ISSN: 2774-0390 (Online)
วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
Journal of Management Science Sakon Nakhon Rajabhat University
Homepage: https://so08.tci-thaijo.org/index.php/JMSSNRU
E-mail: jmssnru@gmail.com

การบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทย: พัฒนาการ โอกาส และความท้าทาย

Management of Land Transport organizations in Thailand: Development, opportunities and challenges

พิศณี พรหมเทพ[1], สายป่าน จักษุจินดา[2]*, ชาติชัย อุดมกิจมงคล[3]
Pisanee Phromthep[1], Saipan Jugsujinda[2]*, Chardchai Udomkijmongkol[3]
[1,2,3]สาขารัฐประศาสนศาสตร์ คณะวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
[1,2,3]Bachelor of Public Administration, Faculty of Management Science, Sakon Nakhon Rajabhat University

Corresponding author's e-mail: pisaneep2526@gmail.com[1], kaow_prass@hotmail.com[2], Chardchai_U@hotmail.com[3]

Received: August 29, 2024 Revised: September 12, 2024 Accepted: October 22, 2024

บทคัดย่อ

การบริหารองค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทยภายใต้สังกัดของกระทรวงคมนาคม มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะเพื่อส่งเสริมเศรษฐกิจและอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน แบ่งการบริหารงานออกเป็น 2 ส่วนคือ 1) หน่วยงานขนส่งภาครัฐ และ 2) หน่วยงานขนส่งภาครัฐวิสาหกิจ โดยแต่ละหน่วยงานมีบทบาทเฉพาะในการกำกับดูแลและสนับสนุนการดำเนินงานการขนส่งทางบก วัตถุประสงค์ของบทความวิชาการนี้ คือ นำเสนอการวิเคราะห์โครงสร้างและแนวทางการบริหารองค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทย โดยใช้วิธีการรวบรวมข้อมูลจากเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการบริหารองค์กรขนส่งทางบก จากการวิเคราะห์พบว่าการบริหารงานประกอบด้วยหัวหน้างานทำหน้าที่ในการกำกับงานขององค์กร และแบ่งรองหรือฝ่ายอื่น ๆ ในการสนับสนุนการบริหาร รวมถึงคณะกรรมตรวจสอบภายใน เพื่อความโปร่งใสและป้องกันการทุจริต นอกจากการบริหารงานดังกล่าวแล้วองค์กรขนส่งทางบกยังมีบทบาทสำคัญในการจัดการโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ อำนวยความสะดวกให้กับประชาชน บริหารจัดการด้านกฎระเบียบ ส่งเสริมความปลอดภัยทางท้องถนน ส่งเสริมการค้าและการส่งออก การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งและการวางแผนยุทธศาสตร์ในระยะยาว ประยุกต์ใช้เทคโนโลยี ความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของระหว่างภาครัฐ รัฐวิสาหกิจ และประชาชน ดังนั้นบทความนี้ได้ทำการวิเคราะห์และสรุปการบริหารองค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทย ซึ่งแต่ละองค์กรมีบทบาทและหน้าที่

เป็นของตนเองอย่างมีเป้าหมาย

คำสำคัญ: การบริหารองค์กรขนส่งทางบก, องค์กรการขนส่งทางบก, องค์กรขนส่งทางบกของภาครัฐ, องค์กรขนส่งทางบกภาครัฐวิสาหกิจ

Abstract

The land transportation organization administration is under the Ministry of Transport. It plays an important role in the development of infrastructure and public services to promote the economy and facilitate convenience for the public, which is divided into 2 sections: 1) the government transport section and 2) the state enterprise transport section. Each organization has a specific role in overseeing and supporting the operations of land transportation. The objective of the academic article was to analyze the structure and management approach of land transport organizations in Thailand by collecting data from documents related to land transport organization management. The analysis found that the administration is composed of a manager who supervises the organization; a deputy who supports the manager's administration, and an internal audit committee, who prevents corruption and increases transparency. Moreover, the roles of land transportation managed the infrastructure and public services for economic development, facilitating law management, traffic safety promotion, trade and export promotion, transportation planning, long-term strategic applied technology, and collaboration and participation among government, state enterprise, and public sectors. Hence, this article analyzed the land transportation administration in Thailand where each sector has roles and responsibilities for developing and facilitating people.

Keywords: land transportation administration, land transportation organization, government transport, state enterprise transport

บทนำ

รูปแบบการขนส่งในปัจจุบันประกอบด้วย การขนส่งทางบก ทางราง ทางน้ำ และทางอากาศ โดยการขนส่งคน หรือผู้โดยสารนั้นจะมุ่งเน้นด้านความสะดวกสบาย ความปลอดภัยในการเดินทางเป็นหลัก ส่วนการขนส่งสินค้าจะมุ่งเน้นในการลดต้นทุนและความรวดเร็วในการขนสินค้าและบริการ นำเทคโนโลยีในการประหยัดพลังงานเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่ง การเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมและการเชื่อมโยงโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้กระบวนการขนส่งดำเนินงานไปได้อย่างสะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย และมีประสิทธิภาพดีขึ้น ทั้งนี้การขนส่งยังถูกพิจารณาเป็นหนึ่งในตัวขับเคลื่อนหลักของการเติบโตทางเศรษฐกิจในระดับประเทศ ด้วยเหตุนี้ การวางแผนพัฒนาและเพิ่มประสิทธิภาพในกระบวนการขนส่ง จึงเป็นประเด็นสำคัญที่รัฐบาลและภาคเอกชนต้องให้ความสนใจและลงทุนเพื่อเพิ่มศักยภาพให้ระบบการขนส่งของประเทศไทย องค์กรขนส่ง แบ่งการบริหารออกเป็น 2 ส่วนคือ องค์กรขนส่งของภาครัฐ และองค์กรขนส่งรัฐวิสาหกิจ โดยการบริหารองค์กรขนส่งของภาครัฐเป็นการบริหารองค์กรเพื่อเอื้อประโยชน์ต่อประชาชนและประเทศชาติ โดยมุ่งเน้นให้เป็นการบริหารอย่างโปร่งใส่ ชัดเจน และตรวจสอบได้ รวมถึงการมอบหมายหน้าที่ให้กับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ที่รับผิดชอบสามารถปฏิบัติงานในหน้าที่ได้อย่างสะดวกและเหมาะสม (ผจงจิตต์

วงศ์ธีรญาณเดช, 2551)

การจัดการในด้านการบริหารจัดการองค์กรขนส่ง ทั้งภาครัฐและเอกชนจำเป็นต้องปรับตัวให้ทันกับการเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีและความต้องการของตลาด การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการพลังงาน การรักษามาตรฐานด้านความปลอดภัย และการลดผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นสิ่งสำคัญอย่างยิ่ง ในขณะเดียวกันความท้าทายในการจัดการโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างภูมิภาคยังคงเป็นประเด็นที่ต้องได้รับการพิจารณาเพื่อให้การขนส่งในประเทศเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุด (Netirith & Ji, 2022)

ในบทความนี้ได้นำเสนอหัวข้อขององค์กรการขนส่งทางบกของประเทศไทย ซึ่งประกอบด้วยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับภาครัฐและเอกชน โดยเฉพาะกับการขนส่งทางบก มุ่งเน้นไปที่บทบาทและหน้าที่ของหน่วยงานต่าง ๆ ในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการวางระบบการขนส่ง การเคลื่อนย้ายสินค้าและบริการ การศึกษานี้จะชี้ให้เห็นถึงปัญหาพัฒนา การสร้างโอกาส และความท้าทายขององค์กร เพื่อช่วยในการเพิ่มประสิทธิภาพการขนส่งและสามารถตอบสนองต่อการเปลี่ยนแปลงในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคมเพื่อก่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด

องค์กรการขนส่งทางบกของประเทศไทย

องค์กรการขนส่งทางบก หมายถึง หน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการวางแผน กำกับดูแล และบริหารจัดการการขนส่งทางบก ซึ่งครอบคลุมการขนส่งทั้งผู้โดยสารและสินค้าผ่านถนนและทางรถไฟ มีบทบาทสำคัญในการจัดระเบียบและพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อให้การขนส่งเป็นไปอย่างราบรื่น มีประสิทธิภาพ และปลอดภัย (กรมการขนส่งทางบก, 2564)

