาติ อันจะมีผลบังคับใช้เป็นเวลา ๒๐ ปี ตาม พ.ร.บ.จัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๐ ทั้งนี้เมื่อมีพระราชโองการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ชาติแล้ว ให้คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติแต่ละด้านจัดทำแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ เสนอต่อคณะกรรมการยุทธศาสตร์ชาติพิจารณาให้ความเห็นชอบก่อนเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย ๒๕๖๐

มาตรา ๖๕ รัฐพึงจัดให้มียุทธศาสตร์ชาติเป็นเป้าหมายการพัฒนาประเทศอย่างยั่งยืนตามหลักธรรมาภิบาลเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนต่าง ๆ ให้สอดคล้องและบูรณาการกันเพื่อให้เกิดเป็นพลังผลักดันรวมกันไปสู่เป้าหมายดังกล่าว

การจัดทำการกำหนดเป้าหมาย ระยะเวลาที่จะบรรลุเป้าหมาย และสาระที่พึงมีในยุทธศาสตร์ชาติ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์และวิธีการที่กฎหมายบัญญัติ ทั้งนี้ กฎหมายดังกล่าวต้องมีบทบัญญัติเกี่ยวกับ การมีส่วนร่วมและการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนทุกภาคส่วนอย่างทั่วถึงด้วย

ยุทธศาสตร์ชาติ เมื่อได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาแล้ว ให้ใช้บังคับได้

มาตรา ๖๘ รัฐพึงจัดระบบการบริหารงานในกระบวนการยุติธรรมทุกด้านให้มีประสิทธิภาพ เป็นธรรม และไม่เลือกปฏิบัติ และให้ประชาชนเข้าถึงกระบวนการยุติธรรมได้โดยสะดวก รวดเร็ว และไม่เสียค่าใช้จ่ายสูงเกินสมควร

มาตรา ๖๙ รัฐพึงจัดให้มีและส่งเสริมการวิจัยและพัฒนาวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และ ศิลปวิทยาการแขนงต่าง ๆ ให้เกิดความรู้ การพัฒนา และนวัตกรรมเพื่อความเข้มแข็งของสังคม และ เสริมสร้างความสามารถของคนในชาติ

มาตรา ๗๖ รัฐพึงพัฒนาระบบการบริหารราชการแผ่นดินทั้งราชการส่วนกลาง ส่วนภูมิภาค ส่วนท้องถิ่น และงานของรัฐอย่างอื่น ให้เป็นไปตามหลักการบริหารกิจการบ้านเมืองที่ดี โดยหน่วยงานของรัฐ ต้องร่วมมือและช่วยเหลือกันในการปฏิบัติหน้าที่ เพื่อให้การบริหารราชการ แผ่นดิน การจัดทำบริการสาธารณะ และการใช้จ่ายเงินงบประมาณมีประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อ ประโยชน์สุขของประชาชน รวมตลอดทั้งพัฒนาเจ้าหน้าที่ของรัฐให้มีความซื่อสัตย์สุจริต และ มีทัศนคติเป็นผู้ให้บริการประชาชนให้เกิดความสะดวก รวดเร็ว ไม่เลือกปฏิบัติ และปฏิบัติหน้าที่ อย่างมีประสิทธิภาพ

วิสัยทัศน์ประเทศไทย

ความมั่นคง หมายถึง การมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยและการเปลี่ยนแปลง ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครอบครัว และปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติทางการทหาร เศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมือง เช่น ประเทศมีความมั่นคงในเอกราชและอธิปไตย มีการปกครองระบอบประชาธิปไตยที่มีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นพระประมุข สถาบันชาติ ศาสนา พระมหากษัตริย์มีความเข้มแข็ง เป็นศูนย์กลางและเป็นที่ยึดเหนี่ยวจิตใจของประชาชน มีระบบการเมืองที่มั่นคง เป็นกลไกที่นำไปสู่การบริหารประเทศที่ต่อเนื่องและโปร่งใสตามหลักธรรมาภิบาล สังคมมีความปรองดองและความสามัคคี สามารถผนึกกำลังเพื่อพัฒนาประเทศ ชุมชนมีความเข้มแข็ง ครอบครัวมีความอบอุ่น ประชาชนมีความมั่นคงในชีวิต มีงานและรายได้ที่มั่นคงพอเพียงกับการดำรงชีวิต ความมั่นคงของอาหาร พลังงาน และน้ำ มีที่อยู่อาศัยและความปลอดภัยในชีวิตทรัพย์สิน มีการออมสำหรับวัยเกษียณ

ความมั่งคั่ง หมายถึง ประเทศไทยมีการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างต่อเนื่องและมีความยั่งยืนจนเข้าสู่กลุ่มประเทศรายได้สูง ความเหลื่อมล้ำของการพัฒนาลดลง ประชากร มีความอยู่ดีมีสุข ได้รับผลประโยชน์จากการพัฒนาอย่างเท่าเทียมกันมากขึ้น และมีการพัฒนาอย่างทั่วถึงทุกภาคส่วน (Inclusive Growth) มีคุณภาพชีวิตตามมาตรฐานขององค์การสหประชาชาติ ไม่มีประชาชนที่อยู่ใต้เส้นความยากจน เศรษฐกิจในประเทศมีความเข้มแข็ง ขณะเดียวกันต้องมีความสามารถในการแข่งขันกับประเทศต่างๆ ทั้งในตลาดโลก และตลาดภายในประเทศ เพื่อให้สามารถสร้างรายได้ ทั้งจากภายในและภายนอกประเทศ ตลอดจนมีการสร้างฐานเศรษฐกิจและสังคมแห่งอนาคต เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทการพัฒนาที่เปลี่ยนแปลงไป และประเทศไทยมีบทบาทที่สำคัญในเวทีโลก และมีความสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจและการค้าอย่างแน่นแฟ้นกับประเทศในภูมิภาคเอเชีย เป็นจุดสำคัญของการเชื่อมโยงในภูมิภาค ทั้งการคมนาคมขนส่ง การผลิต การค้า การลงทุน และการทำธุรกิจ เพื่อให้เป็นพลังในการพัฒนา นอกจากนี้ ยังมีความสมบูรณ์ในทุนที่จะสามารถสร้างการพัฒนาต่อเนื่องไปได้ ได้แก่ ทุนมนุษย์ ทุนทางปัญญา ทุนทางการเงิน ทุนที่เป็นเครื่องมือเครื่องจักร ทุนทางสังคม และ ทุนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม

ความยั่งยืน หมายถึง การพัฒนาที่สามารถสร้างความเจริญ รายได้ และคุณภาพชีวิตของประชาชนให้เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจที่อยู่บนหลักการใช้การรักษาและการฟื้นฟูฐานทรัพยากรธรรมชาติอย่างยั่งยืน ไม่ใช่ทรัพยากรธรรมชาติจนเกินพอดี ไม่สร้างมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมจนเกินความสามารถในการรองรับและเยียวยาของระบบนิเวศ การผลิตและการบริโภคที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และสอดคล้องกับเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ (Sustainable Development Goals : SDGs) ทรัพยากรธรรมชาติมีความอุดมสมบูรณ์มากขึ้น และสิ่งแวดล้อมมีคุณภาพดีขึ้น คนมีความรับผิดชอบต่อสังคม มีความเอื้ออาทร เสียสละเพื่อผลประโยชน์ส่วนรวม รัฐบาลมีนโยบายที่มุ่งประโยชน์ส่วนรวมอย่างยั่งยืน และให้ความสำคัญกับการมีส่วนร่วมของประชาชน และทุกภาคส่วนในสังคมยึดถือและปฏิบัติตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงเพื่อการพัฒนาในระดับอย่างสมดุล มีเสถียรภาพ และยั่งยืน

ยุทธศาสตร์ชาติ ด้านความมั่นคง

๑. บทนำ

“ยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง” มีเป้าหมายสำคัญเพื่อบริหารจัดการสภาวะแวดล้อมของประเทศให้มีความมั่นคง ปลอดภัย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับ ตั้งแต่ระดับชาติ สังคม ชุมชน ไปจนถึงระดับความมั่นคงของมนุษย์ และทุกมิติ ทั้งมิติทางการทหาร การเมือง เศรษฐกิจ สังคมจิตวิทยา วิทยาศาสตร์เทคโนโลยี ทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม น้ำ ไปจนถึงมิติทางพลังงาน โดยมุ่งเน้นการพัฒนาคน เครื่องมือ (ทรัพยากร) เทคโนโลยี และระบบฐานข้อมูลกลาง (Big Data) ให้มีความพร้อม สามารถรับมือกับภัยคุกคามและภัยพิบัติได้ทุกรูปแบบ และทุกระดับความรุนแรง ควบคู่ไปกับการป้องกันและแก้ไขปัญหาด้านความมั่นคงที่มีอยู่ในปัจจุบัน และที่อาจจะเกิดขึ้นในอนาคต โดยใช้กลไกการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการทั้งกับส่วนราชการ ภาคเอกชน ประชาสังคม และองค์กรที่ไม่ใช่รัฐ รวมถึงประเทศเพื่อนบ้านและมิตรประเทศทั่วโลก บนพื้นฐานของหลักธรรมาภิบาล เพื่อมุ่งที่จะเอื้ออำนวยประโยชน์ต่อการดำเนินการของยุทธศาสตร์ชาติด้านอื่น ๆ ตลอดจนการบริหารประเทศของรัฐบาลให้สามารถขับเคลื่อนไปได้ตามทิศทางและเป้าหมายที่กำหนด โดยเหตุการณ์สำคัญที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงของประเทศ ทั้งในระดับโลก ระดับภูมิภาค และระดับภายในประเทศ ประกอบด้วย สถานการณ์ที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงระดับโลก ได้แก่ การขยายอิทธิพลและเพิ่มบทบาทของมหาอำนาจโดยเฉพาะสหรัฐอเมริกา จีน รัสเซีย และกลุ่มหัวอำนาจใหม่ จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงโลกไปสู่ระบบหลายหัวอำนาจ มีการแบ่งฝ่าย ถ่วงดุลอำนาจ แสวงหา และปกป้องผลประโยชน์ตนเองอย่างกว้างขวาง ขณะที่ตัวแสดงที่ไม่ใช่รัฐ (Non-State Actors) เช่น องค์กรระหว่างประเทศ และบริษัทข้ามชาติ จะเพิ่มบทบาทสำคัญในการกำหนดกฎ ระเบียบ ทิศทางความสัมพันธ์ และมาตรฐานสากลต่าง ๆ และในเวลาเดียวกัน ความพยายามในการแสวงหาผลประโยชน์ยังอาจนำไปสู่การแข่งขันสะสมอาวุธที่สามารถทำให้เกิดการเผชิญหน้าทางทหาร การส่งผ่านอาวุธไปสู่กลุ่มต่าง ๆ และการแพร่ขยายของอาวุธอานุภาพทำลายล้างสูง (Weapon of Mass Destruction : WMD) ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินการทางทหารจะพัฒนาไปเป็นแบบ สงครามพันทาง (Hybrid War) ที่ใช้การต่อสู้แบบผสมผสานอย่างแยก

ไม่ออก ระหว่างกำลังตามแบบ กำลังนอกแบบ การทำสงครามไซเบอร์ สงครามอวกาศ การเมือง เศรษฐกิจ การโฆษณาชวนเชื่อ ฯลฯ ขณะที่ความแตกต่างทางอัตลักษณ์ อุดมการณ์ และความเชื่อ ยังจะนำไปสู่การเผยแพร่แนวคิดรุนแรง (Extremism) ที่สามารถอาศัยเทคโนโลยี สื่อสังคมออนไลน์ และการทำสงครามรูปแบบใหม่ สร้างความเสียหายและผลกระทบ ในวงกว้างได้ สถานการณ์ที่เกี่ยวกับความมั่นคงระดับภูมิภาค ได้แก่ ความเป็นศตวรรษแห่งเอเชีย อันเนื่องมาจากบทบาทและขนาดเศรษฐกิจของจีน อินเดีย รวมถึงอาเซียน จะทำให้เอเชียเป็นพื้นที่ยุทธศาสตร์และตลาดการค้าสำคัญ ขณะที่ความสำคัญของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก และอินโด-แปซิฟิก ทั้งในเชิงภูมิรัฐศาสตร์ที่เป็นเส้นทางคมนาคมทางทะเลหลัก และเชิงกลไกในห่วงโซ่อุปทานทางเศรษฐกิจของโลก จะทำให้มหาอำนาจขยายอิทธิพลเข้ามาแสวงผลประโยชน์ในภูมิภาค จนอาจนำไปสู่ความขัดแย้งในพื้นที่ ล่อแหลม เช่น คาบสมุทรเกาหลี ทะเลจีนใต้ และทะเลจีนตะวันออก เป็นต้น ในขณะเดียวกัน การรวมกลุ่มความร่วมมือระหว่างประเทศทั้งในและนอกภูมิภาค จะส่งผลกระทบต่อการเมือง เศรษฐกิจ ความมั่นคง ฯลฯ ของภูมิภาคอย่างสำคัญ สำหรับประเด็นความมั่นคงสำคัญอื่น ๆ อาทิ ประเด็นความขัดแย้งทางดินแดนและอาณาเขตทางทะเล และปัญหาโจรสลัดยังคงมีความสำคัญ รวมถึงการโยกย้ายถิ่นฐานแบบไม่ปกติของประชากร ซึ่งสามารถนำไปสู่ความเสี่ยงอื่น ๆ โดยเฉพาะปัญหาทางสาธารณสุขเกี่ยวกับโรคติดต่ออุบัติใหม่/อุบัติซ้ำ

สถานการณ์ที่เกี่ยวกับความมั่นคงภายในประเทศ ที่สำคัญคือ การส่งเสริมคนในชาติ ให้ยึดมั่นสถาบันหลักเป็นศูนย์รวมจิตใจให้เกิดความรักความสามัคคียังคงมีความสำคัญ ความขัดแย้งทางความคิดและอุดมการณ์ที่มีรากฐานมาจากความเหลื่อมล้ำ ความไม่เสมอภาค การขาดความเชื่อมั่นในกระบวนการยุติธรรม รวมถึงปัญหาการขาดเสถียรภาพทางการเมืองเป็นปัญหาสำคัญ ที่ต้องได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง ความไม่สงบในพื้นที่จังหวัดชายแดนภาคใต้มีแนวโน้มดีขึ้น ซึ่งจะต้องเร่งรัดดำเนินการให้สงบสุขโดยเร็ว การทุจริตประพฤติมิชอบเป็นปัญหาที่จะต้องแก้ไข ให้เป็นรูปธรรม โดยการเสริมสร้างธรรมาภิบาลให้เกิดขึ้น ปัญหาความมั่นคงของมนุษย์ รวมทั้งการเข้าสู่สังคมสูงวัย (Aging Society) อาจส่งผลไปถึงบุคลากรด้านความมั่นคง และปัญหาที่เกี่ยวข้องกับความมั่นคงอื่น ๆ ในทุกมิติ นอกจากนี้ ประเด็นความไม่ชัดเจนเกี่ยวกับเส้นเขตแดนทางบกและอาณาเขตทางทะเล ปัญหายาเสพติด การค้ามนุษย์และลักลอบเข้าเมือง ไปจนถึง ปัญหาเกี่ยวกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ก็ยังคงมีความสำคัญและสามารถส่งผลกระทบต่อคุณภาพชีวิตของคนไทย รวมไปถึงความมั่นคงด้านเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อม และการเมืองของประเทศในระยะ ๒๐ ปี ข้างหน้า

ทั้งนี้ ประเด็นความเสี่ยงสำคัญที่มีความเชื่อมโยงระหว่างกันและสามารถส่งผลกระทบ ทั้งในระดับโลก ภูมิภาค จนถึงระดับประเทศ (รวมทั้งส่งผลย้อนกลับ) ซึ่งต้องมีการติดตาม พิจารณา ตรวจสอบ และประเมินผลอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้สามารถทบทวนปรับปรุงยุทธศาสตร์รองรับได้ อย่างเหมาะสม เช่น ความเปลี่ยนแปลงจากโลกาภิวัตน์ และความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี โดยเฉพาะ การเกิดขึ้นของนวัตกรรมแบบพลิกผัน (Disruptive Innovation) อาทิ เทคโนโลยีปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence : AI) ระบบฐานข้อมูลกลาง (Big Data), Internet of Things (IOTs) หุ่นยนต์และโดรน เทคโนโลยีทางการเงิน เช่น Blockchain เป็นต้น ซึ่งจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลง อย่างก้าวกระโดด ส่งผลให้คน ชุมชน และสังคมจำต้องเปลี่ยนวิถีการดำเนินชีวิตจากเดิมอย่าง

สิ้นเชิง ทำให้เกิดเป็นความเสี่ยงที่ไม่สามารถคาดการณ์ได้ นอกจากนี้ การกำหนดกฎ ระเบียบ และมาตรฐานสากลต่าง ๆ ในระดับโลก ปัญหาความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ อันเนื่องมาจากสภาวะโลกร้อน ที่อาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงด้านอาหาร น้ำ และพลังงาน รวมทั้งทำให้เกิดภัยพิบัติทางธรรมชาติที่รุนแรงและบ่อยครั้งขึ้น ความเสี่ยงจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างประชากรโลก ที่เป็นผลมาจากการเข้าสู่สภาวะสังคมสูงวัย ปัญหาอาชญากรรมข้ามชาติ การก่อการร้ายสากล โรคระบาดร้ายแรงในวงกว้าง (Pandemic) ตลอดจนภัยคุกคามทางไซเบอร์ ซึ่งสามารถส่งผลกระทบซึ่งกันและกัน จนทำให้การเปลี่ยนแปลงและการแพร่ขยายเป็นไปได้อย่างรวดเร็วในระดับที่ไม่เคยปรากฏขึ้นมาก่อน

๒. เป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคง

การดำเนินการตามยุทธศาสตร์ชาติด้านความมั่นคงนี้ มีเป้าหมายเพื่อให้ประเทศมีความมั่นคง ปลอดภัย และมีความสงบเรียบร้อยในทุกระดับและทุกมิติ จึงได้กำหนดเป้าหมายที่จะต้องดำเนินการให้บรรลุผลในแต่ละช่วงเวลา ดังนี้

๒.๑ ปี พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๔ : “ปรับสภาพแวดล้อม พร้อมแก้ปัญหา”

๒.๑.๑ ประชาชนมีความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีอาชีพและรายได้ที่พอเพียง

๒.๑.๒ กลไกการบริหารจัดการฯ และกลไกขับเคลื่อนฯ ได้รับการพัฒนาศักยภาพอย่างเป็นระบบ

๒.๒ ปี พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๖๙ : “ปัญหาเก่าหมดไป ปัญหาใหม่ไม่เกิด”

ประชาชนมีความมั่นคง ปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีคุณธรรมจริยธรรม มีจิตสำนึกของความเป็นไทย

๒.๓ ปี พ.ศ. ๒๕๗๐ - ๒๕๗๔ : “ประเทศชาติพัฒนา ปวงประชาร่วมผลัดกัน”

๒.๓.๑ ประชาชนมีความพร้อมและมีส่วนร่วมในการพัฒนาประเทศอย่างแข็งขัน
๒.๓.๒ ปัญหาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงได้รับการแก้ไขอย่างทันทั่วทั้งที่ไม่ส่งผลกระทบต่อการบริหารประเทศ

๒.๓.๓ การบริหารจัดการฯ และการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติเป็นไปตามที่กำหนด

๒.๔ ปี พ.ศ. ๒๕๗๕ - ๒๕๗๙ : “ประเทศชาติมั่นคง ประชาชนมีความสุข”

๒.๔.๑ ประชาชนมีความมั่นคงและมีความสุข
๒.๔.๒ บ้านเมืองมีความมั่นคงในทุกมิติ การเมืองมีธรรมาภิบาลและมีเสถียรภาพ รัฐบาลบริหารประเทศได้เจริญก้าวหน้าตามนโยบายและยุทธศาสตร์ที่กำหนด
๒.๔.๓ การบริหารจัดการฯ และการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติเป็นไปตามที่กำหนด มีผลสำเร็จที่เป็นรูปธรรมอย่างมีประสิทธิภาพ

แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ที่ ๑

การรักษาความสงบภายในประเทศเพื่อสร้างเสริมความสงบเรียบร้อยและสันติสุขให้เกิดขึ้นกับประเทศชาติบ้านเมือง ให้สถาบันหลักมีความมั่นคง เป็นจุดศูนย์รวมจิตใจอย่างยั่งยืน ประชาชนอยู่ดีมีสุข มีความมั่นคงปลอดภัยทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน สังคมมีความเข้มแข็ง สามัคคี

ปรองดอง และเอื้อเฟื้อเผื่อแผ่กันพร้อมที่จะร่วมแก้ไขปัญหาของชาติ โดยมีประเด็นการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

การพัฒนาและเสริมสร้างคนในทุกภาคส่วนให้มีความเข้มแข็ง มีความพร้อม ตระหนักในเรื่องความมั่นคง และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหา เพื่อให้คนไทยทุกภาคส่วน มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิต ทรัพย์สิน อาชีพและการทำงาน มีความซื่อสัตย์สุจริต รู้หน้าที่และสิทธิพลเมือง มีระเบียบวินัย ขยัน สามัคคี มีคุณธรรม เห็นแก่ประโยชน์ส่วนรวม เข้าใจปัญหาสำคัญของสังคม ตระหนักและให้ความสำคัญกับความมั่นคงของชาติ พร้อมเข้ามีส่วนร่วมแก้ไขและพัฒนาประเทศ โดยพัฒนาคนไทยให้มีสมรรถนะ (Competency) ที่เหมาะสมกับศตวรรษที่ ๒๑ สร้างโอกาสและความเสมอภาค สร้างงานและอาชีพ อำนวยความสะดวกและความยุติธรรม ปลูกจิตสำนึก และคุณสมบัติพื้นฐานคนไทยที่ดีให้บังเกิดผลเป็นรูปธรรม รวมไปถึงการจัดทำโครงการชี้แจง ผูกอบรมให้ทุกภาคส่วนทั้งประชาชน ตำรวจ ทหาร และหน่วยงานด้านความมั่นคงอื่น ๆ ตระหนักถึงความรับผิดชอบต่อสังคมและประเทศชาติ และมีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาความมั่นคงร่วมกัน

แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ที่ ๒

การป้องกันและแก้ไขปัญหามีผลกระทบต่อความมั่นคง เพื่อแก้ไขปัญหาเดิมที่มีอยู่อย่างตรงประเด็น จนหมดไปอย่างรวดเร็ว และป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาใหม่เกิดขึ้น อันจะส่งผลให้การบริหารจัดการและการพัฒนาประเทศในทุก ๆ ด้าน ดำเนินการไปได้อย่างต่อเนื่องและราบรื่นตามปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ซึ่งเป็นกุญแจสำคัญที่จะนำไปสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ขององค์การสหประชาชาติ โดยมีประเด็นการดำเนินการที่สำคัญ ดังนี้

๑. การแก้ไขปัญหาคความมั่นคงในปัจจุบัน เพื่อให้ปัญหาเดิมที่มีอยู่ได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังจนยุติลง หรือไม่ส่งผลกระทบต่อการบริหารและการพัฒนาประเทศ โดยวิเคราะห์หาสาเหตุที่แท้จริงของปัญหา (อดีต ปัจจุบัน อนาคต) ในทุกประเด็นอย่างเป็นระบบทุกภาคส่วน หรือและวางแผนที่อาศัยการผนึกกำลังคนและทรัพยากรให้มีส่วนร่วมในการแก้ไขปัญหาแบบบูรณาการ ติดตามตรวจสอบประเมินผลอย่างจริงจังต่อเนื่อง ร่วมมือกันระหว่างหน่วยงานหลักและรองในการป้องกัน แก้ไขปัญหา และช่วยเหลือประชาชน ทั้งจากภัยคุกคามต่าง ๆ เช่น การค้ามนุษย์ การหลบหนีเข้าเมืองโดยผิดกฎหมาย การค้าและเสพยาเสพติด ภัยพิบัติสำคัญ เช่น ภัยแล้ง น้ำท่วม สภาพแวดล้อมเป็นพิษ โรคระบาดร้ายแรงต่าง ๆ และปัญหาการบุกรุกทำลายทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งทางบกและทางทะเล

๒. การติดตาม เฝ้าระวัง ป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่อาจอุบัติขึ้นใหม่ เพื่อให้ทราบสถานการณ์ล่วงหน้า และสามารถแก้ไขปัญหาและภัยคุกคามในอนาคตได้ทัน่วงทีก่อนที่จะลุกลามต่อไป รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดผลกระทบต่อการบริหารและการพัฒนาประเทศ โดยเสริมสร้างศักยภาพและความพร้อมในทุก ๆ ด้าน (คน เครื่องมือ ยุทธโธปกรณ์ แผน งบประมาณ ระบบควบคุมบังคับบัญชา ระบบงานด้านการข่าวกรอง เทคโนโลยี ระบบฐานข้อมูลกลาง (Big Data) ระบบเฝ้าตรวจและแจ้งเตือนต่าง ๆ) ทั้งของหน่วยงานหลักและหน่วยงานรอง ตั้งแต่ขั้นการติดตาม เฝ้าระวัง แจ้งเตือน วิเคราะห์ กำหนดแนวทางป้องกันไปจนถึงขั้นการลงมือแก้ไขปัญหาความมั่นคงที่สำคัญต่าง ๆ อย่างมีประสิทธิภาพในทุกขั้นตอน เสริมสร้างพลังของประชาชนให้ร่วมกับกำลังตำรวจ ทหาร และ

หน่วยงานด้านความมั่นคงอื่น ๆ ในการเฝ้าระวังและป้องกันปัญหาสำคัญต่าง ๆ อาทิ ภัยคุกคามทางไซเบอร์ การก่อการร้ายและอาชญากรรมข้ามชาติ รวมไปถึงการติดตามการปฏิบัติของส่วนราชการต่าง ๆ

๓. การรักษาความมั่นคงและผลประโยชน์ทางทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม ทั้งทางบกและทางทะเล เพื่อคุ้มครองและรักษาความมั่นคง รวมถึงผลประโยชน์ที่เกี่ยวข้องกับทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมทั้งปวงให้ดำรงอยู่ได้ มีความอุดมสมบูรณ์ และเป็นประโยชน์ต่อประชาชน สังคม รวมถึงประเทศชาติอย่างยั่งยืน โดยเสริมสร้างศักยภาพและความเข้มแข็งให้กับกองทัพ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และภาคประชาชน พร้อมทั้งพัฒนาสมุทรทานุภาพ (Sea Power) ของประเทศในการปกป้องและดูแลรักษาผลประโยชน์ทั้งหมดของชาติ เสริมสร้างความมั่นคงตามแนวชายแดน บริหารจัดการความมั่นคงทั้งชายแดนทางบก ทะเลอาณาเขต และเขตเศรษฐกิจจำเพาะของไทยอย่างบูรณาการและเป็นระบบ โดยเฉพาะการพัฒนาระบบตรวจคนเข้าเมือง ระบบเฝ้าตรวจติดตาม และการสำรวจและจัดหาหลักเขตแดนทางบก รวมทั้งการเจรจาเพื่อแก้ไขปัญหาเขตแดนทางทะเล สร้างเสริมให้เจ้าหน้าที่รัฐมีการสอดส่องดูแลอย่างต่อเนื่อง มีการกำหนดพื้นที่อนุรักษ์อย่างถูกต้องเป็นระบบ สร้างความตระหนักรู้ให้แก่ประชาชนในเรื่องการให้ความสำคัญกับฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมของประเทศจนเกิดความรัก ห่วงเห่น และมีส่วนร่วมในการดำเนินการต่าง ๆ อย่างเข้มแข็ง พัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการ รวมถึงข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง พร้อมกับส่งเสริมการวิจัยและพัฒนากำหนดนวัตกรรมและเทคโนโลยีสมัยใหม่ ตลอดจนมาตรฐานสากลมาปรับใช้ในการรักษาความมั่นคงของฐานทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมให้เข้มแข็ง โดยเฉพาะในเรื่องเกี่ยวกับความมั่นคงทางพลังงาน น้ำ และอาหาร

เป้าหมายสำคัญ

บนแนวคิด “มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน” ที่จะพาประเทศไทยสู่อนาคตใน ๒๐ ปีข้างหน้า ยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพในหลากหลายมิติ ตั้งแต่การสร้างพื้นฐานที่มั่นคงของประเทศ การพัฒนาที่สมดุลในประเทศ ไม่ว่าจะเป็นการขยายตัวของเศรษฐกิจ การกินดีอยู่ดีและรายได้ที่เพิ่มขึ้นของประชาชน ควบคู่กับการขยายโอกาสของประเทศไทยในเวทีโลก ตลอดจนการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เพิ่มขึ้นในเวทีสากล โดยมีเป้าหมายตัวชี้วัดที่สะท้อนความสำเร็จบนพื้นฐานแนวคิดที่ต้องการก้าวข้ามข้อจำกัดและความท้าทาย ดังนี้

เป้าหมายที่ ๑ ประเทศไทยสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีรายได้ต่อหัวมากกว่า ๑๕,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี ภายในปี พ.ศ. ๒๕๗๙ ทั้งนี้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีรายได้ต่อหัวประมาณ ๖,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี ในขณะที่ธนาคารโลกได้กำหนดว่าประเทศที่พัฒนาแล้วคือประเทศที่มีรายได้ต่อหัวมากกว่า ๑๒,๒๓๕ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี เมื่อมองเกณฑ์ของธนาคารโลกในช่วง ๑๐ ปีย้อนหลัง จะเห็นว่ามี การปรับตัวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ ๑๗๕ ถึง ๒๕๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี เนื่องจากการปรับตัวของปัจจัยทางเศรษฐกิจของโลก ดังนั้น หากประเทศไทยใช้หลักเกณฑ์การปรับรายได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ ๒๕๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี ไทยจะเข้าสู่ประเทศพัฒนาแล้วที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวมากกว่า ๑๕,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี ในปี พ.ศ. ๒๕๗๙

เป้าหมายที่ ๒ อัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๕ ต่อปี ในระยะ ๒๐ ปี ทั้งนี้ ปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๓.๘ - ๔.๐ การผลักดันการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ ต้องอาศัยการขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ การใช้จ่ายภาครัฐ การลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน การค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งการเพิ่มผลผลิตการผลิตรวม

เป้าหมายที่ ๓ ผลผลิตภาพการผลิตรวม เฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๓ ต่อปี ในระยะ ๒๐ ปี ทั้งนี้ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประเทศไทยมีผลผลิตภาพการผลิตรวมอยู่ที่ร้อยละ ๑.๗ แม้ว่าการเติบโตตามศักยภาพจะมีปัจจัยเสี่ยงด้านแรงงานเนื่องจากการเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุซึ่งส่งผลต่อผลิตภาพแรงงาน ดังนั้น เพื่อเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตรวม จึงต้องเร่งการลงทุนในภาคการผลิตและบริการที่มีศักยภาพ รวมทั้งการพัฒนาผลิตภาพของคน สร้างมูลค่าเพิ่มด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี และปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ

เป้าหมายที่ ๔ ประเทศไทยอยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ International Institute for Management Development (IMD) ซึ่งเป็นสถาบันจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เน้นปัจจัยด้านเศรษฐกิจมหภาค ในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา พบว่าประเทศไทยอยู่ในช่วงอันดับที่ ๒๕-๓๐ โดยมีจุดอ่อนในด้านประสิทธิภาพการผลิต ด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ด้านโครงสร้างพื้นฐาน ด้านเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อม และด้านการศึกษา ทั้งนี้จากการที่แต่ละประเทศต่างเร่งพัฒนาเพื่อเพิ่มอันดับความสามารถในการแข่งขันตลอดเวลา การที่ประเทศไทยจะพัฒนาไปอยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ ได้ จึงเป็นความท้าทายอย่างมากและต้องเร่งพัฒนาความสามารถในการแข่งขันของประเทศให้เร็วกว่าประเทศอื่นๆ

ประเด็นยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

เพื่อให้ประเทศไทยก้าวข้าม “กับดักรายได้ปานกลาง” รวมถึงข้อจำกัดและความท้าทายต่าง ๆ ทั้งในประเทศและในเวทีโลก ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน จึงมุ่งพัฒนาประเทศบนพื้นฐานแนวคิด ๓ ด้าน ได้แก่ ๑. **“ต่อยอดอดีต”** โดยมองกลับไปที่ยุทธศาสตร์ชาติด้านเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติ ที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่นๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่ ๒. **“ปรับปัจจุบัน”** เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่างๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต และ ๓. **“สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต”** ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับโมเดลธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ ที่รองรับอนาคตบนพื้นฐานของ การต่อยอดอดีต และปรับปัจจุบันพร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐ จะทำให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยาย

โอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลางและลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มุ่งเน้นการพัฒนาภาคเกษตรของไทยให้ก้าวไปสู่มหาอำนาจทางการเกษตรที่ให้ความสำคัญกับเกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรอัจฉริยะ และเกษตรแปรรูป พร้อมกับการสร้างประเทศไทยยุคใหม่ด้วยอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศที่พัฒนาแล้วด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม โดยเน้นอุตสาหกรรมชีวภาพ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ อุตสาหกรรมและบริการขนส่ง และโลจิสติกส์ และอุตสาหกรรมความมั่นคงของประเทศ ขณะเดียวกันต้องสร้างให้ประเทศไทยเป็นแม่เหล็กการท่องเที่ยวระดับโลก โดยเน้นการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม ท่องเที่ยวเชิงธุรกิจ ท่องเที่ยวเชิงสุขภาพ ความงาม และแพทย์แผนไทย ท่องเที่ยวสำราญทางน้ำ และท่องเที่ยวเชื่อมโยงภูมิภาค อีกทั้งต้องพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อเชื่อมโยงไทยและเชื่อมโยงโลก โดยเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไว้รอยต่อ เพิ่มพื้นที่และเมืองเศรษฐกิจ พัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเทคโนโลยีสมัยใหม่ ไปจนถึงการรักษาและเสริมสร้างเสถียรภาพทางเศรษฐกิจมหภาคเพื่อรองรับความผันผวนทั้งจากปัจจัยภายในและภายนอก และการสร้างพลวัตทางกฎหมาย ตลอดจนการสนับสนุนการพัฒนายุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการอัจฉริยะ พร้อมไปกับการสร้างโอกาสเข้าถึงบริการทางการเงิน ตลาด และข้อมูล รวมทั้งปรับบทบาทและกลไกภาครัฐเพื่อสร้างสังคมผู้ประกอบการขับเคลื่อนเศรษฐกิจไปสู่ประเทศพัฒนาแล้ว

๑. มหาอำนาจทางการเกษตร

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในผู้เล่นสำคัญด้านการผลิตและส่งออกสินค้าเกษตรในเวทีโลก ด้วยพื้นฐานทางพืชเกษตรเขตร้อน และมีข้อได้เปรียบด้านความหลากหลายทางชีวภาพที่สามารถพัฒนาต่อยอดโครงสร้างธุรกิจการเกษตรด้วยการสร้างมูลค่าเพิ่ม เน้นเกษตรคุณภาพสูง และขับเคลื่อนการเกษตรด้วยเทคโนโลยีและนวัตกรรม ที่ให้ความสำคัญกับการเพิ่มผลผลิตการผลิตทั้งเชิงปริมาณและมูลค่า และความหลากหลายของสินค้าเกษตร เพื่อรักษาฐานรายได้เดิม และสร้างฐานอนาคตใหม่ที่สร้างรายได้สูง ทั้งเกษตรปลอดภัย เกษตรชีวภาพ เกษตรอัตลักษณ์พื้นถิ่น เกษตรอัจฉริยะ และการแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นสูง เพื่อให้เกษตรกรมีรายได้สูงขึ้น

เกษตรแปรรูป

ปรับใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมที่ทันสมัยอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งนวัตกรรมจากภูมิปัญญาในการแปรรูป สร้างความแตกต่าง และเพิ่มมูลค่าในผลิตภัณฑ์และสินค้าเกษตร ทั้งนี้ผลิตผลทางการเกษตรสามารถนำไปใช้ประโยชน์และแปรรูปได้อย่างหลากหลาย ทั้งในรูปแบบอาหาร เช่น อาหารที่ให้คุณค่าเฉพาะ (Functional Food) และเครื่องดื่มสุขภาพ ผลิตภัณฑ์สารที่ให้ประโยชน์เชิงหน้าที่ (Specialty Food Ingredients) และอาหารทางการแพทย์ (Medical Food) และรูปแบบที่มีโชอาหาร เช่น ผลิตภัณฑ์เครื่องสำอาง ผลิตภัณฑ์เพื่อสุขภาพ เป็นต้น อันเป็นการส่งเสริมภาพลักษณ์สินค้าไทยเชิงสร้างสรรค์ในการส่งออกผลิตผลทางการเกษตรพรีเมียมสู่ตลาดโลก โดย

๑. ส่งเสริมการแปรรูปสินค้าเกษตรขั้นสูงที่มีคุณค่าเฉพาะ สอดคล้องกับความต้องการของตลาดที่มีความหลากหลาย ด้วยการต่อยอดผลงานจากสถาบันวิจัยสู่การผลิตเชิงพาณิชย์ ๒. ส่งเสริม

ให้นำเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ มาพัฒนาต่อยอดสินค้าเกษตรขั้นต้นให้เป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ที่มีมูลค่าสูง เช่น น้ำมันรำข้าว การผลิตโปรตีนจากพืช การทำเนื้อเทียม (Cultured Meat) ผลิตภัณฑ์จากหญ้าหวาน ผลไม้แปรรูป และอาหารทะเลแปรรูป เป็นต้น ๓. ส่งเสริมการใช้วัตถุดิบและผลิตผลทางการเกษตรเพื่อแปรรูปเป็นผลิตภัณฑ์ใหม่ เช่น หมอนยางพารา เครื่องสำอาง เกสซ์ภัณฑ์ อาหารเสริม และอาหารสัตว์ เป็นต้น ๔. สนับสนุนการนำเทคโนโลยี นวัตกรรมสมัยใหม่มาใช้ในการสร้างสรรค์บรรจุภัณฑ์อัจฉริยะ เพื่อป้องกันการปลอมปน การควบคุมคุณภาพและความปลอดภัย การติดตามผลิตภัณฑ์ในระหว่างการขนส่ง รวมถึงยืดอายุของอาหารและสินค้าเกษตรในบรรจุภัณฑ์ เช่น บรรจุภัณฑ์ที่บอกระดับความสุกในผักและผลไม้ได้ โดยใช้เทคโนโลยี Ripe Sense Packaging เป็นต้น ซึ่งช่วยเพิ่มมูลค่าทางการตลาดให้แก่สินค้า และ ๕. ส่งเสริมการสร้างแบรนด์ และขยายช่องทางการตลาดด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ รวมทั้งให้ความสำคัญในการสร้างเครื่องหมายการค้าและปกป้องสิทธิในทรัพย์สินทางปัญญา

๒. อุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

อุตสาหกรรมและบริการไทยต้องพร้อมรับมือและสร้างโอกาสจากความท้าทายที่เกิดขึ้นจากการปฏิวัติอุตสาหกรรมครั้งที่ ๔ หรือ “The 4th Industrial Revolution” หลังจากการเปลี่ยนแปลงทางด้านอุตสาหกรรมที่เกิดจากพลังงานไอน้ำในยุคที่ ๑ การผลิตสินค้าจำนวนมากโดยใช้สายการผลิตและพลังงานไฟฟ้าในยุคที่ ๒ มาจนถึงการใช้คอมพิวเตอร์และเทคโนโลยีสารสนเทศในยุคที่ ๓ และการก้าวเข้าสู่ยุคที่ ๔ ที่เป็นผลของการหลอมรวมเทคโนโลยีดิจิทัล เทคโนโลยีชีวภาพ และเทคโนโลยีทางกายภาพ เช่น ยานยนต์ไร้คนขับ เทคโนโลยีการพิมพ์แบบสามมิติ หุ่นยนต์ และวัสดุศาสตร์ ฯลฯ เข้าด้วยกัน ก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมอย่างรวดเร็วเป็นวงกว้างและลึกซึ้งซึ่งระบบอย่างที่ไม่เคยปรากฏมาก่อน ประเทศไทยจึงจำเป็นต้องเปลี่ยนแปลงพื้นฐานโครงสร้างอุตสาหกรรมและบริการ โดยสร้างอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคตที่ขับเคลื่อนประเทศไทยไปสู่ประเทศพัฒนาแล้วด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยีแห่งอนาคต เพิ่มบุคลากรที่มีทักษะและความรู้ตามความต้องการของตลาด สร้างระบบนิเวศอุตสาหกรรมและบริการที่เหมาะสม และสนับสนุนการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอย่างยั่งยืน

๒.๑ อุตสาหกรรมชีวภาพ

สร้างประโยชน์จากความหลากหลายทางชีวภาพเพื่อต่อยอดจากภาคเกษตรไทย และมุ่งสู่อุตสาหกรรมบนฐานชีวภาพที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม รวมถึงพลังงานชีวมวล โดย ๑. เพิ่มสัดส่วนอุตสาหกรรมชีวภาพที่มีมูลค่าเพิ่มสูง ได้แก่ ชีวเคมีภัณฑ์ วัสดุชีวภาพ อาหารเสริม เวชสำอางค์ วัคซีน ชีวเภสัชภัณฑ์ (Biopharmaceuticals) และสารสกัดจากสมุนไพร ๒. เพิ่มการผลิตและส่งเสริมการใช้พลาสติกชีวภาพ แปลงของเหลือทิ้งจากเกษตรและอุตสาหกรรมให้เป็นสารเคมีและพลังงานชีวภาพที่มีมูลค่า (Biorefinery) โดยใช้ประโยชน์จากวัตถุดิบชีวมวล เช่น เศษไม้ ขยะ และวัสดุเหลือใช้จากการเกษตร ในการผลิตพลังงานไฟฟ้าอย่างคุ้มค่า เพื่อลดปัญหาโลกร้อน และสร้างรายได้แก่เกษตรกรเพิ่มมากขึ้น ๓. เน้นการวิจัยและพัฒนา และนำผลงานวิจัยมาใช้ในเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้น ตลอดจนให้ความสำคัญกับระบบนวัตกรรมแบบเปิด (Open Innovation) เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพได้เร็วขึ้น ๔. สร้างและพัฒนา รวมทั้งจัดหาบุคลากรที่มีทักษะความรู้ตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมชีวภาพอย่างเพียงพอทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อรองรับ

การขยายตัวของอุตสาหกรรมชีวภาพ รวมทั้งสร้างความร่วมมือระหว่างผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกลุ่มต่างๆ เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน และสถานศึกษา ในการพัฒนาอุตสาหกรรมชีวภาพ และ ๕. ปกป้องทรัพย์สินอันมีค่าของประเทศ ทั้งสิ่งมีชีวิตและข้อมูลสิ่งมีชีวิต ทั้งในรูปแบบคลังเก็บรักษาชีวพันธุ (Biobank) และรูปแบบข้อมูลพันธุกรรมระดับจีโนม (Genome) รวมถึงกลไกการเข้าถึงทรัพยากรชีวภาพ การคุ้มครองทรัพย์สินทางปัญญา และการแบ่งปันผลประโยชน์อย่างเป็นธรรม

๒.๒ อุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ครบวงจร

อาศัยความเชี่ยวชาญด้านบริการการแพทย์ของไทยเพื่อสร้างอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องในประเทศ เพื่อรองรับความต้องการใช้บริการการแพทย์ที่จะเพิ่มมากขึ้นทั้งจากสังคมผู้สูงอายุ และความต้องการการแพทย์ที่เพิ่มขึ้นจากทั้งในประเทศและต่างประเทศ เพื่อนำไปสู่ศูนย์กลางอุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ โดย ๑. พัฒนาอุตสาหกรรมและบริการการแพทย์ ครอบคลุมการผลิตเครื่องมือและอุปกรณ์การแพทย์ การผลิตอวัยวะเทียม การผลิตเวชภัณฑ์ และครุภัณฑ์การแพทย์ การผลิตเภสัชภัณฑ์ ซึ่งรวมถึงชีวเภสัชภัณฑ์ และการให้บริการการแพทย์ที่เกี่ยวข้องอย่างต่อเนื่อง ๒. ส่งเสริมการพัฒนาและการใช้เทคโนโลยีการแพทย์ใหม่ๆ เพื่อเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับคนไทย เช่น การสร้างและปลูกถ่ายอวัยวะเทียม หุ่นยนต์การแพทย์ การรักษาตามลักษณะพันธุกรรมด้วยจีโนมิกส์ (Genomics) และการแพทย์แม่นยำ (Precision Medicine) เป็นต้น ๓. นำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้ในบริการการแพทย์ เพื่อลดต้นทุนการรักษาพยาบาล ยกกระดานการให้บริการการแพทย์อย่างมีประสิทธิภาพ และสร้างความมั่นคงให้กับระบบสาธารณสุขของไทย เช่น การแพทย์ทางไกล (Telemedicine) วิทยาศาสตร์ข้อมูล (Data Science) และปัญญาประดิษฐ์ (Artificial intelligence : AI) เป็นต้น ๔. เชื่อมโยงอุตสาหกรรมทางการแพทย์และบริการท่องเที่ยว เพื่อสุขภาพ เพื่อเป็นศูนย์กลางการส่งเสริมและดูแลสุขภาพและรักษาผู้ป่วยทั้งด้านร่างกายและจิตใจ และ ๕. สร้างและพัฒนาบุคลากรทางการแพทย์ให้สามารถเรียนรู้การใช้และพัฒนาเทคโนโลยีในการรักษาและจัดหาบุคลากรในด้านต่างๆ ที่ต้องการอย่างเพียงพอ เช่น แพทย์ พยาบาล วิศวกรชีวการแพทย์ บุคลากรปัญญาประดิษฐ์ และบุคลากรด้านหุ่นยนต์การแพทย์ เป็นต้น

๒.๓ อุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์

เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ เป็นพลังที่จะเปลี่ยนโลกในการเพิ่มศักยภาพและความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมและบริการ ครอบคลุมระบบอัตโนมัติ และหุ่นยนต์อิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะ และอินเทอร์เน็ตในทุกสิ่ง (Internet of Things : IoT) เพื่อยกระดับประสิทธิภาพของภาคเศรษฐกิจไทยทั้งระบบ สร้างแพลตฟอร์ม (Platform) สำหรับเศรษฐกิจในอนาคต และเพิ่มคุณภาพชีวิตให้กับประชาชน โดย ๑. สร้างอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ เพื่อเป็นแรงขับเคลื่อนประเทศไทย และส่งเสริมการลงทุนระหว่างภาครัฐ ภาคเอกชนไทย และบริษัทชั้นนำของโลกในอุตสาหกรรมเหล่านี้ เพื่อให้ไทยเป็นศูนย์กลางการผลิตและการวิจัยและพัฒนา ๒. สร้างความตระหนักและให้ความรู้แก่ประชาชน และประยุกต์ใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ สำหรับภาคการผลิตและบริการเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ สร้างนวัตกรรม และดำเนินธุรกิจใหม่ๆ เช่น บริการภาครัฐ (Digital Government) ฟินเทค (Fintech) เศรษฐกิจแบ่งปัน (Sharing Economy) และบริการที่อาศัยเทคโนโลยีบล็อกเชน (Blockchain) เป็นต้น ๓. ผลักดันให้ผู้ประกอบการได้รับการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมในระดับ

สากล และสร้างคลังสตอเรจอุตสาหกรรมเพื่อขยายธุรกิจไทยในอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล ปัญญาประดิษฐ์ ระบบอัตโนมัติและหุ่นยนต์ และอิเล็กทรอนิกส์อัจฉริยะให้ครอบคลุม ตลอดทั้งห่วงโซ่มูลค่าระดับโลก ๔. สนับสนุนการวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีของผู้ประกอบการที่สามารถนำไปใช้ประโยชน์ในเชิงพาณิชย์ได้ สร้างความร่วมมือระหว่างภาครัฐ เอกชน และสถาบันการศึกษาต่างๆ และสนับสนุนการใช้ข้อมูลเปิด (Open Data) ที่ไม่กระทบต่อสิทธิส่วนบุคคลเพื่อประโยชน์ในการศึกษา การวิจัยและพัฒนา และการต่อยอดทางธุรกิจ ๕. สร้างและพัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความรู้เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการดิจิทัล ข้อมูล และปัญญาประดิษฐ์ รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่ใช้เทคโนโลยีเหล่านี้ และสร้างแรงจูงใจให้บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญจากทั่วโลกให้มาทำงานในไทย ตลอดจนให้ความช่วยเหลือและเยียวยาผู้ได้รับผลกระทบจากการเปลี่ยนแปลงที่รุนแรงและรวดเร็วของเทคโนโลยี เช่น การส่งเสริมฝึกอบรมให้มีทักษะในการประกอบอาชีพใหม่ๆ เป็นต้น

๒.๔ อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์

ด้วยตำแหน่งที่ตั้งทางภูมิศาสตร์ของประเทศไทย ส่งผลให้ไทยมีความได้เปรียบอย่างมากในการเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคในด้านต่างๆ ไม่ว่าจะเป็นการคมนาคมขนส่ง และโลจิสติกส์ การเป็นฐานการผลิตของภูมิภาคเพื่อการส่งออกสู่ตลาดโลก และศูนย์กลางการท่องเที่ยวในภูมิภาค จึงต้องพัฒนาอย่างต่อเนื่องเพื่อลดต้นทุนทางด้านโลจิสติกส์ ในขณะเดียวกันการเพิ่มมูลค่าจากการเป็นศูนย์กลางทางภูมิศาสตร์ พร้อมทั้งส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง เช่น การให้บริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน และดาวเทียม เป็นต้น โดย ๑. ส่งเสริมการสร้างศูนย์กลางด้านโลจิสติกส์ระดับภูมิภาค และเชื่อมต่อกับเครือข่ายโลจิสติกส์ของโลก ๒. ผลักดันการเปลี่ยนผ่านของอุตสาหกรรมยานยนต์ทั้งระบบไปสู่อุตสาหกรรมยานยนต์ไฟฟ้าอัจฉริยะ ส่งเสริมเทคโนโลยีและพัฒนาอุตสาหกรรมระบบกักเก็บพลังงาน รวมทั้งส่งเสริมการลงทุนที่เน้นการวิจัยและพัฒนาและการถ่ายทอดเทคโนโลยี ๓. พัฒนาอุตสาหกรรมการบินและอวกาศเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง โดยยกระดับบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน และการผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน ซึ่งจะต่อยอดไปยังชิ้นส่วนยานอวกาศในที่สุด และสนับสนุนการลงทุนด้านบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยานเพื่อขยายตลาดบริการดูแลรักษาและซ่อมแซมอากาศยาน ตลอดจนพัฒนาเทคโนโลยีสำหรับการบินและอวกาศ ๔. ส่งเสริมและพัฒนาการขนส่งรูปแบบใหม่ เช่น โดรน ไฮเปอร์ลูป (Hyperloop) เป็นต้น ที่สอดคล้องกับบริบทของไทยในอนาคต รวมทั้งอุตสาหกรรมและบริการที่เกี่ยวข้อง ๕. พัฒนาบุคลากรที่มีทักษะความเชี่ยวชาญตรงกับความต้องการของอุตสาหกรรมยานยนต์ อุตสาหกรรมการบินและอวกาศ และบริการโลจิสติกส์ อำนวยความสะดวกสำหรับบุคลากรผู้เชี่ยวชาญต่างชาติให้เข้ามาทำงานในไทย และจัดตั้งศูนย์ให้คำปรึกษา และสนับสนุนให้อุตสาหกรรมยานยนต์ การบิน และอวกาศ และโลจิสติกส์ ตลอดจนหน่วยงานกำกับดูแลให้ได้รับมาตรฐานสากล และสร้างความร่วมมือในการรับรองมาตรฐานอุตสาหกรรมระหว่างประเทศ

๓. แม่เหล็กการท่องเที่ยวระดับโลก

ประเทศไทยจะต้องรักษาการเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของการท่องเที่ยวระดับโลกที่ดึงดูดนักท่องเที่ยวทุกระดับ และเพิ่มสัดส่วนของนักท่องเที่ยวที่มีคุณภาพสูง มุ่งพัฒนาธุรกิจด้านการท่องเที่ยวให้มีมูลค่าสูงเพิ่มมากยิ่งขึ้นด้วยอัตลักษณ์และวัฒนธรรมไทย และใช้ประโยชน์จากข้อมูลและภูมิปัญญาท้องถิ่นเพื่อสร้างสรรค์คุณค่าทางเศรษฐกิจและความหลากหลายของการท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับทิศทางและแนวโน้มของตลาดยุคใหม่ โดยการสร้างและใช้ประโยชน์จากบิ๊กดาต้า (Big Data) รวมทั้งเทคโนโลยีและนวัตกรรมในการส่งเสริมการตลาด การอำนวยความสะดวก การท่องเที่ยว การดูแลความปลอดภัยและการช่วยเหลือนักท่องเที่ยว ใช้ประโยชน์จากการท่องเที่ยวให้เอื้อต่อผลิตภัณฑ์ชุมชนและเศรษฐกิจต่อเนื่อง รวมทั้งพัฒนาแหล่งท่องเที่ยวเดิมและสร้างแหล่งท่องเที่ยวใหม่ที่มีเอกลักษณ์เฉพาะโดยคำนึงถึงศักยภาพของแต่ละพื้นที่เพื่อกระจายโอกาสในการสร้างรายได้ไปสู่ชุมชนและเมือง (Local Tourism) อย่างทั่วถึงและยั่งยืน และพัฒนาการเชื่อมโยงการท่องเที่ยวไทยกับประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค (Regional Tourism) เพื่อการเป็นแม่เหล็กดึงดูดนักท่องเที่ยวอย่างประทับใจตลอดการท่องเที่ยวจนเกิดการท่องเที่ยวซ้ำและแนะนำต่อ

๓.๑ ท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม

ส่งเสริมธุรกิจการท่องเที่ยวเชิงสร้างสรรค์และวัฒนธรรม โดย ๑. ส่งเสริมการท่องเที่ยวผ่านการสร้างและพัฒนาสินค้าและบริการด้วยภูมิปัญญาท้องถิ่น ความคิดสร้างสรรค์ และทุนทางวัฒนธรรม อาทิ อาหารไทย (Food) ภาพยนตร์และวีดิทัศน์ (Film) รวมทั้งสื่อสร้างสรรค์ ผ้าไทยและการออกแบบตามสมัยนิยม (Fashion) เทศกาล ประเพณี และความเชื่อ (Festival and Faith) เช่น เทศกาลบั้งไฟพญานาค เทศกาลผีตาโขน ประเพณีวิ่งควาย ประเพณีสงกรานต์ เป็นต้น ศิลปะการต่อสู้ของไทย (Fighting) และการท่องเที่ยวเชิงกีฬา เช่น การจัดมหกรรมกีฬานานาชาติ การเป็นเจ้าภาพงานกีฬาระดับโลก เป็นต้น ๒. สนับสนุนการใช้เทคโนโลยีและนวัตกรรมในการพัฒนาธุรกิจการท่องเที่ยว การทำการตลาด และการบริหารจัดการสถานที่ที่มีความสำคัญทางประวัติศาสตร์ วิถีชีวิต และวัฒนธรรม เพื่อให้การท่องเที่ยวไทยมีเรื่องราวที่เป็นเอกลักษณ์ พร้อมทั้งมีการคุ้มครองและปกป้องด้านทรัพย์สินทางปัญญาเพื่อการป้องกันการลอกเลียนแบบ ๓. ผลักดันให้เมืองประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม และศิลปะ ได้รับการขึ้นทะเบียนด้านการอนุรักษ์ พร้อมทั้งส่งเสริมให้ก้าวสู่เมืองที่ได้รับการยอมรับในเวทีสากล อันนำไปสู่การสร้างภาพลักษณ์และการจัดทำแผนพัฒนาเมืองและแหล่งท่องเที่ยวที่โดดเด่น ๔. ส่งเสริมการท่องเที่ยวตามฤดูกาลและตามศักยภาพของพื้นที่ เช่น การท่องเที่ยวเชิงเกษตร การท่องเที่ยวเชิงอนุรักษ์ การท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์และวัฒนธรรม

๔. โครงสร้างพื้นฐาน เชื่อมไทย เชื่อมโลก

โครงสร้างพื้นฐานเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับประเทศไทยในการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียน และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย (Asia's Super Corridor) ในยุคของการเปลี่ยนแปลงทางด้านเทคโนโลยีอย่างรวดเร็วและรุนแรง โครงสร้างพื้นฐานจะครอบคลุมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพในด้านโครงข่ายคมนาคม พื้นที่และเมือง รวมถึงเทคโนโลยี และโครงสร้างพื้นฐานทางเศรษฐกิจและพลวัตทางกฎหมาย เพื่ออำนวยความสะดวกและลดต้นทุนในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการ เงินทุน บุคลากร และเชื่อมโยงประเทศไทยกับประชาคมโลก

๔.๑ เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมไร้รอยต่อ

เชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมระดับภูมิภาคจากเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เอเชียใต้ อย่างไม่ไร้รอยต่อ โดยมีไทยเป็นจุดเชื่อมโยงหลักของการคมนาคมให้เป็นระเบียบเศรษฐกิจแห่งเอเชีย เพื่อเป็นศูนย์กลางการคมนาคมการขนส่ง การกระจายสินค้า การค้า การลงทุน และการท่องเที่ยว สอดคล้องกับการพัฒนาการเชื่อมโยงกับกลุ่มเศรษฐกิจในระดับภูมิภาค เช่น ประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community : AEC) ความร่วมมือทางเศรษฐกิจในอนุภูมิภาคแม่น้ำโขง (Greater Mekong Subregion Economic Cooperation : GMS) ยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศลุ่มแม่น้ำอิรวดี-เจ้าพระยา-แม่โขง (Ayeyawady - Chao Phraya - Mekong Economic Cooperation Strategy : ACMECS) และเส้นทางสายไหมศตวรรษที่ ๒๑ ของจีน (One belt One road) เป็นต้น โดย ๑. พัฒนาโครงข่ายคมนาคมและโครงสร้างพื้นฐานทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อรองรับการขนส่งของภูมิภาค โดยให้ความสำคัญกับการขนส่งทางน้ำและระบบรางมากขึ้น ๒. พัฒนาและบูรณาการการใช้สนามบินหลักในส่วนกลาง เช่น สนามบินสุวรรณภูมิ สนามบินดอนเมือง และสนามบินอุตะเถา และสนามบินในส่วนภูมิภาคให้สอดคล้องกับการเชื่อมโยงโครงข่ายทั้งในประเทศและต่างประเทศมากขึ้น ๓. วางโครงข่ายเส้นทางคมนาคมเชื่อมโยงสู่เมืองหลักของภูมิภาคอย่างไร้รอยต่อ เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของเมืองและการขยายเมือง และเชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น โครงข่ายรถไฟความเร็วสูง เป็นต้น ๔. พัฒนาระบบขนส่งสาธารณะสมัยใหม่และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในเมืองให้มีความเชื่อมโยงกัน และส่งเสริมระบบขนส่งสมัยใหม่ รวมทั้งการพัฒนาพื้นที่โดยรอบสถานีระบบขนส่งสาธารณะให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจ และ ๕. ส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ให้มีมาตรฐานเดียวกัน และสร้างความร่วมมือในการอำนวยความสะดวกทางการค้าระหว่างกัน ในภูมิภาคให้ง่ายและสะดวกมากที่สุด เช่น พิธีการศุลกากรร่วมกัน และการขนส่งสินค้าหลายรูปแบบ เป็นต้น

๕. สร้างนักรบเศรษฐกิจยุคใหม่

สร้างและพัฒนาผู้ประกอบการยุคใหม่ ไม่ว่าจะเป็นผู้ประกอบการรายใหญ่ กลาง เล็ก วิสาหกิจเริ่มต้น วิสาหกิจชุมชน หรือวิสาหกิจเพื่อสังคม รวมทั้งเกษตรกร ให้เป็นนักรบเศรษฐกิจยุคใหม่ที่มีทักษะและจิตวิญญาณของการเป็นผู้ประกอบการที่มีความสามารถในการแข่งขันที่มีอัตลักษณ์ชัดเจน โดยมีนวัตกรรมใน ๓ ด้าน คือ นวัตกรรมในการสร้างโมเดลธุรกิจ นวัตกรรมในเชิงสินค้าและบริการ และนวัตกรรมในเชิงกระบวนการผลิตและบริการ พร้อมทั้งเป็นนักรบการค้าที่เข้มแข็งที่จะนำไปสู่การสนับสนุนการเป็นชาติการค้า (Trading Nation) มีความสามารถในการเข้าถึงตลาดทั้งในประเทศและต่างประเทศ เป็นผู้ประกอบการที่ “ผลิตเก่ง ขายเก่ง” หรือ “ซื้อเป็น ขายเป็น” บริการเป็นเลิศ สามารถขยายการค้าและการลงทุนไปต่างประเทศ รวมทั้งส่งเสริมให้ผู้ประกอบการประกอบการอย่างมีธรรมาภิบาล

๕.๑ สร้างโอกาสเข้าถึงตลาด

สนับสนุนและสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าสู่ตลาดทั้งในและต่างประเทศตามระดับศักยภาพการประกอบการ โดย ๑. สนับสนุนผู้ประกอบการให้มีอัตลักษณ์และ

แบรนด์ที่เด่นชัด รวมทั้งพัฒนาบรรจุภัณฑ์สินค้าที่มีคุณภาพและมีความแตกต่าง เพื่อส่งเสริมการเข้าถึงตลาดต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในตลาดต่างประเทศ รวมทั้งแพลตฟอร์มในการแสดงผลงานของธุรกิจสร้างสรรค์ ๒. ให้ความสำคัญกับการผลิตโดยใช้ตลาดนำที่คำนึงถึงความต้องการของตลาด โดยเฉพาะตลาดที่มีมูลค่าสูง ๓. สนับสนุนช่องทางการตลาดและการชำระเงินรูปแบบใหม่ โดยการสร้างตลาดออนไลน์ แอปพลิเคชันและช่องทางใหม่รองรับไลฟ์สไตล์ของคนในอนาคต เช่น ดิจิทัลแบงก์กิ้ง (Digital Banking) กระเป๋าเงินดิจิทัล (Mobile Wallet) ออนไลน์ บুকกิ้ง (Online Booking) เป็นต้น ๔. สร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงตลาดจัดซื้อจัดจ้างภาครัฐได้ มากขึ้น และ ๕. พัฒนาศูนย์กระจายสินค้าที่มีมาตรฐานในทุกภูมิภาคของไทย และพัฒนานวัตกรรมกระจายสินค้าโดยการพัฒนาระบบการให้ทันสมัยด้วยระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมและธุรกิจในอนาคต

๕.๒ สร้างโอกาสเข้าถึงข้อมูล

อนาคตของโลกไร้พรมแดนคือการแข่งขันบนฐานข้อมูล จึงต้องสร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงข้อมูลข่าวสารที่จำเป็น และเป็นข้อมูลที่ทันสมัย เพื่อการวางแผนธุรกิจ โดย ๑. สร้างโอกาสให้ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและบิ๊กดาต้าผ่านระบบออนไลน์ เพื่อพัฒนาและสร้างธุรกิจใหม่ ๒. สร้างและพัฒนาศูนย์บริการข้อมูลผู้ประกอบการ เพื่อเป็นช่องทางหลักในการให้ข้อมูลและคำปรึกษาแก่ผู้ประกอบการและเป็นแหล่งรวมที่ปรึกษาทางธุรกิจ ๓. พัฒนาระบบฐานข้อมูลและสร้างระบบเชื่อมโยงข้อมูลระหว่างหน่วยงานภาครัฐให้มีความมาตรฐานเดียวกัน โดยเป็นข้อมูลที่มีความทันสมัยและต่อเนื่อง เพื่อประโยชน์ในการกำหนดนโยบายที่เหมาะสมต่อการพัฒนาผู้ประกอบการ ๔. สนับสนุนการสร้างและพัฒนาแพลตฟอร์มกลางทั้งในด้านการผลิต การบริหารจัดการ การตลาด ที่ผู้ประกอบการสามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ร่วมกันในการวางแผนธุรกิจในอนาคต เพื่อลดต้นทุนของทั้งภาครัฐและเอกชน และ ๕. สนับสนุนให้เกิดพื้นที่ทำงานร่วม (Co-working Space) สำหรับผู้ประกอบการ เพื่อลดต้นทุนและเป็นแหล่งแลกเปลี่ยนนวัตกรรมและเชื่อมต่อธุรกิจระหว่างกันอีกทางหนึ่ง

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

๑. สถานการณ์และแนวโน้ม

๑.๑ ปัจจัยภายนอก

การประเมินสถานการณ์แนวโน้มหลัก การเมืองของโลกยังคงมีสหรัฐอเมริกาเป็นตัวแสดงหลัก ซึ่งสหรัฐอเมริกายังเป็นผู้นำทางทหารที่เข้มแข็งและสามารถผนึกกำลังกับพันธมิตรโดยเฉพาะยุโรป ในการรับมือกับวิกฤตความขัดแย้งของโลก และภัยคุกคามใหม่ที่เกิดขึ้น รวมถึงสหรัฐอเมริกายังมีความได้เปรียบด้านเทคโนโลยีที่มีความก้าวหน้า มีแหล่งทรัพยากรธรรมชาติที่สำคัญเพียงพอ โดยไม่ต้องพึ่งพิงหรือนำเข้าจากประเทศอื่นๆ ได้แก่ น้ำมัน และก๊าซธรรมชาติ นอกจากนี้ สหรัฐอเมริกายังมีการใช้อำนาจอ่อน (Soft Power) ร่วมกับอำนาจแข็ง (Hard Power) ส่งผลให้สหรัฐอเมริกายังคงมีความเข้มแข็งและเป็นที่น่าเกรงขามต่อประเทศอื่นๆ

อย่างไรก็ตาม มีการคาดการณ์ว่าบทบาทของสหรัฐอเมริกา จะถูกท้าทายจากประเทศอื่นมากขึ้น อาทิ จีน และรัสเซีย เพื่อถ่วงดุลอำนาจ

บทบาทของสาธารณรัฐประชาชนจีน ที่ปัจจุบันเข้ามามีบทบาทในการขับเคลื่อนเศรษฐกิจของโลกและกระแสโลกาภิวัตน์ใหม่มากขึ้นเรื่อย ๆ จากการปรับนโยบายการต่างประเทศให้เป็นเชิงรุกและ มีความยืดหยุ่นมากขึ้น การเปิดรับการลงทุนโดยตรงจากต่างประเทศมากเป็นอันดับ ๑ ของโลก (Global Investment Trend Monitor 2014) รวมทั้งส่งเสริมสันติภาพและเสถียรภาพด้วยการเพิ่มความร่วมมืออันเป็นผลประโยชน์ร่วมกันของจีน ประเทศเพื่อนบ้าน และประเทศอื่นๆ อาทิ การออกนโยบาย One Belt One Road เส้นทางเชื่อมโยงการค้าใหม่ของจีนกับภูมิภาคอาเซียน ที่ส่งผลอย่างมากต่อภูมิภาคอาเซียน โดยเฉพาะประเทศไทยซึ่งมีทำเลที่ตั้ง เป็นศูนย์กลางของเส้นทางคมนาคมที่เชื่อมต่อระหว่างจีนผ่านอาเซียนเชื่อมโยงไปยังอินเดีย จึงทำให้ไทยมีแนวโน้มที่จะมีการลงทุนจากต่างประเทศเข้าสู่ประเทศไทยมากขึ้น โดยเฉพาะเรื่องการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและระบบโลจิสติกส์ ทั้งจากประเทศจีน รวมถึงประเทศญี่ปุ่นที่มีความพยายามจะรักษาอำนาจจากการที่มีฐานผลิตในประเทศไทยจำนวนมากแต่เดิม

ปัญหาภัยคุกคามต่อความมั่นคงต่างๆ ส่งผลให้หลายประเทศจัดให้**ปัญหาความมั่นคงเป็นความสำคัญลำดับต้นๆ** ของประเทศ เช่น ภัยคุกคามจากการก่อการร้าย อาชญากรรมข้ามชาติ ความขัดแย้งภายในประเทศ การแพร่ขยายของอาวุธทำลายล้างสูง การค้าอาวุธ การค้ามนุษย์ ความยากจน การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ การแพร่ระบาดของโรคติดต่อร้ายแรง ความมั่นคงด้านอาหาร ความมั่นคงทางพลังงาน เป็นต้น

สถานการณ์และแนวโน้มของพัฒนาการด้านวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัลแพลตฟอร์ม ๑ **อย่างก้าวกระโดด และฉับพลัน** จะเป็นเงื่อนไขสำคัญสำหรับวิถีชีวิตและการพัฒนาในทุกด้าน ในช่วงที่ผ่านมาการพัฒนาวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี เช่น เทคโนโลยีสื่อสารและเทคโนโลยีชีวภาพ ทำให้รูปแบบการผลิต การดำเนินธุรกิจและการใช้ชีวิตของประชาชนเปลี่ยนแปลงไปมากอย่างรวดเร็ว มนุษย์สามารถสื่อสารทั้งภาพและเสียงได้อย่างไร้พรมแดน การทำธุรกิจและธุรกรรมบนโครงข่ายดิจิทัลเพิ่มมากขึ้น ประเทศที่ใช้เทคโนโลยีเป็นฐานการพัฒนาเศรษฐกิจ ทำให้การเติบโตทางเศรษฐกิจเป็นไปอย่างก้าวกระโดด เช่น การลงทุนวิจัยและพัฒนาอย่างมากในประเทศเกาหลีใต้ผลักดันผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศให้เติบโตอย่างก้าวกระโดดจาก ๖๗,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๒๓ เป็น ๕๖๑,๐๐๐ ล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๔๓ หรือขยายตัวประมาณ ๘.๓ เท่าภายใน ๒๐ ปี และกรณีประเทศจีนทำให้ผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ (GDP) เพิ่มขึ้นจาก ๑.๒ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๔๓ เป็น ๖.๖ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๕๓ และใช้เวลาอีกเพียง ๔ ปีในการขยายตัวเป็น ๑๐.๔ ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐอเมริกา ในปี ๒๕๕๗ ดังนั้น ประเทศไทยต้องให้ความสำคัญและเร่งการพัฒนากำลังคนด้านวิจัยและพัฒนา รวมทั้งส่งเสริมการจัดการศึกษาที่เป็นการบูรณาการองค์ความรู้ศาสตร์ทั้งห้า หรือ STEAM (Science, Technology, Engineering, Arts, Mathematics) เพื่อพัฒนาเด็กวัยเรียนให้คิดเป็นวิทยาศาสตร์ จะทำให้สามารถเป็นเจ้าของเทคโนโลยี และนวัตกรรมก้าวทันโลก ซึ่งจะส่งผลให้เกิดการสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจ ก้าวกระโดดการพัฒนา และลดความเหลื่อมล้ำและสร้างคุณภาพชีวิต

ในอนาคตต่อความรู้ด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีที่สั่งสมมาอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับความก้าวหน้าทางวิทยาศาสตร์พื้นฐานแขนงใหม่ เช่น วิทยาการรับรู้ (Cognitive Science) ซึ่งเป็นการทำงานระหว่างสมองและจิตใจ ความสัมพันธ์ระหว่างความคิด อารมณ์ และการกระทำเป็นต้น มีความสำคัญต่อการสร้างเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ที่จะส่งผลให้เกิดการพลิกโฉมการพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และการดำรงชีวิตของมนุษย์แบบก้าวกระโดด (Disruptive Technology) โดยมีแนวโน้มว่าเกิดการพัฒนาเทคโนโลยีใหม่ ๑๒ ด้าน ได้แก่ ๑. อินเทอร์เน็ตเคลื่อนที่ ๒. โปรแกรมอัจฉริยะที่สามารถคิดและทำงานแทนมนุษย์ ๓. อินเทอร์เน็ตในทุกสิ่งทุกอย่าง (Internet of Things) ๔. เทคโนโลยีคลาวด์ (Cloud Technology) ๕. เทคโนโลยีหุ่นยนต์ขั้นก้าวหน้า (Advanced Robotics) ๖. ยานพาหนะไร้คนขับ (Autonomous and Near-Autonomous Vehicles) ๗. เทคโนโลยีพันธุกรรมสมัยใหม่ (Next-Generation Genomics) ๘. เทคโนโลยีการเก็บพลังงาน (Energy Storage) ๙. การพิมพ์แบบสามมิติ (๓ D Printing) ๑๐. เทคโนโลยีวัสดุขั้นก้าวหน้า ๑๑. เทคโนโลยีการขุดเจาะน้ำมันและก๊าซขั้นก้าวหน้า และ ๑๒. เทคโนโลยีพลังงานทดแทน แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงทางเทคโนโลยีดังกล่าวส่งผลกระทบต่อประเทศทั้งในมิติเศรษฐกิจและสังคม

๑.๒ ปัจจัยภายใน

การเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างประชากร เศรษฐกิจ และสังคม ส่งผลให้ครอบครัวไทยมีขนาดเล็กลง จาก ๓.๖ คน ในปี ๒๕๔๓ เหลือ ๒.๗ คน ในปี ๒๕๕๗ และมีรูปแบบที่หลากหลายมากขึ้น อาทิ ครอบครัวที่มีเฉพาะคู่สามีภรรยาแต่ไม่มีบุตร ครอบครัวเลี้ยงเดี่ยว ครอบครัวเพศเดียวกัน ครอบครัวข้ามรุ่น ครอบครัวอยู่คนเดียว ซึ่งครอบครัวเลี้ยงเดี่ยวและครอบครัวข้ามรุ่นถือเป็นครอบครัวที่มีความเปราะบางมากกว่าครอบครัวประเภทอื่น โดยในปี ๒๕๕๖ มีครอบครัวเลี้ยงเดี่ยว ๑.๔ ล้านครัวเรือน คิดเป็นร้อยละ ๗.๑ ของครัวเรือนทั้งหมด และส่วนใหญ่จะเป็นครอบครัวแม่เลี้ยงเดี่ยวที่มีปัญหาหย่าร้างและความลำบากในการจัดหาที่อยู่อาศัย อีกทั้งยังต้องรับมือกับทัศนคติในเชิงลบและการตีตราทางสังคม โดยเฉพาะแม่เลี้ยงเดี่ยวที่มีอายุน้อย ขณะที่ครอบครัวข้ามรุ่นมีจำนวนมากกว่า ๔๐๐,๐๐๐ ครัวเรือน หรือคิดเป็นร้อยละ ๒ ของครัวเรือนทั้งหมด และมีเด็กจำนวนมากถึง ๑.๒๔ ล้านคนที่อาศัยอยู่ในครอบครัวข้ามรุ่น และหัวหน้าครัวเรือนส่วนใหญ่เป็นหญิงสูงอายุ และ ๑ ใน ๕ ของผู้สูงอายุในครอบครัวข้ามรุ่นมีรายได้ต่ำกว่าเส้นความยากจนส่งผลกระทบต่อพัฒนาการและการศึกษาต่อของเด็ก ทั้งนี้ พบว่าเด็กที่ได้รับการดูแลโดยปู่ย่าตายายที่สูงอายุมีผลการเรียนที่ต่ำกว่าเด็กที่อาศัยอยู่กับพ่อแม่ นอกจากนี้ ยังพบว่าครอบครัวอยู่คนเดียวมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยในปี ๒๕๓๐ มีประมาณร้อยละ ๖ เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๑๔ ในปี ๒๕๕๖ และคาดว่าในปี ๒๕๗๖ จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๒๐ (ที่มา : Thailand.UNFPA.org) อีกทั้งโครงสร้างประชากรไทยจะเปลี่ยนแปลงเข้าสู่สังคมสูงวัยอย่างสมบูรณ์ในปี ๒๕๖๔

โครงสร้างและองค์ประกอบของประชากรในแต่ละเจนเนอเรชัน ในช่วงระยะเวลา ๒๐ ปีข้างหน้า ประชากรในประเทศไทยจะมีเจนเนอเรชันแตกต่างกัน และจะมีเจนเนอเรชันใหม่ๆ เพิ่มขึ้น โดยในปี ๒๕๖๐ ประเทศไทยมีประชากร ๕ รุ่นเจนเนอเรชันได้แก่ ๑. รุ่นก่อนเบบี้บูมเมอร์ ซึ่งเกิดก่อนปี พ.ศ. ๒๔๘๙ ๒. รุ่นเบบี้บูมเมอร์ เกิดในช่วงปี พ.ศ. ๒๔๘๙-๒๕๐๗ ๓. รุ่นเจนเนอเรชันเอกซ์ เกิดในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๐๘-๒๕๒๔ ๔. รุ่นเจนเนอเรชันวาย

เกิดในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๒๕-๒๕๔๘ และ ๕. รุ่นเจนเนอเรชั่นซีและอัลฟา เกิดในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๙-๒๕๖๘ โดยเจนเนอเรชั่นวายมีมากที่สุด ร้อยละ ๓๒ ของประชากรทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เจนเนอเรชั่นเอกซ์ ร้อยละ ๒๖ ของประชากรทั้งหมด และปี ๒๕๗๙ ประเทศไทยจะมีประชากรทั้งหมด ๖ รุ่น ประกอบด้วย ๕ รุ่นที่มีชีวิตอยู่ในปัจจุบัน และจะมีรุ่นหลังเจนเนอเรชั่นซีและอัลฟาเพิ่มเข้ามาเป็นวัยเด็กตั้งแต่ในปี ๒๕๖๙ โดยในช่วงระยะเวลา ๒๐ ปีข้างหน้า ประชากรรุ่นเจนเนอเรชั่นซีและอัลฟา และรุ่นเจนเนอเรชั่นหลังเจนอัลฟา ซึ่งเป็นวัยเด็กและวัยแรงงาน มีอัตราการเติบโตประชากรที่เพิ่มขึ้น ขณะที่ประชากรเจนเนอเรชั่นเอกซ์ เจนเนอเรชั่นวาย และเบบี้บูมเมอร์จะมีสัดส่วนลดลงอย่างต่อเนื่องจากปี ๒๕๖๐ โดยประชากรเจนเนอเรชั่นวาย จะยังคงเป็นประชากรที่มีจำนวนและสัดส่วนมากที่สุด ประมาณร้อยละ ๓๑ ของประชากรทั้งหมด รองลงมาได้แก่ เจนเนอเรชั่นเอกซ์ ร้อยละ ๒๓.๙๙ ของประชากรทั้งหมด และเจนเนอเรชั่นซีและอัลฟา มีร้อยละ ๒๑.๘๕ ของประชากรทั้งหมด ซึ่งความหลากหลายของรุ่นเจนเนอเรชั่นที่มีทัศนคติ พฤติกรรมที่แตกต่างกัน ทำให้สังคมในอนาคตจะประกอบด้วยคนที่มีความหลากหลายทางความคิดและการใช้ชีวิตมากขึ้น

๒. เป้าหมาย

๒.๑ เป้าหมายอนาคตประเทศไทย : ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีรายได้สูง (โดยมีเป้าหมายการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจ เฉลี่ยร้อยละ ๕) สังคมไทยเป็นสังคมที่มีความสุข ประชาชนมีคุณภาพชีวิตที่ดี มีความมั่นคงปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สิน มีงานและรายได้ที่เพียงพอต่อการดำรงชีวิตในระดับดี มีการธำรงรักษาไว้ซึ่งขนบธรรมเนียมประเพณี ศิลปวัฒนธรรมและความเป็นไทย ความเป็นพลเมือง มีระบบการเมืองที่มีเสถียรภาพและโปร่งใส มีการบริหารจัดการทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีประสิทธิภาพอย่างยั่งยืน นำสู่การเป็นประเทศที่น่าอยู่ เป็นผู้นำด้านวิสาหกิจเพื่อสังคม และเป็นศูนย์กลางด้านการท่องเที่ยว การคมนาคมขนส่ง การค้า การลงทุน การศึกษา ศาสนา และการดูแลสุขภาพ

๒.๒ เป้าหมายการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ การวางรากฐานการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ เป็นปัจจัยสำคัญในการนำพาประเทศไปสู่การเป็นประเทศพัฒนาแล้ว ซึ่งเป็นเป้าหมายในอีก ๒๐ ปี ข้างหน้า โดยคนไทยในอนาคตมีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่รอบด้าน และมีสุขภาวะที่ดีในทุกช่วงวัย มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อดออม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรม และเป็นพลเมืองดีของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ ๒๑ มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่ ๓ มินิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต สูการเป็นคนไทย ที่มีทักษะสูง เป็นนวัตกรรม นวัตกรรม ผู้ประกอบการ เกษตรกรยุคใหม่และอื่นๆ โดยมีสัมมาชีพตามความถนัดของตนเอง

๒.๓ กรอบทิศทางและเป้าหมายตามยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์

การพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ทุกช่วงวัย เพื่อให้คนไทยในอนาคต มีความพร้อมทั้งกาย ใจ สติปัญญา มีพัฒนาการที่รอบด้านและมีสุขภาวะที่ดีในทุกช่วงวัย มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อดออม โอบอ้อมอารี มีวินัย รักษาศีลธรรม และเป็นพลเมืองดี

ของชาติ มีหลักคิดที่ถูกต้อง มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ ๒๑ มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษ และภาษาที่ ๓ และอนุรักษ์ภาษาท้องถิ่น มีนิสัยรักการเรียนรู้และการพัฒนาตนเองอย่างต่อเนื่องตลอดชีวิต โดยเน้นให้เป็นคนดี เก่ง และมีคุณภาพ ควบคู่กับการน้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินชีวิต รวมทั้งการสร้างระบบนิเวศที่เอื้อต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ โดยมีเป้าหมายการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ ๔ ด้าน ได้แก่

ใจ มีจิตสาธารณะ รับผิดชอบต่อสังคมและผู้อื่น มัธยัสถ์ อดออม โอบอ้อมอารี มีวินัย ยึดมั่นในความซื่อสัตย์ รักษาศีลธรรม คุณธรรม และเป็นพลเมืองดีของชาติ มีคุณธรรมสำหรับ “คนไทย” พื้นฐานทุกคนในวงกว้างจนเป็นเอกลักษณ์ของคนไทยรักษาความเป็นไทย เข้าใจสังคมไทยและสังคมโลก ยอมรับความแตกต่าง มีความเคร่งครัดและปฏิบัติตามระเบียบและกฎหมายของสังคม

สติปัญญา มีทักษะที่จำเป็นในศตวรรษที่ ๒๑ มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษ และภาษาที่ ๓ มีนิสัยรักการเรียนรู้และพัฒนาตนเองตลอดเวลา มีความสามารถในการคิดวิเคราะห์ และพึ่งตนเองได้ มีความรู้สามารถหลากหลายด้าน (Well-rounded) และความรู้รอบตัวสูง

กาย มีพัฒนาการที่ดีรอบด้านตั้งแต่อยู่ในครรภ์ มีสุขภาพที่ดีในทุกช่วงวัย สุขภาพสมบูรณ์แข็งแรง รักการเล่นกีฬา ขจัดปัญหาเด็กปฐมวัยได้รับสารอาหารไม่เพียงพอ และมีพัฒนาการไม่สมวัย

สภาพแวดล้อม ครอบครัวไทย จะต้องมีความสามารถในการสั่งสอน ดูแลเยาวชนในครอบครัวได้ ไม่ยอมรับการทุจริตคอร์รัปชั่น มีระบบนิเวศที่สนับสนุนครอบครัวในการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ สภาพแวดล้อม ที่สนับสนุนการเรียนรู้ สังคมที่มีความสุข

๒.๔ เป้าหมายตัวชี้วัด

๒.๔.๑ ดัชนีการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ (HDI) มีค่าคะแนนมากกว่า ๐.๗๐

๒.๔.๒ Global Entrepreneurship Index อยู่ในเปอร์เซ็นต์ที่ ๗๐

๒.๔.๓ SDG ๓ มีเปอร์เซ็นต์สูงที่สุดกว่า ๙๐

๒.๔.๔ คะแนน PISA สูงกว่า ๕๐๐ คะแนน

๓. ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและแนวทางการพัฒนา

การบรรลุเป้าหมายดังกล่าวจำเป็นต้องมีแนวทางการพัฒนาเพื่อรองรับบริบททางเศรษฐกิจและสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปโดยต้องมุ่งเน้นการพัฒนาศักยภาพคนตลอดช่วงชีวิต ควบคู่กับการปฏิรูปที่สำคัญทั้งในส่วนของ **การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม** เพื่อให้คนมีความดีอยู่ใน “วิถี” การดำเนินชีวิตและมีจิตสำนึกร่วมในการสร้างสังคมที่น่าอยู่ และมีการปฏิรูปการเรียนรู้แบบ **พลิกโฉม** ในทุกระดับตั้งแต่ระดับปฐมวัยจนถึงการเรียนรู้ตลอดชีวิต โดยการพัฒนาระบบการเรียนรู้ที่ตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในศตวรรษที่ ๒๑ มีการออกแบบระบบการเรียนรู้ใหม่ การเปลี่ยนแปลงบทบาทครู การเพิ่มประสิทธิภาพระบบบริหารจัดการศึกษา และการพัฒนาระบบการเรียนรู้ตลอดชีวิตเพื่อพัฒนาผู้เรียนให้สามารถกำกับการเรียนรู้ที่เหมาะสมกับตนเองได้อย่างต่อเนื่อง แม้จะออกจากระบบการศึกษาแล้ว รวมถึง **ความตระหนักถึงพหุปัญญา (Multiple Intelligence) ของมนุษย์ที่หลากหลาย** และการพัฒนาและรักษากลุ่มผู้มีความสามารถพิเศษของพหุปัญญาแต่ละประเภท และการปฏิรูประบบเสริมสร้างความรอบรู้และจิตสำนึกทางสุขภาพ เพื่อให้คนไทยมี

ศักยภาพในการจัดการสุขภาวะที่ดีที่สุดด้วยตนเอง พร้อมกับการสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพทรัพยากรมนุษย์ ทั้งการเสริมสร้างครอบครัวที่เข้มแข็งอบอุ่นซึ่งเป็นการวางรากฐานการส่งต่อเด็กที่มีคุณภาพสู่การพัฒนาในช่วงอายุถัดไป โดยการส่งเสริมการเกิดที่มีคุณภาพ การสร้างครอบครัวที่เหมาะสมกับคนรุ่นใหม่ การส่งเสริมบทบาทในการมีส่วนร่วมพัฒนาคน การพัฒนาระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่มีความเชื่อมโยงและบูรณาการข้อมูลด้านการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ระหว่างกระทรวง/หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และการเสริมสร้างศักยภาพการกีฬาในการสร้างคุณค่าทางสังคมและพัฒนาประเทศ ในการใช้กิจกรรมนันทนาการและกีฬาเป็นเครื่องมือในการเสริมสร้างสุขภาวะของประชาชนอย่างครบวงจรและมีคุณภาพมาตรฐาน รวมถึงการพัฒนาทักษะด้านกีฬาสู่ความเป็นเลิศและกีฬาเพื่อการอาชีพ โดยมีประเด็นการพัฒนาที่สำคัญและแนวทางการพัฒนา ดังนี้

๓.๑ ประเด็นการพัฒนาที่สำคัญ : ในระยะ ๕ ปี ๑๐ ปี ๑๕ ปี และภายใน ๒๐ ปี

๓.๑.๑ ระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) “พลิกโฉมพื้นฐาน”

คนไทย

๑. คนไทยมีคุณธรรมเป็นพื้นฐาน และอัตลักษณ์ใหม่ที่มีวินัย เคารพกฎหมาย เคารพสิทธิผู้อื่น ซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม มัธยัสถ์ อดออม มีจิตสาธารณะ จิตสำนึกความเป็นไทย มีความรับผิดชอบต่อเสรีภาพและมีความรับผิดชอบต่อหน้าที่ของตนเอง

๒. เด็กและเยาวชนได้การปูพื้นฐานหลักของทักษะศตวรรษที่ ๒๑ มีวินัย เคารพกฎหมาย เคารพสิทธิผู้อื่น ซื่อสัตย์ มีคุณธรรม จริยธรรม มัธยัสถ์ อดออม รักการเรียนรู้ มีทักษะทางการเงิน มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่ ๓ และ STEAM

๓. คนไทยได้รับการพัฒนาทักษะการทำงานสูงขึ้นและได้รับการปลูกฝังค่านิยมในเรื่องวินัยในการทำงานและการเงิน

๔. ผู้สูงอายุ ได้รับการดูแลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีงานทำ มีรายได้ เข้าถึงระบบการประกันสุขภาพ มีส่วนร่วมทางสังคม มีระบบสนับสนุนการดูแลในกรณีที่ตกอยู่ในระดับภาวะพึ่งพาสูง

ครอบครัวไทย

๑. พ่อแม่ได้รับการเตรียมความพร้อมก่อนการตั้งครุภรรยา และครอบครัวได้รับการสนับสนุนการเลี้ยงดูบุตรอย่างมีคุณภาพ

๒. ครอบครัวไทยได้รับการพัฒนาให้มีบทบาทในการสร้างคนที่มีคุณธรรม จริยธรรม มีวินัย เคารพกฎหมายและสิทธิของผู้อื่น และมีจิตสำนึกความเป็นไทย

สังคมไทย

๑. มีระบบการบริหารจัดการชุมชนที่ดีเพื่อเป็นฐานในการพัฒนาคนให้รู้จักหน้าที่และมีความรับผิดชอบต่อสังคม

๒. สังคมไทยเป็นสังคมที่น้อมนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงมาประยุกต์ใช้ที่จะนำไปสู่สังคมที่เข้มแข็ง

สภาพแวดล้อมและกลไก

๑. ปฏิรูปการเรียนรู้แบบพลิกโฉมเพื่อรองรับโลกในศตวรรษที่ ๒๑ (มีการสอนภาษาอังกฤษตั้งแต่ระดับอนุบาล มีการปรับปรุงโครงสร้างการศึกษาที่เน้นสายอาชีพมากขึ้น) มีการเรียนการสอนและการเรียนรู้ที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ เกิดทักษะความเข้าใจและใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ทักษะภาษาที่ ๓ ทักษะและความรู้ในการประกอบอาชีพใหม่ ๆ อย่างคล่องตัว

๒. มีการปรับระบบการสร้างคนและการสร้างสรรค์งานวิจัยที่ตรงต่อความต้องการในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ประเทศ

· มีการพัฒนาต้นแบบนวัตกรรมและผู้ประกอบการยุคใหม่

๓. มีระบบบริการสาธารณสุขที่ได้มาตรฐานที่ประชากรทุกระดับเข้าถึงได้ และประชาชนเน้นการดูแลสุขภาพและการป้องกัน ชุมชนเกิดเป็นแหล่งบ่มเพาะจิตสำนึกการมีสุขภาพดีของประชาชน มีระบบฐานข้อมูลกลางสุขภาพของประชาชนตลอดช่วงชีวิต

๔. มีกิจกรรมการออกกำลังกาย การเล่นกีฬาและนันทนาการ เพื่อเสริมสร้างสุขภาพที่ดีทั้งกาย ใจ สติปัญญา และหล่อหลอมจิตวิญญาณการเป็นพลเมืองดี มีโครงสร้างพื้นฐาน อุปกรณ์ สถานที่ และสิ่งอำนวยความสะดวกทางกีฬาและนันทนาการที่ได้มาตรฐาน

๕. มีการบูรณาการระบบฐานข้อมูลของหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์

๓.๑.๒ ระยะ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๖๙) “ต่อยอดสิ่งใหม่”

คนไทย

๑. เด็กปฐมวัยมีพัฒนาการสมวัย ได้รับการดูแลอย่างครบวงจร มีคุณภาพ และมีมาตรฐาน เด็กและเยาวชนต้นรู้ สามารถเรียนรู้ได้ด้วยตนเอง มีทักษะในศตวรรษที่ ๒๑ ทั้งทักษะการเรียนรู้และนวัตกรรม ทักษะด้านข้อมูลข่าวสาร เทคโนโลยี ทักษะชีวิตและการประกอบอาชีพ สามารถนำองค์ความรู้ STEAM เชื่อมโยงกับการดำเนินชีวิตประจำวันและการทำงาน มีทักษะสื่อสารภาษาอังกฤษและภาษาที่ ๓

๒. คนไทยมีทักษะ มีความรู้ มีทักษะอาชีพสูงขึ้นเพียงพอที่จะสร้างงานและสร้างรายได้หลายช่องทาง สามารถปรับตัวและเรียนรู้สิ่งใหม่ตามพลวัตของโครงสร้างอาชีพและความต้องการของตลาดแรงงาน คนไทยมีความสามารถบริหารการเงินและวางแผนชีวิตเป็นอย่างดี

๓. ผู้สูงอายุ ได้รับการดูแลให้มีคุณภาพชีวิตที่ดีตามทักษะความสามารถ และระดับของภาวะพึ่งพา มีงานทำ มีหลักประกันที่มั่นคงในการดำรงชีวิตทั้งด้านรายได้ การประกันสุขภาพ และการดูแลกิจกรรมประจำวันหากอยู่ในภาวะพึ่งพา

ครอบครัวไทย

พ่อแม่ได้รับการเสริมพลังในการเลี้ยงบุตรและการดูแลบุพการีอย่างมีคุณภาพจากภาคส่วนต่าง ๆ ในสังคมให้สอดคล้องกับภาวะการณ์ทางประชากรและตลาดแรงงานที่เปลี่ยนแปลงเพื่อสร้างสมดุลระหว่างการทางานหารายได้และการดูแลสมาชิกในครอบครัว

สังคมไทย

สังคมไทยเป็นสังคมแบบมีส่วนร่วม มีค่านิยมต่อต้านการคอร์รัปชัน และยึดหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

สภาพแวดล้อมและกลไก

๑. ปฏิรูปการเรียนรู้แบบพลิกโฉมเพื่อรองรับโลกในศตวรรษที่ ๒๑ อย่างต่อเนื่อง และเกิดเครือข่ายการพัฒนาและส่งเสริมการเรียนรู้แบบพหุปัญญา พหุวัฒนธรรม และเชื่อมต่อกันกับภาคธุรกิจ ภาคสังคม
๒. มีนักวิจัยและผลงานวิจัยและพัฒนาที่มีคุณภาพ สามารถส่งเสริมสนับสนุนการพัฒนาประเทศในด้านเศรษฐกิจและสังคมอย่างดี
๓. มีการพัฒนานวัตกรรมและผู้ประกอบการยุคใหม่อย่างเป็นระบบ และมีผู้ประกอบการ Startup^m ที่สามารถเติบโตทางธุรกิจ (Grow Up) จำนวนมาก และส่งผลต่อระบบเศรษฐกิจมากขึ้น
๔. มีระบบบริการสาธารณสุขที่ได้มาตรฐานและประชากรทุกคนได้รับการดูแลอย่างทั่วถึง มีชุมชนเป็นฐานในการสร้างการมีสุขภาพที่ดีของคนในชุมชน มี Health Literacy มีระบบการดูแลสุขภาพทางไกลให้มีความหลากหลายเข้าถึงง่าย
๕. มีการเล่นกีฬาตามความถนัดหรือความสนใจเฉพาะบุคคลอย่างต่อเนื่องจนกลายเป็นวิถีชีวิต มีระบบพัฒนานักกีฬาและบุคลากรด้านกีฬาและนันทนาการที่ได้มาตรฐานเพื่อต่อยอดศักยภาพให้สูงขึ้น และมีการวางรากฐานอุตสาหกรรมกีฬา
๖. มีการใช้ระบบฐานข้อมูลเพื่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ที่เชื่อมโยงกันทั้งระบบตลอดทุกช่วงอายุสามารถนำมาใช้บริหารจัดการและพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๑.๓ ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๗๐ – ๒๕๗๔) “ก้าวไกลเป็นเลิศ”

คนไทย

๑. เด็กและเยาวชน รักการเรียนรู้ด้วยตนเอง มีทักษะในศตวรรษที่ ๒๑ และทักษะด้านภาษาอังกฤษและภาษาที่ ๓ ที่ดีเยี่ยม และมีความสามารถและทักษะการคิดวิเคราะห์ที่หลากหลาย สามารถนำมาปรับใช้กับสภาพแวดล้อมได้เป็นอย่างดี
๒. คนไทยมีสมรรถนะของการเป็นแรงงานทักษะสูง สามารถเรียนรู้ในการพัฒนาและสร้างสรรค์งานใหม่ๆ ได้ดี มีความคิดริเริ่ม และสามารถเรียนรู้เทคโนโลยีสมัยใหม่ในศตวรรษที่ ๒๑ ได้เป็นอย่างดี สามารถตอบสนองความต้องการของตลาดแรงงาน และมีความมั่นคงทางการเงิน
๓. ผู้สูงอายุ มีคุณภาพชีวิตที่ดี มีสุขภาพดี มีงานทำอย่างมั่นคง สามารถสร้างรายได้และพึ่งพาตนเองได้เป็นอย่างดี และสามารถบำเพ็ญประโยชน์เพื่อสังคม

ครอบครัวไทย

ครอบครัวไทยมีความเข้มแข็ง และมีจิตสำนึกความเป็นไทย ดำรงชีวิตแบบพอเพียง

สังคมไทย

สังคมไทยมีคนไทยที่มีวินัย คนไทยมีส่วนร่วมในการพัฒนาชุมชนและสังคม มีความมั่นคง มีความภาคภูมิใจในอัตลักษณ์และวิถีความเป็นไทย เป็นสังคมโปร่งใส การทุจริตคอร์รัปชันลดลงอย่างมีนัยสำคัญ

สภาพแวดล้อมและกลไก

๑. มีระบบเทคโนโลยีการเรียนรู้ยุคใหม่อย่างเต็มรูปแบบที่ทุกคนสามารถเข้าถึงองค์ความรู้ในการยกระดับความรู้ ทักษะอาชีพ และการเปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีที่สอดคล้องกับโลกยุคใหม่

๒. มีนักวิจัยและผลงานวิจัยและพัฒนา ที่ก่อให้เกิดนวัตกรรมใหม่ๆ ที่เป็นของคนไทยหรือประเทศไทย และส่งผลโดยตรงต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

๓. มีธุรกิจใหม่ที่มีใช้เทคโนโลยี นวัตกรรม และสามารถไปสู่ตลาดต่างประเทศได้ และประเทศไทยเป็นหนึ่งในศูนย์กลาง Startup ชั้นนำระดับนานาชาติ มีระบบบริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพ มาตรฐาน ทั่วประเทศ

๔. มีระบบการส่งเสริมการกีฬาสู่ความเป็นเลิศ และกีฬาเพื่ออาชีพ และมีเส้นทางอาชีพที่มั่นคง และมีการพัฒนาอุตสาหกรรมกีฬาอย่างต่อเนื่อง

๓.๑.๔ ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ – ๒๕๘๕) “มั่นคง ยั่งยืน”

คนไทย

๑. คนไทยเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ มีความพร้อมในทุกมิติตามมาตรฐานและสมคูล ทั้งด้านสติปัญญา คุณธรรมจริยธรรม มีจิตวิญญาณที่ดี เข้าใจในการปฏิบัติตนปรับตัวเข้ากับสภาพแวดล้อม มีความสามารถในการกำกับ ควบคุมตนเอง มีความมุ่งมั่น มีความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ สังสรรค์สิ่งที่ดี มีสุขภาพอนามัยที่ดี มีความสุข และมีทักษะการครองชีวิตในศตวรรษที่ ๒๑ อย่างสมบูรณ์

๒. เด็กและเยาวชน มีนิสัยรักการเรียนรู้และพัฒนาตนเองตลอดเวลา และความรู้รอบตัวสูง มีสมรรถนะพื้นฐานในการทำงาน ทักษะการเป็นนักคิด นวัตกรรม และผู้ประกอบการ มีคุณลักษณะของการเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ทุกมิติ

๓. คนไทยมีสมรรถนะของการเป็นแรงงานทักษะสูง (Sophisticated Worker) นวัตกรรม (Innovator) นักคิด (Thinker) และผู้ประกอบการ (Entrepreneur) และสร้างสรรค์งานใหม่ๆ ที่มีความหลากหลาย มีคุณลักษณะของการเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ทุกมิติ

๔. ผู้สูงอายุมีความมั่นคงในชีวิต มีสุขภาพดี สร้างมูลค่าเพิ่มให้แก่สังคม ได้รับการยอมรับเป็นสถาบันสังคมผู้สูงวัยที่มีบทบาทในการสนับสนุนการขับเคลื่อนประเทศ มีส่วนร่วมทำประโยชน์ให้กับสังคมสูงวัยอย่างมีคุณภาพ ทั้งด้านกาย ใจ จิตวิญญาณ และสติปัญญา มีคุณลักษณะของการเป็นมนุษย์ที่สมบูรณ์ทุกมิติ

ครอบครัวไทย

๑. พ่อแม่มีความสามารถในการดูแลเลี้ยงดูบุตรและดูแลบุพการีอย่างมีคุณภาพ ให้ความรัก ความอบอุ่น และความมั่นคงให้กับคนในครอบครัวได้เป็นอย่างดี

๒. ครอบครัวไทยมีความมั่นคง ครอบครัวอบอุ่น มีความสุขบนพื้นฐานปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง วิถีชีวิตของครอบครัวไทยเป็นที่ยอมรับในระดับนานาชาติ

สังคมไทย

สังคมไทยมีความสุขและเป็นที่ยอมรับของนานาชาติ

สภาพแวดล้อมและกลไก

๑. มีระบบการเรียนรู้ที่รองรับโลกในศตวรรษที่ ๒๑ ที่สมบูรณ์ และระบบสร้างสรรค์งานวิจัยที่สอดคล้องกับพลวัตทางประชากรและการเปลี่ยนแปลงของตลาดแรงงาน และมีส่วนสร้างคนไทยให้มีคุณลักษณะของมนุษย์ที่สมบูรณ์
๒. มีนักวิจัยและผลงานวิจัยและพัฒนาที่เป็นนวัตกรรมใหม่ที่ตอบสนองความต้องการของประเทศและนานาชาติ และเป็นประเทศหนึ่งที่เป็นศูนย์กลางด้านนวัตกรรมใหม่เพื่อเศรษฐกิจและสังคมนานาชาติ
๓. ธุรกิจมีความยั่งยืนและเติบโต สามารถสร้างรายได้หลักเข้าสู่ประเทศและยกระดับรายได้ของประเทศ
๔. มีระบบบริการสาธารณสุขของคนในชาติเป็นไปตามมาตรฐานประเทศพัฒนาแล้ว มีระบบการคลังสุขภาพและระบบหลักประกันสุขภาพที่มีประสิทธิภาพ พอเพียง เป็นธรรมและยั่งยืน
๕. ประเทศไทยมีความเป็นเลิศและมีชื่อเสียงด้านกีฬา และอุตสาหกรรมกีฬาสามารถสร้างมูลค่าทางเศรษฐกิจของประเทศ

๓.๒ แนวทางการพัฒนา

การปรับเปลี่ยนค่านิยมและวัฒนธรรม (Transformation of Culture)

มุ่งเน้นให้สถาบันทางสังคมร่วมปลูกฝังค่านิยมวัฒนธรรมที่พึงประสงค์ โดยบูรณาการร่วมระหว่าง “ครอบครัว ชุมชน ศาสนา การศึกษา และสื่อ” ในการหล่อหลอมคนไทยให้มีคุณธรรม จริยธรรม ในลักษณะที่เป็น ‘วิถี’ การดำเนินชีวิต ดังนี้

๑. **การปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมผ่านการเลี้ยงดูในครอบครัว** โดยส่งเสริมให้ครอบครัวมีความอบอุ่น ดำเนินชีวิตโดยยึดมั่นในคุณธรรม จริยธรรม มัชยสถ์ อดออม ซื่อสัตย์ และแนวปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง มีการจัดกิจกรรมที่ช่วยเสริมสร้างคุณลักษณะดังกล่าว รวมทั้งการพัฒนาพ่อแม่ให้เป็นแบบอย่างที่ดีในการดำเนินชีวิต
๒. **การบูรณาการเรื่องความซื่อสัตย์ วินัย คุณธรรม จริยธรรม ในการจัดการเรียนการสอนในสถานศึกษา** โดยให้สถานศึกษาสอดแทรกการปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรม และการมีจิตสาธารณะเข้าไปในทุกสาระวิชาและในทุกกิจกรรม รวมทั้งปรับสภาพแวดล้อมทั้งภายในและภายนอกสถานศึกษาให้เอื้อต่อการมีคุณธรรม จริยธรรม และจิตสาธารณะ รวมถึงการรักษาขนบธรรมเนียมและประเพณีอันดีงาม
๓. **การสร้างความเข้มแข็งในสถาบันทางศาสนา** เพื่อเผยแผ่หลักคำสอนที่ดีงามให้แก่ประชาชน โดยพัฒนา ผู้เผยแผ่ศาสนาให้ประพฤติปฏิบัติตัวเป็นแบบอย่างตาม คำสอนที่ถูกต้องของแต่ละศาสนา รวมทั้งมีการเผยแผ่หลักธรรมคำสอนทางศาสนาที่สอดคล้องกับการดำเนินชีวิตที่เข้าใจง่าย และสามารถนำไปปฏิบัติได้จริง
๔. **การปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมโดยใช้ชุมชนเป็นฐาน** โดยการพัฒนา ผู้นำชุมชนให้เป็นต้นแบบของการมีคุณธรรมจริยธรรม การสร้างความเข้มแข็งให้ชุมชนในการจัดกิจกรรมสาธารณประโยชน์ การจัดระเบียบสังคม และการนำเยาวชนเข้ามามีส่วนร่วมในการทำกิจกรรม รวมถึงการลงโทษผู้ละเมิดบรรทัดฐานที่ดีทางสังคม

๕. การสร้างค่านิยมและวัฒนธรรมที่พึงประสงค์จากภาคธุรกิจ โดยกระตุ้นให้ภาคธุรกิจมีการบริหารจัดการอย่างมีธรรมาภิบาล พัฒนาสร้างความรู้สึกรับผิดชอบต่อสังคมของคนทุกคนในบริษัททั้งพนักงานและลูกค้า ปรับเปลี่ยนทัศนคติการคำนวณผลตอบแทนให้คำนึงถึงต้นทุนทางสังคม ส่งเสริมการจัดกิจกรรมเพื่อตอบแทนสังคม รวมทั้งกระตุ้นให้เกิดการประกอบธุรกิจเพื่อสังคม เช่น วิสาหกิจเพื่อสังคม เป็นต้น

๖. การใช้สื่อและสื่อสารมวลชนในการปลูกฝังค่านิยมและวัฒนธรรมของคนในสังคม โดยส่งเสริมให้สื่อและสื่อสารมวลชนปฏิบัติตามจรรยาบรรณสื่ออย่างเคร่งครัด การจัดเวลาและพื้นที่ออกอากาศให้แก่สื่อสร้างสรรค์ ในช่วงเวลาที่มีผู้ชมมากที่สุด รวมทั้งการส่งเสริมการใช้สื่อออนไลน์และเครือข่ายสังคมออนไลน์อย่างสร้างสรรค์ นำเสนอตัวอย่างของการมีคุณธรรมจริยธรรม และการมีจิตสาธารณะ เพื่อปลูกฝังคุณธรรม จริยธรรมและค่านิยมที่พึงประสงค์

๗. การส่งเสริมให้คนไทยมีจิตสาธารณะและมีความรับผิดชอบต่อส่วนรวม โดยสร้างความตระหนักให้ประชาชนรู้จักหน้าที่ของตนเอง การตรงต่อเวลา การยอมรับความหลากหลาย เห็นคุณค่าและความสำคัญในการประกอบสัมมาอาชีพหรือมีงานทำ เน้นการพึ่งพาตนเอง และมีความรับผิดชอบต่อสังคมและต่อผู้อื่น และเป็นพลเมืองที่ดี และส่งเสริมให้มีวัฒนธรรมการทำงานเพื่อส่วนรวม สนับสนุน ส่งเสริม เป้าหมายของประเทศและยุทธศาสตร์ชาติ

การทบทวนทฤษฎีที่เกี่ยวข้องเรื่องความปลอดภัยทางถนน

ในการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยได้ดำเนินการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ 5E กรอบแนวคิดตามเสาหลัก ๕ ด้าน แนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก (SWOT Analysis) ระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน ตามมาตรฐาน ISO 39001 แนวทางการควบคุมคุณภาพ PDCA