องค์กรการขนส่งทางบกแบ่งออกได้เป็นสองประเภทหลัก คือ องค์กรการขนส่งของภาครัฐ และองค์กรการขนส่งของรัฐวิสาหกิจ ซึ่งทั้งสองประเภทนี้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาและบริหารจัดการระบบการขนส่งทางบกในประเทศไทยเพื่อให้บริการแก่ประชาชน อยู่ภายใต้การกำกับของกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการควบคุม ดูแล และพัฒนาระบบการขนส่งภายในประเทศ รวมถึงการก่อสร้างและบำรุงรักษาทางหลวง การเชื่อมต่อโครงข่ายทางหลวงทั้งภายในและภายนอกประเทศ (กรมการขนส่งทางบก, 2563a) องค์กรการขนส่งของรัฐวิสาหกิจ เป็นองค์กรที่รัฐถือหุ้นใหญ่และมีจุดมุ่งหมายในการแสวงหากำไรพร้อมกับให้บริการสาธารณะ ตัวอย่างขององค์กรประเภทนี้คือ บริษัท ขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งมีหน้าที่ให้บริการรถโดยสารระหว่างจังหวัดและจัดการสถานีขนส่ง ครอบคลุมการบริการประชาชนและการส่งเสริมเศรษฐกิจในพื้นที่ต่าง ๆ นอกจากนี้ยังมี การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) รับผิดชอบในการบริหารจัดการทางพิเศษในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เพื่ออำนวยความสะดวกและความรวดเร็วในการขนส่ง (บริษัทขนส่งจำกัด, 2563a) การจัดประเภทขององค์กรเหล่านี้ไม่เพียงแต่สะท้อนถึงบทบาทและหน้าที่ที่แตกต่างกัน แต่ยังช่วยให้การบริหารจัดการทรัพยากรและการให้บริการแก่ประชาชนมีประสิทธิภาพและยั่งยืนมากขึ้น ซึ่งแต่ละหน่วยงานมีบทบาทหน้าที่และรายละเอียดดังนี้

1. **กรมการขนส่งทางบก** เป็นหน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม ทำหน้าที่ควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ควบคุมการจดทะเบียนรถยนต์ ออกใบอนุญาตในการขับรถ เก็บภาษีรถ จัดระเบียบการขนส่งทางถนนภายในประเทศให้เชื่อมโยงกับประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาเครือข่ายการขนส่งทางถนนไปยังประเทศเพื่อนบ้าน พัฒนาระบบการขนส่งทางถนนและการใช้รถให้เป็นไปตามข้อกฎหมายการใช้รถของประเทศไทย ดูแลและจัดการในส่วนที่เกี่ยวข้องกับอนุสัญญาข้อตกลงระหว่างประเทศที่เกี่ยวกับใช้รถยนต์ของประชาชน การบริหารองค์กรของกรมการขนส่งทางบก มีอธิบดีเป็นผู้บริหารงาน และแบ่งรองอธิบดีออกเป็น 3 ฝ่าย ได้แก่ รองอธิบดีฝ่ายบริหาร รองอธิบดีฝ่ายปฏิบัติการ และรองอธิบดีฝ่ายวิชาการ (กรมการขนส่งทางบก, 2563b) ดังนั้นกรมการขนส่งทางบกเป็น

หน่วยงานสำคัญที่มีบทบาทสำคัญในการจัดการและพัฒนาระบบการขนส่งทางบกในประเทศไทย เพื่อให้การขนส่งทางถนน มีประสิทธิภาพและปลอดภัยสำหรับประชาชนและการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศไทยในทางที่ยั่งยืน

2. กรมทางหลวง เป็นหน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่หลักคือทำการก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษา ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดินและทางหลวงสัมปทานของประเทศ ให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยเน้นเรื่องการอำนวยความสะดวก ความปลอดภัย ในการใช้ถนนของประชาชนและการขนส่งสินค้าเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคงของประเทศ กรมทางหลวงแบ่งการบริหารออกเป็น สำนักงานบริหารส่วนกลางและสำนักงานบริการส่วนภูมิภาค โดยแบ่งย่อยในแต่ละภูมิภาคออกเป็น 18 แห่ง เป็นการกระจายการบริหารงานสู่ต่างจังหวัด เพื่อพัฒนาทางหลวงให้เข้าถึงทุกอำเภอ ทุกหมู่บ้านให้เข้าถึงได้ง่ายและปลอดภัยขึ้น ภายใต้การบริหารงานของอธิบดีกรมทางหลวง และรองอธิบดีทั้ง 4 ฝ่าย อย่างไรก็ตามกรมทางหลวงมีความจำเป็นต้องใช้วิศวกรในการสร้างและพัฒนาทางหลวง จึงแบ่งโครงสร้างการบริหารของฝ่ายวิศวกรออกเป็น 6 ฝ่าย คือ วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบวิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย โดยมุ่งเน้นในการพัฒนาถนนให้ประชาชนใช้ในการเดินทางได้อย่างสะดวกและปลอดภัย (กรมทางหลวง, 2560)

3. กรมทางหลวงชนบท เป็นหน่วยงานราชการในสังกัดกระทรวงคมนาคม มีหน้าที่ในการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบทให้มีมาตรฐานและครอบคลุม เพื่อสนับสนุนการคมนาคม ขนส่ง ท่องเที่ยว นอกจากนี้ยังมีหน้าที่ในการแก้ไขปัญหาจราจรโดยสร้างทางเชื่อม ทางเลี่ยง และทางลัด ในการใช้ถนนให้กับภาครัฐและเอกชน อีกทั้งยังทำหน้าที่เป็นที่ปรึกษาในการพัฒนาทางหลวงท้องถิ่นให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ลักษณะการบริหารองค์กรของกรมทางหลวงชนบทมีความคล้ายคลึงกับกรมทางหลวง ที่อธิบดีและรองอธิบดีทำหน้าที่ในการบริหาร รวมถึงมีฝ่ายวิศวกรรม วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษาทางและสะพาน อีกทั้งภายในกรมหลวงชนบทเองยังแบ่งหน่วยงานภายในออกเป็น สำนักงานตรวจสอบภายในสำนักงานพัฒนาระบบบริหาร สำนักงานตรวจสอบความปลอดภัยงานทางและกองส่งเสริมจริยธรรมและป้องกันการทุจริต เพื่อทำการบริหารงานให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการตรวจสอบการทุจริตในการสร้างงานของกรม (กรมทางหลวงชนบท, 2563)

4. สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) อยู่ภายใต้การบริหารงานของสำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม โดยมีภารกิจหลักในการเสนอแนะนโยบายและทำแผนการขนส่งและจราจร ความปลอดภัยในการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ในการบริหารองค์กรมีผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจรเป็นหัวหน้างาน ภายในหน่วยงานแบ่งการบริหารงานออกเป็นสำนักบริหารกลาง กองจัดระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจรสำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง สำนักแผนความปลอดภัย สำนักแผนงาน สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค และมี 2 กลุ่มงาน ได้แก่ กลุ่มตรวจสอบภายใน กลุ่มพัฒนาระบบบริหาร โดยกลุ่มงานเหล่านี้ทำหน้าที่ในการทำแผนการลงทุนด้านการขนส่งและจราจรในประเทศ ศึกษานโยบายระบบการจราจรทางบกให้สอดคล้องกับแผนด้านการขนส่งและการจราจร ในการทำงานนี้เน้นการพัฒนาเทคโนโลยีการจราจรและขนส่งอัจฉริยะเข้ามามีส่วนช่วยในการดำเนินการ (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2559)

5. บริษัทขนส่งจำกัด (บขส.) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจ สังกัดกระทรวงคมนาคม เดิมมีชื่อว่าบริษัทเดินอากาศ จำกัด และเปลี่ยนชื่อมาเป็นบริษัท ขนส่ง จำกัด ในปี พ.ศ. 2482 มีพันธกิจ คือ เป็นศูนย์กลางธุรกิจการขนส่งด้วยรถโดยสารที่ทันสมัยได้มาตรฐาน บริการเป็นที่ยอมรับ เชื่อมโยงทั่วภูมิภาค มีความรับผิดชอบต่อสังคม