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทั่วโลกมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้น อัตราการเสียชีวิตบาดเจ็บ และพิการเพิ่มขึ้น จากข้อมูล Global road safety 2010 (พ.ศ.๒๕๕๓) พบว่าอุบัติเหตุทางถนนคร่าชีวิตคนทั่วโลกแต่ละปีสูงถึง ๑.๒๗ ล้านคน เฉลี่ยวันละประมาณ ๓,๔๗๙ คน ถ้ายังคงใช้มาตรการเดิม ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้าอุบัติเหตุทางถนน จะเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของการเสียชีวิตของประชากรบนโลก มีการคาดการณ์ว่าปัญหาความปลอดภัยบนถนนจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และในปี ค.ศ. ๒๐๓๐ จำนวนผู้เสียชีวิตอาจสูงถึง ๒.๔ ล้านคน และพิการจากการจราจรจะเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้อุบัติเหตุทางถนนกลายเป็นปัจจัยสำคัญของการเสียชีวิตและพิการของประชากรโลก โดยเพิ่มขึ้นมาอยู่อันดับที่ ๓ จากที่เคยอยู่อันดับที่ ๙ ในปี ค.ศ. ๑๙๙๐ (พ.ศ.๒๕๓๓) โดยวัดจากจำนวนปีที่ต้องสูญเสียไป เนื่องจากการตายและทุพพลภาพ (Disability Adjusted Life Years, DALYs) ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรทั่วโลก ปีละประมาณ ๕๒๐ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ในประเทศรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำ ค่าเสียหายจะเป็น ๖๕ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งผู้เชี่ยวชาญบางท่านเชื่อว่า

ค่าเสียหายที่ประเมินนี้ต่ำกว่าความเป็นจริง อัตรานี้จะเพิ่มมากขึ้นในประเทศรายได้สูงเพราะประเทศเหล่านี้ร่ำรวย จึงมีค่าใช้จ่ายในเรื่องอุบัติเหตุจากรวม เช่น ค่าใช้จ่ายทางการแพทย์ ค่าฟื้นฟูสุขภาพ ค่าชั้นศาล ค่าประกัน ค่าใช้จ่ายดูแลบุคคลทุพพลภาพ ทั้งหมดนี้ทำให้ประเทศที่มีรายได้สูงมีค่าใช้จ่ายสำหรับเรื่องอุบัติเหตุจากราคาคิดเป็นร้อยละ ๒ ของรายได้ประชาชาติ (GNP) ขณะที่ประเทศรายได้ปานกลางและรายได้ต่ำมีอัตราค่าใช้จ่ายโดยเฉลี่ยร้อยละ ๑ และร้อยละ ๒ ของรายได้ประชาชาติตามลำดับ ค่าใช้จ่าย ๖๕ ล้านล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่เกิดขึ้นนี้ ถือว่ามากกว่าค่าความช่วยเหลือในด้านการพัฒนาที่ประเทศกำลังพัฒนาได้รับ จากข้อมูล Global road safety 2015 (พ.ศ.๒๕๕๘) การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนมีจำนวนคงที่ โดยในปี พ.ศ.๒๕๕๖ มีผู้เสียชีวิต ๑.๒๕ ล้านคน การมีจำนวนคงที่สวนทางกับจำนวนประชากรและการใช้รถยนต์ของโลกที่เพิ่มขึ้น กล่าวคือจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔ ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ถึง ๒๕๕๖ และจำนวนยานพาหนะเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๖ ในช่วงเวลาเดียวกัน ซึ่งชี้ให้เห็นว่ามาตรการต่างๆ ที่ดำเนินการไปในช่วง ๒- ๓ ปีที่ผ่านมา นั้นส่งผลให้ถนนทั่วโลกปลอดภัยขึ้นและจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง รายงานฉบับนี้ระบุว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ เป็นต้นมา จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเพิ่มขึ้นใน ๖๘ ประเทศ โดยร้อยละ ๘๔ เป็นประเทศรายได้ต่ำหรือปานกลาง ขณะที่การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนใน ๗๙ ประเทศมีจำนวนลดลงชัดเจน โดยร้อยละ ๕๖ เป็นประเทศรายได้ต่ำและปานกลาง อย่างไรก็ตาม ประเทศรายได้ต่ำมีอัตราการเสียชีวิตสูงกว่าประเทศรายได้สูงถึง ๒ เท่า อีกทั้งยังพบความไม่สัมพันธ์กันระหว่างอัตราการเสียชีวิตกับจำนวนการใช้รถยนต์กล่าวคือ ร้อยละ ๘๐ ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนเกิดขึ้นในประเทศรายได้ต่ำหรือประเทศรายได้ปานกลางทั้งที่ประเทศเหล่านี้มีรถยนต์รวมกันเพียงร้อยละ ๕๔ ของจำนวนรถยนต์ทั้งโลกก็ตาม ในปี ค.ศ.๒๐๐๒ (พ.ศ.๒๕๔๕) องค์การอนามัยโลกได้ชี้ให้เห็นอย่างชัดเจนว่าอุบัติเหตุการจราจรเป็นสาเหตุการตายของคนทั่วโลกในแต่ละกลุ่มอายุ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ช่วงอายุ ๑๕-๔๔ ปี เสียชีวิตมากกว่าครึ่งหนึ่งของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุการจราจรทั้งหมด เป็นเพศชายกว่าร้อยละ ๗๓ และช่วงอายุ ๑๕ - ๔๙ ปี เสียชีวิตมากที่สุด เพศชายมากกว่าเพศหญิง ปัจจัยเสี่ยงสำคัญอย่างหนึ่งคือการดื่มสุราแล้วขับรถ ในประเทศที่ประชาชนรายได้สูง พบว่ามีผู้ขับขี่ที่ดื่มสุราแล้วขับรถระหว่างร้อยละ ๑ - ๓ แต่ในประเทศที่มีรายได้ต่ำและรายได้ปานกลางพบถึงร้อยละ ๓๓ - ๖๙ ไม่เพียงแต่ผู้ที่ขับขี่รถเท่านั้นที่ต้องสูญเสียคนเดินเท้าทั้งที่ดื่มและไม่ดื่มสุราก็ได้รับผลกระทบด้วยเช่นกัน (WHO, 2004) เกือบครึ่งหนึ่งของอัตราการเสียชีวิตทั้งหมดจากการจราจรทางถนนในโลก เกิดกับคนที่ป้องกันตัวได้น้อยมาก เช่น คนขี่จักรยานยนต์ (ร้อยละ ๒๓) คนเดินเท้า (ร้อยละ ๒๒) และคนปั่นจักรยาน (ร้อยละ ๔) อย่างไรก็ตาม คนขี่จักรยานยนต์ คนเดินเท้า และคนปั่นจักรยานใน แต่ละภูมิภาคมีความเสี่ยงจะเสียชีวิตบนถนนในอัตราต่างกัน ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คนปั่นจักรยานเสียชีวิตร้อยละ ๓ คนเดินเท้าเสียชีวิตร้อยละ ๑๓ คนขี่จักรยาน ๒-๓ ล้อเสียชีวิตร้อยละ ๓๔ คนใช้รถยนต์เสียชีวิตร้อยละ ๑๖ กลุ่มอื่นๆ เสียชีวิตร้อยละ ๓๔

องค์การสหประชาชาติได้ให้ความสำคัญกับปัญหาอุบัติเหตุทางถนน โดยในสมัยประชุมที่ ๖๒ ของ สหประชาชาติได้มีมติยกระดับความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นวาระระดับโลกและได้มอบหมายให้สหพันธรัฐ รัสเซียเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมระดับสูงว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนครั้งที่ ๑ (First Global Ministerial Conference on Road Safety : Time for Action) เมื่อวันที่

๑๙ - ๒๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๒ ครั้งนี้ซึ่งนับเป็นเหตุการณ์ครั้งสำคัญของโลกที่ผู้นำระดับรัฐมนตรีของประเทศต่างๆ ทั่วโลกได้ร่วมกันตัดสินใจครั้งสำคัญเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีผู้เข้าร่วมประชุมประมาณ ๑,๕๐๐ คน จาก ๑๕๐ ประเทศ ที่ประชุมได้มีการพิจารณาและเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกให้ความสำคัญ และผลักดันในเรื่องความปลอดภัยทางถนน โดยมีเป้าหมายลดการเสียชีวิตลงร้อยละ ๕๐ ภายในปี ๒๕๖๓ และมีข้อสรุป / ข้อเสนอแนะจากที่ประชุมเต็มคณะ และการประชุมคู่ขนาน ดังนี้

๑. รัฐบาลจะต้องมีเจตจำนงแน่วแน่ในการบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน โดยเน้นการเสริมสร้างศักยภาพภายในประเทศในการจัดการปัญหา การสร้างถนนที่ปลอดภัย การควบคุมความปลอดภัยของยานพาหนะ การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนและการดูแลรักษาผู้ได้รับอุบัติเหตุ

๒. รัฐบาลจะต้องออกกฎหมายและบังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจังในเรื่องของการจำกัดความเร็วในการขับขี่ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ก่อนและขณะขับขี่ มาตรการปกป้องผู้ใช้ถนนที่อ่อนแอ (กลุ่มเสี่ยง) รวมถึงการสร้างความรู้ความเข้าใจและความตระหนักแก่ประชาชน

๓. รัฐบาลควรส่งเสริมการสร้างโครงสร้างจราจรพื้นฐานที่ปลอดภัยหรือส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งมวลชน

๔. รัฐบาลต้องสร้างความมั่นใจว่าหน่วยงานที่รับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนมีความร่วมมือกันเป็นอย่างดีและกับทุกภาคส่วน

๕. รัฐบาลต้องส่งเสริมความร่วมมือกันในการรวบรวมข้อมูล การรายงานข้อมูล และการแลกเปลี่ยนหรือใช้ข้อมูลร่วมกัน

๖. รัฐบาลควรกำหนดเป้าหมายระดับประเทศในการลดอัตราการตายและบาดเจ็บ สร้างระบบข้อมูลที่ น่าเชื่อถือตามมาตรฐานของ International Road Traffic Accident Database

๗. ธนาकारโลกและธนาकारเพื่อการพัฒนาของภาคภูมิภาคต่างๆ ต้องสร้างความมั่นใจว่าอย่างน้อย ร้อยละ ๑๐ ของการลงทุนในโครงการทำถนนจะถูกใช้ไปกับการปรับปรุงโครงสร้างถนนเพื่อความปลอดภัย อาทิเช่น แนวกันถนน ทางเท้า วงเวียน ช่องทางเดินรถสำหรับจักรยานหรือมอเตอร์ไซด์ เป็นต้น

๘. ประเทศที่มีรายได้สูงหรือประเทศที่มีการรักษาความปลอดภัยทางถนนที่ดีควรแลกเปลี่ยน ประสบการณ์ และแนวปฏิบัติที่ดีกับประเทศอื่น

๙. ขอให้คณะกรรมการด้านการพัฒนาอย่างยั่งยืนพิจารณากำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นตัวชี้วัด สำคัญตัวหนึ่งสำหรับการพัฒนาอย่างยั่งยืนและ MDGs

๑๐. ขอให้เลขาธิการองค์การสหประชาชาติ UNSG (United Nation Secretary General) พิจารณาแต่งตั้งผู้แทนพิเศษด้านความปลอดภัยทางถนนเพื่อสร้างความตระหนักและกระตุ้นให้มีการดำเนินการในช่วงทศวรรษความปลอดภัยบนถนน รวมทั้งเรียกร้องให้ประเทศสมาชิกดำเนินการ ดังนี้

๑๐.๑ ประกาศให้ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)

๑๐.๒ กำหนดเป้าหมายในระดับที่ท้าทายเพื่อดำเนินการให้เหมาะสมในแต่ละประเทศ

๑๐.๓ ให้มีการจัดทำแผนปฏิบัติการ แผนงาน งบประมาณ โดยกำหนดกรอบในการดำเนินงานที่สำคัญ ๕ ประการ คือ

๑๐.๓.๑ การพัฒนาความสามารถในการบริหารจัดการ (Building Management Capacity)

๑๐.๓.๒ การดำเนินการออกแบบถนนและการจัดการโครงข่ายถนนที่รองรับผู้ใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road Design and Network Management)

๑๐.๓.๓ การดำเนินการเพื่อให้ได้มาตรฐานความปลอดภัยของรถ (Influence Vehicle Safety Design)

๑๐.๓.๔ การดำเนินการเพื่อให้มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนทุกกลุ่ม (Influence Road User Behavior)

๓.๕. การปรับปรุงการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ (Improve Post Crash Care)

ในส่วนของประเทศไทย ในฐานะประเทศสมาชิกขององค์การสหประชาชาติ โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ได้กำหนดแนวทางในการดำเนินงานตามกรอบปฏิญญามอสโก โดยกำหนดเป้าหมาย : ลด อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลดลงครึ่งหนึ่งหรือในอัตราที่ต่ำกว่า ๑๐ คนต่อประชากรแสนคน และกำหนดแนวทางการดำเนินงานเพื่อใช้เป็นกรอบในการจัดทำแผนปฏิบัติการในปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ มี ๘ ประการ ดังนี้

๑. ส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย โดยมีเป้าหมายให้ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ทุกคนต้องสวม หมวกนิรภัย

๒. ลดพฤติกรรมเสี่ยงจากการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับขี่ยานพาหนะ โดยมีเป้าหมายให้ พฤติกรรมเมาแล้วขับของผู้ขับขี่ยานพาหนะลดลง

๓. แก้ไขปัญหาจุดเสี่ยง จุดอันตราย โดยมีเป้าหมายให้จุดเสี่ยงทุกจุดได้รับการแก้ไขภายในระยะเวลาที่กำหนด

๔. ปรับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะให้ใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะความเร็วของ รถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๕. ยกระดับมาตรฐานยานพาหนะให้ปลอดภัย โดยเฉพาะมาตรฐานของรถจักรยานยนต์ รถกระบะ รถโดยสารสาธารณะและรถบรรทุก

๖. พัฒนาสมรรถนะของผู้ใช้รถใช้ถนน (Road User) ให้มีความปลอดภัย

๗. พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เพื่อให้การบริการการแพทย์ฉุกเฉิน การรักษาและฟื้นฟูผู้บาดเจ็บ เป็นไปอย่างทั่วถึงและรวดเร็ว

๘. พัฒนาระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนของประเทศให้มีความเข้มแข็ง เพื่อให้หน่วยงาน ที่มีหน้าที่รับผิดชอบ มีความพร้อมในการปฏิบัติการกิจที่ได้รับมอบหมายอย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

โดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนมีรองนายกรัฐมนตรี เป็นประธานกรรมการ และผู้อำนวยการศูนย์ฯ ได้เสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะรัฐมนตรีพิจารณาเมื่อวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๓ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบในการกำหนดให้ “ปี ๒๕๕๔-๒๕๖๓ เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety)” มอบให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนจัดทำแผนปฏิบัติการแบบบูรณาการการดำเนินงานจากทุกภาคส่วน โดยกำหนดเป้าหมายลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำกว่า ๑๐ คน ต่อประชากรแสนคนในปี ๒๕๖๓

กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้นและลดอุบัติเหตุ การบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการจราจรทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง กฎหมายเกี่ยวกับ ๕ ปัจจัยเสี่ยงสำคัญต่อความปลอดภัยทางถนน ได้แก่ ความเร็ว เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ปัจจุบันมี ๑๗ ประเทศ (ประชากรรวมกัน ๔๐๙ ล้านคน) ได้ดำเนินการในเรื่องนี้ โดยได้แก้ไขกฎหมายเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงดังกล่าวในช่วง ๓ ปี ที่ผ่านมา เพื่อให้กฎหมายสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดี สำหรับประเทศไทยได้แก้ไขกฎหมายได้ ๓ ปัจจัยเสี่ยง คือ เมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย ส่วนเรื่องความเร็วยังมีกฎหมายที่ขัดแย้ง และความเร็วที่อนุญาตสูงมากกว่าค่าที่เหมาะสม และยังไม่มีการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายด้านความปลอดภัยทางถนนอย่างจริงจัง และต่อเนื่อง รวมทั้งความตระหนักรู้ของประชาชนจะช่วยให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมเปลี่ยนไปในเชิงบวก ได้มากที่สุด เมื่อขับด้วยความเร็วสูง ย่อมมีโอกาสมากขึ้นที่จะประสบอุบัติเหตุและสูญเสีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งความสูญเสียที่เกิดกับคนเดินเท้า คนปั่นจักรยาน และคนขี่จักรยานยนต์ ดังนั้นประเทศที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัยควบคู่กับการจัดการความเร็วในการขับขี่มักจะประสบความสำเร็จในการลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้ การจำกัดความเร็วสูงสุดเป็นแนวทางสำคัญในการลดความเร็วในการขับขี่ ความเร็วสูงสุดในเขตเมืองควรต่ำกว่าหรือเท่ากับ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีและเจ้าหน้าที่ท้องถิ่นควรมีอำนาจตามกฎหมายในการลดความเร็วสูงสุดโดยพิจารณาปัจจัยท้องถิ่นประกอบ เช่น โรงเรียน หรือพื้นที่ที่ผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายอยู่รวมกันจำนวนมาก อย่างไรก็ตามมีเพียง ๔๗ ประเทศที่ดำเนินการสำเร็จ ประเทศไทยยังอยู่ระหว่างดำเนินการ แม้ว่าการบังคับใช้กฎหมายจะเป็นส่วนสำคัญต่อความสำเร็จในการจำกัดความเร็ว แต่มีเพียง ๒๗ ประเทศเท่านั้น ที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความเร็วในประเทศตนเอง “ระดับดี” (ได้ ๘ คะแนนหรือมากกว่าจากช่วงคะแนน ๐ ถึง ๑๐)

พฤติกรรมเมาแล้วขับเพิ่มโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน ดังนั้นการตราและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการจำกัดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดไม่เกิน ๐.๐๕ กรัมต่อเดซิลิตร จะช่วยลดอุบัติเหตุที่มีสาเหตุจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ได้อย่างมีนัยสำคัญ ทั้งนี้ เมื่อผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นเยาวชนหรือมือใหม่มีเมาจากการดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์จะมีความเสี่ยงสูงมากที่จะประสบอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน เมื่อเปรียบเทียบกับผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุและประสบการณ์มากกว่า นอกจากนี้ ถ้ากฎหมายกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งเป็นเยาวชนหรือมือใหม่ในระดับต่ำ (ต่ำกว่าหรือเท่ากับ ๐.๐๒ กรัมต่อเดซิลิตร) ก็จะช่วยลดจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดกับเยาวชนได้ซึ่งมีเพียง ๓๔ ประเทศในโลกที่มีกฎหมายที่ว่าบังคับใช้

การใช้จักรยานยนต์ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในหลายประเทศทำให้มีคนที่จักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตมากขึ้นตามไปด้วย การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดความเสี่ยงในการเสียชีวิตได้เกือบร้อยละ ๔๐ และความเสี่ยงในการบาดเจ็บสาหัสได้ประมาณร้อยละ ๗๐ ดังนั้นควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยหมวกนิรภัยกับคนที่จักรยานทุกคน (รวมทั้งเด็ก) และกำหนดมาตรฐานคุณภาพหมวกนิรภัย ดังนั้น สิ่งสำคัญเร่งด่วน คือ ทำให้หมวกนิรภัยได้มาตรฐานและสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกวิธี การคาดเข็มขัดนิรภัยลดความเสี่ยงที่คนขับและคนนั่งเบาะหน้าจะเสียชีวิตได้ร้อยละ ๔๕-๕๐ และลดความเสี่ยงจะได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยและสาหัสได้ร้อยละ ๒๐-๔๕ ตามลำดับ ส่วนคนที่นั่งเบาะหลัง การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความเสี่ยงจะเสียชีวิตและได้รับบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ ๒๕ และลดความเสี่ยงจะได้รับบาดเจ็บเล็กน้อยได้สูงถึงร้อยละ ๗๕ เบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ช่วยลดโอกาสที่ทารกจะเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้ประมาณร้อยละ ๙๐ และประมาณร้อยละ ๕๔ ถึง ๘๐ ถ้าเป็นเด็กเล็ก การเข้าถึงและราคาของเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เป็นปัญหาหนึ่งที่ต้องแก้ไขเพื่อให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายนี้มากขึ้น

ยานพาหนะที่ปลอดภัยมีส่วนสำคัญในการป้องกันอุบัติเหตุและลดโอกาสที่จะได้รับการบาดเจ็บร้ายแรง ทั้งนี้ข้อบังคับด้านกฎระเบียบต่างๆ และความต้องการของผู้บริโภคในช่วง ๒-๓ ทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้รถยนต์ในประเทศมีรายได้สูงมีความปลอดภัยมากขึ้น อย่างไรก็ตาม การใช้รถยนต์ที่เพิ่มขึ้นในประเทศที่รายได้น้อยและปานกลางซึ่งมีความเสี่ยงสูงสุดที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรทางถนน รวมทั้งการที่รถยนต์จำนวนมากผลิตในประเทศเศรษฐกิจเกิดใหม่ ทุกประเทศจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนในการปฏิบัติตามมาตรฐานขั้นต่ำของรถยนต์ มีการดำเนินการระหว่างประเทศเพื่อให้ระบบข้อกำหนดต่างๆ มีความสอดคล้องกัน ในการนี้คณะทำงานแห่งสหประชาชาติเพื่อประสานข้อกำหนดทางเทคนิคยานยนต์ (UN World Forum for Harmonization of Vehicle Regulation) เป็นองค์กรหลักของโลกในการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของรถยนต์ส่วนบุคคล กฎระเบียบของคณะทำงานชุดนี้กำหนดกรอบกฎหมายที่ครอบคลุมมาตรฐานยานพาหนะในหลายด้าน ซึ่งถ้าประเทศต่างๆ นำไปใช้เป็นมาตรฐานการผลิตรถยนต์ ก็จะช่วยลดจำนวนการเสียชีวิตได้

แม้ว่าถนนจะสร้างประสิทธิภาพสูงสุดเชิงเศรษฐกิจและการเดินทาง แต่ต้องแลกด้วยความปลอดภัย (โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้ใช้ถนนที่ไม่ใช้รถยนต์) ทั้งนี้การใช้รถยนต์เพิ่มขึ้นทั่วโลกทำให้การเดินทางและการปั่นจักรยานลดลงและอันตรายขึ้น อีกทั้งการจราจรในลักษณะปะปนกันหลายประเทศ ทำให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยานเสี่ยงจะได้รับอันตรายจากการใช้ถนนร่วมกับยานพาหนะอื่นๆ ที่ขับด้วยความเร็วสูง ดังนั้นจึงต้องมีการเปลี่ยนแปลงเพื่อให้การสัญจรของคนและการขนส่งสินค้ามีประสิทธิภาพสูงสุดและคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นสำคัญ ประเทศอุตสาหกรรมหลายประเทศเริ่มการเปลี่ยนแปลงไปบ้างแล้ว โดยเริ่มจากระดับท้องถิ่น โดยชุมชนมีส่วนร่วมในการส่งเสริมความปลอดภัยของการขนส่งสาธารณะและการขนส่งโดยไม่ใช้รถยนต์ รวมทั้งมีมาตรการส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินการระดับโลกเพื่อต่อสู้โรคอ้วนและลดจำนวนผู้ป่วยโรคไม่ติดต่อ (เช่น โรคหัวใจและโรคเบาหวาน) รวมทั้ง ทำให้คุณภาพชีวิตของผู้อยู่อาศัยในเมืองใหญ่ดีขึ้น มี ๙๒ ประเทศที่มีนโยบายส่งเสริมการเดินทางเท้าและการปั่นจักรยาน (ร้อยละ ๔๙ เป็นประเทศรายได้สูง) อย่างไรก็ตาม นโยบายดังกล่าวอาจเป็นเหตุให้การบาดเจ็บจากการจราจรทางถนนเพิ่มจำนวนขึ้น ถ้าไม่ดำเนินการควบคู่กับมาตรการอื่นๆ เช่น

การจัดการอย่างมีประสิทธิภาพกับความเร็วในการขับขี่ และการสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกให้คนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ดังนั้นการแยกประเภทการใช้ถนนจึงเป็นยุทธศาสตร์สำคัญที่จะสร้างระบบการจราจรที่ปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน แต่ปัจจุบันมีเพียงครึ่งหนึ่ง (๕๑ ประเทศ) ของประเทศทั้งหมดในโลก ที่มีนโยบายแยกคนเดินเท้าและคนปั่นจักรยาน ซึ่งเป็นผู้ใช้ถนนที่มีภาวะเสี่ยงอันตรายออกจากการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง ถ้ามีการจัดการความปลอดภัยทางถนนเป็นอย่างดี การขนส่งในรูปแบบที่ยั่งยืนย่อมส่งผลเชิงบวกในหลายด้าน เช่นการออกกำลังกายมากขึ้น การปล่อยคาร์บอนไดออกไซด์และระดับมลภาวะทางเสียงน้อยลง ปัญหาการจราจรติดขัดลดลง และเมืองมีความน่าอยู่มากขึ้น การคำนึงถึงมาตรการความปลอดภัยระหว่างการออกแบบโครงการก่อสร้างถนนจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อผู้ใช้ถนนในแง่ของความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการออกแบบและการซ่อมถนนด้วยระบบที่เอื้อต่อความปลอดภัย (Safe System) รองรับความผิดพลาดอันเกิดจากมนุษย์ โดยใช้โครงสร้างต่างๆ จัดการกับการใช้ความเร็วในการขับขี่ และลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ (เช่น ทำให้ถนนกว้างขึ้นหรือเพิ่มทางข้ามคนเดินเท้า) และใช้วิธีต่างๆ บรรเทาความรุนแรงของอุบัติเหตุ (เช่น ใช้เครื่องกีดขวางริมถนน และสร้างวงเวียน) สิ่งเหล่านี้ล้วนช่วยลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนได้ ปัจจุบันมี ๑๔๗ ประเทศกำหนดให้ถนนตัดใหม่ต้องผ่านการตรวจสอบความปลอดภัยของถนน (Road Safety Audit) แต่การตรวจสอบดังกล่าวในแต่ละประเทศยังคงต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้การตรวจสอบมีคุณภาพแตกต่างกัน นอกจากนี้ควรประเมินความปลอดภัยของถนนที่มีอยู่เดิมอย่างสม่ำเสมอ โดยให้ความสำคัญกับถนนที่มีความเสี่ยงสูงสุดที่จะเกิดอุบัติเหตุ ทั้งนี้ในปัจจุบันมี ๑๓๘ ประเทศที่ได้ทำการประเมินความปลอดภัยของส่วนต่างๆ ของโครงข่ายถนนที่มีอยู่เดิม

การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การรักษาอาการบาดเจ็บต้องแข่งกับเวลา ความล่าช้าเพียงเสี้ยววินาทีหมายถึงความเป็นความตายได้ ประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลาง มีอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บสาหัสมากกว่าประเทศที่มีรายได้สูง ซึ่งมีระบบการรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่พัฒนาเป็นอย่างดี แม้วางยังไม่มีวรรณกรรมมากนักชี้ว่า องค์ประกอบใดบ้างของระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่ทำให้ผลการรักษาต่างกันออกไป แต่การศึกษาแบบจำลอง (Modeling Studies) ระบุว่า ถ้าประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลางเดินตามแนวทางเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง ก็อาจป้องกันการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บทั่วโลกได้ถึง ๑ ใน ๓ การรักษาพยาบาลฉุกเฉินทันท่วงที่ช่วยรักษาชีวิตและลดทุพพลภาพ แต่การเข้าถึงการรักษาพยาบาลฉุกเฉินทั่วโลกยังคงแตกต่างกัน ถ้าอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บสาหัสในประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลางอยู่ในระดับเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง ก็จะช่วยป้องกันการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกได้ถึง ๕๐๐,๐๐๐ คนต่อปี หลักฐานที่มีอยู่ชี้ว่าแนวทางสำคัญในการแก้ปัญหา ได้แก่ การพัฒนาระบบที่เป็นขั้นเป็นตอนและครบวงจรในการรักษาพยาบาลฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre-hospital) และ ณ สถานพยาบาล (Facility-Based) จัดการฝึกอบรมด้านรักษาพยาบาลฉุกเฉินขั้นพื้นฐานสำหรับผู้ที่ให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้น (Frontline Providers) และส่งเสริมให้อาสาสมัครเวชกิจฉุกเฉินหรืออาสาสมัคร (Lay First Responder) เข้ารับการฝึกอบรม แม้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นเป้าหมายหลักของความปลอดภัยทางถนน แต่ทุกประเทศยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีผู้เสียชีวิต ระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่ทันท่วงที่

และมีประสิทธิภาพเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบความปลอดภัยซึ่งบรรเทาผลกระทบของอุบัติเหตุ ซึ่งจะลดการเสียชีวิตและทุพพลภาพจากการบาดเจ็บได้

บทสรุปในรายงานของการประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและสถาบัน ซึ่งองค์การอนามัยโลกดำเนินการในฐานะเป็นส่วนหนึ่งของโครงการความปลอดภัยทางถนนของโลก ตามการริเริ่มของบลูมเบิร์ก การประเมินเชิงสถาบันชี้ว่า ปัจจุบันมีหลายองค์กรในประเทศไทย ดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้น จึงได้มีการสร้างระบบบริหารจัดการตามที่มีการ กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี (ว่าด้วย”การป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน”) พ.ศ.๒๕๕๔ เพื่อให้องค์กรต่างๆประสานงานกันโดยใกล้ชิดและบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ทั้งนี้ระบบบริหารจัดการดังกล่าว ประกอบด้วยคณะกรรมการ ๓ ชุด (คือ “คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน แห่งชาติ” “ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน” และ “ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัย ทางถนน”) แต่ระบบบริหารจัดการมีจุดอ่อนหลายด้าน เช่น นักการเมืองระดับสูงดำรงตำแหน่งทั้ง ประธานคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และประธาน ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำให้เวลาประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ มีจำกัด นอกจากนี้ เลขานุการคณะกรรมการทั้ง ๓ ชุด มีหน้าที่เพียงการประสานงาน แต่กลับไม่มีอำนาจหรือ หน้าที่จริงในคณะกรรมการชุดนั้นๆ

การประเมินเชิงลึกชี้ว่า ประเทศไทยมีกฎหมาย ซึ่งส่วนใหญ่จำเป็นในการแก้ไขปัจจัย เสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว แต่กฎหมายไม่ก็บังคับที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล อีกทั้งกฎหมายมีช่องโหว่ที่ต้องแก้ไข นอกจากนี้ ประเทศไทยควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัย สำหรับเด็กในรถยนต์เพื่อป้องกันเด็กที่นั่งในรถยนต์ รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อพัฒนามาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้น ด้วยช่องโหว่ดังกล่าว รัฐบาลไทยควรศึกษาแนวทางสร้าง ความรับผิดชอบทางการเมืองด้านความปลอดภัยทางถนน ศึกษาทางเลือกต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพ ของระบบบริหารจัดการและจัดให้มีระบบสนับสนุนการปฏิบัติงานของเลขานุการคณะกรรมการ ชุดต่างๆ ราชบัณฑิตยสถานสนับสนุนให้ประเทศไทยบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ในรถยนต์ ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง ทำให้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว ๒ ฉบับ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชบัญญัติทางหลวง) สอดคล้องกัน กำหนดปริมาณ แอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ให้ต่ำกว่าเดิม กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็กมีข้อกำหนดยึดรถจักรยานยนต์ (Motorcycle Impoundment) บังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้น อีกทั้ง ประเทศไทยต้องเพิ่มประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเช่น มีบทกำหนดโทษที่รุนแรงขึ้น เพิ่มค่าปรับ มีเครื่องมือเครื่องมือเพียงพอ มีระบบที่มีประสิทธิภาพ สำหรับการจับค่าปรับ ใช้ระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมายจราจร (National Demerit Point System) และสร้างการตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัย ทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน

อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่คาดการณ์และป้องกันได้ ยุทธศาสตร์การเสียชีวิตเป็นศูนย์ตาม วิสัยทัศน์ของประเทศสวีเดน (Sweden’s Vision Zero Strategy) ซึ่งเป็นวิสัยทัศน์ระยะยาว เพื่อ

ไม่ให้มีการบาดเจ็บสาหัสหรือถึงแก่ชีวิตเกิดขึ้นในระบบขนส่ง ระบบความปลอดภัยมีจุดประสงค์เพื่อให้ข้อมูลและแนวทางในการสร้างระบบถนนที่ปลอดภัยช่วยป้องกันอุบัติเหตุได้ ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นก็มั่นใจว่าแรงกระแทก (Impact Forces) จะไม่รุนแรงจนเกิดการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิต และผู้บาดเจ็บได้รับการช่วยเหลือ รวมทั้งการรักษาพยาบาลอาการบาดเจ็บอย่างเพียงพอ หลักการนำทางสู่ประการต่อระบบความปลอดภัย คือ อุบัติเหตุจากรางขบวนมีสาเหตุจากความผิดพลาดของคนร่างกายมนุษย์มีขีดจำกัดที่จะทนแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ แม้ว่าทุกคนจะมีความรับผิดชอบดำเนินการต่างๆ อย่างรอบคอบตามกฎหมายจราจร แต่ผู้ออกแบบ สร้าง บริหาร และใช้ถนนและรถยนต์ย่อมมีความรับผิดชอบร่วมกันที่จะป้องกันอุบัติเหตุซึ่งเป็นสาเหตุของการบาดเจ็บสาหัสและการเสียชีวิต และการให้การรักษายาบาลหลังเกิดอุบัติเหตุ และเพื่อให้เกิดผลในวงกว้าง ต้องทำให้ทุกส่วนของระบบเข้มแข็ง เพื่อที่แม้ว่าส่วนใดส่วนหนึ่งจะล้มเหลว แต่ผู้ใช้ถนนก็ยังคงปลอดภัย ระบบที่ปลอดภัยต้องอาศัยความเข้าใจและการจัดการแบบองค์รวมและครบวงจร เกี่ยวกับปฏิสัมพันธ์ที่ซับซ้อนและมีพลวัต ระหว่างอัตราเร็ว รถยนต์ โครงสร้างพื้นฐานของถนน และพฤติกรรมผู้ใช้ถนน ดังนั้นการรวมส่วนย่อยๆ เข้าเป็นระบบเดียวกันจะส่งผลอันยิ่งใหญ่ในภาพรวม แม้ว่าส่วนใดส่วนหนึ่งล้มเหลว แต่ส่วนที่เหลืออยู่ยังป้องกันอันตรายร้ายแรงที่อาจเกิดขึ้นได้ การใช้ การกำหนด และการปฏิบัติตามระบบที่ปลอดภัยไม่ได้มีเพียงแนวทางเดียว เพราะว่าการเดินทางสู่ระบบที่ปลอดภัยไม่ได้มีเพียงแนวทางเดียว เพราะว่าการเดินทางสู่ระบบที่ปลอดภัยเป็นกระบวนการเรียนรู้ด้วยการลงมือทำ เปรียบดังการเดินทางที่มีทั้งโอกาส อันตรายและความท้าทายตลอดเส้นทาง ดังนั้นควรเริ่มต้นที่การตั้งเป้าหมายไม่ให้เกิดการเสียชีวิตจากการจราจรทางบก แล้วดำเนินการย้อนกลับด้วยมาตรการต่างๆ เพื่อบรรลุเป้าหมายดังกล่าวอย่างเป็นระบบและต่อเนื่อง

ในเดือนกันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘ สหประชาชาติได้ประกาศให้มีทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ๒๕๖๓ ซึ่งเป็นกรอบการพัฒนาที่นำมาใช้ทดแทนและต่อยอดความสำเร็จของเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ ได้มีการบูรณาการเป้าประสงค์ด้านความปลอดภัยทางถนนให้เป็นส่วนหนึ่งของวาระการพัฒนา ๒๕๖๓ ฉบับใหม่ (New 2030 Agenda) เนื่องจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษยังไม่ครอบคลุมความปลอดภัยทางถนน ทั้งนี้ ๑๖๙ เป้าประสงค์ภายใต้ ๑๗ เป้าหมาย การพัฒนาอย่างยั่งยืนมีจุดประสงค์ที่จะสร้างสมดุลให้กับมิติเชิงเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมของการพัฒนาอย่างยั่งยืนและกระตุ้นให้ดำเนินการในด้านสำคัญตลอด ๑๕ ปีข้างหน้า โดยมี ๒ เป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน คือเป้าหมายที่ ๓ (สาธารณสุข) และเป้าหมายที่ ๑๑ (การขนส่งอย่างยั่งยืนในเขตเมืองและที่อยู่อาศัยมนุษย์)

เป้าประสงค์ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนความปลอดภัยทางถนนจึงเป็นโอกาสของนโยบายความปลอดภัยทางถนนดังนี้ เป้าประสงค์ที่ ๓.๖ ภายใต้เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืนมีขอบเขตกว้างกว่ากลุ่มเป้าหมาย พ.ศ.๒๕๖๓ (2020 Goal Set) ของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของสหประชาชาติ (เพื่อให้จำนวนการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน “คงที่และลดลง” ภายใน พ.ศ.๒๕๖๓)

เป้าหมายการพัฒนาอย่างยั่งยืน เป้าหมายที่ ๑๑ ทำให้เมืองและที่อยู่อาศัยมนุษย์ปลอดภัย น่าอยู่ และยั่งยืน เป้าหมายที่ ๑๑.๒ จัดให้มีระบบขนส่งที่ปลอดภัย ราคาถูก เข้าถึงง่ายและ

ยั่งยืนภายใน พ.ศ.๒๕๗๓ สำหรับทุกคน เพิ่มความปลอดภัยทางถนนโดยเฉพาะอย่างยิ่ง ขยายบริการขนส่งมวลชน โดยให้ความใส่ใจเป็นพิเศษแก่ผู้อยู่ในกลุ่มเสี่ยง เช่นผู้หญิง เด็ก ผู้พิการ และบุคคลต่างๆ

ในด้านการจัดการความเร็ว ความเร็วเป็นปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก นำไปสู่อุบัติเหตุ และผลกระทบจากอุบัติเหตุ เมื่อใช้ความเร็วเฉลี่ยสูงขึ้น โอกาสเกิดอุบัติเหตุย่อมสูงขึ้นตามไปด้วย เช่นเมื่อรถยนต์ใช้ความเร็วเฉลี่ยเพิ่มขึ้น ๑ กิโลเมตรต่อชั่วโมง โอกาสเกิดอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้บาดเจ็บจะสูงขึ้นร้อยละ ๓ และอุบัติเหตุที่เป็นเหตุให้เสียชีวิตจะสูงขึ้นร้อยละ ๔-๕ กล่าวคือ ถ้าใช้ความเร็วสูง การหยุดรถยังต้องใช้ระยะทางเพิ่มขึ้น ความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้น ตัวอย่างเช่น การใช้ความเร็ว ๘๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในสภาพถนนแห้ง ต้องใช้ระยะทางยาว ๒๒ เมตร (ระยะทางที่รถยนต์วิ่งในช่วงเวลาตอบสนอง (Reaction Time) นานประมาณ ๑ วินาที) เพื่อตอบสนองเหตุที่เกิดขึ้น และรถยนต์จะหยุดนิ่งสนิทต้องใช้ระยะทางทั้งหมด ๕๗ เมตร ผู้ขับขี่เพศชายและวัยรุ่นมีแนวโน้มสูงที่จะใช้ความเร็ว นอกจากนี้ การขับขี่ด้วยความเร็วอาจเกิดจากปัจจัยอื่นด้วยเช่นกัน เช่น การดื่มเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ สภาพถนน (Road Layout) ความหนาแน่นของการจราจรและสภาพอากาศ เป็นต้น ปัจจุบันมีหลายมาตรการที่มีประสิทธิภาพในการจัดการความเร็ว เช่นกำหนดและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว การออกแบบถนนเทคโนโลยีรถยนต์ แต่การบังคับใช้กฎหมายยังมีปัญหาในหลายประเทศ เช่นมีเพียง ๒๗ ประเทศจาก ๑๘๐ ประเทศ (ร้อยละ๑๕) เท่านั้นที่ให้คะแนนการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าวในประเทศของตนในระดับ “ดี” (๘ คะแนนหรือมากกว่าจากระดับคะแนน ๐ ถึง ๑๐) หลักฐานขณะนี้ชี้ว่าแนวทางที่สำคัญในการจัดการความเร็ว คือกำหนดและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว สร้างหรือปรับปรุงถนนเพื่อชะลอการจราจร และกำหนดให้ผู้ผลิตรถยนต์ติดตั้งเทคโนโลยีใหม่เพื่อช่วยผู้ขับขี่ให้สามารถใช้อัตราความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การกำหนดและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็วบนถนนระดับประเทศ ระดับเมือง ระดับท้องถิ่น แนวปฏิบัติปัจจุบันกำหนดอัตราความเร็วในเขตเมืองไว้ที่ ๕๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง และ ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตที่อยู่อาศัยและในพื้นที่ที่มีคนเดินเท้าพลุกพล่าน และ/หรือจักรยานใช้ช่องจราจรร่วมกับยานพาหนะอื่น อย่างไรก็ตาม ควรมีการทบทวนอัตราความเร็วเป็นระยะเพื่อให้มั่นใจว่าอัตราความเร็วที่กำหนดอยู่ในระดับที่ปลอดภัย นอกจากการกำหนดอัตราเร็วแล้ว การให้ข้อมูลเกี่ยวกับอัตราเร็วและการบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราเร็วแก่ผู้ขับขี่ก็สำคัญเช่นเดียวกัน การกำหนดอัตราความเร็วต้องคำนึงถึงประเด็นต่อไปนี้ ประเภทผู้ใช้ถนนที่ประกอบด้วยบุคคลหลากหลายกลุ่ม คุณภาพโครงสร้างพื้นฐานในด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงสร้างพื้นฐานที่สามารถรองรับความผิดพลาดของมนุษย์ที่อาจเกิดขึ้นได้ เพื่อให้ผู้ใช้ถนนทุกคนมีความเสี่ยงน้อยที่สุด ยานพาหนะมีขีดความสามารถรองรับแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Crash Worthiness) และหลีกเลี่ยงการชน หน้าที่ของถนนแตกต่างกัน และการใช้ทางร่วมกัน (Traffic Mix) กฎหมายและ/หรือระเบียบ กำหนดบทลงโทษไว้ชัดเจน หากใช้อัตราความเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด เช่น โทษปรับ การตัดแต้ม และการระงับอนุญาตขับขี่ การบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยอัตราความเร็ว และการกำหนดบทลงโทษที่เหมาะสมเป็นเรื่องสำคัญ การบังคับใช้กฎหมายมีความแตกต่างกันตามบริบทและมีทั้งแบบอัตโนมัติและไม่อัตโนมัติ มีหลักฐานชี้ว่าการบังคับใช้กฎหมายโดยอัตโนมัติ เช่นกล้องพกพา กล้องติดตั้งอยู่กับที่ และกล้องเคลื่อนที่ หรือกล้องติดตั้งในรถตำรวจ เป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพสูงสุดที่ช่วยลดการใช้ความเร็ว ทั้งนี้ กฎหมายไม่ควรมี

บทบัญญัติที่เป็นอุปสรรคทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ดำเนินมาตรการบังคับใช้กฎหมายได้อย่างมีประสิทธิภาพ การใช้รูปแบบถนนที่ชัดเจน (Road-Explanatory Road Layouts) ซึ่งส่งเสริมและเน้นย้ำให้ใช้อัตราความเร็วตามที่กำหนดในพื้นที่หนึ่งๆ เป็นสิ่งสำคัญที่ช่วยสนับสนุนให้ปฏิบัติตามกฎหมาย ถนนในรูปแบบเฉพาะหรือแนวทางแก้ไขปัญหาเชิงวิศวกรรม (Engineering Solutions) ที่เป็นส่วนหนึ่งในการออกแบบถนนในเขตเมือง ได้แก่ วงเวียน ทำถนนให้แคบ ลูกกระนาต ทำแนวเส้นหยักบนถนน และเส้นชะลอความเร็ว ฯลฯ มาตรการเหล่านี้รองรับความเร็ว ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง แต่สามารถออกแบบให้รองรับความเร็วที่เหมาะสมได้หลายระดับ แม้ว่าแต่ละมาตรการอาจใช้แยกจากกัน แต่โดยทั่วไปมักนำมาใช้ร่วมกัน โดยถือเป็นส่วนหนึ่งของแผนชะลอการจราจรทั่วพื้นที่หรือเฉพาะเส้นทาง (Area-Wide or Corridor-level Traffic-calming Scheme) มาตรการจราจรมีหลายรูปแบบ ตั้งแต่การปรับเปลี่ยนเล็กน้อย เช่น ปรับปรุงถนนท้องถิ่นจนถึงการเปลี่ยนแปลงทั้งพื้นที่และการตัดถนนใหม่ การกำหนดให้ทางด่วนในเขตชนบทและเขตเมืองสามารถใช้ความเร็วจะดำเนินการได้ก็ต่อเมื่อพื้นที่ริมถนนมีความปลอดภัยและมีแนวกันกลาง (Median Separation) รวมทั้ง ออกแบบทางแยกอย่างเหมาะสม และแยกกลุ่มผู้ใช้ถนน ซึ่งมีความเร็ว ปริมาณ(Mass) และทิศทางการจราจรแตกต่างกัน เทคโนโลยีระบบปรับลดความเร็วอัจฉริยะ (Intelligence Speed Adaptation หรือ ISA) ให้ข้อมูลอัตราเร็วเพื่อช่วยผู้ขับขี่ตัดสินใจใช้อัตราความเร็วเหมาะสม ระบบมาตรฐานของเทคโนโลยีนี้ใช้แผนที่ถนนดิจิทัลติดตั้งในรถยนต์ซึ่งระบุอัตราความเร็วควบคู่กับระบบระบุตำแหน่งผ่านดาวเทียม (Satellite Positioning System หรือ GPS) ระบบนี้จะเข้าแทรกแซงเพื่อควบคุมอัตราเร็วด้วยรูปแบบดังนี้ ระบบสมัครใจ (Voluntary) : ระบบเชื่อมต่อกับระบบควบคุมรถ แต่ผู้ขับขี่สามารถเลือกปิดระบบเมื่อใดหรืออย่างไรก็ได้ อีกระบบคือระบบบังคับ(Mandatory) : ปิดระบบไม่ได้ การจัดการความเร็วอย่างมีประสิทธิภาพจะส่งผลดีคือ ลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บและต้นทุนทางเศรษฐกิจสังคมจากการจราจรทางบก ทำให้นโยบายการขนส่งและสิ่งแวดล้อมในด้านอื่นๆดีขึ้นตามไปด้วยเช่น มลภาวะทางอากาศ การใช้เชื้อเพลิงและมลภาวะ ทางเสียง ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกและคุณภาพสิ่งแวดล้อมรองรับการเดินทางและการช้อปปิ้ง เป็นการสร้างชุมชนน่าอยู่และลดการป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อ เนื่องจากมีการออกกำลังกายมากขึ้นและมลภาวะลดลง

ในด้านการดำเนินการตามวิสัยทัศน์ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องท้าทายเนื่องจากมีการเกี่ยวข้องกับหลายภาคส่วน และมีตัวแสดงมากมาย (เช่น กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงศึกษาธิการ กระทรวงมหาดไทย และ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ) นอกจากความท้าทายในการประสานงานกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียแล้ว การมีมุมมองที่ต่างกันเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนที่เหมาะสมก็อาจทำให้การดำเนินการล่าช้า หรือเป็นอุปสรรคขัดขวางการดำเนินการได้เช่นกัน ประเด็นของผู้นำยังคงครอบคลุมถึงความไม่สอดคล้องกันในการนำยุทธศาสตร์ความปลอดภัยบนถนนไปปฏิบัติ การประสานงานไม่ดี และการขาดผู้ขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงเชิงนโยบาย ดังนั้น คุณภาพของผู้นาจึงเป็นปัจจัยหนึ่งที่น่าจะเกี่ยวพันหรือขัดขวางมาตรการความปลอดภัยทางถนนก็ได้ ผู้นำความปลอดภัยทางถนนจำเป็นต้องทำการเมืองระดับสูงสุดของประเทศและต่อสังคมและนโยบายความปลอดภัยทางถนนในระดับต่างๆ นอกจากนี้ ผู้นำยังมีส่วนสำคัญที่ทำให้ความเข้าใจเร่งด่วนของการเปลี่ยนแปลง สร้างความตระหนักเพิ่มขึ้นและทำให้

ผู้มีส่วนได้ส่วนเสียต้องการการเปลี่ยนแปลง ผู้นำที่เข้มแข็งจะมีบทบาทสำคัญ มีอิทธิพลต่อการบริหารจัดการและการดำเนินการโดยสร้างหน่วยงานที่เป็นหัวหอกด้านความปลอดภัยทางถนน ซึ่งมีอำนาจและทรัพยากรที่จำเป็นต่อการประสานงานเพื่อนำยุทธศาสตร์แห่งชาติไปปฏิบัติ ขณะที่บางประเทศ หน้าที่ประสานงานเป็นของหน่วยงานอิสระ (Stand-Alone Agency) และในอีกหลายประเทศ หน่วยงานหลักอยู่ในสังกัดกระทรวงใดกระทรวงหนึ่ง หน่วยงานนี้ต้องสามารถดำเนินงานได้ตามความรับผิดชอบได้รับทุนสนับสนุนเพียงพอกับขนาดของปัญหาความปลอดภัยทางถนน และมีความสามารถที่จะลดภาระดังกล่าว ผู้นำความปลอดภัยทางถนน ไม่ว่าจะระดับชาติหรือระดับท้องถิ่น ต้องศึกษาแนวทางสร้างพื้นฐานในการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนน ความเป็นหุ้นส่วนระหว่างชุมชนกับผู้นำท้องถิ่น ต้องกำกับด้านความปลอดภัยของรถยนต์ใช้งานทางธุรกิจและการบริหารคนซึ่งมีอาชีพขับรถยนต์

นอกจากนั้น การพัฒนาและให้ทุนสนับสนุนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนทั้งด้านทรัพยากรการเงินและทรัพยากรมนุษย์เพื่อให้สามารถดำเนินการตามแผนที่วางไว้ การประเมินผลและการวัดผลการปฏิบัติตามแผนงานความปลอดภัยทางถนนเพื่อให้ทราบว่าแผนงานดังกล่าวได้ผลตามที่คาดหวังหรือไม่ และต้องปรับปรุงสิ่งใดบ้างเป็นสิ่งสำคัญ การประเมินนั้นยังต้องมีลักษณะเฉพาะเช่นการประเมินรถยนต์ใหม่ การตรวจและการตรวจสอบความปลอดภัยทางถนน การจัดอันดับความปลอดภัยของถนน การทบทวนมาตรฐานการออกแบบถนน การทบทวนระดับการลงทุนในหน่วยงานด้านถนนและการประเมินการรักษาพยาบาลฉุกเฉินแห่งชาติ ข้อมูลด้านการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกมีความสำคัญต่อการตรวจติดตามแนวโน้มระดับประเทศ การปรับปรุงแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ การประเมินความคืบหน้า และการเปรียบเทียบจำนวนการเสียชีวิตจากการจราจรกับการเสียชีวิตด้วยสาเหตุอื่น การเพิ่มความตระหนักและการสนับสนุนของประชาชนด้วยการให้การศึกษา และให้ข้อมูลเพื่อให้ทราบถึงความสำคัญในการแก้ไขปัญหาการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก และการรณรงค์ด้านการตลาดเพื่อสังคม โดยมีจุดประสงค์เพื่อปรับพฤติกรรมและทัศนคติ

ในด้านการออกแบบและการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน โครงสร้างพื้นฐานให้มีความสำคัญกับการขนส่งด้วยรถยนต์และประสิทธิภาพเชิงเศรษฐกิจ แต่ต้องแลกด้วยความปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความปลอดภัยของคนเดินเท้า ผู้ขี่จักรยานและผู้ขี่จักรยานยนต์ รายงานสถานการณ์โลกว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนระบุว่า ๘๒ ประเทศ ได้ดำเนินนโยบายส่งเสริมการเดินเท้าและผู้ขี่จักรยาน เป็นความเสี่ยงที่นำไปสู่การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก การประเมินถนนระยะทางรวมมากกว่า ๒๕๐,๐๐๐ กิโลเมตร ใน ๖๐ ประเทศชี้ว่า ข้อบกพร่องในการออกแบบเป็นสาเหตุการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก ซึ่งเป็นภาระของโลก ถนนมากกว่าร้อยละ ๕๐ ขาดโครงสร้างพื้นฐานที่ช่วยให้คนเดินเท้า ผู้ขี่จักรยาน ผู้ขี่จักรยานยนต์และผู้ขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัย ทั้งนี้ตลอด ๒๐ ปีที่ผ่านมา ร้อยละ ๑๐ ของถนนที่เสี่ยงอันตรายสูงสุดในประเทศต่างๆ ได้รับการปรับปรุง เช่น สร้างทางเดินเท้า แผงกั้นความปลอดภัย ทางจักรยานและไหล่ถนนที่มีการลาดพื้นผิวช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ประมาณ ๓.๖ ล้านคน และผู้บาดเจ็บสาหัส ๔๐ ล้านคน ในหลายประเทศ การใช้ทางจราจรร่วมกันทำให้คนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานต้องใช้ถนนร่วมกับรถยนต์ที่ใช้ความเร็วสูง คนเดินเท้า และผู้ขี่จักรยานเผชิญกับสถานการณ์อันตรายและการจราจรที่ใช้ความเร็วสูง

การที่ถนนหลายสายขาดสิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ทางเดินเท้า ทางจักรยาน ทางจักรยานยนต์และทางข้ามปลอดภัยที่ควบคุมอัตราเร็ว ส่งผลให้ผู้ใช้ถนนทุกคนมีความเสี่ยงเพิ่มมากขึ้น การปรับปรุงมาตรฐานการออกแบบถนนให้เป็นปัจจุบันเพื่อลดข้อบกพร่องในอดีตจึงเป็นเรื่องสำคัญเร่งด่วนเพื่อให้มั่นใจว่าถนนใหม่จะไม่เป็นสาเหตุการเสียชีวิตหลังเปิดใช้งาน ตลอดจนปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเดิมโดยกำหนดมาตรฐานความปลอดภัยที่เหมาะสมกับผู้ใช้ถนนทุกคน ดังนั้นแนวทางแก้ไขปัญหามีดังนี้ ถนนทุกสายไม่ว่าจะถนนเดิมหรือถนนใหม่ควรมีบทวิธีกึ่งเพื่อรองรับความต้องการทั้งในปัจจุบันและอนาคต ถนนในชนบทควรมีทางเดินเท้าเช่นกัน ถ้ามีความจำเป็น ทางเดินเท้าควรมีทั้งสองฝั่งถนน โดยทางเดินเท้ามีลักษณะต่อเนื่องกัน เข้าถึงง่าย บำรุงรักษาเพียงพอ ความกว้างเหมาะสม มีทางลาด และสิ่งอำนวยความสะดวกรองรับความต้องการของคนนั่งรถเข็นและคนเดินเท้าที่มีความบกพร่องด้านการเคลื่อนไหวและการมองเห็น นอกจากนี้ บนทางเดินเท้าต้องไม่มีสิ่งกีดขวาง เช่น เสาไฟส่องสว่าง และป้ายถนน ทางข้ามติดตั้งสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรเพื่อความปลอดภัยช่วยแยกคนเดินเท้าจากการจราจรของรถยนต์ขณะเดินข้ามถนน ดังนั้น ทางข้ามที่ติดตั้งสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรให้สิทธิในทางแก่คนเดินเท้า และผู้ขับรถต้องให้ทางแก่คนเดินเท้า ทางข้ามลักษณะนี้พบบริเวณทางแยกที่มีสัญญาณจราจรและมีคนเดินเท้าพลุกพล่าน เช่น บริเวณโรงเรียนและย่านการค้า การติดตั้งเครื่องหมายควรทำควบคู่กับการปรับปรุงลักษณะกายภาพของถนน เพื่อให้สามารถข้ามถนนได้สะดวกและลดความเร็วของรถยนต์ เช่น ทางข้ามยกพื้นสูงและการชะลอการจราจร อีกวิธีหนึ่งคือสร้างทางเว้ายกพื้นสูงสำหรับคนเดินเท้า เกาะกลางถนน และแนวกันกลางตลอดถนนเพื่อลดโอกาสที่คนเดินเท้าจะได้รับอันตรายจากรถยนต์ และเป็นพื้นที่ปลอดภัยขณะข้ามถนน สะพานลอยและทางลอดสำหรับคนเดินเท้า คือสะพานหรืออุโมงค์ที่แยกคนเดินเท้าออกจากจราจรของรถยนต์ มาตรการนี้มักใช้ในพื้นที่ที่คนเดินเท้าพลุกพล่าน หรือการจราจรคล่องตัวหรือใช้ความเร็วสูง (เช่น ทางด่วน) ทั้งนี้จะต้องคำนึงถึงการเข้าถึงและความปลอดภัยของสะพานลอยและทางลอด เพื่อให้ใช้งานได้อย่างมั่นใจ นอกจากนี้ ต้องมีทางข้ามสำหรับปศุสัตว์และยานพาหนะการเกษตรในชนบทอีกด้วยเพื่อความปลอดภัย การสร้างช่องจักรยานและจักรยานยนต์ แยกผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้จักรยานยนต์ออกจากรถยนต์ ทำให้ปลอดภัยกว่าการขี่บนถนนใหญ่ ควรวางแผนและพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกให้เป็นเครือข่ายเพื่อสร้างความต่อเนื่องด้านคุณภาพและความปลอดภัย รวมทั้งบริหารจัดการการจราจรร่วมกับยานพาหนะประเภทอื่นเช่น ทางแยก ทางร่วมได้อย่างปลอดภัย นอกจากนี้ การใช้หลักการออกแบบปลอดภัยช่วยให้สิ่งอำนวยความสะดวกบนถนนและนอกถนนปลอดภัยขึ้น เนื่องจากหลักการนี้กำหนดความกว้าง ชิดความสามารถ การแยกผู้ใช้ถนนและพื้นผิวถนนให้เหมาะสมกับความเร็วและหน้าที่ของสิ่งอำนวยความสะดวกชนิดนั้นๆ เมื่อรถยนต์ชนวัตถุริมถนนย่อมเกิดการบาดเจ็บ การติดตั้งโครงสร้างพื้นฐานจะช่วยให้ผู้ใช้รถไม่ตกถนน เช่นปรับปรุงผิวถนน ติดเส้นจราจร และติดป้ายเตือนทางโค้งและระดับ ความโค้งเตือนผู้ใช้รถที่กำลังหลุดถนน เช่นเส้นชะลอความเร็ว ช่วยให้ควบคุมรถยนต์ได้อีกครั้งเมื่อหลุดถนนจริงๆ เช่นไหล่ทาง หรือลดความรุนแรงเมื่อรถยนต์การชนและการบาดเจ็บมักเกิดขึ้นบริเวณทางแยก เพราะมีคนเดินเท้า ผู้ใช้จักรยานและผู้ใช้จักรยานยนต์พลุกพล่าน รวมทั้งเป็นจุดตัดรถยนต์ ชนิดต่าง ๆ โดยทั่วไปแล้ว การออกแบบทางแยกให้ปลอดภัยจะเน้นที่การลดผลกระทบจากการใช้ความเร็วและการชนที่อาจเกิดขึ้น แนวทางลดจำนวนการเสียชีวิตและการบาดเจ็บได้อย่างมีประสิทธิภาพ คือ สร้าง

วงเวียน ที่ออกแบบเป็นอย่างดี ซึ่งลดความเร็วและลดมุมของการชนให้เป็นการชนข้าง หรือการชนท้ายซึ่งรุนแรงน้อยกว่า การสร้างสะพานลอยและทางลอด (ทางแยกต่างระดับ (Grade-Separated Interchanges)) เป็นวิธีการที่คุ้มค่าเหมาะกับการจัดการจราจรผ่านตลอด (Through Traffic) โดยมีการออกแบบทางร่วมเป็นอย่างดี ทางแยกติดตั้งสัญญาณจราจรช่วยจัดสรรเวลาเพื่อลดโอกาสเกิดการชน ทางแยกประเภทนี้ต้องอาศัยการปฏิบัติตามกฎจราจรและการตัดสินใจของผู้ใช้ถนนซึ่งขึ้นกับรูปแบบในรายละเอียดของพื้นที่นั้นๆ สำหรับทางแยกที่ไม่มีการควบคุมผู้ใช้ถนนทุกคนย่อมมีความเสี่ยงมากขึ้นจึงควรพิจารณาดำเนินมาตรการด้านการชะลอการจราจรด้านวิศวกรรม และด้านเทคโนโลยีซึ่งมีค่าใช้จ่ายน้อย (เช่นทางแยกยกพื้นสูง (Raised Platform Intersection) ช่องจราจรสำหรับเลี้ยว การควบคุมทางเอก (Priority Control) สัญญาณเตือนตามปริมาณจราจร (Vehicle-Actuated Warning Signs) การลดความเร็ว) เพื่อพื้นที่ที่มีอันตรายสูง ภายในโครงข่ายถนนมีความเสี่ยงลดลง การวางแผนใช้พื้นที่ถนน โดยแยกระหว่างถนนที่การจราจรผ่านตลอด และใช้ส่งสินค้า (Freight Road) กับการใช้เพื่อการขนส่ง ทางเข้าชุมชน และย่านการค้า เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและประโยชน์เชิงเศรษฐกิจ และสังคม ในอดีต การออกแบบและการวางแผนด้านถนนและสิ่งแวดล้อมที่สร้างขึ้นโดยมนุษย์ (Built Environment) มักมองข้ามคนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยาน ดังนั้นควรใช้รูปแบบถนนใหม่หรือออกแบบถนนใหม่เพื่อแก้ไขการละเลยดังกล่าว การทำให้คนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานปลอดภัยมากขึ้น ต้องอาศัยนโยบายสนับสนุน ซึ่งให้ความสำคัญ กับคนเดินเท้า และผู้ขี่จักรยาน หรือ นโยบายว่าด้วยการเดินทางทั่วไปและการใช้ประโยชน์ที่ดิน แนวทางกำหนดมาตรฐานสิ่งอำนวยความสะดวกแก่คนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานทำให้มั่นใจว่าจุดเสี่ยงที่สุดของถนนใหม่มีความปลอดภัยมากขึ้นและแก้ไขข้อบกพร่องของถนนเดิมโดยทั่วไปแล้วนโยบายและแนวทางความปลอดภัยสำหรับคนเดินเท้า และผู้ขี่จักรยานควรตระหนักว่าคนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานเป็นผู้ใช้ถนนตามกฎหมาย (Legitimate Road User) และกระตุ้นให้นักวางแผน วิศวกร และผู้ประกอบการวิชาชีพซึ่งวางแผนและจัดการระบบขนส่งทางถนนเข้าใจมุมมองนี้ นอกจากนี้ให้กำหนดและบังคับใช้กฎหมายจราจรเพื่อให้คนเดินเท้าและผู้ขี่จักรยานปลอดภัยขึ้น ในการวางแผนตัดถนนใหม่ และ/หรือการปรับปรุงถนนเดิมให้ใช้รูปแบบบูรณาการ (Inclusive Approach) และให้ความสำคัญกับผู้พิการ เด็กและผู้สูงอายุ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความต้องการเฉพาะ ดังนั้นการให้ผู้ใช้ถนนกลุ่มต่าง ๆ ชุมชนท้องถิ่นและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียรายสำคัญๆ (เช่น หน่วยให้ความช่วยเหลือ (Rescue Services)) มีส่วนร่วมในขั้นตอนการวางแผนเป็นวิธีหนึ่งที่จะทำให้เรื่องดังกล่าวเป็นจริงได้ การกำหนดให้เขตที่อยู่อาศัยและบริเวณโรงเรียนเป็นพื้นที่ที่ใช้ความเร็วต่ำช่วยให้การดำรงชีวิตภายในชุมชนปลอดภัยขึ้น และการกำหนดเช่นนี้ไม่กระทบต่อประสิทธิภาพขนส่งหรือกระทบน้อยมากเพราะว่าเป็นเพียงระยะทางสั้นๆ คนเดินเท้ามีโอกาสรอดชีวิตน้อยลงหากประสบอุบัติเหตุที่ใช้ความเร็วเกิน ๓๐ กิโลเมตรต่อชั่วโมง (๒๐ ไมล์ต่อชั่วโมง) การตัดถนนในท้องถิ่นที่มีรูปแบบชัดเจน (Self-explanatory Neighbourhood Streets) ซึ่งกำหนดส่งเสริม และบังคับใช้อัตราความเร็วที่ปลอดภัย ดังนั้นแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าวแก่การออกแบบถนน (ชะลอการจราจร ทำถนนให้แคบ แนวเส้นหยัก เนินยกพื้นสูงและลูกระนาด) เทคโนโลยี (ป้ายเตือนความเร็วชนิดพกพาได้) การตรวจและการบังคับใช้กฎหมายจราจร (กล้องตรวจจับความเร็วและตำรวจลาดตระเวน (Police Patrols)) การออกแบบระบบขนส่งมวลชนใดก็ตามควรคำนึงถึงความปลอดภัยของคนเดินเท้า เช่น เส้นทางและจุดจอด การให้ความสำคัญกับระบบ

ขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพยังเป็นวิธีหนึ่งที่กระตุ้นให้เปลี่ยนจากการใช้รถยนต์ส่วนตัวมาเป็นระบบขนส่งมวลชน การเดินเท้า และการขี่จักรยาน การวางแผนใช้ประโยชน์ที่ดินและการจัดการอุปสงค์เดินทาง (Travel-Demand Management Options) อาจช่วยลดความจำเป็นและระยะทางการเดินทางได้ เช่น จัดให้มีบริการต่างๆ ใกล้ที่อยู่อาศัยรูปแบบเส้นทางขนส่งมวลชน และระบบขนส่งมวลชนที่มีประสิทธิภาพ ระบบขนส่งมวลชนในบางประเทศกลับเป็นปัจจัยที่สร้างอันตรายเนื่องจากยานพาหนะมีสภาพอันตรายและรับผู้โดยสารมากเกินไป พนักงานขับรถมีทักษะแยและมีอาการเหนื่อยล้ากรณีเช่นนี้การจัดการความปลอดภัยรถยนต์ใช้งานทางธุรกิจ (Fleet Safety Management) จะช่วยลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกและส่งเสริมให้ใช้ระบบขนส่งมวลชนมากขึ้น กฎระเบียบและความต้องการของผู้บริโภคในช่วง ๒ - ๓ทศวรรษที่ผ่านมา ทำให้รถยนต์ในประเทศที่มีรายได้สูงปลอดภัยมากขึ้น อุปกรณ์เสริมความปลอดภัย ซึ่งเดิมมีราคาแพงและติดตั้งในรถยนต์สำหรับตลาดบน ปัจจุบันราคาถูกลงและกลายเป็นอุปกรณ์จำเป็นพื้นฐานสำหรับรถยนต์ทุกคัน ในบางประเทศ/บางพื้นที่ นอกจากนี้พบว่าการใช้งานรถยนต์เพิ่มขึ้นรวดเร็วในประเทศ/พื้นที่ที่มีรายได้น้อยและปานกลางซึ่งมีความเสี่ยงจะเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกมากที่สุดและการผลิตรถยนต์ในประเทศเหล่านี้ สัมพันธ์กับการขยายตัวทางเศรษฐกิจดังนั้นจึงจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องนำข้อบังคับพื้นฐานเหล่านี้ไปปฏิบัติทั่วโลก สิ่งสำคัญคือต้องทำให้รถยนต์มีรูปแบบที่ได้มาตรฐานความปลอดภัยเป็นที่ยอมรับ (Recognized Safety Standards) การขาดมาตรฐานดังกล่าวทำให้บริษัทรถยนต์นำรถยนต์ตระกูลที่ไม่ชอบด้วยกฎหมายในประเทศที่มีกฎระเบียบเข้มงวดมาจำหน่ายหรือบริษัทรถยนต์มัก “ถอด” (De-Specify) เทคโนโลยีช่วยชีวิตออกจากรถยนต์รุ่นใหม่ ในกรณีที่กฎระเบียบไม่เข้มงวดหรือไม่มีการเปรียบเทียบใดๆ เวทีสหประชาชาติว่าด้วยการประสานกฎระเบียบด้านรถยนต์ (United Nations World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations) เป็นหน่วยงานหลักของโลกที่รับผิดชอบการพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยรถยนต์ระหว่างประเทศ กฎระเบียบของเวทีดังกล่าววางกรอบกฎหมายให้ประเทศสมาชิกสหประชาชาตินำไปปฏิบัติโดยสมัครใจ ดังนั้นสืบเนื่องจากเวทีดังกล่าว ปัจจุบันรถยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายที่เกี่ยวของของ สหประชาชาติ เช่น มีขีดความสามารถรองรับแรงกระแทกเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (การป้องกันเมื่อเกิดอุบัติเหตุ) และการเลี่ยงอุบัติเหตุ (ป้องกันไม่ให้เกิดการชนตั้งแต่ต้น) ก็ถือว่าผ่านการรับรองระดับสากลโดยไม่ต้องทดสอบเพิ่มเติมอีกทั้งนี้เวทีดังกล่าวให้การสนับสนุนมาตรฐานสำคัญที่สุดของรถยนต์ ๗ ด้านคือเข็มขัดนิรภัย จุดติดตั้งเข็มขัดนิรภัย กันชนหน้า กันชนข้าง ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ การป้องกันคนเดินเท้า และจุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็กตามมาตรฐานไอโซฟิกซ์ (ISOFIX Child Restraint Anchorage Points) รายงานฉบับใหม่ที่องค์กรตรวจประเมินรถยนต์ใหม่ระดับโลก (Global NCAP) และธนาคารเพื่อการพัฒนาแห่งอเมริกา (Inter-American Development Bank หรือ IDB) จัดทำขึ้นชี้ว่าถ้า ๔ ประเทศใหญ่ ในทวีปลาตินอเมริกานำกฎระเบียบของสหประชาชาติว่าด้วยความปลอดภัยของรถยนต์มาปรับใช้จะช่วยลดจำนวนผู้เสียชีวิตได้ ๔๐,๐๐๐ คน และ จำนวนผู้บาดเจ็บได้ ๔๐๐,๐๐๐ คนภายใน พ.ศ. ๒๕๗๓ การประเมินทางเศรษฐกิจชี้ว่าความเสียหายที่ลดลงดังกล่าวช่วยประหยัดค่าใช้จ่ายได้ถึง ๑๔๓ พันล้านดอลลาร์สหรัฐในช่วง พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๗๓ หลักฐานที่มีอยู่ชี้ว่ารถยนต์ที่มีคุณสมบัติตามข้อบังคับภายใต้มาตรฐาน ความปลอดภัยของสหประชาชาติหรือสูงกว่า ซึ่งเป็นมาตรฐานที่สำคัญที่สุดจะช่วยเลี่ยงอุบัติเหตุจราจรทางบกและลดโอกาสได้รับบาดเจ็บสาหัสเมื่อ

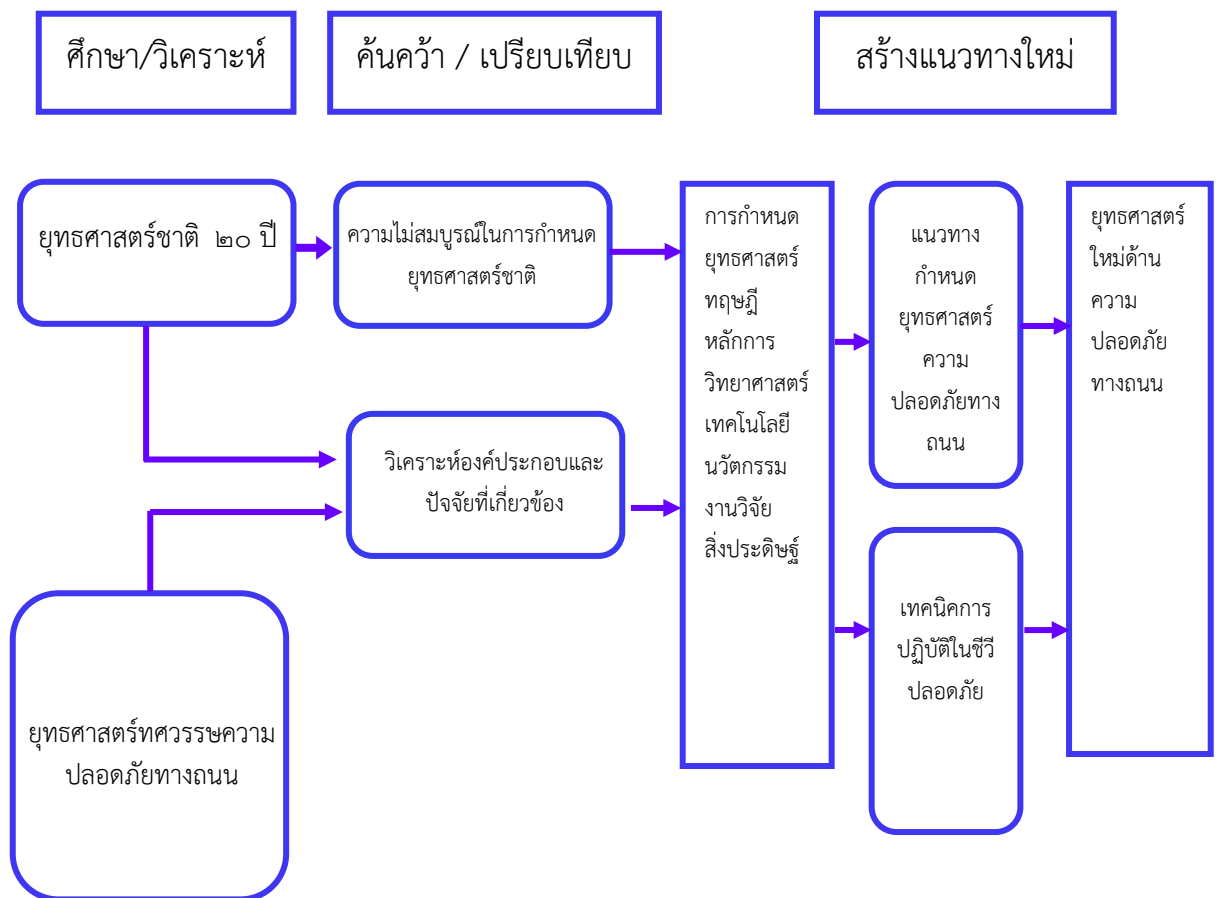
เกิดอุบัติเหตุอย่างไรก็ตามปัจจุบันมีเพียง ๔๐ ประเทศเท่านั้นที่ปฏิบัติตามกฎระเบียบความปลอดภัยสำคัญ ๗ ด้านคือเข็มขัดนิรภัย จุดยึดเข็มขัดนิรภัย กันชนหน้า กันชนข้าง ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ การป้องกันคนเดินเท้าและจุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ตามมาตรฐานไอโซพิ็กซ์ (๑) ดังนั้นในประเทศที่นำมาตราฐาน สหประชาชาติไปปฏิบัติแล้วก็ดำเนินการให้เกิดความยั่งยืนต่อไป ส่วนประเทศใดที่ยังไม่ใช้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องดังกล่าว ก็ต้องเร่งดำเนินการบังคับใช้กฎระเบียบเหล่านี้โดยเร่งด่วนในการปรับปรุงความปลอดภัยของรถยนต์ แนวทางสำคัญ พอสรุปได้ดังนี้ ปัจจุบันมาตรฐานพื้นฐานขั้นต่ำในการผลิต/การประกอบรถยนต์ซึ่งเป็นมาตรฐานสากลเป็นที่ยอมรับมากขึ้น โดยมีด้วยกัน ๗ ด้านดังนี้ กฎระเบียบว่าด้วยมาตรฐานการชนด้านหน้าและด้านข้างช่วยปกป้องผู้อยู่ในรถยนต์และทำให้มั่นใจว่ารถยนต์ทนแรงกระแทกจากการชนด้านหน้าและด้านข้างระหว่างถูกทดสอบที่ความเร็วระดับหนึ่ง ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ป้องกันการไถลและการเสียการควบคุมกรณีหักพวงมาลัยมากหรือน้อยเกินไป ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์นี้ช่วยลดอุบัติเหตุและปกป้องชีวิตได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปกป้องคนเดินเท้าได้แก่กันชนแบบนิ่ม (Softer Bumpers) และการปรับปรุงหน้ารถยนต์ (เช่น นำโครงสร้างแข็งที่ไม่จำเป็นออกไป) เพื่อลดความรุนแรงเมื่อรถยนต์ชนคนเดินเท้า เข็มขัดนิรภัยและจุดยึดเข็มขัดนิรภัยกำหนดให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัย ในขั้นตอนการผลิตและการประกอบรถยนต์และจุดยึดเข็มขัดนิรภัยต้องทนแรงกระแทกขณะเกิดอุบัติเหตุเพื่อลดความเสี่ยงที่เข็มขัดนิรภัยจะกระเด็นหลุดออกให้เหลือน้อยที่สุด รวมทั้งทำให้มั่นใจว่าสามารถเคลื่อนย้ายผู้โดยสารออกจากที่นั่งได้อย่างปลอดภัยเมื่อเกิดอุบัติเหตุ เบาะนิรภัยสำหรับเด็ก คือรถยนต์มีจุดยึดเบาะนิรภัยสำหรับเด็กตามมาตรฐานไอโซพิ็กซ์ซึ่งใช้แทนการรัดเบาะนั่งของเด็กด้วยเข็มขัดนิรภัยผู้ใหญ่เพื่อให้มั่นใจว่าเบาะของเด็กเข้ากับขนาดของรถยนต์โดยตรง อุปกรณ์เหล่านี้ป้องกันล้อล้อขณะเบรกช่วยให้ล้อจักรยานยนต์ยังสัมผัสผิวถนนเพื่อช่วยให้ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ทรงตัวและควบคุมคันบังคับได้เมื่อต้องหยุดกะทันหันอีกทั้งในสถานการณ์ฉุกเฉิน ระบบเบรกป้องกันล้อล้อ ช่วยลดระยะทางในการหยุดรถได้อีกด้วย การเปิดไฟหน้าขณะขับขี่เวลากลางวันช่วยให้ผู้ใช้ถนนคนอื่นมองเห็นจักรยานยนต์ได้ชัดเจนขึ้น ลดอุบัติเหตุจากการมองเห็นไม่ชัดเจนเพื่อส่งเสริมให้เปิดไฟหน้าขณะขับขี่ในเวลากลางวัน ผู้ผลิตจักรยานยนต์อาจติดตั้งไฟส่องสว่างอัตโนมัติในจักรยานยนต์คือไฟหน้าสว่าง อัตโนมัติเมื่อติดเครื่องซึ่งมาตรการดังกล่าวจะลดการเสียชีวิตการบาดเจ็บและต้นทุนทางเศรษฐกิจสังคม จากการจราจรทางบก และ ใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าเพื่อความปลอดภัยของรถยนต์ เพื่อเสริมมาตรการต่าง ๆ เช่น โครงสร้างพื้นฐานกฎหมาย และการบังคับใช้กฎหมายซึ่งได้รับความสำคัญมาแต่เดิมอยู่แล้ว ในเรื่องเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก การสวมหมวกนิรภัย การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ แต่ กฎหมายเหล่านี้มักไม่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติอันเป็นเลิศ และการบังคับใช้ไม่ต่อเนื่อง แม้ว่าประเทศที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วได้ผลน่าพอใจจะมีจำนวนมากกว่าร้อยละ ๕๐ แต่ประเทศที่บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก อัตราความเร็วในเขตเมือง การสวมหมวกนิรภัยได้มาตรฐานแล้วได้ผลเป็นที่น่าพอใจกลับมีเพียง ๑ ใน ๔ เท่านั้น ประเทศที่บังคับ ใช้กฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับมีเพียง ๑ ใน ๕ เท่านั้นที่ได้ผลน่าพอใจ ปัญหาหนึ่ง ที่พบ คือ ขาดการบังคับใช้กฎหมายจราจรหรือการบังคับใช้กฎหมายยังไม่เข้มงวดพอเนื่องด้วยหลายปัจจัย เช่น ขาดเจตจำนงทางการเมือง (Political Will) ทรัพยากรการเงิน และทรัพยากรมนุษย์มีจำกัด การลำดับความสำคัญในประเทศ และการทุจริต การบังคับใช้กฎหมาย

เป็นขั้นตอนสำคัญขั้นตอนหนึ่ง แต่กฎหมายเพียงอย่างเดียวคงไม่เพียงพอที่จะลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกได้ตามที่ มุ่งหวังไว้ดังนั้นก็จึงต้องมั่นใจว่าการบังคับใช้กฎหมายและการกำหนดโทษมีความเหมาะสมเพื่อป้องปรามผู้ขับขี่และผู้ใช้ถนนไม่ให้ละเมิดกฎหมายการจราจรทางบกหรือกระทำผิดซ้ำและเพิ่มศักยภาพของกฎหมายในการปกป้องชีวิตผู้ใช้ถนนทุกคน ในการวิจัย ชี้ว่ากฎหมายจราจรที่อิงหลักฐานเชิงประจักษ์ช่วยให้การตราและการบังคับใช้กฎหมายมีประสิทธิภาพส่งผลให้ผู้ใช้ถนนมีพฤติกรรมดีขึ้น แนวทางแก้ไขปัญหาด้านการตราและการบังคับใช้กฎหมายจราจร เมื่อตรากฎหมายใหม่หรือแก้ไขกฎหมายเดิมเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงเชิงพฤติกรรม สำคัญ เช่นความเร็ว การเมาแล้วขับ การสวมหมวกนิรภัย การคาดเข็มขัดนิรภัย และการใช้เบาะนิรภัย สำหรับเด็กจำเป็นต้องพิจารณาหลักฐานที่สนับสนุนหลักปฏิบัติอันเป็นเลิศที่มีอยู่เดิม หากไม่บูรณาการหลักปฏิบัติอันเป็นเลิศเหล่านี้ให้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมาย ก็อาจจะไม่สามารถลดการเสียชีวิตจากการจราจรทางบกได้ตามที่มุ่งหวังและไม่เกิดการเปลี่ยนแปลงเชิงบวกด้านพฤติกรรม มีหลักฐานชี้ว่ามีหลายมาตรการที่เหมาะสมที่ช่วยลดปัจจัยเสี่ยงใหม่ๆ เช่น การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ การขับรถภายใต้อิทธิพลของยาเสพติด และ จักรยานไฟฟ้า (E-bike) หลักฐานเหล่านี้ มีพัฒนาการรวดเร็วและควรนำมาพิจารณาประกอบการตราหรือการแก้กฎหมายที่เกี่ยวข้องมีหลักฐานชี้ว่า การเสียสมาธิจากการคุยโทรศัพท์เคลื่อนที่ที่ทำให้สมรรถภาพการขับขี่หลายด้านลดลง เช่นใช้เวลาตอบสนองนานขึ้น (โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เวลาตอบสนองเพื่อหยุดรถ) ไม่สามารถบังคับรถให้ตรงช่องจราจร และทิ้งระยะห่างจากรถคันหน้าน้อยลง ส่วนการพิมพ์ ข้อความบนโทรศัพท์สมาร์ทโฟนยังสร้างปัญหารุนแรงขึ้นไปอีกอย่างไรก็ตาม หลายประเทศยังขาดข้อมูลว่าการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่กับอุบัติเหตุจราจรทางบกเกี่ยวข้องกันอย่างไรเนื่องจากไม่ได้เก็บข้อมูลเหล่านี้ไว้ต่อเนื่องเมื่อเกิดอุบัติเหตุ มีเพียง ๔๗ ประเทศเท่านั้นที่เก็บข้อมูลดังกล่าวไว้ โดยถือเป็นส่วนหนึ่งในการลงบันทึกประจำวันตามปกติของเจ้าหน้าที่ตำรวจขณะที่อีก ๑๙ ประเทศได้ทำการศึกษาเชิงสังเกต (Observational Study) เพื่อรวบรวมข้อมูลดังกล่าวนอกจากนี้ข้อมูลเกี่ยวกับประสิทธิผลของมาตรการเพื่อลดการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถ มีน้อยมาก ดังนั้นประเทศต่างๆ จึงใช้แนวทางที่เป็นที่ยอมรับว่าลดปัจจัยเสี่ยงสำคัญอื่นๆ อันเป็นสาเหตุการบาดเจ็บจาก การจราจรบกได้จริง เช่น มี ๑๓๘ ประเทศบังคับใช้กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ขณะขับรถและอีก ๓๑ ประเทศบังคับใช้กฎหมาย ห้ามใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่และโทรศัพท์เคลื่อนที่ติดตั้งโหมดแฮนด์ฟรี สำหรับการสนทนา (Hands-Free Phone) ขณะขับรถ การบังคับใช้กฎหมายจราจรต้องอิงหลักฐานเชิงประจักษ์ โดยเน้นรูปแบบ ที่พิสูจน์แล้วว่าป้องปรามพฤติกรรมผิดกฎหมายของผู้ใช้ถนนได้จริงเช่นการบังคับใช้กฎหมายปฐมภูมิ (Primary Enforcement) (ผู้กระทำผิดถูกควบคุมตัวและตั้งข้อกล่าวกระทำผิดกฎหมายจราจรเป็นรายข้อหาตามความผิดกฎหมายจราจรที่กระทำเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพมากกว่าการบังคับใช้กฎหมายทุติยภูมิ (Secondary Enforcement) ในทำนองเดียวกัน การสุ่มตรวจลมหายใจและระบบตรวจจับความเร็วอัตโนมัติ (Automated Speed Enforcement) เป็น ๒ วิธีที่มีประสิทธิภาพ ในการลดการฝ่าฝืนกฎหมายว่าด้วยการเมาแล้วขับและความเร็วแม้ว่ามีหลักฐานชัดเจนว่าความสำเร็จของกฎหมายขึ้นอยู่กับ การบังคับใช้แต่ระดับการบังคับใช้กฎหมายให้ได้ผลเต็มที่ที่ยังไม่เกิดขึ้นจริงและต้องอาศัยปัจจัยต่างๆ เช่น เจตจำนงทางการเมือง ทรัพยากรที่มีอยู่ และการ ลำดับความสำคัญในประเทศ นอกจากนี้ สำหรับประเทศที่มีกฎหมายแต่ไม่เคยบังคับใช้ ก็ต้องบังคับใช้กฎหมายจริงจังและเห็นผล

เพื่อให้ประชาชนเห็นว่าถ้าฝ่าฝืนกฎหมายอีกในอนาคตก็จะได้รับโทษ การบังคับใช้กฎหมายต้องมี ยุทธศาสตร์การสื่อสารที่ตรงรับเพื่อสร้างแรงสนับสนุนของประชาชนและการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วน ได้ส่วนเสียซึ่งจะทำให้มีการปฏิบัติตามกฎหมายมากที่สุด และทำให้มั่นใจว่าการบังคับใช้ กฎหมายอิง หลักฐานเชิงประจักษ์ขณะเดียวกันต้องป้องกันการทุจริต ในการบังคับใช้กฎหมายความปลอดภัยทาง ถนนซึ่งส่งผลเสียต่อแรงสนับสนุนของประชาชนและประสิทธิผลของกฎหมาย นอกจากนี้อาจใช้ระบบ ที่ ประกอบด้วยทั้ง เทคโนโลยีขั้นสูง (High-Tech Solutions) (เช่น กล้อง ตรวจสอบความเร็ว) กับ นโยบายที่ใช้เทคโนโลยีน้อย (Low-Tech Policies) (เช่น ฝึกอบรม ทำให้เจ้าหน้าที่ตำรวจมีความเป็น มืออาชีพ และรับเจ้าหน้าที่ตำรวจหญิงเข้ามาปฏิบัติหน้าที่มากขึ้น) กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัย ทางถนนซึ่งเป็นกฎหมายที่ดีถ้าบังคับใช้อย่างเข้มงวดย่อมจะเป็นประโยชน์ดังนี้ คือลดการเสียชีวิตการ บาดเจ็บและต้นทุนทางเศรษฐกิจสังคมจากการจราจรทางบก และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เพิ่มขึ้น

การรักษาชีวิตหลังอุบัติเหตุ การรักษาอาการบาดเจ็บต้องทำแข่งกับเวลา ความล่าช้า เพียงเสี้ยววินาที หมายถึงความเป็นความตายได้ ประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลางมีอัตราการ เสียชีวิตจากการบาดเจ็บสาหัส มากกว่า ประเทศที่มีรายได้สูงซึ่งมีระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่พัฒนา เป็นอย่างดีแม้ว่ายังไม่มีวรรณกรรม มากนักชี้ว่า องค์ประกอบใดบ้างของระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉินที่ ทำให้ผลการรักษาต่างออกไปแต่การศึกษาแบบจำลอง (Modelling Studies) ระบุว่าถ้าประเทศที่มี รายได้น้อยและปานกลางเดินทางตามแนวทางเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูง ก็อาจป้องกันการเสียชีวิตจาก การบาดเจ็บทั่วโลกได้ถึง ๑ ใน ๓ การรักษาพยาบาลฉุกเฉินทันที่ที่ช่วยรักษาชีวิตและลดทพพสภาพ แต่การเข้าถึงการรักษาพยาบาลฉุกเฉินทั่วโลกยังคงแตกต่างกันถ้าอัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บ สาหัส ในประเทศที่มีรายได้น้อยและปานกลาง อยู่ในระดับเดียวกับประเทศที่มีรายได้สูงก็จะช่วย ป้องกันการเสียชีวิต จากการจราจรทางบกได้ถึง ๕๐๐,๐๐๐ คนต่อ ปี หลักฐานที่มีอยู่ชี้ว่าแนวทาง สำคัญในการแก้ไขปัญหา ได้แก่ การพัฒนา ระบบที่เป็นขั้นเป็นตอนและครบวงจรในการ รักษาพยาบาลฉุกเฉินก่อนถึงโรงพยาบาล (Pre-hospital) และ ณ สถานพยาบาล (Facility-Based) จัดการฝึกอบรมด้านการรักษาพยาบาลฉุกเฉินขั้นพื้นฐานสำหรับผู้ให้การรักษายาบาลเบื้องต้น (Frontline Providers) และส่งเสริมให้ อาสาสมัครเวชกิจฉุกเฉินหรืออาสากู้ชีพ (Lay First Responder) เข้ารับการฝึกอบรม แม้ว่าการป้องกันอุบัติเหตุเป็นเป้าหมายหลักของความปลอดภัย ทางถนน แต่ทุกประเทศยังมีอุบัติเหตุเกิดขึ้นและมีผู้เสียชีวิตระบบรักษาพยาบาลฉุกเฉิน ที่ทันที่ทั้งที่ และมีประสิทธิภาพเป็นองค์ประกอบสำคัญของระบบความปลอดภัยซึ่งบรรเทาผลกระทบของ อุบัติเหตุซึ่งจะลดการเสียชีวิตและทพพสภาพ จากการบาดเจ็บได้

กรอบแนวคิดในการวิจัย



สรุป

จากการทบทวนวรรณกรรมต่าง ๆ ได้แก่ แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์และมหายุทธศาสตร์ แนวความคิดเรื่องผลประโยชน์แห่งชาติ แนวความคิดเรื่องยุทธศาสตร์ชาติ ได้ข้อสรุปว่าการจัดทำยุทธศาสตร์จะต้องทำตามตัวแบบที่ถูกต้อง ยึดตามหลักการของการออกแบบ

ยุทธศาสตร์และต้องใช้ข้อมูลสนับสนุนและความคิดเห็นจากทุกภาคส่วน เพื่อให้ยุทธศาสตร์มีความสมบูรณ์ รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทยได้ระบุถึงความสำคัญของการพัฒนาทรัพยากรบุคคล และการดูแลให้ทรัพยากรบุคคลมีความแข็งแรง อายุยืน ไม่ได้รับอันตรายจากภัยอันตรายที่เกิดจากอุบัติเหตุโดยเฉพาะทางถนน แนวคิดเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ ๕E ในเรื่องการการบังคับใช้กฎหมายในหลายประเทศเน้นย้ำความสำคัญของการบังคับใช้กฎหมายผ่านการใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วและบุคลากรผู้รับผิดชอบที่มีเครื่องมือพร้อม การแก้ไขจุดอันตรายในถนนที่มีอุบัติเหตุสูงและการควบคุมความเร็วโดยใช้เทคนิคทางวิศวกรรม การทำให้รถยนต์มีมาตรฐานความปลอดภัยสูง และนารถที่ไม่ปลอดภัยออกจากถนนเป็นเรื่องที่สำคัญ การรณรงค์ให้คนใช้หมวกนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยเมาไม่ขับ ง่วงไม่ขับ จะเป็นมาตรการสำคัญมากในแต่ละประเทศ และเป็นมาตรการที่ได้ผลสูงโดยลงทุนไม่มาก การช่วยเหลือผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุในพื้นที่เกิดเหตุที่มีประสิทธิภาพจะลดอัตราการตายทั้งในจุดเกิดเหตุและที่โรงพยาบาลและทำให้ความพิการมีน้อย ในเรื่องกรอบแนวคิดตามเสาหลัก ๕ ด้าน เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการโดยหน่วยงานกลางจะเพิ่มประสิทธิภาพของการบริหารจัดการ เสาหลักที่ ๒ การทำให้ถนนและการเดินทางปลอดภัย การลดจุดอันตรายในถนน การปรับโครงสร้างถนน การทำจุดพัก เสาหลักที่ ๓ การทำให้ยานพาหนะปลอดภัย ต้องปรับแก้ไขกฎหมายและบังคับใช้ให้โรงงานรถยนต์ รถจักรยานยนต์ผลิตรถที่มีมาตรฐานสูง เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้ถนนปลอดภัย โดยบังคับใช้ให้เข้มงวด ทั้งถึง ยุติธรรม โดยสำนักงานตำรวจแห่งชาติ หรือหน่วยงานท้องถิ่น เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การมีผู้รับผิดชอบหลักและอบรมอาสาสมัครให้มีความสามารถสูงขึ้นและสามารถช่วยชีวิตขั้นต้นรอจนที่งานที่มีความสามารถในการช่วยชีวิตขั้นสูงมารับช่วงจะลดอัตราการตายและความพิการได้มาก การใช้เทคโนโลยีและการส่งกลับทางอากาศที่จำเป็นในเรื่องแนวคิดเกี่ยวกับการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอก(SWOT Analysis)พบว่าประเทศไทยต้องการยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในระดับชาติ ความร่วมมือและงบประมาณที่เพียงพอ แนวทางควบคุมคุณภาพ PDCAที่เป็นวงจร มีการป้อนข้อมูลย้อนกลับที่เหมาะสม จะช่วยให้การบริหารจัดการเรื่องยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนมีความสมบูรณ์ขึ้น ข้อมูลเหล่านี้นำมาประยุกต์และนำเทคโนโลยียุคใหม่ นวัตกรรมและดิจิทัลเข้ามาช่วยเพื่อการนำไปใช้เป็นต้นแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนได้อย่างเหมาะสมมีความทันสมัยกับยุคสมัยแห่งศตวรรษที่ ๒๑

บทที่ ๓

สถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย

การศึกษาในบทที่ ๓ อยู่ในบริบทของวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๑ เพื่อศึกษาสภาพ และปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีลำดับของการศึกษาดังนี้

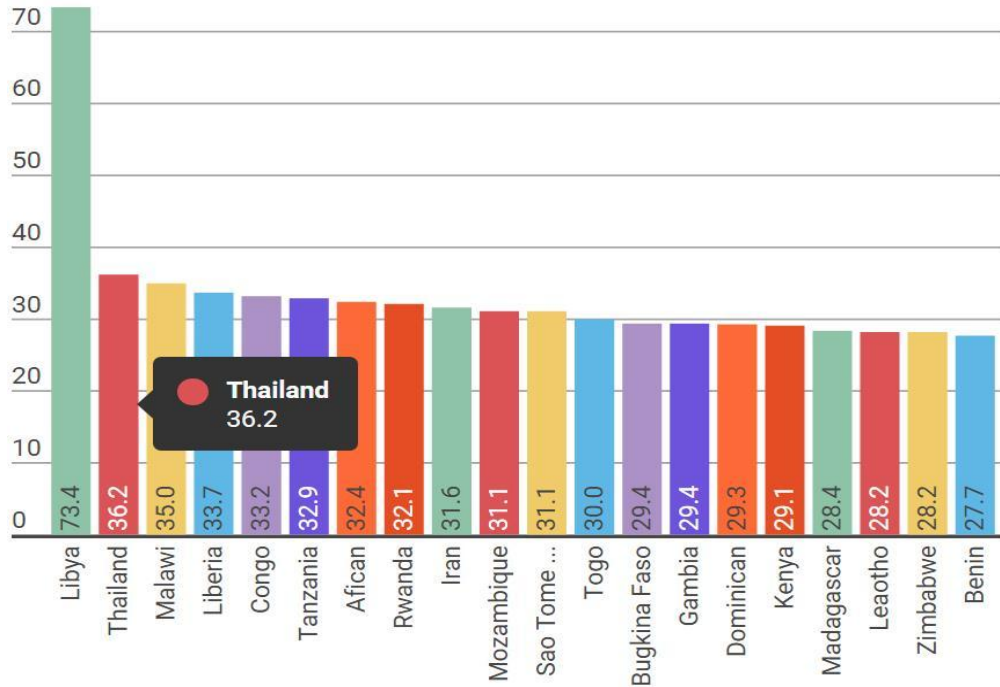
๑. สถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย
๒. การวิพากษ์ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนของรัฐบาล
๓. ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ
๔. สรุป

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย

จากการรวบรวมสถานการณ์อุบัติเหตุโลกของข้อมูลจากรายงานความปลอดภัยทางถนนของโลกในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ (Global Status Report on Road Safety, 2015) พบว่า สถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับวิกฤติ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคนเท่ากับ ๓๖.๒ ซึ่งถูกจัดอยู่ในอันดับที่ ๒ รองลงมาจากประเทศลิเบีย เมื่อเปรียบเทียบข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะกลุ่มอาเซียนพบว่า ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ ก่อนการกำหนดปีทศวรรษความปลอดภัยทางถนน (พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓) องค์การอนามัยโลก ได้นำเสนอรายงานสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศสมาชิกกว่า ๑๙๐ ประเทศ อัตราการเสียชีวิตภาพรวมของประเทศไทยไม่ติดในอันดับ ๑ ถึง ๒๐ ในปีเดียวกันนั้น ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๑๙.๖ ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในขณะที่อันดับแรกคือประเทศอิตาลี และในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ จากการจัดอันดับ ๒๐ ประเทศ ทำให้ประเทศไทยต้องถูกจับตามองอีกครั้ง เมื่อถูกประกาศให้เป็นประเทศในลำดับที่ ๓ ที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงรองจากประเทศนีอูเอ และสาธารณรัฐโดมินิกัน อัตราการเสียชีวิตถูกขยับขึ้นมาเป็น ๓๘.๑, ๔๑.๗ และ ๖๘.๓ ถึงแม้ประเทศไทยจะไม่มีชื่อติดในลำดับ ๑ ถึง ๒๐ จากรายงานสถานการณ์ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒

ตามแผนภาพที่ ๔ – ๑ จากการวิเคราะห์ข้อมูลผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเฉพาะประเทศในกลุ่มอาเซียน พบว่า ประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตมากที่สุด รองลงมาคือประเทศเวียดนามและประเทศมาเลเซีย โดยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางจราจร เท่ากับ ๓๖.๒ ๒๔.๕ และ ๒๔.๐ คนต่อประชากรหนึ่งแสนคนตามลำดับ ในขณะที่ประเทศสิงคโปร์ ฟิลิปปินส์ และลาว มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนต่ำสุดในกลุ่มประเทศอาเซียน โดยมีอัตราการเสียชีวิตเท่ากับ ๓.๖ ๑๐.๕ และ ๑๔.๓ ตามลำดับ

แผนภาพที่ ๓ - ๑ ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูง ๒๐ อันดับ ปี พ.ศ. ๒๕๕๘



ที่มา : องค์การอนามัยโลก, ๒๕๕๘

สรุปการรวบรวมข้อมูลอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานต่างๆ

1. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

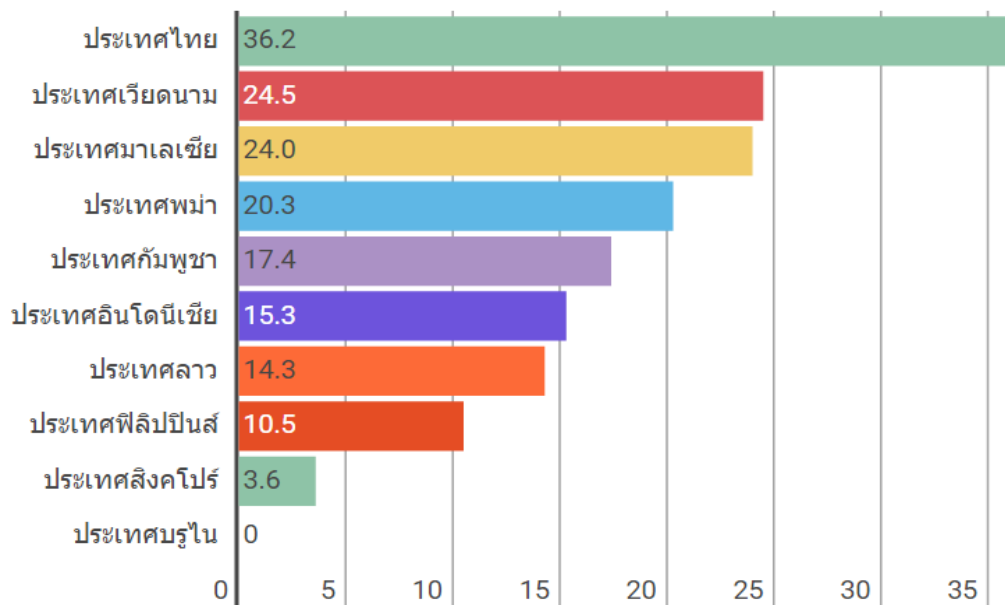
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ มีรูปแบบในการรวบรวมข้อมูลในรูปแบบคดีความรับแจ้งอุบัติเหตุจากสถิติคดีอุบัติเหตุการจราจรทางบก พบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๗ มีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลงจากปี พ.ศ. ๒๕๕๐ มีจำนวนอุบัติเหตุ ๑๐๗,๓๕๓ ราย ลดลงเหลือ ๕๙,๒๐๑ ราย ในปี พ.ศ. ๒๕๕๗ จากการเปรียบเทียบข้อมูลอุบัติเหตุพบว่า ดัชนีการเสียชีวิตมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น ในขณะที่จำนวนอุบัติเหตุลดลง ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าระดับความรุนแรงของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมีความรุนแรงมากจนถึงขั้นเสียชีวิต และยังพบอีกว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุดจากสถิติคดีอุบัติเหตุทางถนน สำหรับสาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การตัดหน้า กระชั้นชิด ขับรถตามกระชั้นชิด และขับรถไม่ชำนาญ สาเหตุเหล่านี้มาจากพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนทั้งสิ้น

๒. กระทรวงสาธารณสุข

มีการรวบรวมข้อมูลผู้เสียชีวิตอุบัติเหตุทางถนนจากสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ รูปแบบข้อมูล มรณะบัตรและหนังสือรับรองการตาย พบว่าอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากอัตรา ๑๕.๐๐ ต่อ ๑๐๐,๐๐๐ ประชากร ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็น ๒๑.๖๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๖ อัตราการตายจากอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ ๒๒.๘๙ ต่อ

๑๐๐,๐๐๐ ประชากร นอกจากนี้ข้อมูลสามารถระบุจำนวนอุบัติเหตุตามเพศ อายุ และประเภท ยานพาหนะ พบว่า เพศชายมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงกว่าหญิงประมาณ ๓ เท่าตัว และเมื่อพิจารณาจำนวนผู้เสียชีวิตจำแนกกลุ่มอายุ และประเภทยานพาหนะ พบว่า ทุกกลุ่มอายุจะมี ผู้เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์มากที่สุดในช่วง ๑๕-๑๙ ปี แสดงให้เห็นว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็น กลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเนื่องจากเป็นวัยศึกษาคะนองและประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจึงอาจมี การประเมินสถานการณ์การตัดสินใจในขณะเกิดเหตุไม่ได้ จึงควรมีการจัดการควบคุมสำหรับกลุ่มช่วง อายุดังกล่าวเพื่อที่สามารถลดจำนวนการเสียชีวิตลงได้

แผนภาพที่ ๓ - ๒ อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรต่อแสนคนของ ๑๐ ประเทศกลุ่มอาเซียน



ที่มา : องค์การอนามัยโลก, ๒๕๕๘

๓. บริษัทกลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด

หน่วยงานนี้เป็นการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนจาก พ.ร.บ.คุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ โดยการรับแจ้งเป็นคดีอุบัติเหตุจากสถิติการรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ มีจำนวนการเสียชีวิตกว่า ๕,๐๐๐ ราย บาดเจ็บกว่า ๔๐๐,๐๐๐ ราย และทุพพลภาพจำนวนกว่า ๖๐๐ ราย เมื่อพิจารณาสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ในสามลำดับแรกที่เป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดคือ การเมาสุรา การขับรถเร็วเกินกำหนด และลักษณะของรถที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งชี้ให้เห็นว่าสาเหตุเหล่านี้มาจากพฤติกรรมของคนและสภาพของรถที่ไม่ปลอดภัย

๔. ฐานข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทย

ปัจจุบันประเทศไทยมีระบบการรายงานการเสียชีวิตทางถนนของคนไทย อยู่ใน ๕ ระบบ คือ

๔.๑ ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ (Injury Surveillance)

๔.๒ ระบบสารสนเทศการแพทย์ฉุกเฉิน (Information Technology for Emergency Medical)

๔.๓ ระบบแจ้งอุบัติเหตุผู้ประสบภัยจากรถ (E-Claim)

๔.๔ ระบบสารสนเทศตำรวจ (POLIS)

๔.๕ ระบบการรายงานการเสียชีวิต (มรณะบัตร)

จากการศึกษาพบว่าระบบที่กล่าวข้างต้นมีการเก็บข้อมูลที่แตกต่างกันในวัตถุประสงค์ ทำให้สถิติของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บมีความคลาดเคลื่อน และไม่สามารถสะท้อนปัญหาและความรุนแรงจริง จากการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติการเสียชีวิตจากข้อมูลทั้ง ๕ ระบบ พบว่าฐานข้อมูลที่สามารถนำมาใช้วิเคราะห์จำนวนผู้เสียชีวิตที่เหมาะสม คือ การวิเคราะห์ข้อมูลร่วมกันของระบบ ๓ ฐาน ได้แก่ ๑. ระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บ ๒. ระบบสารสนเทศตำรวจ ๓. ระบบการรายงานการเสียชีวิต

สรุปการทบทวนปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ที่ผ่านมาสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยภูมิภาค ๕ แห่ง ได้แก่ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ มหาวิทยาลัยขอนแก่น มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีพระจอมเกล้าธนบุรี และมหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์ ทำการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุเชิงลึก (Accident Investigation) นอกจากนี้ กรมการขนส่งทางบกโดยกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) ได้ร่วมกับมหาวิทยาลัยนเรศวร และ ๕ มหาวิทยาลัยข้างต้น กระทรวงสาธารณสุขโดยสำนักระบาดวิทยาและศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (TARC) ได้ทำการศึกษาวิเคราะห์สาเหตุของอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน จากการศึกษาการสืบสวนสาเหตุของอุบัติเหตุ (Crash Investigation) ของสถาบันการศึกษา สนข. และ กปถ. มีความสอดคล้องกัน โดยการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ๔ ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุจราจรแต่ละครั้งอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรือมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยรวมกัน โดยเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนความเกี่ยวข้องของปัจจัยทั้ง ๔ พบว่า ปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้เนื่องจากคนเป็นผู้ควบคุมรถ และเป็นปัจจัยที่อ่อนไหวและมีโอกาสที่จะเกิดความบกพร่องในการขับขี่ได้มากกว่าปัจจัยอื่นๆ นั่นเอง

สรุปการวิเคราะห์สาเหตุและปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ

จากการทบทวนปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกจากงานวิจัยและหน่วยงานต่างๆ พบว่าสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุหลักได้แก่ ความผิดพลาดของคน ความบกพร่องของรถ และความบกพร่องของถนน หรือสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยหลักแต่ละด้านประกอบด้วยปัจจัยรอง สรุปได้ดังนี้

๑. ปัจจัยด้านคน

จากข้อมูลการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนสามารถสรุปผลของการเกิดอุบัติเหตุที่มีปัจจัยจากคนเข้ามาเกี่ยวข้องได้ดังนี้

๑.๑ ผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุ มักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง

๑.๒ ทำผิด พ.ร.บ.จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร

๑.๓ ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด/ความเร่งรีบ

๑.๔ ฝ่าฝืนป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ไม่สนใจต่อการบังคับใช้กฎหมาย