และสิ่งแวดล้อม (บริษัทขนส่งจำกัด, 2563a) รวมทั้งดำเนินการด้านการบริการรถประจำทางให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังต่างจังหวัด ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด โดยกึ่งหนึ่งให้บริษัทเอกชนเข้ามาดำเนินการ (บริษัทขนส่งจำกัด, 2563b) และแบ่งขอบเขตออกเป็น 3 ส่วนคือ การเดินรถบริษัทรถร่วมเอกชน และสถานีขนส่ง 7 แห่ง ทั้งในกรุงเทพและต่างจังหวัด โดยมีที่ทำการสถานีเดินรถ 117 สาขาทั่วประเทศ ในส่วนของการบริหาร มีคณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการใหญ่ทำหน้าที่ในการบริหารงาน ซึ่งแบ่งหน่วยงานออกเป็น สำนักอำนวยการ ฝ่ายธุรกิจเดินรถ แบ่งออกเป็น ภาคเหนือ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคตะวันออกและภาคใต้ ฝ่ายบริหารเดินรถ ฝ่ายบริหาร ฝ่ายพัฒนาองค์กร และสำนักซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถ ทั้งหมดนี้อยู่ภายใต้การตรวจสอบของ สำนักงานตรวจสอบภายใน โดยมีเป้าหมายเพื่อยกระดับมาตรฐานในการบริการอย่างทั่วถึง เสมอภาค และมีความปลอดภัย รวมถึงเน้นผลประกอบการด้านการเงินให้เติบโตอย่างต่อเนื่อง (บริษัทขนส่งจำกัด, 2566)

6. การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.: Expressway Authority of Thailand: EXAT) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจในสังกัดของกระทรวงคมนาคม กทพ. มีหน้าที่ในการจัดการทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ และดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล โดยการทางพิเศษทำหน้าที่ในการดูแลทางพิเศษ 8 ทาง ได้แก่ ทางพิเศษเฉลิมมหานคร ทางพิเศษศรีรัช ทางพิเศษฉลองรัช ทางพิเศษบูรพาวิถี ทางพิเศษอุดรรัถยา (ทางด่วนสายบางปะอิน–ปากเกร็ด) ทางพิเศษสายบางนา–อาจณรงค์ (ระบบทางด่วนขั้นที่ 3 สายใต้ ตอน S1) ทางพิเศษกาญจนาภิเษก (ทางด่วนวงแหวนใต้) ทางพิเศษสายศรีรัช–วงแหวนรอบนอกกรุงเทพมหานคร โดยการบริหารองค์กรนี้ (ตามประกาศการทางพิเศษแห่งประเทศไทย) มีผู้ว่าการกองทำหน้าที่บริหารและกำกับดูแล รองผู้ว่าการกอง 5 กอง ได้แก่ รองผู้ว่าการฝ่ายบริหาร โดยแบ่งเป็นฝ่ายการบริหารทั่วไปและฝ่ายการบัญชี รองผู้ว่าการฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน แบ่งออกเป็นฝ่ายย่อย คือ ฝ่ายนโยบายและแผน ฝ่ายสารสนเทศ รองผู้ว่าการฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน โดยแบ่งออกเป็นฝ่ายกรรมสิทธิ์ที่ดินและฝ่ายกฎหมาย รองผู้ว่าการฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา โดยแบ่งเป็นฝ่ายก่อสร้างทางพิเศษและฝ่ายบำรุงรักษา และรองผู้ว่าการฝ่ายปฏิบัติการ โดยแบ่งออกเป็นฝ่ายควบคุมการจราจรและฝ่ายจัดเก็บค่าผ่านทาง และยังมีผู้ช่วยผู้ว่าการในการบริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน นอกจากนี้ยังมีอีก 4 กอง ที่มีสายงานอยู่ภายใต้การดูแลของสำนักผู้ว่าการกอง ได้แก่ กองกลางและการประชุมกอง ประชาสัมพันธ์กองกำกับดูแลกิจการ กองพัฒนาธุรกิจและการตลาดเพื่อใช้ในการบริหารการทางพิเศษแห่งประเทศไทย เพื่อความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยให้กับผู้ใช้บริการทางพิเศษ (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2563)

7. องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.: Bangkok Mass Transit Authority: BMTA) เป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจประเภทสาธารณูปโภค ในสังกัดของกระทรวงคมนาคม ขสมก. มีหน้าที่ในการบริการรถโดยสารประจำทาง เพื่อรับส่งประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร จังหวัดนนทบุรี จังหวัดปทุมธานีจัง หวัดนครปฐม จังหวัดสมุทรสาคร และจังหวัดสมุทรปราการ รวม 457 เส้นทาง เป็นหนึ่งในหน่วยงานสาธารณูปโภคที่ภาครัฐจัดให้บริการแก่ประชาชนผู้มีรายได้น้อยถึงปานกลางเป็นหลัก ดังนั้นการดำเนินการจะเน้นไปที่การช่วยเหลือรัฐบาลและประชาชนชน มากกว่าการมุ่งเน้นสร้างกำไร และเก็บค่าโดยสารต่ำกว่าต้นทุนจริง ส่งผลให้องค์การขนส่งกรุงเทพประสบกับสภาวะขาดทุนมาเป็นลำดับที่ 2 รองจากการรถไฟแห่งประเทศไทย มีหนี้สินรวม 113,237.50 ล้านบาท ถึงแม้จะมีการบริหารที่ขาดทุน แต่การบริการยังคงมุ่งหมายให้ประชาชนได้รับความสะดวก รวดเร็ว และปลอดภัยในการใช้บริการ ส่วนโครงสร้างการบริหารภายในองค์กรไม่มีความซับซ้อนมากนัก โดยมีผู้อำนวยการทำหน้าที่ในการบริหารและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลของคณะกรรมการบริหาร โดยแบ่งออกเป็น 3 ฝ่ายคือ ฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่ในการดูแลเรื่องกฎหมาย แผนงาน และการบริหารความเสี่ยง ฝ่ายการเดินรถองค์กร ทำหน้าที่ในการดูแล แบ่งออกเป็นฝ่ายบริหารการเดินรถ เขตการเดินรถ 8 สาย และกลุ่มงานสายตรวจพิเศษ และฝ่ายการเดินรถร่วมบริการของเอกชน

เพื่อทำหน้าที่ในการเป็นผู้ให้การบริการรถประจำทางที่ดีของประเทศไทย มีพันธกิจ คือ บริการรถโดยสารประจำทางที่มีคุณภาพแบบมืออาชีพ โดยใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัยและใส่ใจกับสิ่งแวดล้อม (องค์กรขนส่งมวลชนกรุงเทพ, 2563)