๑.๕ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย

๑.๖ เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ ใช้สารกระตุ้น ร่างกาย

๑.๗ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

๑.๘ ขับรถตามรถคันหน้ากระชั้นชิด ไม่มีระยะหยุดปลอดภัยที่เพียงพอ เมื่อมีเหตุฉุกเฉิน

๑.๙ การเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน เพื่อแซงหรือกลับรถ

๑.๑๐ สภาพร่างกายไม่พร้อมที่จะขับขี่ เช่น ความล้า ความอ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ อารมณ์เสีย

๑.๑๑ ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถที่ขับ

๑.๑๒ ตั้งสมมติฐานที่ผิดในการขับขี่ เช่น คิดว่าถนนที่มากกว่า ๒ ช่องจราจร แสงซ้ายไม่ได้ การใช้เกียร์สูงในทางลาดชัน

๒. ปัจจัยด้านยานพาหนะ

ผลของการออกสืบสวนในหลายกรณี พบประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความบกพร่องของยวดยาน โดยสามารถสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

๒.๑ ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบขึ้นในประเทศ ส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง

๒.๒ อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยางและเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางหลุดออก สลักยึดลูกพวงพ่วงชำรุด ประตูลูกพวงชำรุด

๒.๓ การดัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด

๒.๔ ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชนหรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารหลุดเข้าไปใต้ท้องรถบรรทุกได้ รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิงไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันทีเมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นในระบบ

๒.๕ การนำรถกระบะมาดัดแปลงเป็นรถสองแถวเพื่อรับส่งผู้โดยสาร หรือรับ - ส่ง ซึ่งเป็นรถที่ขาดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เนื่องจากที่นั่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีเข็มขัดรัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะหลุดออกจากตัวรถ

๒.๖ รถกระบะไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อโดยสารที่ท้ายกระบะอย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีเบาะนั่ง และการยึดรั้งผู้โดยสาร และเป็นกรณี พ.ร.บ.จราจร พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๔ ยกเว้นจะมีการทำให้รถกระบะมีความปลอดภัยในกรณีที่มีการชนเกิดขึ้น

๒.๗ เกิดเงื่อนไซของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่รถกระบะ

๓. ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

จากการวิเคราะห์สาเหตุอุบัติเหตุในกรณีศึกษาพบว่าความบกพร่องของถนนเป็นปัจจัยต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุโดยสรุปเป็นประเด็นหลักได้ดังนี้

๓.๑ ทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขี่แบบปกติ

๓.๒ ทางลูกเนินสำหรับจอดรถของถนนที่ลาดชัน หรือทางที่ตัดผ่านหุบเขาไม่ได้

มาตรฐาน

๓.๓ ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง

๓.๔ การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่งหรือตรงกับทางเข้า - ออกหมู่บ้าน

๓.๕ ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง

๓.๖ การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กลับรถ

๓.๗ ถนนลื่น เนื่องจาก Skid Resistance ต่ำ และถนนที่เป็นหลุมบ่อเมื่อฝนตก

เป็นอันตรายมาก

๓.๘ ถนน ๒ ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบและลาดชัน ไม่มีการปรับกายภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด

๓.๙ การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสม ทั้งขนาดการยกและอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ

๓.๑๐ สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากสภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มีสิ่งกีดขวาง ซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า ๑๐ ซม. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ

๓.๑๑ ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟจะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างรางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

สรุปการวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ

การวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุจำแนกตามยานพาหนะ สำหรับรถจักรยานยนต์ รถโดยสารสาธารณะ และรถตู้โดยสาร สามารถแบ่งเป็นประเด็นหลักได้ดังต่อไปนี้

๑. รถโดยสารขนาดใหญ่ นั้น ถึงแม้ว่าจำนวนครั้งในการเกิดอุบัติเหตุจะไม่มากนัก แต่เกิดความสูญเสียมากในแต่ละครั้ง

๒. ปัจจัยด้านคน

๒.๑ พฤติกรรมขับขี่ที่เป็นองค์ประกอบที่นำไปสู่การเกิดเหตุ

๒.๒ การเร่งและอ่อนเพลียของผู้ขับขี่

๒.๓ การขับรถติดต่อกันเป็นเวลานาน

๒.๔ ไม่ปฏิบัติตามป้ายเตือน

๒.๕ การดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด

๒.๖ การไม่มีประสบการณ์ในเส้นทางหรือความชำนาญเส้นทางของผู้ขับขี่ รวมทั้งสภาพอารมณ์ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น ฉุนเฉียว โกรธ ทะเลาะกับผู้โดยสาร ถูกยั่วเยาะจากผู้โดยสาร เป็นต้น

๒. ปัจจัยด้านรถ

๒.๑ รถสองชั้นที่วิ่งในเส้นทางเสี่ยง ถนนโค้ง ลงเขาต่อเนื่อง

๒.๒ ปัญหาจากความสูงของตัวรถและเกิดแรงหนีศูนย์กลาง

๒.๓ ปัญหาเรื่องระบบพื้นฐานของตัวรถ เช่น ระบบเบรก และระบบช่วงล่าง

๒.๔ การตัดแปลงสภาพรถเมื่อถูกตัดแปลงและขอจดทะเบียนใหม่เพื่อเป็นรถสองชั้น ยังคงใช้ระบบเบรกเดิม

๓. ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม

๓.๑ ในกรณีของการเกิดอุบัติเหตุรถโดยสารมักพบว่าถึงแม้ถนนจะไม่ได้เป็นสาเหตุโดยตรงแต่มักจะเป็นองค์ประกอบหลักร่วมกับข้อผิดพลาดของผู้ขับขี่ เช่น ถูกสร้างมาเป็นเวลานาน มีการออกแบบเพื่อรองรับการจราจรในอดีต ปัจจุบันมีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น

๓.๒ รถตู้ พฤติกรรมการโดยสารและลักษณะยานพาหนะที่บกร่อง เป็นสาเหตุที่สำคัญในการเพิ่มจำนวนและความรุนแรง ดังนี้

๓.๒.๑ การโดยสารเกินจำนวนบนรถตู้โดยเฉพาะเวลาเร่งด่วนหรือรถตู้ที่แปลงสภาพเป็นรถ รับส่งนักเรียนมักให้นั่งเบียดกันเกินจำนวน

๓.๒.๒ การโดยสารรถนักเรียนที่มาจากรถกระบะดัดแปลง ทั้งจำนวนที่มากเกินไปและการห้อยโหนนอกตัวรถ

๓.๒.๓ การโดยสารรถตู้ โดยไม่มีการรัดเข็มขัดนิรภัยหรือโดยสารเกินจำนวนเบาะที่กำหนด เข็มขัดนิรภัยจึงมีไม่ครบ

๓.๓ ยานพาหนะ เป็นส่วนสำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตในขณะเกิดเหตุดังนี้

๓.๓.๑ การใช้รถตู้ที่เก่ามีโครงสร้างห้องโดยสารไม่แข็งแรงมาดัดแปลงเพื่อเป็นรถรับ - ส่งนักเรียน

๓.๓.๒ โครงสร้างของห้องโดยสารรถตู้ไม่มีความแข็งแรง เมื่อเกิดการพลิกคว่ำมักพบว่าผู้โดยสารถูกโครงสร้างของรถทับ

๓.๓.๓ รถตู้หลายคันใช้เชื้อเพลิงหลายระบบในคันเดียวกันเช่น มีทั้งถังแก๊ส LPG CNG และระบบน้ำมัน

๓.๓.๔ การยึดรั้งเหนี่ยวรั้งของรถตู้ไม่มีความมั่นคงแข็งแรงพอ แก้อั้โดยสารมักหลุดจากพื้น

๓.๔ ถนนและสิ่งแวดลอม เป็นปัจจัยส่งเสริมและบางกรณีเป็นปัจจัยหลักดังนี้

๓.๔.๑ มีการเปิดช่องกลั้รถกลางถนนโดยไม่มีทางเบียง

๓.๔.๒ ไฟสัญญาณจราจรในทางแยกขนาดใหญ่ปิด ในขณะที่ปริมาณการจราจรคับคั่ง

๓.๕ รถจักรยานยนต์ จัดเป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดจากการรวบรวม ข้อมูลสถิติอุบัติเหตุดังกล่าวข้างต้น พบว่า วัยรุ่นจนถึงวัยทำงานตอนต้นจัดเป็นกลุ่มเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยอยู่ในช่วงอายุ ๑๕ - ๒๔ ปี ซึ่งมักเกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านคนโดยพฤติกรรมในการขับขี่การใช้ความเร็วและการดื่มสุรา

๓.๖ มีร่องระบายน้ำกลางถนนที่ลึกโดยไม่มีราวกันหรือรั้วกัน

๓.๗ ป้ายเตือนการซ่อมบำรุงอยู่ในระยะกระชั้นชิด และไม่มีไฟเตือน

การบังคับใช้กฎหมายในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการจราจรทางบกจึงควรมีความเข้มงวดเป็นพิเศษ ประกอบกับการปรับปรุงกฎหมายในบางประเด็น เช่น การตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ ความรับผิดชอบของเจ้าของรถ และมาตรฐานของยานพาหนะ เป็นต้น นอกจากนี้ การให้ความสำคัญด้านการปลูกฝังพฤติกรรมที่ปลอดภัยในการขับขี่ และการรวบรวมข้อมูลเพื่อศึกษาปัจจัยต่างๆ ที่ส่งผลต่อการป้องกันความเสียหายจากอุบัติเหตุ นำไปสู่การลดและควบคุมปัญหาความรุนแรงในการบาดเจ็บและเสียชีวิตได้

สาระสำคัญแผนการปฏิรูปประเทศ ด้านสาธารณสุข ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน

ระบบการแพทย์ฉุกเฉินช่วงก่อนถึงโรงพยาบาล ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต จากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับสองของโลก และเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาค ระบบการแพทย์ฉุกเฉิน มีความสำคัญที่การช่วยชีวิตและการรักษาชีวิตให้ทันเวลา ลดความสูญเสียและความพิการ โดยมีข้อเสนอ คือ (๑) จัดตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉินแห่งชาติเลขหมายเดียว (๒) ปฏิรูประบบความรู้และความสามารถเรื่อง การปฐมพยาบาลและการฟื้นคืนชีพเบื้องต้น (First-Aid and Resuscitation) (๓) เพิ่มบริการการแพทย์ ฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล (๔) จัดให้มีศูนย์จ่ายงานที่มีประสิทธิภาพ (๕) ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นต่างๆ และกรุงเทพมหานครเป็นผู้ดำเนินงานและบริหารจัดการ การแพทย์ฉุกเฉินนอกโรงพยาบาลของจังหวัด และ (๖) ให้เป็นอำนาจหน้าที่ขององค์กรปกครอง

ส่วนท้องถิ่นในการบริหารจัดการการแพทย์ฉุกเฉินนอกโรงพยาบาล ทั้งนี้ได้เสนอให้ออกร่างพระราชบัญญัติองค์กรจัดสรรเคลื่อนความถี่และกำกับการประกอบกิจการวิทยุกระจายเสียงวิทยุโทรทัศน์ และกิจการโทรคมนาคม (ฉบับที่ ..) พ.ศ. ... (มีเนื้อหาเกี่ยวกับการจัดตั้งศูนย์รับแจ้งเหตุฉุกเฉินแห่งชาติ) โดยในระหว่างที่ผ่านมาสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติได้พัฒนาระบบการแพทย์ฉุกเฉินดิจิทัล เพื่อใช้ประโยชน์ต่อการปฏิบัติการฉุกเฉินภายใต้ระบบการแจ้งเหตุฉุกเฉิน ๑๖๖๙ และเมื่อวันที่ ๑ เมษายน ๒๕๖๐ กระทรวงสาธารณสุขร่วมกับสำนักงานหลักประกันสุขภาพแห่งชาติ สำนักงานประกันสังคม กรมบัญชีกลาง และสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ จัดทำโครงการ “เจ็บป่วย ฉุกเฉินวิกฤต มีสิทธิทุกที่” (Universal Coverage for Emergency Patients : UCEP) เพื่อให้ผู้ป่วยฉุกเฉิน วิกฤต เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลที่อยู่ใกล้ที่สุด ทั้งโรงพยาบาลรัฐและเอกชน โดยไม่ต้องสำรองจ่ายในระยะ ๗๒ ชั่วโมงแรก โดยมีศูนย์ประสานคุ้มครองสิทธิที่สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ ออกประกาศ และมีผลประกาศใช้

การปฏิรูปความรู้และการสื่อสารสุขภาพ ประชาชนที่มีความสามารถ ในการดูแลสุขภาพตนเองมีจำนวนน้อย ในขณะที่ข่าวสารด้านสุขภาพมีเป็นจำนวนมาก แต่ขาดระบบการคัดกรองและการยืนยันความถูกต้องของข้อมูล ทำให้ประเทศไทยมีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลสูง จึงมีข้อเสนอ คือ (๑) ปฏิรูปยุทธศาสตร์และกลไกในการขับเคลื่อนด้านความรู้และการสื่อสารข้อมูลด้านสุขภาพ (๒) ปฏิรูประบบการประเมินผลโดยเน้นผลลัพธ์ที่ประชาชนมีความสามารถในการดูแลสุขภาพตนเองและมีพฤติกรรมสุขภาพที่พึงประสงค์ในทุกกลุ่มวัย (๓) จัดตั้งคณะกรรมการสร้างเสริมความรู้และการสื่อสารสุขภาพแห่งชาติ และ (๔) กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงศึกษาธิการ และกระทรวงมหาดไทยควรร่วมมือกันเพื่อสนับสนุนให้เกิดโรงเรียนรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literate School) โรงพยาบาลรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literate Hospital) และชุมชนรอบรู้ด้านสุขภาพ (Health Literate Community)

ทั้งนี้ กระทรวงสาธารณสุขได้กำหนดเรื่องความรู้ด้านสุขภาพอยู่ในยุทธศาสตร์ ๒๐ ปีของกระทรวง และอยู่ในวาระปฏิรูปเร่งด่วน (Quick Win) ของกระทรวง และได้จัดตั้งศูนย์การเรียนรู้ด้านสุขภาพ ณ โรงพยาบาลอำเภอหลายแห่ง ขณะเดียวกันกรมอนามัยได้วางแผนการขับเคลื่อนความรู้ด้านสุขภาพไว้ ๑๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๐ - ๒๕๖๙) โดยมีเป้าหมายให้สังคมไทยเป็นสังคมแห่งความรู้ด้านสุขภาพ (Health Literate Societies) โดยใช้ ๔ กลไกในการขับเคลื่อนการดำเนินงาน คือ กลไกการสื่อสาร (Communication) การพัฒนาศักยภาพบุคลากร (Capacity Building) การสร้างความผูกพัน (Engagement) และการเรียนรู้แบบเสริมพลัง (Empowerment) ควบคู่กับการกำกับติดตามอย่างเข้มข้น (Intensive M&E)

สถานการณ์และแนวโน้ม

สถานการณ์และแนวโน้มภายนอก

๑. การแพร่ระบาดของโรคติดต่ออุบัติใหม่ที่ผ่านมา มีการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็วของโรคติดต่ออุบัติใหม่และโรคที่เกิดจากการกลายพันธุ์ของไวรัส เช่น โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ โรคไข้หวัดนก โรคทางเดินหายใจตะวันออกกลาง โรคติดต่อเชื้อไวรัสซิกา เป็นต้น ซึ่งเป็นภัยคุกคาม

ทั้งต่อระดับสุขภาพของประชาชนไทย และเป็นภัยคุกคามต่อภาระทางการคลังและการจัดระบบ
 งบประมาณด้านสุขภาพ

๒. การนำเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการจัดบริการสุขภาพ ภายใต้สังคมดิจิทัล
 ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและการพัฒนาด้านเทคโนโลยีและนวัตกรรมที่รวมไปถึงเทคโนโลยีและ
 อุปกรณ์ทางการแพทย์ เช่นการพัฒนาปัญญาประดิษฐ์สำหรับใช้ในการระบุมะเร็งผิวหนัง โดยมีอัตรา
 ความแม่นยำในระดับเดียวกับผู้เชี่ยวชาญ การใช้ Big Data ในการวางนโยบายด้านสุขภาพ เป็นต้น

๓. เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติประกอบด้วย ๑๗
 เป้าหมายหลัก ๑๖๙ เป้าหมายย่อย โดยเป้าหมายที่เกี่ยวข้องกับด้านสาธารณสุขและสุขภาพ
 ประกอบด้วย เป้าหมายการมีสุขภาพดีในทุกช่วงอายุ เป้าหมายเรื่องสิทธิสตรีและเด็กผู้หญิง
 เป้าหมายเรื่องการเข้าถึงน้ำสะอาด โดยเป้าหมายที่ท้าทายในการบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน
 คือ (๑) หยุดยั้งการระบาดของ โรคเอดส์ มาลาเรีย วัณโรค โรคติดต่อในกลุ่มประเทศเขตร้อน
 โรคไวรัสตับอักเสบ โรคติดต่อที่เกิดจากการบริโภคน้ำ อาหารที่ไม่สะอาด และโรคติดต่อต่างๆ
 (๒) ลดการตายก่อนวัยอันควรจากโรคไม่ติดต่อลงหนึ่งในสามของการตายในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ และ
 แก้ไขปัญหาสุขภาพจิต และ (๓) ภายในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ลดการตายและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน
 ลงให้น้อยกว่าครึ่งหนึ่งของปี พ.ศ. ๒๕๕๘

สถานการณ์และแนวโน้มภายใน

ระบบสาธารณสุขของประเทศไทยยังขาดเอกภาพการทำงาน และขาดการบูรณาการ
 อย่างเป็นระบบ มีความเหลื่อมล้ำของการกระจายทรัพยากร ขณะเดียวกันประชาชนยังมีแนวโน้ม
 จะป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรังและการบาดเจ็บเพิ่มสูงขึ้น และมีความรอบรู้ด้านสุขภาพที่ไม่เพียงพอ
 รวมทั้งได้รับสิทธิประโยชน์จากหลักประกันสุขภาพที่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ยังมีความเสี่ยง
 ด้านสถานะทางการคลังจากแนวโน้มการเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องของรายจ่ายด้านหลักประกันสุขภาพ

๑. สถานะสุขภาพของคนไทย

๑.๑ การเจ็บป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อ จากข้อมูลปี พ.ศ. ๒๕๕๖ ประเทศไทยมีการ
 สูญเสียปีสุขภาวะ (DALYs) จากโรคหรือการบาดเจ็บที่สามารถป้องกันได้ อาทิ การเสพติดเครื่องดื่ม
 ที่มีแอลกอฮอล์ อุบัติเหตุทางถนน โรคหลอดเลือดสมอง เบาหวาน โรคซึมเศร้า ทั้งนี้ อุบัติเหตุ
 ทางถนนถือเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญเสียปีสุขภาวะในประชาชนไทยอายุ ๑๕ – ๒๙ ปี และ
 เมื่อพิจารณาอัตราการตายต่อหนึ่งแสนประชากรทั้งประเทศ พบว่ายังไม่มีแนวโน้มลดลงอย่างชัดเจน
 โดยพบว่า ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ประเทศไทยมีอัตราการตายจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเท่ากับ ๒๒.๓ ต่อ
 ประชากรหนึ่งแสนคน ขณะเดียวกันในส่วนอัตราการตายก่อนวัยอันควรจากโรคไม่ติดต่อเรื้อรังจาก
 โรคมะเร็ง เบาหวาน ระบบทางเดินหายใจเรื้อรัง และโรคหัวใจและหลอดเลือด ยังมีแนวโน้ม
 เพิ่มขึ้นจาก ๓๔๓.๑ ราย ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ เป็น ๓๕๕.๓ ราย ต่อประชากร
 หนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ เช่นเดียวกับอัตราการฆ่าตัวตายที่เพิ่มขึ้นจาก ๕.๙ รายต่อประชากร
 หนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ เป็น ๖.๕ รายต่อประชากรหนึ่งแสนคนในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ นอกจากนี้
 จากการสำรวจสุขภาพคนไทยด้วยการตรวจร่างกาย พ.ศ. ๒๕๕๗ พบว่า มีความชุกของผู้มีภาวะ
 น้ำหนักเกินเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๓๗.๕ และมีผู้อยู่ในภาวะอ้วนร้อยละ ๑๐.๙ เช่นเดียวกับจำนวน
 ผู้มีความดันโลหิตสูงและเบาหวานเพิ่มขึ้นเป็น ร้อยละ ๒๔.๗ และร้อยละ ๘.๙ ตามลำดับ ทั้งนี้

ในกลุ่มวัยรุ่น (๑๕ - ๒๑ ปี) พบว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงด้านสุขภาพเพิ่มขึ้น ทั้งการบริโภคเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ การสูบบุหรี่ พฤติกรรมเสี่ยงทางเพศ การตั้งครภไม่พร้อม และการทำแท้ง ขณะที่กลุ่มวัยทำงาน (๑๕ - ๕๙ ปี) มีแนวโน้มป่วยด้วยโรคไม่ติดต่อเรื้อรังเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้ในอนาคตการเข้าสู่สังคมสูงวัยต้องใช้งบประมาณเพิ่มขึ้นกับการดูแลรักษามากขึ้นหากไม่มีการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมของประชาชน

๑.๒ การเจ็บป่วยด้วยโรคติดต่อ ในกลุ่มโรคติดต่อพบว่า ประเทศไทยประสบความสำเร็จกับการจัดการปัญหาผู้ติดเชื้อ HIVs ผู้ป่วยโรคเอดส์ การป้องกันการถ่ายทอดเชื้อ HIVs จากแม่สู่ลูก รวมถึงโรคมาลาเรีย แต่ยังไม่สามารถแก้ไขปัญหาของวัณโรคได้ โดยในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ พบว่า ผู้ป่วยวัณโรคที่มากขึ้นทะเบียนรักษาคิดเป็นเพียงร้อยละ ๕๕.๓ ของผู้ป่วยทั้งหมด ขณะเดียวกันยังพบการป่วยด้วยโรคไวรัสตับอักเสบบี เพิ่มขึ้นจาก ๙.๙๓ ราย ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ เป็น ๑๐.๑๒ รายต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ นอกจากนี้ พฤติกรรมการใช้ยาที่ไม่เหมาะสมของคนไทยยังนำไปสู่ความเสี่ยงของการระบาดของเชื้อดื้อยาต้านจุลชีพที่จะนำไปสู่ปัญหาสำคัญของการจัดการโรคติดต่อในอนาคตต่อไป

๒. ระบบสุขภาพของประเทศไทย

๒.๑ โครงสร้างการบริหารระบบสาธารณสุขของประเทศไทย ประเทศไทยมีกระทรวงสาธารณสุขเป็นผู้มีบทบาทหลักในการกำหนดและดำเนินนโยบายด้านสาธารณสุขของประเทศ โดยมีองค์กรหลักที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ ในการพัฒนานโยบายสาธารณะ โดยการมีส่วนร่วมของประชาชน สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ ในการสนับสนุนเงินทุนสำหรับการจัดกิจกรรมสร้างเสริมสุขภาพ เป็นต้น ขณะเดียวกันประเทศไทยยังมีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับชาติเพื่อใช้ในการกำหนดทิศทางและนโยบายของประเทศจำนวนมาก พร้อมทั้งมีการจัดทำแผนยุทธศาสตร์ระดับชาติ สำหรับใช้ในดำเนินงาน อย่างไรก็ตาม การดำเนินงานยังขาดการบูรณาการและความเป็นเอกภาพ ซึ่งจะกระทบต่อผลสัมฤทธิ์ของแผนยุทธศาสตร์ เช่น ยุทธศาสตร์ชาติด้านโรคมะเร็งที่ยังมีปัญหาในเชิงการนำไปปฏิบัติ แผนยุทธศาสตร์ทศวรรษกำลังคนด้านสุขภาพแห่งชาติที่ยังไม่สามารถนำไปดำเนินงานให้บรรลุตามวัตถุประสงค์ได้เช่นกัน เป็นต้น นอกจากนี้ ยังมีการตั้งหน่วยงานในภูมิภาคเพื่อการบริหารในรูปแบบเขตพื้นที่ เช่น เขตบริการสุขภาพของกระทรวงสาธารณสุข เขตสุขภาพเพื่อประชาชนของสำนักงานคณะกรรมการสุขภาพแห่งชาติ เป็นต้น

๒.๒ ระบบสารสนเทศด้านสุขภาพ ระบบข้อมูลข่าวสารด้านสาธารณสุขของประเทศไทยยังขาดกลไกนโยบายและทรัพยากรในการสนับสนุนการดำเนินงานที่เพียงพอและต่อเนื่อง ระบบข้อมูลข่าวสารยังขาดคุณภาพ ไม่ครอบคลุม มีความซ้ำซ้อน และขาดกระบวนการตรวจสอบคุณภาพ มีระบบจัดการข้อมูลที่ขาดประสิทธิภาพ ขาดการบูรณาการข้อมูลของแต่ละระบบ และไม่สามารถแลกเปลี่ยนกันข้อมูลกันได้ โดยเฉพาะมาตรฐานข้อมูลสุขภาพ มาตรฐานกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยและความเป็นส่วนตัวของ การใช้ข้อมูลสุขภาพ ขณะเดียวกันยังพบปัญหาการเข้าถึงข้อมูลและการใช้ประโยชน์ที่เกิดจากความไม่เข้าใจประโยชน์ของข้อมูล นอกจากนี้ บุคลากรผู้ให้บริการต้องใช้เวลาจำนวนมากในการจัดทำรายงานข้อมูล และประชาชนไม่สามารถเข้าถึงและใช้ประโยชน์ข้อมูลสุขภาพของตน

๒.๓ กำลังคนด้านสุขภาพ ประเทศไทยมีแนวโน้มขาดแคลนกำลังคนด้านสุขภาพ ในภาพรวมลดลง และมีทิศทางการกระจายบุคลากรที่ดีขึ้นในทุก ๕ วิชาชีพหลัก ทั้งแพทย์ พยาบาลวิชาชีพ พยาบาลเทคนิค ทันตแพทย์ และเภสัชกร แต่ยังพบความแตกต่างของสัดส่วน บุคลากรระหว่างกรุงเทพมหานครกับภาคอื่นๆ โดยเฉพาะวิชาชีพแพทย์และพยาบาลเทคนิค และเมื่อพิจารณาการกระจายแพทย์เป็นรายจังหวัดจะพบว่ากรุงเทพมหานครมีสัดส่วนประชากรต่อแพทย์ ๑ คน ต่ำที่สุด เท่ากับ ๗๑๖ คน ขณะที่จังหวัดบึงกาฬมีสัดส่วนประชากรต่อแพทย์ ๑ คน สูงที่สุด เท่ากับ ๕,๙๐๖ คน ขณะเดียวกันยังพบว่าบุคลากรแพทย์ต้องประสบปัญหาคุณภาพชีวิตการทำงานที่ย่ำแย่ การพักผ่อนไม่เพียงพอ การฟ้องร้องคดีต่อบุคลากรทางการแพทย์ที่เป็นคดีอาญา ล้วนเป็นสาเหตุที่ทำให้ขวัญกำลังใจในการทำงานของบุคลากรลดลง

๒.๔ ระบบหลักประกันสุขภาพ ประเทศไทยสามารถจัดระบบหลักประกันสุขภาพ ที่ครอบคลุมให้แก่ประชาชนไทยกว่าร้อยละ ๙๙.๙๓ โดยส่วนใหญ่อยู่ภายใต้สิทธิหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า และสามารถช่วยลดภาวะคร้วเรือนล้มละลาย และคร้วเรือนที่ตกอยู่ในภาวะยากจนจากภาระค่าใช้จ่ายทางสุขภาพ จากร้อยละ ๕.๗ และ ๒.๐ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๖ เป็นร้อยละ ๒.๓ และ ๐.๕ ในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ อย่างไรก็ตาม ยังพบความแตกต่างของสิทธิประโยชน์และระบบการจ่ายเงินระหว่างแต่ละหลักประกันสุขภาพ ขณะเดียวกันรายจ่ายของแต่ละระบบหลักประกันมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยคาดว่าสัดส่วนรายจ่ายของหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า ประกันสังคม และสวัสดิการรักษายาบาลข้าราชการจะเพิ่มจากร้อยละ ๑๒.๗๐ ของรายจ่ายรวมภาครัฐ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เป็น ร้อยละ ๑๖.๕๑ ในปี พ.ศ. ๒๕๘๐

๒.๕ การคุ้มครองผู้บริโภค ปัจจุบันสิทธิของผู้บริโภคยังไม่ได้รับการคุ้มครองตามกฎหมายโดยเฉพาะปัญหาความปลอดภัยของผู้บริโภค และการบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ โดยผู้บริโภคขาดข้อมูลข่าวสารที่จำเป็นและเพียงพอในการตัดสินใจ ขณะเดียวกันยังขาดการทำงานของคุ้มครองผู้บริโภคในเชิงรุก เช่นเดียวกับการขาดประสิทธิภาพการดำเนินงานและการบูรณาการของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการคุ้มครองผู้บริโภค

ความสอดคล้องของแผนปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขกับร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐)

การปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขมีความสอดคล้องกับร่างยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐) ใน ๔ ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่ ยุทธศาสตร์การสร้างความสามารถในการแข่งขัน โดยการพัฒนาศาขาบริการที่ไทยมีศักยภาพที่สอดคล้องกับบริบทโลกในอนาคต ได้แก่ ธุรกิจบริการสุขภาพและการเสริมสร้างสุขภาวะ และสถานบริการสุขภาพและความงาม และการส่งเสริมธุรกิจบริการทางการแพทย์ โดยต้องมีการลงทุนอย่างจริงจังในการผลิตบุคลากรทางการแพทย์ การวิจัยและพัฒนาเทคโนโลยีทางการแพทย์ และเครื่องมือแพทย์ รวมทั้งมาตรฐานการบริการ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถเป็นเจ้าของเทคโนโลยีได้เอง ซึ่งจะเป็นการสร้างฐานที่เข้มแข็งในการเป็นศูนย์กลางบริการทางแพทย์ของภูมิภาคในระยะต่อไป ยุทธศาสตร์การพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพคน ครอบคลุมการสร้างความรู้ด้านสุขภาพ การป้องกันและควบคุมปัจจัยเสี่ยงที่คุกคามสุขภาพ

การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการมีสุขภาวะที่ดี และการส่งเสริมให้ชุมชนเป็นฐานในการสร้างสุขภาวะที่ดีในทุกพื้นที่ยุทธศาสตร์ การสร้างโอกาสและความเสมอภาคทางสังคมโดยการสร้างหลักประกันทางสังคมที่ครอบคลุมเหมาะสมกับคนทุกช่วงวัย อาทิ การพัฒนาระบบบริหารจัดการหลักประกันสุขภาพและยุทธศาสตร์การปรับสมดุลและพัฒนาาระบบบริหารจัดการภาครัฐ โดยทบทวนบทบาทภารกิจของหน่วยงานภาครัฐให้มีความเหมาะสม รวมทั้งถ่ายโอนภารกิจที่สำคัญเพื่อกระจายอำนาจสู่ท้องถิ่น ปรับโครงสร้างและระบบบริหารงานราชการใหม่ในรูปแบบของหน่วยงานพิเศษที่ต้องอาศัยการดำเนินงานที่มีความยืดหยุ่น คล่องตัว ไม่ยึดติดกับโครงสร้างและระบบราชการแบบเดิม และพัฒนาปรับระบบวิธีการปฏิบัติราชการให้ทันสมัย มุ่งผลสัมฤทธิ์ มีความโปร่งใส ยืดหยุ่น และคล่องตัวสูง ลดความซ้ำซ้อน รวมถึงเปิดโอกาสให้ทุกภาคส่วนเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการอย่างเหมาะสม

ความสอดคล้องของแผนปฏิรูปประเทศด้านสาธารณสุขกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๗๙)

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ได้ถูกถ่ายทอดเป็นแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ. ๒๕๖๐ – ๒๕๖๔) ระยะ ๕ ปี โดยมีประเด็นด้านสาธารณสุขใน ๖ ยุทธศาสตร์ ได้แก่ ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างและพัฒนาศักยภาพทุนมนุษย์ โดยส่งเสริมให้คนไทยมีสุขภาวะที่ดีตลอดช่วงชีวิต ลดปัจจัยเสี่ยงด้านสุขภาพ เพิ่มประสิทธิภาพระบบการเงินการคลังด้านสุขภาพ และพัฒนาระบบดูแล/สร้างสภาพแวดล้อมที่เหมาะสมกับสังคมสูงวัย ยุทธศาสตร์การสร้างความเป็นธรรม และลดความเหลื่อมล้ำในสังคม โดยจัดบริการด้านสุขภาพให้กับประชากรที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกล และกระจายการให้บริการสาธารณสุขที่มีคุณภาพให้ครอบคลุมและทั่วถึง ยุทธศาสตร์การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน โดยพัฒนาระบบมาตรฐานสินค้าที่ได้มาตรฐาน รวมไปถึงผลิตภัณฑ์เสริมสุขภาพและยา พัฒนาตลาด/อุตสาหกรรมอาหารที่เป็นอาหารเพื่อสุขภาพ และพัฒนาศักยภาพบริการสุขภาพ ยุทธศาสตร์การเติบโตที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมเพื่อการพัฒนาอย่างยั่งยืน โดยสร้างคุณภาพสิ่งแวดล้อมที่ดี ลดมลพิษ และลดผลกระทบต่อสุขภาพ ยุทธศาสตร์การเสริมสร้างความมั่นคงแห่งชาติเพื่อการพัฒนาประเทศสู่ความมั่งคั่งและยั่งยืน โดยสร้างความร่วมมือใน/ต่างประเทศ ในการวางระบบเฝ้าระวัง/ป้องกัน/ควบคุมโรค/ภัยสุขภาพ และยุทธศาสตร์ความร่วมมือระหว่างประเทศเพื่อการพัฒนา เพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นฐานการบริการด้านสุขภาพ

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน

ในด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัย ด้านความปลอดภัยทางถนน ปัจจุบันมีหลายองค์กรในประเทศไทยดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ดังนั้นจึงได้มีการสร้างระบบบริหารจัดการ (Management System) ตามที่กำหนดไว้ในระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วย การป้องกันและการลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ เพื่อให้องค์กรต่างๆ ประสานงานกันโดยใกล้ชิด และบรรลุเป้าหมายของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน (Decade of Action for Road Safety) ทั้งนี้

ระบบบริหารจัดการดังกล่าวประกอบด้วยคณะกรรมการ ๓ ชุด (คณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน และศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน) แต่ระบบบริหารจัดการมีจุดอ่อนหลายด้าน เช่น นักการเมืองระดับสูงดำรงตำแหน่งทั้งประธานคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ และประธานศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ทำให้เวลาประชุมของคณะกรรมการชุดต่างๆ มีจำกัด นอกจากนี้ เลขานุการคณะกรรมการทั้ง ๓ ชุด มีหน้าที่เพียงการประสานงาน แต่กลับไม่มีอำนาจหรือหน้าที่จริงในคณะกรรมการชุดนั้นๆ

การประเมินกฎหมายเชิงลึกชี้ว่า ประเทศไทยมีกฎหมายซึ่งส่วนใหญ่จำเป็นในการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่อความปลอดภัยทางถนนอยู่แล้ว แต่มีกฎหมายไม่ก็ฉบับที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล อีกทั้งกฎหมายมีช่องโหว่ที่ต้องแก้ไข นอกจากนี้ประเทศไทยควรบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์เพื่อป้องกันเด็กที่นั่งในรถยนต์ รวมทั้งบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบต่างๆ เพื่อพัฒนามาตรฐานรถยนต์ให้ดียิ่งขึ้น

รัฐบาลไทยควรดำเนินการดังนี้

๑. ศึกษาแนวทางสร้างความรับผิดชอบทางการเมือง (Political Commitment) ด้านความปลอดภัยทางถนน

๒. ศึกษาทางเลือกต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของระบบบริหารจัดการ

๓. จัดให้มีระบบสนับสนุนการปฏิบัติงานของเลขานุการของคณะกรรมการชุดต่างๆ

นอกจากนี้ เพื่อให้กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล ขอแนะนำให้ประเทศไทย

๑. บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์

๒. ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง

๓. ทำให้กฎหมายว่าด้วยความเร็ว ๒ ฉบับ (พระราชบัญญัติจราจรทางบกและพระราชบัญญัติทางหลวง) สอดคล้องกัน

๔. กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ให้ต่ำกว่าเดิม

๕. กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย

๖. กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

๗. มีข้อกำหนดยึดจักรยานยนต์ (Motorcycle Impoundment)

๘. บังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้น อีกทั้งประเทศไทยต้องเพิ่มประสิทธิผลของการบังคับใช้ กฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนเช่นมีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้นเพิ่มค่าปรับมีเครื่องมือเครื่องมือ เพียงพอ มีระบบที่มีประสิทธิภาพสำหรับการจัดเก็บค่าปรับ ใช้ระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมายจราจร (National Demerit Point System) และสร้างการตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน

การวิเคราะห์ SWOT

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ องค์การอนามัยโลกประเมินว่าอุบัติเหตุสร้างความเสียหายให้กับประเทศไทยถึง ๒๓๐,๐๐๐ ล้านบาทต่อปี หรือเท่ากับร้อยละ ๒.๘๑ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ ดังนั้น หากข้อมูลขององค์การอนามัยโลกเป็นจริง ประเทศไทยอาจมีการสูญเสียจากอุบัติเหตุสูงถึง ๔๕๐,๐๐๐ แสนล้านบาทต่อปี หรือเท่ากับร้อยละ ๕.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติก็ได้ ไม่ว่าจะอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนจะเป็น ๒.๘๑ หรือ ๕.๕ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ หรือไม่ว่าจะมีอัตราการเสียชีวิตที่ ๙,๐๖๐ หรือ ๒๔,๐๐๐ คนต่อปี ก็เป็นตัวเลขที่มีอภัยยอมรับได้ทั้งสิ้น ดังนั้นเรื่องอุบัติเหตุจึงได้ถูกกำหนดเป็นวาระแห่งชาติและทุกหน่วยงานได้เข้ามาร่วมกันแก้ไขอย่างจริงจัง อาทิเช่นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงคมนาคม กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กรมทางหลวง และหน่วยงานอื่นๆ อีกมากมาย รวมทั้งกรมการขนส่งทางบกเองก็เป็นหน่วยงานหลักอีกหน่วยงานหนึ่งเนื่องจากกรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ควบคุม กำกับดูแลการจดทะเบียนรถ และออกใบอนุญาตขับรถ ซึ่งเท่ากับว่ากรมการขนส่งทางบกเป็นผู้ดูแลและผู้ขับรถ ซึ่งเป็น ๒ ปัจจัยหลักจาก ๔ ปัจจัยของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ อีกทั้งปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ ๘๐ มาจากผู้ขับรถ กรมการขนส่งทางบกจึงเป็นผู้ที่มีบทบาทหลักในด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนโดยปริยาย ในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ให้ได้ผลอย่างมีประสิทธิภาพไม่ว่าปัญหานั้นจะเป็นเรื่องใดก็ตาม รวมทั้งเรื่องความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน สิ่งที่สำคัญอย่างยิ่งคือทิศทางที่ชัดเจน ซึ่งการมีทิศทางที่ชัดเจนจะเกิดขึ้นได้จากการวางแผนภายใต้กระบวนการที่ถูกต้องตามหลักวิชาการเท่านั้น แต่อย่างไรก็ตาม ที่ผ่านมาในการแก้ไขปัญหาด้านอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนกรมการขนส่งทางบกยังมีได้มีแผนหลักหรือแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการขนส่งของกรมการขนส่งทางบกคงใช้แต่แผนรวมของกรมการขนส่งทางบกเท่านั้น แต่เนื่องจากอุบัติเหตุและความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนเป็นเรื่องสำคัญ ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกจึงจำเป็นต้องมีแผนเฉพาะด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนต่อไป อีกทั้งเรื่องดังกล่าวเป็นงานเชิงวิชาการที่ต้องดำเนินการโดยผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้าน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องดำเนินการว่าจ้างที่ปรึกษาในจัดทำแผนดังกล่าวให้ได้แผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์ของโครงการ

๑. เพื่อให้กรมการขนส่งทางบก (ขบ.) มีแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องใช้เป็นกรอบแนวทางในการดำเนินการต่อไป
๒. เพื่อนำแผนยุทธศาสตร์และแผนแม่บทด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนมาจัดทำแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยย่อย พร้อมทั้งจัดทำรายละเอียดของแผนงาน/ โครงการให้มีข้อมูลเพียงพอที่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำไปใช้เพื่อดำเนินการต่อเพื่อให้เกิดผลในทางปฏิบัติ

ขอบเขตการศึกษา

๑. ที่ปรึกษาได้ทบทวนเอกสารต่างๆที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนยุทธศาสตร์แผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดดังนี้

นโยบายแผนยุทธศาสตร์มาตรการต่างๆ ของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น

๑. แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติฉบับที่ ๑๑ (พ.ศ.๒๕๕๕ - ๒๕๕๙)

๒. ระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน

พ.ศ.๒๕๕๔

๓. แผนยุทธศาสตร์กระทรวงคมนาคม พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๘

๔. พ.ร.บ.ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย พ.ศ.๒๕๕๐

๕. แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๒ - ๒๕๕๕

๖. แผนปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๔ - ๒๕๕๕

๗. แผนแม่บทเพื่อความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๖ - ๒๕๕๙

๘. เอกสารอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

ทบทวนทฤษฎีและกระบวนการวิเคราะห์ที่เกี่ยวข้องกับการจัดทำแผนแม่บท

อาทิเช่น

๑. การวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนโอกาสและอุปสรรค (SWOT Analysis)

๒. การประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง ๕ ด้าน (5E) ประกอบด้วย

ยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement)

ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering)

ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม

ร่วม (Education)

ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical

Service : EMS) และ

ยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation

and Information)

๓. แนวทางตามเสาหลัก ๕ ด้าน ได้แก่

เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety

Management)

เสาหลักที่ ๒ ถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and

Mobility)

เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles)

เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และ

เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response)

๔. ทฤษฎีและกระบวนการวิเคราะห์อื่นๆที่เกี่ยวข้อง

๒. ที่ปรึกษาได้ทำการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลด้านอุบัติเหตุจราจรทางบกจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่นสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนน (ศปถ.) สำนักเทคโนโลยีความปลอดภัย เป็นต้น เพื่อสืบค้นสาเหตุและปัจจัยที่สำคัญ แล้วนำไปใช้ในการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

๓. ที่ปรึกษาได้จัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกที่สอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ของกระทรวงคมนาคม จากการสังเคราะห์และวิเคราะห์ข้อมูลในหัวข้อที่เกี่ยวข้องโดยแบ่งแผนในระยะต่างๆ ออกเป็น ๓ ระยะคือ

แผนระยะสั้น (Short Range Planning) ต้องวางแผนเพื่อให้ครอบคลุมและเป็นไปตามเป้าหมายปฏิบัติการที่วางไว้และต้องสอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับแผนระยะกลางและระยะยาว

แผนระยะกลาง (Intermediate Range Planning) ต้องเป็นแผนที่เป็นสื่อกลางประสานระหว่างแผนระยะยาว กับแผนระยะสั้น เพื่อให้การปฏิบัติงานเป็นไปตามยุทธวิธีและเป้าหมายยุทธวิธีที่วางไว้

แผนระยะยาว (Long Range Planning) ต้องเป็นแผนในระดับกลยุทธ์ โดยมีเป้าหมายเพื่อเชื่อมโยงการบริหารและการปฏิบัติการเข้าด้วยกันในระยะยาวได้

๔. ที่ปรึกษาได้นำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยมาจัดทำเป็นแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยย่อยโดยอย่างน้อยต้องประกอบไปด้วย

๔.๑ หลักการและรายละเอียดแผนปฏิบัติการ

๔.๒ ดัชนีชี้วัดที่สำคัญเช่นเชิงคุณภาพเชิงปริมาณเชิงเวลาเชิงต้นทุน เป็นต้น

๔.๓ งบประมาณและค่าใช้จ่าย

๕. ที่ปรึกษาได้จัดสัมมนาประชุมระดมความคิดเห็นจากการมีส่วนร่วมของกรมการขนส่งทางบก และหน่วยงานต่างๆ เพื่อร่วมกำหนดแผนยุทธศาสตร์ประกอบการจัดทำแผนแม่บทและแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพและสอดคล้องกับหน่วยงานอื่นๆ จำนวน ไม่น้อยกว่า ๖ ครั้ง

ประโยชน์ที่ได้รับ

๑. กรมการขนส่งทางบกมีแผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๒. กรมการขนส่งทางบกมีแผนแม่บทในการนำมาใช้สำหรับวางแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนนทั้งในระยะสั้นระยะกลางหรือระยะยาวทำให้เกิดความชัดเจนในการปฏิบัติงานของกรมการขนส่งทางบก

๓. กรมการขนส่งทางบกมีแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัย

ผลวิเคราะห์ SWOT ของกรมการขนส่งทางบกในด้านความปลอดภัยดังนี้

๑. จุดแข็ง (Strength)

๑.๑ พันธกิจหลัก : การควบคุมกำกับและดูแลด้านความปลอดภัยทางถนน

๑.๒ มีหน่วยงานย่อยที่สามารถทำงานสนับสนุนซึ่งกันและกัน

๑.๓ มีงบประมาณจากกองทุน (กปถ.) และแหล่งรายได้อื่นๆ

๑.๔ มีข้อมูลเกี่ยวกับรถ การจดทะเบียน ผู้ประกอบการ ฯลฯ

- ๑.๕ บุคลากรมีพื้นฐานทางวิชาการและมีความชำนาญในการประกอบวิชาชีพ
- ๑.๖ มีการบริหารอย่างกระจายอำนาจมีกลไกสนับสนุนงานในทุกระดับพื้นที่
ครอบคลุมทั่วทั้งประเทศ
- ๑.๗ มีกฎหมายรองรับอำนาจหน้าที่และการปฏิบัติงานด้านความปลอดภัย
- ๑.๘ มีประสบการณ์และความสามารถในการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี
- ๑.๙ ภารกิจหลักมุ่งเน้นด้านการให้บริการคือมุ่งการบริการที่รวดเร็ว
๒. จุดอ่อน(Weakness)
- ๒.๑ โครงสร้างองค์กรใหญ่และปฏิบัติงานซ้ำซ้อนกฎระเบียบไม่เอื้อต่อการ
ปฏิบัติงานมีความล่าช้า
- ๒.๒ การออกใบอนุญาตซับซ้อนไม่ได้เน้นความสำคัญเรื่องความปลอดภัยที่เพียงพอ
- ๒.๓ ขาดกระบวนการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ
- ๒.๔ ขาดการจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลที่มีให้มีประสิทธิภาพ
- ๒.๕ ขาดการสนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) และการนำไปใช้งานจริง
- ๒.๖ บุคลากรไม่เพียงพอขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้าน
- ๒.๗ บุคลากรขาดขวัญกำลังใจด้านความก้าวหน้าของสายงาน
- ๒.๘ การดำเนินงานในอดีตเน้นการประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ซึ่งยังไม่ได้ผล
เท่าที่ควร
- ๒.๙ ขาดการวิเคราะห์ประเมินคุณภาพประสิทธิภาพผู้ขับขี่ขาดการวางแผนใน
ระยะยาว ขาดความต่อเนื่อง
- ๒.๑๐ อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด
- ๒.๑๑ มีประสบการณ์และความสามารถในการใช้เทคโนโลยีแต่ยังขาดความ
ครอบคลุมและความทันสมัยของเทคโนโลยี
๓. โอกาส (Opportunity)
- ๓.๑ ทั่วโลกให้ความสำคัญกับความปลอดภัยทางถนนถือเป็นวาระแห่งชาติ
- ๓.๒ ประชาชน/สังคมส่วนใหญ่ตระหนักถึงความสำคัญปลอดภัยทางถนน
- ๓.๓ รัฐบาลมีความเห็นชอบต่อนโยบายการลดอัตราเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลง
ร้อยละ ๕๐
- ๓.๔ รัฐบาลมีเสถียรภาพ ทำให้มีโอกาสพัฒนาโครงการต่อเนื่อง
- ๓.๕ มีแผนหลักระดับชาติด้านความปลอดภัยทางถนน
- ๓.๖ ความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยีของยานพาหนะเช่นระบบ Pre-collision
System
- ๓.๗ ความก้าวหน้าทางด้านIT มีส่วนสนับสนุนประสิทธิภาพการบริหารจัดการด้าน
ความปลอดภัย
- ๓.๘ รัฐบาลส่งเสริมระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ (ระบบราง) และระบบขนส่ง
สาธารณะอื่นๆ
- ๓.๙ ประชาชนมีโอกาสที่จะเข้ามามีส่วนร่วมได้มากขึ้น

๔. ข้อจำกัด (Threat)

- ๔.๑ ที่ตั้งของประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งของภูมิภาคการเปิดเสรีอาเซียน
- ๔.๒ นโยบายเชิงรุกภาคการท่องเที่ยวของไทย
- ๔.๓ ขาดข้อตกลงด้านกฎหมายใบอนุญาตขับขี่ระหว่างประเทศในบางประเทศ
- ๔.๔ งบประมาณแก้ไขปัญหาค่อนข้างจำกัดนโยบายรัฐไม่สะท้อนความเป็นจริง
- ในพื้นที่ ประชาชนส่วนหนึ่งมีฐานะยากจนไม่สามารถให้ความร่วมมือ
- ๔.๕ กฎหมายล้าสมัยไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ทางสังคมที่เปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว โทษเบาเกินไป
- ๔.๖ การบังคับใช้กฎหมายที่ยังไม่เคร่งครัด
- ๔.๗ ขาดกฎหมายที่กำหนดให้ผู้ปฏิบัติการยกระดับความปลอดภัย
- ๔.๘ ขาดการติดตามและประเมินผลขาดข้อมูลทำให้ผู้ที่กำกับดูแลไม่มีข้อมูล ทำให้สามารถควบคุมงานให้ตรงตามเป้าหมาย
- ๔.๙ วัฒนธรรมและค่านิยมของคนไทยที่เน้นความสะดวกมากกว่าความปลอดภัย
- ๔.๑๐ ขาดการประสานงานระหว่างกรมการขนส่งทางบกและหน่วยงานต่างๆ ทุกภาคส่วน
- ๔.๑๑ ขาดระบบที่เสริมสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๔.๑๒ ความจำเป็นที่ต้องใช้จักรยานยนต์ของประชาชนคือระบบขนส่งมวลชนไม่เพียงพอ

แผนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน

๑. วิสัยทัศน์

จากผลการศึกษาทบทวนและรวบรวมข้อมูลต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง และผลการสัมภาษณ์รับฟังความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหารขององค์กร และผลการจัดสัมมนา ระดมความคิดเห็นเชิงลึกกลุ่มผู้บริหารที่ปรึกษาได้กำหนดกรอบวิสัยทัศน์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบกได้ดังนี้

“ระบบการขนส่งทางถนนที่มีความปลอดภัยด้วยนวัตกรรมและทุนคนไทย”

๒. พันธกิจ

จากผลการศึกษาทบทวนพันธกิจหลักในด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกจาก นโยบายของกรมการขนส่งทางบกที่กำหนดไว้ในแผนยุทธศาสตร์กรมการขนส่งทางบก พ.ศ. ๒๕๕๙-๒๕๖๓ ซึ่งได้มีการระบุพันธกิจหลักของกรมการขนส่งทางบกที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนนไว้แล้ว ที่ปรึกษาจึงได้ นำมากำหนดเป็นพันธกิจของแผนยุทธศาสตร์แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนนในครั้งนี้ คือ

“พัฒนาระบบ ควบคุมกำกับ ดูแลระบบการขนส่งทางถนน ให้ได้มาตรฐานและ มีความปลอดภัย”

๓. เป้าประสงค์

ที่ปรึกษาได้กำหนดเป้าประสงค์ของแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบกขึ้น โดยแบ่งเป็น ๕ ข้อหลัก ดังนี้

๓.๑ จำนวนผู้เสียชีวิตจากการขนส่งทางถนน ลดลงร้อยละ ๕๐ : โดยตัวเลขสถิติการเกิดอุบัติเหตุ หรือสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนที่จะใช้เป็นตัวชี้วัดแผนดำเนินการต่างๆ ของกรมการขนส่งทางบกจะต้องมาจากฐานตัวเลขที่ชัดเจน และเป็นข้อมูลที่น่าเชื่อถือ

๓.๒ มีระบบขนส่งผู้โดยสารที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย

๓.๒.๑ ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะที่ชัดเจน และเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือ สำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการควบคุมดูแลผู้ประกอบการ/สถานประกอบการ

๓.๒.๒ ควบคุมดูแลและกำหนดมาตรฐานรถโดยสารสาธารณะ

๓.๒.๓ ควบคุมและกำหนดมาตรฐานรถเช่ารถจักรยานยนต์สาธารณะ

๓.๓ มีระบบการขนส่งสินค้าและการขนส่งวัตถุอันตรายที่มีความปลอดภัย ประกอบด้วย

๓.๓.๑ ข้อมูลเชิงสถิติอุบัติเหตุจากรถบรรทุกขนส่งสินค้าและรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ชัดเจน และเป็นแหล่งข้อมูลที่น่าเชื่อถือสำหรับกำหนดเป็นตัวชี้วัดการดำเนินการ

๓.๓.๒ ควบคุมและกำหนดมาตรฐานการขออนุญาตของผู้ประกอบการ

๓.๓.๓ ควบคุมดูแลให้เป็นไปตามมาตรฐานของบรรจุกฎหมายสำหรับขนถ่ายวัตถุอันตราย รูปแบบการขนส่งทั่วไปให้เป็นมาตรฐานระหว่างผลิตภัณฑ์และกระบวนการขนส่ง

๓.๓.๔ ควบคุมดูแลระหว่างการขนส่ง

๓.๓.๕ การประกันอุบัติเหตุในชีวิตและทรัพย์สินรวมทั้งสิ่งแวดล้อม

๓.๔ มีระบบการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ มีวัฒนธรรมความปลอดภัย

๓.๕ มียานพาหนะที่ปลอดภัย

๔. ยุทธศาสตร์

จากวิสัยทัศน์ พันธกิจ และเป้าหมายด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ได้กำหนดยุทธศาสตร์ของแผนแม่บทด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก ประกอบด้วย ๓ ยุทธศาสตร์ โดยมีรายละเอียด ของแผนงานเชิงกลยุทธ์ในแต่ละยุทธศาสตร์ ดังนี้