ตาราง 1 บทสรุปองค์กรการขนส่งทางบกของประเทศไทย

องค์กร	หน้าที่	ผู้บริหาร	โครงสร้างการบริหารองค์กร
กรมการขนส่งทางบก (หน่วยราชการ)	การควบคุม ดูแล ตรวจสอบ ตรวจตรา ควบคุมการจดทะเบียนรถยนต์	อธิบดีกรมการขนส่งทางบก	1. ฝ่ายบริหาร ทำหน้าที่ในการบริหารงานทั่วไป 2. ฝ่ายปฏิบัติการ ควบคุมดูแลกองตรวจการขนส่งทางบก สำนักมาตรฐานงานทะเบียนและภาษีรถ 3. รองอธิบดีฝ่ายวิชาการ ดูแลในเรื่องของแผนงาน ฝ่ายกฎหมาย การขนส่งสินค้า 4. ฝ่ายวิศวกรรมยานยนต์ ทำหน้าที่ควบคุมการบริหารไปยังสำนักงานขนส่งจังหวัด อำเภอ และสถานีขนส่งผู้โดยสาร
กรมทางหลวง (หน่วยราชการ)	ก่อสร้าง ควบคุม บำรุงรักษาทางหลวง ทางหลวง ทางหลวงพิเศษ ทางหลวงแผ่นดิน และทางหลวงสัมปทาน	อธิบดีกรมทางหลวง	1. ฝ่ายวิชาการ 2. ฝ่ายบริหาร 3. ฝ่ายดำเนินการ 4. ฝ่ายซ่อมบำรุงทาง การบริหารของฝ่ายวิศวกรออกเป็น 6 ฝ่าย 1. วิศวกรใหญ่ด้านวางแผนและวางโครงการก่อสร้าง 2. วิศวกรใหญ่ด้านวิจัยและพัฒนา 3. วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง 4. วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษา 5. วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ 6. วิศวกรใหญ่ด้านอำนวยความปลอดภัย
กรมทางหลวงชนบท (หน่วยราชการ)	พัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางหลวงชนบท เพื่อสนับสนุนการคมนาคมขนส่งการท่องเที่ยว	อธิบดีกรมทางหลวงชนบท	การบริหารองค์กรของกรมทางหลวงชนบทคล้ายคลึงกับกรมทางหลวง 1. ฝ่ายวิศวกรรม 2. วิศวกรใหญ่ด้านควบคุมการก่อสร้าง 3. วิศวกรใหญ่ด้านสำรวจและออกแบบ 4. วิศวกรใหญ่ด้านบำรุงรักษาทางสะพาน
สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (หน่วยราชการ)	จัดทำแผนและนโยบายการขนส่งและจราจร ความปลอดภัย ในการขนส่งทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ	ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร	1. สำนักบริหารกลาง 2. กองจัดระบบการจราจรทางบก 3. กองพัฒนาระบบการขนส่งและจราจร 4. ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศการขนส่งและจราจร

ตาราง 1 (ต่อ)

องค์กร	หน้าที่	ผู้บริหาร	โครงสร้างการบริหารองค์กร
			5. สำนักงานโครงการพัฒนาระบบราง 6. สำนักแผนความปลอดภัย 7. สำนักแผนงาน 8. สำนักส่งเสริมระบบการขนส่งและจราจรในภูมิภาค
บริษัท ขนส่ง จำกัด (รัฐวิสาหกิจ)	บริการรถประจำทางให้กับผู้โดยสารที่ต้องการเดินทางระหว่างกรุงเทพมหานครไปยังจังหวัดต่าง ๆ ทั้งระหว่างจังหวัดและภายในจังหวัด	คณะกรรมการบริษัทและกรรมการผู้จัดการใหญ่	1. สำนักอำนวยการ 2. ฝ่ายธุรกิจเดินรถ 3. ฝ่ายบริหารเดินรถ 4. ฝ่ายบริหาร 5. ฝ่ายพัฒนาองค์กร 6. สำนักซ่อมบำรุงและตรวจสภาพรถ
การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (รัฐวิสาหกิจ)	การจัดทางพิเศษ บำรุงรักษาทางพิเศษ และดำเนินการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครและปริมณฑล	ผู้ว่าการกอง	1. ฝ่ายบริหาร 2. ฝ่ายกลยุทธ์และแผนงาน 3. ฝ่ายกฎหมายและกรรมสิทธิ์ที่ดิน 4. การฝ่ายก่อสร้างและบำรุงรักษา 5. การฝ่ายปฏิบัติการ บริหารความเสี่ยงและควบคุมภายใน 1. กองกลางและการประชุม 2. กองประชาสัมพันธ์ 3. กองกำกับดูแลกิจการ 4. กองพัฒนาธุรกิจและการตลาด
องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (รัฐวิสาหกิจ)	บริการรถโดยสารประจำทางเพื่อรับส่งประชาชน ในเขตกรุงเทพมหานคร นนทบุรี ปทุมธานี นครปฐม สมุทรสาคร สมุทรปราการ	ผู้อำนวยการองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ	1. ฝ่ายบริหาร 2. ฝ่ายการเดินรถองค์การ 3. ฝ่ายการเดินรถเอกชนร่วมบริการ

จากตาราง 1 การบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบกของประเทศไทยประกอบด้วยหน่วยงานราชการและรัฐวิสาหกิจหลายแห่งที่มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาระบบการขนส่งให้มีประสิทธิภาพและปลอดภัยต่อประชาชน ซึ่งองค์กรการขนส่งดังกล่าวมีโครงสร้างการบริหารที่ชัดเจน โดยมีการแบ่งแยกฝ่ายต่าง ๆ ตามหน้าที่ รับผิดชอบ โครงสร้างนี้ช่วยให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีระบบและสามารถควบคุมการทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากการรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้แสดงให้เห็นถึงบทบาทและโครงสร้างการบริหารงานขององค์กรหลักที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการขนส่งทางบก ทั้งในภาครัฐและรัฐวิสาหกิจ หลักการบริหารจัดการที่เน้นการแบ่งงานตามความเชี่ยวชาญเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยการบริหารองค์กรภาครัฐที่เน้นความโปร่งใสและธรรมาภิบาล ยังชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการสร้างกลไกควบคุมและตรวจสอบที่มีประสิทธิภาพเพื่อป้องกันการทุจริต รวมถึงการวางแผนการขนส่ง การพัฒนาระบบโลจิสติกส์ และการอำนวยความสะดวกในการขนส่งให้กับประชาชน ดังนั้น การบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ จำเป็นต้องอาศัยความร่วมมือระหว่างหน่วยงานหลายฝ่าย เพื่อให้ได้คุณภาพและมาตรฐานความปลอดภัย ความโปร่งใสในการบริหารจัดการ และการใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการพัฒนาระบบขนส่ง นอกจากนี้ การจัดองค์กรที่เหมาะสมบทบาทและหน้าที่ของหน่วยงาน มีส่วนช่วยเสริมสร้างประสิทธิภาพในการดำเนินงานและพัฒนาการขนส่งทางบกในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อส่งเสริมการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมของประเทศอย่างยั่งยืนและตอบสนองต่อความต้องการในอนาคต

การบริหารจัดการองค์กรขนส่ง

การบริหารจัดการองค์กร หมายถึง การดำเนินการและการจัดระเบียบทรัพยากรต่าง ๆ ขององค์กร (บุคลากร ทรัพยากรทางการเงิน วัสดุ และข้อมูล) เพื่อให้บรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ขององค์กรได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล การบริหารจัดการองค์กรจะต้องใช้ความรู้ในด้านการวางแผน การจัดการ การกำหนดทิศทาง และการควบคุม รวมถึงการสื่อสารและการประสานงานในทุกระดับขององค์กร (ณัฐวุฒิ เอี่ยมเนตร และคณะ, 2567) อีกมุมหนึ่งนั้น การบริหารจัดการขององค์กรการขนส่งทางบกจะต้องคำนึงถึงความต้องการของประชาชน และการพัฒนาเศรษฐกิจที่ยั่งยืน โดยเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพของระบบขนส่ง การประยุกต์ใช้เทคโนโลยี และการร่วมมือกับภาคเอกชนเพื่อพัฒนาการให้บริการ

แนวคิดและทฤษฎีการบริหารจัดการองค์กร ได้กล่าวถึงการจัดโครงสร้างและการบริหารจัดการภายในองค์กร เพื่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด โดยเน้นถึงความสำคัญ ที่เน้นเรื่องการวางแผน (planning) การจัดองค์กร (organizing) การชี้นำ (leading) และการควบคุม (controlling) ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยให้การดำเนินงานในภาคการขนส่งทางบกมีความเป็นระบบและมีประสิทธิภาพ (ณัฐวัชร จันทโรธรณ์, 2562) นอกจากนี่ยังรวมไปถึงแนวคิดและทฤษฎีการบริหารองค์กรโดยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้ในการขนส่งประกอบด้วย การนำระบบ GPS ระบบการติดตามและการใช้เทคโนโลยีแบบทันที (real time data) เข้ามาช่วยส่งเสริมการบริหารงานขนส่ง (ยุวรี ณ เสน และวิษณุ สุมิตสวรรค์, 2562)

หลักการบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบก เป็นหนึ่งในกระบวนการบริหารที่ซับซ้อนซึ่งและเกี่ยวข้องกับหลายองค์ประกอบ โดยมีเป้าหมายเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเคลื่อนย้ายสินค้า บริการหรือผู้คน ทั้งนี้การจัดการงาน ได้อย่างมีประสิทธิภาพต้องรวมถึงการวางแผนการใช้ทรัพยากร การควบคุมการดำเนินงาน และการประเมินผลทางด้านเศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อม การจัดการด้านโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ถนนและเส้นทางขนส่ง การบริหารเส้นทางดำเนินการขนส่งที่ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้องค์กรการขนส่งทางบกจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องใส่ใจในด้านความยั่งยืน โดยลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกและพิจารณาทางเลือกขนส่งที่ใช้พลังงานทดแทน (Netirith, 2021)