S1 : ยุทธศาสตร์ที่ ๑ สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe Culture)

การดำเนินแผนงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน ผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนน และการส่งเสริมทักษะในการขับขี่ ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมด้านพฤติกรรมของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิงวัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบจากทุกภาคส่วน

แผนงานเชิงกลยุทธ์

S1-1 ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge) จากการพัฒนาสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนซึ่งพบว่า ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัยด้าน “คน” โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อย และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้น กลยุทธ์หนึ่งที่สำคัญและได้ถูกกำหนดไว้ภายใต้ยุทธศาสตร์นี้ คือ การส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยกับผู้ที่ใช้รถใช้ถนน ผ่านการณรงค์และประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ การศึกษาทางไกลผ่านดาวเทียม เป็นต้น นอกจากนี้จะมีการสร้างความร่วมมือกับ กระทรวงศึกษาธิการในการลดเวลาเรียนเพิ่มเวลารู้ โดยการเพิ่มกิจกรรมด้านความปลอดภัยทางถนนผ่านการ จัดตั้งชมรมในชั่วโมงกิจกรรมและในหลักสูตรการศึกษาทุกระดับ เพื่อปลูกฝังเด็กไทยให้มีความรู้ ความเข้าใจ และตระหนักถึงความปลอดภัยทางถนนเพื่อสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องปลอดภัย

S1-2 ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Training) นอกเหนือจากการสร้างความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยแล้ว การเพิ่มทักษะในการขับขี่ให้กับ ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทก็เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญในการลดการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้ขับขี่ประสบกับสถานการณ์ที่ไม่เป็นปกติ ทั้งนี้ กลุ่มเป้าหมายของการเพิ่มทักษะการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยในแผนงานนี้ จะเน้นกลุ่มเยาวชนตั้งแต่การศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษา และอาชีวศึกษา และกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทั้งกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะ และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป ซึ่งเป็นกลุ่มที่เกิดความสูญเสียมากที่สุด

S1-3 ทศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude) กลยุทธ์นี้จะเน้นการสร้างเครือข่ายในการเผยแพร่ทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยต่อประชาชนในวงกว้าง มุ่งเน้นในการรับผิดชอบต่อสังคม ให้เข้าใจและตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เช่น เสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชน ตลอดจนสมาคม/ชมรมต่างๆ อาทิ ผู้ผลิต ผู้กำกับภาพยนตร์ ละคร ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยผ่านการประชาสัมพันธ์ โฆษณา สื่อวิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสำหรับใช้ในรถสาธารณะ นอกจากนี้จะมีการดำเนินการโครงการเพื่อปรับทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคยกระทำความผิด เช่น เม้าแล้วขับ เพื่อให้มีทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้องและไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

S1-4 พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior) พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน กลยุทธ์นี้จึงมุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยกลยุทธ์นี้จะเน้นกระบวนการพัฒนาให้เกิดชุมชนต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนน และประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทุกคนไทยในการส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการโครงการภายในชุมชนต้นแบบจะถูกนำไปใช้เป็นตัวอย่งที่ดี (Good Practice) สำหรับการเผยแพร่ในวงกว้างต่อไป

S2 : ยุทธศาสตร์ที่ ๒ ส่งเสริมระบบขนส่งที่ปลอดภัย (Safe System)

มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่มีความปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safer Drivers) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safer Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้าและ รถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย เป็นต้น

แผนงานเชิงกลยุทธ์

S2-1 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road Users) จากการทบทวนสาเหตุของปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน ซึ่งพบว่า ปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัยด้าน “คน” ดังนั้น กลยุทธ์แรกในยุทธศาสตร์ด้านการส่งเสริมระบบความปลอดภัย จึงมุ่งเน้นในการยกระดับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ โดยการเพิ่มความเข้มข้นของกระบวนการทั้งระบบรวมทั้งส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถทุกประเภทของเอกชนตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มช่องทางในการให้ความรู้ สร้างความเข้าใจ และสร้างทักษะในการ ขับขี่ที่ปลอดภัย จากในอดีตที่ผู้ขับขี่ใหม่นิยมหัดขับรถเอง เปลี่ยนเป็นการฝึกหัดขับรถผ่านโรงเรียนที่ได้มาตรฐาน และการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก โดยเน้นให้ได้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วจะมีความรู้สึกรับผิดชอบและหวงแหนใบขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมการขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

S2-2 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) ผลจากการทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุพบว่า ส่วนหนึ่งเกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ของยานพาหนะ อาทิ ระบบเบรก ยางรถยนต์ ตลอดจนอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน เป็นต้น กลยุทธ์นี้จึงเน้นการพัฒนามาตรฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศให้สอดคล้องกับ มาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล อีกทั้งจะต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับการตรวจสภาพ การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสภาพยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสภาพของสถานตรวจสภาพได้

S2-3 ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) ความเร็วของยานพาหนะส่งผลโดยตรงต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน การควบคุม ติดตามความเร็วของยานพาหนะจึงจะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แนวทางการจัดการ เพื่อให้มีความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) ในแผนงานฯ นี้ จึงได้กำหนดให้มีการใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมความเร็ว นอกจากนี้ แผนงานนี้ยังมุ่งเน้นการเพิ่มอำนาจในการดำเนินการด้านความปลอดภัยอื่นๆ ให้กับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งกลุ่มเป้าหมายจะเป็นกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถขนส่งวัตถุอันตราย ซึ่งเป็นกลุ่มที่จะมีผลกระทบต่อสังคมอย่างมากหากเกิดอุบัติเหตุ

S2-4 ระบบรถขนส่งและรถโดยสารสาธารณะที่ปลอดภัย (Safe Public and Freight Transportation System) เป็นการเน้นการส่งเสริม สนับสนุน เพื่อยกระดับผู้ประกอบการขนส่งให้มีการขนส่งที่ปลอดภัยทั้งในแง่ของมาตรฐานและคุณภาพ (Standard Quality) โดยการพัฒนาเกณฑ์การคัดเลือกผู้ประกอบการให้มีมาตรฐานที่สูงขึ้น มีการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาใช้ในการกำกับ ดูแล รวมทั้งการกำหนดหลักเกณฑ์ด้านคุณภาพ เช่น การกำหนดคุณลักษณะของผู้ขับขี่

อายุของรถ ลักษณะโครงสร้าง อุปกรณ์ส่วนควบ และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกประจำรถ รวมถึงพัฒนาระบบการตรวจสอบสภาพรถขนส่ง และโดยสารเป็นประจำตามรอบเวลาที่เหมาะสม อีกทั้งจะมุ่งเน้นให้มีการปรับปรุงในส่วนของการรับผิดชอบต่อสังคมเมื่อมีการเกิดอุบัติเหตุ

S3 : ยุทธศาสตร์ที่ ๓ พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี (Safety Management)

ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย ระบบบริหารจัดการยังมุ่งเน้นให้มีกลไกการขับเคลื่อนแผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบกไปสู่การปฏิบัติให้เป็นรูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุตามเป้าประสงค์ที่วางไว้

แผนงานเชิงกลยุทธ์

S3-1 การรวมศูนย์การดำเนินการภารกิจด้านความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก (Safety Control Center)

ในการดำเนินการตามยุทธศาสตร์ที่ ๑ และ ๒ ให้ประสบผลสำเร็จ จำเป็นอย่างยิ่งที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการจัดตั้งหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรงต่อภารกิจเฉพาะด้านความปลอดภัยที่เพิ่มขึ้น แผนงานศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก (Land Transport Control Center) จึงเป็นศูนย์ที่มีข้อมูลเพื่อใช้สนับสนุน พัฒนา และควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยของการขนส่งทางถนนทั่วประเทศ ทั้งในส่วนระบบด้านผู้ขับขี่ (การควบคุม กำกับดูแลการออกและต่อใบอนุญาตขับขี่) ระบบด้านยานพาหนะ (การควบคุมกำกับดูแลมาตรฐานของรถโดยสาร รถบรรทุกสินค้าและรถบรรทุกวัตถุอันตราย) และการประเมินผลความสำเร็จของโครงการฯ ต่างๆ

S3-2 การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ (Innovation and Technology)

ในอดีตการดำเนินงานด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัดในหลายด้านทั้งในส่วนของการควบคุม กำกับดูแลให้มีความครอบคลุมทั่วถึง รวมถึงการขาดความเชื่อมโยงของระบบฐานข้อมูลต่างๆ ทำให้ยากต่อการนำมาวิเคราะห์และประเมินผล การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย จึงเป็นการส่งเสริมให้การควบคุม กำกับดูแลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามภารกิจของกรมการขนส่งทางบกมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

S3-3 บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) ผลจากการทบทวนโครงสร้างองค์กรตลอดจนอัตรากำลังของเจ้าหน้าที่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ร่วมกับการพิจารณาถึงภารกิจด้านความปลอดภัยของแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนของกรมการขนส่งทางบก พบว่า บุคลากรของกรมการขนส่งทางบก ยังไม่เพียงพอต่อการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมาย และควรเพิ่มเติมความเชี่ยวชาญเฉพาะทางด้านความปลอดภัยให้มากยิ่งขึ้น แผนงานด้านบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย (Professional Staff) จึงเป็นการส่งเสริมสนับสนุนบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบันของกรมการขนส่งทางบกให้มีความรู้ความสามารถผ่านการฝึกอบรมด้านความปลอดภัยต่างๆ ตลอดจนการเพิ่มอัตรากำลังของบุคลากรให้เพียงพอต่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

แผนภาพที่ ๓ - ๓ กรอบแนวคิดสำหรับแผนความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน



ที่มา : แผนยุทธศาสตร์การใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก ๒๕๕๙

การแปลงแผนไปสู่การปฏิบัติ และปัจจัยสู่ความสำเร็จ

การติดตามและประเมินผลของโครงการ

ในการดำเนินงานให้บรรลุเป้าหมายตามนโยบายที่วางไว้ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องมีการติดตาม ตรวจสอบแผนปฏิบัติการต่างๆ นอกจากนี้ ควรจะมีการประเมินผลรูปแบบของกิจกรรมอยู่ตลอดเวลา รวมทั้งต้องมีความยืดหยุ่นเพื่อพร้อมที่จะปรับปรุงแก้ไขแผนปฏิบัติการต่างๆ ในแต่ละขั้นตอน ซึ่งเป็นผลมาจากปัญหาต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นจากสถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ซึ่งอาจมีผลกระทบต่อแนวทางการดำเนินงานและเป้าหมาย ทั้งนี้ แผนงาน/โครงการต่างๆ ที่ดำเนินงานไปแล้ว ไม่ว่าจะประสบความสำเร็จตามเป้าหมายหรือไม่ ล้วนแล้วแต่มีคุณค่าที่จะช่วยเพิ่มพูนความรู้และประสบการณ์เพื่อนำไปปรับปรุงการดำเนินงานต่อไปในอนาคต

สำหรับกระบวนการติดตามประสิทธิผลของโครงการสามารถแบ่งออกได้เป็น ๓ ระยะ คือ ระยะแรก นับตั้งแต่ช่วงต้นปีงบประมาณ (Pre-Evaluation) เพื่อวางกรอบการติดตาม ประเมินผลโครงการที่จะมีการพิจารณาจัดสรรงบประมาณ ระยะต่อมาจึงมาสู่กระบวนการติดตาม ประเมินผลตามตัวชี้วัดที่จัดทำไว้กับโครงการที่ได้รับการอนุมัติงบประมาณระหว่างปีงบประมาณ (On-Going Process) และระยะสุดท้ายของระบบการติดตามประเมินผล คือ การประเมินผลจากการดำเนินงานของโครงการต่างๆ ในช่วงปิดปีงบประมาณ (Post-Evaluation) ทั้งนี้หลังจากได้

ดำเนินการทั้ง ๓ ขั้นตอนดังกล่าว ข้อมูลของโครงการภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานนั้นจะถูกเก็บรวบรวมเพื่อใช้สำหรับการพัฒนาระบบติดตามประเมินผล และปรับปรุง แผนยุทธศาสตร์ต่อไป

การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญให้กับบุคลากร

การเพิ่มทักษะความรู้ความเชี่ยวชาญทั้งในส่วนของเทคนิคเฉพาะด้านในการปฏิบัติงาน และกระบวนการบริหารจัดการ เพื่อสนับสนุนให้กับบุคลากรมีการพัฒนาองค์ความรู้อย่างต่อเนื่องและสามารถปฏิบัติงานตามภารกิจด้านความปลอดภัยทางถนนต่างๆ ที่จะเพิ่มมากขึ้นในอนาคต

การจัดสรรทรัพยากร

การจัดสรรทรัพยากรสำหรับใช้ในการสนับสนุนแผนงาน/โครงการที่ได้กำหนดไว้ เป็นอีกปัจจัยสำคัญและส่งผลโดยตรงต่อการบรรลุเป้าหมายที่วางไว้ ทั้งนี้การดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท และแผนปฏิบัติการด้านความปลอดภัยทางถนน ถือเป็นงานที่มีความสำคัญและเร่งด่วนมาก ส่งผลให้ต้องใช้ทรัพยากรในการดำเนินงานเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ในช่วงต้นของการดำเนินงาน (ในช่วง ๕ ปีแรก) อย่างไรก็ตามเนื่องจากข้อจำกัดในหลายด้าน งบประมาณขนส่งทางบกจึงจะต้องคำนึงถึงการจัดสรรทรัพยากรที่มีอยู่ทั้งงบประมาณและบุคลากรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ปัจจัยสู่ความสำเร็จ

เนื่องจากปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนนเป็นปัญหาเรื้อรังซึ่งเกิดจากพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนรายบุคคลที่ฝังรากลึก และยากต่อการเปลี่ยนแปลงในระยะเวลาด้านสั้น ตลอดจนภาคประชาชนยังขาดความรู้ ความเข้าใจ ไม่เห็นความสำคัญต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรทางถนน เพราะคิดว่าเป็นเรื่องที่ไกลตัว หรือเป็นเรื่องของเวรกรรม ดังนั้นความสำเร็จในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนจึงจำเป็นที่จะต้องคำนึงถึงปัจจัยต่างๆ ดังนี้

๑. แร่งสนับสนุนทางสังคมและค่านิยมของคนไทยในทางบวกเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนน (Road Safety First) โดยการเน้นการมีส่วนร่วมของภาคประชาชน ชุมชนต่อการยอมรับกฎเกณฑ์ที่เข้มงวดมากขึ้นในอนาคต รวมถึงการเน้นสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยให้เกิดความรู้ ความเข้าใจและตระหนักให้กับประชาชนทุกกลุ่ม ซึ่งการดำเนินงานควรจะเน้นการสร้างให้เกิดผลกระทบต่อสังคมในวงกว้าง และดำเนินงาน อย่างต่อเนื่อง

๒. การขับเคลื่อนทางด้านการบังคับใช้กฎหมายและมาตรการทางกฎหมายที่เข้มงวดจริงจัง ต่อเนื่อง โดยเน้นหนักในประเด็นด้าน “จักรยานยนต์” และ “การใช้ความเร็วสูง” โดยการประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีต่างๆ มาเป็นเครื่องมือหลักในการดำเนินการเพื่อให้เกิดการดำเนินงานที่มี ประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

๓. ความร่วมมือของภาคีเครือข่ายด้านความปลอดภัยทางถนนทุกภาคส่วน เนื่องจากการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นงานที่มีความเกี่ยวข้องกับหลายฝ่าย ดังนั้นความร่วมมือระหว่างกรมการขนส่งทางบก และภาคีเครือข่ายต่างๆ จึงเป็นปัจจัยหลักในการที่จะช่วยในการขับเคลื่อนแผนงาน/ โครงการด้านความปลอดภัยทางถนนให้ประสบความสำเร็จและบรรลุเป้าหมายที่วางไว้

๔. การกำกับดูแล และติดตามอย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีการถอดบทเรียนที่ได้จากการดำเนินงานมาใช้ในการปรับปรุงแผนปฏิบัติการอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนสอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบันและแนวโน้มในอนาคต

การวิพากษ์ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปีของรัฐบาลในด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน

ยุทธศาสตร์ชาติเป็นสิ่งที่มีความสำคัญระดับชาติ เป็นความหวังของคนไทยทั้งประเทศที่จะเป็นแนวทางในการที่จะนำประเทศชาติไปสู่เป้าหมายสูงสุดของประเทศที่ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนทั้งประเทศในอนาคตอีก ๒๐ ปีข้างหน้า ได้มีการตั้งคำถามในใจกันมากเรื่องเกี่ยวกับยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ของรัฐบาลในหลายแง่มุมทั้งคำถามว่าจะสามารถใช้ได้จริงหรือไม่ ตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนได้จริงหรือไม่ จะนำพาประเทศไปสู่เป้าหมายในอนาคตได้จริงตามที่ต้องการหรือไม่ ประชาชนได้เข้าไปมีส่วนร่วมหรือไม่ ระหว่างการมียุทธศาสตร์ชาติกับการใช้แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติที่เคยใช้มาจะมีความแตกต่างกันอย่างไร เป็นต้น รวมถึงคำถามที่ว่า แล้วคณะผู้จัดทำยุทธศาสตร์ชาติในครั้งนี้ได้นำเอาแนวทางในการจัดทำจากที่ใด ทั้งนี้เพราะตัวแบบในการจัดทำยุทธศาสตร์นั้นจะเป็นสิ่งชี้ถึงความน่าเชื่อถือ ความเที่ยงตรง มีเหตุ มีผลของยุทธศาสตร์นี้ได้อย่างมาก จากรายงานการศึกษาของ พ.อ.ดร. โสภณ ศิริงาม พบว่า ตัวแบบการจัดทำยุทธศาสตร์ที่อยู่ในคู่มือทั้ง ๒ ฉบับ ทั้งของศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ และวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักรฯ ดังกล่าวมีความไม่เหมาะสมเพียงพอ ไม่สอดคล้องกับหลักวิชาการว่าด้วยยุทธศาสตร์ชาติสมัยใหม่ และไม่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทาง ยุทธศาสตร์ของโลกในยุคปัจจุบัน

ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ

ปัญหาของความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยคือสถานการณ์อุบัติเหตุของประเทศไทยอยู่ในระดับวิกฤติ ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรหนึ่งแสนคน เท่ากับ ๓๖.๒ ซึ่งถูกจัดอยู่ในอันดับที่ ๑ ของโลก โดยการเกิดอุบัติเหตุจากรถนั้นมีปัจจัยที่เกี่ยวข้องกัน ๔ ปัจจัยหลัก คือ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม อุบัติเหตุจากรถแต่ละครั้งอาจเกิดจากปัจจัยใดปัจจัยหนึ่ง หรือมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัยรวมกัน โดยเมื่อวิเคราะห์สัดส่วนความเกี่ยวข้องของปัจจัยทั้ง ๔ พบว่า ปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด โดยผู้เกี่ยวข้องที่เป็นผู้ควบคุมยานพาหนะที่เกิดเหตุ มักขาดความรู้เกี่ยวกับการใช้ถนนและขาดทักษะที่ดีในการควบคุมยานพาหนะ ตลอดจนขาดสำนึกความรับผิดชอบต่อสาธารณะ เช่น ไม่ตระหนัก/ไม่เห็น/ไม่ได้มองรถข้างหน้า หรือรถทางตรง หรือให้ความสำคัญกับชีวิตเพื่อนร่วมทาง มักทำผิด พ.ร.บ.จราจร หรือขาดจิตสำนึกที่ดีในการปฏิบัติตามกฎจราจร ขับรถเร็วเกินกฎหมายกำหนด/ความเร่งรีบ ฝ่าฝืนป้ายจราจร สัญญาณไฟจราจร ไม่สนใจต่อการบังคับใช้กฎหมาย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่สวมหมวกนิรภัย เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เช่น ดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนขับรถ ใช้สารกระตุ้นร่างกาย ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ขับรถตามรถคันหน้ากระชั้นชิด ไม่มีระยะหยุด

ปลอดภัยที่เพียงพอ เมื่อมี เหตุฉุกเฉิน มีการเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน เพื่อแซงหรือกลับรถ สภาพร่างกายไม่พร้อม ที่จะขับขี่ เช่น ความล้า ความอ่อนเพลีย พักผ่อนไม่เพียงพอ อารมณ์เสีย ไม่คุ้นเคยกับถนนหรือรถ ที่ขับ ตลอดจน ตั้งสมมติฐานที่ผิดในการขับขี่ เช่น คิดว่าถนนที่มากกว่า ๒ ช่องจราจร แขนงซ้ายไม่ได้ การใช้เกียร์สูงในทางลาดชัน ในด้านปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า ความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถโดยสารสาธารณะที่ประกอบขึ้นในประเทศ ส่วนหนึ่งไม่มีการรับรองความแข็งแรงของโครงสร้าง หรือไม่มีการกำหนดมาตรฐานการทดสอบ นอกจากนี้ ที่นั่งผู้โดยสารไม่มีเข็มขัดนิรภัย และระบบการยึดเก้าอี้ที่นั่งไม่แข็งแรง อุปกรณ์ส่วนควบต่างๆ ของรถไม่ได้มาตรฐาน/ไม่มีข้อกำหนดกำกับ เช่น ล้อรถไม่มีดอกยางและเสื่อมสภาพ ระบบเบรกไม่สามารถทำงานได้เต็มประสิทธิภาพ การใช้ยางล้อดอก สลักยึดลูกพวงขำรูด ประตูขำรูด การตัดแปลงสภาพรถ และการบรรทุกผู้โดยสารหรือน้ำหนักเกินจำนวนที่กำหนด ความแตกต่างระหว่างความสูงรถบรรทุกกับรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์ เมื่อเกิดการชนหรือเฉี่ยวชน ทำให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารหลุดเข้าไป ใต้ท้องรถบรรทุกได้ รถที่มีการติดตั้งแก๊สเป็นเชื้อเพลิง ไม่มีระบบการหยุดจ่ายแก๊สทันทีเมื่อมีแรงดันผิดปกติเกิดขึ้นในระบบ การนำรถกระบะมาดัดแปลงเป็นรถสองแถวเพื่อรับส่งผู้โดยสาร หรือรับ - ส่ง ซึ่งเป็นรถที่ขาดมาตรฐานด้านความปลอดภัย เนื่องจากที่นั่งไม่ได้มาตรฐานและไม่มีเข็มขัดรัด เมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้โดยสารจะหลุดออกจากตัวรถ รถกระบะไม่ได้ออกแบบไว้เพื่อโดยสารที่ท้ายกระบะ อย่างปลอดภัย เนื่องจากไม่มีเบาะนั่ง และการยึดรั้งผู้โดยสาร และเป็นการผิด พ.ร.บ.จราจร พ.ศ.๒๕๒๒ มาตรา ๔ ยกเว้นจะมีการทำให้รถกระบะมีความปลอดภัยในกรณีที่มีการชนเกิดขึ้น เกิดเงื่อนไขของจุดบอดของกระจกมองข้าง (Blind Spot) กับผู้ขับขี่รถกระบะ ปัจจัยด้านถนนและปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม พบว่าทางลาดชันที่มีค่าสูงเกินกว่าความสามารถในการขับขูแบบปกติ ทางฉุกเฉินสำหรับจอดรถของถนนที่ลาดชัน หรือทางที่ตัดผ่านหุบเขาไม่ได้มาตรฐาน ระยะการมองเห็น ที่ปลอดภัยถูกบดบัง เช่น ต้นไม้ สิ่งปลูกสร้าง การเปิดกลับรถบริเวณที่มีการจราจรคับคั่ง หรือตรงกับทางเข้าออกหมู่บ้าน ทางเชื่อมอยู่ใกล้ทางแยกหรือบริเวณทางโค้งบนถนนที่มีความเร็วสูง การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม เช่น ป้ายบอกที่กลับรถ ถนน น ลี น เ นี อ ง จ า ก Skid Resistance ต่ำ และถนนที่เป็นหลุมบ่อเมื่อฝนตกเป็นอันตรายมาก ถนน ๒ ช่องจราจรที่มีไหล่ทางแคบและลาดชัน ไม่มีการปรับสภาพของถนนให้มีความปลอดภัยและเป็นแบบให้อภัย (Forgiving Highway) แก่ผู้ใช้ถนนที่ผิดพลาด การออกแบบและการก่อสร้างไม่เหมาะสม เช่น การยกโค้งบริเวณทางโค้งไม่เหมาะสม ทั้งขนาดการยกและอุปกรณ์ประกอบทางโค้งไม่เพียงพอ สภาพข้างทางที่อันตราย เนื่องจากภาพในเขตปลอดภัย (Clear Zone) มี สิ่งกีดขวาง ซึ่งเพิ่มความรุนแรงของอุบัติเหตุ วัสดุที่ใช้เป็นวัตถุแข็ง เช่น หลักนำทางคอนกรีต (Guide Post) ต้นไม้ที่มีขนาดใหญ่เส้นผ่านศูนย์กลางเกินกว่า ๑๐ ซม. และเสาสาธารณูปโภคต่างๆ ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนก่อนจะถึงรางรถไฟ จะเป็นเนินสูง บริเวณระหว่างรางไม่ราบเรียบ ระยะมองเห็นปลอดภัยที่ไม่เพียงพอ เป็นต้น

อุปสรรคที่สำคัญคือขาดยุทธศาสตร์ที่ดีพอในการจัดการกับปัญหา ไม่มีเจ้าภาพหลัก ไม่มีหน่วยงานกลางที่จะบริหารจัดการและขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ให้มีประสิทธิภาพ ขาดผู้นำทางยุทธศาสตร์ โครงสร้างองค์กรที่มีอยู่เดิมมีขนาดใหญ่และปฏิบัติงานซ้ำซ้อน กฎระเบียบไม่เอื้อ

ต่อการปฏิบัติงานมีความล่าช้า การออกใบอนุญาตซับซ้อนไม่ได้เน้นความสำคัญเรื่องความปลอดภัยที่เพียงพอ ขาดกระบวนการสร้างผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ ขาดการจัดการข้อมูลและเชื่อมโยงข้อมูลที่มีให้มีประสิทธิภาพ ขาดการสนับสนุนด้านการวิจัยและพัฒนา (R&D) และการนำไปใช้งานจริง บุคลากรไม่เพียงพอขาดความเชี่ยวชาญเฉพาะในบางด้าน บุคลากรขาดขวัญกำลังใจด้านความก้าวหน้าของสายงาน การดำเนินงานในอดีตเน้นการประชาสัมพันธ์และการรณรงค์ซึ่งยังไม่ได้ผลเท่าที่ควร ขาดการวิเคราะห์ประเมินคุณภาพประสิทธิภาพผู้ขับขี่ขาดการวางแผนในระยะยาว ขาดความต่อเนื่อง อำนาจหน้าที่ตามกฎหมายด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัด แม้ว่าบุคลากรบางส่วนมีประสบการณ์และความสามารถในการใช้เทคโนโลยีแต่ยังขาดความครอบคลุมและความทันสมัยของเทคโนโลยีไม่มีระบบการบริหารจัดการที่ดี ไม่มีการแก้กฎหมายที่สำคัญ การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ไม่สม่ำเสมอ ไม่มีโครงสร้างถนนที่เชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ ไม่มีศูนย์เฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างทันสมัย ไม่มีงบประมาณที่เพียงพอ ไม่มีการนำ Big Data มาใช้ ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชนและชุมชน ขาดการเฝ้าระวังติดตามและประเมินย้อนกลับอย่างเป็นระบบ

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๓ เพื่อตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ เพื่อศึกษาสภาพและปัญหาความปลอดภัยด้านถนนของประเทศไทย ผลการศึกษาตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยสรุปได้ว่าสถานการณ์ด้านอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทยเป็นอันดับ ๑ ของโลกและมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นพบว่าปัจจัยหลักของการเกิดอุบัติเหตุ ๔ ด้านคือ ด้านคน ด้านยานพาหนะ ด้านถนนและด้านสิ่งแวดล้อม โดยปัจจัยด้านคนมีความเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุมากที่สุด ในปัจจัยด้านคน ซึ่งพบว่าขาดทั้งความรู้ ทักษะและจิตสำนึก มักทำผิด พ.ร.บ.จราจร โดยซับซ้อนเร็ว ขับขี่ประมาท ขับขี่ท้าย เปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ไม่ใส่หมวกนิรภัย ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เมมาแล้วขับ ขับโดยไม่มีใบอนุญาต ในปัจจัยด้านยานพาหนะ พบปัญหาเรื่องความแข็งแรงของโครงสร้างตัวถังรถ อุปกรณ์ไม่ได้มาตรฐาน มีการดัดแปลงสภาพรถและบรรทุกน้ำหนักเกิน เกิดจุดบอดของกระจกมองข้าง ในปัจจัยด้านถนน พบว่าบางจุดมีความลาดชันมากเกินไป ทางลูกเนินไม่ได้มาตรฐาน ระยะการมองเห็นที่ปลอดภัยถูกบดบัง การเปิดจุดกลับรถในที่จราจรคับคั่ง การติดตั้งเครื่องหมายจราจรไม่เพียงพอและไม่เหมาะสม ถนนลื่นมากไป ถนนมีไหล่ทางแคบและลาดชัน การออกแบบและการก่อสร้างถนนไม่เหมาะสม สภาพข้างทางที่อันตราย ทางข้ามที่ตัดผ่านทางรถไฟที่ไม่ได้มาตรฐาน และยังพบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุด

ในด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติประกอบยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ของรัฐบาลยังมีประเด็นความไม่เหมาะสมเพียงพอ ความไม่สอดคล้องกับหลักวิชาการว่าด้วยยุทธศาสตร์ชาติสมัยใหม่ และความไม่เหมาะสมสอดคล้องกับสภาพแวดล้อม ขาดหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ขาดผู้นำทางยุทธศาสตร์ที่จะขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ยังไม่มีการนำเทคโนโลยีทันสมัย นวัตกรรมและ Big Data มาใช้ ขาดการบูรณาการและขาดความร่วมมือระหว่างหน่วยงาน งบประมาณไม่เพียงพอ ขาดการติดตามและประเมินผล

ประชาชนยังขาด ความตระหนัก และไม่มีวินัย ขาดแนวคิดที่ถูกต้องเรื่องความปลอดภัยทางถนน ชุมชนไม่มีส่วนร่วม การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ ควรใช้เทคโนโลยีกล้องเข้ามาช่วยให้มากขึ้น และถ่ายโอนงานจราจรออกจากตำรวจ ควรสร้างระบบขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ที่มีความเชื่อมโยงครอบคลุมจากบ้านถึงเป้าหมายการเดินทาง

ในด้านปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญคือไม่มียุทธศาสตร์ที่ดีพอในการจัดการกับปัญหา ไม่มีเจ้าภาพหลัก ขาดผู้นำทางยุทธศาสตร์ ไม่มีการบริหารจัดการที่ดี ไม่มีการแก้กฎหมายที่สำคัญ การบังคับใช้กฎหมายไม่มีประสิทธิภาพ การดำเนินงานไม่สม่ำเสมอ ไม่มีโครงสร้างถนนที่เชื่อมโยงแบบไร้รอยต่อ ไม่มีศูนย์เฝ้าติดตามสถานการณ์อย่างทันสมัย ไม่มีงบประมาณที่เพียงพอ ขาดการนำเทคโนโลยีที่ทันสมัยมาสนับสนุนการทำงานอย่างเป็นระบบและครอบคลุม

กรมขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคมซึ่งดูแล ๒ ปัจจัยหลักคือรถและผู้ขับขี่รถ ได้จัดทำยุทธศาสตร์ซึ่งประกอบด้วย ๓ ด้านสำคัญคือ สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย สร้างระบบขนส่งที่ปลอดภัย และพัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี

กระทรวงศึกษาธิการซึ่งดูแลเรื่องคน ให้มีความรู้ ทักษะและสร้างจิตสำนึกตั้งแต่ปฐมวัย เพื่อให้เป็นพลเมืองที่มีคุณภาพ

กรมทางหลวง กระทรวงคมนาคมซึ่งดูแลเรื่องถนนและสิ่งแวดล้อม จะต้องสร้างถนนให้ได้มาตรฐานสากล และทำนุบำรุงให้อยู่ในสภาพดีอยู่เสมอ และดูแลสิ่งแวดล้อมข้างถนนให้อยู่ในมาตรฐานเพื่อช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ จัดสร้างระบบขนส่งสาธารณะขนาดใหญ่ (ระบบราง) และระบบขนส่งอื่นๆ ที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ และสนับสนุนการใช้จักรยาน และการเดิน เพื่อเสริมการเดินทางต่อไป

บทที่ ๔

ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ

การศึกษาในบทที่ ๔ อยู่ในบริบทของวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒ เพื่อเสนอตัวแบบยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบด้วยยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ โดยมีลำดับการศึกษาดังนี้

- วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ
- ตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ
- แนวทางกำหนดตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ
- สรุป

วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคที่สำคัญ

ผลการวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคสำคัญในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนคือ ขาดการประเมินพลังอำนาจแห่งชาติ ขาดการนำการทดสอบยุทธศาสตร์ คือ การทดสอบความมีเหตุผลและเที่ยงตรง (Validity) ของยุทธศาสตร์ด้วยการพิจารณาในเรื่องความเหมาะสม (Suitability) การยอมรับได้ (Acceptability) และความเป็นไปได้ (Feasibility) ซึ่งใช้ทดสอบองค์ประกอบของยุทธศาสตร์ได้แก่ เป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ขาดการประเมินและจัดการความเสี่ยง ขาดการมีส่วนร่วมของประชาชน ขาดการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติทั้งเรื่องกำหนดแนวทาง การกำหนดโครงสร้างสายบังคับบัญชาที่ชัดเจน การกำหนดหน่วยงานที่รับผิดชอบในการดำเนินงานที่แน่นอนชัดเจน การกำหนดอำนาจหน้าที่ของหน่วยงานนั้นๆ การกำหนดกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับที่ให้อำนาจหน้าที่สำหรับผู้ปฏิบัติอย่างแน่นอนชัดเจน การกำหนดเป้าหมายและตัวชี้วัดของความสำเร็จของการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติอย่างเป็นระบบและชัดเจนแน่นอน ขาดการติดตามประเมินผลเพื่อชี้ว่ายุทธศาสตร์ที่กำหนดขึ้นนั้นบรรลุถึงความสำเร็จและล้มเหลวอย่างไร ขาดขั้นตอนในการย้อนกลับเพื่อการแก้ไขปรับปรุงยุทธศาสตร์ ขาดการปรับปรุงเรื่องวัฒนธรรม (Culture) ที่เป็นพื้นฐานรวมของประเทศที่รวมเรียกว่า “ความมุ่งประสงค์แห่งชาติ (National Purpose)” ซึ่งสาระสำคัญอยู่ที่มีการปรับเรื่องความเชื่อ (Beliefs) จริยธรรม (Ethics) และค่านิยม (Values) ของคนในชาติ ซึ่งถ้าได้รับการพัฒนาปรับปรุงอย่างเหมาะสมจะสามารถทำให้ประเทศชาติเดินหน้าไปได้และการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติก็จะสามารถเดินหน้าไปได้

ตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

แนวทางกำหนดตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

จากผลการศึกษา สามารถกำหนดแนวทางตัวแบบยุทธศาสตร์ที่เป็นลักษณะของการตั้งคำถามเกี่ยวกับปัจจัยในความสำเร็จและล้มเหลว ๑๖ ประการ ที่ชี้บ่งว่ายุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติจะประสบความสำเร็จหรือไม่ ถ้าตัวแบบในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติไม่สามารถตอบคำถามเกี่ยวกับปัจจัยในความสำเร็จและล้มเหลวดังกล่าวจะมีแนวโน้มสูงที่ยุทธศาสตร์ชาติจะล้มเหลวได้ ในทางกลับกัน ถ้าตัวแบบในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติสามารถตอบคำถามเกี่ยวกับปัจจัยในความสำเร็จและล้มเหลว ๑๖ ประการ ได้ครบถ้วนแล้ว และมีการดำเนินการตามกระบวนการอย่างถูกต้องเหมาะสม จะได้ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติที่ประสบความสำเร็จตามเป้าหมายของประเทศที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาตินั้นโดยเฉพาะอย่างยิ่งจะทำให้ได้ยุทธศาสตร์ชาติที่สามารถนำไปสู่การปฏิบัติ (Implementation) ได้อย่างเป็นรูปธรรม แนวทางกำหนดตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติโดยการตั้งคำถามเกี่ยวกับปัจจัยในความสำเร็จและล้มเหลว ๑๖ ประการ ที่เรียงตามลำดับก่อนหลังต่อเนื่องกันไป มีรายละเอียด ดังนี้

ประการที่ ๑ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติมีเป้าหมาย (Ends) ที่สอดคล้องกับเป้าหมายสูงสุดของประเทศตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติเป็นที่แน่นอนชัดเจนหรือไม่ การจัดทำขั้นตอนการกำหนดเป้าหมายไว้อย่างชัดเจนในการจัดทำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติให้มีความถูกต้องเหมาะสมจะทำให้ประสบความสำเร็จ

ประการที่ ๒ ยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ตามนโยบายความมั่นคงแห่งชาติ พ.ศ.๒๕๕๘ ถึง ๒๕๖๔ ข้อ ๓ ที่ว่าด้วยการดำรงอยู่อย่างมั่นคงของชาติและประชาชนจากภัยคุกคามรูปแบบต่างๆ และข้อ ๕ ที่ว่าด้วยความเจริญเติบโตของชาติ ความเป็นธรรม และความอยู่ดีมีสุขของประชาชน ตัวแบบยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติควรมีการแบ่งและกำหนดแนวทางในการกำหนดผลประโยชน์แห่งชาติ และมีการแจกแจงอย่างละเอียดและมีความเหมาะสม เช่น กำหนดผลประโยชน์แห่งชาติด้านความปลอดภัยที่อยู่ภายนอกประเทศไว้ชัดเจน แบ่งผลประโยชน์แห่งชาติภายในประเทศไว้อย่างเหมาะสมกับความต้องการของประชาชนทุกกลุ่ม ทุกหมู่เหล่า และเป็นที่ยอมรับของประชาชนในชาติอย่างทั่วถึงกันไว้อย่างชัดเจนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาตินั้นจะประสบความสำเร็จ

ประการที่ ๓ ยุทธศาสตร์ชาติอันเกิดจากการตรวจสอบสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกประเทศและภายในประเทศไว้อย่างรอบคอบหรือไม่การตรวจสอบสภาพแวดล้อมทั้งภายนอกประเทศและภายในประเทศ จะช่วยในการกำหนดตำแหน่ง (Position) ของประเทศไทยใน ประชาคมโลก ได้อย่างเหมาะสม ป้องกันผลกระทบทางลบอันจะเกิดกับยุทธศาสตร์ชาติและมุ่งแสวงหาปัจจัยเกื้อกูลต่อยุทธศาสตร์ชาติเพื่อให้เกิดความสำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนด การตรวจสอบสภาพแวดล้อม และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมที่ละเอียดรอบคอบ มีงานวิจัยรองรับ มีเอกสารทางด้าน

การข่าวกรองระดับชาติและนานาชาติรองรับอย่างมีเหตุผลประกอบด้วยหลักวิชาการที่ชัดเจนจะทำให้การกำหนดภาพอนาคตของสถานการณ์ต่าง ๆ ทั้งภายในและภายนอกถูกต้องตามความเป็นจริงได้มากที่สุด โดยเฉพาะอย่างยิ่งการกำหนดภาพของสภาพแวดล้อมในอนาคตระยะยาวตามระยะเวลาของยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี

ประการที่ ๔ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้กำหนดสอดคล้องกับวิสัยทัศน์ของประเทศไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่วิสัยทัศน์ประเทศไทยว่า ประเทศมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง ในด้านความมั่นคง กล่าวว่าการมีความมั่นคงปลอดภัยจากภัยและการเปลี่ยนแปลง ทั้งภายในประเทศและภายนอกประเทศในทุกระดับ ทั้งระดับประเทศ สังคม ชุมชน ครัวเรือนและปัจเจกบุคคล และมีความมั่นคงในทุกมิติ ทั้งมิติเศรษฐกิจ สังคม สิ่งแวดล้อมและการเมือง ซึ่งยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติควรกำหนดไว้อย่างชัดเจนเช่น ความปลอดภัยของประชาชนเป็นเรื่องสำคัญยิ่ง ซึ่งสอดคล้องกับวิสัยทัศน์

ประการที่ ๕ ยุทธศาสตร์ชาติได้มีการกำหนดมหายุทธศาสตร์ (Grand Strategy) ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่มหายุทธศาสตร์มีความสำคัญมากในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ความครบถ้วนและสมเหตุสมผลของรายละเอียดภายในมีความสำคัญ ต้องมีการกำหนดเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ในภาพใหญ่ของยุทธศาสตร์ มีการกำหนดเป้าหมายภาพอนาคตประเทศไทยที่ต้องบรรลุภายในปี ๒๕๗๙ ในชื่อ Secured Thailand มีความมั่นคงด้านอาหาร น้ำ พลังงาน และความปลอดภัยในทุกๆ ด้านนำไปสู่ Quality and Global Thai คนไทยคุณภาพและความเป็นสากล มีรายได้สูง มี ความเป็นอยู่ที่ดีและมีความสุข และ Livable Cities การพัฒนาเชิงพื้นที่ ภาค เมืองมีความโดดเด่น แข่งขันได้ นำอยู่

ประการที่ ๖ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติที่เกิดจากการกำหนดนโยบายแห่งชาติ (National Policy) มีความเหมาะสมหรือไม่ นโยบายแห่งชาติที่กำหนดขึ้นมาจากความมุ่งประสงค์ (Purpose) ของฝ่ายการเมืองซึ่งจะต้องกำหนดให้อยู่ในกรอบของมหายุทธศาสตร์ที่กำหนดไว้แล้ว จะเป็นช่องทางให้รัฐบาลต่อมาที่เข้าบริหารประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติได้เสนอ นโยบายของตนให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติต้องสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลใหม่ เพื่อให้สามารถเข้ามามีส่วนร่วมกับยุทธศาสตร์ชาติได้ จะเป็นการทำงานที่ต่อเนื่อง ดังนั้น ตัวแบบยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติจึงจะต้องมีแนวทางการกำหนดนโยบายแห่งชาติของรัฐบาลใหม่ที่เข้ามาบริหารประเทศต่อมาไว้อย่างเหมาะสม

ประการที่ ๗ ยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดวัตถุประสงค์แห่งชาติ (National Objective) หรือส่วนเป้าหมาย (Ends) ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่วัตถุประสงค์แห่งชาติด้านความปลอดภัยจะถูกพัฒนามาจากนโยบายแห่งชาติในกระบวนการก่อนหน้า และวัตถุประสงค์แห่งชาติด้านความปลอดภัยนี้จะถูกเปลี่ยนเป็นส่วนเป้าหมาย (Ends) ของยุทธศาสตร์หลักของยุทธศาสตร์ชาติ

ประการที่ ๘ ยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ (Strategic Concept : Ways) หรือวิธีการที่จะบรรลุเป้าหมายไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ การกำหนดแนวความคิดทางยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติเพื่อใช้เป็นวิธีการที่จะบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้นั้นต้องอาศัยทั้งศาสตร์และศิลป์หรือต้องอาศัยทั้ง

หลักวิชาการว่าด้วยยุทธศาสตร์ และความเชี่ยวชาญในด้านการจัดทำยุทธศาสตร์จึงจะได้แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ที่มีความเหมาะสมทำให้สามารถบรรลุเป้าหมายของยุทธศาสตร์ได้

ประการที่ ๙ ยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนดส่วนที่เป็นทรัพยากร (Resources : Means) ของยุทธศาสตร์ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ตัวแบบยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติต้องมีการกำหนดส่วนทรัพยากรประกอบยุทธศาสตร์ไว้อย่างชัดเจนและเหมาะสม เพื่อให้ยุทธศาสตร์ชาติประสบความสำเร็จ

ประการที่ ๑๐ ยุทธศาสตร์ชาติได้มีการทดสอบความเที่ยงตรง และสมเหตุสมผล (Validity Test) รวมทั้งความสมดุลของเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Means) และทรัพยากร (Means) ของยุทธศาสตร์อย่างเหมาะสมหรือไม่ การทดสอบยุทธศาสตร์จะช่วยในการกลั่นกรองให้ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติที่กำหนดขึ้นมีความเที่ยงตรงสมเหตุสมผลสามารถนำไปสู่การปฏิบัติและบรรลุความสำเร็จได้จริง เช่น ความเป็นไปได้หรือไม่ มีงบประมาณสนับสนุนหรือไม่ ประชาชนยอมรับหรือไม่ มีกฎหมายรองรับหรือไม่ เป็นต้น ถ้ามีขั้นตอนนี้ยุทธศาสตร์จะประสบความสำเร็จ

ประการที่ ๑๑ ยุทธศาสตร์ชาติได้กำหนด แผนงาน /โครงการ (Projects/Plans) ประกอบยุทธศาสตร์ชาติไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ความสำคัญของแผนงานและโครงการนั้นถือเป็นหัวใจสำคัญของยุทธศาสตร์ชาติ ลักษณะสำคัญของแผนงานและโครงการที่จะทำให้ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติเกิดประสิทธิผลอย่างแท้จริงนั้นต้องเป็นสิ่งที่เมื่อกำหนดขึ้นแล้วและนำไปสู่การปฏิบัติแล้วเกิดผลกระทบ (Impact) อย่างสูงต่อการพัฒนาประเทศ เช่น แผนงาน และโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาด้านความปลอดภัย การกำหนดแผนงานและโครงการที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาองค์ความรู้และเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่ล้ำสมัยในการควบคุม ป้องกันและเฝ้าติดตามเพื่อให้เกิดความปลอดภัยและ/หรือแผนงานและโครงการในเรื่องการบริหารจัดการด้านความปลอดภัยแบบใหม่เป็นต้น แผนงานและโครงการที่มีความแหลมคมและเหมาะสมส่วนใหญ่จึงขึ้นอยู่กับอัตรภาพของนักยุทธศาสตร์ในประเทศนั้น ๆ ที่สามารถคิดค้นขึ้นมาได้หรือไม่ก็อาจจะได้รับคำปรึกษาแนะนำจากประเทศที่เคยมีประสบการณ์ในความสำเร็จของการพัฒนาประเทศมาแล้ว

ประการที่ ๑๒ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้กำหนดให้มีการประเมินและจัดการกับความเสี่ยง (Risk Assessment/Management) ของยุทธศาสตร์ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ ความเสี่ยง (Risk) จะทำลายความหวังของยุทธศาสตร์ชาติไปสิ้น ถ้าไม่มีการจัดการกับความเสี่ยงอย่างเหมาะสม ความเสี่ยงจะเกิดขึ้นได้ตลอดเวลาตราบเท่าที่สภาพแวดล้อมของโลกและสภาพแวดล้อมภายในประเทศแปรผันอยู่ตลอดเวลา และความเสี่ยงก็สามารถเกิดขึ้นได้ ถ้าไม่มีความสมดุลระหว่างเป้าหมาย (Ends) วิธีการ (Ways) และทรัพยากร (Means) ของยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ความเสี่ยงจึงเป็นปัจจัยแห่งความสำเร็จหรือล้มเหลวหลักของยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติทุกระดับ ถ้าไม่มีขั้นตอนในการประเมินและจัดการกับความเสี่ยงยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติจะเกิดความล้มเหลวได้อย่างแน่นอน

ประการที่ ๑๓ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้ให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วม (People Participation) ในกระบวนการจัดทำยุทธศาสตร์อย่างเหมาะสมหรือไม่ยุทธศาสตร์ชาติภายใต้การปกครองในระบอบประชาธิปไตยต้องอาศัยปัจจัยการสนับสนุนจาก

ประชาชนในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติจำเป็นที่จะต้องให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดทำและการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ชาติอย่างเหมาะสม

ประการที่ ๑๔ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้จัดให้มีแนวทางในการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ (Implementation) ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่การนำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติ หรือการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์นั้น เป็นเรื่องใหญ่มากผลที่เกิดขึ้นจากการมียุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติจะเป็นอย่างไรย่อมขึ้นอยู่กับ การนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติว่าผลออกมาจะเป็นอย่างไร ดังนั้น ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาตินอกเหนือจากการที่มีตัวเอกสารยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติที่ดีเยี่ยมแล้ว สิ่งที่รัฐบาลที่มีหน้าที่ในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไปสู่ความสำเร็จคือ การสถาปนาระบบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติที่มีทั้งประสิทธิภาพและประสิทธิผลการสถาปนาระบบในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เพื่อนำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติไปสู่การปฏิบัติจึงมีความสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จและล้มเหลวต่อยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ

ประการที่ ๑๕ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้มีการกำหนดการติดตามและประเมินผล (Evaluation) ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ การติดตามและประเมินผลจะทำให้ทราบว่า การนำยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติไปสู่การปฏิบัตินั้น ดำเนินการไปถึงไหนแล้ว สำเร็จหรือล้มเหลวอย่างไร การติดตามและประเมินผลจึงมีความสำคัญยิ่งต่อความสำเร็จ และล้มเหลวของยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ จำเป็นที่จะต้องมีการมีขั้นตอนนี้ในตัวแบบยุทธศาสตร์ชาติ

ประการที่ ๑๖ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้มีการกำหนดให้มีการย้อนกลับ (Feedback) ของข้อมูล เพื่อปรับปรุงแก้ไขยุทธศาสตร์เมื่อพบกับปัญหาและอุปสรรค ในระหว่างการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ไว้อย่างเหมาะสมหรือไม่ เมื่อยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติได้รับการขับเคลื่อนไปปัญหาอุปสรรคในการขับเคลื่อนจะถูกค้นพบระหว่างการดำเนินการ การแก้ไขปัญหาลักษณะที่พบเป็นเรื่องที่จะต้องเร่งรีบดำเนินการ ปัญหาอุปสรรคบางอย่างต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขในเชิงระบบดังนั้น การย้อนกลับของข้อมูลเพื่อนำไปสู่การแก้ไขปรับปรุงยุทธศาสตร์อย่างเป็นระบบจึงมีความจำเป็นอย่างมาก

ในการจัดทำยุทธศาสตร์ใหม่ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้แนวคิด 5E ดังต่อไปนี้

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ ๑ ยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law Enforcement) เน้นการบังคับใช้ กฎหมายอย่างจริงจัง ต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจังและเคร่งครัด

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ ๒ ยุทธศาสตร์ด้านวิศวกรรม (Engineering) เร่งปรับปรุงแก้ไขปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับระบบถนน และยานพาหนะที่มีลักษณะเป็นอันตรายและก่อให้เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อให้มีมาตรฐานและมีความปลอดภัย

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ ๓ ยุทธศาสตร์ด้านการให้ความรู้ การประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม (Education, Public Relation & Participation) เป็นการให้ความรู้ ความเข้าใจ

เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัยและต่อเนื่อง เพื่อให้ประชาชนเกิดความตระหนักในการรักษาวินัย จราจร

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ ๔ ยุทธศาสตร์ด้านการช่วยเหลือฉุกเฉิน (Emergency Medical Service : EMS) เพื่อลดอัตราการเสียชีวิต ความพิการและความทุกข์ทรมานจากกรณีที่ไม่สมควร โดยเน้นการรักษาพยาบาล ณ จุดเกิดเหตุ ตลอดจนสามารถรับส่งผู้ป่วยจากที่เกิดเหตุให้ไปถึงโรงพยาบาลได้รวดเร็วและมีประสิทธิภาพ ให้ผู้บาดเจ็บสามารถกลับมาดำรงชีวิตได้ตามปกติ

แนวคิดยุทธศาสตร์ที่ ๕ ยุทธศาสตร์ด้านการติดตามและประเมินผล (Evaluation and Information) เป็นการบริหารจัดการระบบการรายงานและประเมินผลตามยุทธศาสตร์ต่างๆ เพื่อให้ผู้บริหารใช้ประโยชน์ในการสั่งการและกำหนดนโยบาย

นอกจากนี้ผู้วิจัยยังใช้แนวคิด ๕ เสาหลัก ประกอบด้วย

เสาหลักที่ ๑ การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) ส่งเสริมการสร้างร่วมมือของภาคีเครือข่ายจากทุกภาคส่วน และกำหนดหน่วยงานหรือคณะทำงานหลักเพื่อพัฒนาและผลักดันยุทธศาสตร์ แผน เป้าหมายชาติด้านความปลอดภัยทางถนนภายใต้ระบบฐานข้อมูลและฐานงานวิจัยที่เป็นหลักฐานเชิงประจักษ์ เพื่อออกแบบนำไปปฏิบัติ ติดตาม ประเมินผลประสิทธิภาพมาตรการด้านความปลอดภัยทางถนน เสาหลักที่ ๒ ถนนและ การสัญจรอย่างปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) โดยสร้างมิติความปลอดภัยให้เป็นส่วนหนึ่งของระบบโครงข่ายถนนและยกระดับคุณภาพในการป้องกันหรือคุ้มครองการบาดเจ็บและสูญเสียสำหรับผู้ใช้รถใช้ถนนทุกประเภท โดยเฉพาะกลุ่มที่มีความอ่อนไหวต่อการสูญเสียสูง เช่น คนเดินเท้า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และจักรยาน สิ่งเหล่านี้จะเกิดขึ้นได้จากการวางระบบติดตาม ประเมินผลของโครงสร้างพื้นฐานถนน การส่งเสริมการวางแผนออกแบบก่อสร้าง และสภาพของถนน ที่ให้ความสำคัญกับความปลอดภัย

เสาหลักที่ ๓ ยานพาหนะปลอดภัย (Safer Vehicles) มีการส่งเสริมการนำเทคโนโลยีมาใช้งานจริง เพื่อทำให้ยานพาหนะปลอดภัยขึ้นด้วยมาตรการทั้งเชิงรับ (Passive Safety) และเชิงป้องกัน (Active Safety) ด้วยการส่งเสริมมาตรฐานที่เป็นไปในแนวทางเดียวกันทั่วโลก การให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ใช้รถใช้ถนน และการสร้างแรงจูงใจเพื่อส่งเสริมให้เทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ถูกนำมาใช้