ดังนั้นประเทศไทยจึงให้ความสำคัญในด้านการบริหารจัดการองค์กรการขนส่ง โดยมุ่งเน้นไปที่การจัดการโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะของประเทศ โดยมีเป้าหมายหลักคือ การบริหารภายในองค์กรเพื่อให้เกิดสาธารณะประโยชน์กับประชาชนในด้านการคมนาคมเพื่อพัฒนาเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐานและสังคมให้มีศักยภาพทัดเทียมมาตรฐานสากล ดังนั้นการจัดการองค์กรถือเป็นสิ่งสำคัญ เพื่อสร้างความมั่นใจ ความปลอดภัยและ

ความน่าเชื่อถือ ทั้งนี้สามารถวิเคราะห์และอภิปรายผลรวมกับแนวคิด “การบริหารจัดการองค์กรขนส่งทางบกและการพัฒนาประเทศ” โดยบทความนี้ได้แยกการวิเคราะห์แต่ละประเด็นดังนี้

1. การบริหารจัดการด้านกฎระเบียบและการบังคับใช้ คือการกำหนดและบังคับใช้กฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางบก รวมถึงมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน การปล่อยมลพิษของยานพาหนะ ใบอนุญาตขับขี่และทะเบียนรถยนต์ กฎระเบียบ การดำเนินการตรวจสอบข้อมูลของผู้มีใบอนุญาตขับขี่ รวมถึงการรับรองคุณสมบัติของผู้ขับขี่เหล่านั้นว่ามีคุณสมบัติตรงตามมาตรฐานและปลอดภัยตามระเบียบหรือไม่ เพื่อรับรองความปลอดภัยของประชาชนและสังคมในการคมนาคมทางท้องถนน อย่างไรก็ตามยังรวมไปถึงการจัดการและการกวดขันด้านใบอนุญาตในการขับขี่

2. การส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนถือเป็นเป้าหมายสำคัญของกรมการขนส่งทางบก ซึ่งรวมถึงการบังคับใช้กฎหมายจราจร การพัฒนารณรงค์ด้านความปลอดภัย การวางโครงสร้างพื้นฐานการขับขี่ทางบกให้สะดวกต่อการสัญจรและมีความปลอดภัยต่อการขับขี่เพื่อลดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต

3. การส่งเสริมการค้าและการส่งออกของประเทศ การบริหารองค์กรการขนส่งทางบกบริหารจัดการองค์กรเพื่อทำหน้าที่วางแผน วางกลยุทธ์ ออกแบบนโยบาย รวมถึงการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนเพื่ออำนวยความสะดวกและเพิ่มประสิทธิภาพส่งเสริมการค้าระหว่างประเทศ การขนส่งภายในประเทศ การนำเข้าและการส่งออก

4. อำนวยความสะดวกให้กับประชาชน โดยเน้นการวางแผนเส้นทางและการจัดการจราจร การพัฒนาระบบการขนส่งสาธารณะในการปรับปรุง และเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อให้บริการดีขึ้น การอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน เป็นส่วนสำคัญของบทบาทของกรมการขนส่งทางบกในการพัฒนาและบริหารจัดการระบบการขนส่งทางบกในประเทศไทย เน้นการเพิ่มความสะดวกสบายในการใช้บริการ

5. การจัดทำแผนพัฒนาการขนส่งและการวางแผนยุทธศาสตร์ในระยะยาว โดยพิจารณาถึงความต้องการของประชาชนและการเปลี่ยนแปลงในสังคม รวมถึงทิศทางการขนส่งในอนาคตเพื่อวางแผนยุทธศาสตร์และดำเนินการจัดการขนส่งทางบกอย่างมีประสิทธิภาพ และให้เครือข่ายการขนส่งในประเทศให้ครอบคลุมมากที่สุด โดยการมีนโยบายและการจัดการอย่างเป็นระบบให้โครงสร้างการบริหารสามารถดำเนินไปได้อย่างมีเสถียรภาพ

6. การนำเทคโนโลยีเข้ามาประยุกต์ใช้กรมการขนส่งทางบกได้นำเทคโนโลยีมาใช้เพื่อปรับปรุงบริการและปรับปรุงประสิทธิภาพการให้บริการและอำนวยคามสะดวกกับประชาชน รวมถึงบริการออนไลน์และ การนำระบบขนส่งอัจฉริยะ (smart transportation) จัดการวางแผนยุทธศาสตร์และการขนส่ง เพื่อลดปัญหาการจราจร ซึ่งยังคงต้องการการลงทุนและการพัฒนาทั้งในด้านบุคลากรและระบบโครงสร้างพื้นฐาน ทำให้กระบวนการขนส่งมีประสิทธิภาพมากขึ้น (ปาริชาติ คุณปลื้ม, 2566)

7. เกิดความร่วมมือและการมีส่วนร่วมของระหว่างภาครัฐ รัฐวิสาหกิจและประชาชน ตามแผนนโยบายและกลยุทธ์ด้านการขนส่งทางบก โดยการทำงานและประสานงานร่วมกัน และควบคุมคุณภาพให้ได้มาตรฐานในระยะยาว โดยการใช้โครงสร้างพื้นฐานและการอำนวยความสะดวกแบบพึ่งพากัน เพื่อมุ่งเน้นประโยชน์ให้กับประชาชน กรมการขนส่งทางบก มีความจำเป็นต้องรายงานต่อรัฐบาลและสาธารณชนอย่างสม่ำเสมอเกี่ยวกับกิจกรรมค่าใช้จ่าย และการดำเนินการต่าง ๆ เพื่อสามารถตรวจสอบความโปร่งใสในการดำเนินงานและความรับผิดชอบ อย่างไรก็ตาม ความร่วมมือระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนโดยการให้สัมปทาน แบบ Built–Own–Operate (BOO) คือการที่ภาครัฐให้สิทธิผูกขาดกับภาคเอกชนในการเป็นผู้ลงทุนและดำเนินการ ไม่ต้องโอนกรรมสิทธิ์ในทรัพย์สินที่ได้รับเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของภาครัฐ ทั้งนี้การบริหารองค์กรดังกล่าวควรให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการตรวจสอบ

ความโปร่งใส เพื่อลดข้อผิดพลาดหรือการทุจริตที่อาจเกิดขึ้น อีกทั้งการสื่อสารให้ประชาชนรับรู้ถึงข้อมูลเชิงนโยบายและการดำเนินงานอย่างทั่วถึง ยังคงเป็นจุดที่ต้องให้ความสำคัญ

8. โครงสร้างองค์กรและการกระจายอำนาจ เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการองค์กรขนส่ง ซึ่งช่วยให้หน่วยงานสามารถปรับตัวให้เข้ากับความต้องการเฉพาะของพื้นที่ได้อย่างทันท่วงที การกระจายอำนาจ ยังคงมีความท้าทาย ในด้านของการสื่อสารและการประสานงานระหว่างส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น ซึ่งอาจทำให้เกิดความไม่สอดคล้องในการดำเนินงาน ดังนั้น การจัดการข้อมูลและการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพเป็นสิ่งสำคัญในการแก้ไขปัญหานี้

9. การบริหารจัดการทางการเงิน เป็นหนึ่งในปัจจัยที่ควรบริหารอย่างเร่งด่วน ซึ่งส่วนหนึ่งเกิดจากการกำหนดค่าโดยสารที่ต่ำกว่าต้นทุนจริงเพื่อตอบสนองนโยบายรัฐในการช่วยเหลือประชาชน การแก้ไขปัญหานี้ต้องการการปรับปรุงโครงสร้างการเงิน การเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงาน รวมทั้งการปรับปรุงบริการเพื่อดึงดูดผู้ใช้บริการมากขึ้น ดังนั้น การจัดทำแผนการเงินที่ครอบคลุม การปรับโครงสร้างหนี้สิน และการจัดการค่าใช้จ่ายที่เหมาะสมเป็นสิ่งที่จำเป็นในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว

10. การสนับสนุนโครงการและนวัตกรรมที่สามารถพัฒนาระบบขนส่งและจราจรให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยการบริหารองค์กรอย่างมีระบบและแบบแผนที่ชัดเจน สอดคล้องกับวิสัยทัศน์และพันธกิจขององค์กร รวมถึงการคิดค้นนวัตกรรมที่สนับสนุนการขนส่งบก เช่น นวัตกรรมทางเทคโนโลยี ระบบการจัดการ และแนวคิดใหม่ สามารถช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและคุณภาพในการให้บริการขนส่ง เพื่อเป็นการผลักดันให้ระบบบริการขนส่งมีคุณภาพและตอบสนองต่อความต้องการของประชาชน

11. การพัฒนาและบำรุงรักษาทางหลวง เพื่อให้การขนส่งทางบกมีความปลอดภัยและรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ไม่ว่าจะเป็นการขยายถนน การบูรณะพื้นผิวจราจร การติดตั้งสัญญาณไฟจราจร และการวางระบบระบายน้ำ เพื่อลดอุบัติเหตุและเพิ่มความคล่องตัวในการเดินทาง และรองรับการเติบโตทางเศรษฐกิจและการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ยั่งยืนด้วย (กรมการขนส่งทางหลวง, 2560) นอกจากนี้การลงทุนในเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้องกับการบำรุงรักษาถนน เช่น การตรวจสอบโครงสร้างถนนด้วยเทคโนโลยีเซนเซอร์ และการใช้วัสดุที่ทนทานสูง ยังเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในระยะยาว ช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดความเสียหายที่รุนแรง

12. ในมุมมองทางเศรษฐกิจ การบริหารจัดการขนส่งทางบกเป็นปัจจัยสำคัญในการเชื่อมโยงระหว่างภูมิภาค ช่วยส่งเสริมการค้าและการส่งออก ซึ่งการขนส่งที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงแต่ช่วยลดต้นทุนในการขนส่งสินค้า แต่ยังสามารถเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของสินค้าในตลาดโลกได้อีกด้วย จำเป็นต้องอาศัยการวางแผนเชิงยุทธศาสตร์ในระยะยาว โดยเฉพาะในด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน เพื่อรองรับปริมาณการขนส่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพื่อเป็นแนวทางในการบริหารทรัพยากรอย่างมีประสิทธิภาพ

การบริหารจัดการองค์กรขนส่งทาง ได้เน้นไปที่การบริหารจัดการองค์กร การวางแผน การทำเทคโนโลยีมาใช้ รวมถึงการส่งเสริมความปลอดภัยในการขนส่ง โดยมุ่งเน้นการพัฒนาประสิทธิภาพการขนส่งและการบริหารทรัพยากรอย่างยั่งยืน ในบริบทของประเทศไทย การจัดการองค์กรขนส่งมีความสำคัญทั้งในด้านการกำหนดกฎระเบียบ การอำนวยความสะดวกให้กับประชาชน และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเติบโตของเศรษฐกิจ การนำเทคโนโลยีมาช่วยในการวางแผนยุทธศาสตร์และการจัดการขนส่งทางบกเป็นส่วนสำคัญในการสร้างความยั่งยืนและประสิทธิภาพในระยะยาว

การวิเคราะห์เชิงเปรียบเทียบองค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทยและต่างประเทศ

องค์กรการขนส่งทางบกในประเทศไทยมีหลายหน่วยงานที่มีบทบาทสำคัญในการบริหารจัดการและพัฒนาระบบขนส่งภายในประเทศ โดยแต่ละหน่วยงานมีหน้าที่และความรับผิดชอบที่ชัดเจนในการสนับสนุนการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางถนน ควบคุมคุณภาพ ความปลอดภัยของการขนส่งทางบกในประเทศไทย กรมการขนส่งทางบกทำหน้าที่ตรวจสอบการจดทะเบียนรถยนต์ การออกใบอนุญาตขับขี่ และการบังคับใช้กฎจราจร เพื่อให้ระบบการขนส่งทางบกมีความปลอดภัยและมีมาตรฐาน (กรมการขนส่งทางบก, 2563c) อีกองค์กรหนึ่งที่มีบทบาทสำคัญคือ บริษัทขนส่ง จำกัด (บขส.) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจที่ให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างจังหวัดทั่วประเทศไทย โดย บขส. มุ่งเน้นการให้บริการที่มีมาตรฐานและราคาที่สามารถเข้าถึงได้ ทำให้การเดินทางในประเทศเป็นไปอย่างสะดวกและรวดเร็ว (บริษัทขนส่งจำกัด, 2566) นอกจากนี้ การทางพิเศษแห่งประเทศไทย (กทพ.) เป็นอีกหนึ่งองค์กรสำคัญที่รับผิดชอบในการดูแลทางพิเศษหรือทางด่วนในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ซึ่งมีบทบาทในการจัดการและพัฒนาระบบโครงข่ายทางด่วนให้มีประสิทธิภาพ รวมถึงการบริหารจัดการการจราจรและการเก็บค่าผ่านทาง (การทางพิเศษแห่งประเทศไทย, 2563) องค์กรเหล่านี้มีบทบาทในการสร้างระบบการขนส่งที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยการทำงานร่วมกันระหว่างหน่วยงานภาครัฐและรัฐวิสาหกิจช่วยให้ระบบการขนส่งทางบกของไทยเป็นไปอย่างมีเสถียรภาพและมีประสิทธิภาพ

องค์กรขนส่งในต่างประเทศ ประกอบด้วย Transport for London (TfL) กรมการขนส่งทางบกของสหราชอาณาจักร (Department for Transport: DfT) ซึ่งมีการบริหารจัดการระบบขนส่งที่ซับซ้อนและเน้นการใช้เทคโนโลยีเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการเดินทาง เช่น การติดตามเส้นทางการขนส่งด้วยระบบดิจิทัล และการจัดการโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตของการจราจรที่เพิ่มขึ้น การใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อมเพื่อลดการปล่อยมลพิษจากยานพาหนะ (Transport for London, 2023) Deutsche Bahn (DB) เป็นบริษัทขนส่งแห่งชาติที่รับผิดชอบการบริหารระบบขนส่งทางรางภายในเยอรมนีและระหว่างประเทศ เช่น รถไฟระยะไกล (Intercity–Express) และรถไฟท้องถิ่น นอกจากนี้ยังดูแลการขนส่งสินค้าและการเดินทางข้ามประเทศ (Deutsche Bahn AG, 2023) รวมถึง Metropolitan Transportation Authority (MTA) – สหรัฐอเมริกา MTA เป็นองค์กรที่ดูแลระบบขนส่งในมหานครนิวยอร์กประกอบด้วยรถไฟใต้ดิน รถประจำทาง รถไฟชานเมือง รวมถึงการบริหารจัดการสะพานและอุโมงค์ การให้บริการขนส่งครอบคลุมทั้งในเขตเมืองและชานเมืองในประเทศสิงคโปร์ Singapore Land Transport Authority (LTA) เป็นองค์กรที่ดูแลการวางแผนและพัฒนาระบบขนส่งสาธารณะของประเทศสิงคโปร์ มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาเครือข่ายรถไฟฟ้า MRT บริหารจัดการรถโดยสารประจำทาง โดยมีแนวคิดพัฒนาที่เน้นการเชื่อมโยงและการเข้าถึง รวมถึงการส่งเสริมการใช้ระบบขนส่งที่เป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม

การศึกษาและเปรียบเทียบตัวอย่างองค์กรขนส่งทางบกในต่างประเทศสามารถนำมาเป็นแนวทางในการพัฒนาโครงสร้างการบริหารในประเทศไทยได้ โดยการเน้นไปที่การเพิ่มประสิทธิภาพของโครงสร้างพื้นฐาน การใช้เทคโนโลยีใหม่ ๆ การบริหารและโครงสร้างขององค์กรขนส่งทางบกในแต่ละประเทศอาจมีความแตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจ โครงสร้างพื้นฐาน และนโยบายของรัฐบาลที่แตกต่างกัน (กรมการขนส่งทางบก, 2563c) ขณะที่ในประเทศที่พัฒนาแล้ว เช่น เยอรมนี การขนส่งทางบกได้รับการจัดการโดยหน่วยงานที่มีการกระจายอำนาจและมีความเป็นอิสระมากขึ้น เช่น บริษัทรถไฟและรถบัสที่ดำเนินการโดยเอกชน ซึ่งช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นและประสิทธิภาพในการดำเนินงาน นอกจากนี้ ในบางประเทศ เช่น ญี่ปุ่น มีการใช้เทคโนโลยีการขนส่งสมัยใหม่ เช่น ระบบขนส่งอัจฉริยะ (ITS) เพื่อลดปัญหาการจราจรและเพิ่มความปลอดภัยในระบบขนส่ง ขณะที่ประเทศไทยยังอยู่ในขั้นตอนการนำเทคโนโลยีดังกล่าวมาใช้ แต่ยังมีข้อจำกัดในเรื่องโครงสร้างพื้นฐานและการพัฒนาบุคลากร

การเปรียบเทียบนี้แสดงให้เห็นถึงความแตกต่างในด้านการจัดการ การนำเทคโนโลยีมาใช้ และการมีส่วนร่วมของภาคเอกชน ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลต่อประสิทธิภาพของระบบขนส่งในแต่ละประเทศ

การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในองค์กรการขนส่งทางบก

การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในองค์กรการขนส่งทางบกเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในกระบวนการขนส่ง เทคโนโลยีสมัยใหม่ เช่น ระบบสารสนเทศภูมิศาสตร์ (GIS) ระบบติดตามยานพาหนะ (GPS) และการใช้เซ็นเซอร์ IoT (Internet of Things) ได้เข้ามามีบทบาทในการจัดการและควบคุมการขนส่งทางบก ทำให้สามารถติดตามการเคลื่อนไหวของรถและสินค้าตลอดเส้นทางได้แบบเรียลไทม์ ส่งผลให้กระบวนการวางแผนการเดินรถ และการขนส่งสินค้ามีความแม่นยำและประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวสามารถลดต้นทุนการดำเนินการและเวลาในการขนส่ง นอกจากนี้ ระบบอัจฉริยะด้านการจราจร (Intelligent Transportation Systems: ITS) ยังช่วยเพิ่มความปลอดภัยบนถนน โดยสามารถวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและควบคุมการจราจรอย่างมีประสิทธิภาพ ในประเทศไทย หน่วยงานขนส่งทางบกได้เริ่มนำระบบการต่อทะเบียนและทำใบอนุญาตขับขี่ผ่านระบบออนไลน์มาใช้อย่างแพร่หลาย ช่วยให้ประชาชนสามารถเข้าถึงบริการได้ง่ายขึ้น โดยไม่จำเป็นต้องเดินทางมาที่สำนักงานขนส่ง นอกจากนี้ การใช้เทคโนโลยีบิ๊กดาต้า (Big Data) และปัญญาประดิษฐ์ (AI) ในการวิเคราะห์ข้อมูลการจราจรยังสามารถช่วยในการคาดการณ์ปริมาณรถในอนาคตและวางแผนการเดินรถอย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม การประยุกต์ใช้เทคโนโลยีในองค์กรขนส่งทางบกยังคงเผชิญกับความท้าทาย เช่น การลงทุนในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการฝึกอบรมบุคลากรให้สามารถใช้งานเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้อย่างมีประสิทธิภาพ การปรับปรุงระบบและการนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาประยุกต์ใช้จะเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยยกระดับความสามารถในการแข่งขันและเพิ่มความปลอดภัยในระบบขนส่งของประเทศไทยในอนาคต (กรมการขนส่งทางบก, 2563d)

ความท้าทายการบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบกในยุคปัจจุบัน

การบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบกในปัจจุบันต้องเผชิญกับความท้าทายหลากหลายด้านที่เกิดจากการเปลี่ยนแปลงของสังคม เทคโนโลยี และเศรษฐกิจ ความต้องการของประชาชนที่เพิ่มขึ้นต่อการใช้บริการขนส่งที่รวดเร็ว ปลอดภัย และคุ้มค่า ทำให้องค์กรขนส่งจำเป็นต้องปรับตัวให้ทันกับการพัฒนาใหม่ ๆ เช่น การใช้เทคโนโลยีดิจิทัล ระบบขนส่งอัจฉริยะ (Intelligent Transportation Systems: ITS) เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดการการจราจรและลดอุบัติเหตุ อย่างไรก็ตามการนำเทคโนโลยีเหล่านี้มาใช้ต้องเผชิญกับข้อจำกัดด้านงบประมาณและทรัพยากรบุคคล อีกทั้งยังต้องพิจารณาถึงการเชื่อมโยงระบบขนส่งในระดับประเทศและระหว่างประเทศ เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันทางการค้าและการขนส่งระหว่างภูมิภาค นอกจากความท้าทายด้านเทคโนโลยีแล้ว องค์กรขนส่งยังต้องเผชิญกับปัญหาด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ไม่ทันสมัยเพียงพอในการรองรับการขยายตัวของเมืองและการขนส่งที่เพิ่มขึ้น รวมถึงการจัดการด้านความปลอดภัยในทางขนส่งเป็นอีกหนึ่งปัจจัยสำคัญที่ต้องได้รับการพิจารณา องค์กรขนส่งจึงจำเป็นต้องวางแผนและบังคับใช้กฎระเบียบเพื่อป้องกันอุบัติเหตุและลดความเสี่ยงในระบบขนส่ง นอกจากนี้ การบริหารจัดการองค์กรขนส่งยังต้องรับมือกับความท้าทายด้านสิ่งแวดล้อม เช่น การลดปริมาณการปล่อยก๊าซเรือนกระจก และการใช้พลังงานอย่างมีประสิทธิภาพ ดังนั้น การจัดการองค์กรการขนส่งทางบกในยุคปัจจุบันจึงต้องคำนึงถึงการพัฒนาอย่างยั่งยืน การใช้เทคโนโลยีที่ทันสมัย และการตอบสนองต่อความต้องการของประชาชนอย่างสมดุล

องค์ความรู้ใหม่และบทเรียนที่ได้ (Body of Knowledge)

จากการวิเคราะห์การบริหารจัดการองค์กรการขนส่งทางบก หนึ่งในสิ่งที่ได้เรียนรู้คือ ความสำคัญของการปรับใช้เทคโนโลยีและดิจิทัลเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงานและลดต้นทุน เช่น ระบบการจัดการขนส่ง (Transportation Management System – TMS) และอินเทอร์เน็ตของทุกสรรพสิ่ง (Internet of Things: IoT) ช่วยให้การวางแผน ติดตาม และประสานงานระหว่างยานพาหนะและผู้ควบคุมเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงช่วยเพิ่มความปลอดภัยด้วยการตรวจสอบสถานะยานพาหนะและสภาพถนนแบบเรียลไทม์

นอกจากนี้ยังพบว่านโยบายและยุทธศาสตร์ทางการค้าและการขนส่งของประเทศ มีบทบาทสำคัญอย่างยิ่งในการเสริมสร้างระบบและโครงสร้างพื้นฐานการขนส่งให้เข้มแข็งและมีประสิทธิภาพมากขึ้น การกำหนดนโยบายที่ชัดเจน การสร้างโครงข่ายทางถนนและทางรถไฟเชื่อมต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน ช่วยให้การขนส่งและการค้าระหว่างประเทศเป็นไปอย่างราบรื่นและมีประสิทธิภาพ ทั้งหมดนี้จะเสริมสร้างศักยภาพในการแข่งขันและเพิ่มขีดความสามารถของประเทศในการเป็นศูนย์กลางทางการค้าและการเชื่อมโยงการขนส่งระหว่างประเทศในภูมิภาคต่อไป

สำหรับอนาคตขององค์กรขนส่งทางบกสามารถได้รับการยกระดับด้วยการนำเทคโนโลยีดิจิทัลมาใช้อย่างเต็มรูปแบบ เช่น การใช้ปัญญาประดิษฐ์ (Artificial Intelligence: AI) เพื่อปรับปรุงการจัดการเส้นทางขนส่งให้มีประสิทธิภาพสูงสุดในขณะที่ลดความแออัดของการจราจร และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางดิจิทัล การลงทุนในระบบขนส่งที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม หรือการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการขนส่งทางเลือก จะเป็นกุญแจสำคัญในการสร้างระบบขนส่งที่ยั่งยืนและตอบโจทย์การพัฒนาในระยะยาว