เสาหลักที่ ๔ ผู้ใช้รถใช้ถนนปลอดภัย (Safer Road Users) และมีการพัฒนาแผนงานเพื่อปรับปรุงพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนนให้มีความปลอดภัย การบังคับใช้ กฎหมายควบคู่ไปกับการรณรงค์สร้างความรู้ความเข้าใจ เพื่อเพิ่มอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยและสวมหมวกนิรภัย การลดปัญหาการเมาแล้วขับ ความเร็วและปัจจัยเสี่ยงอื่นๆ

เสาหลักที่ ๕ การตอบสนองหลังการเกิดอุบัติเหตุ (Post-Crash Response) สร้างเสริมความพร้อมต่อการตอบสนองในสถานการณ์ฉุกเฉินหลังเกิดอุบัติเหตุ และพัฒนาความสามารถของระบบสุขภาพและระบบอื่น ๆ ในการดูแลรักษาอาการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุที่เหมาะสม รวมถึงการดูแลในระยะยาวเพื่อฟื้นฟูผู้ประสบอุบัติเหตุ

ทั้งนี้ผู้วิจัยนำการวิเคราะห์สถานะแวดล้อมภายในและภายนอกขององค์กร (SWOT Analysis) ซึ่งการวิเคราะห์ SWOT Analysis เป็นการวิเคราะห์สภาพปัจจุบันขององค์กร เพื่อค้นหา

จุดแข็ง จุดเด่น จุดด้อย หรือสิ่งทีอาจเป็นปัญหาสำคัญในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนที่ต้องการในอนาคต ประกอบด้วย

๑. จุดแข็งหรือข้อได้เปรียบ (Strengths) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรว่า ปัจจัยใดภายในองค์กรที่เป็นข้อได้เปรียบหรือจุดเด่นขององค์กรที่สามารถนำมาใช้ในการพัฒนาองค์กรได้

๒. จุดอ่อนหรือข้อเสียเปรียบ (Weaknesses) เป็นการวิเคราะห์ปัจจัยภายในจากมุมมองของผู้ที่อยู่ในองค์กรเองว่า เป็นปัจจัยที่เป็นจุดด้อย ข้อเสียเปรียบขององค์กรที่ควรมีการปรับปรุงให้ดีขึ้น หรือขจัดให้หมดไป อันจะเป็นประโยชน์ต่อองค์กรมากที่สุด

๓. โอกาสที่จะดำเนินการได้ (Opportunities) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบต่อประโยชน์ทั้งทางตรงและทางอ้อมต่อการดำเนินการขององค์กรในระดับมหภาค และองค์กรสามารถฉกฉวยข้อดีเหล่านี้มาเสริมสร้างให้หน่วยงานเข้มแข็งขึ้นได้

๔. อุปสรรค ข้อจำกัด หรือปัจจัยคุกคามการดำเนินงาน (Threats) เป็นการวิเคราะห์ว่าปัจจัยภายนอกองค์กรปัจจัยใดที่สามารถส่งผลกระทบในระดับมหภาคในทางที่จะก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางตรง และทางอ้อม ซึ่งองค์กรจำต้องหลีกเลี่ยงหรือปรับสภาพองค์กรให้มีความแข็งแกร่งพร้อมที่จะเผชิญแรงกระแทกดังกล่าวได้โดยหลักการสำคัญของ SWOT คือการวิเคราะห์โดยการสำรวจสภาพการณ์ 2 ด้าน คือ สภาพการณ์ภายใน และสภาพการณ์ภายนอก ดังนั้นการวิเคราะห์ SWOT จึงเรียกได้ว่าเป็นการวิเคราะห์สภาพการณ์ (Situation Analysis) ที่สามารถแสดงเพื่อให้รู้สภาพตนเอง (รู้เรา) และรู้จักสภาพแวดล้อม (รู้เขา) อย่างชัดเจน และการวิเคราะห์โอกาส อุปสรรค การวิเคราะห์ปัจจัยต่างๆ ทั้งภายนอกและภายในองค์กร ซึ่งจะช่วยให้ผู้บริหารขององค์กรทราบถึงการเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายนอกองค์กร ทั้งสิ่งที่เกิดขึ้นแล้วและแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงในอนาคต รวมทั้งผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงเหล่านี้ที่มีผลต่อความสามารถด้านต่างๆ ที่องค์กรมีอยู่ โดยข้อมูลเหล่านี้จะใช้ประกอบในการกำหนดวิสัยทัศน์ กลยุทธ์ และการดำเนินการตามกลยุทธ์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบกที่เหมาะสมต่อไป

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังนำระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนน มาตรฐาน ISO 39001 : 2012 มาใช้ ซึ่งระบบการจัดการความปลอดภัยด้านจราจรทางถนนตามมาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ออกแบบโดยเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยทางถนน โดยการลดจำนวนการเสียชีวิต หรือบาดเจ็บร้ายแรงจากการจราจรทางถนน และสามารถบังคับข้อกำหนดหลักปฏิบัติที่ดีในการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนที่องค์กรสามารถนำไปปฏิบัติเพื่อให้บรรลุผลตามความต้องการของระบบการจัดการความปลอดภัยการจราจรทางถนนได้ โดยหลักการของมาตรฐานสรุปได้ดังนี้

๑. มาตรฐาน ISO 39001 เป็นไปตามหลักการพื้นฐาน PDCA (Plan-Do-Check-Act) โดยคงไว้ซึ่งหลักการระบบบริหารคุณภาพตามมาตรฐาน ISO (ISO Management System Standard) ทำให้มีการดำเนินการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง

๒. มาตรฐาน ISO 39001 มีโครงสร้างตามมาตรฐานระบบบริหารคุณภาพทำให้ง่ายต่อการบูรณาการร่วมกับระบบคุณภาพอื่นๆ

๓. มีเอกสารสนับสนุนอื่นๆ ที่จะเป็นข้อมูล และช่วยให้สามารถจัดทำระบบได้อย่างมีประสิทธิภาพ

๔. ออกแบบสำหรับองค์กรที่จะสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายด้านความปลอดภัยจราจร และการวางแผนต่างๆ

๕. มาตรฐาน ISO 39001 เป็นมาตรฐานที่ครอบคลุมประเด็นต่างๆ โดยมุ่งเน้นการเตรียมการต่างๆ ที่จะลดความเสี่ยงระบบจราจร

แนวทางการจัดทำระบบตามมาตรฐาน ISO 39001

๑. ทำความเข้าใจในบริบทขององค์กร : เป็นการทำความเข้าใจขององค์กรและบริบทขององค์กร องค์กรประกอบขององค์กร ความเข้าใจความต้องการและความคาดหวังของผู้มีส่วนได้เสีย การกำหนดขอบข่ายของระบบการจัดการความปลอดภัยทางถนน

๒. การวางแผน : เป็นการระบุข้อกำหนดทั่วไป การดำเนินการระบุความเสี่ยง และโอกาส ปัจจัย สมรรถนะ ความปลอดภัยการจราจรทางถนน วัตถุประสงค์ความปลอดภัยการจราจรทางถนน และการวางแผนให้บรรลุผล

๓. การสนับสนุน : เป็นการระบุข้อกำหนดเกี่ยวกับการสนับสนุน ได้แก่ การประสานงาน ทรัพยากร ความสามารถ ความตระหนัก การสื่อสาร ข้อมูลด้านเอกสาร เป็นต้น

๔. การดำเนินการ : เป็นการดำเนินการตามแผนและการควบคุม การเตรียมพร้อมและตอบสนองต่อตอบสนองต่อภาวะฉุกเฉิน

๕. การประเมินสมรรถนะ : เป็นการประเมินการดำเนินงานขององค์กรว่าได้ทำงาน มีความสอดคล้องกับข้อกำหนดและนโยบายขององค์กรหรือไม่ อีกทั้งประเมินการควบคุมการป้องกันอันตรายได้ผลหรือไม่

๖. การปรับปรุง : เป็นการปรับปรุงให้เป็นไปตามข้อกำหนด รวมทั้งการปรับปรุงการทำงานทั้งหมดให้ดีกว่าที่ผ่านมา

สรุปภายใต้มาตรฐาน ISO 93001 สามารถสรุปได้ดังนี้

๑. เป็นระบบการจัดการเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนนมีวัตถุประสงค์เพื่อลดการบาดเจ็บสาหัสและการตายที่เกิดจากการจราจรบนถนน

๒. เป็นระบบการจัดการที่มองที่ความเสี่ยงของความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนน และการดำเนินการทำให้ความเสี่ยงอยู่ในระดับที่ควบคุมได้

๓. เป็นระบบการจัดการที่จะทำให้การดำเนินการด้านความปลอดภัยการจราจรบนถนน มีการดำเนินการภายใต้การควบคุมการปฏิบัติอย่างต่อเนื่อง เน้นการแก้ปัญหาอย่างเป็นระบบ และปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง

๔. เป็นระบบการจัดการที่สามารถปฏิบัติเชื่อมโยงกับมาตรฐานระบบอื่นๆ (Integrated ISO Standard) ได้ เช่น ISO 9001 ISO 14001 และ OHSAS 18001

๕. เป็นระบบการจัดการที่จะช่วยลดการบาดเจ็บสาหัสและการตายที่เกิดจากการจราจรบนถนน ลดค่าใช้จ่ายต่างๆ ในเรื่องความปลอดภัยด้านการจราจรบนถนน สร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้ให้บริการ และเพิ่มโอกาสทางธุรกิจ (กรณีรถโดยสารสาธารณะ)

ผู้วิจัยยังนำแนวคิดเรื่องวงจรควบคุมมาตรฐาน PDCA มาประยุกต์ใช้ในการบริหารงาน ยุทธศาสตร์ให้เป็นไปตามวงจร PDCA คือ วงจรการควบคุมคุณภาพ ประกอบด้วย

๑. การวางแผน (Plan) หมายถึง การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ ครอบคลุมถึงการกำหนดหัวข้อที่ต้องการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง รวมถึงการพัฒนาสิ่งใหม่ๆ การแก้ปัญหาที่เกิดขึ้นจากการปฏิบัติงาน ประกอบด้วย การกำหนดเป้าหมาย หรือวัตถุประสงค์ของการดำเนินงาน การจัดอันดับความสำคัญของเป้าหมาย กำหนดการดำเนินงาน กำหนดระยะเวลา การดำเนินงาน กำหนดผู้รับผิดชอบหรือผู้ดำเนินการ และกำหนดงบประมาณที่จะใช้

๒. การปฏิบัติตามแผน (Do) หมายถึง การดำเนินการตามแผน ประกอบด้วย การมีโครงสร้างรองรับการดำเนินการ เช่น คณะกรรมการ หรือหน่วยงาน มีวิธีการดำเนินการ และมีผลของการดำเนินการ

๓. การตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน (Check) หมายถึง การประเมินแผน ประกอบด้วย การประเมินโครงสร้างที่รองรับการดำเนินการ การประเมินขั้นตอนการดำเนินงาน และการประเมินผลของการดำเนินงานตามแผนที่ได้ตั้งไว้ โดยในการประเมินสามารถทำได้เอง โดยผู้รับผิดชอบซึ่งเป็นลักษณะของการประเมินตนเอง

๔. การปรับปรุงแก้ไข (Act) หมายถึง การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน ประกอบด้วย การนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ได้อยู่แล้วให้ดีขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการต่อไป การนำทฤษฎีที่เกี่ยวข้องมาใช้ในการจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัย

การจัดทำแผนแม่บทด้านความปลอดภัยทางถนนของผู้วิจัย จะนำทฤษฎีต่างๆ มาประยุกต์ใช้ในทุกขั้นตอนของการจัดทำแผนฯ ดังนี้

๑. ขั้นตอนการจัดทำกรอบแผนยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนของกรมการขนส่งทางบก

ในขั้นตอนนี้ ผู้วิจัยได้นำการประเมินยุทธศาสตร์ทั้ง ๕ ด้าน (5E) และแนวทางตามเสาหลัก ๕ ด้าน มาใช้ในการกำหนดยุทธศาสตร์ของแผนยุทธศาสตร์ฯ ทั้งนี้เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี นอกจากนี้ผู้วิจัยจะนำผลการที่ได้จากการสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญมาประกอบการวิเคราะห์ เพื่อให้แผนยุทธศาสตร์ฯ มีความสอดคล้องกับนโยบายของผู้บริหารฯ และสามารถขับเคลื่อนแผนแม่บทฯ ไปสู่การปฏิบัติได้

๒. ขั้นตอนการกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยจะนำวิธีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT analysis) มาทำการวิเคราะห์โดยวิธีการนี้จะทำการสำรวจสภาพการณ์คือสภาพการณ์ภายในและ สภาพการณ์ภายนอก ผลจากการวิเคราะห์จะทำให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค ทำให้สามารถกำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ ยุทธศาสตร์ กลยุทธ์ที่มีความเหมาะสม และสามารถขับเคลื่อนไปสู่การปฏิบัติได้

๓. ขั้นตอนการกำหนดกลุ่มแผน โครงการ และตัวชี้วัด ของแผนแม่บทฯ และแผนปฏิบัติการฯ

ในขั้นตอนนี้ผู้วิจัยจะนำวิธีการวิเคราะห์ PDCA (Plan, Do, Check, Act) มาประยุกต์ใช้เพื่อจัดทำแผนแม่บทฯ ที่มีความเหมาะสม และการนำไปปฏิบัติได้ของโครงการ โดยผู้วิจัยจะใช้วิธี PDCA ในการประเมินความเหมาะสมโครงการเบื้องต้น เช่น มีรายละเอียดของโครงการที่ชัดเจนครบถ้วน ทั้งแนวทางการดำเนินงาน ผู้รับผิดชอบโครงการ ระยะเวลาการดำเนินโครงการ งบประมาณ รวมถึงการกำหนดตัวชี้วัดของโครงการ นอกจากนี้จะใช้ในการประเมินโครงการเบื้องต้นแล้ว ผู้วิจัยจะนำวิธี PDCA มาประยุกต์ใช้ในการกำหนดวิธีการประเมินโครงการตลอดระยะเวลาการดำเนินงานตามแผนแม่บทของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

ตัวแบบที่เหมาะสมในการกำหนดยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติในศตวรรษที่ ๒๑

จากการสังเคราะห์ข้อมูลจาก

๑. การวิพากษ์ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี ของรัฐบาล
๒. การวิเคราะห์แผนปฏิรูปประเทศด้านต่างๆของกระทรวงต่างๆ
๓. ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้ให้ข้อมูลสำคัญ (Key Informants : KIs)

ซึ่งเป็นกลุ่มผู้เชี่ยวชาญด้านวิชาการยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนน และผู้เชี่ยวชาญด้านการจัดทำยุทธศาสตร์พบว่า สามารถเสนอยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติเชิงรุก ระยะ ๕ ปี ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีดังนี้

วัตถุประสงค์แห่งชาติ

ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาตินี้เป็นยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง โดยมีกระทรวง สำนักงานที่เกี่ยวข้องคือ สำนักงานกฤษฎีกากระทรวงมหาดไทย กระทรวงคมนาคม กระทรวงสาธารณสุข กระทรวงอุตสาหกรรม กระทรวงแรงงาน กระทรวงศึกษาธิการ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๑. ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง

๑.๑ ตั้งหน่วยงานกลางใหม่ ดูแลงานความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติสังกัดสำนักนายกรัฐมนตรีหรือกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทยเพื่อรองรับการทำงานของคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ (นปถ.) กำกับดูแลศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนและศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน และสนับสนุนการทำงานของคณะกรรมการชุดต่างๆ และประสานงาน

๑.๒ จัดตั้งศูนย์บริหารข้อมูลกลางแห่งชาติสร้างและประสานระบบสารสนเทศด้านจราจรเข้ากับสำนักงานสารสนเทศ เพื่อสุขภาพและฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของประเทศ (Big Data Management) ให้เชื่อมโยงถึงกันทั้งประเทศ

๑.๓ จัดตั้งสำนักงานจักรยานแห่งชาติสังกัดกระทรวงคมนาคม เพื่อสนับสนุนการใช้จักรยานทั่วประเทศอย่างกว้างขวาง

๒. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง

๒.๑ ด้านกระทรวงมหาดไทย

๒.๑.๑ จัดตั้งหน่วยงานใหม่ที่ทำหน้าที่จับปรับการผิดวินัยจราจรให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒.๑.๒ จัดตั้งศูนย์อำนวยความสะดวกทางถนนแห่งชาติเป็นการถาวร

๒.๒ ด้านสำนักงานตำรวจแห่งชาติ

๒.๑.๑ ปฏิรูปโครงสร้าง โอนย้ายงานจับปรับจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติมายังหน่วยงาน องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

๒.๑.๒ พัฒนาระบบที่มีประสิทธิภาพสำหรับการจัดเก็บค่าปรับ

๒.๑.๓ สร้างระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมายจราจร(National Demerit System)

๒.๓ ด้านกระทรวงคมนาคม

๒.๓.๑ กรมการขนส่งทางบก จัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนและจัดระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่เข้มงวดเรื่องการสอบใบขับขี่ นำระบบคะแนนมาใช้

๒.๓.๒ กรมทางหลวงจัดทำแผนแม่บทถนนปลอดภัยได้มาตรฐานโลก

๒.๓.๓ กรมทางหลวงจัดทำเส้นทางจักรยาน สร้างเลนจักรยานบนถนนเดิม และกำหนดให้มีเลนจักรยานบนถนนใหม่ทุกสาย เพื่อรองรับระบบการขับขี่จักรยานทั่วประเทศ ระบบขนส่งทางรางที่เชื่อมโยงทุกอำเภอ ตำบล ระบบขนส่งทางถนนระดับภูมิภาค เลือกลงตัวอย่างนำร่องในการใช้จักรยาน

๒.๓.๔ พิจารณากำหนดเรื่องความเร็ว โดยลดอัตราความเร็วสูงสุดในเมือง และให้อำนาจท้องถิ่นในการกำหนดอัตราความเร็ว

๒.๔ ด้านกระทรวงสาธารณสุข

๒.๔.๑ รณรงค์เรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัย

๒.๔.๒ รณรงค์วัฒนธรรมการใช้รถจักรยาน

๒.๔.๓ พิจารณากำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่ใหม่ให้ต่ำกว่าเดิม

๒.๔.๔ รณรงค์ผู้ที่นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย

๒.๕ ด้านกระทรวงอุตสาหกรรม

๒.๕.๑ สนับสนุนจัดสร้างโรงงานจักรยาน

๒.๕.๒ สนับสนุนจัดสร้างโรงงานผลิตเครื่องมือตรวจจับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ

๒.๕.๓ กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก

๒.๕.๔ บังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้น

๒.๖ ด้านกระทรวงแรงงาน

ยกระดับ สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสังกัดกระทรวงแรงงาน

- ๒.๗ ด้านกระทรวงยุติธรรม
- ๒.๗.๑ ออกกฎหมายสำคัญ เช่น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์
- ๒.๗.๒ ลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายความปลอดภัยบนท้องถนนทุกกฎหมายอย่างเท่าเทียม เป็นธรรม รวดเร็ว
- ๒.๗.๓ ออกกฎหมายเรื่องมาตรการการยึดรถยนต์และจักรยานยนต์
- ๒.๘ ด้านกระทรวงศึกษาธิการ
- ๒.๘.๑ ปลุกฝังเรื่องวินัยของคนในชาติ
- ๒.๘.๒ สร้างความตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน
- ๒.๘.๓ บรรจุไว้ในหลักสูตร ฝึกทักษะที่จำเป็นตั้งแต่ในโรงเรียน
๓. ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง ในการจัดตั้งหน่วยงานกลางความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
- เป้าหมาย (Ends) ให้มีหน่วยงานกลางรับผิดชอบด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
- หนทางปฏิบัติ (Ways) ออกเป็น พ.ร.บ.จัดตั้งกรมหน่วยงานกลางความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ
- ทรัพยากร (Means) ก.พ. จัดอัตราเจ้าหน้าที่ ระดับบริหาร ระดับปฏิบัติการ สำนักงานประมาณ จัดงบประมาณ งานธุรการ งานสารสนเทศ
- ระบบบริหารจัดการ ศูนย์อำนวยการตีตามสถานการณ์
๔. ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง ในการจัดตั้งสำนักงานจักรยานแห่งชาติ
- เป้าหมาย สนับสนุนให้มีการใช้จักรยานในการเดินทางระยะสั้น ๘ ถึง ๑๕ กม. เพื่อความปลอดภัย สุขภาพ ความแข็งแรง นันทนาการ ในพื้นที่ที่เหมาะสมทั่วประเทศ
- หนทางปฏิบัติ ประกาศให้ จักรยาน เป็นวาระแห่งชาติ รัฐบาลออก พ.ร.บ.
- ทรัพยากร(Means) จัดตั้งสำนักงาน เจ้าหน้าที่ อุปกรณ์
จัดงบประมาณผลักดันวาระแห่งชาติ
สนับสนุนงบประมาณจัดทำต้นแบบ
จัดงบประมาณสนับสนุนครบวงจร
จัดการฝึกอบรมวิธีการขับขี่ให้ปลอดภัย วัฒนธรรมความปลอดภัย
๕. ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง สร้างและประสานระบบสารสนเทศด้านจราจรเข้ากับสำนักงานสารสนเทศเพื่อสุขภาพและฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของประเทศ (Big Data)
- เป้าหมาย สร้างและประสานระบบสารสนเทศด้านจราจรเข้ากับสำนักงานสารสนเทศเพื่อสุขภาพและฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของประเทศ (Big Data)

ไซเบอร์ กว้างขวางให้มากที่สุด	หนทางปฏิบัติ ทรัพยากร (Means)	จัดทำ Thailand Traffic Platform จัดตั้งสำนักงาน เจ้าหน้าที่ อุปกรณ์ ผลักดันให้มีการเชื่อมโยงระบบสารสนเทศให้เชื่อมต่อถึงกัน จัดทำระเบียบการใช้ข้อมูลและการป้องกันภัยคุกคามทาง
		จัดงบประมาณให้เพียงพอต่อการดำเนินงาน จัดการฝึกอบรมการใช้ระบบสารสนเทศให้ครอบคลุม
ให้องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ยึดใบขับขี่ ยึดรถ	๖. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงมหาดไทย เป้าหมาย หนทางปฏิบัติ ทรัพยากร	จัดตั้งหน่วยงานใหม่ที่ทำหน้าที่จับปรับการผิดวินัยจราจร ออก พ.ร.บ.จัดตั้งหน่วยงานที่มีอำนาจในการจับปรับ สำนักงาน ศูนย์เฝ้าระวังติดตาม รถเคลื่อนที่ในการตรวจวัดแอลกอฮอล์ และสารเสพติด ระบบปรับ online โดยใช้ Fintech
จุดสำคัญ	๗. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง/สำนักงาน สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เป้าหมาย หนทางปฏิบัติ ทรัพยากร	สำนักงาน ตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายมีความเข้มแข็งขึ้น ปรับปรุง ปรับเปลี่ยน ระบบการบังคับใช้กฎหมาย จัดงบประมาณในการปรับปรุงระบบสารสนเทศ จัดงบประมาณจัดรถตรวจจับเคลื่อนที่ จัดหางบประมาณติดตั้งกล้องวงจรปิดให้มีพื้นที่ครอบคลุม จัดอบรมจิตอาสาให้เป็นผู้ช่วยเจ้าพนักงานตำรวจ
อันตราย เกิดอุบัติเหตุสูง อิเลคทรอนิกส์	๘. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงคมนาคม เป้าหมาย หนทางปฏิบัติ ทรัพยากร	รมรณรงค์ยุทธศาสตร์ถนนปลอดภัย Road Safety Thailand ประกาศเป็นวาระแห่งชาติ จัดทำถนนปลอดภัย จัดทำเลนจักรยาน จัดทำระบบแต้มสำหรับควบคุมพฤติกรรมจราจรขับขี่ จัดหางบประมาณปรับปรุงวิศวกรรมจราจรถนนที่มี จัดหางบประมาณทำเลนจักรยานทั่วประเทศ จัดทำระบบการตัดแต้มจราจรและการปรับผ่านบัญชี

๙. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงสาธารณสุข

เป้าหมาย รณรงค์วัฒนธรรมความปลอดภัยในการขับขี่และการใช้
 ท้องถนนร่วมกันพัฒนาระบบการจัดการอุบัติเหตุที่จุดเกิดเหตุให้เกิดประสิทธิภาพในการช่วยชีวิต
 และ นำส่งกลับ รพ.อย่างรวดเร็ว ทันเวลา และมีประสิทธิภาพสูงสุด

หนทางปฏิบัติ จัดทำหลักสูตรในการฝึกอบรม มาตรการการสร้าง
 จิตสำนึก มาตรการการสร้างวัฒนธรรม

แก้ไขประกาศมาตรฐานระดับแอลกอฮอล์ในเลือด
 บังคับใช้การคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับขี่ ผู้โดยสารตอนหน้า
 และผู้โดยสารตอนหลัง และเด็ก

ทรัพยากร สำนักงานประมาณสนับสนุนงบประมาณตามร้องขอ

๑๐. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงอุตสาหกรรม

เป้าหมาย ยุทธศาสตร์ เพิ่มโรงงานจักรยานและอุปกรณ์ที่เกี่ยวข้อง
 กับความปลอดภัย เช่น หมวกกันน็อค สายคาดนิรภัย

หนทางปฏิบัติ สนับสนุนการสร้างโรงงานโดยให้สิทธิพิเศษทางภาษีและ
 มาตรการ แรงจูงใจอื่นๆ และบังคับใช้กฎระเบียบเรื่องมาตรฐานรถโดยสารและรถยนต์นั่งส่วนบุคคล
 และจักรยานยนต์และจักรยานทั่วไป

ทรัพยากร จัดหางบประมาณในการจัดสร้างโรงงานและบังคับใช้
 กฎหมาย

๑๑. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงแรงงาน

เป้าหมาย ยกระดับสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและ
 สภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสังกัดกระทรวงแรงงาน ให้เป็นศูนย์เฝ้าระวัง ควบคุมป้องกัน อบรมให้
 ความรู้ วิจัย เผยแพร่ความรู้เรื่องความปลอดภัย

หนทางปฏิบัติ ออก พ.ร.บ.แก้ไขเพิ่มเติมสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย
 อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

ทรัพยากร จัดหางบประมาณสนับสนุนกิจกรรมให้ความรู้ ติดตาม
 ตรวจสอบประเมินเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย บังคับใช้กฎหมาย จัดให้มีทีมแพทย์อาชีวเวชศาสตร์
 และเจ้าหน้าที่ความปลอดภัยโรงงานให้ครอบคลุมทุกโรงงาน ปรับปรุงสภาพโรงงานและสิ่งแวดล้อม
 ในการทำงานให้ปลอดภัยในการทำงาน

๑๒. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงยุติธรรม

เป้าหมาย มีกฎหมายที่สำคัญและจำเป็นครบถ้วน

หนทางปฏิบัติ จัดลำดับความเร่งด่วนและเร่งรัดออกกฎหมายที่จำเป็นก่อน

ทรัพยากร จัดสรรงบประมาณที่จำเป็นในการดำเนินการ

๑๓. ยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงศึกษาธิการ

เป้าหมาย ยุทธศาสตร์วินัยจราจรสำคัญที่สุดสำหรับชีวิต

หนทางปฏิบัติ สร้างวินัย สร้างความตระหนัก ในการใช้รถใช้ถนน

ทรัพยากร จัดสรรงบประมาณที่จำเป็นในการจัดหลักสูตร

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๔ เพื่อตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๒ เพื่อเสนอตัวแบบ ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปีพ.ศ. ๒๕๖๑ – ๒๕๘๐ ผลการศึกษาตอบวัตถุประสงค์ของการวิจัย สรุปได้ดังนี้

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ ควรพัฒนาการลดเวลาเพื่อให้ สอดคล้องกับยุคสมัย และสอดคล้องกับสภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ ควรจัดทำให้ถูกต้องตามตัว แบบในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติและหลักเกณฑ์การจัดทำยุทธศาสตร์ ต้องประเมินพลังอำนาจและ ขีดความสามารถของชาติทางด้านเศรษฐกิจ การเมือง สังคมจิตวิทยา การศึกษา นวัตกรรม เทคโนโลยี ดิจิทัล และความมั่นคงด้านต่างๆ ควรมีการทดสอบยุทธศาสตร์ ประเมินและจัดการความ เสี่ยง และควรให้ประชาชนมีส่วนร่วม ควรกำหนดวิสัยทัศน์ พันธกิจ แผนงานเชิงกลยุทธ์ที่ชัดเจน มี การจัดทำเป้าหมาย ตัวชี้วัด แผนแม่บท เพื่อเป็นกรอบการทำงาน จัดสรรงบประมาณ การนำ ยุทธศาสตร์ไปปฏิบัติการบริหารจัดการและติดตามประเมินผลแล้วให้ข้อมูลย้อนกลับเพื่อปรับปรุง แก้ไขยุทธศาสตร์ เพื่อให้ยุทธศาสตร์บรรลุผลตามเป้าหมาย

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ควรจัดทำแผนแม่บท แล้วแบ่งย่อยเป็น ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง โดยกำหนดหน่วยงานกลางใหม่คือกรมความปลอดภัยแห่งชาติเพื่อ ดูแลความปลอดภัยแห่งชาติในภาพรวมที่มีหน้าที่รับผิดชอบที่ชัดเจน มีบุคลากร มีงบประมาณจัดตั้ง ศูนย์บริหารข้อมูลกลางแห่งชาติสร้างและประสานระบบสารสนเทศด้านจราจรเข้ากับสำนักงาน สารสนเทศ เพื่อสุขภาพและฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของประเทศ (Big Data Management) ให้ เชื่อมโยงถึงกันทั้งประเทศ ในยุทธศาสตร์ระดับกระทรวง กระทรวงมหาดไทยควรมอบหมายให้กรม ป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยรับผิดชอบรับผิดชอบในวงเทศกาลเพื่อลดสาธารณภัย ตั้งศูนย์ อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นการถาวร โอนย้ายงานจับปรับไปให้หน่วยงานปกครองส่วน ท้องถิ่น

พัฒนาระบบที่มีประสิทธิภาพสำหรับการจัดเก็บค่าปรับ สร้างระบบระดับชาติในการ ตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎหมาย จราจร (National Demerit System) ด้านกระทรวงคมนาคม กรมการขนส่งทางบก จัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนและจัดระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ เข้มงวด เรื่องการสอบใบขับขี่ นำระบบคะแนนมาใช้ กรมทางหลวงจัดทำแผนแม่บทถนนปลอดภัย ได้มาตรฐานโลก จัดทำเส้นทางจักรยาน สร้างเลนจักรยานบนถนนเดิม และกำหนดให้มีเลนจักรยาน บนถนนใหม่ทุกสาย เพื่อรองรับระบบการขับขี่จักรยานทั่วประเทศ ระบบขนส่งทางรางที่เชื่อมโยง ทุกอำเภอ ตำบล ระบบขนส่งทางถนนระดับภูมิภาค เลือกเมืองตัวอย่างนำร่องในการใช้จักรยาน กำหนดเรื่องความเร็ว โดยลดอัตราความเร็วสูงสุดในเมืองและให้อำนาจท้องถิ่นในการกำหนดอัตรา ความเร็ว ด้านกระทรวงสาธารณสุขรณรงค์เรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ ในเลือดสำหรับผู้ขับขี่มือใหม่ให้ต่ำกว่าเดิม รณรงค์ผู้ที่นั่งตอนหลังคาดเข็มขัดนิรภัย รณรงค์ วัฒนธรรมการใช้รถจักรยาน ด้านกระทรวงอุตสาหกรรมสนับสนุนจัดสร้างโรงงานจักรยาน หมวกนิรภัย โรงงานผลิตเครื่องมือตรวจจับแอลกอฮอล์ในลมหายใจ กำหนดมาตรฐานหมวกนิรภัย สำหรับเด็กบังคับใช้กฎหมายและกฎระเบียบเพื่อปรับปรุงมาตรฐานรถยนต์ให้ดีขึ้นด้านกระทรวง

แรงงานยกระดับ สถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน ในสังกัดกระทรวงแรงงานสนับสนุนโรงงานให้เข้มงวดวินัยจราจรด้านกระทรวงยุติธรรมออกกฎหมาย สำคัญ เช่น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์แก้ไขกฎหมายเรื่องความเร็วของรถยนต์ ให้สอดคล้อง ลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายความปลอดภัยบนท้องถนนทุกกฎหมายอย่างเท่าเทียม เป็นธรรม รวดเร็วออกกฎหมายเรื่องมาตรการการยึดรถยนต์และจักรยานยนต์ด้าน กระทรวงศึกษาธิการ ปลุกฝังเรื่องวินัยของคนในชาติ สร้างความตระหนักรู้ของประชาชนต่อ ความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนบรรจุไว้ในหลักสูตร ฝึกทักษะที่ จำเป็นตั้งแต่ในโรงเรียน

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

สรุป

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการทำการวิจัยเรื่องยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางท้องถนนในระดับชาติ โดยการวิจัยครั้งนี้ได้กำหนดวัตถุประสงค์การวิจัยไว้ ๒ ข้อ คือ

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ เพื่อศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓ และยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี ด้านความปลอดภัยทางถนน

วัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒ เพื่อเสนอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐

จากผลการวิจัยสามารถตอบวัตถุประสงค์การวิจัยทั้ง ๒ ข้อดังกล่าวข้างต้น โดยมีรายละเอียดข้อสรุป ดังนี้

๑. ผลการศึกษาที่ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑

ผลการศึกษาที่ตอบวัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๑ มีรายละเอียดผลการศึกษาโดยสรุปดังนี้

๑.๑ ปัญหาความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย

สถานการณ์ของปัญหาอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มที่รุนแรงขึ้น อัตราการเสียชีวิต บาดเจ็บ และ พิการเพิ่มขึ้น จากข้อมูล พ.ศ.๒๕๕๕ พบว่าอุบัติเหตุทางถนนคร่าชีวิตคนไทยแต่ละปีสูงถึง ๘,๗๒๔ คน เฉลี่ยวันละประมาณ ๑๓ คน ซึ่งองค์การอนามัยโลกเชื่อว่าเป็นตัวเลขที่ต่ำกว่าความเป็นจริงมาก ถ้ายังคงใช้มาตรการเดิม ในอีก ๒๐ ปีข้างหน้าอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย จะเป็นสาเหตุอันดับต้น ๆ ของการเสียชีวิตของประชากร มีการคาดการณ์ว่า ปัญหาความปลอดภัยบนถนนจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ และในปี พ.ศ. ๒๕๗๓ จำนวนผู้เสียชีวิตอาจสูงถึง ๓ หมื่นคน และพิการจากการจราจรจะเพิ่มขึ้น ซึ่งทำให้อุบัติเหตุทางถนนกลายเป็นปัจจัยสำคัญของการเสียชีวิตและพิการของประชากรไทย โดยวัดจากจำนวนปีที่ต้อง สูญเสียไป เนื่องจากการตายและทุพพลภาพ (Disability Adjusted Life Years, DALYs) ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในไทยปีละประมาณ ๓๒๘ ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ ๐.๐๗ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ

๑.๒ ผลการวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. ๒๕๕๔ – ๒๕๖๓

เมื่อ ๒๕ ส.ค.๒๕๕๔ ผู้แทนองค์การอนามัยโลกบรรยายว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุการตายลำดับ ๒ ของชายไทย เป็นสาเหตุการตายอันดับ ๖ ของหญิงไทย เมื่อเทียบกับประเทศอื่นๆ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุด ซึ่งเป็นการสูญเสียทรัพยากรมนุษย์และเศรษฐกิจที่มีค่าสำหรับประเทศชาติ อาจกล่าวได้ว่า

ในประเทศไทย มีประชาชนเสียชีวิตจากท้องถนนถึงวันละ ๒๕ คน หรือชั่วโมงละหนึ่งคน และทำให้เกิดความเสียหายถึง ๒๓๐,๐๐๐ ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ ๒.๘ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และทำให้คนหนุ่มสาวต้องเสียชีวิตเกินสัดส่วนที่ควรจะเป็นดังนั้น แผนงาน “ทศวรรษแห่งการปฏิบัติการเพื่อความปลอดภัยทางถนน” จึงได้ริเริ่มขึ้นในปี ๒๕๕๔ และไปสิ้นสุดแผนในปี ๒๕๖๓ โดยมีจุดมุ่งหมายในการลดยอดการเสียชีวิตจากถนนให้ลดลงตามเป้าหมายให้ได้ ซึ่งรัฐบาลในยุคนั้นประกาศว่าประเทศไทยจะทำให้เป้าหมายใน ๑๐ ปีข้างหน้าที่ว่า คนไทยจะต้องเสียชีวิตไม่เกิน ๑๐ คนต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน บรรลุผลให้จงได้ แต่ข้อเท็จจริงกลับปรากฏว่า จากค่าประมาณการการเสียชีวิตอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยโดยองค์การอนามัยโลก ได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตตามนियามการเสียชีวิตขององค์การอนามัยโลกอยู่ที่ ๒๔,๒๓๗ คน จากตัวเลขการเสียชีวิตที่รายงานโดยประเทศไทยอยู่ที่ ๑๔,๐๕๙ คนโดยข้อมูลของกระทรวงสาธารณสุขในปี พ.ศ. ๒๕๕๕ เมื่อเปรียบเทียบกับค่าประมาณการในรายงานเมื่อปี ๒๕๕๖ ซึ่งองค์การอนามัยโลกได้ประมาณจำนวนผู้เสียชีวิตของประเทศไทยไว้ที่ ๒๖,๓๑๒ คน อย่างไรก็ตามเมื่อเปรียบเทียบกับอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคน ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่ ๒ ของโลก โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๖.๒ (ในรายงานฉบับเดิมอยู่ที่ ๓๘.๑ และเป็นอันดับ ๓ ของโลก) โดยประเทศลิเบียมีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดในโลกอยู่ที่ ๗๓.๔ ในขณะที่ประเทศอันดับ ๓ - ๕ คือ ประเทศมาลาวี ไลบีเรีย และคองโก ซึ่งอยู่ในทวีปแอฟริกาทั้งหมด โดยมีอัตราการเสียชีวิตอยู่ที่ ๓๕.๐, ๓๓.๗ และ ๓๓.๒ ตามลำดับ เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศในกลุ่มอาเซียน เวียดนาม ๒๔.๕ มาเลเซีย ๒๔.๐ เมียนมาร์ ๒๐.๓ กัมพูชา ๑๗.๔ ติมอร์ ๑๖.๖ อินโดนีเซีย ๑๕.๓ ลาว ๑๔.๓ ฟิลิปปินส์ ๑๐.๕ สิงคโปร์ ๓.๖ และบรูไน ไม่มีข้อมูล

นอกจากประเทศไทยจะถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงเป็นอันดับที่สองของโลกแล้ว ประเทศไทยยังถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ โดยมีอัตราการเสียชีวิตต่อประชากรแสนคนอยู่ที่ ๒๖.๓ คน โดยประเทศสาธารณรัฐโดมินิกัน เป็นอันดับที่ ๒ ที่ ๑๘.๕ ในขณะที่อันดับที่ ๒, ๓ และ ๔ ในกลุ่มอาเซียน ได้แก่ประเทศมาเลเซีย ๑๔.๙ กัมพูชาเป็น ๑๒.๓ และลาว ๙.๖ ตามลำดับ จากข้อมูลชี้ให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทยมีความเสี่ยงมากกว่าประเทศเพื่อนบ้านไม่น้อยกว่าสองเท่า ซึ่งคิดเป็นมูลค่าความเสียหายทางเศรษฐกิจเท่ากับร้อยละ ๓ ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ สะท้อนถึงความล้มเหลวทางยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัยปี ๒๕๕๔ - ๒๕๖๓

๑.๓ ผลการวิพากษ์ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปีของรัฐบาลโดยเฉพาะด้านความปลอดภัยบนท้องถนน

ผลการศึกษากการวิพากษ์ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ ปี พบว่า ยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยยังมีข้อบกพร่องหลายประการ

๑.๓.๑ ไม่มีเป้าหมาย (Ends) ของยุทธศาสตร์

๑.๓.๒ ไม่มีวิธีการ (Ways) ของยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัย เช่น ไม่มีหน่วยงานรับผิดชอบที่มีอำนาจหรือหน้าที่ด้านบริหารจัดการโดยตรง

๑.๓.๓ ไม่มีทรัพยากร (Means) ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบอย่างเพียงพอ

- ๑.๓.๔ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนในการตรวจสอบสภาพแวดล้อมในภาพรวม
- ๑.๓.๕ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนในการกำหนดทิศทางและแนวทางในการกำหนดยุทธศาสตร์
- ๑.๓.๖ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการทดสอบยุทธศาสตร์
- ๑.๓.๗ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการประเมินความเสี่ยงและการจัดการความเสี่ยง
- ๑.๓.๘ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการมีส่วนร่วมของประชาชน
- ๑.๓.๙ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการนำยุทธศาสตร์ไปสู่การปฏิบัติ
- ๑.๓.๑๐ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนการติดตามประเมินผล
- ๑.๓.๑๑ ไม่มีการกำหนดขั้นตอนย้อนกลับไปสู่การปรับปรุงยุทธศาสตร์

๒. ผลการศึกษาที่ต่อบัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒

ผลการศึกษาที่ต่อบัตถุประสงค์การวิจัยข้อที่ ๒ มีรายละเอียดผลการศึกษาโดยสรุปได้ว่า ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐ ควรมีเป้าหมาย (Ends) ดังนี้

๒.๑ วัตถุประสงค์ภาพรวม การลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บ

๒.๑.๑ ลดอัตราการเสียชีวิต ร้อยละ ๕๐ หรือให้น้อยกว่า ๑๐ คน ต่อประชากร ๑๐๐,๐๐๐ คน

๒.๑.๒ ลดอัตราการบาดเจ็บรุนแรงร้อยละ ๕๐ (อัตราการบาดเจ็บต่อรถ ๑๐,๐๐๐ คัน และอัตราการบาดเจ็บต่อปริมาณการจราจร คัน - กิโลเมตร)

เป้าหมายที่ ๑ ความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทยต้องมาก่อนอื่น

เป้าหมายที่ ๒ ความปลอดภัยทางถนนของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนต้องอยู่ในระดับสูงสุด อัตราตายต้องเป็น ๐

เป้าหมายที่ ๓ ระบบความปลอดภัยของถนนอยู่ในมาตรฐานของสหประชาชาติและลดความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรให้มากที่สุด เมาไม่ขับ ร้อยละ ๑๐๐ สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ ๑๐๐

เป้าหมายที่ ๔ มาตรฐานความปลอดภัยของรถในประเทศไทยเท่ากับสหภาพยุโรปและส่งเสริมการโฆษณาการอย่างรับผิดชอบ ไม่มีการดัดแปลงรถที่จะทำให้เกิดอันตราย

เป้าหมายที่ ๕ การจัดการและการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับ ๘ จาก ๑๐

เป้าหมายที่ ๖ การมีส่วนร่วมในการดำเนินงานและส่งเสริมการมีส่วนร่วมของภาคเอกชนและองค์กร NGO ให้มากขึ้น อย่างน้อย ๑ ใน ๑๐ ของจำนวนคณะกรรมการ

เป้าหมายที่ ๗ พัฒนถนนในไทยให้เป็น Asian Highway ซึ่งเป็นตัวแบบความปลอดภัยทางถนน อย่างน้อย ๘ เส้นทาง

เป้าหมายที่ ๘ ระบบการให้ความรู้ที่มีประสิทธิภาพในการสร้างความตระหนักด้านความปลอดภัยทางถนนแก่สาธารณะ เด็ก และผู้ขับขี่ สร้างวินัยให้คนในชาติ สร้างความมีน้ำใจ เสียสละเพื่อส่วนรวม

เป้าหมายที่ ๙ การช่วยเหลือและดูแลรักษาผู้ประสบเหตุ มีมาตรฐานสากล
ทันที่ที่สามารถนำไปสู่โรงพยาบาลหลักที่ใกล้ที่สุดในช่วงเวลาที่กำหนดและซักซ้อมไว้แล้ว
ลดอัตราการตาย ลดการบาดเจ็บสาหัส

เป้าหมายที่ ๑๐ มีศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอย่างถาวร
มีหน่วยวิเคราะห์อุบัติเหตุทางถนน และมีการแก้ไขในจุดที่ผลการวิเคราะห์ชี้ว่ามาจากโครงสร้าง
ทางถนน

๒.๒ วิสัยทัศน์

“ทุกชีวิตบนถนนปลอดภัย ด้วยวินัย ร่วมแรงร่วมใจ นวัตกรรมและเทคโนโลยีที่เป็นเลิศ”

๒.๓ พันธกิจ

“พัฒนาระบบบริหารจัดการ ควบคุมด้วยเทคโนโลยี กำกับด้วยธรรมาภิบาล
ดูแลความปลอดภัยทางถนน ให้ได้มาตรฐานและความปลอดภัยที่ดีที่สุดหนึ่งในอาเซียน”

๒.๔ ยุทธศาสตร์

๒.๔.๑ ยุทธศาสตร์ที่ ๑ สร้างระบบบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน
ที่เป็นเลิศ (Excellent Safe Management)

การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์นี้ มุ่งเน้นการพัฒนาการบริหาร
จัดการที่เป็นเลิศ จัดตั้งกรมความปลอดภัยแห่งชาติและศูนย์อำนวยการ ศูนย์ปฏิบัติการเพื่อให้มี
ผู้รับผิดชอบถาวร มีผู้รับผิดชอบหลัก มีบุคลากรที่เชี่ยวชาญ จัดทำแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท
แผนงานโครงการและสนับสนุนงบประมาณที่เพียงพอ มีการบริหารจัดการที่บูรณาการงานทุกภาค
ส่วน สนับสนุน ส่งเสริม ให้กำลังใจ ให้รางวัลตามผลงานที่เป็นเลิศ ซึ่งจะส่งผลต่อประสิทธิภาพการ
ทำงาน ผลลัพธ์ด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

แผนงานเชิงกลยุทธ์

๑. การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนที่เป็นเลิศ

พัฒนาระบบบริหารจัดการที่ดี มุ่งเน้นการจัดการขององค์กร
หลักที่รับผิดชอบภาพรวม การเพิ่มประสิทธิภาพในการทำงาน และพัฒนาบุคลากรให้มีความรู้ความ
เชี่ยวชาญ มุ่งเน้นให้มีกลไกขับเคลื่อนแผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บทของชาติไปสู่การปฏิบัติให้เป็น
รูปธรรม และสามารถประเมินผลการดำเนินงานเพื่อให้แผนงานบรรลุเป้าประสงค์ที่วางไว้

๒. จัดตั้งกรมความปลอดภัยแห่งชาติ ศูนย์อำนวยการ
ศูนย์ปฏิบัติการ เป็นการถาวร มีสถานที่ มีบุคลากรตามอัตรากำลังที่เหมาะสม มีงบประมาณ
ดำเนินการตลอดปีงบประมาณ

๒.๔.๒ ยุทธศาสตร์ที่ ๒ สร้างวัฒนธรรมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe
Culture)

การดำเนินงานตามยุทธศาสตร์นี้มุ่งเน้นการพัฒนาวัฒนธรรมความ
ปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนนผ่านการให้ความรู้ในการใช้รถใช้ถนนและการส่งเสริมทักษะในการขับขี่
ตลอดจนการสร้างทัศนคติในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย ซึ่งจะส่งผลต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
ของมนุษย์ในการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Human Behavior to Road Use) การจัดการเชิง

วัฒนธรรมซึ่งไม่เพียงเน้นไปที่การปรับเปลี่ยนในเชิงบุคคลแต่ละคน แต่ต้องมีการจัดการอย่างเป็นระบบในทุกภาคส่วน

แผนงานเชิงกลยุทธ์

๑. ความรู้การใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Knowledge)

ปัจจัยหลักในการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัย “คน” โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่ที่มีอายุน้อยและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนั้นกลยุทธ์สำคัญคือการส่งเสริมการประชาสัมพันธ์ให้ความรู้เกี่ยวกับการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย ผ่านการรณรงค์และประชาสัมพันธ์โดยการใช้สื่อต่างๆ เช่น วิทยุ โทรทัศน์ การศึกษาทางไกลผ่านดาวเทียม การศึกษาทางอินเทอร์เน็ตความเร็วสูง การสร้างความร่วมมือกับกระทรวงศึกษาธิการในการบรรจุเข้าหลักสูตรต่างๆ เน้นภาคปฏิบัติเพื่อปลูกฝังให้เด็กไทยเกิดทัศนคติที่ดี มีความรู้ ความเข้าใจ ตระหนักถึงความสำคัญของความปลอดภัยทางถนนเพื่อสามารถนำไปปฏิบัติได้อย่างถูกต้องปลอดภัย

๒. ทักษะการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Skill)

การเพิ่มทักษะในการขับขี่ให้กับผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทเป็นส่วนสำคัญในการลดการเกิดอุบัติเหตุและความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งเมื่อผู้ขับขี่ประสบกับประสบการณ์ที่ไม่เป็นปกติโดยเน้นกลุ่มเยาวชนตั้งแต่การศึกษาระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาและอาชีวศึกษา และกลุ่มผู้ขับขี่จักรยานยนต์ ทั้งกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สาธารณะและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไปซึ่งเป็นกลุ่มที่เกิดความสูญเสียมากที่สุด

๓. ทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Attitude)

กลยุทธ์นี้จะเน้นการสร้างเครือข่ายในการเผยแพร่ทัศนคติการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัยต่อประชาชนในวงกว้าง มุ่งเน้นในการรับผิดชอบต่อสังคม ให้เข้าใจและตระหนักถึงความสูญเสียจากอุบัติเหตุเช่น เสริมสร้างความร่วมมือกับหน่วยงานภาครัฐและเอกชนตลอดจนสมาคม/ชมรมต่างๆ อาทิ ผู้ผลิต ผู้กำกับภาพยนตร์ ละคร ให้ตระหนักถึงความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน โดยผ่านการประชาสัมพันธ์ โฆษณาสื่อวิทยุ โทรทัศน์ และสื่อสำหรับใช้ในรถสาธารณะ นอกจากนี้การดำเนินโครงการปรับทัศนคติของกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่เคยกระทำความผิด เช่น เมมาแล้วขับ เพื่อให้มีทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยทางถนนที่ถูกต้องและไม่กระทำความผิดซ้ำอีก

๔. พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Proper Behavior)

พฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนที่ไม่เหมาะสมเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน กลยุทธ์นี้จะมุ่งเน้นการส่งเสริมให้เกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมในการใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย แผนกลยุทธ์นี้จะเน้นกระบวนการพัฒนาให้เกิดชุมชนต้นแบบในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนและประยุกต์ใช้แนวคิดเกี่ยวกับทุนคนไทยในการส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ซึ่งผลสัมฤทธิ์จากการดำเนินการโครงการภายในชุมชนต้นแบบจะถูกนำไปใช้เป็นตัวอย่งที่ดี (Good Practice) สำหรับการเผยแพร่ในวงกว้างต่อไป

๒.๔.๓ ยุทธศาสตร์ที่ ๓ ส่งเสริมการขนส่งที่ปลอดภัย (Safe System)

มุ่งเน้นการพัฒนาให้เกิดระบบการจราจรที่ปลอดภัย โดยมุ่งเป้าที่การพัฒนาให้มีระบบการพัฒนาผู้ขับขี่ที่มีประสิทธิภาพ (Safe Driver) ระบบยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle) ระบบรถโดยสารที่ปลอดภัย (Safe Public Transport) และระบบรถขนส่งสินค้า และรถขนส่งวัตถุอันตรายที่ปลอดภัย ระบบขนส่งมวลชนที่เชื่อมโยงไร้รอยต่อ เป็นต้น

แผนงานเชิงกลยุทธ์

๑. ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ (Safe Road User)

จากการทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุจราจรทางถนนซึ่งพบว่าปัจจัยหลักของอุบัติเหตุจราจรทางถนนเกิดจากปัจจัยด้าน”คน” ดังนั้นกลยุทธ์นี้จึงมุ่งเน้นในการยกระดับระบบการให้ใบอนุญาตขับขี่ โดยการเพิ่มความเข้มข้นของกระบวนการทั้งระบบ รวมทั้งส่งเสริมให้มีโรงเรียนสอนขับรถทุกประเภทของเอกชนตามมาตรฐานของกรมการขนส่งทางบก โดยเน้นให้ได้ผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีประสิทธิภาพ และผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่แล้วจะมีความรู้สึกภาคภูมิใจ และหวงแหนใบขับขี่ ทำให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมมารยาทขับขี่ที่มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

๒. ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safe Vehicle)

ผลจากการทบทวนสาเหตุของอุบัติเหตุพบว่า ส่วนหนึ่งเกิดจากความบกพร่องของอุปกรณ์ของยานพาหนะ อาทิ ระบบ เบรก ยางรถยนต์ ตลอดจนอุปกรณ์เสริมความปลอดภัยที่ชำรุดหรือไม่พร้อมใช้งาน เป็นต้น กลยุทธ์นี้จึงเน้นการพัฒนามาตรฐานอุตสาหกรรมยานยนต์ของประเทศให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้รถที่ใช้บนท้องถนนมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล หรือมาตรฐานประเทศในยุโรป อีกทั้งจะต้องปรับปรุงระยะเวลาการนำยานพาหนะไปรับบริการตรวจสอบ การจำกัดอายุการใช้ของยานพาหนะ โดยที่กรมการขนส่งทางบกจะต้องมีการพัฒนาระบบการตรวจสอบยานพาหนะให้เป็นมาตรฐานโดยใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่และมีการเชื่อมต่อข้อมูลสามารถตรวจสอบการตรวจสอบของสถานตรวจสอบได้

๓. ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed)

ความเร็วของยานพาหนะส่งผลโดยตรงต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุจราจรทางถนน การควบคุม ติดตามความเร็วของยานพาหนะจึงจะช่วยส่งเสริมให้เกิดความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น แนวทางการจัดการเพื่อให้ความเร็วที่ปลอดภัย (Safe Speed) ในแผนงานนี้ จึงได้มีการกำหนดให้ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีมาช่วยในการควบคุมความเร็ว นอกจากนี้แผนงานนี้ยังมุ่งเน้นการเพิ่มอำนาจในการดำเนินการด้านความปลอดภัยอื่นๆให้กับกรมการขนส่งทางบก ซึ่งกลุ่มเป้าหมายจะเป็นกลุ่มรถโดยสารสาธารณะ รถขนส่งวัตถุอันตรายซึ่งเป็นกลุ่มที่จะมีผลกระทบต่อสังคมอย่างมากหากเกิดอุบัติเหตุ

๒.๔.๔ ยุทธศาสตร์ที่ ๔ ส่งเสริมการใช้การจัดการอัจฉริยะ (Smart

Solution)

มุ่งเน้นการใช้เทคโนโลยีนวัตกรรมล้ำยุค ตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนของชาติเชื่อมโยงฐานข้อมูลขนาดใหญ่เข้ากับระบบกล้องตรวจจับความเร็ว ระบบแจ้งเตือนอันตรายต่างๆในรถยนต์ ด้วยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย

แผนงานเชิงกลยุทธ์

๑. การจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

(National Safety Control Center)

ในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ที่ ๒ และ ๓ ให้ประสบความสำเร็จ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องจัดตั้งศูนย์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติเพื่อใช้สนับสนุนพัฒนาและควบคุมกิจกรรมด้านความปลอดภัยทั่วประเทศ ทั้งในส่วนระบบด้านผู้ขับขี่ (การควบคุมกำกับ ดูแลการออกและต่อใบอนุญาตขับขี่) ระบบด้านยานพาหนะ (การควบคุม กำกับ ดูแลมาตรฐานของรถโดยสาร รถบรรทุกสินค้า และรถบรรทุกวัตถุอันตราย) ระบบด้านถนน (การควบคุมความเร็ว การสอดส่องพฤติกรรมขับขี่ที่เป็นอันตราย การจับจ่อท้ายในระยะกระชั้นชิด การเปลี่ยนเลนอย่างหวาดเสียว ระบบกำกับการซ่อมแซมถนนให้เป็นไปตามมาตรฐาน การแก้ไขจุดอันตราย การแจ้งเตือนจุดอันตรายผ่านแอปพลิเคชัน) และการประเมินผลความสำเร็จของโครงการต่างๆ

๒. การประยุกต์ใช้นวัตกรรมและเทคโนโลยีในการบริหารจัดการ

ในอดีตการดำเนินงานด้านความปลอดภัยยังมีข้อจำกัดในหลายด้านทั้งในส่วนของ การควบคุมกำกับดูแลให้มีความครอบคลุมทั่วถึง รวมถึงการขาดความเชื่อมโยงของระบบฐานข้อมูลต่างๆ ทำให้ยากต่อการนำมาวิเคราะห์และประเมินผล การนำนวัตกรรมและเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย จึงเป็นการส่งเสริมให้การควบคุม กำกับ ดูแล การดำเนินงานด้านความปลอดภัยตามยุทธศาสตร์มีประสิทธิภาพมากขึ้น

๓. การสนับสนุนการติดตั้งอุปกรณ์ลดอันตรายในรถยนต์

ในอนาคตอุปกรณ์ อุปกรณ์ที่ช่วยในการขับขี่ระบบควบคุมเสถียรภาพแบบอิเล็กทรอนิกส์ป้องกันการไถลและการเสียการควบคุม กรณีหักพวงมาลัยมาก หรือน้อยเกินไป ระบบเบรกป้องกันล้อล็อก การเบรกอัตโนมัติ จะมีส่วนช่วยลดอุบัติเหตุได้อย่างมาก

๔. บุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญด้านความปลอดภัย เทคโนโลยี และการวิเคราะห์ข้อมูลขนาดใหญ่

ในอนาคต บุคคลที่มีขีดความสามารถเรื่องการวิเคราะห์ความปลอดภัยทางถนน ความสามารถด้านการนำเทคโนโลยีมาประยุกต์ใช้ในรถยนต์ จะช่วยให้ประเทศไทยมีความสามารถในการพยากรณ์เหตุการณ์ อุบัติเหตุ และเตรียมการเพื่ออนาคตได้

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติควรดำเนินการปรับปรุงยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติใหม่ ให้มีความสมบูรณ์ตามองค์ประกอบและขบวนการตามผังการบริหารงานด้านยุทธศาสตร์ ตามแผนภาพที่ ๕ - ๑

๑.๒ รัฐบาลควรกำหนดให้คณะกรรมการด้านการป้องกันและลดอุบัติเหตุบนท้องถนน ต้องมาจากหลายภาคส่วน เช่น ภาครัฐ ภาคเอกชน นักการเมือง นักวิชาการ นักยุทธศาสตร์ และ ภาคประชาชน

๑.๓ รัฐบาลควรกำหนดหน่วยงานเฉพาะสำหรับขั้นตอนการบริหารจัดการให้มีอำนาจหน้าที่ ด้านการบริหารจัดการองค์กรและมีงบประมาณเพียงพอ และมีอำนาจประสานหน่วยราชการกระทรวง กรมต่างๆ

๑.๔ รัฐบาลควรกำหนดให้ความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นวาระแห่งชาติอีกครั้ง เพื่อสร้างความตระหนักในทุกภาคส่วน และบูรณาการความร่วมมือจากภาคเอกชนและหน่วยงานต่างๆโดยประสานงานกันอย่างใกล้ชิด

๒. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

๒.๑ คณะกรรมการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติและคณะกรรมการปฏิรูปประเทศ ควรร่วมมือกันจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อใช้เป็นแนวทางในการทำงานร่วมกัน ตามแผนภาพที่ ๕ - ๒

๒.๒ คณะกรรมการบริหารจัดการความปลอดภัยบนท้องถนน ควรบูรณาการผู้มีส่วนได้ส่วนเสียและปรับปรุงกฎหมายให้สอดคล้องกัน และจัดทำกฎหมายใหม่ เช่น กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ และจัดทำงบประมาณ บริหารงบประมาณให้เหมาะสม เพื่อลดข้อจำกัดด้านทรัพยากรและเพิ่มขีดความสามารถของหน่วยงานด้านการจราจรและตำรวจจราจร และจัดโครงสร้างเพื่อการประสานงานและบูรณาการกันตามแผนภาพที่ ๕ - ๓

๒.๓ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านบริหารจัดการควรสร้างระบบงานสนับสนุน ให้กลุ่มงานเลขานุการมีขีดความสามารถ บุคลากรและงบประมาณที่เพียงพอและจัดตั้งศูนย์ประสานงานแบบเดียวกับศูนย์ติดตามเรื่องทรัพยากรน้ำและอุทกภัย

๒.๔ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านงานวิจัย ควรกำหนดนโยบายการสนับสนุนงานวิจัยด้านความปลอดภัยบนท้องถนน และนวัตกรรมด้านความปลอดภัยบนท้องถนนและลดอุบัติเหตุจราจรเป็นความสำคัญเร่งด่วนลำดับต้นๆ และจัดสรรงบประมาณสำหรับทำวิจัยและสร้างสรรค์นวัตกรรมไว้

๒.๕ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านกฎหมายควรดำเนินการแก้ไขกฎหมายเดิมให้สอดคล้องกับมาตรฐานสากล เช่น บังคับใช้กฎหมายว่าด้วยเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก ลดอัตราความเร็วสูงสุดในเขตเมือง กรณีผู้ขับขี่มือใหม่ ควรกำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ ให้ต่ำกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ทั่วไป กำหนดให้ผู้นั่งตอนหลังของรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย กำหนดให้มีเบาะนิรภัยสำหรับเด็กในที่นั่งด้านหลัง

๒.๖ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการบังคับใช้กฎหมายควรเพิ่มประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย โดยมีบทกำหนดโทษรุนแรงขึ้น จัดหาเครื่องมือให้เพียงพอเช่นเครื่องตรวจจับความเร็ว เครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ในเลือดจากลมหายใจ การจัดเก็บค่าปรับมีประสิทธิภาพ และสร้างระบบระดับชาติในการตัดคะแนนเมื่อกระทำผิดกฎจราจร

๒.๗ หน่วยงานที่รับผิดชอบด้านการศึกษาและสาธารณสุข ควรจัดทำโครงการเพิ่มความตระหนักของผู้ประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนนและกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนนด้วยการรณรงค์การสื่อสารการตลาดเพื่อสังคม

๓. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

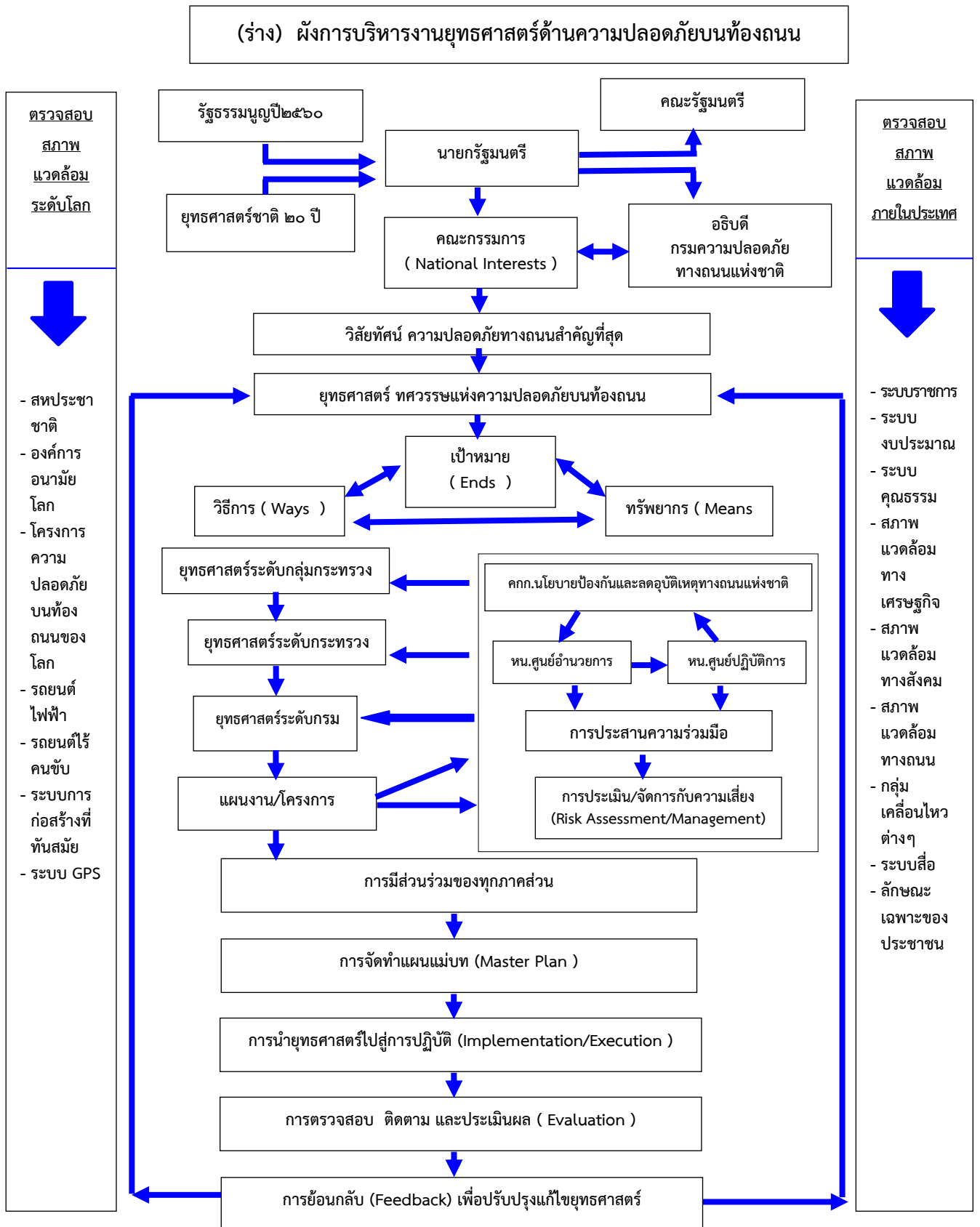
ผลการวิจัยนี้สามารถนำไปวิจัยต่อยอดใน ๓ ประเด็นหลัก คือ

๓.๑ โครงสร้างของหน่วยงานหลักที่เหมาะสมกับบริบทประเทศไทย

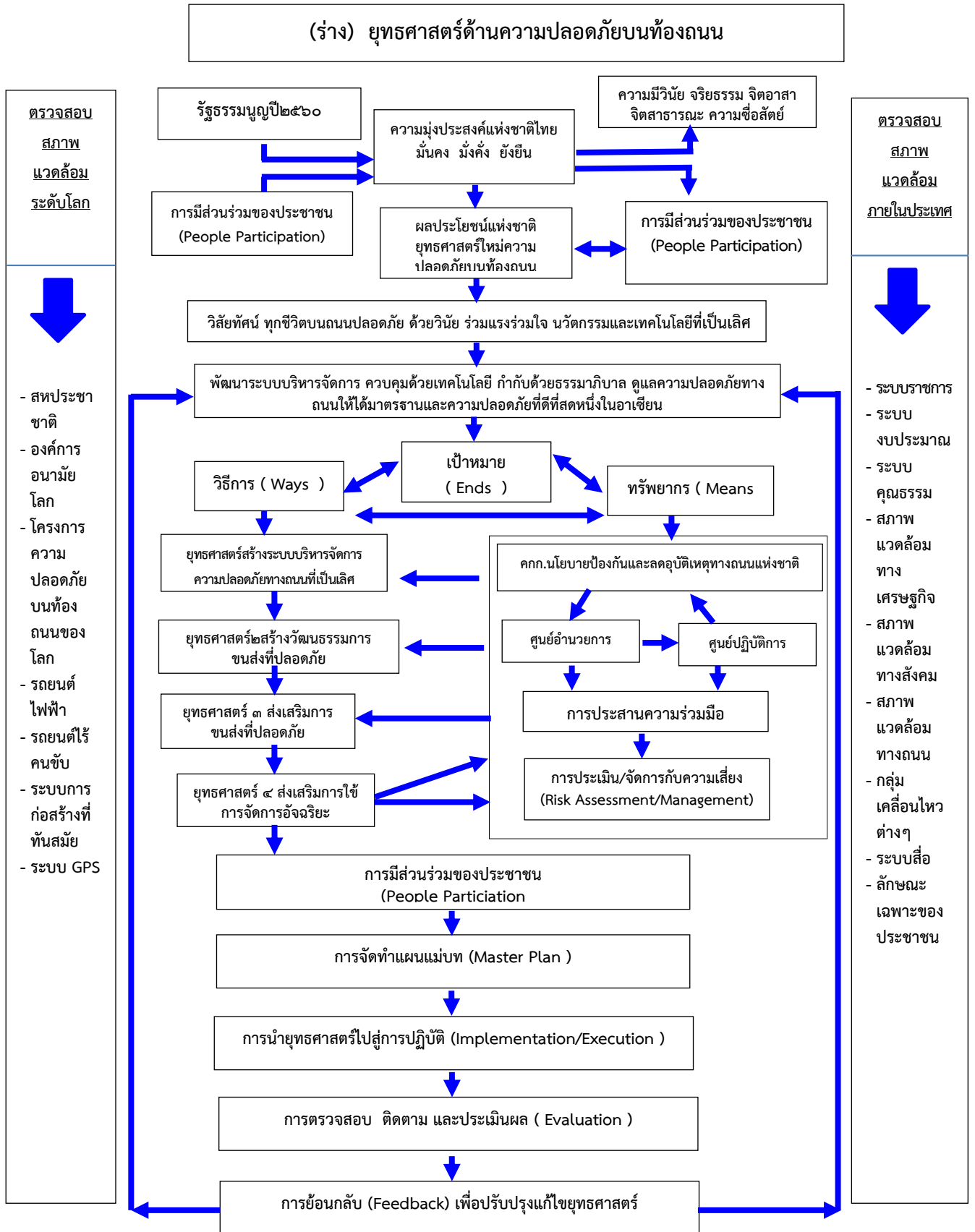
๓.๒ การใช้เทคโนโลยีเช่นกล้องซีซีทีวีหรือโดรนในการควบคุมระดับความเร็วของยานพาหนะในท้องถนน

๓.๓ แนวทางสนับสนุนยุทธศาสตร์การเดินทางเท้าหรือการปั่นจักรยานในประเทศไทย

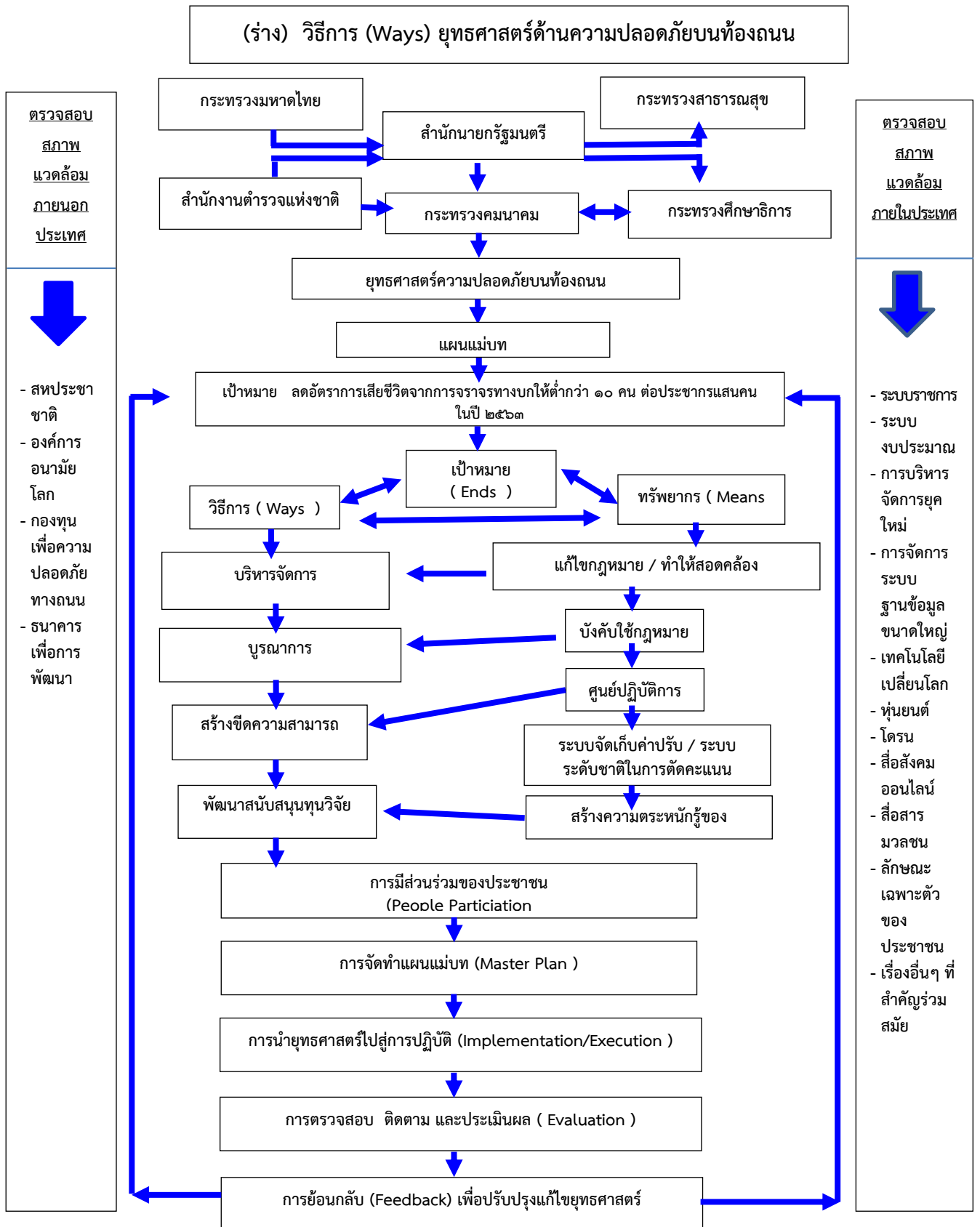
แผนภาพที่ ๕ - ๑ ผังการบริหารงานยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน



แผนภาพที่ ๕ - ๒ ยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน



แผนภาพที่ ๕ - ๓ วิธีการทางยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยบนท้องถนน



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

หนังสือ

พจน์ พงศ์สุวรรณ, พลตรี. หลักยุทธศาสตร์. กรุงเทพฯ : โอ.เอส.พรีนติ้งเฮาส์, ๒๕๓๖.

วิทยานิพนธ์ รายงานการวิจัย เอกสารวิจัยส่วนบุคคล

คำรณ พิสนเทศยุทธการ, พลเรือตรี. “การปฏิรูปยุทธศาสตร์ทางเรือ”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๕๙.

เฉลิม คุณาวิชานันท์, พลตรี. “แนวความคิดทางยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาประเทศระยะ ๑๐ ปี สำหรับช่วงปี ๒๕๖๐-๒๕๖๙”. เอกสารวิจัยส่วนบุคคล, วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร, ๒๕๕๙.

โสภณ ศิริงาม, พันเอก. “ยุทธศาสตร์ชาติของประเทศไทยในยุคผันผวนความตึงเครียด”. รัฐศาสตร์ คุุณบัณฑิต, สาขายุทธศาสตร์และความมั่นคง, มหาวิทยาลัยบูรพา, ๒๕๕๙.

สัมภาษณ์

กมล บุรณพงศ์, รองอธิบดีกรมขนส่งทางบก. สัมภาษณ์. มิถุนายน ๒๕๖๑.

ไกววัลย์ โรจนานุกูล, ผู้อำนวยการสำนักทางหลวงชนบท กรมทางหลวงชนบท. สัมภาษณ์. ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑.

จิรพัฒน์ ภูมิจิตร์, พลตำรวจตรี, รองผู้บัญชาการตำรวจนครบาล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. สัมภาษณ์. เมษายน ๒๕๕๑.

ชินรส ลีสวัสดิ์, รองอธิบดีกรมสุขภาพจิต. สัมภาษณ์. ๑๐ มิถุนายน ๒๕๖๑.

นุชนภา รื่นอบเชย, ผู้อำนวยการสำนักมาตรฐานและประเมินอุดมศึกษา. สัมภาษณ์. ๑๒ มิถุนายน ๒๕๖๑

ไพรินทร์ ชูโชติถาวร, รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงคมนาคม. สัมภาษณ์. มิถุนายน ๒๕๖๑. ๗ มิถุนายน ๒๕๖๑.

วิไลลักษณ์ ศิริโสภณศิลป์, รองผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและการจราจร กระทรวงคมนาคม. สัมภาษณ์, ๔ มิถุนายน ๒๕๖๑.

โสภณ ศิริงาม, พันเอก, ผู้อำนวยการกองยุทธศาสตร์และความมั่นคง สำนักวิทยาการความมั่นคง วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ. สัมภาษณ์. ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑.

อภิศักดิ์ สมบัติเจริญนนท์, พลตรี, ผู้อำนวยการศูนย์ศึกษายุทธศาสตร์ สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ. สัมภาษณ์. ๒๐ พฤษภาคม ๒๕๖๑.

อัจฉริยะ แพงมา, ร้อยเอก, เลขาธิการสถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ. สัมภาษณ์. ๒๐ มิถุนายน ๒๕๖๑.

อุดม คชินทร, รัฐมนตรีช่วยว่าการกระทรวงศึกษาธิการ. สัมภาษณ์, ๖ กรกฎาคม ๒๕๖๑.

โอภาส การย์กวินพงศ์, รองปลัดกระทรวงสาธารณสุข. สัมภาษณ์. มิถุนายน ๒๕๖๑.

Khan Zakir Ullah, Colonel, Defence Section, Pakistan. Interview, 6 June 2018.

กฎหมาย

“พระราชบัญญัติการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติ พ.ศ.๒๕๖๐”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๔ ตอนที่ ๗๙ ก, ๓๑ กรกฎาคม ๒๕๖๐.

“รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย (ฉบับชั่วคราว) พ.ศ. ๒๕๕๗”, ราชกิจจานุเบกษา. เล่มที่ ๑๓๑, ตอนที่ ๕๕ ก, ๒๒ กรกฎาคม ๒๕๕๗.

เอกสารไม่ตีพิมพ์

การแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ, สถาบัน. “สถานการณ์ระบบการแพทย์ฉุกเฉินไทย ๒๕๕๙”. เอกสารรายงาน. ๒๕๖๐.

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร (วปอ.). นักศึกษารุ่นที่ ๕๙. “ยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ปี พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐”. เอกสารรายงานการแก้ปัญหาเป็นคณะกรรมการ. ๒๕๖๐.

ศึกษาธิการ, สำนักงานปลัดกระทรวง. เดินทางประเทศไทย (พ.ศ.๒๕๕๗-๒๕๖๐). เอกสารรายงาน. อนามัยโลก, องค์การ. “การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ การช่วยเหลือและสนับสนุนผู้ประสบเหตุจากการจราจรทางบก ประเทศไทย” เอกสารรายงาน. ๒๕๕๙.

อนามัยโลก, องค์การ. “การประเมินความปลอดภัยทางถนนในเชิงกฎหมายและเชิงสถาบันประเทศไทย”. ๒๕๕๙.

อนามัยโลก, องค์การ. “การเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านกฎหมายว่าด้วยความปลอดภัยทางถนน”. คู่มือการปฏิบัติและทรัพยากรสำหรับประเทศต่างๆ. ๒๕๕๖ .

อนามัยโลก, องค์การ. “สถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๘ ประเทศไทย ๒๕๕๘”. เอกสารรายงาน. ๒๕๖๑.

ภาษาต่างประเทศ

Books

Bartlett, Henry C., et al, The Art of Strategy and Force Planning. Newport, RI : Naval War College, 2004.

Henry, Mintzberg. The Rise and Fall of Strategic Planning. Great Britain : Prentice Hall

Europe, 1994.

Johnson, Gerry. Scholes, Kevan. and Whittington, Richard. Exploring Corporate Strategy, 8th ed. New York : Pearson, 2008.

Krenson, John G. On Strategy: Integration of DIME in the Twenty-first Century, USAWC Strategy Research Project. Carlisle Barracks : U.S. Army War College, 2012.

Luttwak, Edward. The grand strategy of the Roman Empire. Baltimore : Johns Hopkins

Univ. Press, 1976.

Mackubin, Thomas Owens. Strategy and the Logic of Force Planning. Newport, RI : Naval

War College, 2004.

Waltz, Kenneth Neal. Theory of International Politics. New York: Random House, 1979.

Weatherford, Jack. Genghis Khan and the Making of The Modern World. New York : Crown Publishers, 2004.

WHO, Global Road Safety 2010. GENEVA : World Health Organization; 2010 Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

WHO, Global Road Safety 2015. GENEVA : World Health Organization ;2015Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

WHO, Road Safety Institutional and Legal Assessment. Thailand. GENEVA : World Health Organization ; 2017 Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

WHO, Save LIVES-A Road Safety Technical package. GENEVA : World Health Organization; 2017. Licence : CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

Thesis

Bassani, Joe. "Saving the World for Democracy : An Historical Analysis of America's Grand Strategy in the 21st Century". M.A. Thesis, Joint Forces Staff College, 2006.

Carlisle, Herbert j. "The Changing Ends, Ways, and Means of National Security". Strategy Research Project, U.S. Army War College, 1997.

Dixon Bob, "Framework for Strategy Formulation Process", Strategic Studies Institute, US Army War College Educational Research

Gary, B James. "A Nonlinear Approach to Strategy Formulation". Strategy Research Project, U.S. Army War College, 2008.

J. Boone Bartholomees, Jr., ed., "U.S. Army War College Guild to National Security Policy and Strategy", (2nded.) Department of National Security and

Strategy, Carlisle Barracks : U.S. Army War College, 2006.

Liotta P.H. and Richmond M. Lloyd, Strategy and Force Planning. Fourth Edition,
Newport, RI : Naval War College, 2004.

Whittaker, Alan G. Shannon A. Brown and McKune, Elizabeth. “The National Security Policy Process : The National Security Council and Interagency System”. Research Report, August 15, 2011, Annual Update, Industrial College of the Armed Forces, National Defense University, U.S. Department of Defense, 2011.

Yager, Henry R. “Strategic Theory for the 21st Century : The Little Book on Big Strategy”. (Portable Document Format (PDF)). Retrieved from : <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/> 2006.

Yager, Henry R. “Toward a Theory of Strategy: Art Lykke and the Army War College Strategy Model. In Bartholomees, J. B., U.S. Army War College Guide to National”. (Portable Document Format (PDF)). Retrieved from : Retrieved from <http://www.strategicstudiesinstitute.army.mil/> 2006.

ภาคผนวก

แนวคำถามสำหรับสัมภาษณ์
(ผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์และความปลอดภัยทางถนน)

คำชี้แจง

แนวคำถามสำหรับสัมภาษณ์ผู้เชี่ยวชาญชุดนี้เป็นส่วนหนึ่งของการจัดทำวิจัย เรื่อง “ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยในท้องถนนในระดับชาติ” ของนักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ (หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐) ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางสำหรับภาครัฐ ภาคเอกชน และสถาบันการศึกษาต่าง ๆ สามารถนำข้อมูลไปใช้ประกอบการพิจารณา การปรับปรุง พัฒนาและเพิ่มศักยภาพในการกำหนดยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับต่าง ๆ ได้อย่างเหมาะสมและมีคุณภาพ ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์ ถือเป็นความลับ จะไม่นำเสนอหรือเปิดเผยเป็นรายบุคคล โดยจะนำเสนอข้อมูลในภาพรวมเพื่อการสังเคราะห์สำหรับการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้เท่านั้น

แนวคำถามมีทั้งหมด ๓ ส่วน

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลด้านปัญหาความปลอดภัยทางถนนและอุปสรรคในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๖๓

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลด้านองค์ประกอบ และมาตรการสำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนน

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลแนวทางเพื่อบรรลุเป้าหมายการดำเนินงานและยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมด้านความปลอดภัยทางถนน

ผู้วิจัยขอขอบคุณท่านเป็นอย่างยิ่ง ที่ให้ความอนุเคราะห์ในการให้เข้ารับการสัมภาษณ์ในครั้งนี้

พลตรี

(ดุสิต จันทยานนท์)

นักศึกษาระดับปริญญาโท สาขาบริหารธุรกิจ

หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๐

ผู้วิจัย

ส่วนที่ ๑ ข้อมูลด้านปัญหาความปลอดภัยทางถนนและอุปสรรคในการดำเนินงานตามยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๖๓

ตามความเห็นของท่าน

๑. ปัญหาความปลอดภัยบนท้องถนนที่อยู่ในลำดับเร่งด่วนที่ต้องแก้ไข ๓ ประการคืออะไร
๒. อุปสรรคสำคัญในการดำเนินการแก้ไขเพื่อให้บรรลุตามเป้าประสงค์ทางยุทธศาสตร์ ๓ ประการคืออะไร
๓. ในอนาคตอีก ๒๐ปีข้างหน้า ปัญหาความปลอดภัยทางถนนจะเกิดจากอะไร

ส่วนที่ ๒ ข้อมูลด้านองค์ประกอบและมาตรการสำคัญในการสร้างความปลอดภัยทางถนน

๑. ตามความเห็นของท่าน ในด้านการจัดการความเร็ว (Speed Management) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๒. ตามความเห็นของท่าน ในด้านผู้นำด้านความปลอดภัยทางถนน (Leadership on Road Safety) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๓. ตามความเห็นของท่าน ในด้านการออกแบบและปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure design and improvement) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๔. ตามความเห็นของท่าน ในด้านมาตรฐานความปลอดภัยและยานพาหนะ (Vehicle Safety Standard) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๕. ตามความเห็นของท่าน ในด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement of Traffic Law) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๖. ตามความเห็นของท่าน ในด้านการทำให้มีชีวิตรอดหลังประสบอุบัติเหตุ (Survival after a crash) อะไรคือมาตรการ ๓ อันดับแรกที่ควรนำมาปฏิบัติ
๗. ตามความเห็นของท่าน ประเทศไทยมีปัญหาหลักด้านความปลอดภัยทางถนน อะไรบ้างที่จะต้องแก้ไข
๘. ตามความเห็นของท่าน รูปแบบการดำเนินการด้านความปลอดภัยทางถนนแบบใดบ้างที่จะเหมาะสมกับบริบทประเทศไทยในการลดการเสียชีวิต การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก
๙. ตามความเห็นของท่านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติควรมีวิธีกำหนดอย่างไร
- ๑๐.ตามความเห็นของท่านผู้ผลักดันนโยบาย (Policy Entrepreneurs) ควรเป็นใคร เพราะเหตุใดท่านจึงมีความเห็นดังกล่าว

ส่วนที่ ๓ ข้อมูลด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

๑. ตามความเห็นของท่าน ท่านเห็นด้วยหรือไม่ว่า ยุทธศาสตร์ชาติ คือ วิธีการที่จะนำเครื่องมือ (Means) มาใช้ให้บรรลุจุดมุ่งหมาย (Purpose) หรือ วัตถุประสงค์ (Objective) ที่กำหนดไว้ โดยต้องเชื่อมความสัมพันธ์ให้สมดุลระหว่างจุดหมาย (Ends) หนทางปฏิบัติ (Ways) และเครื่องมือ (Means) ด้วยการวางกลยุทธ์ (Trick) โดยพิจารณาร่วมกันในเรื่องของความเหมาะสม (Suitability) การยอมรับได้ (Acceptability) และความเป็นไปได้ (Feasibility) โดยผ่านการประเมินความเสี่ยง (Risk Assessment) อยู่ตลอดเวลาขณะที่ดำเนินการ โดยเกิดการเปลี่ยนแปลงที่ชาติได้รับผลประโยชน์สูงสุดหรือท่านมีความเห็นอื่น ๆ เพิ่มเติมหรือไม่

๒. ตามความเห็นของท่าน ใครบ้างที่ควรมีส่วนร่วมในการกำหนดยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน เพราะเหตุใดท่านจึงมีความเห็นดังกล่าว

๓. ตามความเห็นของท่านในปัจจุบัน ยุทธศาสตร์ที่เหมาะสมด้านความปลอดภัยทางถนนควรเป็นอย่างไรบ้าง

๔. ตามความเห็นของท่าน การตรวจสอบและวิเคราะห์สภาพแวดล้อมทางยุทธศาสตร์ควรมีแนวทางในการจัดทำอย่างไรบ้างเพราะเหตุใดท่านจึงมีความเห็นดังกล่าว

๕. ตามความเห็นของท่าน จากยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนที่ได้เสนอไว้ในยุทธศาสตร์ชาติระยะ ๒๐ปี (๒๕๖๑- ๒๕๘๐) มีความเหมาะสมหรือไม่ อย่างไร

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ	พลตรี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดุสิต จันทยานนท์
วัน เดือน ปีเกิด	๒๕ มิถุนายน ๒๕๐๕
การศึกษา	พ.ศ.๒๕๒๘ แพทยศาสตร์บัณฑิต (เกียรตินิยมอันดับ 1) วิทยาลัยแพทยศาสตร์พระมงกุฎเกล้า มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ.๒๕๒๘ หลักสูตรส่งทางอากาศ รร.สงครามพิเศษ หลักสูตรจู่โจม รร.สงครามพิเศษ (ผลการเรียนยอดเยี่ยม) พ.ศ.๒๕๒๘ หลักสูตรชั้นนายพัน รุ่นที่ 29 กรมแพทย์ทหารบก พ.ศ.๒๕๓๔ วุฒิบัตรผู้เชี่ยวชาญสาขาอายุรศาสตร์ทั่วไป แพทยสภา พ.ศ.๒๕๔๔ อนุมัติบัตร ผู้เชี่ยวชาญ สาขาเวชศาสตร์ครอบครัว แพทยสภา พ.ศ.๒๕๔๘ วุฒิบัตร ผู้บริหารสถาบันผลิตแพทย์ รุ่นที่ 6 กสพท. พ.ศ.๒๕๕๒ วิทยาลัยการทัพบก หลักสูตรหลักประจำ ชุดที่ ๕๔ พ.ศ.๒๕๕๘ อนุมัติบัตร ผู้เชี่ยวชาญ สาขาเวชกรรมป้องกัน แขนงอาชีวเวชศาสตร์ แพทยสภา พ.ศ.๒๕๕๙ อนุมัติบัตร ผู้เชี่ยวชาญ สาขาเวชกรรมป้องกัน แขนงระบาดวิทยาแพทยสภา พ.ศ.๒๕๖๐ อนุมัติบัตร ผู้เชี่ยวชาญ สาขาเวชกรรมป้องกัน แขนงสาธารณสุขศาสตร์ แพทยสภา ประวัติการทำงานโดยย่อ พ.ศ.๒๕๒๘ นายแพทย์กรมรบพิเศษที่ 1 จ.ลพบุรี พ.ศ.๒๕๓๙ ราชการพิเศษ โครงการ 838 ชายแดนไทย กัมพูชา พ.ศ.๒๕๓๑ แพทย์ประจำบ้าน รพ.พระมงกุฎเกล้า พ.ศ.๒๕๓๕ ผู้อำนวยการ รพ.ค่ายรามราชนิเวศน์ จ.เพชรบุรี พ.ศ.๒๕๓๗ อายุรแพทย์ กองตรวจโรคผู้ป่วยนอก รพ.พระมงกุฎเกล้า พ.ศ.๒๕๔๖ นายแพทย์ประจำ รพ.พระมงกุฎเกล้า พ.ศ.๒๕๔๘ ประจำ พบ. พ.ศ.๒๕๔๙ หน.รพ.รร.๖ พ.ศ.๒๕๕๖ รอง ผอ.กตร.รพ.รร.๖ พ.ศ.๒๕๕๘ ผอ.กตร.รพ.รร.๖ ตำแหน่งปัจจุบัน ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก สำนักงานเลขานุการกองทัพบก กองทัพบก

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา ยุทธศาสตร์

เรื่อง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ

ผู้วิจัย พลตรี ดุสิต จันทยานนท์ นักศึกษา วปอ. รุ่นที่ 60

ตำแหน่ง ผู้ทรงคุณวุฒิกองทัพบก

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนสูงติดอันดับ 1 ใน 3 ของโลก โดยในปี พ.ศ.2554 องค์การอนามัยโลกได้ประเมินว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุสูงถึง 26,000 คนต่อปี ในขณะที่ข้อมูลอย่างไม่เป็นทางการของหน่วยงานทางด้านอุบัติเหตุของไทย ประเมินว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุประมาณปีละ 24,000 คน ซึ่งถือว่าสูงมาก ความปลอดภัยทางถนนเป็นเรื่องที่มีความสำคัญยิ่ง เนื่องจากการบาดเจ็บจากการจราจรทางบก คือภัยคุกคามที่มีความสำคัญทางสาธารณสุข การบาดเจ็บจากการจราจรทางบก เป็นสาเหตุการเสียชีวิตและการสูญเสียสุขภาพซึ่งปรับด้วยความพิการในผู้ที่มีอายุระหว่าง 15 ถึง 49 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มอายุที่มีผลิตผลทางเศรษฐกิจสูงสุด (Most Economically Productive Age Group) สำหรับในประเทศไทย รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก โดยออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางท้องถนน พ.ศ. 2558 เพื่อสร้างระบบบริการจัดการให้องค์กรต่างๆ ประสานงานกันอย่างใกล้ชิด และบรรจุเป้าหมายแห่งความปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action for Road Safety) แต่ในข้อเท็จจริงปรากฏว่าระบบบริหารจัดการมีจุดอ่อนหลายด้าน มีกฎหมายไม่ทันสมัยที่สอดคล้องกับหลักปฏิบัติที่ดีของสากล อีกทั้งกฎหมายมีช่องโหว่ที่ต้องแก้ไข การบังคับใช้กฎหมายยังไม่มีประสิทธิภาพ ทัวถึง เป็นธรรม คนไทยยังขาดความตระหนัก และไม่มีวัฒนธรรมความปลอดภัยบนท้องถนนที่มีวินัย ซื่อสัตย์ เข้มแข็ง ทำให้ยังคงมีอุบัติเหตุ ผู้บาดเจ็บ ผู้เสียชีวิตเพิ่มขึ้น ซึ่งสะท้อนถึงความล้มเหลวของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ความสำเร็จของการปฏิรูปตามนโยบายและยุทธศาสตร์นั้น ต้องอาศัยการจัดทำยุทธศาสตร์ที่ถูกต้องตามหลักวิชาและอาศัยภาวะผู้นำ การดำเนินการขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่องทั้งระบบ และทุกคนที่เกี่ยวข้องต้องมีแนวคิดเป็นอันหนึ่งอันเดียวกัน หากขาดปัจจัยสำคัญในด้านใดด้านหนึ่งแล้ว ก็ยากที่จะสำเร็จ การจัดโครงสร้างของระบบและองค์กรในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ ทั้งในระดับนโยบาย ระดับการจัดสรรงบประมาณเพื่อการดำเนินงาน การวิจัย นวัตกรรมและดิจิทัล ระดับปฏิบัติการในท้องถนนโดยนำเทคโนโลยีทันสมัยมาช่วย และการนำผลงานวิจัยมาใช้ประโยชน์ ตลอดจนกลไกการทำงานร่วมกันและปฏิสัมพันธ์ของหน่วยงานในระดับต่าง ๆ จึงมีความสำคัญยิ่งในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ผู้วิจัยในฐานะแพทย์ผู้เชี่ยวชาญด้านเวชกรรมป้องกัน ทั้งอาชีวเวชศาสตร์ ระบาดวิทยา สาธารณสุขศาสตร์ เวชศาสตร์ครอบครัว และทำการศึกษาวิจัยเรื่องนี้ในหลายด้าน และเป็นผู้สนใจด้านการวางยุทธศาสตร์เพื่อการปฏิรูป ได้พิจารณาเห็นว่า ยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะความปลอดภัยทางถนน

ยังไม่มีความสำเร็จเพียงพอที่จะเป็นกลไกสำคัญในการขับเคลื่อนการปฏิรูปตามเจตนารมณ์ของรัฐบาลได้ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาวิจัยเรื่องยุทธศาสตร์ด้านความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ เพื่อที่จะศึกษาหาแนวทางในการจัดทำยุทธศาสตร์ชาติด้านความปลอดภัยทางถนน และเพื่อเป็นแนวทางในการนำไปใช้ปรับปรุงระบบบริหารจัดการด้านต่างๆให้มีประสิทธิภาพต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน
2. เพื่อเสนอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ.2561-2580

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ ประกอบด้วยขอบเขตของการศึกษาดังนี้

1. ขอบเขตด้านเนื้อหาเกี่ยวกับแนวคิด ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการกำหนดยุทธศาสตร์ โดยเฉพาะยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน ปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนในประเทศไทย ข้อมูลยุทธศาสตร์ชาติระยะ 20 ปี ของประเทศไทย เฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนประกอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ.2561 - 2580
2. ขอบเขตด้านประชากรผู้เชี่ยวชาญทางวิชาการด้านยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนและผู้เชี่ยวชาญด้านยุทธศาสตร์จำนวน 14 คน
3. ขอบเขตด้านเวลา โดยดำเนินการรวบรวมข้อมูลทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ และวิเคราะห์ข้อมูล ในห้วงเวลาตั้งแต่เดือนตุลาคม 2560 – มิถุนายน 2561

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ออกแบบวิจัยโดย

1. การศึกษาข้อมูลทุติยภูมิ โดยการศึกษาค้นคว้าและศึกษารวบรวมข้อมูลเอกสารรายงานวิชาการของไทยและต่างประเทศ รวมทั้งเอกสารประกอบการศึกษาด้านยุทธศาสตร์ของหน่วยงานต่างๆสถาบันการศึกษาต่างๆและเว็บไซต์หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
2. การศึกษาข้อมูลปฐมภูมิ โดยสัมภาษณ์เชิงลึกต่อผู้เชี่ยวชาญจำนวน 14 คน ในการนี้เลือกผู้เชี่ยวชาญแบบเฉพาะเจาะจงโดยยึดจุดมุ่งหมายของการวิจัยเป็นหลัก

3. การวิเคราะห์ข้อมูล และการสังเคราะห์ข้อมูล โดยวิธีการวิเคราะห์เนื้อหา (Content Analysis) โดยวิเคราะห์เนื้อหาของข้อมูล เพื่อแยกแยะให้เห็นถึงส่วนประกอบและความสัมพันธ์ระหว่างส่วนประกอบต่างๆเหล่านั้น นำข้อมูลมาวิเคราะห์สภาพจุดอ่อน จุดแข็ง โอกาสและภัยคุกคาม รวมทั้งปัญหาอุปสรรคในการบริหารจัดการยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน และวิเคราะห์ SWOT Analysis เพื่อศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยและวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 - 2563 และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน

4. นำข้อมูลที่ได้มาสังเคราะห์ เพื่อเสนอเป็นต้นแบบของยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติต่อไป

ผลการวิจัย

จากการศึกษาเรื่อง“ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ”ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้กำหนดวัตถุประสงค์สองข้อประกอบด้วย

วัตถุประสงค์ข้อ 1 เพื่อศึกษาปัญหาด้านความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย และวิเคราะห์ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 และยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน โดยมีผลการวิเคราะห์ดังต่อไปนี้

1.ประเทศไทยมีปัญหาด้านความปลอดภัยบนท้องถนนในหลายด้านในประเทศไทย มีประชาชนเสียชีวิตจากท้องถนนถึงวันละ 25 คน หรือชั่วโมงละหนึ่งคน และทำให้เกิดความเสียหายถึง 230,000 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 2.8 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมประชาชาติ และทำให้คนหนุ่มสาวต้องเสียชีวิตเกินสัดส่วนที่ควรจะเป็น ความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในไทยมีการประกาศใช้ยุทธศาสตร์ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ.2554 - 2563 แต่ไม่ประสบความสำเร็จในการดำเนินงานเท่าที่ควร ยังคงมีอัตราการตายสูงเป็นอันดับ 2 ของโลก ปัญหาสำคัญที่เกิดขึ้นและเป็นประเด็นสำคัญจากการศึกษาพบว่า การจัดทำยุทธศาสตร์ไม่สมบูรณ์ ไม่มีเจ้าภาพหลัก หน่วยงานต่างๆเหล่านี้ไม่มีการบูรณาการทำงานร่วมกัน เป็นการทำงานแบบต่างคนต่างทำ ขาดกลไกการสร้างความร่วมมือ ขาดแคลนงบประมาณในการบริหารจัดการและการดำเนินการ เป็นการทำงานลักษณะเน้นเฉพาะช่วงเวลา เช่นเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ ไม่มีการทำงานต่อเนื่อง ขาดแคลนเครื่องมือไม่มีการนำนวัตกรรมกรรม เทคโนโลยีและดิจิทัลมาใช้

2. ยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี เฉพาะด้านความปลอดภัยทางถนน เน้นความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน และต้องการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์เพื่อการพัฒนาประเทศไปสู่ความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้วภายใต้ปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง

3. ข้อจำกัดของหน่วยงานที่รับผิดชอบงานความปลอดภัยทางถนนในปัจจุบันคือ กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย มีการทำงานในทางตั้ง ทำให้เกิดความล่าช้าและไม่มีการทำงานร่วมมือทางข้าง ขาดแคลนงบประมาณ

วัตถุประสงค์ข้อ 2 เพื่อเสนอยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ ประกอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ. 2561 - 2580 โดยมีผลการศึกษา ดังต่อไปนี้

ยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ควรมียุทธศาสตร์ชาติที่กำหนดโดยผู้บริหารสูงสุด คือ นายกรัฐมนตรีหรือรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ยุทธศาสตร์ระดับกลุ่มกระทรวง ควบยกระดับกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยเป็นกรมความปลอดภัยแห่งชาติ สังกัดสำนักนายกรัฐมนตรี เพื่อรองรับการทำงานของคณะกรรมการนโยบายป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ ควรจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนที่มีรองนายกรัฐมนตรีเป็นผู้อำนวยการเป็นการถาวรให้ทำงานตลอดปีงบประมาณ มีโครงสร้างเจ้าหน้าที่ งบประมาณสนับสนุนเพียงพอเพื่อรับผิดชอบเสาหลักที่ 1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนนและติดตามความคืบหน้าในภาพรวมทั้ง 4 เสาหลักที่เหลือ คือ ถนนและการเดินทางปลอดภัย ยานพาหนะปลอดภัย ผู้ใช้ถนนปลอดภัยและการตอบสนองหลังอุบัติเหตุ นำยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี มาขับเคลื่อนแล้วจัดทำข้อเสนอและแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ยุทธศาสตร์และแผนเกี่ยวกับการป้องกันและอุบัติเหตุทางถนน ให้กระทรวงคมนาคมจัดตั้งศูนย์เฝ้าระวังความปลอดภัยทางถนน สร้างระบบการขนส่งมวลชนขนาดใหญ่ให้มีความเชื่อมโยงกันเพื่อรองรับการโดยสารของผู้คนจำนวนมาก ให้กรมทางหลวงและกรมทางหลวงชนบท กระทรวงคมนาคม สร้างถนนใหม่ให้ได้มาตรฐานระดับสหประชาชาติ และปรับปรุงมาตรฐานถนนที่มีอยู่ แก้ไขจุดอันตราย แยกการเดินทางกับการขนส่ง และสร้างถนนและโครงสร้างพื้นฐานให้สนับสนุนการเดินทางและการปั่นจักรยาน โดยชุมชนมีส่วนร่วม กรมขนส่งทางบก ปรับปรุงมาตรฐานการตรวจสอบรถยนต์และมาตรฐานการสอบใบขับขี่ จัดทำระบบคะแนนประจำตัวสำหรับควบคุมพฤติกรรมขับขี่ และควบคุมมาตรฐานรถยนต์สาธารณะ ให้สำนักงานตำรวจแห่งชาติรณรงค์บังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดด้วยมาตรการเชิงบวก และโอนย้ายงานจับปรับไปสู่หน่วยงานอิสระหรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นโดยใช้เทคโนโลยีกล้องตรวจจับความเร็วและระบบจดจำรถและตัดเงินค่าปรับด้วยระบบ Fintech ให้กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขรณรงค์วัฒนธรรมความปลอดภัย การใช้จักรยาน กำหนดปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดให้ต่ำกว่าเดิม รณรงค์ผู้ที่นั่งตอนหลังรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย ให้สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ พัฒนาระบบและปรับปรุงมาตรฐานระบบการจัดการอุบัติเหตุที่จุดเกิดเหตุให้เกิดประสิทธิภาพในการช่วยชีวิต และนำส่งกลับอย่างรวดเร็ว ทันเวลา และมีประสิทธิภาพ สูงสุด การช่วยเหลือผู้ประสบอุบัติเหตุ ให้กระทรวงศึกษาธิการรณรงค์เรื่องวัฒนธรรมความปลอดภัยในประเทศไทย สร้างวินัยคนในชาติ สร้างความตระหนักรู้ของประชาชนต่อความปลอดภัยทางถนน กระทรวงอุตสาหกรรมสนับสนุนการสร้างโรงงานจักรยาน เครื่องมือตรวจวัดระดับแอลกอฮอล์ กล้องวงจรปิด กล้องตรวจจับความเร็ว หมวกนิรภัยสำหรับเด็ก กระทรวงแรงงานยกระดับสถาบันส่งเสริมความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสิ่งแวดล้อม กระทรวงยุติธรรมออกกฎหมายสำคัญ และปรับปรุงแก้ไขกฎหมายที่จำเป็น ลงโทษผู้ที่ฝ่าฝืนกฎหมายความปลอดภัยทางถนนอย่างยุติธรรม เท่าเทียม รวดเร็ว กระทรวงดิจิทัลและเศรษฐกิจ ควรจัดตั้งฐานข้อมูลขนาดใหญ่ของประเทศและเชื่อมโยงระบบสารสนเทศด้านจราจรเข้าด้วยกัน สำนักงานงบประมาณจัดสรรงบประมาณตามคำขอ

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษานี้ เป็นข้อเสนอแนะเชิงวิชาการสำหรับผู้สนใจได้ใช้ประกอบการในการศึกษาเชิงลึกถึงปัญหาที่เกิดขึ้นในแต่ละประเด็น รวมทั้งข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อใช้ในการขับเคลื่อนให้เกิดการเปลี่ยนแปลง อันจะทำให้ประเทศไทยมียุทธศาสตร์ใหม่ด้านความปลอดภัยทางถนน เพื่อประกอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ผลักดันยุทธศาสตร์ใหม่ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ ที่เกิดขึ้นจากกระบวนการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นกรอบแนวทางของประเทศในการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนแห่งชาติ

2. จัดตั้งกรมความปลอดภัยแห่งชาติ ซึ่งเป็นส่วนราชการขึ้นกับนายกรัฐมนตรี ทำหน้าที่บริหารจัดการ ขับเคลื่อน เชื่อมโยงนโยบายจากรัฐบาล ไปสู่หน่วยงานต่างๆที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องกับนโยบาย กำกับดูแลและประสานการขับเคลื่อนนโยบายไปสู่การปฏิบัติ และการบริหารจัดการระบบเพื่อการติดตามและประเมินผล

3. จัดโครงสร้างของหน่วยงานต่างๆในระบบ ให้มีกลไกทั้งแนวราบและแนวตั้งให้แต่ละส่วนมีความเชื่อมโยงตามประเด็นหลักของประเทศ มีความสอดคล้องทั้งนโยบาย ทูน และการปฏิบัติ รวมทั้งการติดตามและประเมินผล โดยคำนึงถึงบทบาทและความเป็นอิสระในการทำงานตามพันธกิจของแต่ละหน่วยงานให้เป็นไปในทิศทางเดียวกัน ทั้งหน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชนและภาคประชาสังคม

4. จัดระบบงบประมาณแบบบูรณาการเพื่อยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนน ให้มีความสอดคล้องต่อเป้าหมายการพัฒนาประเทศตามยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี พ.ศ.2561 - 2580

5. จัดระบบข้อมูลและบริหารจัดการระบบข้อมูลกลาง สารสนเทศ นวัตกรรม เทคโนโลยีและดิจิทัล และเชื่อมโยงกับระบบข้อมูลในระดับชาติและนานาชาติ โดยมีหน่วยงานหลักซึ่งทำหน้าที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนนโยบายจากภาครัฐ ไปสู่หน่วยงานในระบบอื่นๆ เป็นหน่วยงานดำเนินการ

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรมีงานวิจัยเรื่องการขับเคลื่อนยุทธศาสตร์เพื่อนำไปสู่เป้าหมายที่ชัดเจน

2. ควรมีการวิจัยเรื่องการศึกษารายละเอียดของเป้าหมายแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์ตามยุทธศาสตร์ความปลอดภัยทางถนนในระดับชาติ และเกิดผลสำเร็จในกรอบเวลาที่กำหนด

3. ควรมีการวิจัยในลักษณะเชิงปฏิบัติการ (Action Research) เพื่อเป็นการนำนโยบายและกลไกขับเคลื่อนไปใช้ในระดับพื้นที่ ในแต่ละประเด็นยุทธศาสตร์