บทสรุป

องค์กรขนส่งในสังกัดของกระทรวงคมนาคมแบ่งการบริหารออกเป็น 2 ส่วนคือ องค์กรขนส่งภาครัฐ และองค์กรขนส่งภาครัฐวิสาหกิจ โดยมีระบบแบบแผนเป็นปลายเปิดให้มีการปรับปรุง เปลี่ยนแปลง ต่อยอด ตลอดเวลา เพื่อพัฒนาการขนส่งกระจายความเจริญไปสู่ส่วนต่าง ๆ ของประเทศ โดยลักษณะการบริหารงานองค์กรการขนส่งทางบกของภาครัฐเน้นไปที่การวางแผนนโยบาย การขยับขยายโครงข่ายทางถนนเพื่อประสิทธิภาพการขนส่ง การออกกฎหมาย และข้อปฏิบัติสำหรับขับขี่โดยเน้นไปในด้านความปลอดภัยของประชาชน รวมทั้งการควบคุมและการบริหารทรัพยากรในองค์กรให้มีคุณภาพ การจัดการความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้น โดยมีลักษณะการบริการองค์กรแบบรวมอำนาจและตั้งศูนย์บริหารในภูมิภาคอื่น ๆ โดยมีอธิบดีบดีหรือรองอธิบดีเข้ามาช่วยในการบริหารหากเป็นองค์กรขนาดใหญ่ อย่างไรก็ตามทิศทางในอนาคตในการจัดการองค์กรยังคงเน้นไปที่การนำเทคโนโลยีและสารสนเทศมาใช้ในการจัดการองค์กรขนส่งทางบก เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและติดตามการเคลื่อนย้ายสินค้า

การจัดองค์กรการขนส่งทางบกของรัฐวิสาหกิจที่ให้ความร่วมมือกับภาครัฐในการบริการประชาชน เพื่ออำนวยความสะดวกในการเดินทาง โดยมุ่งหวังผลกำไรและความพึงพอใจของประชาชนเป็นสำคัญ รวมถึงมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ อาจกล่าวได้ว่าการจัดการองค์กรการขนส่งของภาครัฐและรัฐวิสาหกิจล้วนแต่มีเป้าหมายสำคัญในการพัฒนาประเทศและให้บริการประชาชน อย่างไรก็ดีหากมีการจัดองค์กรการขนส่งที่มีประสิทธิภาพจะเป็นรากฐานในการรักษาระบบการขนส่งทางบกที่ปลอดภัย เชื่อถือได้ ซึ่งตอบสนองความต้องการของประชาชนและมีส่วนช่วยในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ นอกจากนี้ควรส่งเสริมการใช้เทคโนโลยีที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม เช่น ยานพาหนะไฟฟ้าและระบบขนส่งที่ใช้พลังงานสะอาด เพื่อลดการปล่อยมลพิษ การร่วมมือกับหน่วยงานขนส่งต่างประเทศเป็นอีกปัจจัยสำคัญในการแลกเปลี่ยนความรู้และประสบการณ์ รวมถึงการพัฒนาเครือข่ายการขนส่งที่เชื่อมโยงกับตลาดโลก ทั้งนี้ การลงทุนในโครงสร้างพื้นฐานอย่างต่อเนื่องและการจัดการ

เชิงนโยบายที่มีประสิทธิภาพจะช่วยให้ระบบขนส่งของประเทศสามารถตอบสนองความต้องการในอนาคตและแข่งขันในระดับสากลได้อย่างยั่งยืน

เอกสารอ้างอิง

กรมการขนส่งทางบก. (2563a). *ประวัติกรมการขนส่งทางบก.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก https://www.dlt.go.th/th/history/.

กรมการขนส่งทางบก. (2563b). *บทบาทและหน้าที่ของกรมการขนส่งทางบก.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก https://www.dlt.go.th/ th/history/.

กรมการขนส่งทางบก. (2563c). *การขนส่งทางบกในประเทศไทย.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก https://www.dlt.go.th/th/history/.

กรมการขนส่งทางบก. (2563d). *การพัฒนาเทคโนโลยีในระบบการขนส่งทางบก.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก https://www.dlt.go.th/.

กรมการขนส่งทางบก. (2564). *รายงานประจำปี กรมการขนส่งทางบก 2564.* กรุงเทพฯ: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม.

กรมการขนส่งทางหลวง. (2560). *กรมการขนส่งทางหลวง.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก http://www.doh.go.th.

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2563a). *การจัดการทางพิเศษ.*สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก https://www.exat.co.th/index.php/th.

การทางพิเศษแห่งประเทศไทย. (2563b). เกี่ยวกับการทางพิเศษแห่งประเทศไทย. สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก https://www.exat.co.th/index.php/th.

กรมทางหลวง. (2560). *ภารกิจของกรมทางหลวง.* สืบค้น 17 สิงหาคม 2567 จาก http://www.doh.go.th.

กรมทางหลวงชนบบท. (2563). *กรมทางหลวงชนบท.* สืบค้น 14 สิงหาคม 2567 จาก https://drr.go.th.

ณัฐวัชร จันทโรธรณ์. (2562). ยุทธศาสตร์การบริหารจัดการองค์การสมัยใหม่. *วารสารครุศาสตร์อุตสาหกรรม มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, 7*(2), 60–70.

ณัฐวุฒิ เอี่ยมเนตร, สุวลังก์ วงศ์สุรวัฒน์, พระครูปลัดประวิทย์ทรัพย์ อุไรรัตน์, นภัทร์ แก้วนาค และจิดาภา เร่งมีศรีสุข. (2567). นวัตกรรมการสื่อสารเพื่อการส่งเสริมการบริหารจัดการองค์กรภาครัฐและภาคเอกชนในยุคดิจิทัล. *วารสารนวัตกรรมการจัดการศึกษาและการวิจัย, 6*(1), 291–302.

บริษัทขนส่งจำกัด. (2563a). *บริษัทขนส่งจำกัด.* สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก https://www.egov.go.th/th/government-agency/121/.

บริษัทขนส่งจำกัด. (2563b). *พันธกิจและบทบาทของ บขส.* สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก https://www.egov.go.th/th/government-agency/121/.

บริษัทขนส่งจำกัด. (2566). *ข้อมูลหน่วยงาน* สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก https://www.egov.go.th/th/government-agency/121/.

ปาริชาติ คุณปลื้ม. (2566). การบริหารจัดการเมืองอัจฉริยะในองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น. *วารสารวิชาการศรีปทุมชลบุรี, 20*(1), 99–108.

ผจงจิตต์ วงศ์ธีรญาณเดช. (2551). *รูปแบบการดำเนินชีวิตของข้าราชการไทยภายใต้หลักปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง.* วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.

ยุวรี ณ เสน และวิษณุ สุมิตสวรรค์. (2562). การใช้เทคโนโลยีสารสนเทศขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในประเทศไทยในการจัดบริการสาธารณะกรณีศึกษาเทศบาลนครในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ. *วารสารมหาวิทยาลัยราชภัฏมหาสารคาม, 13*(1), 293–301.

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2559). *โครงสร้างสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร.* สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=1332.

องค์กรขนส่งมวลชลกรุงเทพ. (2563). *โครงสร้างการบริหาร.* สืบค้น 19 สิงหาคม 2567 จาก http://www.bmta.co.th/th/home.

Deutsche Bahn AG. (2023). *Company profile.* Retrieved 1 September 2024 from https://www.bahn.com.

Netirith, N. (2021). The optimization of transport route from Chon Buri, Thailand to Kunming, China by Using AHP and TOPSIS. *Naresuan University Journal: Science and Technology, 29*(4), 22–42.

Netirith, N., & Ji, M. (2022). Analysis of the Efficiency of Transport Infrastructure Connectivity and Trade. *Sustainability, 14*(15), 9613.

Transport for London. (2023). *About TfL*. Retrieved 1 September 2024 from https://tfl.gov.uk.